

Hammarby sjöstad

Vom Hafensreal zum Stadtquartier



Blick auf Stockholm von Südosten. Im Vordergrund die „Seestadt Hammarby“ mit der Landzunge „Sickla“ und dem Sickla-Kai, dahinter Södermalm und, im Hintergrund, die Altstadtinsel. Zur Fertigstellung im Jahr 2015 sollen in Hammarby sjöstad 30.000 Menschen wohnen und arbeiten. Am bisherigen Ausbaustand waren zehn Entwicklungsgesellschaften beteiligt. Drei Viertel der Wohnungen sind Eigentumswohnungen, ein Viertel ist vermietet. Projektleitender Architekt beim Stockholmer Stadtplanungsamt ist Jan Inghe.

In den Jahren zwischen 1918 und 1920 wurde „der Stöpsel aus dem Hammarby-See gezogen“. Damals begannen die Arbeiten zum Bau der Wasserstraße Hammarbyleden, die den Mälarsee mit der Ostsee verbindet. Das Ansehen dieses mächtigen Bauprojekts, das außer Kanälen, Schleusen und Kais auch den Bau der großen Årstabrücke beinhaltete, wurde durch die ungefähr gleichzeitige Öffnung des noch größeren Södertäljekanals geschmälert. Der Hafen von Hammarby wurde deshalb nie so bedeutend wie erhofft. Die großen steinernen Kais auf der nördlichen Seite wurden als Kohlenlagerplatz genutzt, im Süden wuchs eine Barackenstadt mit kleinen Werkstätten empor. Das nördliche Gebiet um den Hafen Norra Hammarbyhamn wurde schon 1980–83 an der Stelle des alten Hafensmagazins mit Wohnhäusern bebaut, aber ringsum waren noch vereinzelt Firmen ansässig. Diese zu entfernen, kostete Zeit und Geld. Ein noch größeres Hindernis für die Neubebauung wurde die Immobilienkrise 1991. Als die Projekte, die „überwintert“ hatten, dann endlich in Gang kamen, geschah dies unter teilweise anderen Vorzeichen. Der Wegfall der Wohnungsbausubventionen brachte exklusivere Häuser hervor, weil der Preis der Wohnungen jetzt einen erheblich größeren Teil der Baukosten abdecken musste. Die Preise waren höher als je zuvor. Die ersten Eigentumswohnungen von 1983 kosteten ungefähr 8000 Schwedische Kronen pro Quadratmeter in den guten Lagen, umgerechnet knapp 900 Euro. In dem Teil, der 1998 verkauft wurde, war der Preis auf umgerechnet rund 1200 Euro

gestiegen, in den Teilen, die vier Jahre später zur Wohnmesse „BoStad 02“ fertig gestellt waren, lag der Preis zwischen umgerechnet 2700 und 3500 Euro. Zu der Zeit hatte die Stadt für den Grund und Boden bereits bezahlt, existierende Betriebe herausgekauft und das Erdreich für umgerechnet 16.500 Euro pro Wohnung saniert. Dies sind zwei wichtige Ursachen für den unterschiedlichen Charakter der Neubauten in der Seestadt Hammarby.

Im Unterschied zu London, Hamburg oder Göteborg besitzen die Uferzonen von Stockholm wenig Industrieareale mit erhaltenswerter Bausubstanz. Einzige Ausnahme ist der Kooperative Verband, „Kooperativa Förbundet“, mit Kvarnholmen in Nacka und der Fabrik Luma in Hammarby. Die Luma-Fabrik liegt an der Stelle jenes 1945 abgerissenen Anwesens, dem das gesamte Gebiet seinen Namen verdankt. Trotz einiger Veränderungen seit der Bauzeit 1929/30 dominiert die ausgreifende Fabrikanlage, in der heute ein Teil des Stockholmer Stadtbausamts untergebracht ist, noch immer ihre Umgebung. Mit der Ambition, das Stadtzentrum zu erweitern und gleichzeitig die Natur zu bewahren, hat man versucht, das Beste aus den zwei Gegensätzen herauszuholen. Ein städtisches Quartier im Grünen, ist das möglich?

In mancher Hinsicht ist das Vorhaben geglückt. In Hammarby sjöstad kann man in einer Umgebung wohnen, an deren Qualität kaum ein anderes Neubaugebiet in Europa herankommt: Mit der Straßenbahn gelangt man schnell ins Stadtzentrum, dank der weitgehend unterir-

Für den Umgang mit Architekten und Projektentwicklern hat das Stockholmer Stadtbauamt das „Stockholmer Modell“ entwickelt. In gemeinsamen, oft langwierigen Verhandlungen werden den Investoren Qualitätsstandards abgerungen, werden mit den Architekten Materialien, Farbtöne und gestalterische Details diskutiert. Im Gegenzug verpflichtet sich die Stadt zu einer sorgfältigen Detaillierung und Materialisierung des öffentlichen Raums.

Links und unten Wasser- und Straßenseite der Bebauung am Sickla Kai, rechts die Hauptstraße Lugnés allé mit der Straßenbahntrasse und einem Wohn- und Geschäftshaus vom Göteborger Architekten Peter Erséus





Das Interesse des Stadtbauamts an einer qualitativollen Gestaltung des öffentlichen Raums schließt Verkehrsbauwerke ein: Brücken (wie die für die Lugnés allé über den Kanal), Straßenleuchten, die Strommasten der Tram und selbst noch die Tunnelmünder der unterirdisch geführten Autobahnabschnitte.

Fotos: Stadsbyggnadskontor, Stockholm

disch geführten neuen Ringautobahn ist es möglich, den dichten innerstädtischen Verkehr zu umgehen, die Fähre bringt einen schnell auf die sonnige Uferpromenade gegenüber, und die Natur ist quasi „um die Ecke“. Im Takt mit dem Ausbau des Gebiets und dem Wachstum seiner Einwohnerzahl verbessert sich auch die ökonomische Basis für Geschäfte und andere Dienstleistungen, die für eine städtische Wohnqualität unabdingbar sind. Das ist entscheidend dafür, dass das Gebiet wie geplant als „Stadt“ funktioniert.

Gleichzeitig haben die Ambitionen, das Beste aus dem Gegensatzpaar Stadt/Vorstadt herauszuholen, unausweichlich zu einem Problem geführt. In Hammarby sjöstad existiert eine Spannung zwischen den reichen Formen, Typen und Funktionen der Stadt und der ruhigen Einfachheit eines Wohngebiets. In der Stadt, die ja zu allererst ein öffentlicher Raum ist, braucht es notwendigerweise eine deutliche Grenze zum Privaten, braucht es eher geschlossene Fassaden, um die Wohnungen vom Lärm abzuschirmen. Die großen Glasflächen für die Wohnungen und die halböffentlichen Höfe stehen dem entgegen. Einerseits fehlt die Anonymität des großstädtischen Lebens, andererseits mangelt es an Privatheit. Es scheint, als hätte die Sorge, das Gebiet würde nicht ausreichend urban, dazu geführt, jede Form des menschlichen Lebens mit öffentlichem Anspruch zu belegen. In den Anfängen der modernen Architektur wuchsen überall in Europa Wohngebiete an der Grenze zu den historischen Zentren: die Hufeisensiedlung in Berlin,

die Römerstadt in Frankfurt/Main oder Kiefhoek in Rotterdam, um nur drei Beispiele zu nennen. Diese Siedlungen entsprechen in mancher Hinsicht dem Programm der Seestadt Hammarby, doch gingen ihre Architekten von umgekehrten Voraussetzungen aus. Diese Gebiete waren zwar im Kontrast zur traditionellen Stadt gestaltet, aber nicht räumlich aufgelöst. Die Seestadt ist dagegen als Reaktion auf die Vorstadt in räumlicher Offenheit angelegt worden, statt dem zugrunde liegenden städtebaulichen Raster mit einer gewissen Geschlossenheit entgegenzukommen. Der Seestadt fehlt Ruhe, jene Ruhe, die sich aus kleinen Einheiten, klar begrenzten Raumzonen und einer gewissen formalen Enthaltsamkeit speist. Die Teile der Sickla-Landzunge und des Sickla-Kais, die zur „BoStad 02“ fertig gestellt wurden, stellen im schwedischen Wohnungsbau den bisherigen Höhepunkt der „Glasmode“ dar. In Wohnungen mit großen Glasflächen zu leben war seit den zwanziger Jahren ein Traum der Architekten, im nordischen Klima aber eigentlich nicht erreichbar – bis jetzt. Große Glasflächen ermöglichen Transparenz und Großzügigkeit im Inneren. Doch mit nach Süden ausgerichteten Fenstern wird die Sommerwärme schnell zum Problem. Im Sommer 2002 waren einige Wohnungen mit Raumtemperaturen von über 40°C fast unbewohnbar. Im Winter hingegen wirken die Glasflächen wie große, schwarze, kalte Wände im Raum und verwandeln die Wohnung in eine Bühne.

Aus dem Schwedischen: Barbara M. Karlson