

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 5 (1948)
Heft: 1

Artikel: Planung im heutigen Stockholm
Autor: Bardel, Björn
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783210>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

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

Planung im heutigen Stockholm

Die Stadtbehörden vor der Entscheidung

Gegen Ende des Krieges, im Jahre 1944, akzeptierte die Stadtbehörde von Stockholm den Vorschlag von Dr. Y. Larsson, dem damaligen Chef des Stadtplanbüros, einen Entwicklungsplan für die kommenden Jahre ausarbeiten zu lassen. Das durch die allgemeine Bewegung nach der Stadt und durch die Geburtenzunahme immer schneller werdende Anwachsen der Stadtbevölkerung während des Krieges, sowie das Zurückgehen der Bautätigkeit im Wohnungswesen — dies alles verlangte ein Festlegen der hauptsächlichsten, durch die zuständigen Stellen zu befolgenden Richtlinien.

Von den 6 673 956 Einwohnern Schwedens leben 12,5 % in der Hauptstadt. Gross-Stockholm, d. h. das Gebiet innerhalb der Stadtgrenzen plus die umliegenden, zum engeren Wirtschaftskreis der Hauptstadt gehörenden Gemeinden, zählte Ende 1946 im ganzen 855 000 Einwohner. Die Entwicklung von 1900-1945 ist aus folgenden Zahlen ersichtlich:

bei Jahresende	Stadtbezirk	Gross-Stockholm
1900	300 624	321 000
1910	342 323	411 000
1920	419 440	492 000
1930	502 213	605 000
1940	590 503	723 900
1941	599 962	736 600
1942	613 754	754 000
1943	634 179	778 900
1944	654 864	806 800
1945	671 601	831 000

Dies die Situation: die jährliche Bevölkerungszunahme in der Stadt hat 20 000 erreicht und ist im Steigen begriffen; nurmehr wenig Land steht innerhalb der Grenzen zu Verfügung; nördlich der mitten in der Stadt liegenden Wasserfläche gibt es kein Bauland mehr, was nicht überbaut ist, sind öffentliche Parkanlagen; im Süden können innerhalb der Stadtgrenzen noch Wohnbauten erstellt werden für annähernd 280 000 Einwohner, was bei Fortdauer der heutigen Entwicklung einer Zeitspanne von 10-15 Jahre entspräche. Nun bedingt aber die vor kurzem begonnene Reorganisation des Stockholmer Geschäftszentrums allein schon eine Umsiedlung von 150 000 Anwohnern aus dem Zentrum nach der Peripherie, so dass von der ursprünglichen Reserve nur noch die Hälfte bleibt. Einen weiteren Faktor bilden die neuen Anwohner in den Aussenbezirken Gross-Stockholms, die sich in den umliegenden Gemeinden ansiedeln, ohne direkt innerhalb der Stadtgrenzen zu wohnen. Die jährliche Zunahme beträgt hier gegen die 5000.

Das so entstehende Problem (verfügbare Fläche und Bevölkerungszuwachs) gab Anlass zu eingehenden Studien, ob die vorgesehene Entwicklung neuer Zonen in der Stockholmer Region überhaupt möglich und wie diese gegebenenfalls durchzuführen wäre.

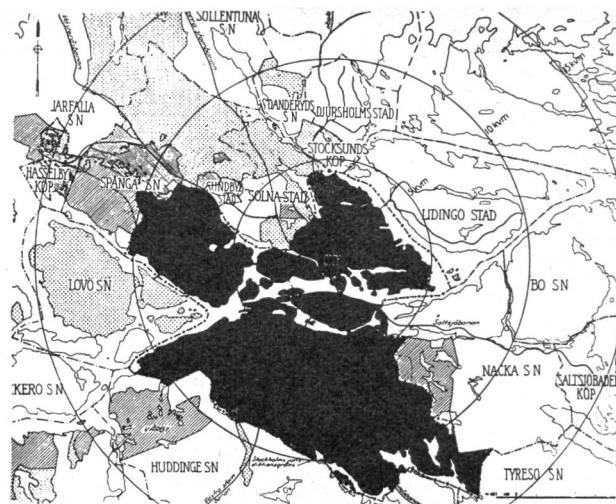


Abb. 1. Schemaplan der Stadt Stockholm.

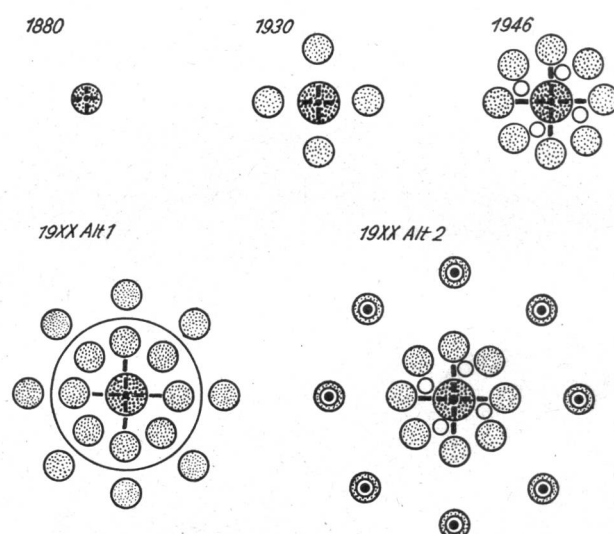


Abb. 2. Schematische Darstellung des Wachstums einer Stadt (Arbeitsstätten, Wohnquartiere, Freiflächen usw.), von 1880—1930.

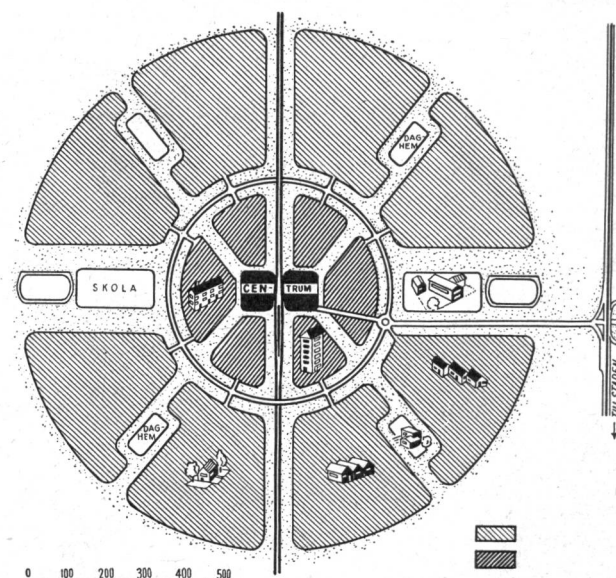


Abb. 3. Schematische Darstellung der Organisation einer Siedlungseinheit.

Das obere Schema (Abb. 2) zeigt das Anwachsen einer Zelle (Arbeitsstätten, Wohnquartiere und Freiflächen etc.) von 1880 bis 1930, um welche Zeit die ersten Vorstädte entstanden. Die Bodenausnutzung ist bei diesen im allgemeinen geringer als im Zentrum; doch schon 1946 war der grösste Teil des früher unbebauten Landes zwischen Aussenbezirken und Zentrum in einer mittleren Dichte überbaut und ganze Arbeitsdistrikte sprangen aus dem Boden.

Den Planungsbehörden stehen nun zwei grundsätzliche Möglichkeiten offen: entweder sie lassen der Entwicklung weiterhin ihren Lauf, was eine stetig zunehmende Ueberbauungsdichte in den Aussenbezirken bedeuten wird und ein immer weiteres Ausbreiten der Villen und Reihenhaussiedlungen in die Umgebung nach sich zieht — oder (Abb. 2, unten rechts) sie unterbinden radikal das Uebergreifen auf neue Gebiete und entwickeln an dessen Stelle ein System in sich abgerundeter Satellitenstädte in genügender Entfernung von Stockholm zur Entlastung der Mutterstadt. Hier ist zu hoffen, dass bis zum Erscheinen des Richtplanes Ende 1948 genügend Unterlagen vorliegen, welche die Vorteile dieses Prinzips kräftig unterstreichen und sowohl Stadt wie Aussengemeinden zur Aufstellung eines koordinierten Regionalplanes zu bestimmen vermögen.

Administrative Einteilung

Stockholm verwaltet sich weitgehend selbst, unabhängig von der Landesregierung, und nur Planungen von grösster wirtschaftlicher Bedeutung und solche, die auch die Gebiete anderer Städte berühren, müssen von der Zentralregierung, d. h. vom König, gutgeheissen werden, während ein zentraler Ausschuss die Pläne kleineren Ausmasses behandelt. Noch vor dieser letzten Prüfung kommen alle Planungsprojekte ohne Ausnahme vor den Stadtrat.

In der lokalen Verwaltung beschäftigt sich jede der sechs Abteilungen mit Fragen der Stadtplanung. Das eine dieser Aemter, das sich ausschliesslich mit dem Planungswesen befasst, zerfällt wiederum in zwei Untergruppen: die eine zur Ausarbeitung der Quartierpläne, die andere für Strassenprojektierung und Parkanlagen. Der ersteren wurde vor zwei Jahren noch eine weitere Abteilung angegliedert zur Ausarbeitung der Richtpläne. 1946 entstand noch ein letztes Team, das ausschliesslich an der Gestaltung des City-Planes arbeitet. (Chef: David Helldén)

Die seit Februar 1945 mit dem Richtplan beschäftigte Gruppe, die der direkten Leitung des Stadtbaumeisters Sven Markelius untersteht, ist heute am Fertigstellen des Schlussberichtes. Sie setzt sich zusammen aus 15 bis 20 Mitarbeitern, von denen drei Architekten, zwei Ingenieure und zwei Soziologen ein festgefügtes Team bildeten zur Bearbeitung spezieller Fragen. Diese Gruppe war ursprünglich vorgesehen für die Dauer von zwei Jahren; es scheint aber heute bereits sicher, dass sie zu einer bleibenden Institution für Fragen der Richtplanung werden wird.

Richtplan.

Der zurzeit im Entstehen begriffene Richtplan beruht auf eingehenden Studien über geographische, klimatische, soziale und ökonomische Bedingungen sowie auf den fest verankerten kulturellen Grundlagen der Stockholmer Region. Der Charakter dieser weitgespannten Aufgabe führte aus sich heraus zur Bildung eines Teams, d. h. zu der schon erwähnten Gruppenarbeit.

Das zukünftige Gross-Stockholm soll Raum bieten für 1,1 bis 1,3 Millionen Einwohner, welche Zahl bei einer harmonischen Entwicklung des ganzen Landes in den nächsten 20 bis 25 Jahren kaum überstiegen werden dürfte. Der Bevölkerungszuwachs ist der Ausgangspunkt dieser gesamten Planung; dies in der Ueberzeugung, dass es einer freien, demokratischen Gemeinschaft nicht möglich sei, das Anwachsen der Bevölkerung mit Gewalt zu regeln. Immerhin sei hier erwähnt, dass eine geplante Verteilung der Bevölkerung in verschiedenen Zentren vor dem schwedischen Parlament zur Sprache kam, und dass eine zukünftige Regionalplanung im ganzen Land sich damit zu befassen haben wird als mit einem Grundproblem des Städtebaus überhaupt.

Heutiger und zukünftiger Aufbau der Stadt

Innerhalb eines Kreises von fünf Kilometern Durchmesser (Abb. 1) treten die Wohnbauten der inneren Stadt fast durchgängig als Miethäuser von fünf oder mehr Geschossen auf; dies mit Ausnahme einiger grosser Parkanlagen im Norden und Osten sowie der neuen Quartiere an der Kreisperipherie im Süden. Der Ausnutzungsfaktor, d. h. das Verhältnis von tatsächlich überbauter zur bebaubarer Fläche beträgt in der inneren Stadt 1,6 bis 2,2 (ca. 61,5 bis 70 %: der Uebersetzer).

Im Kreis der nächsten fünf Kilometer sind seit 1914 ebenfalls Wohnblöcke entstanden bis hinaus in die Vorstädte (Abb. 1). Nur die schwarze Fläche gehört administrativ zu Stockholm. Im Norden liegen drei völlig autonome Städte: Solna, Djursholm, Lidingö. Diese Bauten unterscheiden sich immerhin wesentlich von den Mietblöcken im Zentrum, sie sind kleiner und die Ueberbauungsdichte demnach geringer. Der Ausnutzungsfaktor bewegt sich zwischen 0,3 bis 0,5. Gelegentlich sind niedere Bauten und Einzelhäuser vermischt mit Häusergruppen von 6 bis 9 Geschossen und mehr, was die Ausnutzungszahl auf 0,6 bis 1,0 erhöht. Dies alles hängt eng zusammen mit dem Umstand, dass 83 % der Einwohner Stockholms in Wohnungen leben und nur 17 % in eigenen Häusern. Von den Arbeitsgebieten liegt das Geschäftszentrum auf der Insel im Norden der alten Stadt, zusammen mit einem Teil der Verwaltung. Weitere Teile der letzteren befinden sich in der alten Stadt (Regierung) und auf der Insel im Westen der Stadt (Stadtverwaltung). Einige kleinere Industrien sind immer noch in der inneren Stadt zu finden, aber in den letzten Jahren haben glücklicherweise grosse Industriebezirke sich im Norden, Westen und Süden entwickelt.



Abb. 4. Typisches Beispiel aus dem Cityquartier von Stockholm, mit der üblichen engen Bebauung (vgl. Abb. 11).



Abb. 5. Miethausquartier aus einer Vorstadt von Stockholm. Zu beachten ist die Schonung des ursprünglichen Baumbestandes und die freie Staffelung der Bauten und ihre Sonnenorientierung.

Der Richtplan wird ein Programm enthalten zur Entwicklung der noch freien Gebiete innerhalb der Grenzen Stockholms, welches sich auf eine Periode von 10 bis 15 Jahren erstreckt. Das Gebiet soll in Einheiten (Abb. 3) zu 11 000 bis 13 000 Anwohnern entwickelt werden. Die Einheit ist zur Hauptsache vorgesehen für Leute, die im Zentrum arbeiten; deshalb gruppieren sich die Wohnzonen um den Lokalbahnhof. In der Nähe dieser Vorortstation haben die Miethäuser eine Dichte von ca. 0,6. Einige der Wohnblöcke besitzen kollektive Bedienung, Restaurants, Wäscherei, Kinderkrippe etc. Ausserhalb der Ringstrasse ist die Bebauung lockerer (ca. 0,25) mit Reihen- und kleinen Einzelhäusern. Jede dieser Gruppen zählt ungefähr 1000 Anwohner und je zwei und zwei erhalten ein kleines lokales Zentrum mit Kinderkrippe und einigen Ladengeschäften. Alle Strassen der ganzen Einheit sind verbunden mit der Schnellverkehrsstrasse (Abb. 3, aussen rechts). Schule und Gemeindezentrum (rechts) liegen in den öffentlichen Grünflächen. Beide haben eigene Sportplätze. Die Fusswege führen getrennt von den Strassen durch die ununterbrochenen Grünstreifen, so dass die Kinder zur Schule und zu den Sportplätzen gelangen können, ohne den Fahrzeugverkehr zu kreuzen.

Selbstverständlich bedingen topographische und andere Gründe bei der praktischen Durchführung mannigfaltige Modifikationen dieses Schemas. Es mag folgendermassen geschehen, dass das Strassensystem eine andere Form annimmt, dass zwei Stationen notwendig sind oder sonstige Abweichungen von dem Grundschema auftreten.

Der Plan für Västertorp, eine Wohneinheit im Norden der grossen Schnellverkehrsstrasse von Stockholm ins Landesinnere, mag als Beispiel dienen, wie diese Prinzipien realisiert werden. Västertorp ist heute im Bau und wird nach seiner Vollendung 11 000 Personen aufnehmen können. Was hat uns diese Idealgrösse festlegen lassen? Die Form der Primarschule in Stockholm, die eine solche Einwohnerzahl bedarf, ist ein wichtiger Grund, zusammen mit der Tatsache, dass diese Einwohnerzahl eben noch mit zwei Haltestellen von Bahn oder Autobus gut versorgt werden kann. Diese Erwägungen haben in der Hauptsache die Durchschnittsgrösse der Quartiereinheiten bestimmt.

Die Lokalbahn ist im Plan für Västertorp hochgeführt und unterteilt das Gebiet mit den beiden Stationen in zwei Gruppen, jede mit einem Quartierzentrum, während die Schnellverkehrsstrasse der Grenze des Areals entlang läuft.

Die eine in der Nähe des grösseren Zentrums liegende Schule entspricht gerade den Bedürfnissen der Ausmasse von Västertorp, da die neuen Primarschulen in Stockholm gewöhnlich für 1000 bis 1200 Kinder gebaut sind.

Die Wohnbauten teilen sich in drei Gruppen: Reihenhäuser, dreigeschossige Mietbauten und 6 bis 9 geschossige Hochhäuser in der vor kurzem eingeführten Sternform, die eine sehr gute Besonnung und Belichtung in allen Wohnungen gewährleistet.

Die Bevölkerung wird zum Teil aus Arbeitern eines naheliegenden Industriezentrums bestehen. Die raschen Verbindungen mit der City werden es aber auch den dort arbeitenden Leuten ermöglichen, ihr Heim in Västberga in einer Viertelstunde zu erreichen.

Die Verbindungen mit Stockholm

Diese Politik der weit verteilten Wohnungen über ein schwach bebautes Gebiet ist nur zu verantworten, wenn gleichzeitig ein rasches und leistungsfähiges Verbindungssystem aufgebaut wird. Die Ueberbauungsdichte in Västertorp kann als typisch gelten für die heutige Bodenausnutzung in neuen Quartieren, die nicht mehr zur inneren Stadt, aber noch zum Stadtbezirk Stockholm gehören und innerhalb des zweiten fünf Kilometer Kreises liegen.

Stockholm zählte 1939 gegen 30 000 Motorfahrzeuge, was ungefähr 50 Wagen pro 1000 Einwohner entspricht. Bis zum Jahre 1960 rechnet man mit einem Anwachsen des Fahrzeugbestandes auf 100 000 bei gleichzeitiger Zunahme der Fahrräder in einem etwas geringeren Verhältnis. Das Zentrum der Stadt kann nicht so schnell reorganisiert werden, dass es einen unbeschränkten Verkehrszuwachs zu tragen vermöchte. Deshalb müssen in Zukunft öffentliche Transportmittel in vermehrtem Masse benutzt werden.

Das Programm für das heute aus acht Linien bestehende System der Vorortbahnen sieht für die nächsten fünf Jahre die Erstellung fünf weiterer, sowie die teilweise Verlängerung bestehender Linien vor. Dieses Projekt und das Programm für das Netz der Untergrundbahnen sollten zusammen bis in zehn Jahren fertiggestellt (Abb. 6) sein und ein allen modernen Ansprüchen für viele Jahre genügendes System bilden. Es ist auf dem Grundprinzip aufgebaut, dass die Fahrzeit vom Zentrum bis hinaus zur Peripherie nirgends länger dauern soll als 30 Minuten.

Ein Bahnsystem kann so leistungsfähig sein wie es will, so erlaubt es doch nicht die Vernachlässigung des Strassenverkehrs. Die in dem heutigen Richtplan angenommene Zunahme des Fahrzeugverkehrs bedingten die Forderung nach einer Ringstrasse. Heute schon führen vier Schnellverkehrsstrassen in das Zentrum, eine von Norden, eine von Westen und zwei von Süden. Alle wurden in den letzten fünf Jahren erstellt und werden auch in naher Zukunft sämtlichen Ansprüchen genügen. Die durchschnittliche totale Breite der Strasse beträgt 100 m, d. h. fünf Fahrbahnen, 3 m Radfahrerstreifen und ein Fussweg in jeder Richtung (Abb. 8).

Ein Ringstrassensystem soll diese sowie weitere Ausfallstrassen verbinden. Dies bedingte, dass in Stockholm zu den vielen vorhandenen Brücken noch zwei weitere hinzukämen, eine Ost-Brücke als Gegenstück zur bestehenden Westbrücke, und eine andere, die über die Insel Stora Essingen nach Mälar führen würde. Die Vorbereitungen zu einem internationalen Wettbewerb für den Bau der ersten sind schon abgeschlossen, während die zweite für eine spätere Phase vorgesehen ist (Abb. 7).

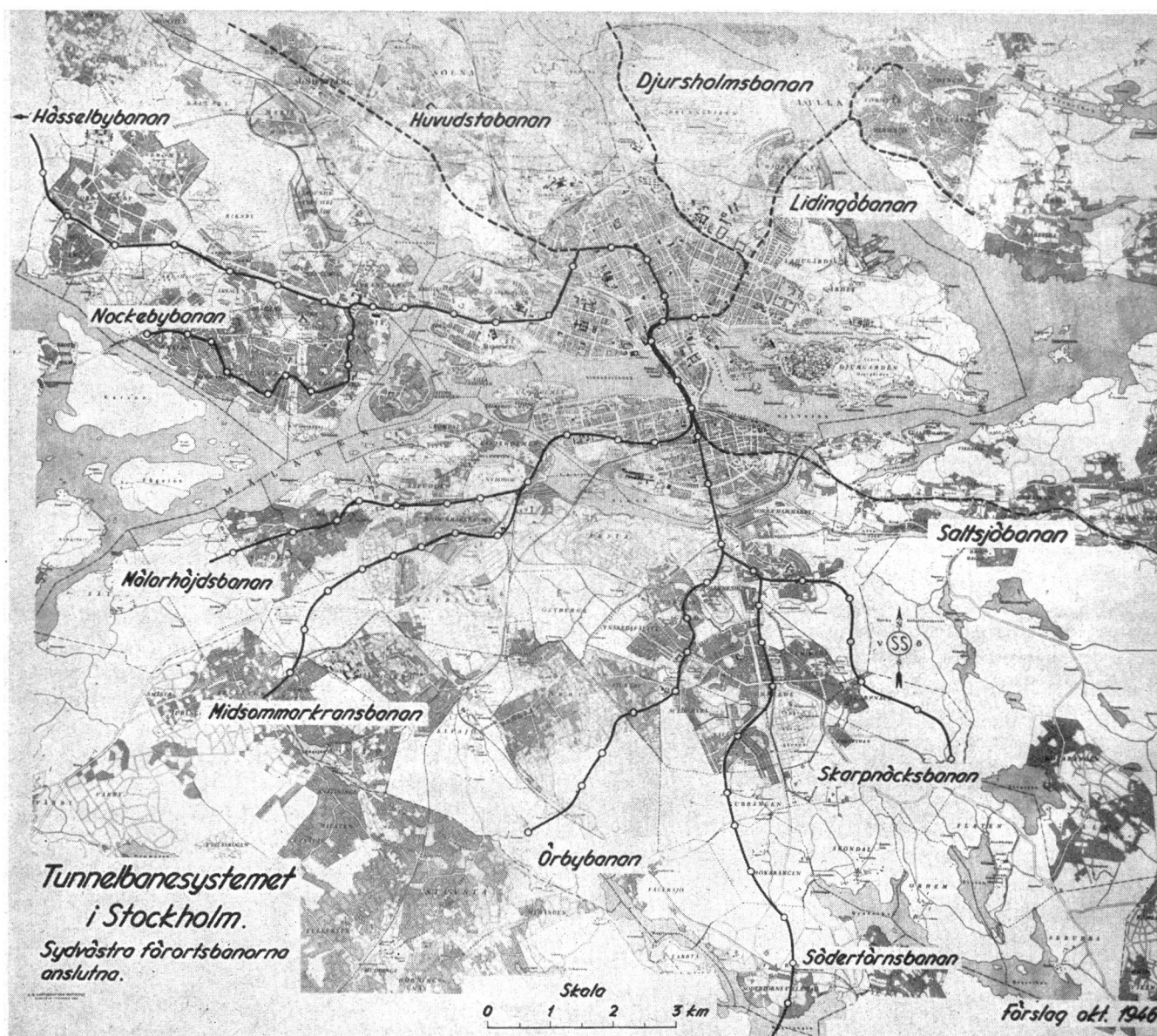


Abb. 6. Um Stockholm mit seinen Vororten zu verbinden, ist ein System von Vorortsbahnen projektiert worden. Das Liniennetz ist in den dichtbebauten Gebieten als Untergrundbahn vorgesehen.

Stockholm hatte bis vor kurzem drei Flugplätze, den Uebersee-Flughafen Bromma und zwei private Plätze, die Militärflugplätze nicht eingerechnet. Endpunkt des transkontinentalen Verkehrs wird ab 1951 der neue Lufthafen Attunda 80 km nördlich von Stockholm. Der Staat hat nun Bromma auf die Dauer von 50 Jahren gepachtet, um diesen Platz zu vergrößern. Zudem sieht das Programm mindestens einen weiteren Privatflugplatz im Zentrum und zehn kleine Felder für Helicopter (Hubschrauber) vor, die über die ganze Stadt verteilt sein werden.

Freizeit und Erholung

Die arbeitsfreie Zeit ist in den letzten Jahren gewachsen. Diesem Umstand muss bei der Planung Rechnung getragen werden. Unser Schema für eine Wohneinheit zeigt, dass Raum für Spiel, Sport und Erholung offen gelassen ist. Die heutigen auf diesen Zweck fallenden 3 m² pro Kopf sollen im Richt-

plan beibehalten, dann aber noch zusätzlicher Raum für öffentliche Gärten und grössere Parkanlagen freigehalten werden. Weitere Lunchparks sind notwendig, so wie sie im Prinzip schon begonnen wurden, z. B. der Berzelii Park, wo die in der City arbeitenden Leute in der Mittagspause essen und in der freien Luft Erholung finden können, an jedem beliebigen Werktag. Im Laufe der Zeit sollen sich die Freiflächen von 3 m² pro Person auf 7 m² erweitern (alle Freiflächen eingerechnet).

Die Kommission für Sport und Freiheit beabsichtigt sukzessive in jedem Distrikt der Stadt ein Freibad zu errichten; auch diese Pläne sind im Richtplan berücksichtigt.

Es ist anzunehmen, dass die Stadt ihre bisherige Politik fortführen und weiter Land kaufen wird ausserhalb der Grenzen, um auch für jene Stockholmer, die kein eigenes Sommerhaus besitzen, Bade- und Erholungsmöglichkeiten zu schaffen. (Jede siebente Familie besitzt heute ein Sommerhaus, wo sie den Sommer verbringt).

Propaganda und Aufklärung

Die Grösse Stockholms, die Masse der 800 000 bis 900 000 Einwohner, nehmen dem einzelnen die Möglichkeit, mit den bisher üblichen Mitteln die Tätigkeit der Behörden zu erfassen. Das Volk in der Stadt hat meist keine Ahnung um die Bedeutung der im Stadtrat besprochenen Fragen. Schon zu Beginn ihrer Arbeit haben die Stadtplaner versucht, diesem Uebelstand abzuweichen: man sucht die breitesten Publikumsschichten zu informieren und sie werden in neuer, unkonventioneller Weise um ihre Ansichten befragt. Ein erster Schritt gleich nach Beginn der Arbeit war die Publikation eines Programms in volkstümlicher Form, in dem alle zu behandelnden Fragen aufgeführt waren. Zu billigem Preis war es in jedem Buchladen erhältlich und wurde sehr viel gekauft. Auch wurden die Tageszeitungen ermuntert zur Kritik des Programms, von welcher Gelegenheit diese in der Folge ausgiebig Gebrauch machten. Seit den Anfängen dieser Arbeit erscheint in den Zeitungen mindestens einmal pro Woche ein Artikel mit Bildern und Karten zu den verschiedenen Planungsprojekten. In gleicher Weise werden auch die Bebauungspläne für neue Wohnzonen veröffentlicht. Hier ist zu erwähnen, dass die Haltung der schwedischen Planungsstellen gegenüber dem Pu-

blikum diese Politik der offenen Türen die unsere Methoden studierenden Ausländer oft erstaunte. Sie sagen, dass dergleichen offene Erklärungen der Stadtbehörde über ihre Absichten in ihrem eigenen Lande eine wilde Spekulation auslösen würden. Auch in Schweden muss dies bedacht werden. Vor der Veröffentlichung eines neuen Planes werden immer die mutmasslichen wirtschaftlichen Folgen einer solchen Bekanntmachung erwogen. Die Spekulationsgefahr in Stockholm und vielen anderen Städten Schwedens ist allerdings nicht besonders gross, weil viel Land in den Händen der Städte und solcher Besitzer ist, von denen kein Spekulieren zu erwarten ist. In Stockholm selbst besitzen der Staat und die Stadt mehr als die Hälfte des Bodens, während zu den restlichen Grundeigentümern auch die grossen Wohngenossenschaften zählen, die keine Spekulationsgefahr bedeuten.

Die Stadt will in den Wohnbezirken das Interesse an den Planungsfragen steigern. Der Planer soll in dem von ihm bearbeiteten Abschnitt selbst über seine Vorschläge sprechen und umgekehrt auch über die Ideen und Abänderungsvorschläge der Anwohner den Planungsbehörden berichten. Weitere wertvolle Hilfe leisten mit ihren Informationen die Wohngenossenschaften, welche in man-

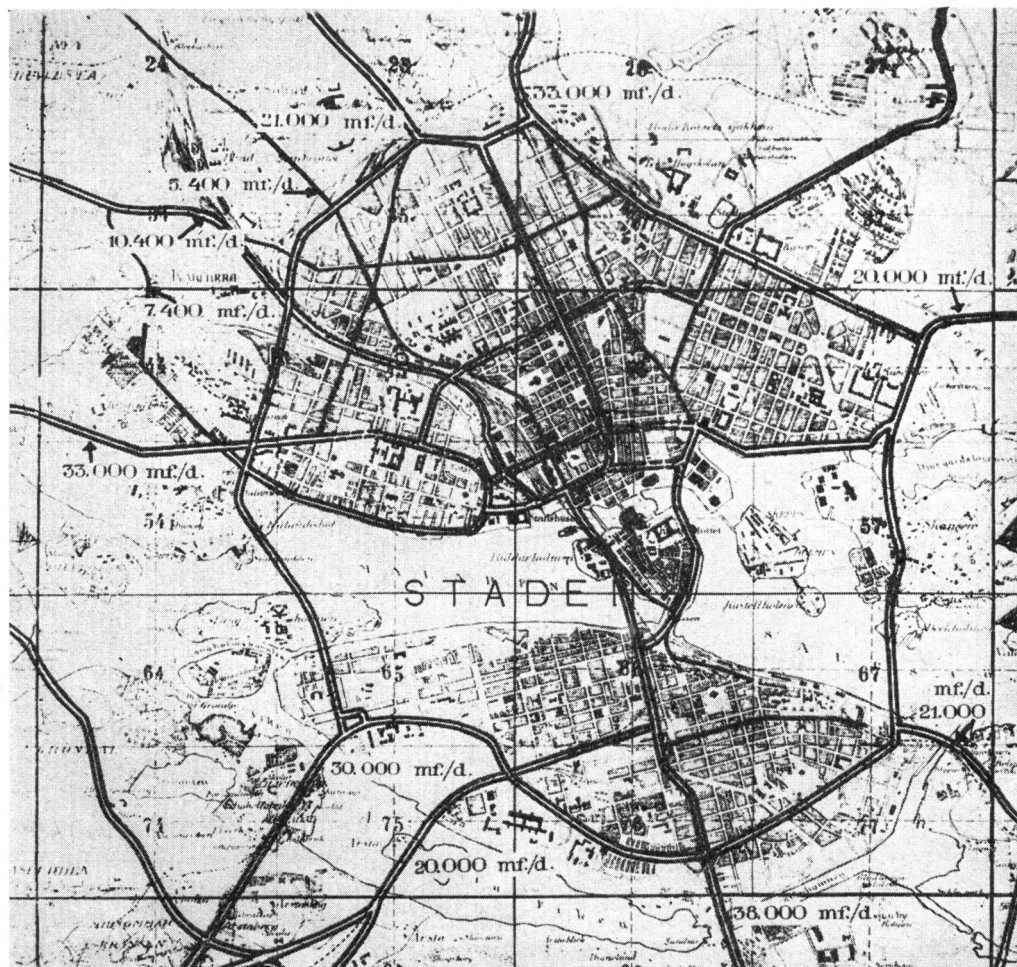


Abb. 7. Projekt eines Ringstrassensystemes zur Entlastung des Verkehrs in der Innenstadt von Stockholm. Ein grosser Teil der Strassen sind heute schon durchgeföhrt oder im Bau begriffen.

chen Teilen der Stadt eigene Klubs gründeten zur Besprechung von Planungsfragen.

1945 wurde nach dem Gallup-System in ganz Stockholm eine Umfrage gehalten bei 1200 Familien über deren Ansichten zur Lage ihrer Wohnungen, welchen Wohnungstyp und was für ein Quartier sie vorzögen etc. Gleichzeitig fragte man um ihre Wünsche betreffend Quartierläden, kollektive Wäschereien, Kinderkrippen, Gemeinschaftsräumen, Bibliotheken, Kinos, Theatern usw. Schon wurden in mehr als 50 schwedischen Städten ähnliche Umfragen gehalten. Diesmal ist auch nach demjenigen Teil des Einkommens gefragt, den die verschiedenen Familien für Wohnungszwecke auszugeben bereit sind. Eine von den vielen Untersuchungen entstand in Zusammenarbeit von Studenten der Stockholmer Universität mit den Planern der Stadt; es wurden Analysen ausgearbeitet über die Lebensart in verschiedenen Wohnbezirken Gross-Stockholms. Auf diese Art besitzen wir recht gute Informationen über die Gewohnheiten des Volkes in seinem täglichen Leben, über Freizeitbeschäftigung etc. Soziologische Studien gaben Anhaltspunkte, wie die Umgebung beschaffen sein sollte um dem Menschen Freude und Behaglichkeit geben zu können. Viel mehr kann im Augenblick nicht getan werden.

Die heutige Planung in Stockholm und in anderen Städten Schwedens basiert auf dem Prinzip der «Neighbourhood» mit Varianten je nach Lage; man hat gewissermassen die englischen Leitgedanken übernommen und den schwedischen Verhältnissen angepasst. Eine Frage muss vorderhand noch unbeantwortet bleiben; erst die Versuchsstudien in neu geplanten Gebieten können zeigen, wie die Leute in diesen «Idealquartieren» sich fühlen und einleben werden. Das Neighbourhood-Prinzip, oft «der grösste Beitrag des 20. Jahrhunderts zum Städtebau» genannt, verlangt laufende Kontrolle und die Berichtigung eventueller Fehler, soll es das halten, was es verspricht. Studienexperimente werden uns bei der Aufdeckung solcher Fehler behilflich sein können.

Als letztes sei hier noch ein Film erwähnt, der die zukünftige Entwicklung der Stadt zeigt. Er läuft in fast allen Stockholmer Kinos und soll das Publikum zu «planungsgemäsem» Denken über Wohnungsfragen, das Problem der Neighbourhood und ähnliches erziehen.

Erneuerung des Stadtzentrums

Der Stadtteil «Nedre Norrmalm» wird Architekten hauptsächlich bekannt sein von dem internationalen Wettbewerb im Jahre 1930 her, mit welchem neue Anregungen zur besseren Gestaltung der schwierigsten Stellen gesucht wurden. Das unmittelbar am Nordufer gelegene «Nedre Norrmalm» ist kein sehr alter Stadtteil und seine Bauten datieren meist aus den Jahren 1880-1915. (Die meisten grossen Städte haben ein viel älteres Geschäftszentrum.) Trotz dieses Umstandes hat aber «Nedre Norrmalm» einige sehr schwache Verkehrsknotenpunkte, welcher Umstand zum Teil der im Süden liegenden grossen Wasserfläche zuzuschreiben ist. Neben

anderen Gründen wiegt besonders schwer, dass lange Jahre hindurch nicht ein Stadtplaner Flächenausmass und sonstige Anforderungen, die der moderne Verkehr benötigt, erkannt hätte.

Die schwächsten Stellen sind (Abb. 10) Tegelbacken, Gustav Adolfs Torg, Arsenalsgatan in der West-Ost-Richtung und Brunkebergstorg in der Mitte. Der neue Plan macht den Vorschlag zur Verbesserung dieser Partien sowie der Schaffung eines neuen, zentralen Platzes, Sveaplatsen. Ferner sollen viele Strassen erweitert und ein System unterirdischer Bahn- und Autoverbindungen sowie Fussgängertunnels errichtet werden.

Tegelbacken ist seit Jahren ganz ausserordentlich überlastet: auf gleichem Niveau kreuzen hier die von Süden nach dem Zentralbahnhof führende Bahn und der gesamte Strassenverkehr in West-Ost-Richtung. Die Form eines Fünfecks soll Tegelbacken in Zukunft die Möglichkeit geben, den Strassenverkehr aus fünf Richtungen aufzunehmen und zu verteilen. Der heute im Bau begriffene nordwestliche Teil des Gesamtprojektes wird errichtet als Provisorium in dem Sinne, dass er später sich einfügen wird in das neue System. Dieser erste Schritt, die Ueberführung des von Norden kommenden Verkehrs über die Bahnlinie, liess sich nicht mehr länger aufschieben. Die Fussgängerwege sind unter Strassenniveau geführt; die Radfahrer bewegen sich an der Peripherie, ohne an irgend einer Stelle den Fahrzeugverkehr zu kreuzen (Abb. 10, links unten).

Zur Entlastung des Gustav Adolfs Torg, dem ältesten Platz in diesem Quartier, mit dem Aussenministerium, zwei der grössten Bankhäuser und der königlichen Oper, hätte schon längst ein Teil des Nord-Süd-Verkehrs von einer neuen Strasse weiter östlich übernommen werden sollen (Abb. 7). Vorwiegend aus ästhetischen Gründen hat man bisher davon abgesehen, die alte Stadt mit Nedre Norrmalm an der mit «Tunnel» (Abb. 10) bezeichneten Stelle durch eine Brücke zu verbinden. Diese hätte den Blick von Blasieholmen aus hinüber zum königlichen Palast zerstört, ein Stadtbild, das alle Fremden gut kennen, wenn sie einmal im Grand Hotel gewohnt haben. Ein Tunnel unter Wasser in Form einer Betonröhre könnte den gleichen Zweck versehen wie eine Brücke, wäre ungefähr doppelt so teuer wie diese, liesse aber den Bootsverkehr zwischen der City und den Inseln unbehindert und könnte dem Stadtbild nichts anhaben.

Immerhin bleibt eine Brücke die einzig reale Möglichkeit, solange die auf dem Plan vorgeschlagene Neubebauung beidseitig Arsenalsgatan nicht durchgeführt werden kann. Die Erweiterung dieser Strasse mit einer heutigen Breite von nur 7,5 m ist aber im Hauptplan erst auf 1949 angesetzt, aus welchem Grunde wir nun doch eine Brücke erhielten. Dies war so dringlich, dass die Brücke in der knappen Zeit von sechs Monaten erbaut wurde, eine Eisenbetonkonstruktion auf Holzpfehlen, welche der Abnützung durch das Eis im Strom nicht länger als 15 Jahre standhalten werden. Dies bedeutet, dass noch vor Ablauf dieser Frist der Verkehrstunnel erstellt werden muss.

An dritter Stelle im Dringlichkeitsprogramm

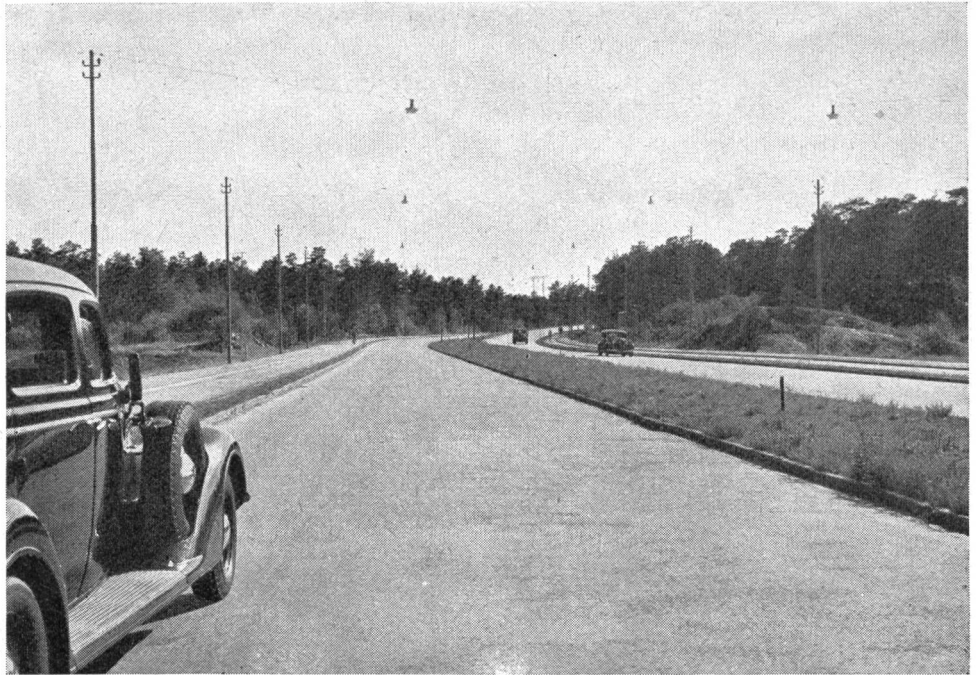


Abb. 8. Beispiel einer schon bestehenden Ausfallstrasse in der Umgebung von Stockholm. Gesamtbreite 100 m.

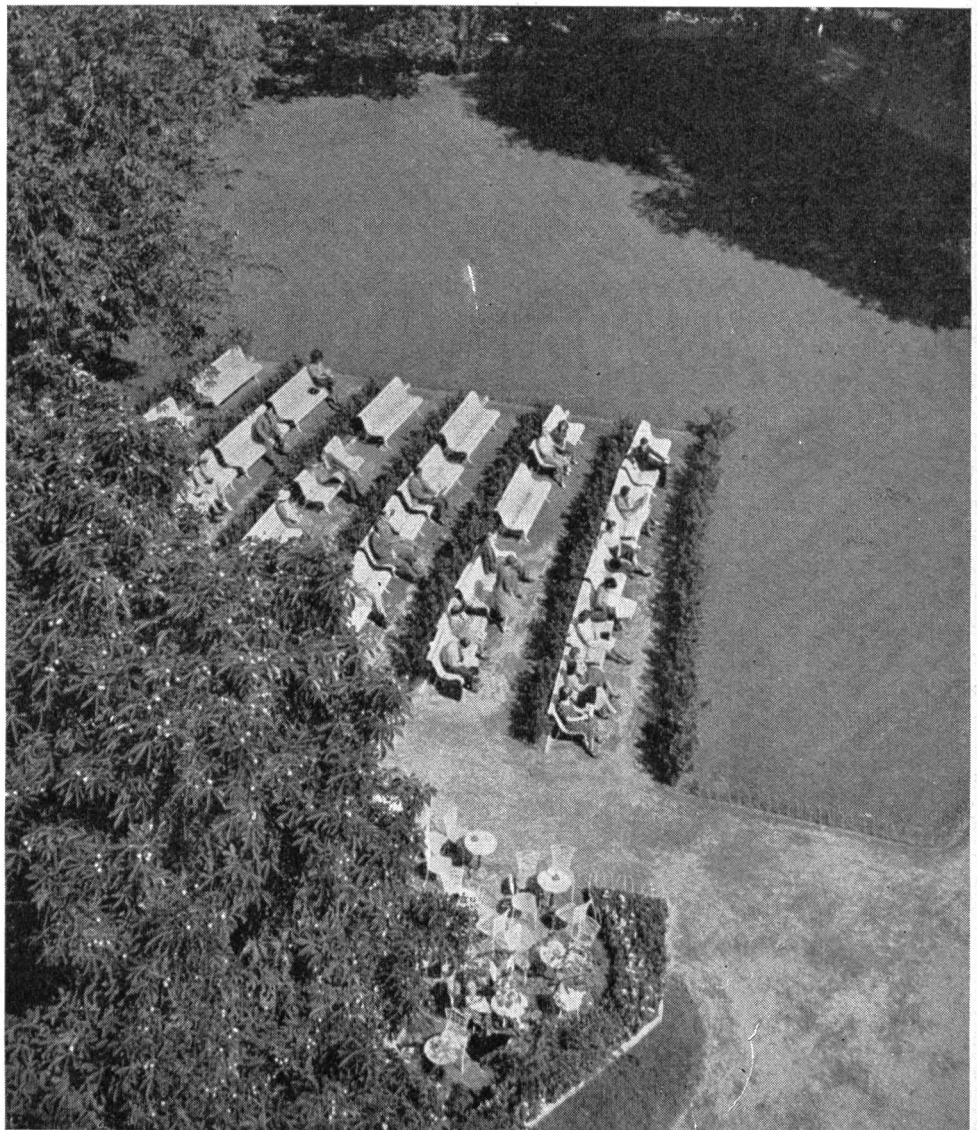


Abb. 9. Lunchpark in einer öffentlichen Grünanlage, wo die arbeitende Bevölkerung das mitgebrachte Essen einnehmen und sich erholen kann.

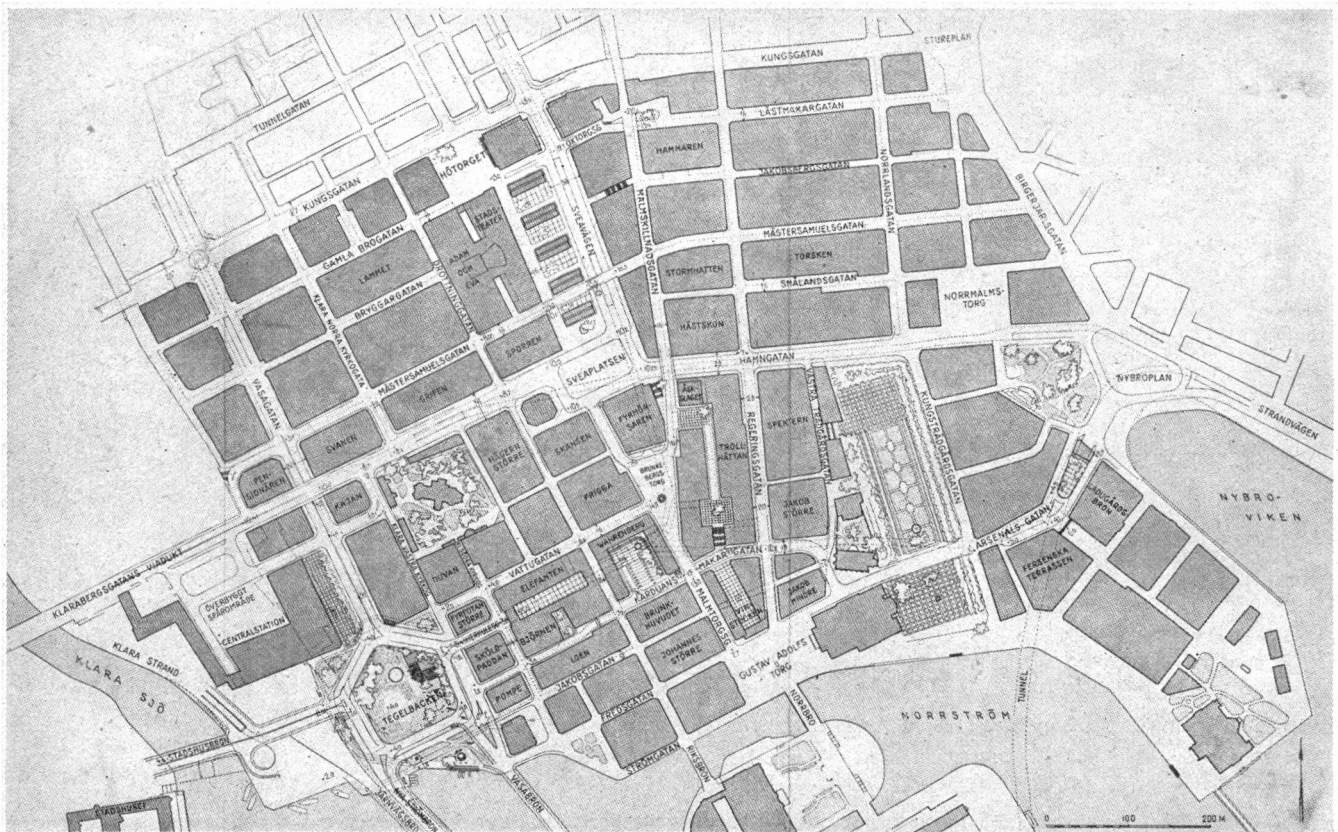


Abb. 10. Uebersichtsplan des Zentrums der Stadt Stockholm.

steht die Oeffnung einer das Geschäftsviertel in der West-Ost-Richtung durchschneidenden Verkehrsader mit Sveaplatsen. Auch hier wurde schon 1946 mit der Arbeit begonnen, einem Teilstück, der Rampe über dem Kanal im Westen (Abb. 10). Bodenformation und die Enge der bestehenden Strassen erschweren die Verbreiterung von Klarabergsgatan/Hamngatan ausserordentlich. Die Höhendifferenzen betragen bis zu 10 m; sie verläuft, von Osten kommend, zuerst flach in ca. 7 m Höhe über dem Wasserspiegel, steigt dann auf 16,4 m und fällt wieder bis auf 4,2 m an der tiefsten Stelle. Die heute 20 m breite Hamngatan soll auf 27 m verbreitert werden, Klarabergsgatan von 9 auf 27 m. Der Abbruch der Bauten beidseitig der Strassen ist notwendig und wird Schwierigkeiten und grosse Kosten verursachen. Zum Glück ist ein grosser Teil Eigentum der Stadt.

Die Endlösung ist auf dem Plan klar ersichtlich; über dem Wasser und vom Norden des Friedhofes an führt die Strasse auf einer Rampe in 6 m Höhe über einer zweiten darunterliegenden Strasse. Erstere hat zwei Zufahrten in der Mitte. Die heutige ebene Kreuzung von Hamngatan und Malmskillnadsgatan soll aufgehoben werden durch Tieferlegung der ersteren um 5,75 m.

Seit vielen Jahren geht der Kampf unter den Instanzen der Stadtbehörde über die Verlängerung von Sveavägen, der breitesten Strasse in der City. Unter den Lösungen des internationalen Wettbewerbs finden sich sowohl Vorschläge zur Verlängerung bis hinunter zum königlichen Palast als auch solche, die die Strasse mit einem grossen Platz in

der Mitte von Nedre Normalm abschliessen wollen. Weil über viele Bauten in nächster Zeit nicht verfügt werden kann und weil der Blick von Norden gegen den Palast ohne ein Tieferlegen der ganzen Strecke um 10 m recht hässlich würde, entschloss man sich aus ästhetischen und ökonomischen Gründen, die Strasse mit dem neuen Platz und Ladenzentrum, genannt «Sveaplatsen», abzuschliessen.

Durch die Umgestaltung des nördlichen Sektors und die Verlängerung der heutigen Strasse (Sveavägen) um 300 Meter, will man zugleich den diesen Teil der City durchströmenden Verkehr besser verteilen und ein attraktives Ladenzentrum gestalten. Schon heute befinden sich dort eines der grössten Warenhäuser und viele wichtige Geschäfte.

Der Plan (Abb. 12) gibt die heutige Situation und die neuen Strassenblöcke (schwarz) nach dem Umbau an. Er zeigt auch noch weitere Sanierungsprojekte im Süden der grossen West-Ost-Strasse, was aber zu den Detailbetrachtungen gehört und hier nicht behandelt werden kann.

Das neue Strassengeviert im Norden von Sveaplatsen wird den Charakter eines Büro- und Ladenzentrums haben mit 17-geschossigen Hochhäusern. Diese sind von einander getrennt durch zweigeschossige, hauptsächlich als Ladengeschäfte gedachte Bauten. Auf der Innenseite der Hochhäuser ist eine unterirdische Anlieferungsstrasse vorgesehen. Im westlichen Teil bleibt Platz für ein grosses Theater; immerhin ist fraglich, ob diese Situation sehr günstig ist. Viele Interessen drängen auf eine Dezentralisierung der Unterhaltungsstätten, was auch für



Abb. 11. Ausschnitt aus einem modernen Teil des Cityquartiers von Stockholm, wo sich durch Querstellung der Baublocks eine gewisse Auflockerung bemerkbar macht.

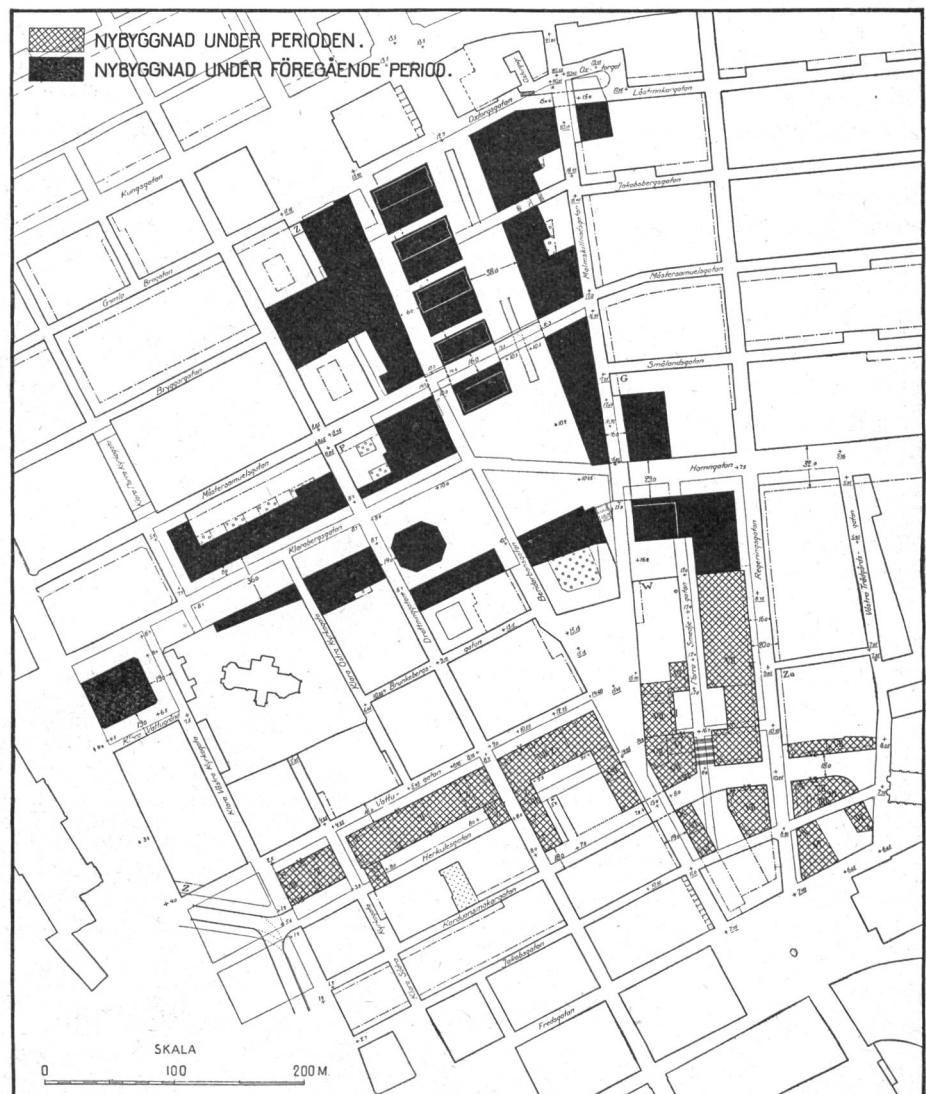


Abb. 12. Ueberbauungsvorschlag im Zentrum des Stadtkerns zwischen «Hötorgat» und «Sveaplatsen».

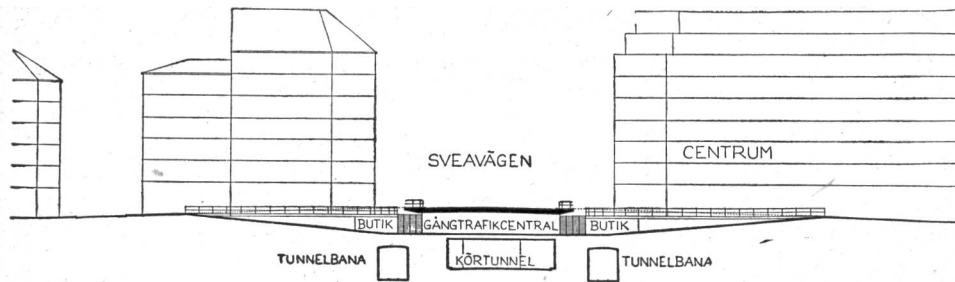


Abb. 13. Schnitt durch die Strassenkreuzung «Sveavägen»-«Kungsgatan», Fussgängerrampen, Schnellverkehrstunnel und Untergrundbahn im Schnitt (vgl. Abb. 14).

das Theater einen Platz im südlichen Stockholm jenseits des Wassers bedeutete.

Die neue Strasse auf der Westseite der Hochhäuser ist deshalb als Ladenzentrum den Fussgängern reserviert, während der Fahrzeugverkehr sich durch Sveavägen bewegt. Die architektonische Gestaltung, der rhythmische Wechsel von hohen und niederen Bauten, die überraschenden Durchblicke in die kleinen Seitenstrassen — dies alles gibt diesem Ladenviertel einen lebendigen Charakter, der den Fussgänger anziehen soll.

Auf der Nordseite bleiben das vor 25 Jahren erbaute Konzerthaus und das genossenschaftliche Warenhaus (Abb. 16, links) beidseitig des Marktes bestehen. Die Kreuzung von Sveavägen und Kungsgatan in der Nordostecke wird eine der lebhaftesten Stockholms werden. Dies bedingt eine weitgehende Trennung des schnellen von dem langsamen Verkehr. Unter der ebenerdigen Kreuzung liegt eine grosse Fussgängerhalle (Abb. 13). Läden und Kioske

an den Wänden sollen sie anziehend gestalten. Unter dieser Halle führt ein Schnellverkehrstunnel (Sveavägen) und beidseitig davon sind die Untergrundbahnen angeordnet. Die Passagiere gelangen von rechts (Abb. 14) zu den Stationen. Die grosse Halle bildet das Zentrum mit den Zufuhrrampen in den vier Ecken (Gefälle 1:12). Durch diese Anordnung werden die Strassen nirgends von den Fussgängern gekreuzt und der Fahrzeugverkehr braucht bei Linkswendung (Linksverkehr!) das Verkehrslicht nicht zu beachten. Die Geschäfte an den Strassenecken verlieren durch diese Anordnung beträchtlich an Wert und sollen zur Kompensation als erste über die Auslagen und Läden in der Fussgängerhalle verfügen können.

Einiges muss auch zum System der Untergrundbahnen Stockholms gesagt werden, während weitere Strassendetails hier weggelassen sind im Sinne dieses Kurzberichtes, so z. B. der Strassentunnel, der von Solavägen nach Westen abbiegt und in der

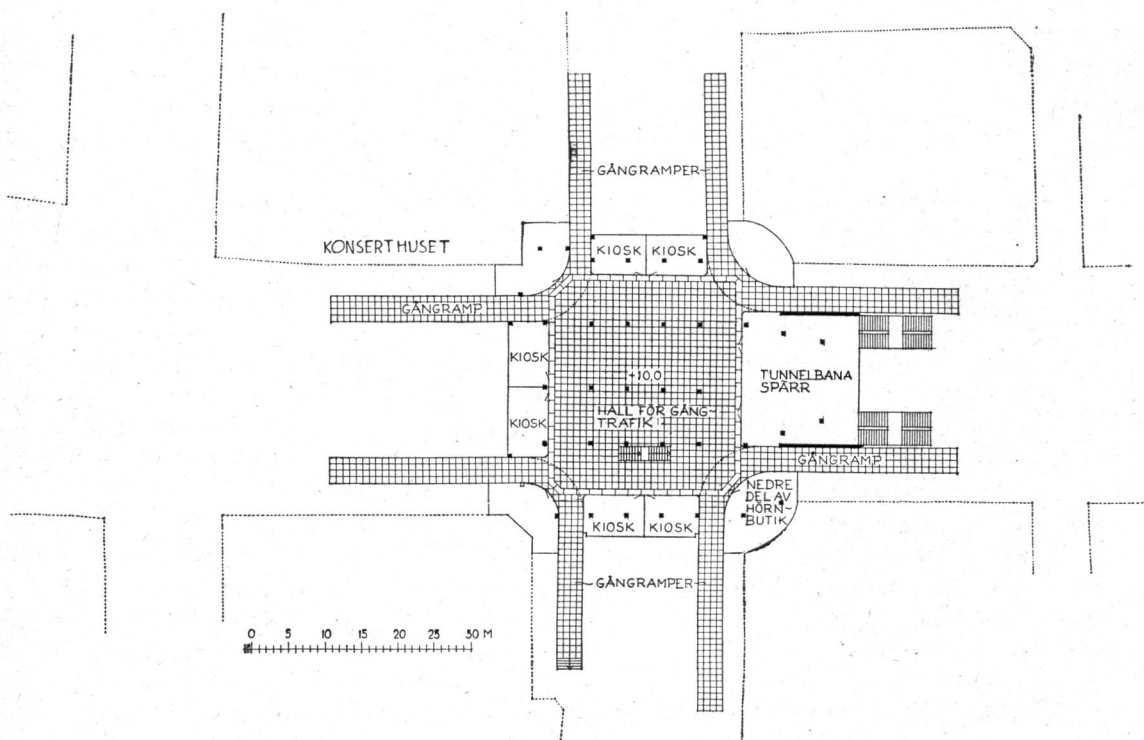


Abb. 14. Grundriss der grossen Fussgängerhalle unter der Strassenkreuzung beim «Konserthuset» (vgl. Abb. 13).

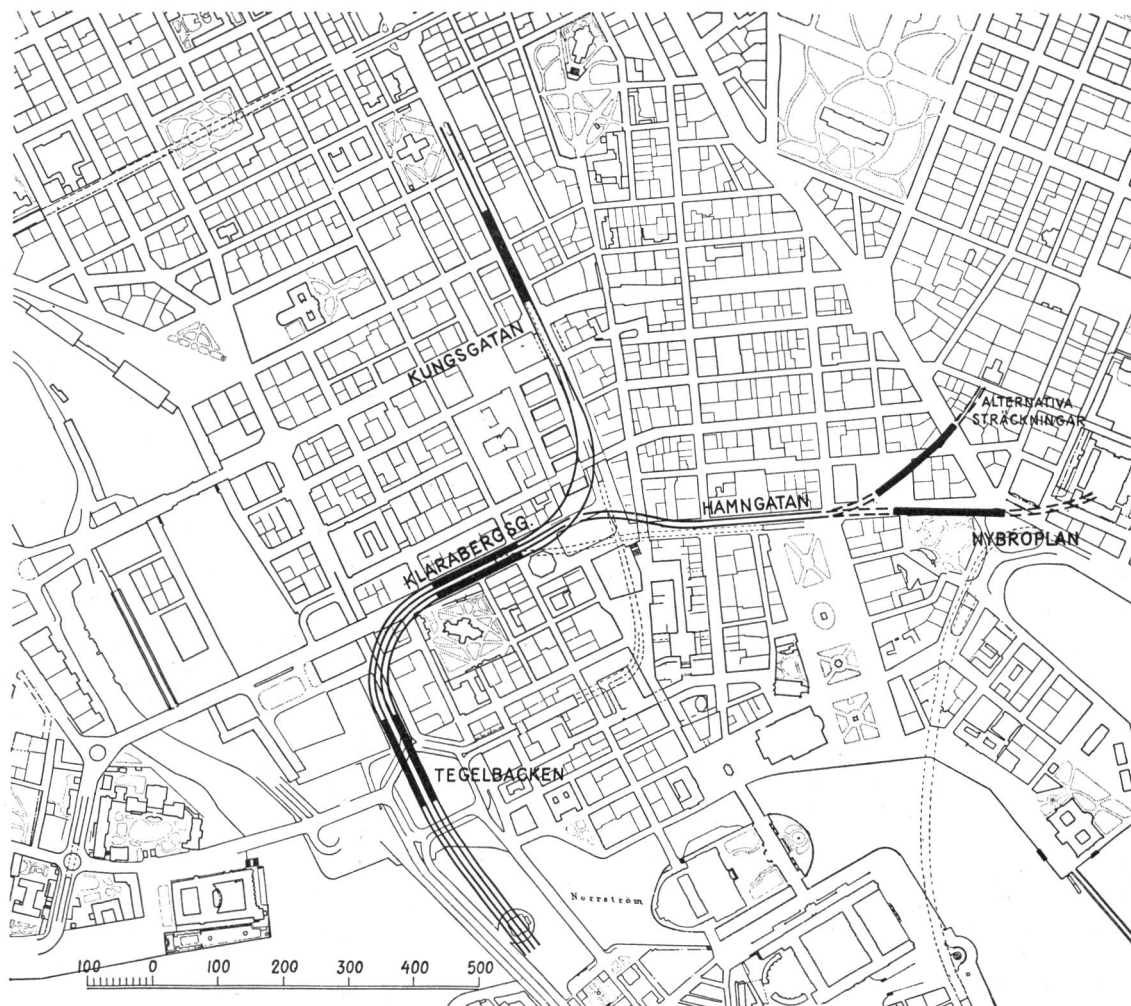


Abb. 15. Vorschlag für die Führung der Untergrundbahnlinien im Stockholmer Stadtzentrum.

Herculesgatan gegen Tegelbacken mündet, oder die Verbreiterung der Strasse südlich Hamngatan-Klarabergsgatan etc.

Stockholm besitzt seit 13 Jahren ein modernes Untergrundbahnsystem, welches unter der grossen südlichen Insel des inneren, Söderalm genannten Bezirks liegt. Es endet unter dem bekannten Kleeblatt Slussen im Süden der alten Stadt, wo zurzeit fünf Vorortlinien zusammentreffen, zwei unterirdisch und drei auf Bodenniveau. Dieser Stadtteil ist aber nur in sehr beschränkter Masse ein Geschäfts- und Verwaltungszentrum, so dass die Leute aus den südlichen Vororten hier in andere Züge umsteigen, mit Autobussen oder zu Fuss in die City gelangen müssen. Dieser Umstand verursacht jeden Morgen und Nachmittag enorme Verkehrsstauungen und verstopft die Strassen der alten Stadt mit überfüllten Autobussen und anderen Verkehrsmitteln.

Nun haben aber alle Vorstadtbewohner ohne Unterschied das Recht, schnell und angenehm an ihre Arbeitsstellen zu gelangen, ganz gleichgültig, in welchem Vorort sie wohnen.

Auf dieser Grundlage begannen wir 1946 am Ausbau eines Liniennetzes, das die bestehenden drei Lokalbahnen von den nordwestlichen Vorstädten in einen Strang zusammenfasst und unter dem ganzen nördlichen Stockholm in Form eines Frage-

zeichens durchführt. Sie tritt erst in der City wieder an Tageslicht, bei Tegelbacken, wo sie sich mit dem bestehenden Untergrundsystem im Süden der alten Stadt bei Slussen verbindet. Das ganze Netz der Vorortbahnen ist auf dem Plan Abb. 6 gezeigt, und das der City, wo der Ausbau der Linien noch nicht begonnen, auf dem Plan Abb. 15. Noch ist die genaue Stelle nicht bestimmt, wo der östliche und der von Norden kommende Zweig der Untergrundbahnen sich treffen werden. Währenddem die Hauptlinie spätestens 1953 dem Betrieb übergeben werden soll, gehört die östliche Liniengruppe in einen späteren Abschnitt des Ausführungsprogramms und wird gegen 1960 fertiggestellt sein. In der City erhält die Bahn vier Geleise und die Länge der Stationen von 145 m wird Zugkompositionen bis zu acht Wagen (ca. 640 Personen pro Zug, der Uebersetzer) ermöglichen.

Die Richtplanung und Reorganisation der Stadt Stockholm umfasst verschiedenste Pläne kleinen und grossen Ausmasses, die in einem kurzen Bericht nicht besprochen werden können. Hier nur einige Beispiele: Richtpläne, ausgearbeitet von der städtischen Kommission für Grünanlagen, für Sport und Erholung und von der Kommission für das Wohnungswesen — sie alle wären einer eingehenden Beachtung wert, als sie hier möglich war. Ein

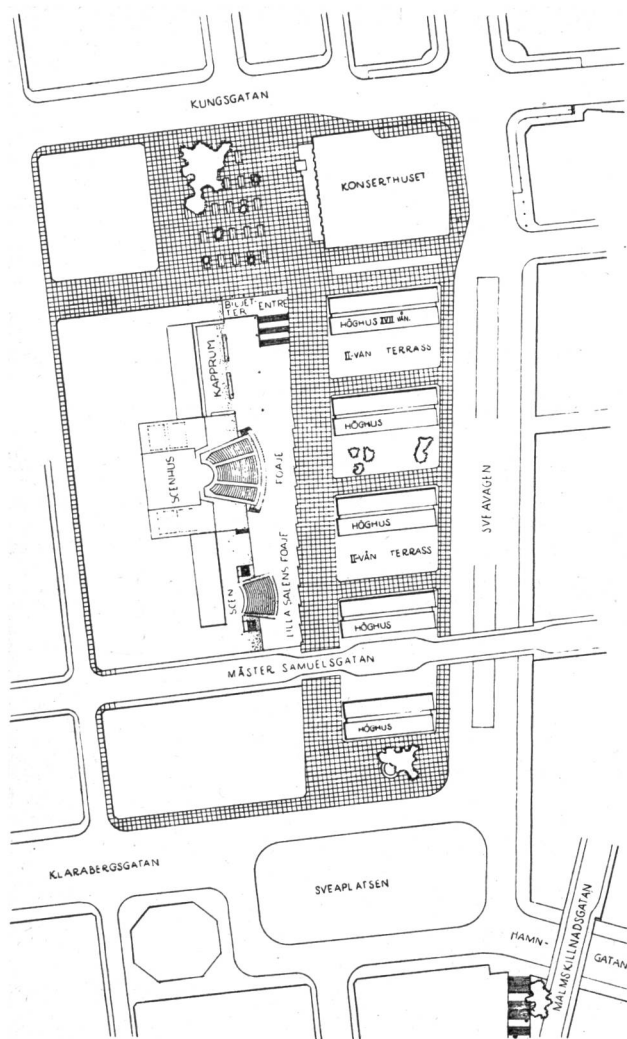


Abb. 16. Detailgrundriss der projektierten Ueberbauung zwischen «Konserthuset» und «Sveaplatsen».

vorbereitendes Komitee, das mit der Vorarbeit für eine Stockholmer Regionalplanung beschäftigt ist, gab kürzlich bekannt, dass eine der grundlegenden Aufgaben das Aufstellen eines Planes sei, der ein System von Satellitenstädten rund um Stockholm vorzeichnet und so ein weiteres Ausbreiten der Hauptstadt verhindern würde. Die Regionalplanung ist hier noch sehr unentwickelt und es scheint, dass wir manches von den in der Schweiz entwickelten Arbeitsmethoden und Grundsätzen und den damit gemachten Erfahrungen lernen können.

Es hat keinen grossen Wert, Fragen über genaue Ausführungsdaten des einen oder anderen Richtplanes beantworten zu wollen. Es stimmt, dass der auf Jahresende abzuschliessende Richtplan für Stockholm auch eine Zeittabelle enthalten wird über die Durchführung der verschiedenen Projekte.

Dieser Zeitplan ist aber noch nicht abgeschlossen, und er wird kaum sehr starr sein. Die meisten Pläne haben einen solchen Umfang, dass sie in einer Zeit, in der Arbeitskräfte und Material immer noch fehlen, nicht auf einen genauen Termin festgelegt werden können.

Einfacher ist die Frage nach dem zeitlichen Programm für den Aufbau in der City zu beantworten. Das «Pentagon» am Tegelbacken wurde anfangs 1947 begonnen und der erste Teil dieser «Verkehrsmaschine» wird in zwei Jahren fertiggestellt. Auch an der Verbreiterung der Achse Klarabergsgatan-Hamngatan wird schon heute gearbeitet und es scheint, dass diese noch vor 1952 abgeschlossen sein wird. An einem ersten Abschnitt der Untergrundbahn haben die Arbeiten Mitte 1946 begonnen; dieser Teil soll in spätestens vier Jahren dem Verkehr übergeben werden. Das grosse Projekt im Zentrum, Sveaplatsen und die umliegenden Strassen, ist noch nicht endgültig vorbereitet; die Bauarbeiten werden aber zweifellos noch vor 1950 einsetzen; mit der Erweiterung der Arsenalsgatan soll vor 1949 begonnen werden. Bei der grossen Nord-Süd-Verbindung in Richtung Tegelbacken, der Vagatan, sind es hauptsächlich die durch den notwendigen Liegenschaftserwerb entstehenden Schwierigkeiten, die eine baldige Verbreiterung der Strasse verhindern; doch auch dieses Projekt wird in ca. 15 bis 20 Jahren realisierbar sein.

Nützliche Angaben über die mutmasslichen Kosten dieser Projekte sind möglich, doch würden die Resultate weitgehend von der Berechnungsart abhängen. An der Berechnung der reinen Baukosten wird zur Zeit gearbeitet, Angaben sind aber noch nicht erhältlich. Unterdessen werden mit dem Fortschreiten der Arbeiten bereits immer neue Zuteilungen verlangt. Für den ganzen zur Realisierung der Planung nötigen Landkauf ist eine Summe von 30 Millionen schwedische Kronen geschätzt. Dies scheint keine übermässige Ziffer, doch darf nicht ausser acht gelassen werden, dass viele der Bauten die im Verlaufe der Arbeiten abgebrochen und wieder aufgebaut werden müssen, schon im Besitze der Stadt sind. In den meisten Fällen bedeutet die Verwirklichung des Planes einen Verlust für die Stadt, der als Verminderung des Einkommens zu berechnen ist. (Wenn z. B. anstelle eines der Stadt gehörenden Gebäudes ein öffentlicher Platz entsteht, was sehr oft der Fall sein wird.)

Diese Verluste sind schwierig zu bemessen. Im ganzen beträgt die Zahl der Häuser, die abgebrochen und zum Teil neu gebaut werden müssen 158; von diesen gehören 63 der Stadt und 95 sind im Besitz von Privaten oder der Zentralregierung.

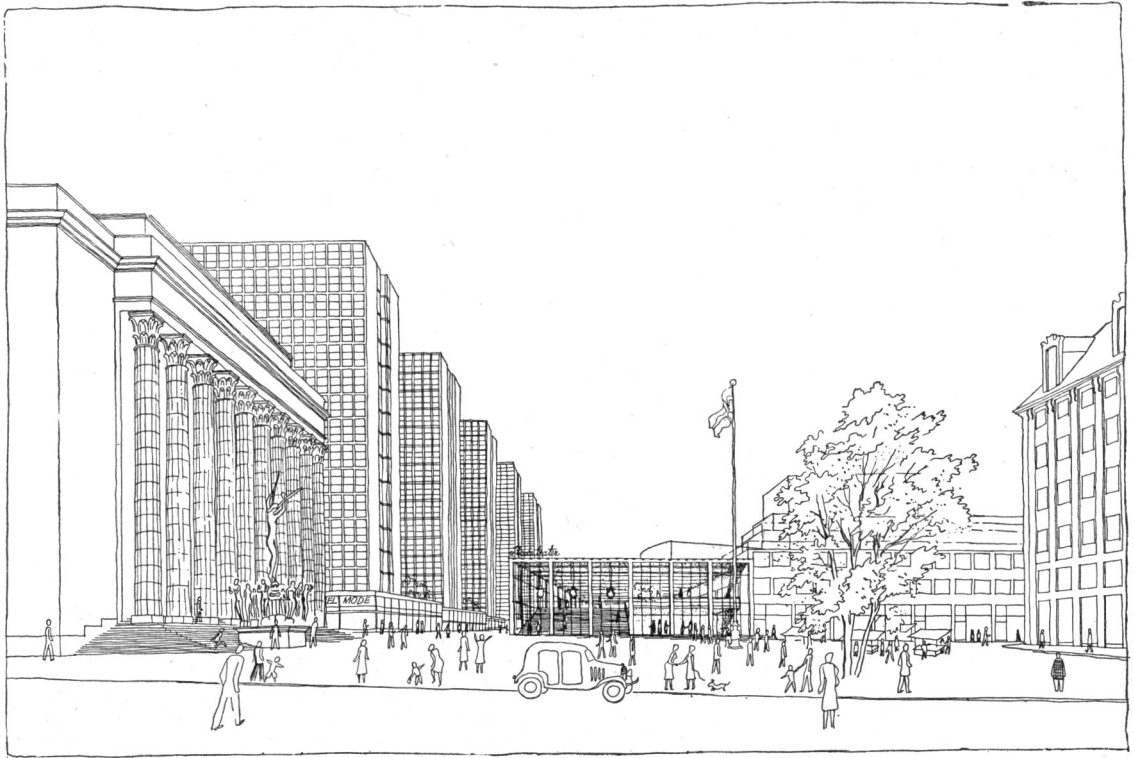


Abb. 17. Perspektivische Skizze der projektierten Ueberbauung (Abb. 16), von «Kungsgatan» aus gesehen. Links an der «Konsert-huset» anschliessend hohe quergestellte Bürobauten. Rechts das projektierte Schauspielhaus.

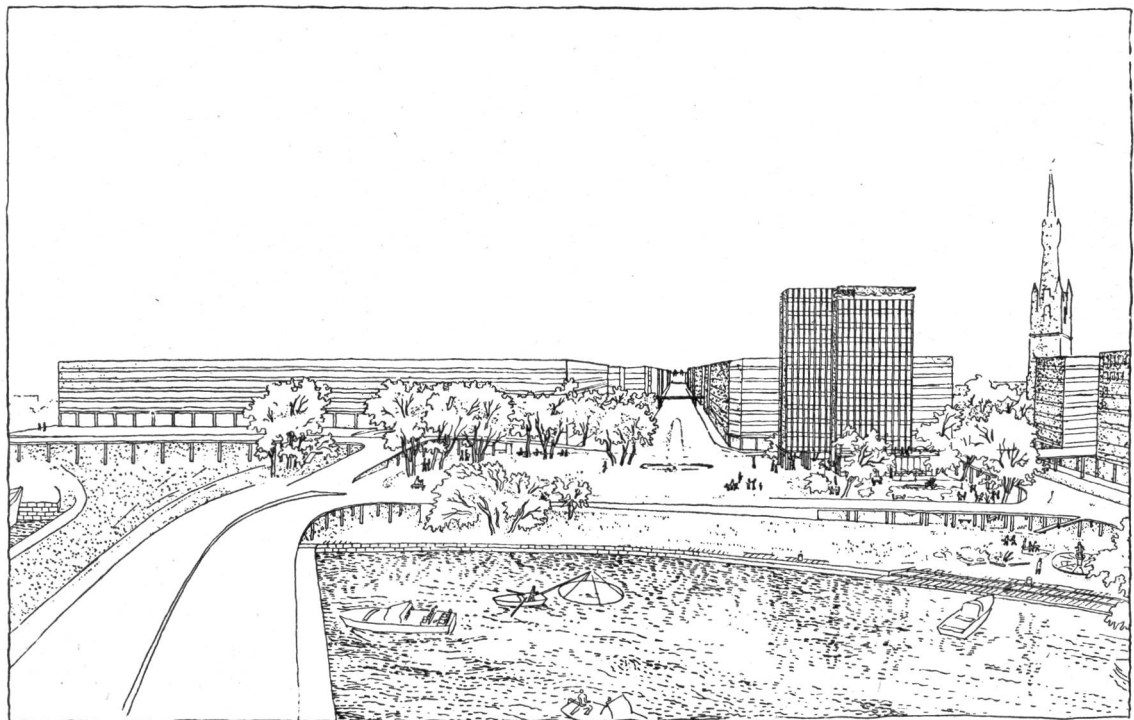


Abb. 18. Blick auf den projektierten Verkehrsplatz «Tegelbacken» mit hochgeführten Strassen und tiefelegener Erholungsfläche im Anschluss an ein Hotelhochhaus (siehe Grundriss Abb. 10 Südwestecke).