

**Vom Siedlungsbau zum Städtebau :
Stockholms bauliche Entfaltung während 25
Jahren = De l'aménagement régional à
l'aménagement urbain : le développement des
constructions é Stockholm au cours de 25
années = From settlement to city-dwellings :
building de...**

Autor(en): Taesler, Werner

Objektyp: Article

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home :
internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 9

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-329585>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vom Siedlungsbau zum Städtebau

Stockholms bauliche Entfaltung während 25 Jahren

De l'aménagement régional à l'aménagement urbain

Le développement des constructions à Stockholm au cours de 25 années

From Settlement to City-Dwellings

Building development in Stockholm during 25 years

Historischer Rückblick

Das Wechselspiel von These und Antithese galt offenbar nicht nur im Ablauf der großen »Epochen«, sondern selbst im Zeitabschnitt einer Generation. Jene klaren, weißen, kubischen Stadtrandsiedlungen der 20er Jahre; welcher Kontrast zu dem hoffnungslosen städtebaulichen Unkraut unserer täglichen Umgebung! Damals schien uns der Zeilenbau ein neues Ordnungsschema zu sein, räumlich und geistig eine unantastbare, gültige Lösung.

In Deutschland brach es ab und damit auch die internationale Tuchfühlung. In der UdSSR ging es weiter; was dort nach einigen Jahren herauskam, war ein Zeilenbau in Massenaufgabe, eine Friedhofsordnung, ein städtebaulicher Robot. Zum kritischen Durchdenken war keine Zeit, und statt des räumlichen Einfühlens folgte die Abkehr und Flucht in einen überexponierten Pseudoklassizismus. So kam der Krieg, und die nationale Isolierung wurde vollständig.

Übrig blieben einige der kleinen Länder Europas als Experimentstätten des neuen Bauens, unter ihnen Schweden. Hier begann es überhaupt erst 1930 und begann wie anderwärts mit dem Zeilenbau am Stadtrand, zunächst und vorzugsweise in Stockholm und danach in Göteborg, Malmö u. a. O. Einige Besonderheiten begünstigten die Entwicklung: Das neue Bauen war von Anbeginn keine »weltanschauliche«, sondern eine technisch-praktische Angelegenheit und wurde als solche vom ganzen Volke schnell akzeptiert. Sodann wurde eine sozial engagierte Regierung zum idealen legislativen Partner der modernen Architekten, verkörpert durch die städtischen Wohnbauämter und Städtebaubehörden.

In Stockholm zwang die Topographie zu räumlicher Beschränkung und zur Variation im Siedlungsbau. Zum überwiegenden Teil wurde auf städtischem Grund und Boden gebaut, nach von städtischen Behörden und oft unter Einflußnahme von Privatarchitekten ausgearbeiteten Bebauungsplänen und auf ausschließlich im Baurechtverfahren erschlossenem Gelände. In betontem Kontrast zu den älteren Villenvororten im Flachbau der zwanziger Jahre entstand so zwischen 1930 und 1940 ein erster Ring von modernen, mehrgeschossigen Stadtrandsiedlungen. Es handelt sich um Streusiedlungen, die durch dominierende Wasserflächen räumlich getrennt und optisch verbunden waren und als ideale Wohnform für Familien, besonders kinderreiche, angesehen werden mußten. Sie waren bei dem damaligen Autoverkehr noch bequem mit der alten City verbunden.

Der Krieg brach aus und die Bautätigkeit ab. Es gab Zeit zum kritischen Überprüfen. Man entdeckte, daß die modernen Siedlungen »Schlafstädte« waren, ohne kommerzielles oder kulturelles Eigenleben. Draußen in der Welt schritt die grandiose Zerstörung mensch-



1 Traneberg 1935, eine der ersten Siedlungen im inneren Vorortring.

Traneberg 1935, l'une des premières colonies dans la ceinture intérieure de la banlieue.

Traneberg 1935, one of the first settlements in the inner suburban ring.

2 Die Westbrücke in Stockholm, eine der beiden Verbindungen über den Mälarfjord, welche die südlichen Stadtteile mit der übrigen Stadt verbinden, zur Hauptverkehrszeit. Der einseitig überdimensionierte Verkehr zu diesen Zeitpunkten bedingt eine Fahrzeit von 20 bis 30 Minuten für die 1 km lange Brücke und hat viele Stockholmer dazu veranlaßt, ihre Wohnung so zu lokalisieren, daß sie auf dem Wege von und zum Arbeitsplatz in der Gegenrichtung des Hauptverkehrsstromes fahren können. — Eine Umkehrung des natürlichen Bestrebens, dem Arbeitsplatz so nahe als möglich zu wohnen; — ein Grund auch, Neustädte zu planen, die die Einheit von Wohn- und Arbeitsstätte wenigstens anstreben.

Le pont ouest à Stockholm aux heures de pointe.

The West Bridge in Stockholm during the rush hours.



3 Gliederung der Stadtlandschaft Stockholm. Zur Vermeidung einer undifferenzierten Summierung immer neuer Wohnsiedlungen auf stets größerem Raum werden neue urbanistische Gravitationszentren und auf diese ausgerichtete Neustädte angestrebt. Neben der eigentlichen Innenstadt (1) sind im Westen Vällingby (2) mit 80000 Einwohnern, im Süden Sättra (3) mit zirka 60000 Einwohnern (1-3 größtenteils durch große Wasserflächen begrenzt) sowie Högdalen (4) mit 50000 und Farsta mit 70000 Einwohnern vorgelagert. Jede dieser großen Einheiten gliedert sich wiederum in Stadtchaften von 7000 bis 15000 Einwohnern mit kleineren Geschäftszentren und diese wiederum in Nachbarschaftseinheiten von 1000 bis 3000 Einwohnern. Jede dieser Neustädte wird von einer eigenen Vorort Schnellbahn bedient, die im zentralen Stadtgebiet unterirdisch verlegt ist. Mit vollem Ausbau dieser Einheiten ist die territoriale Grenze Stockholms erreicht und das Problem Groß-Stockholm kündigt sich an als Aufgabe einer Landesplanung in noch größerem Raum.

Répartition du paysage urbain de Stockholm. Autour du centre proprement dit (1), on a à l'ouest Vällingby (2) pour 20000 âmes, au sud Sättra (3) pour env. 60000 âmes (1-3 étant en grande partie limités par des surfaces d'eau) ainsi que Högdalen (4) pour 50000 et Farsta pour 70000 âmes.

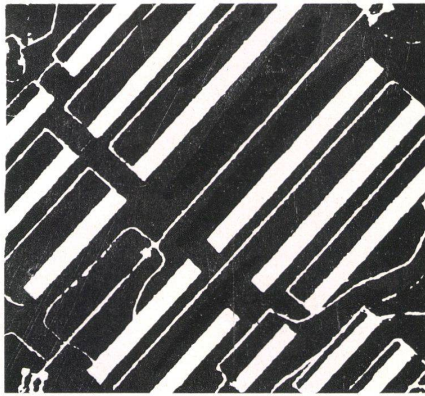
Arrangement of Stockholm's urban territory. Besides the center of the city itself (1) there are in the west Vällingby (2) with 20000 inhabitants, in the south Sättra (3) with about 60000 inhabitants, (1-3 for the most part bordered by a large water surface) and Högdalen (4) with 50000 and Farsta with 70000 inhabitants.



Stadtplanungsschema der 30er und 45er bis 50er Jahre. Links, Hjorthagen 1935, rechts Håsselby-Gård (Vällingby zugehörig), 1955. In diesen Beispielen wird der Wandel der Auffassung in der städtebaulichen Raumgestaltung offenbar. Hjorthagens straffer und großliniger Zeilenbau kann als Musterbeispiel eines städtebaulichen Rationalismus gelten mit technischer Effektivität in unmenschlicher Konsequenz. Håsselby ist im Gegensatz dazu extremer Ausdruck eines bewußten Strebens nach Variation und räumlicher Abgrenzung, nach Intimität und menschlichen Maßstäben, nach Abwechslung im Haustyp und Straßenbild.

Schéma de l'aménagement urbain des années 1935 et 1955.

City planning patterns during the thirties and from 1935 and 1955.



Vällingby, Modellfoto.

Zentrum mit konzentrierter Ladenbebauung, Vorortbahnhof, Restaurant, Bibliothek usw. umgeben von einem lockeren Ring von Hochhäusern.

Staffelung der Bauhöhen und Baumassen zur Peripherie hin. Links vom Zentrum ein Industriegebiet (weitere rechts außerhalb der Modellplatte). Deutlich erkennbar ein extremes Streben nach Variation im Stadtbilde und dem Zustandekommen von Außenräumen in den dreigeschossigen Wohnbauten. Interessant ist auch das weitverzweigte Netz von Fußgängerwegen mit niveaufreien Unterführungen unter den Verkehrsstraßen. Diese Parkwege verbinden den Wohnung mit Spielplatz, Schule, Läden und Vorortbahnhof.

Vällingby, photo de la maquette.

Centre avec concentration de magasins, gare de banlieue, restaurant, bibliothèque, etc. entouré d'un spacieux anneau d'immeubles-tour.

Vällingby, photograph of the model.

Center with a concentration of shops, suburban train station, restaurant, library, etc., surrounded by a roomy aggregation of large buildings.



Vällingby-Zentrum.

Am Tage der Einweihung 14. 11. 54. Rechts Vorortbahnhof, im Gebiete des Zentrums ist die Vorortbahn unterirdisch verlegt — in der Mitte Hauptgeschäftshaus. Zwischen diesen Gebäuden ein vom motorisierten Verkehr freigehaltener Marktplatz, direkt verbunden mit dem Netz der Fußgängerwege des Stadtteils und von mäßigen Ausmaßen, so daß bei normaler Besucherfrequenz der Platz nie leer wirkt.

Centre de Vällingby.

Vällingby Center.





lichen Milieus mit Riesenschritten fort. Von England hörte man neue Signale eines künftigen Städtebaus — Nachbarschaftseinheiten, Community centres, Howards 50 Jahre alte Gedanken entstanden in moderner Auflage. Von Amerika kam die Stimme Mumfords und fand eine starke Resonanz.

So legte sich nach 1940 ein neuer äußerer Ring von Siedlungen um Stockholm, oft 10 bis 15 km vom Arbeitsplatz im alten Stadtkern entfernt. Doch auch die Zielsetzung streckte sich weiter: Nicht die »Stadt im Grünen« war das Wesentliche. Die über alle Grenzen und entgegen allen Prognosen wachsende Großstadt sollte in selbständige Zellen aufgeteilt und mit eigenen Arbeitsplätzen und eigenen sozialen und kulturellen Institutionen ausgerüstet werden. So entstanden Årsta, Gubbängen, Kärrtorp, Västertorp und andere als Vorortsiedlungen mit einer Bevölkerung von je zirka 10000 Einwohnern. Nach 1950 schließlich kam die Verwirklichung einer jahrelang und heiß diskutierten Idee: das selbständige, nach betont urbanistischen Prinzipien projektierte Vällingby, Gravitationszentrum einer Gruppe von Stadtschaften von insgesamt 80000 Einwohnern. Dies war das erste Experiment in einer Reihe weiterer: Högdalen mit 5000 Einwohnern und Farsta mit 70000 Einwohnern heißen die nächsten Etappen.

Antidogmatisches Veto

Ein Vierteljahrhundert kontinuierlicher Bautätigkeit im Stockholmer Stadtraum fordert zu einer Reihe von kritischen Reflexionen heraus, teils architektonisch-städtebaulicher, teils sozial-demokratischer Art, die über ein fachliches Referat hinaus zur Ideedebatte führen.

Zunächst der Zeilenbau: als industriell inspirierte Wiederholung des gleichen Grundelementes (Norm, Standard) wurde er zum wirklichen Sprengstoff bei der Auflockerung der Hinterhof-Bauviertel unserer Mietskasernen, zur fruchtbaren Arbeitshypothese für Lichteinfallswinkel und Hausabstand; bedenklich aber wurde er als Wirklichkeit in Massenaufgabe, die Landschaft mit einem stets dichteren Raster von Notenlinien überziehend, ohne daß je darin Musik entstand. Ordnung wird hier zur Uniformität statt zur räumlichen Formgestaltung. Die Enttäuschung blieb denn auch in Schweden nicht aus. Die folgerechte Absage lautet so: »Dieser Plantyp (der Zeilenbau) entsprach recht hoch gestellten Anforderungen nach technischer Effektivität und war so einfach anzuwenden, daß jeder ihn sich zunutze machen und dadurch als bedeutender Städtebauer angesehen werden konnte.« (Prof. Nils Ahrbom 1948, damaliger Vorsitzender des Schwedischen Architektenverbandes.) Schließlich führte er aber doch nicht zu neuer Freiheit, sondern zu einem neuen Zwang: der Herrschaft der Monotonie.

Mehr noch: man entdeckte das Fehlen von architektonischen Außenräumen, man empfand das Nichtvorhandensein von Platzbildungen, von Schwerpunkten als einen vitalen Mangel. »Wir haben ein neues Städtebausystem, aber keine neue Städtebaukunst« (Gotthard Johansson).

Hinter dieser »Reaktion« stand schließlich eine andere, bedeutsamere. Unsere Bewertung der Begriffe des Individuellen und Kollektiven hat sich seit jener optimistischen und fortschrittlichen Zeit um 1930 wesentlich geändert. Je mehr technische Entwicklung und globale Organisation zum Kollektiven drängen, desto entschiedener beginnen wir die Domäne des Individuellen zu vermissen und zu verteidigen, aller sozialen Effektivität zum

Trotz. Die Technik menschenwürdig, statt den Menschen zum Roboter werden zu lassen, das ist heute Aufgabe und Sinn.

So reißt die Antithese, tastend und zum Teil auf Um- und Abwegen. Die Zeilen krümmen sich zu Bögen, Winkeln, drei- und vierseitig umbauten Innenhöfen, — in den extremsten Beispielen gleichen sie eher einer Bakterienflora unterm Mikroskop als dem alten Prinzip von »ordonnance et variété«. Aber man baut wieder Außenräume, man grenzt den architektonischen Raum wieder gegen den natürlichen Raum ab: man bildet Stadt, statt Siedlung.

Nachbarschaftszentren werden geplant und zuweilen sogar gebaut. Es entstehen Kollektivhäuser, Jugendheime und Volkshäuser, Kinos, Restaurants und Bibliotheken, Versammlungsräume weltlicher und kirchlicher Prägung sowie Geschäfte und Bauten für den Autodienst. Oft und gerne werden sie als stille dreiseitige Plätze im menschlichen Maßstab ausgeformt. Die soziale Verankerung und der demokratisch-erzieherische Effekt solcher Anlagen ist noch schwer zu bewerten. Jugendheime, Vorlesungslokale und Bibliotheken sind ein unzweifelhafter Erfolg! Theater und größere, allgemeine Versammlungsräume aber werden oft unter Mitbestimmung von lokalen ideellen Vereinigungen verwaltet, und dies hat zuweilen zu örtlichen Machtkämpfen um den politischen Einfluß geführt. Hierbei dürfte es nicht unwesentlich gewesen sein, daß diese Institutionen nicht der Initiative der örtlichen Bevölkerung selbst entsprangen, sondern traditionslos als Produkte der sozialen Phantasie einiger Architekten und Kommunalpolitiker für eine noch anonyme und höchst heterogene Bevölkerung entstehen mußten. Kann die Liebe des Menschen zu seiner Umgebung geplant werden? Oder kann er diese für ihn, aber ohne seine direkte Mitwirkung geplante Umgebung lieben lernen? Doch so entstehen Spannungen statt der sterilen Gleichgültigkeit der Perfektion.

Urbanisierung und Humanisierung

Der Generalplan für Groß-Stockholm spricht von einer »Humanisierung der Zielsetzung«. Entgegen aller Großstadttromantik und entgegen dem Gerede vom Reiz des »dynamischen« Milieus konstatiert man, daß auch der Großstadtmensch den größten Teil seiner Zeit in »statischem« Milieu verbringen will. Die Familie als wichtigste Primärgruppe stellt den Modul für den Wohnungsbau, wobei die Normalwohnung von zwei Zimmern und Küche mehr und mehr von drei Zimmern mit Küche abgelöst wird. Wohngebiete müssen für das Auge erfaßbar, begrenzt und übersehbar, Zentrumgebilde konzentriert und mit architektonischer Dominanz versehen sein. Doch weit mehr als neue Bebauungspläne wird eine Strukturveränderung angestrebt, und zwar eben jene bereits erwähnte Ergänzung der privaten Sphäre der Familie mit Stätten des Handels, der Geselligkeit, Bildung, Zerstreuung und des Sports. Dem Einflußgebiet solcher Gemeinschaftsbauten entsprechend unterscheidet man z. Z. in den neubauten Außengebieten Wohneinheiten von 500 bis 700 Einwohnern, Nachbarschaftseinheiten von 1000 bis 3000 Einwohnern, Stadtschaften von 7000 bis 15000 Einwohnern und schließlich Stadtteile bzw. Neustädte von 25000 bis 50000 Einwohnern. Durch diese strukturelle Abstufung mit der ihr angemessenen Ausrüstung mit Gravitationspunkten öffentlicher und geselliger Betätigung kann in solchen Wohngebieten wieder ein gesundes Maß von Urbanität sichtbar und ein kommer-

1 Vällingby-Zentrum von Norden. Rechts Vorortbahnhof, in der Mitte Geschäftshaus, im Vordergrund Halteplatz für den lokalen Busverkehr. Hier tätigt man Einkäufe bequemer als in der Stockholmer City, weil weniger Gedränge herrscht und Parkplätze ausreichend vorhanden sind.

Centre de Vällingby vu du nord. A droite, la gare de banlieue, au milieu un immeuble commercial, au premier plan l'arrêt des autobus locaux. Vällingby Center from the North. On the right the suburban train station, in the center a commercial building, on the right a stop for local bus traffic.

2 Geschäftsstraße im Vällingbyer Zentrum (links im Bild 1). Rue de magasins dans le centre de Vällingby. Business street in Vällingby Center.

3 Vällingby Beispiel eines Fußgängerweges mit niveaufreier Unterführung unter der Verkehrsstraße; verbindet Wohnung mit Schule, Geschäft, Bahnhof u. a.

Vällingby Exemple d'un trottoir avec passage souterrain sous une rue à grande circulation; relie l'appartement et l'école, le bureau, la gare, etc.

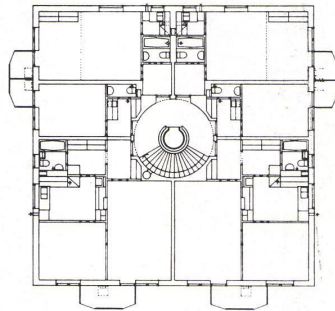
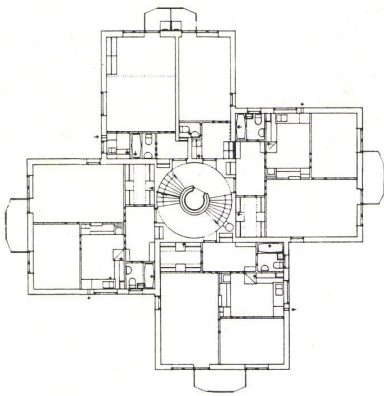
Vällingby Example of a foot path with a level passage under the main street; connects living quarters with school, business, station, et al.



Vällingby
Nachbarschaft Håsselbygård. Baugruppe am Vorortbahnhof Håsselby, Baujahr 1957.

Vällingby
Voisinage Håsselbygård. Groupe de bâtiments de la gare de banlieue de Håsselby, datant de 1957.

Vällingby
Håsselbygård vicinity. Group of buildings at the suburban station of Håsselby. Built in 1957.



Links / A gauche / Left:

Grundriß zur Hochhausgruppe an der Jämtlandstraße.

Architekt: Svenska Bostäders Arkitektkontor.

Plan du groupe d'immeubles-tour de la rue Jämtland.

Ground-plan of a group of tall buildings on the Jämtland Street.

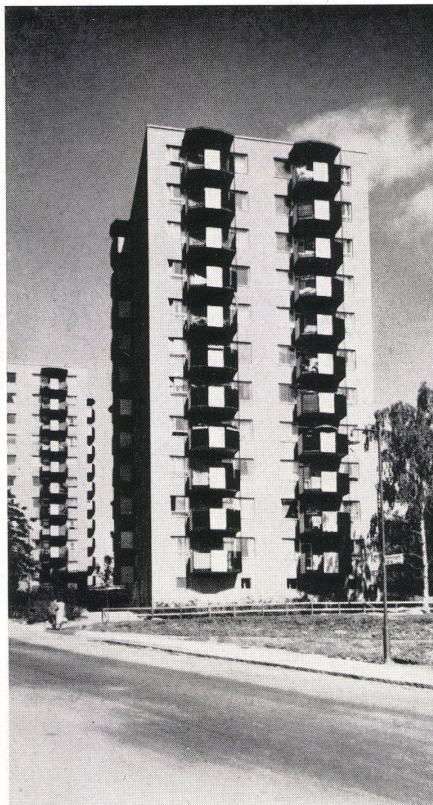
Rechts / A droite / Right:

Grundriß zur Hochhausgruppe an der Vitangistraße.

Architekt: Svenska Bostäders Arkitektkontor.

Plan du groupe d'immeubles-tour de la rue Vitangi.

Ground-plan of a group of tall buildings on the Vitangi Street.



Links / A gauche / Left:

Vällingby
Punkthäuser an der Jämtlandstraße. Architekt: Svenska Bostäders Arkitektkontor, 1955.

Vällingby
Immeubles-tour de la rue Jämtland.

Vällingby
Point-houses on the Jämtland Street

Vällingby
Point-houses on the Jämtland Street

Vällingby
Point-houses on the Jämtland Street

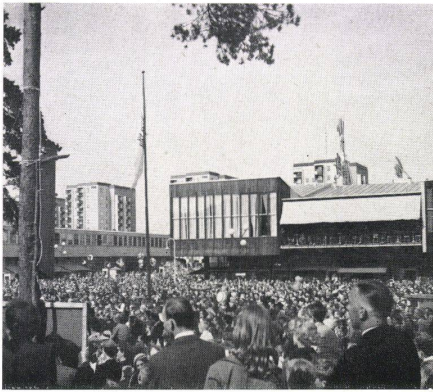
Vällingby
Point-houses on the Jämtland Street

Rechts / A droite / Right:

Hochhausgruppe an der Vitangistraße (Vällingby).

Groupe d'immeubles-tour de la rue Vitangi (Vällingby).

Group of tall buildings on the Vitangi Street (Vällingby).



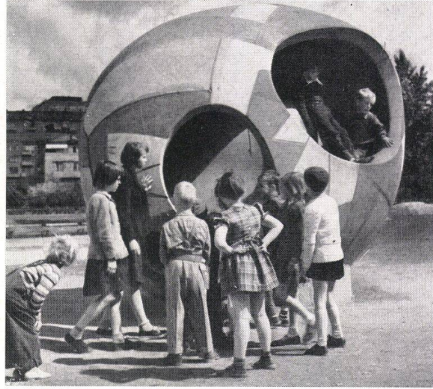
1



3



2



4

1 Volksfest in Vällingby, Mai 1957 veranstaltet, um den Bewohnern das Bewußtsein zu vermitteln, in ihrer eigenen Stadt Fest- und Gemeinsinn manifestieren zu können. „Stadtchaft ist weniger eine architektonische als eine psychologische Realität, ein Produkt von Zeit und Tradition.“ In der Bildmitte Restaurant mit Festsälen.

Fête populaire à Vällingby, mai 1957.
Popular celebration in Vällingby, May 1957.

2 Der Haga-Park, Stockholms ältester Park, schon im schwedischen Volkslied besungen.
Le parc Haga, le plus ancien de Stockholm, chanté de nombreuses fois dans les chants populaires suédois.
Haga Park, Stockholm's oldest park, mentioned in Swedish folksongs.

3 Leben auf dem zentralen Platz von Vällingby; in den Brunnschalen dürfen die Kinder baden.
Les enfants ont le droit de se baigner dans les fontaines de la place centrale de Vällingby.

Children bathing in the fountain, in the central square of Vällingby.

4 Die Spielschnecke, ein beliebtes Klettergerät und zugleich abstrakte Plastik in Beton.
L'escargot de jeu, portique de grimpage apprécié et plastique abstraite en béton.

The toy snail, a favorite climbing apparatus and at the same time plastic art in concrete.

5 Västertorp. Sekundär-Zentrum eines südwestlichen Vorortgebietes.
Beispiel eines kleineren Nachbarschaftszentrums mit Geschäften, Post, Kino, Klub, Vorortbahnhof (im Rücken des Photographen) und der Dominante des Wohnhochhauses, ein für das Auge klar abgegrenzter Außenraum, der ein Gefühl von Geborgenheit und Intimität vermittelt.
Västertorp. Centre secondaire d'une banlieue sud-ouest.
Västertorp. The secondary center of a southwestern suburban district.



5

zielles und kulturelles Eigenleben garantiert werden. Irgendwo in der Mitte zwischen Howards Gartenstadt und Le Corbusiers Metropolis liegt diese Stadtlandschaft. Naturschöne Strand- und Terrainpartien werden als Rekreationsgebiete, Campingplätze oder Sportanlagen, historische Bauten oder vorhistorische Kultstätten als geschichtliche Denkmäler ausgespart. Dazu kommen die großen Flächen für den mobilen und den stationären Verkehr, die neuerdings erforderlichen militärischen Schutzzonen für schattenfreien Radarempfang, die natürlichen Wasserflächen und das kupierte Felsterrain — all dies erzwingt, bei allem Willen zur Konzentration, doch meist eine weitgehende Auflockerung,

Stadt — Land

Diese Auflockerung einer Großstadt, die Lösung des Stadt-Land-Problems, sieht im speziellen Falle von Stockholm wie folgt aus: Im Gebiet der Innenstadt (Grenzen von 1913) wohnen heute 380000 Einwohner auf 24 km²; in den Außengebieten 410000 Einwohner auf 148 km². Dies ergibt eine Bevölkerungsdichte im ersten Fall von 160 Ew/ha, im zweiten Fall von 28 Ew/ha. Die entsprechenden Prognoseziffern für Groß-Stockholm sind 300000 gegen 700000. Die Erklärung für die extrem geringe Bevölkerungsdichte in den Außengebieten liegt in der Tatsache, daß diese nicht nur beträchtliche Areale an Naturreservat, sondern noch größere Flächen für militärische Übungsplätze, Flugplätze u. ä. umfaßt, die erst in einer ferneren Zukunft für den Wohnungsbau erschlossen werden können. Eine Frage drängt sich hierbei auf: Wo ist hier Landschaft — wo Stadt? Bruchstücke einer Stadt, oft 9- bis 12geschossige Punkthäuser, erheben sich im meist kupierten Terrain einer bewaldeten Granitlandschaft, ohne je die Vorteile der Großstadt zu erreichen, und inmitten einer kastierte Natur, die oft verurteilt scheint, ohne Nachwuchs in Schönheit zu sterben. Die einst so suggestive Stadtrandssiedlung (Siemensstadt, Berlin, Römerstadt, Frankfurt), hier in stets neuen Auflagen wiederholt und variiert, hat allein durch die räumliche Ausbreitung den Menschen von der »Natur« mehr entfernt als ihn mit ihr verbunden. Wo die Auflockerung einer Großstadt solche Ausmaße annimmt, fangen die Nachteile an, die Vorteile zu überwiegen. Der Mensch wird sowohl von der freien Natur als auch von seinem Arbeitsplatz durch ein stetig sich verbreiterndes städtebauliches Wattenmeer getrennt: hier ist nicht mehr Stadt und noch nicht Land. Und so kommt zwangsläufig das Auto ins Bild. Vor 20 Jahren noch ein bequemes Verbindungsmittel, ist es heute ein Verkehrshindernis (20 Minuten für die 1 km lange Westbrücke in Stockholm ist durchaus nicht ungewöhnlich!). Wer kann, bestimmt seinen Wohnsitz heute so, daß er auf dem Wege vom und zum Arbeitsplatz in der Gegenrichtung des Hauptverkehrsstromes fahren kann!

Verkürzung der Arbeitszeit wird aufgewogen, ja übertroffen durch die Verlängerung der Fahrzeit! Kein Wunder, daß statistische Befragungen der Bevölkerung heute dem Wohnsitz in der Innenstadt unzweideutig den Vorrang einräumen mit Ausnahme der Bewohner von Eigenheimen in den Vorortgebieten, die fast ausnahmslos mit ihrer Wohnform zufrieden sind, und — vielleicht? — mit Ausnahme der in der Befragung noch nicht erfaßten Vällingbybewohner.

Stadt contra Siedlung

Man darf mit gutem Grund die Resultate eines solchen statistischen Volksentscheids mit Skepsis bewerten, denn sie drücken stets ein

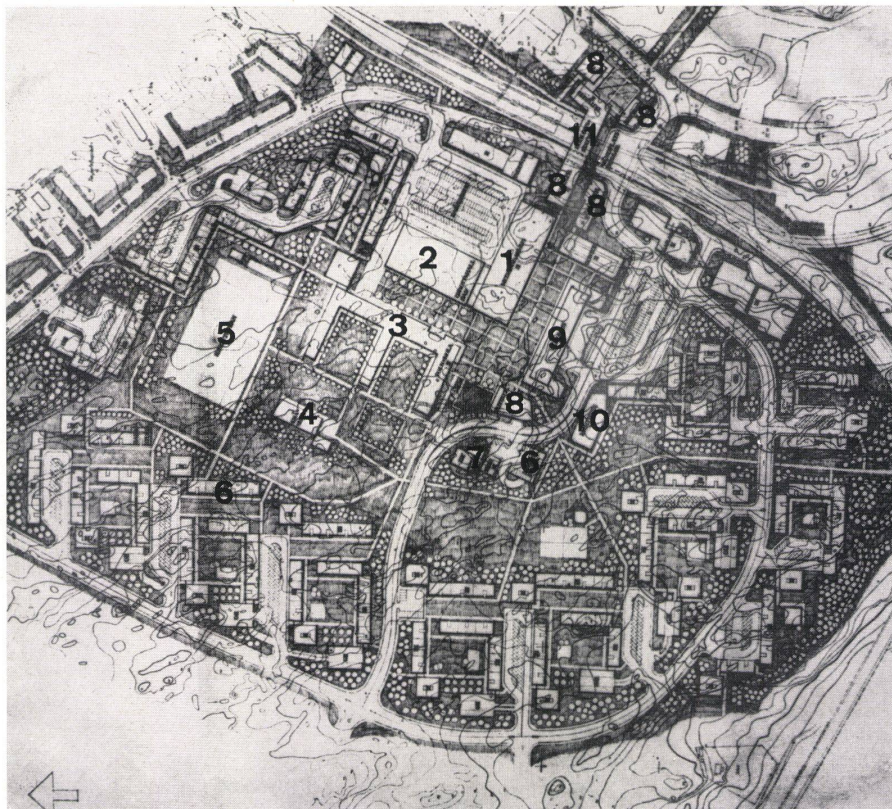
Nein zu einer bestehenden Realität, aber ein Ja zu einem ungewissen Zukunftsdasein aus. Sicher ist doch, daß die »Innenstadt« unserer Kindheit sich sehr wesentlich unterscheiden dürfte von der unserer Kinder. Annahme oder Ablehnung eines Wohnmilieus ist weniger abhängig von der Qualität der Wohnungen selbst als vielmehr von der Frage, wieweit gerade auch andere Interessen als Wohninteressen befriedigt werden können. Diese »anderen« Interessen aber sind schnellen Veränderungen unterworfen. Deshalb gibt ein solches Veto zu denken und zwingt zum Umdenken. »Stadt statt Siedlung« wurde die neue Losung, erstrebt in den Stockholmer Neustädten Vällingby und Farsta, die erstere fast ausgebaut, letztere gerade in Angriff genommen. In den Neustädten dieser jüngsten Prägung ist das Wechselspiel zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte als zentrales Problem gestellt. Für Vällingby sind große Geländeflächen für Industriebauten reserviert und 41000 m² Bürofläche sowie 18000 m² Warenhausfläche bereits erstellt. Zusammen mit dem Shoppingzentrum bilden Restaurants, Theater, Kino, Bibliothek und die staatliche Wasserkraftbehörde die Dominanten im neuen Community centre (Farsta wird entsprechend den Sitz der staatlichen Televerwaltung erhalten.)

Hier kann nun wieder von Urbanisierung die Rede sein. Es entstehen Stadtgebilde mit Eigenleben, die zugleich mit der Metropole, der Mutterstadt, mit Schnellbahn und Autobahn verbunden sind. Die Verbundenheit ist dabei heute bereits reziprok zu nennen: Geschäftsleute der City fahren nach dem 15 km entfernten Vällingby, um dort mit ihren Kunden zu Lunch zu essen, Familien der Innenstadt tätigen Weihnachtseinkäufe im Geschäftszentrum von Vällingby statt in der City. Der Grund hierzu ist eindeutig: In Vällingby herrscht weniger Gedränge, und zudem finden sich dort bessere Parkmöglichkeiten bei gleicher Vielfalt von Warenauswahl und Qualität. (En passant: Sogar ein völlig frei liegendes Geschäftszentrum mit 6000 Parkplätzen nach amerikanischem Muster ist bei Älvsjö, 10 km südlich vom Stadtkern entfernt, geplant. (Seite 314, Abb. 2.)

Damit ist aber noch nichts ausgesagt über das Gefühl der Verbundenheit der Vällingbybewohner mit ihrer neuen Stadt. »Stadtschaft und Nachbarschaftseinheit ist weniger eine architektonische als eine psychologische Realität. Die örtliche Verbundenheit ist vor allem ein Produkt von Zeit und Tradition.« (Gotthard Johannssen.) Die Einheit von Wohnsitz und Arbeitsplatz ist hier zwar nicht garantiert, aber bewußt angestrebt. Die starke Fluktuation der arbeitenden Bevölkerung kann jedoch in jedem Industriestaat — zumal bei Hochkonjunktur und Wohnungsmangel der Arbeitsplatz zwar leicht, die Wohnung aber schwer zu wechseln ist — ein solches soziologisches Idealbild in Frage stellen. Es bleibt daher abzuwarten, wieweit diese mit allen Attributen einer Stadt ausgerüsteten Neustädte Stockholms die anonyme Massenmentalität durch ein demokratisches »Wir-Gefühl« werden ersetzen können und »das gestörte Gleichgewicht zwischen individueller Freiheit und kollektiver Bindung wiederherzustellen ist« (Giedion).

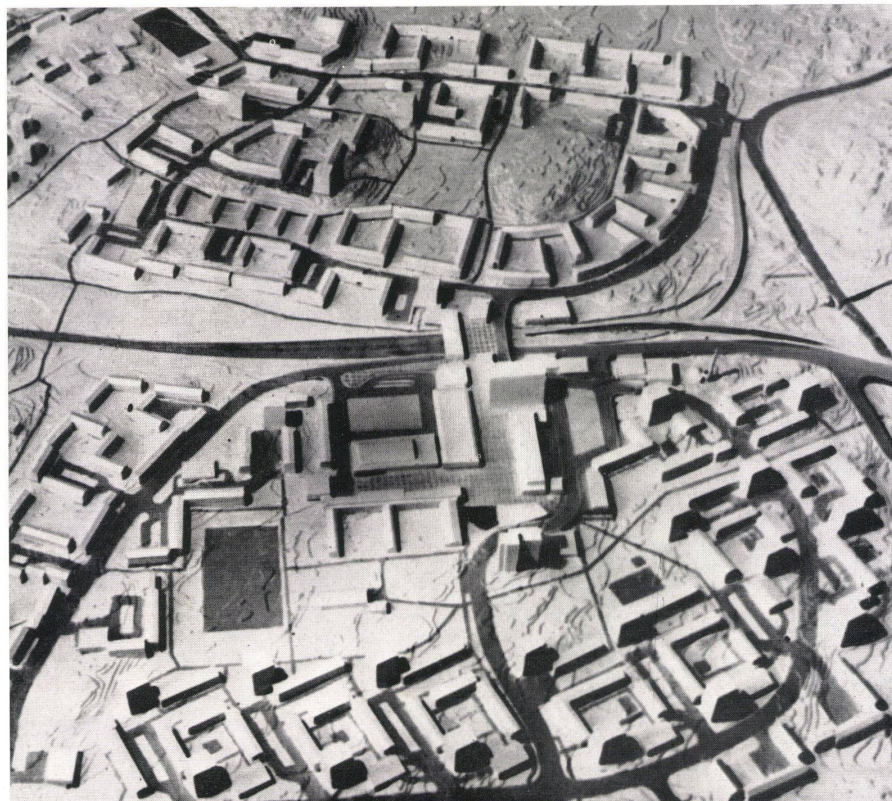
City-Sanierung

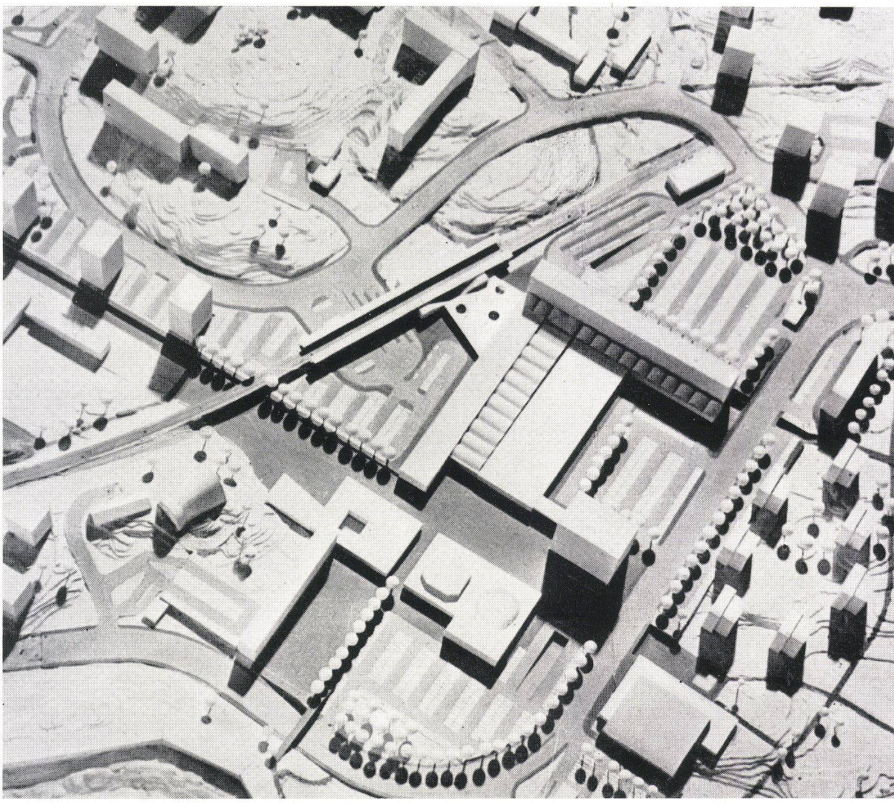
Die Regeneration einer modernen Großstadt kann nun aber keineswegs auf die Peripherie beschränkt bleiben. »Die Koordinierung der Erneuerung der Innenstadt Stockholms und der Neuschöpfungen in den Außengebieten



- 1 Högdalen, Lageplan des Zentrums / Högdalen, plan de situation du centre / Högdalen, plan of the center
 1 Mitbürgerhaus (Volkshaus) / Bâtiment populaire / Community building
 2 Sporthalle und Hallenbad / Salle de sport et piscine couverte / Gymnasium and internal swimming pool
 3 Volksschule / Ecole primaire / Popular school
 4 Vorschule / Ecole préliminaire / Pre-school
 5 Sportplatz / Terrain de sport / Playing-fields
 6 Kinderhort / Jardin d'enfants / Children's play area.
 7 Familienhotel (Kollektivhaus) / Hôtel de famille (habitation collective) / Family hotel (collective house)
 8 Geschäfte / Magasins / Shops
 9 Warenhaus / Grand-magasin / Department store
 10 Handwerkshaus / Maison artisanale / Handicraft house
 11 Vorortbahnhof / Gare de banlieue / Suburban station

2 Högdalen-Zentrum. Primär-Zentrum einer Neustadt mit ähnlichen Attributen ausgerüstet wie das für Farsta und das (noch nicht fertig geplante) für Satra. Hier ein Versuch, Außenräume in den Wohngebieten zu schaffen, durch Staffelung der Baukörper als 3- und 12geschossige Wohnblöcke mit 2geschossigen Verbindungsbauten für Garagen, Ateliers u. a. Promenadenwege vom Zentrum in die Wohngebiete mit niveaufreien Kreuzungen.
 Centre Högdalen.
 Högdalen Center.

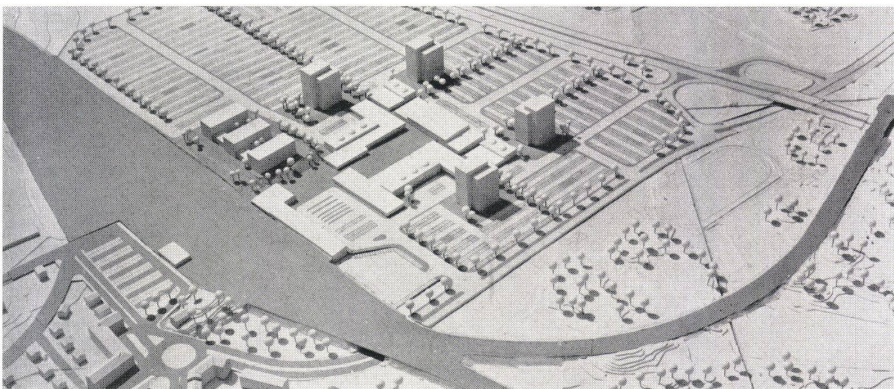




Farsta — Primärzentrum. 10 km von der Stockholmer Altstadt gelegen (15 Min. Fahrzeit), umfaßt Mitbürgerhaus, Sporthalle mit Hallenbad, Theater, zwei Kinos, Kirche mit Gemeindehaus, Bibliothek, Restaurant, Jugendheim, Poliklinik und Geschäftshäuser (18000 m²). Alle Geschäfte mit unterirdischen Ladestraßen, Marktplatz 150×30 m zweigeschossig mit 500 unterirdischen Parkplätzen mit Tank- und Abschmierdienst, oberirdisch 2500 Parkplätze. Hochhäuser 16 Stockwerke hoch. — Ganz Farsta wird von einem 5 km entfernt, im Felsen eingesprengten Atomkraftwerk mit Wärme versorgt. Die Baukosten für Farsta-Zentrum sind auf 500 Mill. berechnet. Zur Zeit im Bau.

Farsta — Centre primaire, à 10 km de la vieille ville de Stockholm (15 minutes de chemin), comprend le bâtiment populaire, la salle de sport et la piscine couverte, le théâtre, 2 cinémas, l'église et la maison paroissiale, la bibliothèque, le restaurant, le home des jeunes, la polyclinique et les immeubles commerciaux.

Farsta — Primary center. 10 kilometers from the old town of Stockholm (15 minutes driving time), including community building, gymnasium with internal swimming pool, theatre, two cinemas, church with congregational building, library, restaurant, youth center, clinic and business buildings.



Alvsjö-Großzentrum. Geschäftszentrum größerer Ordnung nach amerikanischem Vorbild ohne örtliche Bevölkerungsunterlage, doch mit guter Verkehrslage und Parkplatz für 6000 Autos. Dieses Zentrum im Citycharakter ist gemeinsam für die südlichen Neustädte Sättra, Högdalen und Farsta geplant. Nach dem Generalplan soll es Büroräume für 3000 Angestellte, Industrie, ein Rayon-Krankenhaus und eventuell ein Kulturzentrum vom Citytyp erhalten.

Grand-centre Alvsjö. Centre commercial de grand ordre selon modèle américain, sans population locale, mais avec bonnes communications et places de stationnement pour 6000 autos.

Large center of Alvsjö. Business center of the large order according to the American pattern, not based on a local population but well situated for traffic and with parking area for 6000 autos.

strebt einen besseren, angenehmeren und funktionsgerechteren Stadtorganismus an, der im gesamten Stadtleben die Wechselwirkung von Großstadt und lokalem Milieu greifbar in Erscheinung treten läßt« (Sven Markeilius, Spiritus rector der neuen Stockholmer Stadtplanung, 1956). Die expansive Tendenz einer aufgelockerten Bebauung der äußeren Wohngebiete fordert als logische Ergänzung eine Konzentration und Neugestaltung der City. Täglich werden hier in einigen Jahren durch die zwei zentralen U-Bahnstationen 400000 Menschen in beiden Richtungen geschleust werden. Wie in allen Großstädten ist die Situation des schienlosen Verkehrs unhaltbar geworden. Der Baubestand ist veraltet, jedoch zum Teil im Besitz der Stadt. Diese Tatsache (ergänzt durch die neuen Expropriationsgesetze von 1947 und 1953) gab die Möglichkeit zu einer großzügigen Sanierung. Eine konsequente Differenzierung des Straßennetzes in reine Fußgängerstraßen, Verkehrsstraßen und Durchfahrtsstraßen mit niveaufreien Kreuzungen wird ergänzt von einem teilweise dreigeschossigen unterirdischen System von Ladestraßen und Parkplätzen einerseits und von Gehwegen über die Dachterrassen der zweigeschossigen Flachbauten zwischen den neuen 18-geschossigen Hochhäusern andererseits. All dies geschieht unter geschickter Ausnutzung der natürlichen Höhenunterschiede des Cityterrains. Auch die zentrale Markthalle ist

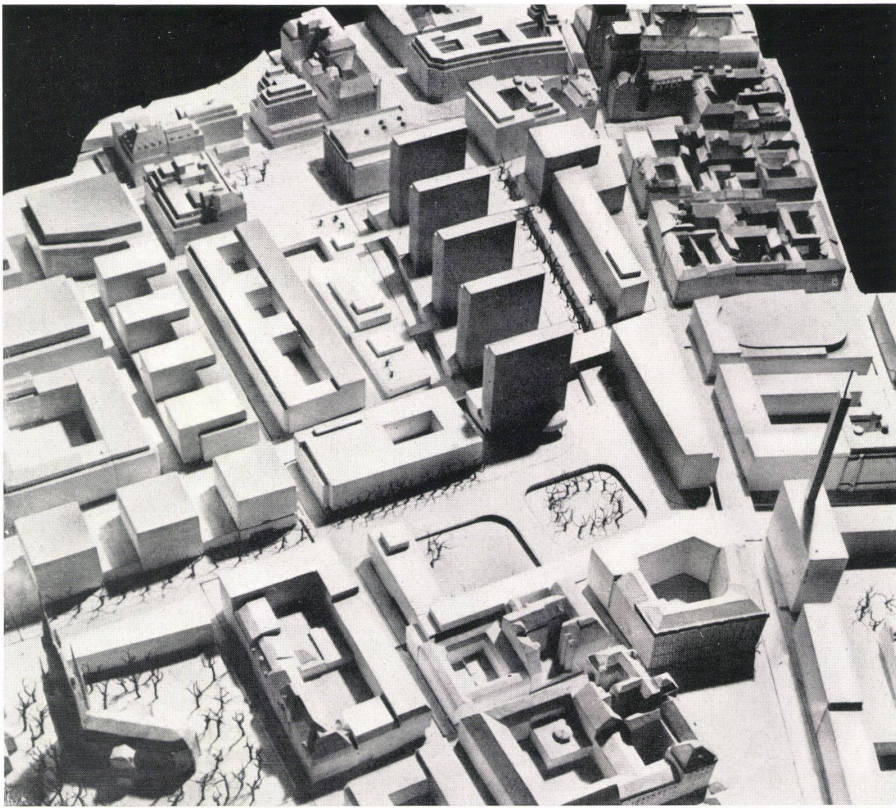
unterirdisch angelegt, durch Rolltreppen mit dem darüberliegenden Hötorget (Heumarkt) verbunden und mit unterirdischen Lastrampen versehen. Selbstverständlich sind von allen Niveaus bequeme Verbindungen mit den U-Bahn-Stationen vorgesehen. Für die von den Außengebieten in die City mündenden Buslinien ist hier ein unter Straßenniveau versenkter und überdachter Busbahnhof geplant, der auch den Buspassagieren die Vorteile eines regengeschützten Wartens und Einsteigens ermöglicht. Inmitten dieser großzügigen Verkehrsmaschinerie findet man vom Autoverkehr frei gehaltene Promenaden und Plätze sowie den ausgesparten alten Friedhofspark um die Klarakirche, Oasen und Ruhepunkte inmitten des Großstadtlärms. Straßendurchbrüche, Brücken und Tunnelverbindungen, weit in andere Stadtteile hineinreichend, insbesondere nach Süden über und unter dem Mälarfjord hinaus, ergänzen das großzügige Gesamtbild.

Schlußbemerkung

Eine konzentrierte Darstellung dieses im Bau begriffenen City-Projektes von Stockholm muß notwendigerweise euphemistisch klingen, auch sind die amerikanischen Äquivalente unschwer zu erkennen. Interessant, und zwar als Ausdruck einer konsequenten, städtebaulichen Entschlossenheit, ist zwar die Größenordnung dieses Projektes für eine Stadt

von knapp einer Million Einwohnern. Wesentlicher aber ist die Koordinierung und Einheitlichkeit der städtebaulichen Konzeption dieser Neustädte in den vielen Außengebieten sowie der der Innenstadtsanierung. »Das königliche Recht des Fußgängers« (Le Corbusier), das Streben nach einer Humanisierung dieses großen technischen Apparates, den wir Großstadt nennen, ist überall leitender Gedanke und treibender Wille. Wird es gelingen, wird es Wirklichkeit und Tradition werden? Vieles erschwert dieses Gelingen, manches mißlingt oder wird verzögert und verzerrt: die Beweglichkeit auf dem Wohnungsmarkt ist verschwunden. Trotz intensiver Neubautätigkeit existiert ein schwerer Wohnungsmangel. Lokalisierung und Umsiedlung von Industrien werden durch eine harte Steuerpolitik verzögert, und manches andere Negative wäre zu erwähnen.

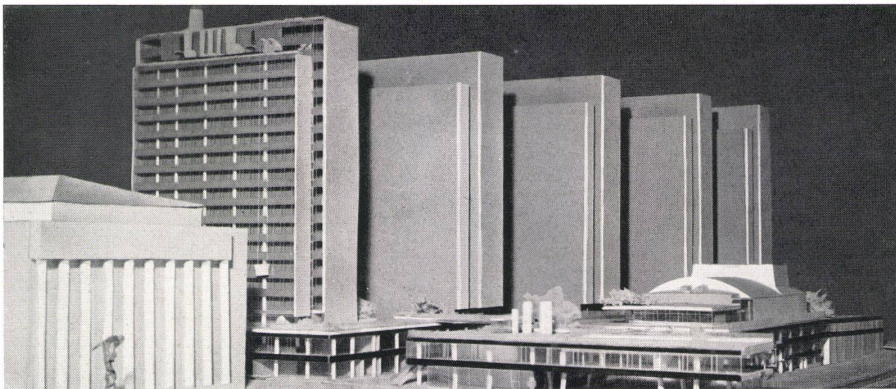
Bei allen Unzulänglichkeiten, Abwegen und Überspitzungen aber zwingt doch ein stets wachsendes öffentliches Bewusstsein in Presse, Radio und öffentlichen Diskussionen Behörden und Architekten zu stets neuer kritischer Überprüfung erreichter Resultate, und dies nicht nach den Maßstäben eines architektonischen Dogmas, sondern nach den aktuellen Forderungen und Lebensansprüchen des heutigen schwedischen Durchschnittsmenschen. Darin liegen Begrenzung und Garantie zugleich.



Stockholms City-Sanierung. Zentraler Teil des im Umbau begriffenen Citykerns um den neuen Sveaplatz rechts im Bilde. Dieser Platz wird der zentrale Gelenkpunkt für den ost-westlichen und nördlichen Innenstadtverkehr, der hier auf mehreren Verkehrsebenen kanalisiert wird. Auch Vorortbahn (U-Bahn) und Vorortbuslinien haben hier ihre Endstationen, durch die täglich 400000 Personen in beiden Richtungen geschleust werden sollen. Eine konsequente Differenzierung des Straßennetzes in reine Fußgängerstraßen (Shoppingstraßen) und Durchfahrtsstraßen mit niveaufreien Kreuzungen wird ergänzt von einem teilweise dreigeschossigen unterirdischen System von Ladestraßen und Parkplätzen einerseits und von Straßenüberführungen der Gehwege von Dachterrasse zu Dachterrasse zwischen den 2geschossigen Bauten im Gebiete der 18geschossigen Bürohochhäuser. Um die Klarakirche als Ruhepunkt im Großstadtlärm der ausgesparte alte Friedhofpark (selbst »interkeller« mit Garagen).

Assainissement de la Cité de Stockholm. Partie centrale du noyau en cours d'aménagement de la Cité autour de la nouvelle place Svea à droite dans l'image.

The reconstruction of Stockholm City. Central part of the urban nucleus taken in the process of rebuilding around the new Svea Square on the right of the picture.



Hochhausgruppe in der neuen City.

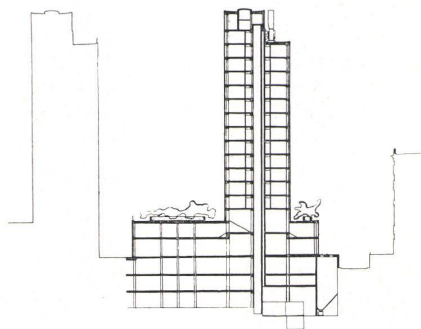
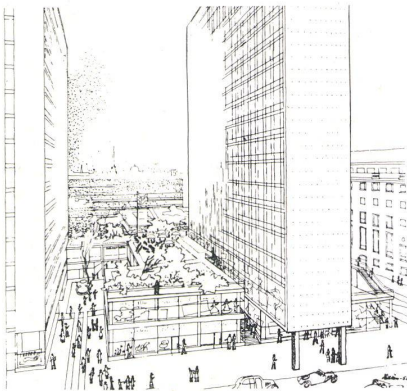
Erstes Hochhaus mit Markthalle und Theater (Architekt: David Helldén) im Bau 1957. Betonskelettbau mit Fassaden aus Leichtmetall und Glas. 7 Aufzüge im Intervallsystem. Auf dem Dache ein umlaufender Fensterputzfahrrad. 16 Bürogeschosse mit insgesamt zirka 10000 m² Nutzfläche, 2 Ladengeschossen und 4 unterirdischen Geschossen, die beiden untersten Garagen, die oberen Lager, sämtliche Untergeschosse mit unterirdischer Ladestraße verbunden. Garagen mit Wagentransportband aus Stahlplatten, um große Rollbahnflächen zu vermeiden. Unterirdische Verbindung zur U-Bahn, die im Bogen unter den Hochhäusern verläuft, über den zweigeschossigen Bauten Dachgärten mit Promenadenwegen und Schlittschuhbahn im Winter. Angegliedert: eine Markthalle mit zwei Rolltreppen und Lichtschacht unter Straßenniveau (1000 m²), ferner ein Kino mit Theaterbühne. Baukosten dieser ersten Hochhausbaustaple 45 Mill. Kronen.

Groupe d'immeubles-tour dans la nouvelle Cité.

Premier immeuble-tour avec marché et théâtre.

Group of tall buildings in new city.

First tall building with market and theatre.

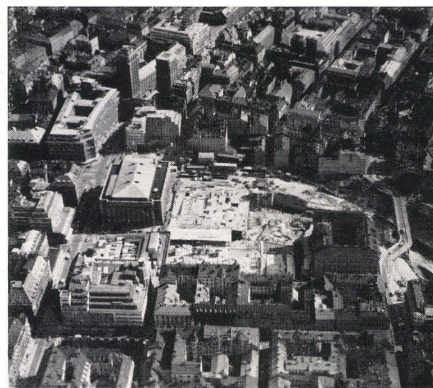


Links / A gauche / Left:

Perspective des ersten Hochhauses.
Perspective du premier immeuble-tour.
Perspective of the first tall building.

Rechts / A droite / Right:

Schnitt durch das erste Hochhaus.
Coupe du premier immeuble-tour.
Section of the first tall building.



Links / A gauche / Left:

Stockholms City. Teil des zu sanierenden Citygebietes vor dem Abbruch. Eine für Stockholmbesucher aus früheren Jahren wohlbekannte Aussicht vom Kungsturm.
Cité de Stockholm. Partie du quartier insalubre de la Cité avant la démolition.

Stockholm City. Part of the reconstructed urban district before the tearing-down process.

Rechts / A droite / Right:

Großbaustelle im Herzen der City. Links im Bilde das bekannte Konzerthaus. Von dort im Bogen nach rechts unten verläuft der Baugraben für die neue U-Bahn.
Grand chantier au cœur de la Cité.

Large construction project in the heart of the city.