

## Das Mögliche, das Notwendige und das Unvoraussagbare

Die stadtformenden Kräfte Stockholms

Die Stadtform Stockholms

Das Herz von Stockholm wurde nicht im Zweiten Weltkrieg zerstört – wir Schweden haben unserem Kulturerbe ganz und gar eigenhändig das Leben genommen. Das 1625–1650 angelegte Stadtgebiet, das das Kultur-, Medien- und Hotelviertel des modernen Stockholm bildete, ist nach 1952 fast vollständig dem neuen Zentrum zum Opfer gefallen. Dieser Abrisseifer hatte soziale wie kommerzielle Vorzeichen. Die schwedischen Stadtkerne mit ihren „unmodernen“ Wohnungen gaben ein schlechtes Bild ab, als der Wohlstand in der Nachkriegszeit zunahm. Die sozialdemokratischen Gemeinden sahen nun die Möglichkeit, ein für alle Mal „reinen Tisch“ zu machen.

Im Stadtgebiet Nedre Norrmalm, zwischen der Kungsgatan und Stockholms Ström, verschwand der größte Teil der Bebauung; der Abriss umfasste eine Fläche von zirka dreißig Hektar. Es erschien wichtiger, die größeren Firmensitze des Landes an einer Stelle zu konzentrieren, als das dichte und gemischte Milieu, das sich hier nach und nach herausgebildet hatte, zu bewahren. Die Strukturumwandlung zur „Hötorgscity“ führte nicht nur zu geringeren, aber größeren Einheiten, sondern auch zu einer von sich selbst entfremdeten Stadt.

Während der Postmoderne der siebziger und achtziger Jahre prägte das Trauma der großen Stadtumwandlung die schwedische Architektur. Das Wissen um die verlorene Qualität, den gewissermaßen zu Staub gewordenen Wert, konnte mit Hilfe einer akribischen Bestandsaufnahme gewonnen werden. „Antiquarische“ Maßnahmen und Bestrebungen „infizierten“ Neubaupläne, und so entwickelten sich Normen für den Weiterbau der Stadt.

Das deutlichste und kompetenteste Dokument in diesem Zusammenhang war die Bauverordnung der Stadt Stockholm, die vom Stadtrat 1999 angenommen wurde. Die verschiedenen Formen der Stadt – zum Beispiel die Satellitenstadt, das Villenviertel, die sogenannte Schmalbauweise in den Vorstädten der dreißiger und vierziger Jahre etc. – wurden hier mit der Absicht definiert, den vorhandenen Charakter als Ausgangspunkt für eine Neugestaltung zu nehmen.

Für die Generation, die die Abrisse miterlebt und sich damals dagegen gewehrt hat, ist diese Einstellung zum Synonym für den Begriff „gute Baukultur“ geworden. Die jüngere Generation empfindet nicht das gleiche Vermächtnis. Das Trauma der Abrisse ist nicht ihres. Geschehen ist geschehen, und es gilt nun, sich damit abzufinden. Die neue City, die mittlerweile selbst nach Umbauten verlangt, wird zu einem ebenso gültigen Vorbild wie die Stadt, die nicht mehr existiert. Ein wichtiger Unterschied etwa zu der Debatte um die „kritische Rekonstruktion“ Berlins ist jedoch, dass die einzigartigen natürlichen Voraussetzungen und der reiche Architekturschatz Stockholms immer noch das Bild der Innenstadt dominieren und so die Möglichkeiten begrenzt sind, neue und herausfordernde Architektur zu schaffen. Es existieren nur wenige Brachen, die der Bebauung harren, und deren Kontext macht sich immer stark geltend. Hier gibt es vergleichsweise wenige zentrale Hafen- und Industriegebiete, die auf eine Erneuerung warten. Mit Ausnahme der großen Umwandlung von Nedre Norrmalm finden wir das Äußere der Stockholmer Innenstadt ungefähr so wie vor achtzig Jahren vor. Dass eine beschleunigte „Gentrification“ den Inhalt der Hülle längst verändert hat, ist eine andere Sache.

Dass sich das Stadtbild als Ganzes und die Schönheit der Landschaft dem Radikalismus in den Weg stellen, entspricht im Grunde dem gesunden Selbsterhaltungstrieb dieser Stadt. Gleichzeitig gibt es sowohl aus der Politik als auch aus der Wirtschaft starke Signale, Stockholm zunehmend als moderne Metropole mit avancierter Architektur zu etablieren. Seit den großen Museumsprojekten – das Wasa Museum von Månsson-Dahlbäck (1990) und das Moderna Museet/Architekturmuseum von Rafael Moneo (1998) – hat die Innenstadt keine aufsehenerregende Neubauten anzubieten. In der wachsenden Hauptstadt überdeckt der Bedarf an neuen Wohnungen alles, und aus Mangel an anderem hat der Wohnungsbau zum Teil spektakulärere Formen angenommen als erforderlichlich.

Mit seinem monumentalen Neohistorismus wurde das zum Jahrtausendwechsel fertige gestellte Wohngebiet am St. Eriksplan auf dem Gelände des dafür weitgehend abgerissenen Krankenhauses am stärksten diskutiert. Die Kritiker bewegten zwei Entscheidungen: zum

einen die unverhüllten formalen Anleihen am Stockholmer Erbe aus der Zeit um 1920, zum anderen die Geschlossenheit des Gebiets, die das Quartier von der umgebenden Stadt abschirmt (mehr dazu ab Seite 17). Auch die modernistische Hammarby sjöstad („Seestadt Hammarby“) wurde kritisiert, die Diskussion darum entzündete sich jedoch eher an der Exklusivität des Gebiets (s. Seite 14). Beide Gebiete hatten es ungewöhnlich leicht, sich im Bewusstsein der Stockholmer zu etablieren. Lediglich der Neubau einer großen Institution ist in den letzten Jahren hinzugekommen. Es handelt sich um den Sitz der Schwedischen Post in Solna. Er steht, von der Innenstadt aus sichtbar, in einem „Vakuum“ zwischen Eisenbahnschienen und der Autobahn. Das große Volumen, entworfen von der jungen Architektin Lise-Lott Söderlund aus dem Stockholmer Büro BSK Arkitekter, verkörpert eine Geltungssucht, die zweifelsohne im Sinne des Auftraggebers war, zugleich aber auch eine spektakuläre Vorführung der Architektengemeinschaft beinhaltet, dass sie in der Lage ist, eine bildartige, rationalistische Maschinenästhetik zu entwickeln. Während der Block mehr als Masse denn als Körper imponiert, verfügen die Fassaden über eine spielerische Eleganz, und das Interieur bietet ein paar schwindelerregende Blicke in die Tiefe des in den Berghang getriebenen „Superriegels“. Dass die Post es vorzieht, ihr Personal von verschiedenen, zum Teil zentral gelegenen Adressen in eine isolierte Lage an der Peripherie umzusetzen, hat in allererster Linie mit Einsparmaßnahmen zu tun.

In der City expandieren vor allem Hotels, Konferenzzentren und der Einzelhandel; alle drei Branchen sehen sich vorzugsweise von einer neomodernen Architektur angemessen repräsentiert. Doch einer ungehemmten „battle of styles“ steht ein starkes Stadtbauamt entgegen. Die Stockholmer Behörde kennzeichnet ein für schwedische Verhältnisse ungewöhnlich starkes Profil. In dem gleichen Maße, in dem die Gemeinden ihre Kompetenz in Sachen Stadtarchitektur überall im Land eingeschränkt und stattdessen Berater eingesetzt haben, hat Stockholm die Funktion des Amtes weiter entwickelt: von einer kritischen Beurteilung hin zur eigenständigen Gestaltung der Stadt. Die ästhetische Haltung wurde immer wieder kritisiert, ob sie sich eines klassischen Ausdrucks

bediente oder die Linien eher modern ausfielen. Aber die Angestellten agierten im Auftrag der Politik. Das ist kompliziert in einer Stadt, in der die kleinen Parteien nicht selten die Rolle des „Züngleins an der Waage“ spielen und in der Städtebau zum Spielball der Parteipolitik gemacht worden ist.

Ein Beispiel für die Unschlüssigkeit der Stadtbaupolitik spiegelt sich wider in der Diskussion um ein geplantes Hotel am Norra Bantorget, direkt nördlich des Stockholmer Hauptbahnhofs. Das Grundstück, das an einer Seite an den Bahndamm grenzt, ist für eine Bebauung mit einem Hotel mit 500 Zimmern vorgesehen, nebenan sollen etliche neue Wohn- und Geschäftshäuser entstehen. Diese sind in Hinblick auf ihren Maßstab und ihre Gestaltung an die vorhandene, vor rund hundert Jahren entstandene Architektur des Platzes angelehnt, während das von Gert Wingårdh geplante Hotel wie eine starre Scheibe anmutet. Die unverhüllt retrospektive Haltung der kleineren Gebäude stünde unvermittelt neben der modernistisch horizontal gegliederten Hotelfassade. Ohne den Entwurf im Detail beurteilen zu wollen, kann der sich bereits heute abzeichnende „Zusammenstoß“ nicht anders als grotesk genannt werden.

Die große Diskussion gilt jedoch dem Wohnungsmangel – ein zweischneidiges Schwert. Auf der einen gibt es das Problem weniger freier Mietwohnungen und hoher Preise für Wohneigentum, auf der anderen Seite gibt dieser Mangel Gelegenheit, fragmentarische Vororte baulich zu ergänzen und zusammenzufügen zu etwas, das man „Stadt“ nennen könnte. Die offizielle Linie ist, die Hegemonie des zentralen Stockholm zugunsten einer polyzentrischen Struktur, die den Großraum Stockholm als *eine* Wohn- und Arbeitsregion betrachtet, zu entwickeln. Die Nachbarstädte wie Västerås und Enköping bereiten sich auf eine Expansion vor, die in einzigartiger Weise Arbeitsplätze nicht mit einbezieht, sondern umgekehrt die alten Arbeitsplatzgebiete am Wasser als attraktive Wohngebiete verwertet, weniger als eine Stunde von der Hauptstadt entfernt.

Gegen das Leitbild einer dezentrierten Stadtregion stellt sich eine Gruppe von Architekten, die mit Hilfe von Ausstellungen und zuletzt mit dem Buch „Stockholm at Large“ eine Verdichtung der Metropole Stockholm propagiert. Der Zuzug nach Stockholm müsse für gesteigerte Dichte genutzt werden, nicht für eine zunehmende Ausdünnung. Die Argumentation geht von einem vorausgesagten Anstieg der Einwohnerzahl um 15.000 bis 20.000 Menschen pro Jahr aus. Der Wohnungsbau wird nicht einmal in die Nähe dieser Zahl kommen. Das Problem ist unter anderem ein hohes Kostenniveau, das den Wohnungsmarkt nur mäßig für neue, teure Wohnungen interessieren kann. Das Zentrum ist auf dem Weg, in einen Themenpark für Shopping und Café au lait in historischer Kulisse verwandelt zu werden, während man die Probleme in die Vororte verlagert. Mit der Parole „Stockholm at Large“ weisen die Architekten auf die Aufgabe hin, eine durch Expansion verdichtete Stadt zu schaffen. Das ist leichter gesagt als getan, und die Energie der Expansion selbst lässt sich ebenfalls diskutieren, was jedoch nicht den Bedarf schmälert an Ideen zur Zukunft Stockholms. Der Stadtkern ist für alle Beteiligten die heiß begehrte „harte Währung“, die sich in Touristen und damit in Hotel- und Konferenzanlagen umsetzen lässt oder mit Wohntürmen und schwimmenden Wohninseln auf dem Wasser kapitalisiert werden kann. Die Reaktion gegen die im Generalplan von 1952 festgeschriebene „U-Bahn-Stadt“ ist offensichtlich.

Die Wahrscheinlichkeit, dass die Innenstadt von Stockholm 2030 radikal anders aussehen wird als heute, ist nicht besonders groß. Beträchtliche soziale Wohnungsbauprogramme, die in wenigen Jahren die Gestalt ganzer Vororte verändern könnten, sind nicht abzusehen, da der Staat den Wohnungsbau nicht länger in der gleichen Weise finanziert wie früher. Eine wirklich große, strukturbildende Veränderung wäre der Bau einer oder gar mehrerer Autobahnen außerhalb der Stadt. Sie würden mit einem Schlag das Zentrum dezentralisieren. Im Gegensatz zu dem, was alle wünschen, würde das Auto damit eine größere Rolle in der Stadtentwicklung erhalten. Gleichwohl scheint es das wahrscheinlichste Szenario. Machiavelli beschreibt in seinem Kommentar zu den zehn ersten Büchern des römischen Historikers Titus Livius „Discorsi sopra la pri-

ma deca“ die Bedingungen, die damals wie heute die Bedingungen für die Menschen bestimmen; ein Triptychon, das die Kräfte darstellt, die auch das heutige Stockholm formen: *necessità*, das Notwendige, *fortuna*, das Unvoraussagbare, und *virtù*, das Mögliche. Das Gute und das Richtige, wie es einmal von den Experten des Städtebaus formuliert wurde, ist heute nicht mehr ausschlaggebend. Wenn die Macht der Behörden stattdessen davon handelt, mit dem Möglichen umzugehen, um so viel wie möglich des Notwendigen zu erreichen, wird die Stadt dennoch zu einem großen Teil vom Unvoraussagbaren geformt, das sich sowohl im Handeln der Unternehmer als auch der Politiker zeigt. Viele große Projekte liegen heute in den Händen Fortunas: ein mächtiges Kongresszentrum am Bahnhof, Verkehrswege westlich und östlich der Stadt, die Verlagerung von Hafengebieten in Richtung Lidin gö, Wohnungen zwischen Vorortenklaven. Einige dieser Projekte werden sicher verwirklicht werden – aber dass sie notwendig wären, ist nicht länger ein ausreichend starkes Argument.

Barbara M. Karlson

Aus dem Schwedischen: Barbara M. Karlson