

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 48

Artikel: Schwedische Architektur der Gegenwart
Autor: Ostertag, Fritz / Ostertag, Ruth
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-62026>

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: 27.04.2025

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

Schwedische Architektur der Gegenwart

DK 72

Von Arch. Fritz und Ruth Ostertag, Stockholm

Beim Versuch, von der schwedischen Architektur der Gegenwart ein Bild zu vermitteln, ist es wichtig, nicht nur von der rein formalen und funktionellen Gestaltung der einzelnen Bauten auszugehen, sondern auch die wirtschaftlichen und politischen Faktoren zu berücksichtigen. Denn von dieser Seite her kamen die Impulse, die ihre Entwicklung in den letzten Jahrzehnten in entscheidendem Masse bestimmten und die bereits zu etlichen bemerkenswerten Erfolgen geführt haben.

Zunahme der Bevölkerung, rapides Anwachsen der guten Einkommen und hohen Komfort versprechenden Städte, Motorisierung... dies sind die Probleme, die in Schweden gleich akut sind wie überall. Schon seit ungefähr 20 Jahren hat man hier an ihrer Lösung gearbeitet, vorerst auf dem Papier, in Diskussionen in Fachkreisen und in der Presse, dann aber ist man unter dem Druck der Verhältnisse zur schrittweisen Verwirklichung der erarbeiteten Grundsätze und Ideen gegangen. Es ist schon manch gutes Ergebnis erzielt worden, und als eines der grössten darf wohl die Tatsache gelten, dass sich die schwedischen Architekten zu einer grosszügigen, neue Wege zeigenden Planung bekennen, die dem Lande zum Segen gereicht und der heutigen Zeit alle Ehre macht. Die persönlichen Mätzchen und «Stile» an einem Bauobjekt werden zurückgestellt hinter dessen Eingliederung in einen differenzierten, wohl funktionierenden Organismus, in eine Gemeinschaft.

Satellitenstädte

Allgemeines

Wenn wir den schwedischen Wohnungsbau und besonders denjenigen Stockholms näher betrachten, so deshalb, weil sich hier die Planung am eindrucklichsten manifestiert. Das heutige Stockholm ist eigentlich ein Konglomerat von verschiedenen Städten. Der planlosen Expansion der durch die Jahrhunderte gewachsenen Städte, die ihnen ihren Charakter genommen hätte, ist klipp und klar eine Grenze gesetzt worden. «Die jahrringmässig wachsende Stadt ist eine Utopie, d. h. sie wird den heutigen Forderungen nicht gerecht», ist die Ansicht von Stadtplanarchitekt Sven Markelius, und beim Herumgehen in den neuen Satellitenstädten, in Blackeberg, Arsta, Vällingby hat man tatsächlich das Gefühl, dass hier einige Jahrringe übersprungen worden sind. Es ist für uns junge Schweizer stets ein eher beklemmendes Gefühl, denn wir sehen hier in Wirklichkeit ausgeführt, wofür wir stets, aber vorderhand immer vergebens, kämpfen, so dass wir uns in der Schweiz mit der blossen Vorstellung begnügen müssen.

Planung und Bau

Welches sind die Richtlinien für die Schaffung solcher Satelliten-Städte? Da ist einmal die Tatsache, dass eine Einheit der Projektie-



Bild 1. Satellitenstadt Vällingby; gemischte Bauweise



Bild 2. Aus Vällingby



Bild 3. Miethäuser von Arch. P. Hedquist in Vällingby



Bild 4. Aus Vällingby (Stockholm)



Bild 5. Einfahrt der Bahn in den Tunnel unter dem Zentrum von Vällingby. Hochhäuser von Arch. H. Klemming

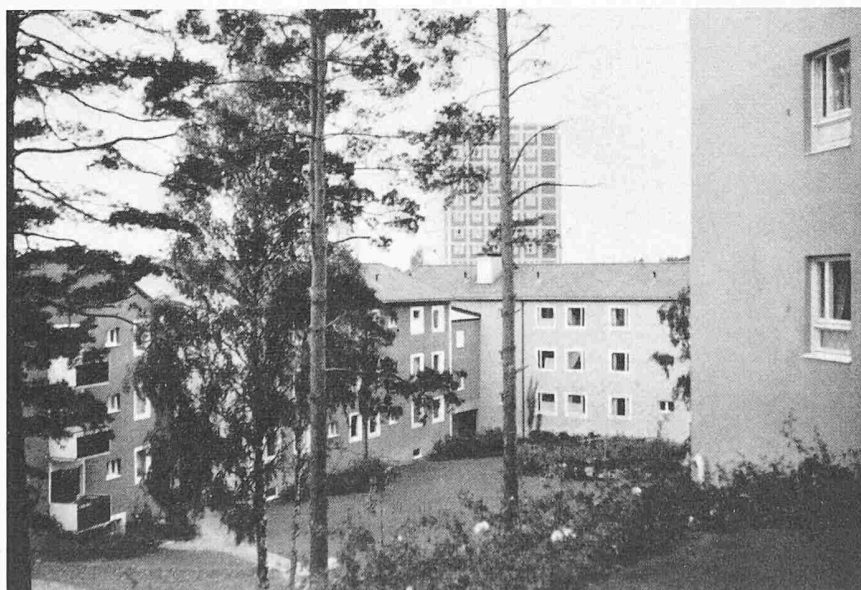


Bild 6. Gemischte Bauweise in Vällingby

rung des Besitzes und der Verwaltung, samt der Möglichkeit, an kollektiven Einrichtungen mehrerer Wohnungseinheiten Anteil zu haben, eine vielversprechende Voraussetzung zu guten und billigen Wohnungen ist. Je grösser eine solche Einheit wird, desto rationeller kann gebaut und können die Bauten unterhalten werden, und desto mehr hat schliesslich der Mieter davon. Daher kommt es, dass die Anzahl Wohnungen in einem Siedlungsprojekt immer grösser geworden ist und nun an manchen Orten um die 2000 liegt. Mehrere solche Einheiten zusammen genommen bilden eine Satellitenstadt. Wenn mit solch ungeheuer grossen Einheiten operiert wird, ist auf der einen Seite das Bedürfnis nach einer allumfassenden Planung dringend notwendig, auf der andern Seite aber ist ihr Erfolg zum vornherein schon gesichert. Die Planung ist Sache der staatlichen Instanzen; sie arbeiten einen Stadtplan, eine prinzipielle städtebauliche Situation aus, die die Eigenarten des Landes wie Klima, Gelände, Lebensgewohnheiten und Tradition möglichst weitgehend respektieren soll. Diese Stadtpläne, verbindlich erklärt, dienen den Architekten, die für die Ausführung einer jener Einheiten auserwählt worden sind, als Wegleitung. Man gewinnt den Eindruck, dass an der Spitze dieser staatlichen Instanzen kräftige, begnadete Persönlichkeiten stehen, die ihrer gewaltigen, verantwortungsvollen Aufgabe gewachsen sind.

Die gemischte Bauweise hat sich in den Stadtplänen mehr und mehr durchgesetzt und gilt heute als normal. Kinderreiche Familien leben in niedrigen, höchstens dreistöckigen Häusern. Die nächste Stufe beginnt bei sechs Stöcken, da sich der von vierstöckigen Häusern an vorgeschriebene Lift erst hier nicht mehr nachteilig auf die Mietzinse auswirkt. Die Höhe der Hochhäuser ist nicht fixiert, muss sich also nicht nach der Länge der grössten Feuerwehrleiter richten. Sie weisen meistens Ein- und Zwei-Zimmerwohnungen auf und werden heute mehr als früher als willkommene Dominanten zu der niedrigen Bebauung, in der Mehrzahl in der Nähe der Zentren, situiert. Das Bestreben ist da, möglichst viele Wohnungen gegen weite, lichte Höfe zu orientieren, in denen die urwüchsige, wilde schwedische Natur, apere Granitfelsen zwischen lichten Föhrenwäldern, noch unverdorben erhalten ist, was einer solchen Stadt immer wieder neue, überraschende Aspekte verleiht. Diese Höfe mit ihren verlockend ausgestatteten Spielplätzen und den erfrischenden Bassins sind vor allem die Tummelplätze der Kinder.

Zweifelloos haben diese Städte nebst allen Vorteilen auch ihre Schattenseiten. Zwar schätzt man all die kollektiven Einrichtungen wie Einkaufszentren, Schulen, Kindergärten, Freizeitlokale, Bibliotheken, Laientheater, Versammlungssäle, Kinos usw., die alle auch zu einer Stadt gehören, aber die grosse Distanz von der Wohnung zum Arbeitsplatz (im Durchschnitt 8–10 km) wird als lästig empfunden. Wohl hat man durch die Schaffung moderner, leistungsfähiger Strassen und durch den ungeheuer kostspieligen Bau von Tunnelbahnen die Reisezeit von der Wohnung zum Arbeitsplatz auf

ein Minimum reduzieren können; doch eine zufriedenstellende Lösung wird wohl erst durch die Errichtung von Arbeitsplätzen in den Satellitenstädten selbst herbeigeführt. Es gibt schon etliche rühmliche Versuche in dieser Hinsicht, Midsommarkransen, dessen Bewohner fast alle für die grosse Telephonfabrik L. M. Ericsson arbeiten, dann aber aus jüngster Zeit Vällingby, das bereits für 2500 Menschen Arbeitsplätze bietet, teils in Schulen, teils in den Läden, teils in den Bürohäusern, aber auch in der Industrie, die mit allen Mitteln hierher gelockt wird. Beim Vollausbau von Vällingby wird damit gerechnet, dass in der Stadt selbst für ungefähr die Hälfte der Bewohner Arbeit vorhanden sein wird. Mit diesem Ziel wurde das Zentrum zu einem Grosszentrum ausgebaut, das nicht nur der Stadt selbst, sondern allen umliegenden, neuen Siedlungen und auch den älteren Villenquartieren dienen soll und im Einzugsgebiet von nicht weniger als 80 000 Menschen liegt, dies jedoch stets bei Wahrung der kleinen Zentren in den verschiedenen angeschlossenen Quartieren. Es wurde dadurch ermöglicht, eine grosszügige Cityplanung neben der Stadtplanung durchzuführen, die neben den Arbeitsstellen auch verschiedene grosse Warenhäuser, Läden aller Kategorien usw. zum Inhalt hat, um der Hausfrau eine ebenso grosse Auswahl zu gewährleisten wie in der «Stadt».

Wirtschaftliche und politische Grundlagen

Wie ist nun die Errichtung solcher Städte überhaupt möglich geworden? Dadurch, dass die öffentliche Hand sich frühzeitig für die moderne Planung interessiert hat und tatkräftig mitmacht. Sie hat dabei stets das Ziel vor Augen, ihren Schützlingen möglichst billige Wohnungen zu verschaffen, Mietzinse aufzustellen, die auf einer normalen, festen Grundlage ruhen und keine Spitzenrisiken einschliessen, mit andern Worten, dass der Liegenschaftswert nicht steigt nur wegen Ueberschuss an Mieten. Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich die öffentliche Hand vorerst in den Besitz all jenes Landes gesetzt, worauf ein Bauen in grossem Massstab in Frage kommen kann. Im Jahre 1904 hat sie die ersten Erwerbungen getätigt und ist nun in Besitz von 18 000 ha Land, 70 % des gesamten Stadtgebietes, wobei allerdings zu bemerken ist, dass die noch völlig unbebauten Landreserven in den Umgebungen der Städte Schwedens ungeheure sind. Dieses staatlich erworbene Land wird verteilt: 1. unter kommunale und gemeinnützige, 2. unter genossenschaftlich organisierte und 3. unter private Unternehmungen. Der Pachtvertrag läuft während 60 Jahren, womit dannzumal einer neuen Planung unter vielleicht ganz anderen Verhältnissen als den heutigen, neue Möglichkeiten offen gelassen werden. Obige drei Gruppen sind es auch, die die Bauten finanzieren, wobei ihnen aber der Staat mit Subventionen kräftig unter die Arme greift. Jeder Bauherr, eine natürliche wie eine juristische Person, kann von den Hypothekarinstituten (Banken, Versicherungsgesellschaften) Kredite bis zu 70 % der Herstellungskosten erhalten. Die staatliche Hilfe besteht nun darin, dass der Staat diese Kredite aufrundet, und zwar



Bild 7. Ladenstrasse in Vällingby



Bild 8. Im Zentrum von Vällingby

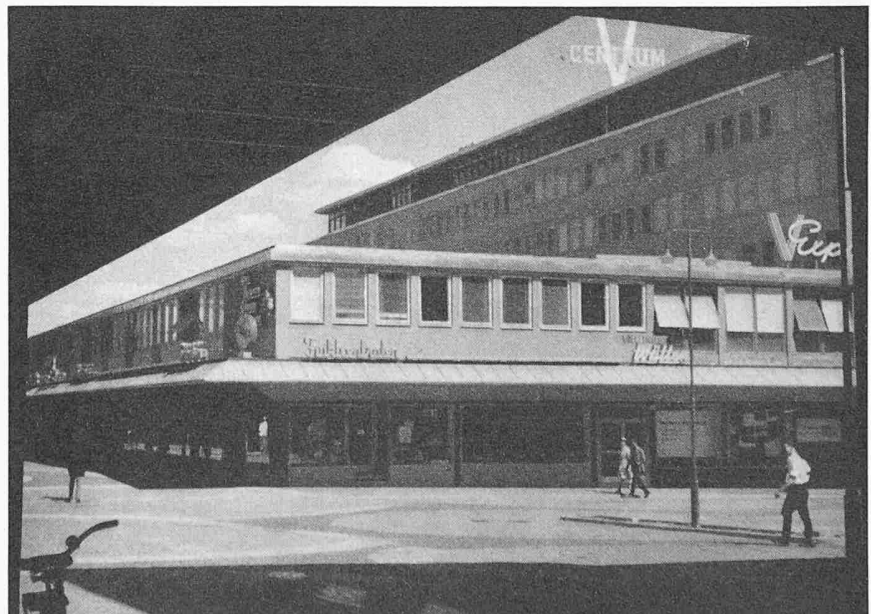


Bild 9. Aus der Satellitenstadt Vällingby (Stockholm)



Bild 10. Nahaufnahme des Modells Bild 11

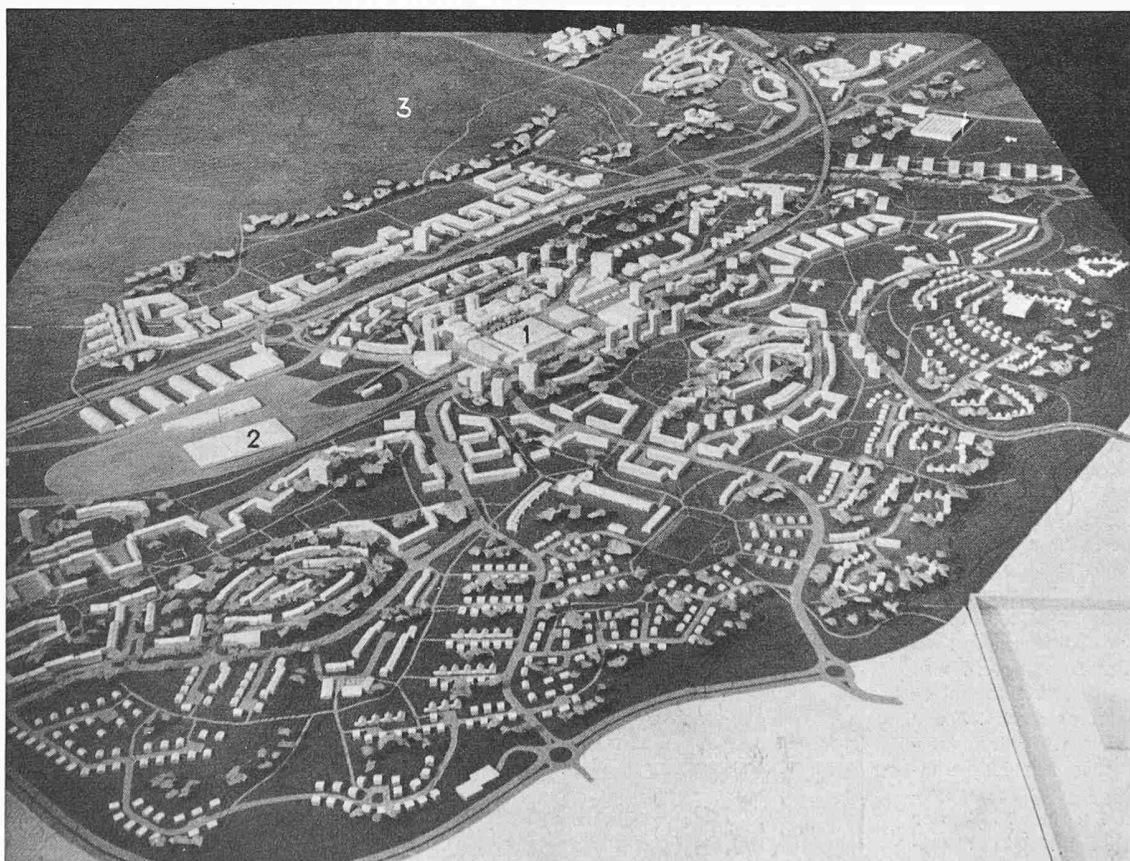


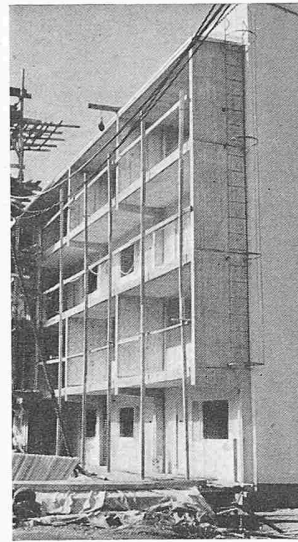
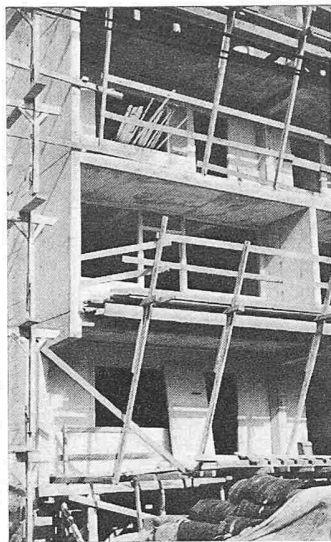
Bild 11. Modell der Satellitenstadt Vällingby bei Stockholm. 1 Zentrum, 2 Industrie, 3 Freifläche (Wald)

im ersten Falle bis 100 %, im zweiten Falle bis zu 95 % und im dritten Falle bis zu 85 %. Die Möglichkeiten eines Wohnungsbaues in grossen Einheiten auszunützen ist jedoch mehr und mehr das Privileg der ersten beiden Gruppen geworden, der gemeinnützigen kommunalen und der genossenschaftlich organisierten Unternehmungen (HSB, Rikshyggen usw.), die 50 % der gesamten Wohnungsproduktion bestreiten. Das Spiel gegen solche Mammutoorganisationen aufzunehmen, ist für die Spekulation zu einem grossen Wagnis geworden, und abgesehen davon, dass sie den staatlichen Boden nicht bekommt, werden die Investierungsgelder sehr hoch besteuert, so dass sie je länger je mehr ein eher kümmerliches Dasein fristet. Dies steht im krassen Gegensatz zur Schweiz, wo die Spekulation eine bedeutende, wenn nicht bestimmende Stellung einnimmt und allzu oft eine grosszügige Planung im Sande verlaufen lässt. In Schweden ist es der Staat, der hinter der Vereinheitlichung der Planung, des Besitzes und der Verwaltung steht, und als Voraussetzung seiner durchgreifenden Einwirkung muss er auch eine Regierung haben, die gelegentlich vor diktatorischen Massnahmen nicht zurückschreckt. Das Land wird schon seit etlichen Jahrzehnten von einer sozialistischen Regierung geführt, die gerade für die architektonische Entwicklung in Schweden von entscheidender Bedeutung war und immer noch ist, nicht zuletzt wegen der ungeheuren finanziellen Mittel, die ihr aus den hohen Steuereinnahmen zur Verfügung stehen. Wenigstens diese Anerkennung muss man ihr einräumen, obschon ein Schweizer oft nicht zusehen könnte, wenn sein Staat mit den Steuergeldern so umgehen würde, wie es hier nur zu oft vorkommt.

Rationalisierung der Bautechnik

Neben diesen finanziellen und politischen Aspekten spielt beim Bau der neuen Satellitenstädte auch die Rationalisierung der Baumethoden eine wesentliche Rolle. Abgesehen von den Vereinfachungen, die eine allumfassende, wohlfundierte Planung mit sich bringt, wie rationelle Strassenführung, vereinfachtes Leitungsnetz, Heizungszentralen, Waschzentralen usw., werden an den Bauten selbst immer neue Wege versucht. Ohne auf sensationelle Details näher einzutreten, möchten wir nur hinweisen auf die vernünftige Rationalisierung, wie sie hier in Schweden im grossen wie im kleinen betrieben wird, darauf nämlich, dass darunter die Architektur keineswegs leidet, dass sie trotzdem lebendig bleiben kann, ja dass ihr dadurch neue, unbetretene Wege bereitet werden. Es ist bemerkenswert, welch grossen Raum die vorfabrizierten Bauelemente eingenommen haben, die anzuwenden bereits keine rühmliche Tat, sondern zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Da ist vor allem der Schaumbeton¹⁾ zu nennen, der dem Backstein den Rang abgelassen hat, da er in viel grösseren Blöcken und in grösseren Mengen hergestellt werden kann. Dieses Material ist sehr hoch entwickelt worden und findet neben den tragenden und gleichzeitig isolierenden Mauerblöcken auch als armierte Deckenbalken, Fensterstürze usw. Verwendung. Das Giessen von Beton an Ort und Stelle kommt immer mehr aus der Mode, da es den Baufortschritt verzögert; es wird nurmehr angewendet, wenn es absolut not-

¹⁾ Vgl. SBZ 1952, Nr. 11, S. 155 (G. A. Rychner)



Bilder 13 und 14. Bauen mit vorfabrizierten Elementen in Vällingby

wendig ist. Die Bauschreinerei ist weitgehend standardisiert worden, jedoch nur die Details, nicht die Einheiten, wodurch das Spiel mit den Proportionen gewahrt bleibt. So kann ein Mietshaus einen tadellosen, frischen Eindruck erwecken, und die Katalognummern von Fenstern und Türen sind nicht schon von weitem ablesbar. Wie sich all diese Experimente in der Zukunft bewähren werden, wird sich erst noch zeigen. Um Erfahrungen zu sammeln, sind die Städte noch zu jung. Eine erste Zerzeissprobe haben sie jedoch bereits überstanden, die nämlich, die Bauzeit gewaltig zu reduzieren. Um nur ein Beispiel zu nennen: Vällingby wurde in fünf Jahren (1950 bis 1955) aus dem Nichts zu einer Stadt mit 17 000 Einwohnern und 2500 Arbeitsstätten gebaut. Darin inbegriffen sind Grosszentrum, Herbeiführung der Tunnelbahn und der Strassen, grosser Tunnelbahnhof usw. Sie soll laut Stadtplan weiter ausgebaut werden bis zu 33 000 Einwohnern. Schluss folgt

Die «Rheinau-Initiative II»

DK 621.29:35.078.6

Die Volksinitiative zur Erweiterung der Volksrechte bei der Erteilung von Wasserrechtskonzessionen durch den Bund, die da und dort als Rheinauinitiative II bezeichnet wird, ist mit 59 333 gültigen Unterschriften am 23. Februar 1953 vom «Ueberparteilichen Komitee zum Schutze der Stromlandschaft Rheinfälle Rheinau» der Bundeskanzlei eingereicht und vom Bundesrat als zustandegekommen erklärt worden. Dieser empfiehlt in seinem Bericht vom 4. Oktober 1955, sie Volk und Ständen zur Abstimmung zu unterbreiten und beantragt zugleich ihre Verwerfung. Bereits am 17. Oktober hat die nationalrätliche Kommission den Antrag des Bundesrates auf Ablehnung mit 16 gegen 3 Stimmen gutgeheissen. Der genannte Bericht ist im Bundesblatt vom 13. Oktober 1955 erschienen. Wir fassen ihn wie folgt zusammen:

Das Begehren hat folgenden Wortlaut:

Die unterzeichneten stimmberechtigten Schweizerbürger verlangen auf dem Wege der Volksinitiative, dass der Artikel 89 der Bundesverfassung wie folgt ergänzt werden soll: Die vom Bunde zu erteilenden Wasserrechtskonzessionen (Art. 24bis, Abs. 4) bedürfen der Zustimmung beider Räte und sollen dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt werden, wenn es von 30 000 stimmberechtigten Schweizerbürgern oder acht Kantonen verlangt wird.

Übergangsbestimmung: Artikel 89, neuer Absatz, findet Anwendung auf alle vom Bund zu erteilenden Wasserrechtskonzessionen, welche am 1. September 1952 noch nicht erteilt sind.

Die Initianten haben einigen persönlich genannten Unterzeichnern die Befugnis eingeräumt, die Initiative «zugunsten eines Gegenvorschlages der Bundesversammlung oder vorbehaltlos zurückzuziehen».

Zunächst ist daran zu erinnern, dass diese Initiative die gleiche äussere Veranlassung hat wie die am 5. Dezember



Bild 12. Fussgängerunterführung unter einer Fahrstrasse in Vällingby