Farsta, eine neue Satellitenstadt Stockholms

Autor(en): **Ostertag, Fritz**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 14

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-65495

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Fragen. Aber auch an den technischen Lehranstalten nehmen diese Fragen keinen grossen Raum ein. Es geht dabei weniger um sehr eingehende Studien als um die Weckung einer Grundhaltung, die sich in allen Einzelgebieten manifestiert, und die in der Erkenntnis gipfelt, dass wir lernen müssen, synthetischer zu denken, ob dem Fachtum das Ganze nicht aus den Augen zu verlieren. Nicht so sehr zeitraubende Sonderkurse sind hier von nöten, obwohl auch sie vermehrt eingesetzt werden müssten, als die Pflege einer Denkrichtung, einer inneren Bereitschaft und Aufgeschlossenheit, der Fähigkeit, umfassendere Zusammenhänge zu erfassen und zu beurteilen: die gleichen Denkweisen also, die letztlich auch innerhalb eines kleineren Gebiets zu fruchtbarer Arbeit unerlässlich sind, gilt es für ein Verstehen der grossen Bereiche zu aktivieren und zu entfalten.

Die Ehrfurcht vor der Natur, der Landschaft und der Siedlung geht einher mit der Achtung vor der Würde des Menschen. Das eine bedingt das andere. Beide haben ihren tiefsten Ursprung in der Ehrfurcht vor dem, was über uns ist, vor dem Geheimnis des Ewigen. Ewigkeitsatem soll auch über unseren Städten, über unseren Landschaften, bei allem steten Wandel, spürbar bleiben oder wieder fühlbar werden.

Jedes neue Medium, jedes neue Mittel und jede Errungenschaft bringt Gewinn und Verlust. Es gibt kein Weiterschreiten ohne Einbussen, ohne dass man manches zurücklassen muss. Um so mehr ist Wachsamkeit und Gemeinschaft im Planen und Tun notwendig, damit die Verluste auf ein Mindestmass begrenzt, die Früchte wirksam gesichert werden können.

Ein Dichter unserer Zeit, der zugleich ein Freund und Kenner der Technik war, hat die Synthese, wie wir sie hier zu schildern versuchten, in seltener Harmonie und Kraft in sich verwirklicht, als ein tief Vertrauter der Natur, der ihre Gewalten in Beseligung und Gefahr erfuhr, ein Künder ihrer Schönheit und Zartheit; zugleich als Flieger ein kühner Meisterer des technischen Apparats: es ist der Dichter des «Kleinen Prinzen», *St. Exupéry*. Ihm war es gegeben, sein Empfinden zu jener Höhe zu erheben, in der sich das Erleben der Natur durch die Technik und die Beherrschung der Technik als Dienerin des Menschen zu einer klaren, ruhigen Schau vereinte. In Menschen wie ihm lebt etwas von dem neuen Weltgefühl, dem wir zustreben müssen und das uns den Weg zu vollkommeneren Lösungen weist.

Wir sind heute ethisch und politisch noch nicht auf der Höhe der Kräfte, die uns die Technik erschlossen hat und immer gewaltiger erschliesst. Unsere innere Orientierung geht nach. Diesen Rückstand, den «cultural and moral lag», gilt es aufzuholen, zu überwinden durch eine vertiefte und realistische Verantwortung, durch ein wacheres, kenntnisreicheres Gewissen, das den mächtigen materiellen Mitteln des modernen Menschen wahrhaft entspricht und seiner Technik gewachsen, nein, immer mehr überlegen ist.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. *Hans Zbinden*, Alleeweg 13, Bern.

Farsta, eine neue Satellitenstadt Stockholms

DK 711.58

Hierzu Tafeln 21/22

Von **Fritz Ostertag**, dipl. Architekt, Herrliberg (Zürich)

Am 21. Oktober 1960 ist im Süden Stockholms mit einer Reihe feierlicher Anlässe ein neues Grosszentrum eingeweiht worden. Die Anteilnahme der Bevölkerung aus dem ganzen Umkreis sowie aus der Stadt selbst war enorm. Daran waren bestimmt nicht nur die allgemeine Feststimmung sowie die Eröffnungsangebote der Geschäfte schuld, vielmehr war es die Anziehungskraft der neuen Satellitenstadt Farsta selbst. Ein Bericht über Farsta's Zentrum muss deshalb die Entwicklung und den Aufbau des Ganzen (Bilder 1 bis 4) miteinbeziehen.

Farsta's Entwicklung

Mit der zunehmenden Erschliessung der westlichen Gebiete mit Vällingby [1]) als Zentrum begann sich die Wohnbautätigkeit auf die noch grossen Landvorräte im Süden mit Farsta als Zentrum zu konzentrieren. Beide Brennpunkte liegen ungefähr 11 km von der Stadtmitte entfernt. Die erste, dringliche Aufgabe bestand darin, leistungsfähige Verbindungswege zwischen diesen beiden Polen herzustellen. Die

1) Vgl. *F. u. R. Ostertag*, Schwed. Architektur der Gegenwart, SBZ 1955, Nr. 48 u. 49, S. 747 u. 764.

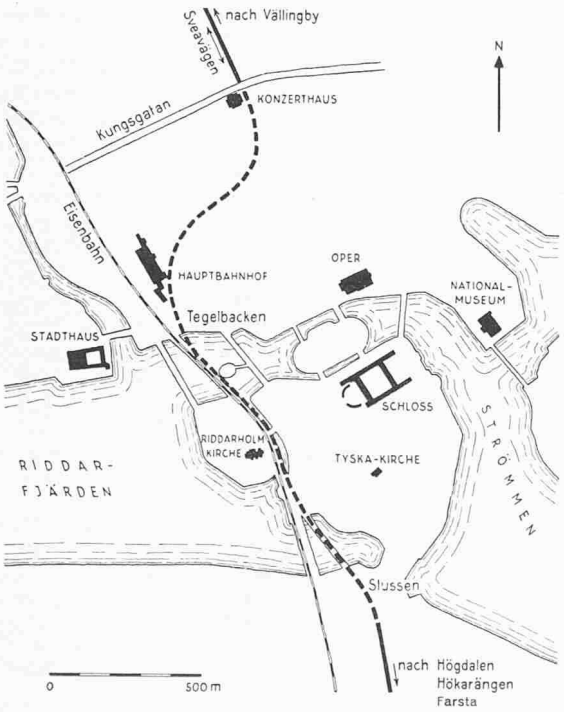

Bild 3. Das 1958 eröffnete Verbindungsstück (gestrichelt) der U-Bahnen im Zentrum von Stockholm, Masstab 1:25 000

Bild 4. Generalverkehrsplan mit den wichtigsten Expresstrassen von Gross-Stockholm, Masstab 1:150 000

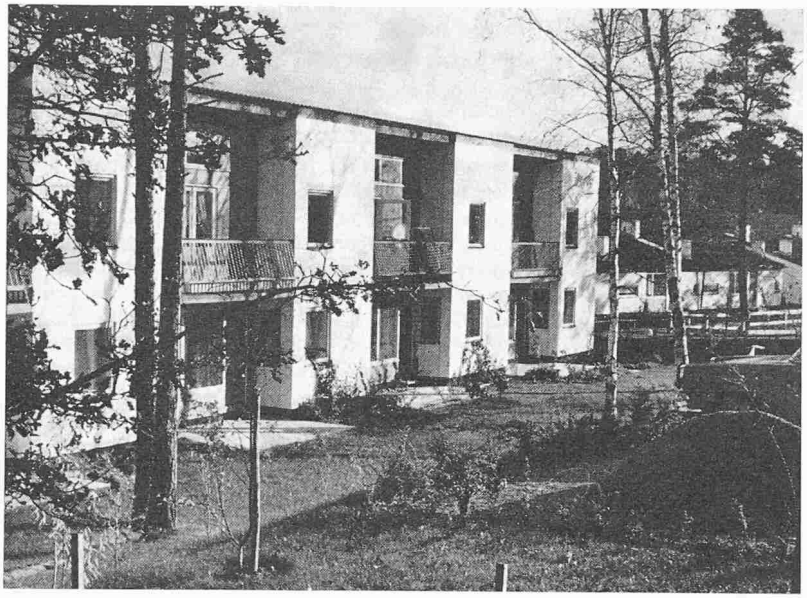

Bild 5. Einfamilien-Reihenhäuser

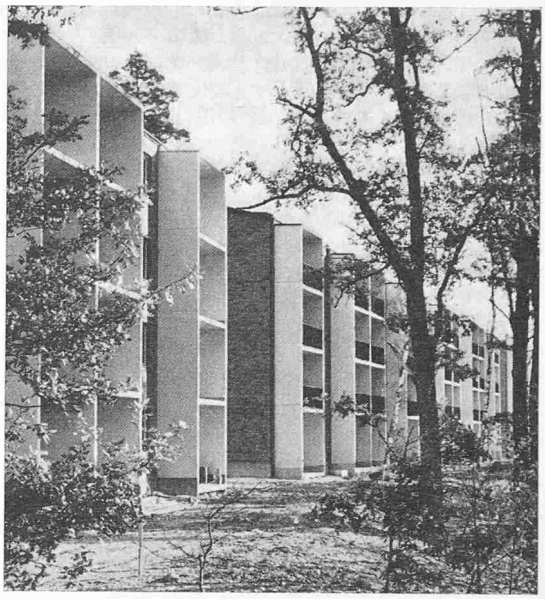

Bild 6. Mehrfamilien-Miethäuser

1956 bis 1958 realisierte Lösung bestand in der Führung der von Vällingby kommenden Tunnelbahn [2]) unter dem Stadtkern hindurch und anschliessend teils über, teils unter dem Wasser ans südliche Ufer des Mälarsees (Bild 3). Dort konnte der Anschluss an das Tunnelbahnnetz Süd hergestellt werden, das seinerseits einen weitgehenden Ausbau erfuhr. Parallel dazu wurden eine 6-, dann 4-spurige Expresstrasse vom Stadtkern bis unmittelbar an Farsta herangeführt (Bild 4). Die Verbindung mit der von Vällingby kommenden Expressstrasse ist noch in Arbeit. Nebenbei gesagt, dienten die durch diese Verkehrssanierung bedingten, umfangreichen Bauarbeiten unter anderem als Anlass zu einer grosszügigen Verjüngung des Stadtkerns. Das vom Schreibenden hier beschriebene Projekt [3]) geht mit grossen Schritten der Vollendung entgegen. Drei der fünf projektierten Hochhausscheiben sind bereits ausgeführt. Sie sind, zusammen mit den vom Auto befreiten Fussgängerpromenaden und den mehrstöckigen unterirdischen Parkierungsanlagen, bereits zu einem selbstverständlichen Bestandteil des grosstädtischen Lebens geworden.

Farsta's Aufbau

Infolge des hohen Motorisierungsgrades in Schweden (1 Auto auf 5 Einwohner) war die Bereitstellung der Expresstrasse eine absolute Notwendigkeit. Noch wichtiger jedoch war es, den Autoverkehr innerhalb der neuen Stadt nicht zur überschattenden Dominanz werden zu lassen. Zwei Vorteile der Motorisierung hat man sich deshalb geschickt zu Nutze gemacht: das Wegfallen des Faktors Distanz zum Zentrum, sowie die relative Wohlhabenheit der Autobesitzer. Der breite Gürtel von aneinander gebauten Einfamilienhäusern in einem Umkreis von durchschnittlich 900 m Entfernung bis zum Zentrum ist der sichtbare Ausdruck dafür (Bild 5). Gegen das Zentrum folgen dreistöckige, lamellenförmige Mietshäuser in weiträumiger, für Spiel und Parkierung genügend Platz schaffender Bauweise (Bild 6). In einer maximalen Entfernung von 400 m vom Zentrum liegen drei Gruppen von Hochhäusern. Sie sind teils punktförmig teils scheibenförmig ausgebildet, je nachdem es der beabsichtigten Markierung der Zentrumsnähe am förderlichsten war.

Die Beschränkung auf im grossen ganzen drei, in Vällingby und anderswo bewährte Haustypen, deren Kumulierung unter Verzicht auf verstreute Akzente, sowie die Massierung der Bebauung gegen innen sind Farsta's besondere Merkmale (Bild 7). Dieses eher traditionelle Konzept einer Zeltstadt führt wohl dem Zentrum die grösst mögliche Bevölkerungszahl zu, birgt aber doch die Gefahr der Eintönigkeit in sich. Doch diese Gefahr wurde durch das liebevolle Einbeziehen und weitgehende Schonen der typischen nordischen Natur mit ihren nackten Felsen, den Föhren und Birken weitgehend gebannt. Mit Hilfe des reich kupierten Geländes kamen trotzdem abwechslungsreiche Raumfolgen zustande, die zur Behaglichkeit des Bewohners Wesentliches beitragen (Bild 8). Farsta hat 35 000 Einwohner, deren Verteilung auf die verschiedenen Haustypen aus Tabelle 1 ersichtlich ist. Der für Farsta charakteristische, gegenüber Vällingby erhöhte Anteil an grösseren Wohnungen, sowie die Vergrösserung der Wohnungsflächen überhaupt ist nicht nur ein Zeichen grösseren Wohlstandes, sondern auch die Folge durchschnittlich grösserer Kinderzahl.

Farsta soll von einer im Bau befindlichen, 2 km abseits gelegenen Atomkraftzentrale mit der nötigen Wärmeenergie versorgt werden. Die bereits fertiggestellten Unterstationen werden bald die provisorischen, traditionellen Heizzentralen ablösen (Bild 9).

Zwischen der Nynäsbahn, der Zufahrtslinie zum Gotlandhafen, und den romantischen Ufern des die Halbinsel Farsta umspülenden Meeresarmes ist ein grosses Gebiet für Sport und Erholung vorgesehen (Bild 10).

[2]) Vgl. *R. Fechtig:* Vom Bau der U-Bahn in Stockholm, SBZ 1956, Nr. 29, S. 440.

[3]) loc. cit. [1]), Altstadtsanierung, S. 765.

Tabelle 1. Haustypen, Wohnungstypen und Ausnützungsziffern

Haustyp	Geschosszahl	Anzahl Einw.	%
Hochhäuser	8 bis 15	11 105	32
Lamellenhäuser	3	15 400	44,6
Reihenhäuser	1 bis 2	8 095	23,4

Wohnungstyp	1950	1959
Einzimmerwohnungen	53,2 %	41,6 %
Zweizimmerwohnungen	25,4 %	30,0 %
Dreizimmerwohnungen	10,3 %	16,9 %
Vierzimmerwohnungen	4,9 %	6,3 %

Ausnützungsziffern:		
	zentrale Teile	0,5
	Lamellenhausgürtel	0,2
	ganze Stadt	0,22
	Stadt + Industrie	0,27

Legende zu Bild 7

1 Bürohaus
2 Warenhaus
3 Parkplätze
4 Benzinstation
5 Tunnelbahnstation
6 Theater
7 Kino
8 Versammlungshaus (Saalbau)
9 Freikirche
10 Bibliothek
11 Kirche und Gemeindehaus
12 Schwimmbad und Sporthalle
13 Erholungsgebiet
14 Autoservice
15 Hochhäuser mit Kleinwohnungen

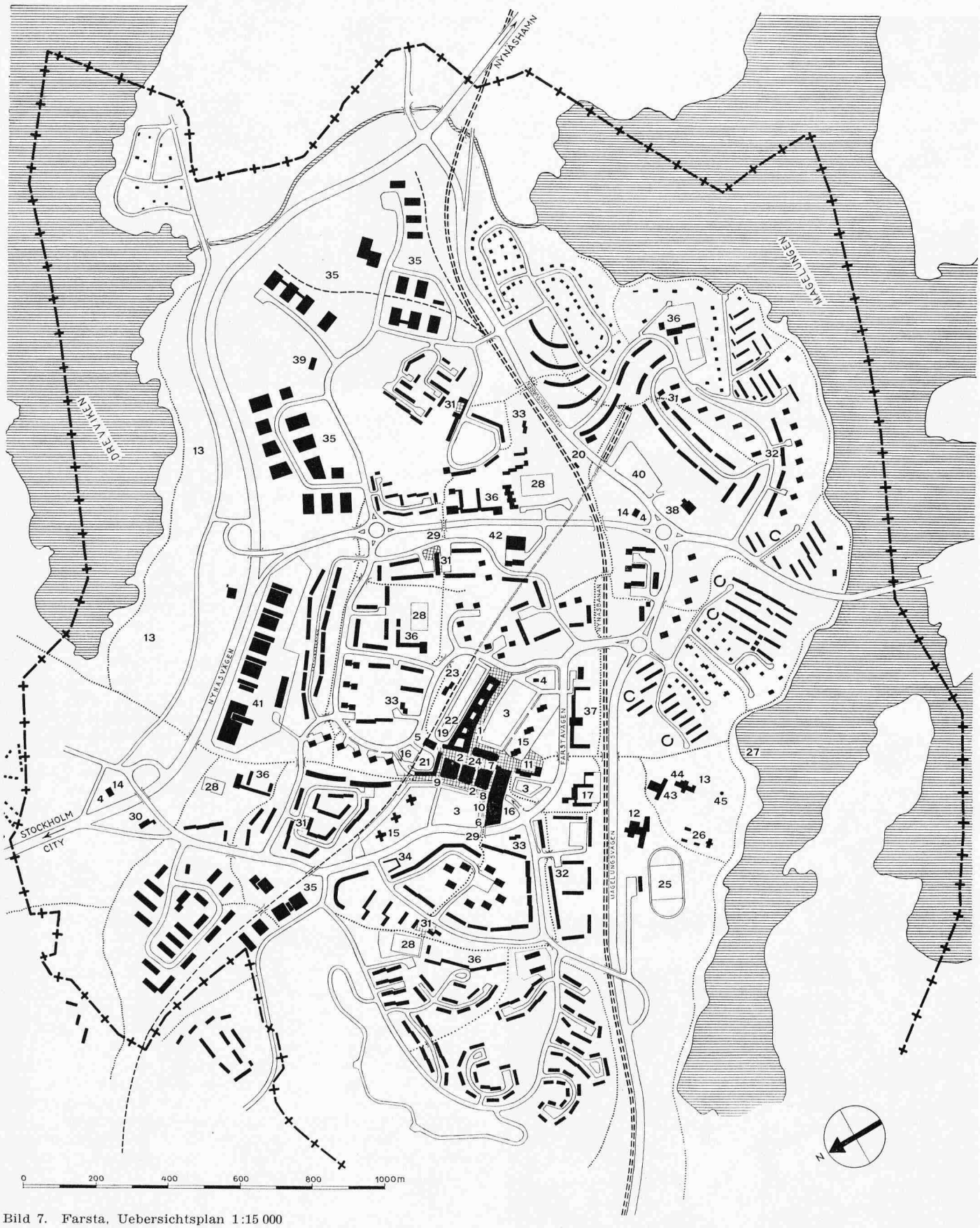

Bild 7. Farsta, Uebersichtsplan 1:15 000

16 Rampe zu Ladenmagazinen
17 Oberschule
19 Taxi
20 Haltestelle der staatlichen Nynäsbahn
21 Haltestelle der städtischen Busse für den internen öffentlichen Verkehr von Farsta
22 Haltestelle der städtischen Busse für den Verkehr aus Farsta nach Gebieten ausserhalb der Stadtgrenzen
23 Gleichrichterstation
24 «Piazza»
25 Grosser Sportplatz
26 Herrenhof Farsta Gård, unter Denkmalschutz
27 Bootshafen
28 Uebungsplatz
29 Fussgängerbrücke
30 Telefonstation
31 Kleines Quartierzentrum
32 Kleines Ladenzentrum
33 Tagesheim für Kinder
34 Garage
35 Industriezone
36 Primarschule
37 Gymnasium
38 Unterstation des Atomheizkraftwerkes
39 Haus unter Denkmalschutz
40 Parkplatz für U-Bahn-Benützer
41 Büros u. Laboratorien der PTT
42 Provisorisches Kesselhaus
43 Reithalle
44 Reitstall
45 Windmühle

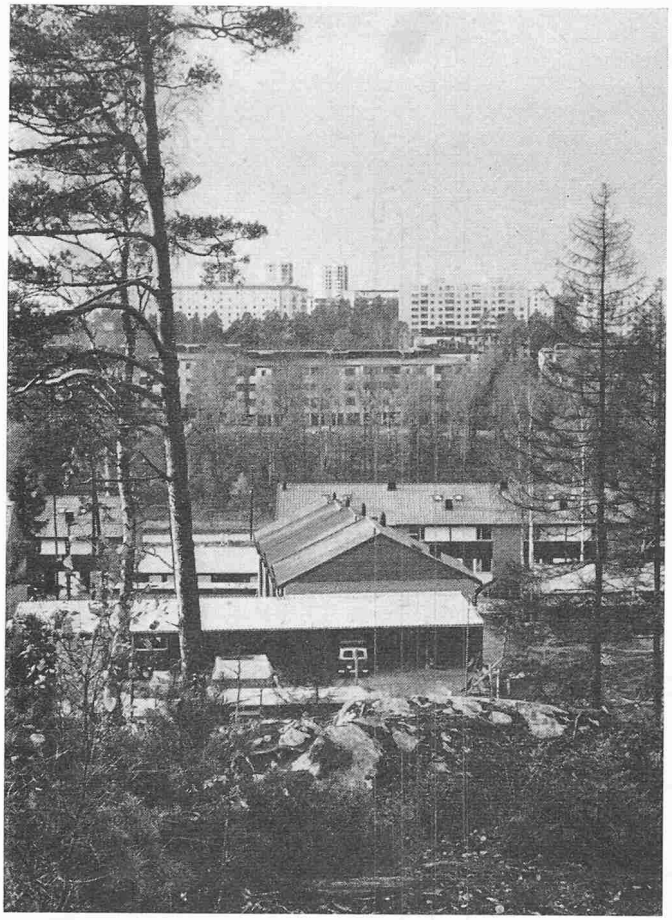

Bild 8. Die baulich gegliederte Landschaft

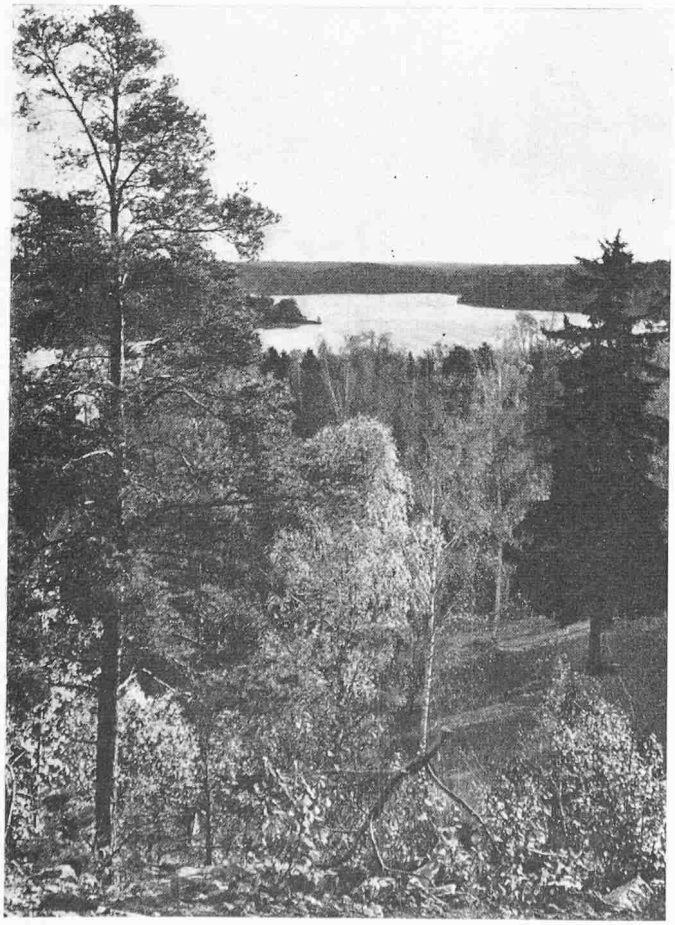

Bild 10. Erholungsgebiet in Farsta

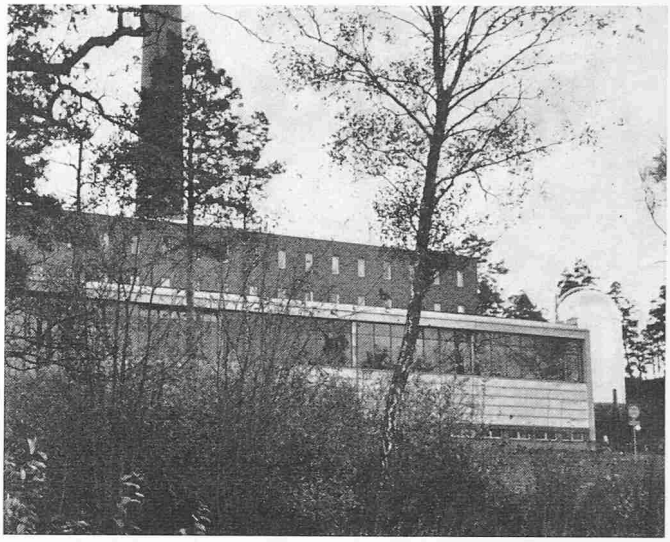

Bild 9. Unterwerk der Atomenergie-Fernheizung

Problem der Arbeitsplätze

Längs dem Nynäsweg, der Verlängerung der Hauptzufahrtsstrasse zur Stadt, wurde eine Fläche von 33 ha für Industrie reserviert mit teilweisem direktem Anschluss an die Nynäsbahn. Im besten Falle wird diese Industrie 6400 Personen beschäftigen können. Im Zuge einer Dezentralisierung der staatlichen Verwaltung werden momentan anschliessend an die Industriezone die Büros und Laboratorien des zu einem Grossunternehmen angewachsenen Telephonamtes gebaut, womit weitere 700 Arbeitsplätze nach Farsta verlegt werden. Eine ähnliche Verlegung des Amtes für Strassen- und Flussbau mit seinen 2000 Angestellten findet gegenwärtig in die Nähe von Vällingby statt. Im weiteren ist ein grosses Krankenhaus mit einem Personal von 500 Angestellten geplant. Die Zahl der Erwerbstätigen in den Büros und Läden beträgt momentan 1000, soll jedoch durch den Bau von weiteren Büro- und Ladenlokalen auf das rd. Zehnfache erhöht werden. Für die Hälfte der Bewohner sind also Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe des Wohnsitzes vorgesehen, eine Zahl, die gehörig übertrieben anmutet.

Genau so skeptisch wurde auch nach der Vollendung von Vällingby geurteilt. Heute jedoch, nach nur fünf Jahren, sind Vällingby's Industriezonen praktisch erschöpft, und es besteht bereits das Projekt, die ohnehin unzulänglichen Parkplätze am Rande des Zentrums in Parkhäusern zu konzentrieren, um Raum für mehr Läden und Bürohäuser zu gewinnen. Gemessen an diesen Erfahrungen scheinen die Berechnungen für Farsta eher wirklichkeitsnah. Weshalb entspricht das Angebot der Arbeitsplätze nicht voll der Anzahl der Erwerbtätigen? Durch die Schaffung von ganz selbständigen Arbeitszentren würde der Stadtorganismus als Ganzes gesehen allzu sehr zerrissen. Dieser Entwicklung wollte man gerade durch die Schaffung eines neuen Stadtkerns, wie er eingangs beschrieben wurde, steuern. Die City soll als Sammelbecken all jener Betriebe dienen, die einfach zentral liegen müssen. Es war von allem Anfang an die Aufgabe der neuen City, im Verein mit den leistungsfähig ausgebauten Transportadern der Stadt zwar neue Dimensionen zu geben, sie jedoch als Ganzes zusammenzuhalten.

Bauzeit

Mit der Waldrodung für Farsta wurde 1956 begonnen. Den damaligen Zustand auf dem Gebiete des heutigen Zentrums veranschaulicht Bild 11. Die unheimlich kurze, vierjährige Bauzeit — ohne ausländische Arbeitskräfte — war natürlich wieder nur durch die Standardisierung der Bauelemente möglich, sowie durch weitere Rationalisierung der Baumethoden. Der Bauzeit förderlich war auch der Verzicht auf mancherlei konstruktive Experimente, wie sie in Vällingby eifrig unternommen wurden. Die Massierung der einzelnen Haustypen, vor allem der Hochhäuser, hatte vorab

auf die Rationalisierung der Baustellen einen günstigen Einfluss, einen so günstigen, dass der Verdacht nahe liegt, es seien von hier aus massive Impulse bis in die Planungsbüros gedrungen. Für die äussere Gestaltung katastrophal, bauzeitlich sehr vorteilhaft, muss leider der Umstand gewertet werden, dass sich die Architekten nicht stark um die richtige, abwechslungsreiche Anwendung der ihnen durch die Standardisierung gegebenen Mittel kümmerten. Sie bewegten sich meist in ausgefahrenen Gleisen. So entbehrt Farsta leider des für das Wohlbefinden wichtigen architektonischen Beitrages, von einigen lobenswerten Ausnahmen abgesehen (Bilder 12 und 13).

Verkehrsführung im Zentrum

Der Grundgedanke für das Zentrum bestand darin, der Bevölkerung der neuen Satellitenstadt eine dem hohen Lebensstandard entsprechende, vollständige Auswahl an Konsumgütern zu bieten. Dieser Vorsatz konnte jedoch bei einer Kundenunterlage von 35 000 Personen niemals lohnend gestaltet werden. Zu diesem Zweck musste das Einzugsgebiet auf die unmittelbar angrenzenden Vororte und die längs dem verkehrsreichen Nynäsvägen liegenden Gemeinden mit zusammen rd. 65 000 Einwohnern erweitert werden. Um sich dabei nicht allzu sehr aufs Glatteis zu begeben, wollte man vorerst die Ergebnisse eingehender markttechnischer Untersuchungen am Grosszentrum in Vällingby abwarten. Als entscheidendes Resultat konnte die Tatsache gewertet werden, dass der sekundäre Kundenkreis aus den Nachbargemeinden eine für das Geschäftsleben stabile und kaufkräftige Stütze bildet. Weiter ergaben die Untersuchungen, dass 26,3% der Kunden im Auto, 9,2% auf dem Velo, 28% mit der Tunnelbahn und 36,5% zu Fuss einkaufen kommen.

Für Farsta wurde die inzwischen noch weiter gestiegene Motorisierung, sowie das Fehlen von Tunnelbahnverbindungen mit den Nachbargemeinden berücksichtigt. Den in überwiegender Mehrheit mit dem Auto kommenden Kunden der sekundären Gebiete wurden 2000 Parkplätze zur Verfügung gestellt. Man hat mit einer mittleren Parkierungsdauer von 24 Minuten für Ladenbesucher und einer solchen von 33 Minuten für die Besucher der übrigen Institutionen sowie der Vergnügungsstätten gerechnet. Für 30 m² Ladenfläche, 45 m² Bürofläche und 5 Einwohner in unmittelbarer Nähe des Zentrums wurde 1 Parkplatz vorgesehen. Bei einer Fläche von 25 m²/Auto ergab sich eine totale Parkierungsfläche von 50 000 m². Dieses Vakuum mitten in der Stadt wurde durch eine windmühlenartige Anordnung der das Zentrum bildenden Baukörper auf ein erträgliches Mass herabgesetzt. Gleichzeitig stellen die beiden Windmühlenflügel einerseits die willkommene Verbindung mit der anschliessenden Bebauung her und weisen anderseits dem Besucher den Weg in den eigentlichen Kern, die 180 m lange und 20-30 m breite Piazza. Von hier aus sind fast alle Geschäfte zugänglich (Bild 14).

Das Zentrum liegt über einem 6 m tiefen Talgang. Somit konnten die für alle Läden gemeinsamen Anlieferungen und Lager mit total 7400 m² ins erste Untergeschoss, in einem zweiten Untergeschoss sogar noch Abstellmöglichkeiten für weitere 250 Wagen mit 6500 m² angeordnet werden. Die für diese Organisation unbequeme Tunnelbahn hat man kurzerhand ans Tageslicht befördert, und zwar gleich auf eine Brücke verlegt, um mit dem Fussgängerverkehr nicht in Konflikt zu geraten. Aus allen Ecken der Stadt kann der Fussgänger, vom Auto völlig ungestört, auf eigens für ihn angelegten Wegen bis auf die Piazza gelangen. Diese Wege führen auch zu den insgesamt 5 kleineren Lokalzentren, die mit Läden für den täglichen Bedarf von Verbrauchsgütern versehen sind. An den gleichen Wegen liegen die Kinderhorte, die insgesamt 5 Primarschulen sowie, etwas näher am Zentrum, je eine Sekundarschule, ein Gymnasium und eine Gewerbeschule. Farsta stellt ein Musterbeispiel für eine Stadtanlage mit kreuzungsfreier und doch zwangsloser Führung der Verkehrswege dar, das nicht so leicht übertroffen werden kann.

Ausrüstung des Zentrums

Drei grosse Warenhäuser und rd. 35 Spezialgeschäfte, die zum Teil unter Herbeiziehung amerikanischer und schwei-

Bild 12. Gutes Beispiel für Elementbauweise: «Siporex»- und Fensterelemente im Reihenhausbau

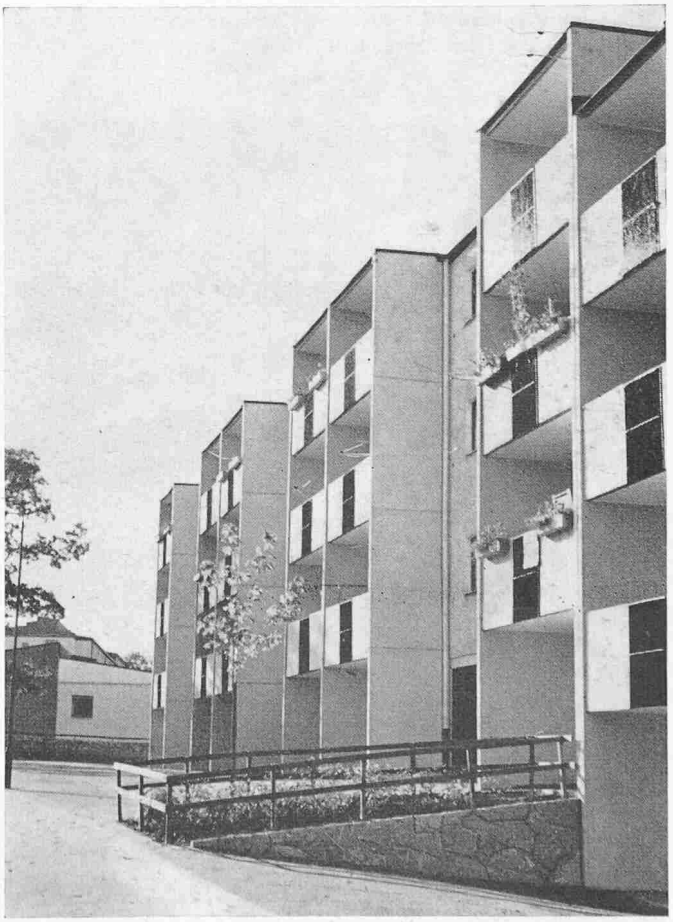

Bild 13. Gutes Beispiel für Elementbauweise: Betonelemente im Mehrfamilienhaus

Tabelle 2. Flächenangebot für verschiedene Zwecke

		Farsta-Zentrum	Vällingby-Zentrum
Anzahl Park- u. unterird. Garagen-Plätze		2 250	600
Büros	geplant	36 000 m²	
	ausgeführt	9 000 m²	21 076 m²
Läden		17 000 m²	15 000 m²
Kulturelle u. soziale Einrichtungen		8 000 m²	?
Kundenkreis	berechnet	100 000	60–80 000
	in Wirklichkeit	?	100 000

zerischer Fachleute aufs modernste ausgestattet wurden, sorgen für die erforderliche grosse Auswahl. Damit ist eine vollständige Unabhängigkeit von den kommerziellen Einrichtungen der City erreicht, was im Gegensatz zur beschriebenen Arbeitsplatzpolitik dem Ganzen nicht abträglich ist. Es gäbe dabei über manch pikante Einzelheiten zu berichten. Doch lassen wir es bei den beiden drive-in-Sammelstellen an den Ausfahrten der Parkplätze bewenden. Dort kann der Autofahrer seine in verschiedenen Läden getätigten Einkäufe schön verpackt durch das Autofenster in Empfang nehmen. Erwähnenswert sind auch die auf drei Stunden beschränkten und eine Krone kostenden «Kinderparkplätze» (der offizielle Fachausdruck für den um einen reizenden kleinen Hof gruppierten Hort für die beim Einkauf lästigen Kinder).

Ein Jugendhaus, ein Saalbau, ein kleines Theater, eine Kirche, eine Bibliothek und ein repräsentatives Restaurant sollen in der Förderung eines Gemeinschaftsgeistes den Grundstein zu einer kulturellen Tradition von Farsta legen. Mit der eher knappen Bemessung dieser Anlagen wurde die grosse Anziehungskraft der gewachsenen City mit ihrer traditionsreichen Geschichte und all ihren grosstädtischen Verlockungen richtig in Rechnung gestellt. Zum Inventar von Farsta-Zentrum gehören ausserdem die Lokale für Aerzte und Zahnärzte, die staatliche Krankenkasse sowie eine Apotheke. Ueber den Flächeninhalt all dieser Institutionen gibt Tabelle 2 Auskunft. Der benötigte Kubikmeterinhalt betrug 370 000 m³, der Kostenaufwand 60 Mio Kronen entsprechend rd. 50 Mio Franken.

Finanzierung des Zentrums

Interessanterweise kam für die Kosten ein privates Konsortium auf, das aus sechs namhaften Baufirmen besteht, mit Grossbaumeister *Olle Enquist* an der Spitze. «AB Farsta's Zentrum» — so lautet der Name dieser Gemeinschaft — übernahm auch die Verwaltung aller Institutionen mit Ausnahme der drei Warenhäuser, die von den entsprechenden Handelsfirmen käuflich erworben wurden. Interessant ist diese Tatsache, weil die Stadt die Ueberbauung ihres Bodens sonst weitgehend selbst finanziert und verwaltet oder sich mit Subventionen stark daran beteiligt. Dies geschieht hauptsächlich durch die stadteigenen grossen Baugenossenschaften. Eine davon hat z. B. mit einem Kostenaufwand von einer halben Milliarde Kronen zwei Drittel von Vällingby samt Zentrum gebaut. Als für schwedische Verhältnisse noch ungewohnter gilt der Umstand, dass die Stadt Stockholm die städtebauliche Planung von Farsta dem privaten Konsortium überlassen hat. Freilich mit guten Gründen: erstens haben die in Vällingby gesammelten Zahlen den von den städtischen Büros seinerzeit ausgearbeiteten Vorschlag praktisch über den Haufen geworfen, zweitens können die gleichen Zahlen die Unsicherheit nicht aus der Welt schaffen, die von den verkehrsmässigen und geographischen Besonderheiten von Farsta herrührt. Das Risiko wurde mit Recht lieber den am Zentrum direkt interessierten Kreisen, vor allem den drei Warenhausfirmen, überlassen. Das alles hatte einen entscheidenden Einfluss auf die architektonische Gestaltung, die in Fachkreisen und in der Oeffentlichkeit Anlass zu heftigen Diskussionen gab.

Architektonische Gestaltung des Zentrums

Fettgedruckt im Bauprogramm für die Architekten *Backström und Reinius,* die auch in Vällingby am Zuge waren, stand der dringliche Wunsch, das Zentrum als Ganzes so attraktiv wie möglich zu gestalten, um ihm die notwendige Schlagkraft und Reichweite zu verleihen. Ebenso nachdrücklich wurde verlangt, dass sich die drei Warenhäuser, die ja Tür an Tür aneinander zu liegen kommen, so wirksam wie möglich, wenigstens äusserlich, voneinander unterscheiden. Denn schliesslich sind es ja immer noch um die Gunst der Käuferschaft ringende Konkurrenten. Diese Wünsche nach Eigenart waren natürlich eng mit propagandistischen Absichten verbunden. Wenn der kluge Stadtpräsident von Stockholm sein Rednerpult für die Eröffnungsansprache nicht vor ein Warenhaus, sondern vor die Bibliothek stellen liess, weist das auf das Dilemma hin, vor das sich die Architekten gestellt sahen: einerseits die Geschäftsleute zu befriedigen, denen ein weit ab vom Geschehen, abends leer und tot daliegendes amerikanisches shopping centre vorschwebte, anderseits einen der Gemeinschaft Farsta würdigen Mittelpunkt zu schaffen.

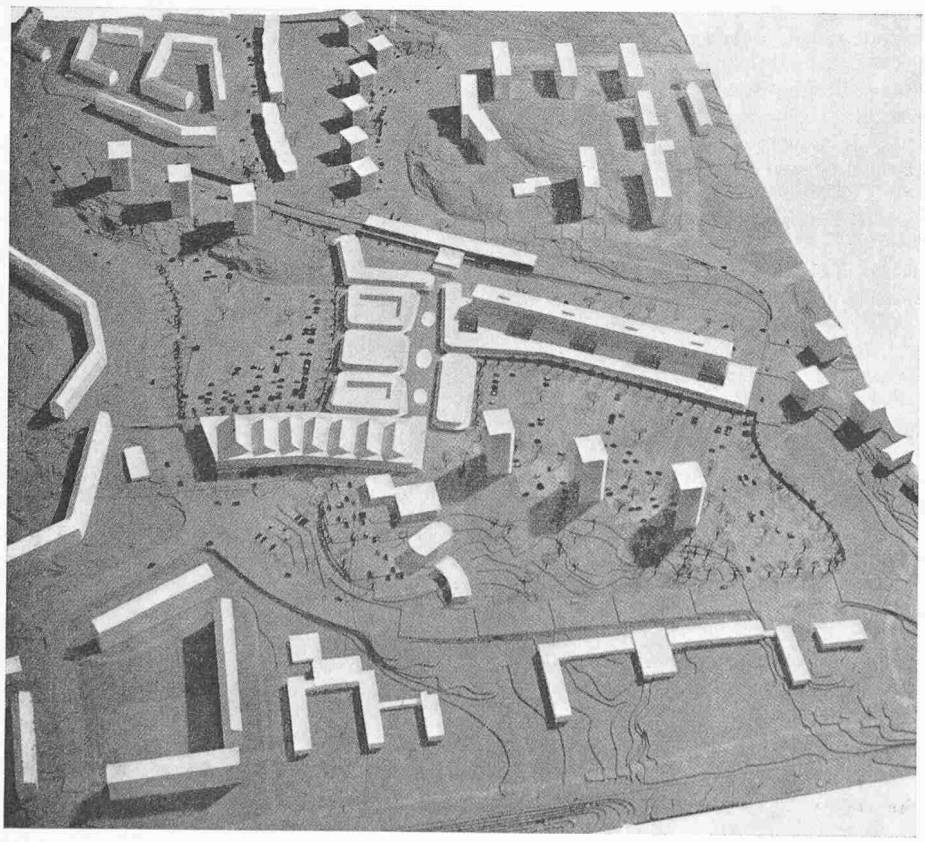

Bild 14. Modell des Zentrums von Farsta. Die Ausführung weicht nur unerheblich hiervon ab

Konnten diese Gegensätze überhaupt miteinander in Einklang gebracht werden? Es gelang den Architekten nur teilweise. Ihre Regie ist, ausser in der städtebaulichen Organisation, in der Wahl der Proportionen der einzelnen Baukörper wie in der filigrinartigen Gliederung der Fassaden zu spüren. Dies allein genügt bereits, dem Innenhof eine wohltuende Intimität zu verleihen. Das Plätschern des Wassers und einige vorzügliche und gut plazierte moderne Kunstwerke erhöhen noch diese

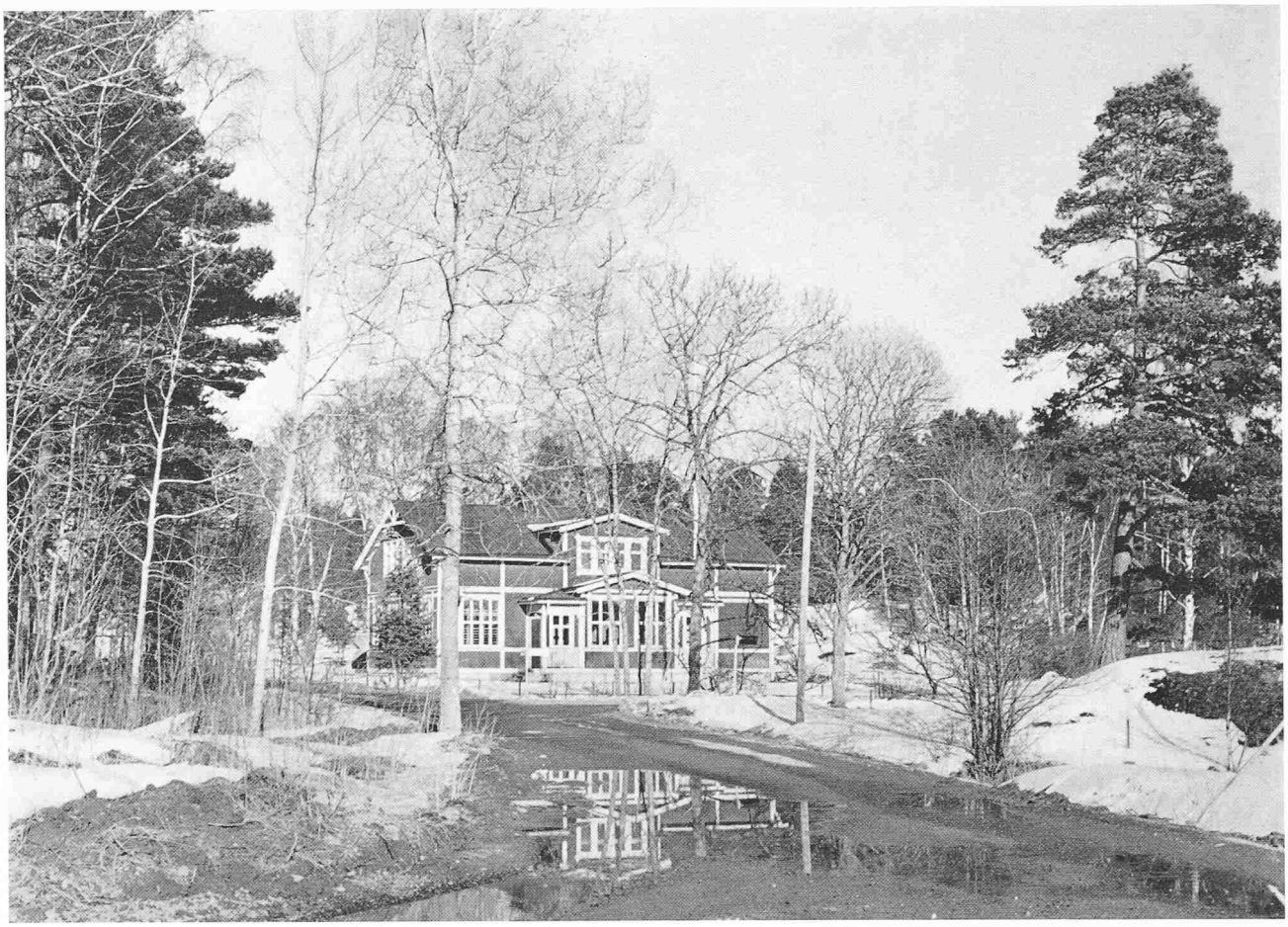

Bild 11. Die Gegend des heutigen Zentrums von Farsta im Jahre 1956!

Bild 16. An der «Piazza». Links Warenhaus «Tempo», Mitte Gebäude mit Bibliothek und Ausstellungshalle, Lebensmittelgeschäft, rechts Warenhaus «Kvickly» (Konsum).

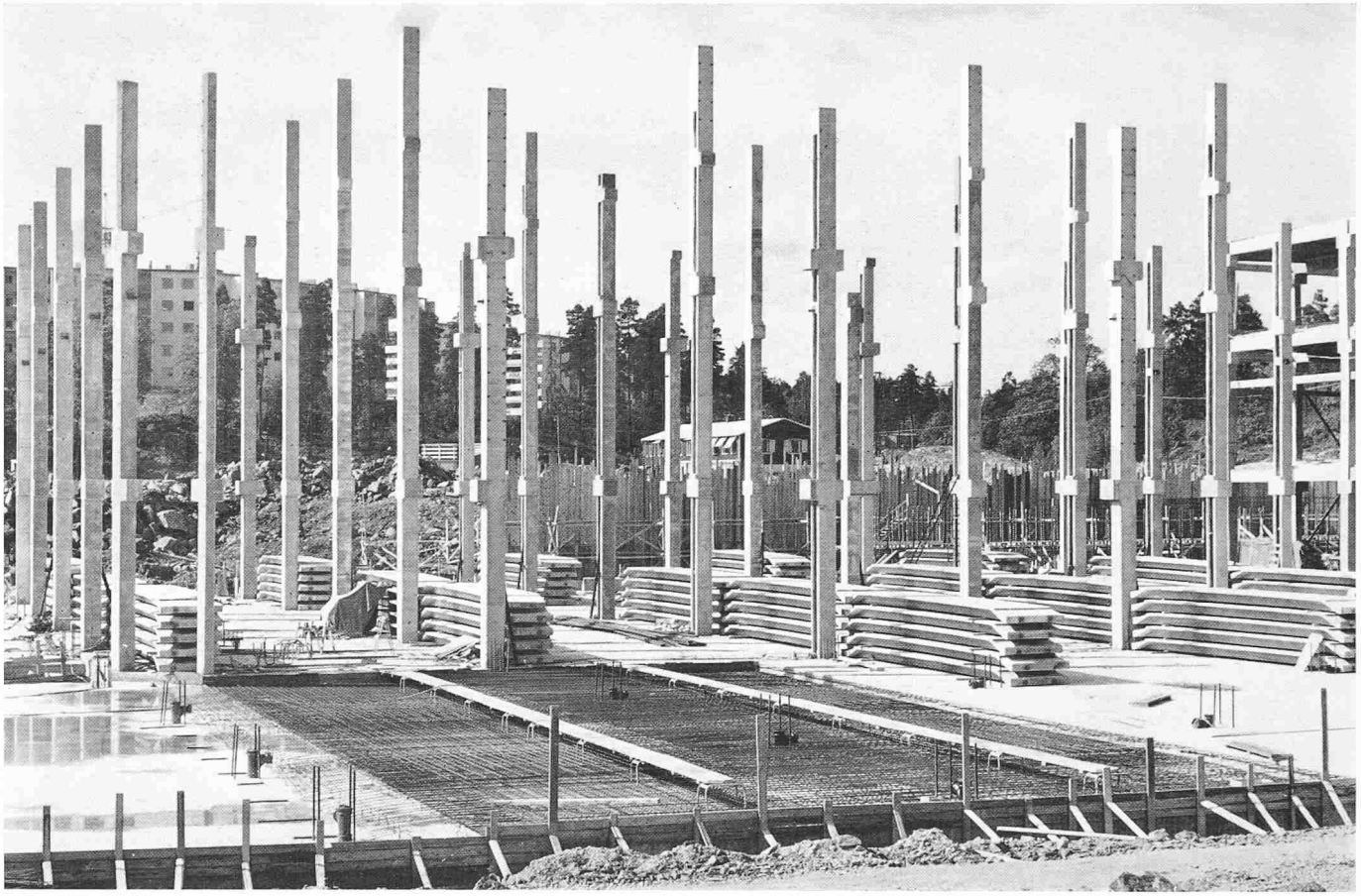

Bild 17. Vorfabrizierte Elementbauweise: Ständer aus Eisenbeton

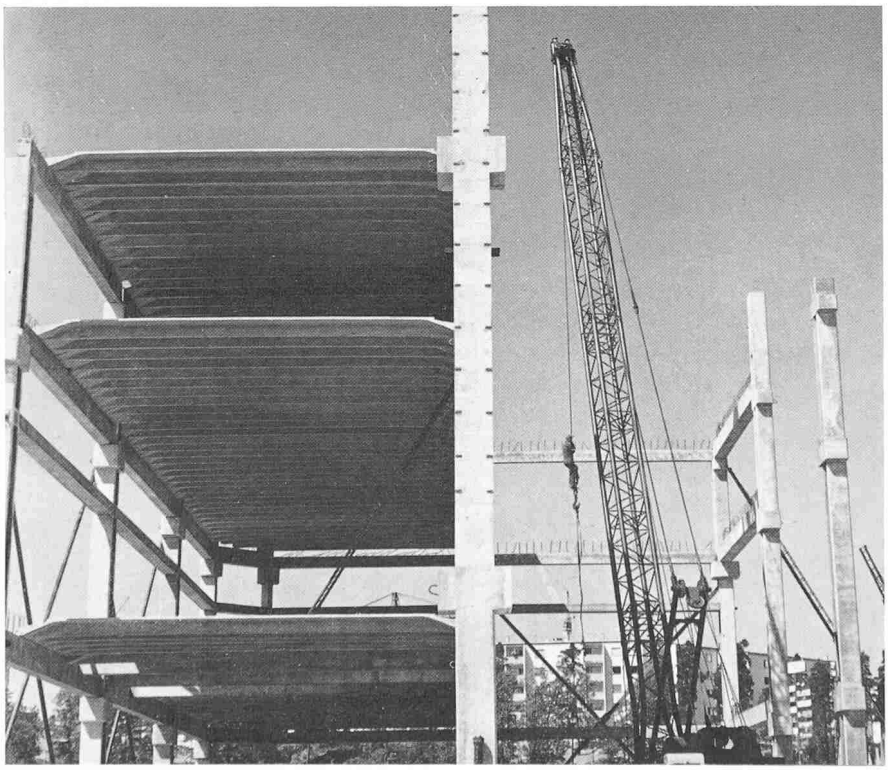

Bild 18. Die Deckenplatten sind verlegt

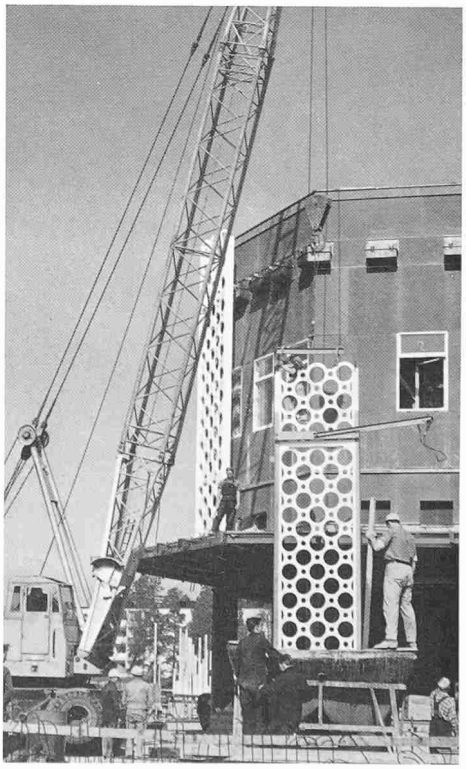

Bild 19. Verkleidung eines Warenhauses

Das Bild 19 zeigt das Aufhängen der Beton-Fassadenelemente an die oben sichtbaren Nocken. Die Elemente lassen 50 % der Fläche frei für Licht- und Luftdurchtritt

Wirkung (Bild 15). Dieser Innenhof bildet für die Bewohner von Farsta wie auch für die von weiter her kommenden die gewünschte Attraktion. Die Anziehungskraft wäre nur halb so gross, wenn er nicht als Manifest für eine phantasievollere, menschlichere Gestaltung der Baukörper gedacht wäre. Dass sie es damit fertig brachten, die Wünsche nach etwas absolut Neuem mit einem für die Architektur notwendigen Schritt nach vorn zu vereinen, ist das eigentliche Verdienst der Architekten. Missglückt ist jedoch die Wahl der Materialien. Ein dermassen reichhaltiges Sortiment, dessen Zusammensetzung nicht recht zu überzeugen vermag, wäre zur Differenzierung der einzelnen Baukörper nicht unbedingt erforderlich gewesen (Bild 16). Den Beweis liefert die Granitfassade von Nordiskas Kompanie's Warenhaus (zweiter Bau von links auf Bild 15), die aus den wenigen architektonischen Elementen das Maximum herausholt und deshalb am meisten anspricht.

Bild 15. Die «Piazza» von Farsta

Die Baukonstruktion (Bilder 17—19)

Hinter diesem Konglomerat von Beton, gelben Fassadenziegeln, Teakschalung, emailliertem Blech und Granit verbirgt sich eine einheitliche Konstruktion in vorgespannten Betonelementen. Farsta ist das umfangreichste und am konsequentesten durchgeführte Beispiel dieser Art in Schweden. Das System bietet ein Maximum an Flexibilität während der Bauperiode und im Betrieb, sowie ein Minimum an Bauzeit. Diese betrug 2½ Jahre.

Ausblick in die Zukunft

Der im Jahre 1952 ausgearbeitete Generalplan für die Bebauung der der Stadt Stockholm gehörenden Gebiete — was beinahe dem ganzen Flächeninhalt der Stadt gleichkommt — sieht die Erstellung von vier Satellitenstädten vor. Vällingby und Farsta wurden verwirklicht. Ebenso, fast nebenbei und ohne grosses Aufsehen zu erregen, der dritte Trabant mit Zentrum in Högdalen. Er liegt gleich weit südlich, jedoch westlich von Farsta. An der vierten und letzten Stadt, Sätra, im südwestlichen Zipfel von Stockholm, wird gearbeitet. Die Landreserven innerhalb Stockholms Grenzen gehen also langsam zur Neige, was bedeutet, dass die Ausnützung eines Gebietes von 182 km² bald abgeschlossen sein wird.

Ueber die weitere Entwicklung gab eine bei der Einweihung von Farsta eröffnete Ausstellung mit dem Motto «Die Entwicklung Stockholms zur Grosstadt» nähere Auskunft. Wenn der bestehende Zug nach der grössere und stabilere Verdienstmöglichkeiten und demzufolge höheren Lebensstandard bietenden Stadt weiter anhält (1910 beherbergte Stockholm 6,8 %, 1960 jedoch 10,8 % der Bevölkerung Schwedens), rechnet man mit einer Einwohnerzahl von 1½ Millionen Menschen im Jahre 1990 gegenüber rd. 810 000 heute. Diese Zahlen bewogen die Stadtverwaltung, ihre im Jahre 1904 begonnene Bodenerwerbspolitik trotz steigender Landpreise ausserhalb der Stadtgrenzen weiterzuführen. Im Moment besitzt die Stadt total 240 km² Boden, was der Fläche des Kantons Zug entspricht. Zusammen mit den den Nachbargemeinden gehörenden Gebieten ist das Bodenproblm für die zukünftige Weiterentwicklung bereits weitgehend gelöst.

Als ebenso glückliche Leistung darf der in dreijähriger Arbeit geschaffene und 1958 von allen interessierten Gemeinden angenommene Regionalplan betrachtet werden. Die Aufgabe dieses Planes besteht vor allem darin, der künftigen Stadtplanung in diesen Gebieten jene Möglichkeiten offen zu lassen, die eine möglichst gute Ausnützung des Bodens gewährleisten, die im Rahmen einer kommunalen Organisation niemals geboten werden kann. Man könnte fast von einer Selbstaufgabe der Gemeinden sprechen. Das Pflichtenheft für diesen Regionalplan sah in grossen Zügen folgendermassen aus:

Flächenmässiger Anteil	der Wohngebiete	58 %
	der Grünzonen	33 %
	des fliessenden Verkehrs (Tunnelbahn, Strassen, Flugplatz)	9 %

Die Erschliessung des Gebietes soll teils durch drei Tunnelsysteme, wovon eines das bereits bestehende ist, teils durch Expressstrassen, die in eine achtspurige, den Stadtkern umkreisende Ringstrasse (Bild 4) münden, teils auch durch ein kräftig auszubauendes Strassenbahnnetz erfolgen.

Beim Bau der heutigen Anlagen wird keine Gelegenheit verpasst, die Anschlüsse an das Geplante sicherzustellen. Um diese realistisch weitsichtige Planung sind die Schweden wirklich zu beneiden, trotz allen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Voraussetzungen und Konsequenzen. Realistisch ist die Planung, weil sie auf Erfahrungen beruht, die man anhand gewagter Experimente sammeln kann. Man weiss mit andern Worten über die das Wohlbefinden der Menschen in den neuen Städten bestimmenden Faktoren hinlänglich Bescheid.

In Schweden hat seinerzeit die gemeinnützige Politik der Regierung der Orts- und Regionalplanung zum Durchbruch verholfen. Heute haben die dadurch möglich gewordene wirtschaftliche Bodennutzung, die Rationalisierung der Baumethoden und die Konzentrierung der Arbeitskräfte die politische Ambitionen an Bedeutung überflügelt. Dies sind wohl auch die Gründe, weshalb heute auch in der Schweiz der Planung grösseres Gewicht beigemessen wird. Die Ausführungen über Farsta mögen dazu beitragen, die Ressentiments gegenüber einer unseren Verhältnissen Rechnung tragenden Planung zu beseitigen. Das Beispiel Farsta zeigt, dass mittels einer neuzeitlichen und umsichtigen Planung dem Menschen ein weitaus angenehmerer Lebensraum geschaffen werden kann, als es bisher geschah.

Adresse des Verfassers: *Fritz Ostertag*, dipl. Arch., Schulhausstrasse, Herrliberg ZH.

Tempora mutantur

DK 378.962

Im Herbst dieses Jahres werden genau dreissig Jahre verflossen sein, seit Carl Jegher hier (Bd. 98, S. 227) unter der Ueberschrift «Videant consules, ne quid res publica detrimenti capiat» auf seinem bewährten, im Feuer des Eifers gelegentlich kaum zu zügelnden Pegasus eine Attacke gegen eine von der Lausanner Ingenieurschule (heute EPUL) anbegehrte Bundessubvention geritten hatte. Es spritzte hoch und weit; der Regierungsrat des Kantons Waadt liess sich in einer ausführlichen Klagebeantwortung in der SBZ (Bd. 98, S. 269) vernehmen, die Professoren der ETH nahmen in Sinne von C. J. Stellung, das Centralcomité des S. I. A. missbilligte die Haltung des Herausgebers seines Vereinsorgans, und noch an der Generalver-