

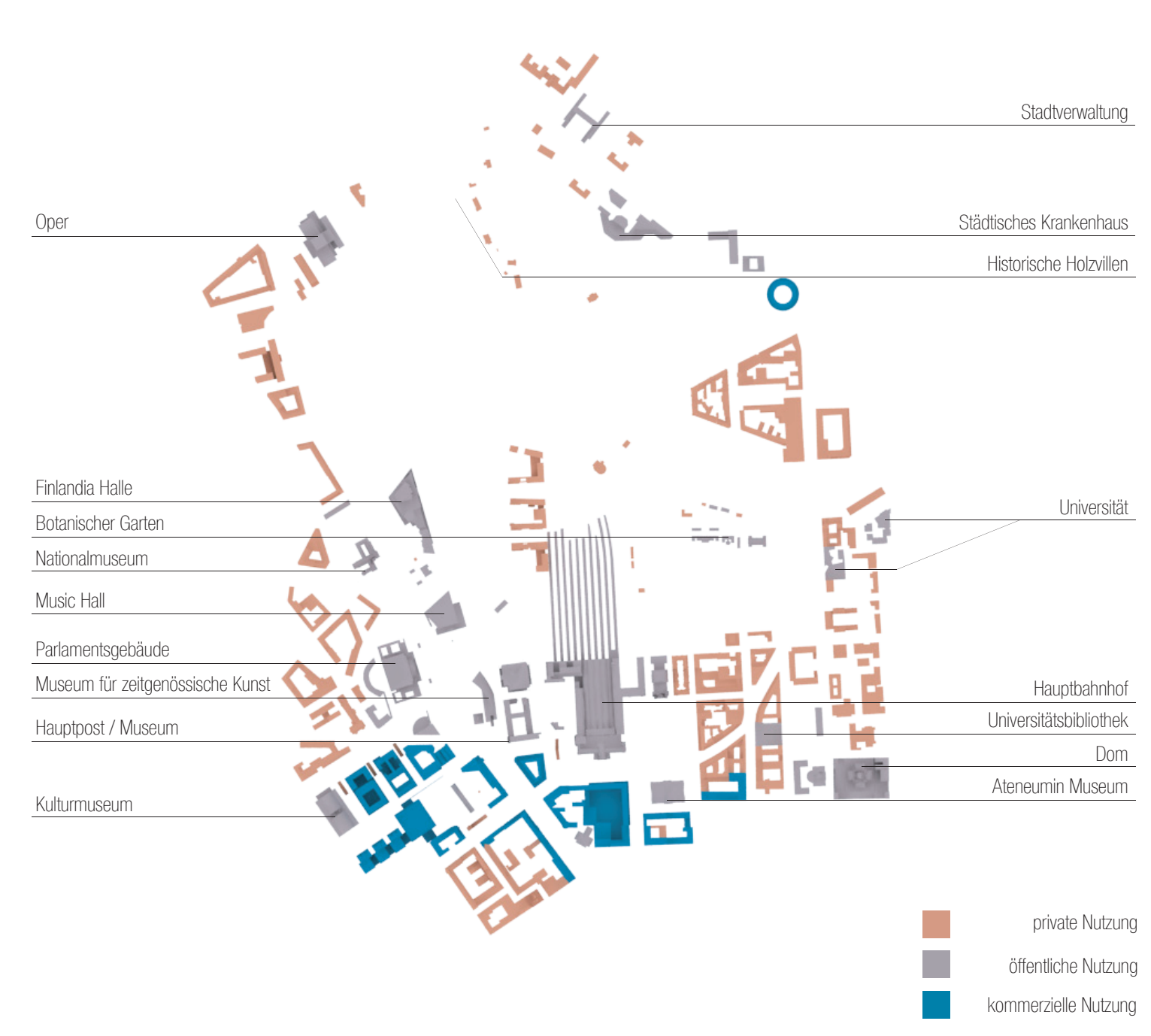


Die Aufgabe eine Zentrallibothek direkt im Herzen von Helsinki der Hauptstadt von Finnland zu entwickeln hängt zunächst spannend im Jahr 2012 ist Helsinki die „Designstadt Europas“ und hat in diesem Rahmen einen internationalen Architekturwettbewerb ausgeschrieben. Der Ort, den sich die Stadt für den Entwurf der neuen Zentrallibothek ausgesucht hat liegt mitten im Zentrum in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und zum Parlamentssitz der finnischen Regierung. Das Gebiet ist geprägt durch eine pavillonenartige Bebauung von öffentlichen Gebäuden. Das bekannteste ist wohl die Finska-Hallen von Alvar Aalto aus dem Jahr 1971. In nördlicher Richtung schließt ein großer Park an, der sich von außerhalb der Stadt bis ganz ins Zentrum hinein zieht. In der sonst vom Meer umgebenen Stadt kommt diesem Park ein hoher Stellenwert zu. Im Winter wird er als Langlaufstocke und zum Eislaufen genutzt, im Sommer als Austragungsort für Festivals und als Naherholungsgebiet für die Menschen, die in der Stadt leben.

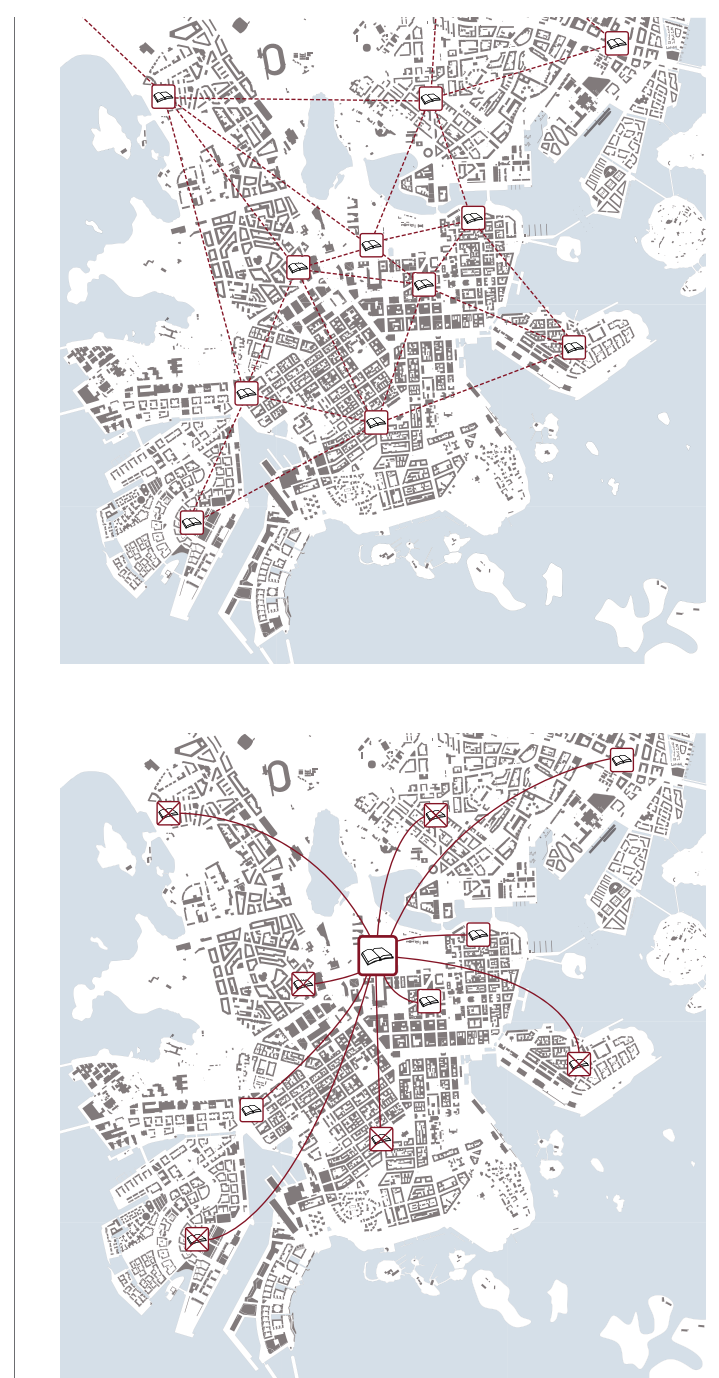


Nach eingehender Recherche und dem Besuch vor Ort kristallisierte sich heraus, dass an diesem sehr speziellen Ort der Stadt etwas anderes viel dringender benötigt wird als eine Bibliothek. Die Bibliothekensituation in Helsinki ist sehr ausgeprägt und wird von den Firmen gut angenommen. Mitten im historischen Stadtzentrum gibt es eine beeindruckende historische Bibliothek aus der Mitte des 19. Jahrhunderts im neoklassizistischen Stil. In Lahti wird in Kürze eine neue Universitätsbibliothek fertiggestellt und an einem weiteren wichtigen Verkehrsknotenpunkt in Pasa besteht seit 1986 eine Großbibliothek.

Daneben gibt es ein dichtes Netz von dezentralen Quartiersbibliotheken, die einen wichtigen Platz im öffentlichen Leben einnehmen. Es stellt sich also unweigerlich die Frage, ob der Bedarf für eine neue Zentrallibothek gegeben ist, oder ob nicht stattdessen ein weiterer Repräsentationsort, die Mehrzweck- und funktionierende Infrastruktur der Quartiersbibliotheken in Mindererschaft gezogen werden würde.

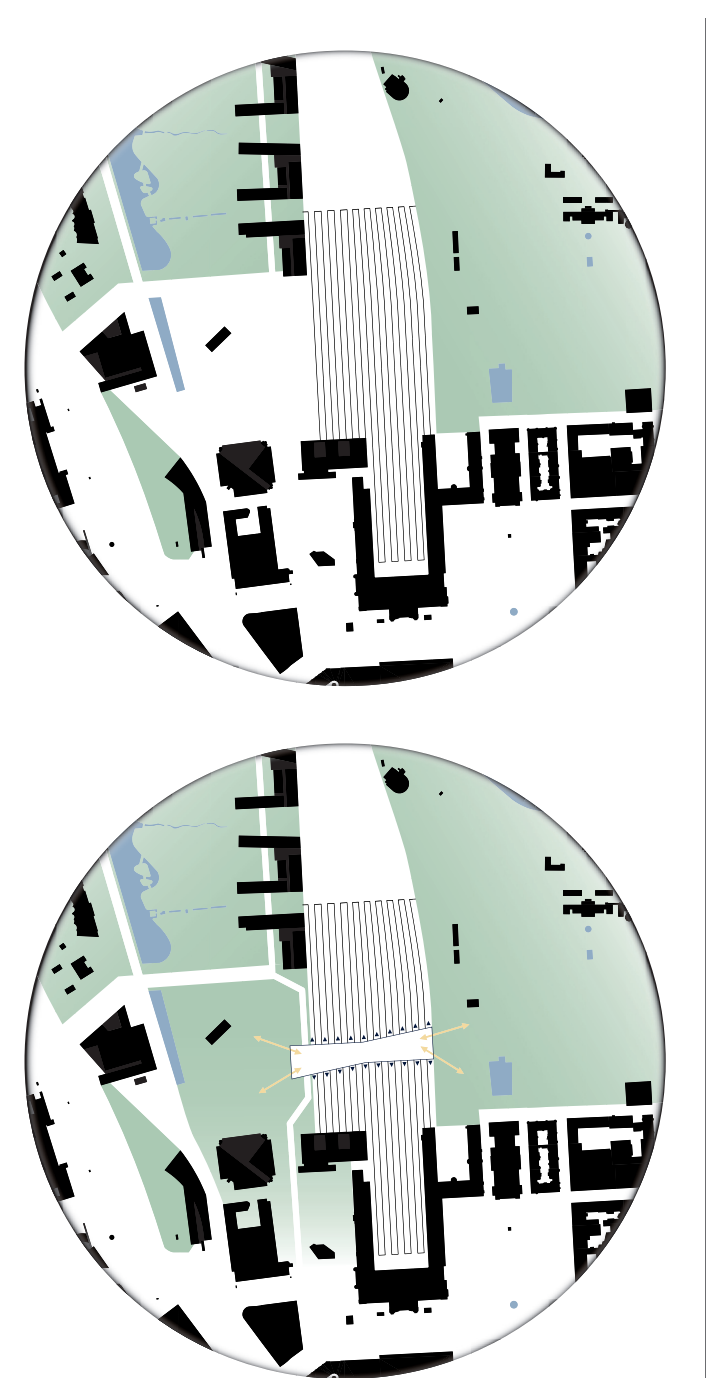


Als zentraler Ort und Engpasspunkt in der finnischen Hauptstadt bietet der Bereich um den Bahnhof in dem sich das Stadthaus befindet zu wenig ästhetische Qualitäten und bildet gleichzeitig eine Barriere zwischen dem historischen Stadtkern und dem politischen und kulturellen Zentrum der Stadt. Der historische Bahnhof aus der Epoche des Jugendstils ist momentan eingeschlossen von einer hochfrequentierten Straße im Süden und den flankierenden Stationen des Busbahnhofs an der Ost- und Westseite. Die städtebaulichen Verbindungen in die Altstadt sind gestört und das Regierungsgesamt mit dem Hochhausgebäude werden links liegen gelassen. Eine Orientierung als Neuanfang ist schwer möglich. Darüber hinaus kommen etwa die Hälfte der Züge, vor allem die Regionalzüge nicht in der Bahnhofshalle des Kopfbahnhofs an, weil die Begrenzung durch die Seitenflügel nur eine Erweiterung des Bahnhofs nach Norden hin zulässt.

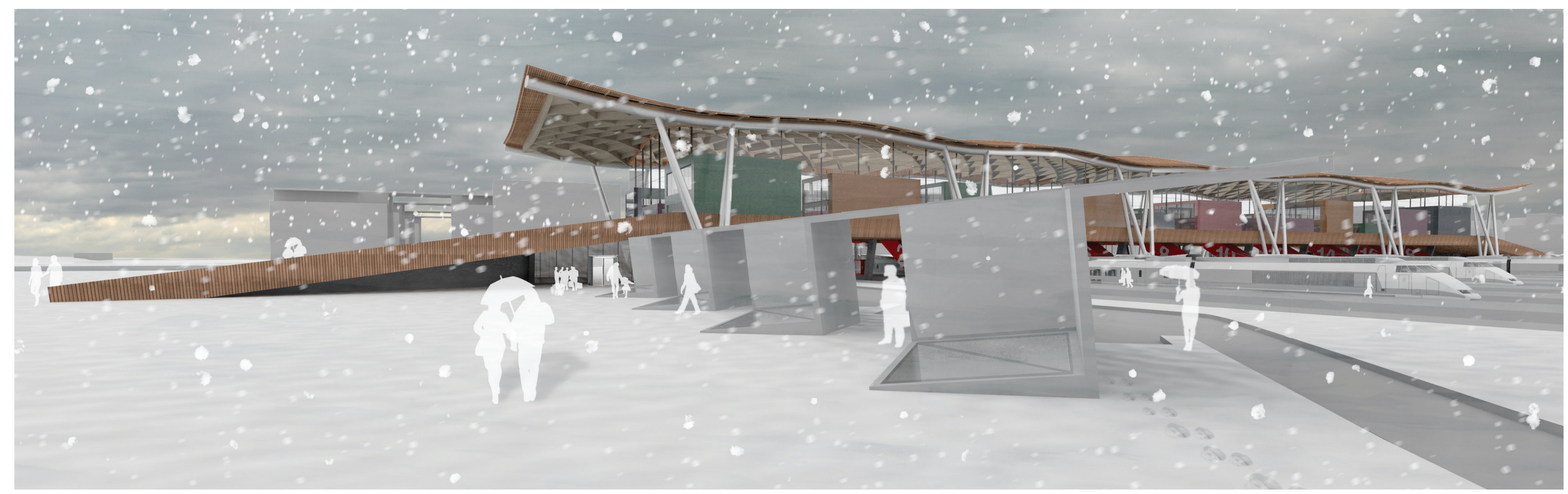


Diese Rahmenbedingungen veranlassen dazu, das Thema noch einmal zu überdenken und auf einer übergeordneten Ebene zu bearbeiten. Entstanden ist ein Entwurf der versucht, den gesamten Bereich um den Bahnhof ein neues Gesicht zu geben und eine Verbesserung auf unterschiedlichen Ebenen zu erreichen. Er bindet zum einen die verschiedenen Verkehrsströme und stellt eine bisher unterbrochene Querverbindung zwischen den benachbarten Stadtteilen entlang des Bahnhofsvorplatzes her. Zum anderen trägt er der Erdbebensicherheit nach einem städtebaulichen Gegenüber für das Regierungsgesamt Rechnung, welches damit in den Verbund der kulturellen Einrichtungen auf dem Töölönkatu-Gelände aufgenommen wird.

Darüber hinaus bietet er eine Besonderheit von Helsinki. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bestand die Naturgemäßigkeit des Helsinki aus der Schienenstrasse an der Nordseite, die bereits sehr dicht bebaut war, wurde ein Eisenbahnring entlang der Küste, einmal um das Stadtzentrum herum gebaut. Seitdem die Verbindung stillgelegt wurde liegt dieser Ring brach, was nun die große Chance bietet, eine kreisförmige Rad- und Fußweg zu etablieren, der durch den Entwurf eines Mobilityhubs geschlossen würde.



Schwarzplan 1:5.000



Helsinki Central

M+M² - MOBILITYHUB & MARKET SQUARE



Bauhaus Universität Weimar
 Fachbereich Architektur
 Masterstudiengang architecture
 MASTERTHESIS Helsinki Central
 M+M² - Mobilityhub & Market Square
 von Felix Pöschel Kistler
 Sommersemester 2012
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Rühl
 Vert. Prof. Dr.-Ing. Reinhard König
 Dipl.-Ing. Sven Schneider