

Der Busbahnhof über den Geleisen des Stockholmer Hauptbahnhofs

Autor(en): **Zietzschmann, Ernst**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 8

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85898>

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.

Der Busbahnhof über den Geleisen des Stockholmer Hauptbahnhofs

Stockholm - eine Stadt auf Inseln

Als im Jahre 1936 fünf junge Architekten aus Zürich nach Schweden zogen, lag für viele Schweizer dieses Land im fernen dunklen Norden, ein Land der Wälder und Seen, ein fast menschenlee-

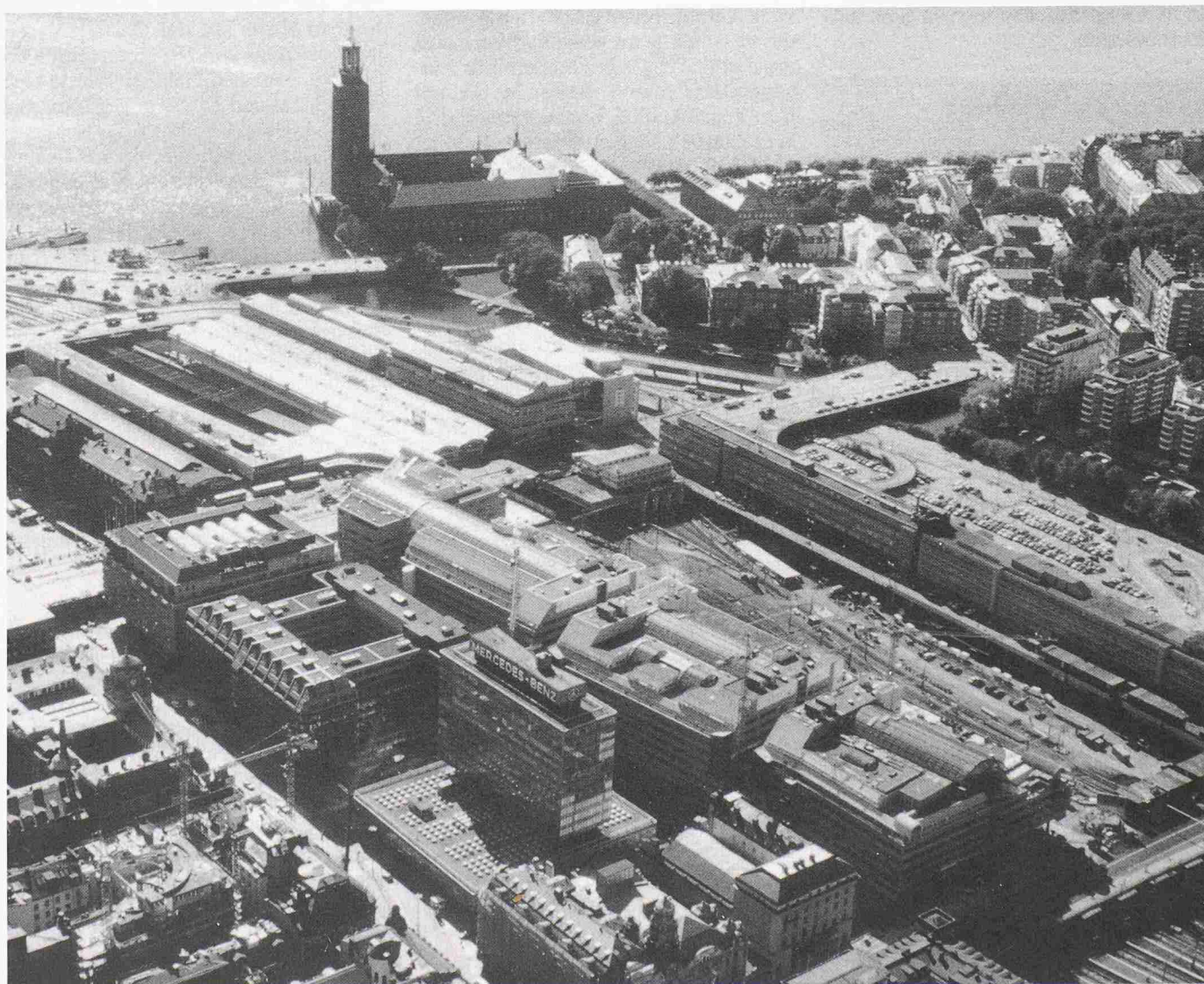
VON ERNST ZIETZSCHMANN,
KÜSNACHT

res Land. Und gar mancher wusste nicht, welche Hauptstädte dort «oben» zu welchen Ländern gehörten.

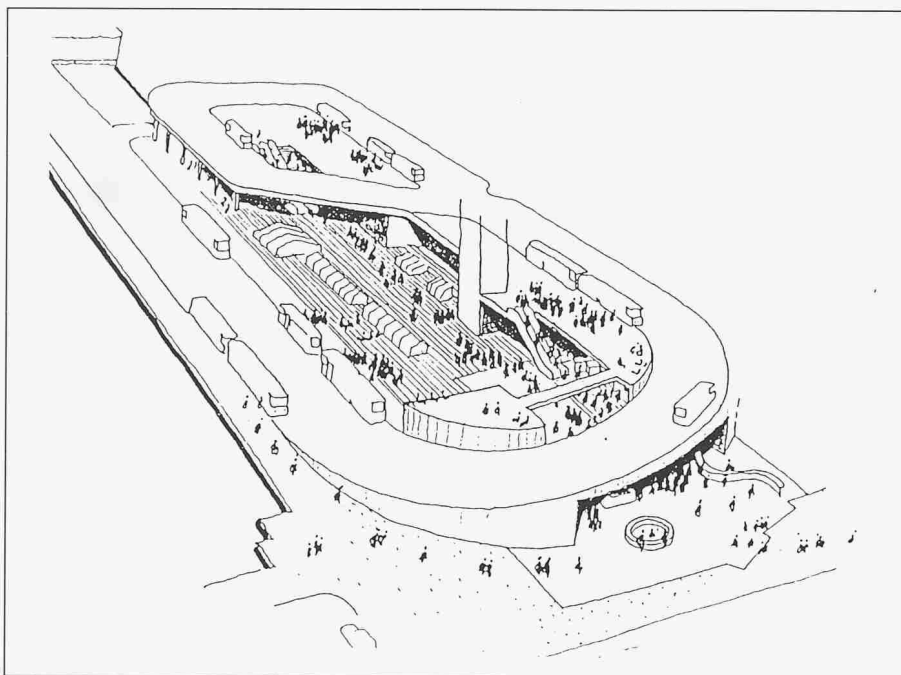
Umgekehrt zu dieser Situation waren Europa und vor allem auch die kleine Schweiz für die Schweden weitab im Süden, auf der anderen Seite der Ostsee. Dies erfuhren wir, als wir in Stockholm ankamen. In dem kleinen Bahnhof gab es nur drei Geleise, eines nach Westen, nach Göteborg, eines nach Norden, nach Abisko und Narvik, und ein drittes nach Süden, welches als Gleis «ins Ausland» bezeichnet wurde. Die Isolation jener 55 Jahre zurückliegenden Zeit hat Schweden heute längst überwunden: Heute ist es hochindustrialisiert und beherbergt Weltfirmen

wie Electrolux, Ericsson, Asea Brown Boveri, Saab, Volvo, Stora, Sandvik und andere mehr. Und dementsprechend ist aus der kleinen, romantisch auf Inseln gelegenen Hauptstadt eine moderne Millionenstadt geworden, wenn man die Wohn- und Industrieviertel der Umgebung dazurechnet.

Diese besondere Stadt, das «Venedig des Nordens» genannt, liegt auf vielen Granitinseln, und zwar dort, wo sich das über 100 Kilometer weit ausgebreitete Seengebiet des «Mälaren» in die Ostsee ergiesst, dort, wo Süßwasser sich mit dem Salzwasser der Ostsee vermischt. Im Osten dieser zentralen Stelle, «Strömmen» genannt, liegt die Altstadt, die «Stadt zwischen den Brücken», wo das Königsschloss und die wichtigsten mittelalterlichen Kirchen stehen, und weiter gegen Finnland und Russland erstreckt sich das 60 000 grosse und kleine, ja kleinste Inseln umfassende Gebiet des «Skärgårdens», jenes



Flugbild. Bildmitte: Cityterminal, links oben: alter Hauptbahnhof, Bahnhof für Pendelzüge nach Süden und neue Klarapost (vor dem Stadthaus); vorne v.r.n.l. Oscartheater, Mercedes, Royal Viking-Hotel; rechts langgestreckte Zeile: Staatsbahnen



Die Grundidee des 1. Preises im Wettbewerb: Die Busschleife auf Niveau 2 und ihre Anbindung auf Niveau 1 an die Zu- und Ausfahrt

unvergleichlichen Erholungsgebietes, in dem viele Stockholmer ihr Sommerhaus besitzen.

Bahnhof und Stadthaus

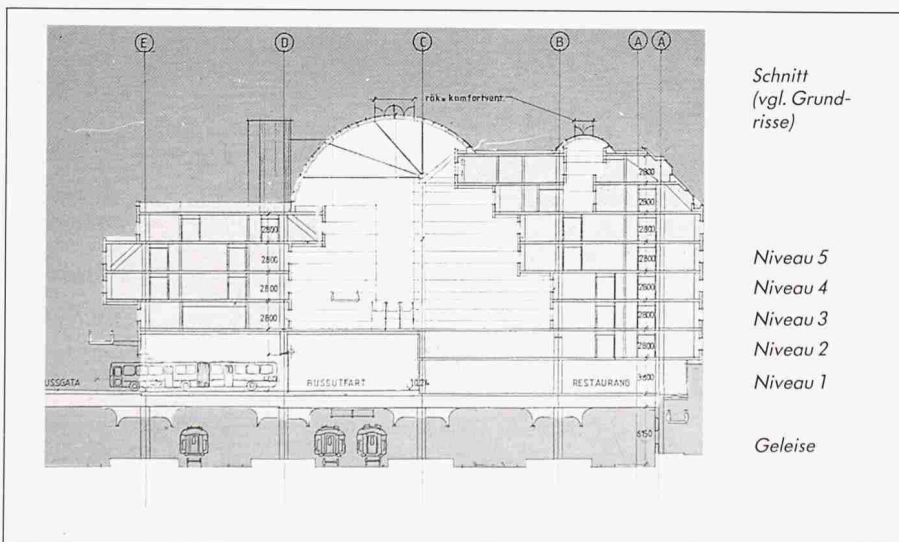
Der Hauptbahnhof wurde im letzten Jahrhundert in nächster Nachbarschaft der Altstadt auf der Insel Norrmalm gebaut. Wenige Schritte entfernt, über dem Wasserarm des Barnhusviken, entstand 1923 das Stockholmer Stadthaus, ein Meisterwerk von *Ragnar Östberg*; es ist heute der *städtebauliche Mittelpunkt* der schönen Stadt.

Die Stockholmer Buslinien

Für die vielen Tausenden von Stockholmern, die täglich in die Stadt zur Arbeit

fahren, sind im Laufe der Jahrzehnte viele Autobuslinien geschaffen worden, die bislang alle an verschiedenen, weit auseinanderliegenden Stellen ihre Ausgangsplätze hatten. Reisende, die mit dem Zug ankamen, hatten immer lange Wege zurückzulegen, um zum Beispiel zu den Bussen nach Arlanda, dem 30 Kilometer nördlich liegenden Flugplatz, zu kommen. Dazu existieren viele Vorortbusse und Fernschnellbusse nach Nachbarstädten und nach ganz Schweden, ferner Weekendbusse vor allem auf die Inseln, soweit sie mit Brücken mit dem Festland verbunden sind, und zuletzt die vielbenutzte Buslinie zur Fähre nach Gotland.

Um alle diese Buslinien zusammenzufassen, plante die Stadt einen «Busbahnhof», den Cityterminal, direkt über den Geleisen des Hauptbahnhofes.



Der Wettbewerb von 1981

In dem national ausgeschriebenen Wettbewerb gewannen drei Stockholmer den ersten Preis. Es sind dies die durch viele Grossbauten bekannten Architekten *Anders Tengbom*, *Ralph Erskine* und die Firma *Arken* mit den Architekten *Alqvist* und *Culjat*. Diese Gruppe zeigte im Wettbewerb CAD-ge-

zeichnete Perspektiven aller wichtigen Innenräume, vor allem der grossen geplanten Hallen.

Hauptcharakteristikum dieses ersten Preises ist die grosse Busschleife, die vom Eingangsniveau (Niveau 1) ins darüberliegende Niveau 2 und wieder zurück zum Eingangsniveau führt.

Der Neubau

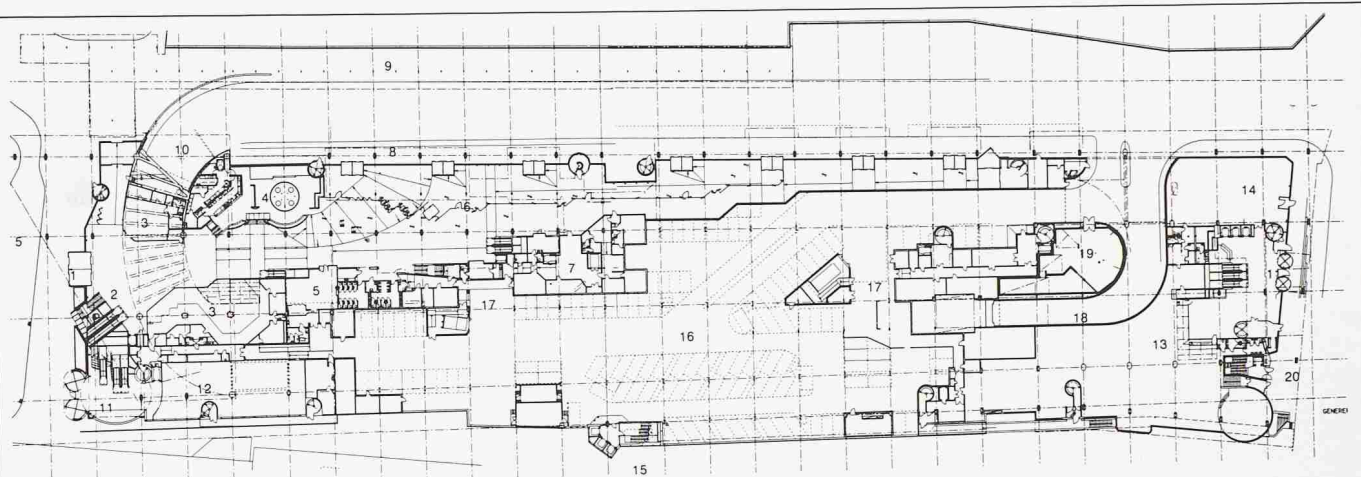
Als Bauherr fungiert die Stadt Stockholm, die schwedischen Staatsbahnen und ein privates Grossbauunternehmen. Die Staatsbahnen stellten für den Neubau einen Teil der Geleisanlagen in einer Länge von 270 Metern zur Verfügung. Über den Geleisen wurde eine Betonplatte von 60 x 270 m gegossen. Sie trägt die sieben Geschosse des Neubaus. Zwei Geschosse dienen dem Busbahnhof, fünf Geschosse dem Welthandelszentrum, das zur Finanzierung des gesamten Objektes diente. Die Bausumme betrug 300 Millionen Schweizer Franken. Die tragende Idee war, die Busse von der das Baugelände im Norden begrenzenden Kungsgata einfahren und dorthin auch wieder ausfahren zu lassen.

Ein Teil der Halteplätze dieser Buslinien liegt auf diesem Niveau 1. Von dort läuft eine Wenderampe hinauf ins Niveau 2, wo weitere Busse ihre Halteplätze haben. Über die Wenderampe kehren die Busse zurück zum Eingang auf Niveau 1.

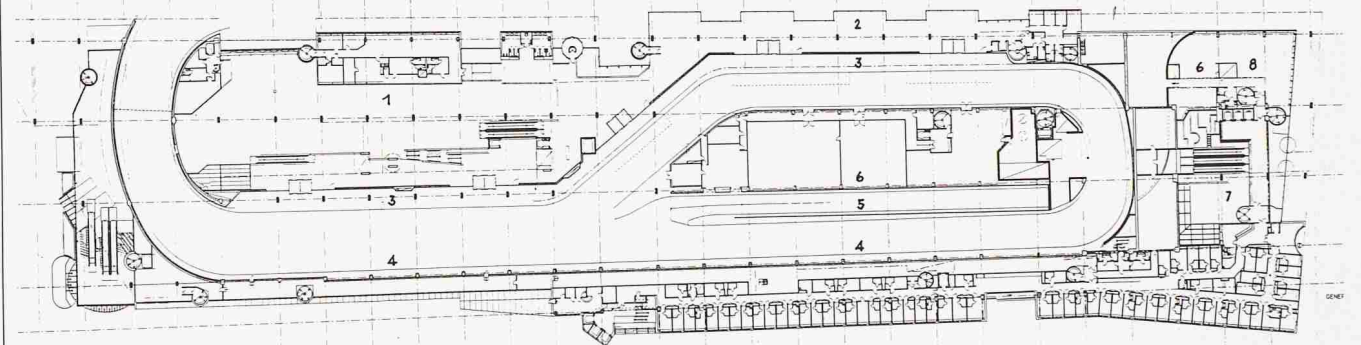
Die Stockwerke des Busbahnhofs

Im Geschoss 1 liegen die beiden Haupteingänge zum Busbahnhof und zum Welthandelszentrum, der erste an der Klarabergsgata in nächster Nähe des alten Bahnhofs und des Pendelzugbahnhofs. Das Welthandelszentrum betritt man von der Kungsgatan aus. Zum Busterminal gehören ein Reisebüro, ein Café, Kioske, eine Bankfiliale, Restaurants, kleine Läden und eine Garage mit 300 Plätzen.

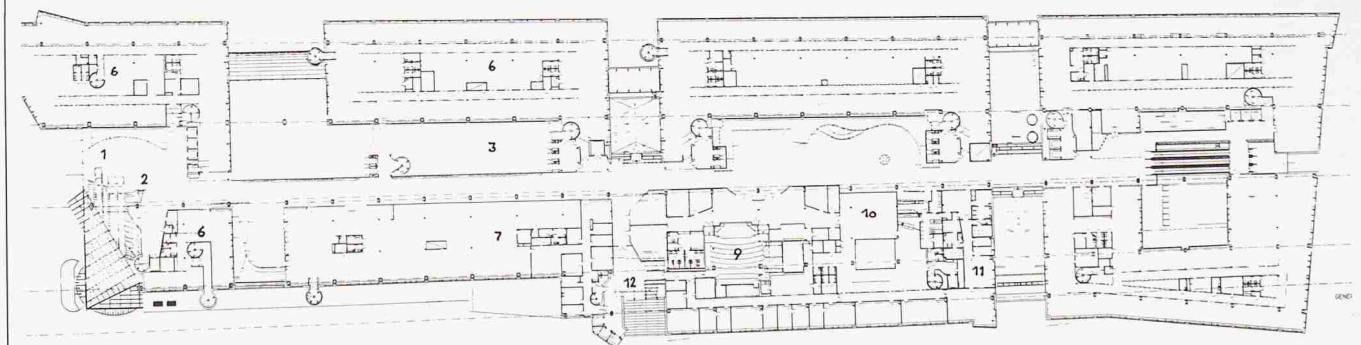
Zwei Lift- und Treppengruppen führen ins Geschoss 2 und in die anderen Obergeschosse.



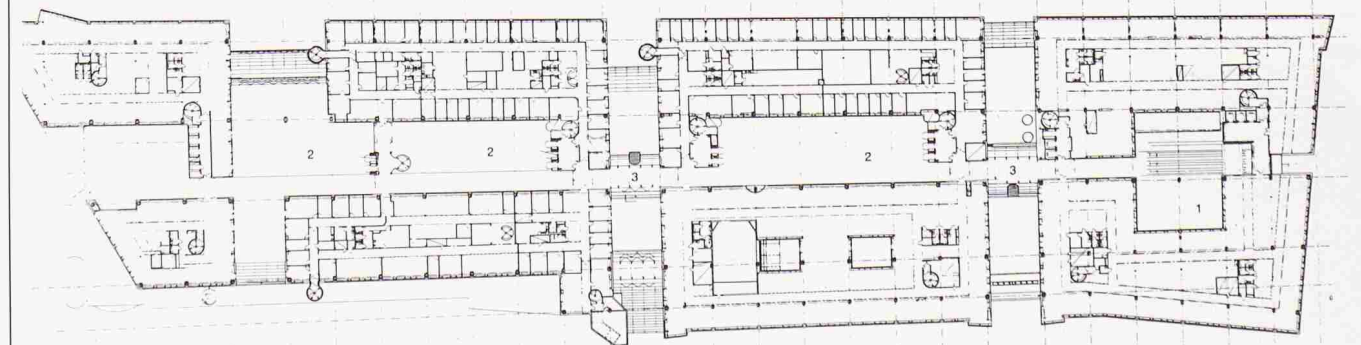
Geschoss auf Niveau 1 im Busbahnhof. 1 Eingang Busterminal, 2 Rolltreppen, 3 Reisebüro, Billettschalter, 4 Café, 5 Kiosk, 6 Ausgang, 7 Aufsicht, 8 Busabfahrt, 9 Busankunft, 10 Rampe, 11 Eingang World Trade Center, 12 Bank, 13 Restaurant, 14 Läden, 15 Treppe, 16 Garage, 17 Ladeplatz, 18 Rampe, 19 tech. Räume, 20 Treppe



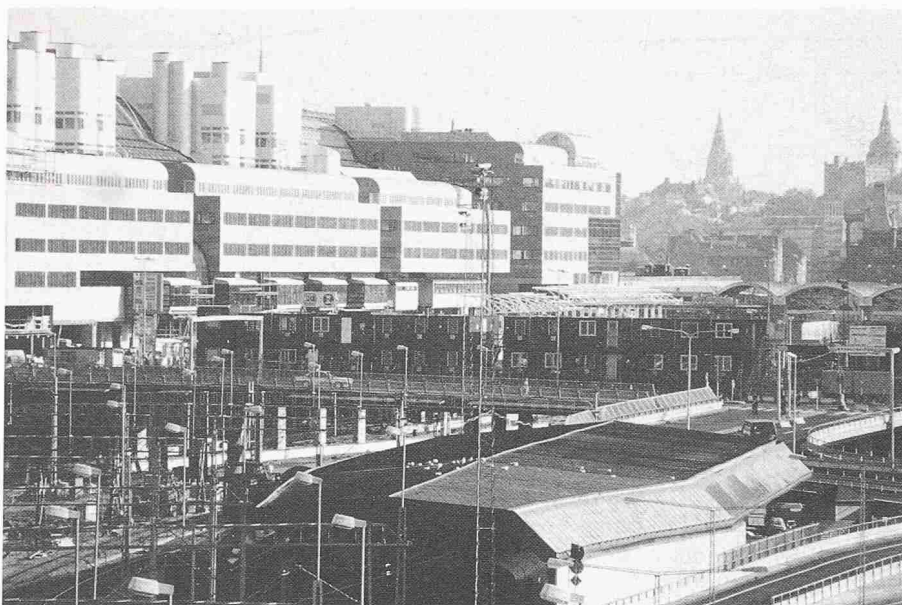
Geschoss auf Niveau 2 im Busbahnhof. 1 Luftraum, 2 Niveau 2, 3 Busabfahrt, 4 wartende Busse, 5 Rampe, 6 Technik, 7 Luftraum, 8 Hotel



Geschoss auf Niveau 4 im Handelszentrum. 1 Rolltreppen, 2 Reception, 3 Luftraum Busbahnhof, 4 Foyer, 5 Rolltreppen, 6 Büro, 7 Ausstellungsraum, 8 Konferenz WTC, 9 Hörsaal WTC, 10 Auskunft WTC, 11 Erholung WTC, 12 Treppen



Geschoss auf Niveau 5 im Handelszentrum. 1 Eingangshalle, 2 Luftraum über Busbahnhof, 3 Verbindungsgang



Der Busterminal von den Geleisen aus



Rolltreppe Niveau 1/Niveau 2 im Busbahnhof



Busbahnhof und Handelszentrum von der Klarabergsgata aus

Über dieselben Treppen gelangt man auch abwärts ins Geschoss «0», das sich auf der Höhe der alten Stockholmer «Bahnhofstrasse», der Vasagatan, befindet. Hier trifft man auf die verlängerten Bahnsteige und einen Wartesaal des Hauptbahnhofs. Der Reisende hat also eine direkte Innen-Hausverbindung zwischen Hauptbahnhof und Busbahnhof.

Im Geschoss 2 nimmt die Busrampe den Hauptanteil des Raumes ein, lediglich ein Hotel mit 60 Betten ergänzt das Etagenprogramm.

World Trade Center WTC

In fünf weiteren Stockwerken ist ein modernes Bürohaus entstanden, aus dessen Mieten die Gesamtanlage finanziert werden soll.

Hier stehen den Mietern 3000 m² Büroflächen, Schauräume und Kongresszimmer sowie ein Hörsaal mit 180 Plätzen, dann Ausstellungsräume von 900 m² und sieben Büros vom Typ «für einen Tag», die man mieten kann, wobei aller denkbare Sekretariatservice angeboten wird, zur Verfügung. Den Eintritt in das WTC gewährleistet eine Passagekarte, die einesteils gruppenweise Räume erschliesst, andernteils Plätze in der Garage im Busbahnhof. Dadurch soll dem Mieter weitgehend Sicherheit gewährleistet werden.

Städtebauliche Einbindung

Das neue Gebäude des Cityterminals bindet sich unauffällig in das städtebauliche Gefüge der Stadt ein. Es ist gegliedert in vier Teile, die dem Bauvolumen von vier «Quartieren» entsprechen, wie sie für die Struktur der alten und der neuen Stadtteile typisch sind. Jedes dieser bestehenden «Quartiere» ist von vier Strassen umgeben und trägt einen eigenen Namen.

Entsprechend der inneren Organisation des Neubaus erscheinen in den Fassaden schmale Einschnitte, die den Gesamtkomplex gliedern und in ihrer Feinmassstäblichkeit alles pompöse Gehebe vermeiden.

Erschliessung des Geländes

Im Norden und Süden des Terminals überqueren zwei Hauptstrassen die Bahngeleise. Kungsgatan, die Hauptgeschäftsstrasse, die vom Stureplan und Hötorget bis in den Inselstadtteil



Eingang World Trade Center



Die 6000 m² bedeckenden Glasgewölbe über den Hallen

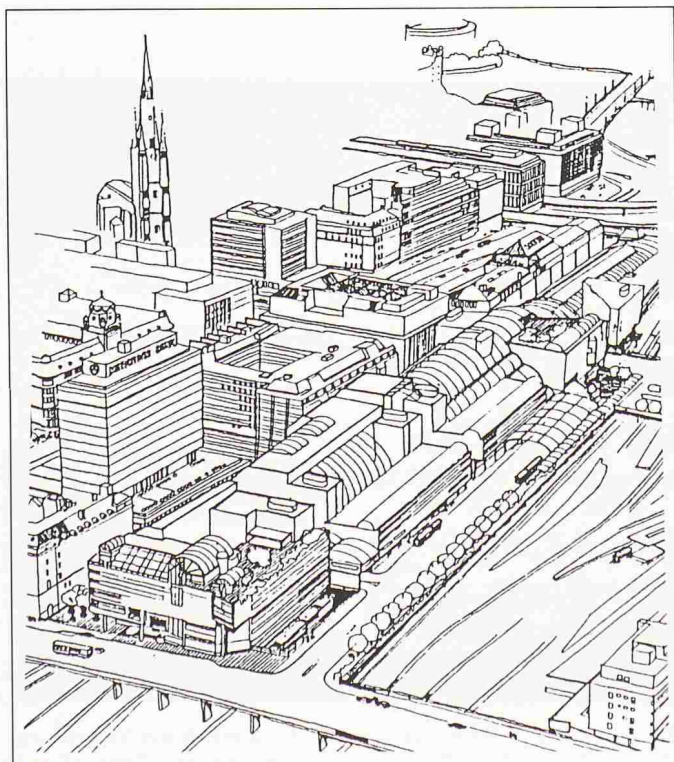
Kungsholmen führt, läuft über die Geleiseanlagen hinweg schon seit vielen Jahrzehnten. Klarabergsgatan ist erst vor wenigen Jahren über die Bahnanlage geführt worden und verbindet heute Sergels Torg, einen wichtigen Verkehrsplatz mit Kungsholmen. Beide Strassen liegen jetzt ein Stockwerk über der Stockholmer «Bahnhofstrasse», der Vasagatan. Alle Busse befahren den Busbahnhof von Kungsgatan aus.

Die Glasdachhallen

Hauptmerkmal und architektonisches Kennzeichen des gesamten Bauwerkes sind vier durch alle Stockwerke führende Glasdachhallen. Eine geschwungene Glasfläche von 6000 m² deckt sie ab. Sie tragen 600 Lüftungskappen, die automatisch funktionieren und für das beste Raumklima sorgen. Ein feines Ge-

stänge aus Rundstählen trägt die Glas-teile, elegant geformte Verstrebungen gewährleisten die statische Sicherheit.

Roter finnischer Granit bildet die Fassadenplatten, im Inneren herrscht das Weiss des feinen Verputzes vor, dazu bringen bräunliche und weisse Fussbodenplatten in Diagonalmustern Farbe in die Räume. Reichlicher Pflanzenwuchs sorgt für den menschlichen Massstab.



Der Terminalbau im Stadtganzen



Café im Busbahnhof auf Niveau 2 mit Blick zur Bushaltestelle



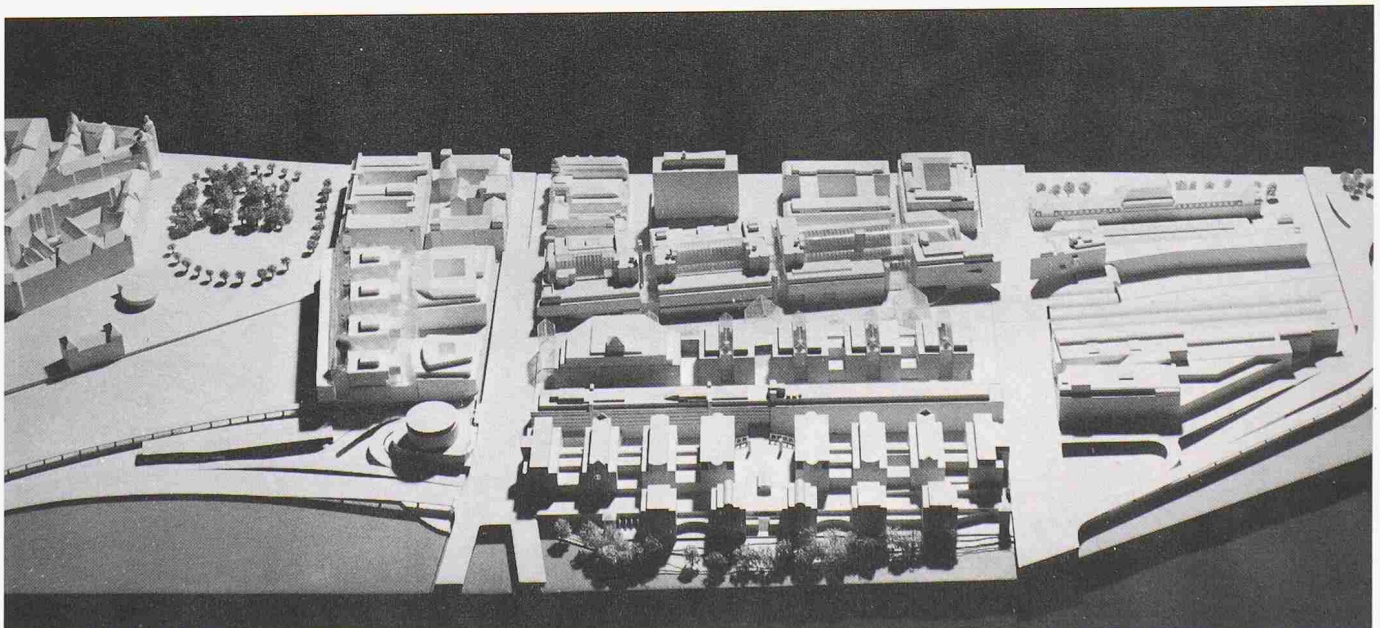
Eine der vier glasüberdeckten Hallen mit dem zentralen Lift

Das Projekt zur Überbauung des Geleiseareals

Das Stadtplanungsamt denkt an eine totale Geleiseüberbauung zwischen Klarabergsgatan und Norra Bantorget. Dort ist ein Projekt mit verschiedenen Grosshotels, Bürohochhäusern und, im Westen, ausserhalb der Bahngeleise, einer grosszügigen Wohnsiedlung entstanden.

Grund zu dieser Planung ist der Mangel an Büroflächen in der zentralen Stadt. Man rechnet bis zum Jahre 2000 mit einem Neubedarf von 260 000 Büroarbeitsplätzen. Eine öffentliche, in Zeitungen, Zeitschriften und Versammlungen geäusserte Kritik wendet sich gegen die Kumulierung von Büro- und Geschäftshäusern hier im Stadtzentrum. Das würde die Entwicklung zur Monofunktion des Stadtzentrums noch weiter vergrössern. Die Gegner dieses Projekts wünschen «Klara-West», wie das Projekt heisst, als ein Kulturzentrum mit Parkanlagen, Theatern, Konzert- und Kongresshallen. Mit grosser Aufmachung wirbt das Stadtplanungsamt für seine Ideen. Broschüren werden gedruckt und verteilt. Die verschiedenen Meinungen prallen hart aufeinander, wie bei uns in Zürich bei der Diskussion um die Gestaltung der Bahnhofüberbauung HB Südwest.

Adresse des Verfassers: Prof. Ernst Zietzschmann, Weinmannsgasse 84, 8700 Küsnacht.



Modell der geplanten Totalüberbauung. Im Vordergrund Wohnquartiere, in der Mitte der Längstrakt der Staatsbahn-Verwaltung, Bürohäuser, Cityterminal, links Hotels und Bürohäuser, rechts alter Bahnhof, neue Post, Pendelzugbahnhof und alter Bahnhof, links Kungsgatan, rechts Klarabergsgatan