

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Band: 76 (1989)
Heft: 12: Am Wendepunkt zweier Dekaden = A la croisée de deux décennies
= On the threshold between two decades

Artikel: Über oder neben den Geleisen? : der neue City-Terminal in Stockholm
und das Projekt für eine Geleiseüberbauung des Stadtplanungsamtes,
1989 : Architekten : Anders Tengbom und Ralph Erskine

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57645>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



1



2

Über oder neben den Geleisen?

Der neue City-Terminal in Stockholm, 1989 (Architekten: Anders Tengbom und Ralph Erskine), und das Projekt für eine Geleiseüberbauung des Stadtplanungsamtes

Die neuen Programme für Bahnhöfe, die eine City-Erweiterung neben oder über den Geleisen vorsehen, sind nicht nur in der Schweiz eine Erfindung des «Big Business» der 80er Jahre. Auch in Schweden machen private und öffentliche Bau-träger ihr ökonomisches Interesse an Bahnhofarealen geltend: Eine Stadterweiterung über den Geleisen – so das Kalkül – würde eine teure Bauweise durch billige Baurechtszinse weitgehend kompensieren. Dem Verwertungsinteresse der Investoren widersprechen städtebauliche Überlegungen, die Bahnhöfe als besondere Orte innerhalb einer Stadt definieren (und nicht als beliebige Erweiterung für Waren- oder Bürohäuser). Den Forderungen nach der Lesbarkeit des Stadtkontextes, nach historischer Kontinuität und einer Nutzungsmischung steht ein kommerzielles Einheitsprogramm gegenüber. *Red.*

Der Bau des neuen City-Terminals begründete noch weitgehend eine Verbesserung der bahnhofinternen Erschliessung. Das 300 Millionen Franken teure Bauwerk fasst auf einer Plattform alle (vorher weit auseinanderliegenden) Bus- und Bahnstationen zusammen. Um diese Investition in die Bahnhofinfrastruktur zu finanzieren, wurde über der Erschliessungsebene ein Welthandelszentrum errichtet.

Der Baukörper verläuft parallel zu den Geleisen. Im Gegensatz zu der gegenüberliegenden Häuserzeile, die neben den Geleisen situiert ist, erhebt sich der Neubau über einigen Geleisen am Rande der gesamten Bahnanlage. Dieses Konzept einer (teilweisen) Geleiseüberbauung erlaubte eine direkte Verbindung der Bahn- mit der Busebene.

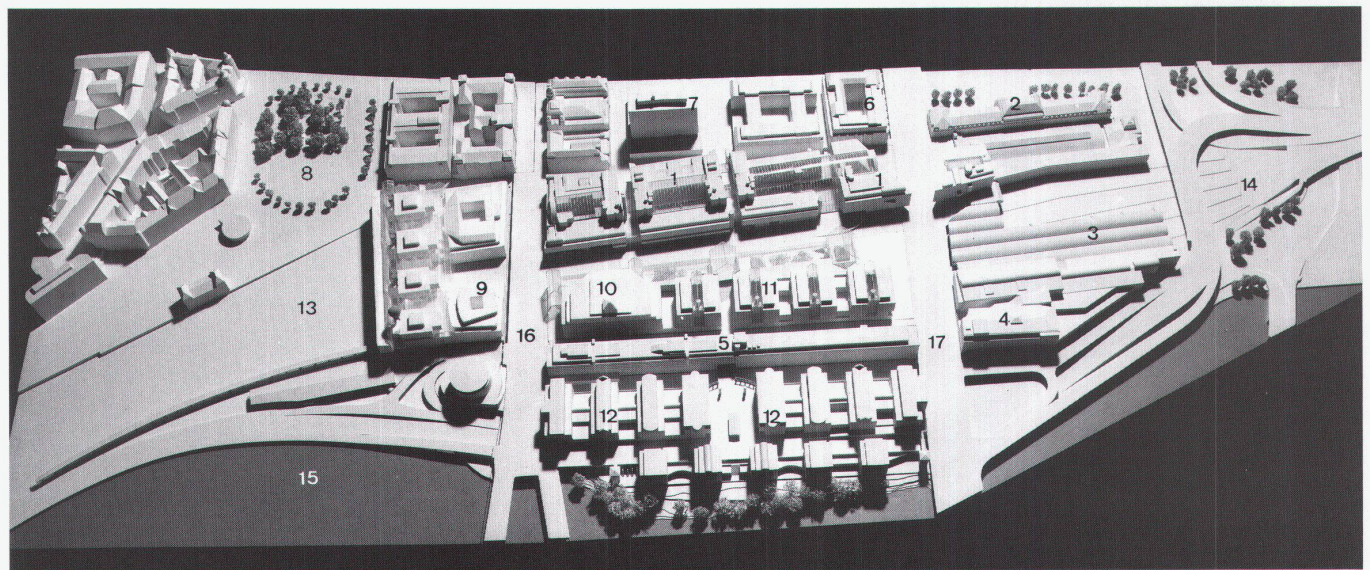
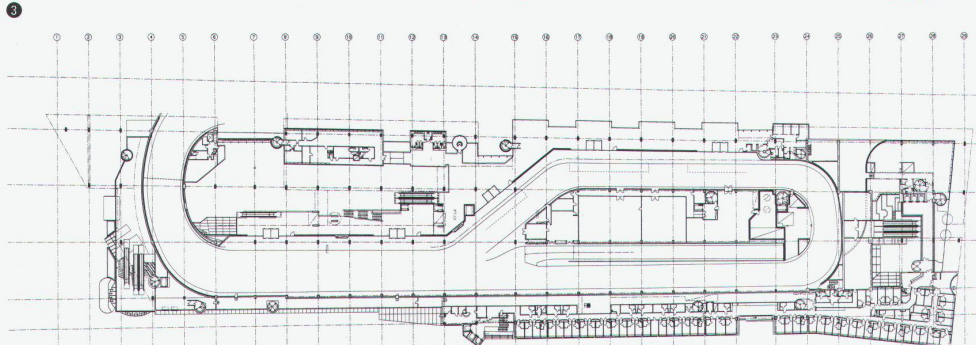
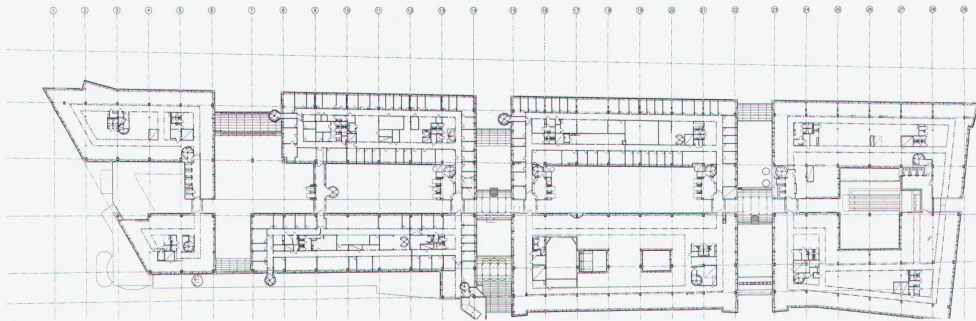
Der schon im letzten Jahrhundert gebaute Bahnhof bekam durch das Stadthaus (1923, Architekt: Ragnar Östberg) eine prägende Nachbarschaft, die allerdings nicht etwa im Sinne der Kölner Situation zwischen Dom und Hauptbahnhof zu massstäblichen Dissonanzen führte.

An dieser städtebaulichen Vorgabe orientierte sich auch der Entwurf für den City-Terminal. Das Gebäude gliedert sich in vier Baukörper-teile, die den ursprünglichen «Quartieren» der Stadt entsprechen. Stockholm besteht aus solchen Quartieren, die auch eigene Namen tragen. Einschnitte in den Fassaden akzentuieren dieses Muster.

Die vier durch alle Geschosse gehenden Hallen sind mit einem 6000 m² grossen Glasgewölbe abgeschlossen. 600 Dachklappen, die sich automatisch öffnen und schliessen, sorgen für ein natürliches Innenklima. Die Fassaden sind mit einem rötlichen finnischen Granit verkleidet. Im Inneren sind die Wände weiss verputzt.

Während der City-Terminal noch im Rahmen einer kontinuierlichen Stadtentwicklung entworfen wurde, stellte nun kürzlich das Stadtplanungsamt ein Projekt vor, das im Bereich des heutigen Bahnhofes die Geleise vollständig überbauen würde. Ähnlich wie in Zürich und Luzern wird der Bedarf an neuen Arbeitsplätzen und der Mangel an freien Grundstücken im Stadtzentrum geltend gemacht (und die im Vordergrund stehenden ökonomischen Interessen verschwiegen). In Stockholm sollen es 260 000 Arbeitsplätze sein, die bis zum Jahr 2000 benötigt würden. Sowohl gegen diese spekulative Prognose, die von den Bau-trägern wie Propagandamaterial verbreitet wird, als auch gegen die Geleiseüberbauung wendet sich heute die öffentliche Kritik. Insbesondere wird die Konzentration von kommerziellen Nutzungen im Zentrum beanstandet: das vorgesehene Grosshotel und der Bürokomplex über den Geleisen würden weiter zur monofunktionalen Entwicklung des Stadt-zentrums beitragen. Auf die Kritik reagierten die Projektverfasser – ähnlich wie beim Projekt «HB-Südwest» –, indem sie in den Entwurf eine Alibi-Wohnsiedlung integrierten (die allerdings im Gegensatz zum Zürcher Projekt nicht über den Geleisen gebaut würde). Obschon die Geleiseüberbauung auch in Stockholm umstritten ist, bricht sie – dies ein augenfälliger Unterschied zum HB-Südwest-Projekt – nicht den städtebaulichen Massstab des Ortes.

Ernst Zietzschmann



1 Halle im City-Terminal

2 Ansicht von den Geleisen

3 4 5. Ebene und 2. Terminalebene

5 6 Flugbild, Blick vom Hafen

7 Modell für die umstrittene Geleiseüberbauung zwischen altem Bahnhof und Norra Bantorget. Verfasser: Stockholms Stadtplanbüro. 1 City-Terminal / 2 alter Bahnhof / 3 Pendelzugsbahnhof / 4 neue Post Stockholm Klara / 5 Verwaltung der schwedischen Staatsbahnen / 6 Hotel Viking Royal / 7 Mercedes-Bau / 8 Norra Bantorget / 9-12 projektierte Überbau-

ungen / 9 Grosshotel und Konferenzzentrum / 10 Grosshotel / 11 Büro- und Geschäftshäuser / 12 Wohnquartiere / 13 Bahngeleise Nord und Ost / 14 Bahngeleise Süd / 15 Wasserfläche des Barnhusviken / 16 Kungsgatan / 17 Klarabergsgatan

Fotos: Jan Olsson