

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 4 (1947)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Gespräch über New Town No. 1  
**Autor:** Trüdinger, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783805>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.01.2026

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



Abb. 1. Stevenage's Anschluss an das Bahn- und Autostrassennetz. Unten im Bild Welwyn. Landwirtschaftszonen verhindern das Zusammenwachsen mit den benachbarten Satellitenstädten.

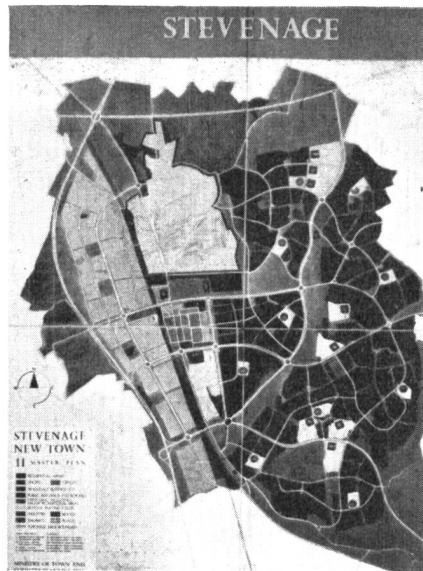


Abb. 2. Richt- und Zonenplan Stevenage, links Industrie, rechts Wohngebiet. Hellgraue Fläche in der oberen Hälfte: bestehende Ortschaft Stevenage. Darunter künftiges Stadtzentrum.

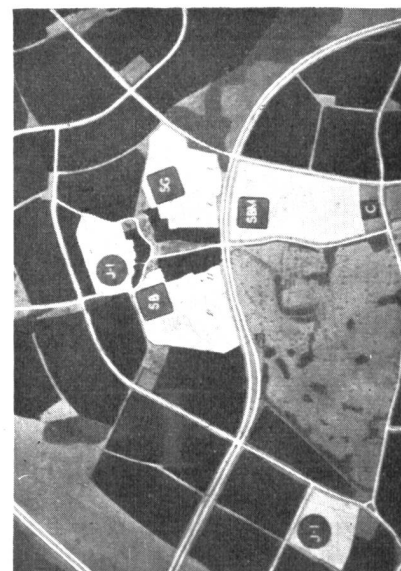


Abb. 3. Detail aus Abb. 2. Helle Flächen: Spielflächen der Schulen. Graue Flächen: Erholungsgebiet. Dunkle Flächen: Wohngebiet (innerhalb der Schulzone bestehender Ortsteil).

P. Trüdinger

## Gespräch über New Town No. 1

Ich muss gestehen, meine Vorstellung von einem Ministerium hat es auf den Kopf gestellt, dieses Town and Country Planning Ministry in London. Nichts von einem geheiligten Bezirk, in dem du demütig entgegennimmst, was dir nach Ueberwindung zahlreicher Vorzimmer korrekt und ein bisschen vergrämt dargereicht wird, nein, hier kannst du direkt zu liebenswürdigen, gänzlich unbürokratischen Menschen gelangen und sie nehmen sich wahrhaftig Zeit mit dir zu reden. Du darfst diesen menschlichen Funktionären sogar noch bei der Arbeit über die Schulter zuschauen.

Unser Schweizer Grüpplein interessierte es vor allem über Stevenage, die New Town No. 1, Näheres zu erfahren. Die Stevenage Pläne hatten an der internationalen Ausstellung in Hastings starke Beachtung gefunden. Ihre Aufmachung war so gut gewesen, dass die programmatische Bedeutung des Unternehmens einem eindringlich zum Bewusstsein gekommen war. Es handelt sich ja um die erste zur Ausführung kommende Stadt des grossen Regierungsprogramms, das den Bau von 20 neuen Städten mit einer Einwohnerzahl von durchschnittlich 50 000—60 000 Einwohnern vorsieht.

Einem Erstgeborenen gilt stets die besondere elterliche Sorgfalt. Vertritt ein menschliches Ministerium Vaterstelle, so kannst du auch hier etwas von dieser gespannten Fürsorge miterleben. Mr. Peter Shephard, den Assistenten des Planverfassers, Mr. Stephenson, werden vielleicht manche Leser von den hübschen Aquarellen her kennen, mit denen in der Publikation «Greater London» Ausschnitte aus

den frohgemuten Zukunftsstädten uns nahe gebracht werden. Er will uns zunächst sagen — und es ist nicht bloss Höflichkeit — wie sehr ihn die Ausstellung der Schweizer Architektur in London gefreut und interessiert habe. Namentlich über Kollege Brechbühler erkundigt er sich, dessen Berner Gewerbeschule ihm besonderen Eindruck gemacht hat.

«Stevenage! Ja es steht jetzt gerade im Kreuzfeuer der Public inquiry. Wir hatten eine Kontroverse mit der Einwohnerschaft der bestehenden Ortschaft Stevenage. Sie hatte gewünscht, dass Old Stevenage das Zentrum der neuen Stadt werden solle, in dem Geschäft, Verwaltung und das kulturelle Leben ihren Sitz haben.

Das mussten wir aber mit Entschiedenheit ablehnen. Die Gebäude der vorhandenen Ortschaft mit ihren 6500 Einwohnern hätten einer zehnfachen Einwohnerzahl nicht genügen können. Es wären also sehr umfangreiche ebenso teure wie unzweckmässige Korrekturen und Neuinvestitionen nötig gewesen, und deshalb wollten wir den neuen Wein nicht in die alten Schläuche füllen. Unser Vorschlag bringt ein völlig neues Stadtzentrum, südlich der bestehenden Ortschaft Stevenage. Diese wird als «neighbourhood unit» dem zukünftigen neuen Gemeinwesen eingegliedert.

Ein gewisser Nachteil ist es ja nun wirklich, dass wir die Industrie im Westen der neuen Stadt anlegen müssen, aber sehen Sie, wenn Sie das Gelände betrachten, geht es nicht gut anders. Im Westen der Bahn flaches Gelände, im Osten reizvolles Hügelgelände, wie gemacht für Besiedlung. Wir haben das übrigens so eingerichtet, dass die wenigen störenden Industrien, mit denen wir zu rechnen haben, am Nord- und Südende der langen Industriezone hier links zu liegen kommen.»

«Nach welcher Regel arbeiteten Sie aber bei der Dimensionierung der Industriezone?»

«Nun ich glaube, es waren 40 Arbeiter pro acre (das entspricht einer Fläche von 100 m<sup>2</sup> pro Arbeiter).»

«Und die Arbeiterzahl?»

«Wir gingen da nach der Faustregel: Ein Fünftel der Bevölkerung wird in der Industrie arbeiten, also 12 000 Arbeiter, denn die Stadt haben wir für 60 000 Einwohner projektiert.

Für die Dimensionierung der fünf neuen 'neighbourhood units', die sich da drüben halbkreisartig um das neue Stadtzentrum gruppieren, gingen wir von einer Netto-Dichte von 30 Personen pro acre (= 80 Personen pro ha) und einer Brutto-Dichte von 17 Personen (= 42 Personen pro ha) aus. Sie haben durchschnittlich 10 500 Einwohner, das entspricht so ungefähr dem, was wir jetzt in Verbindung mit der Verteilung und Grösse der Schulen als beste Grösse eines solchen Quartiers betrachten. Auf etwas Neues darf man ja hier noch hinweisen. Wir können uns zum erstenmal auf genaue gesetzliche Bestimmungen berufen bei der Disposition der Spielflächen für die Schulen. Sehen Sie hier die hellgrünen Flächen (in Abb. 3 hellgrau). Sie entsprechen gesetzlichen Vorschriften. Ein wichtiger Bestandteil unseres Grünsystems, das die Stadt in die einzelnen 'neighbourhood units' gliedert, und diesen Quartieren ihre zentrale Grünzone gibt, wird so allein schon durch die Schulflächen garantiert. Sehen Sie, hier zum Beispiel haben wir ein bestehendes Dörfchen (dunkle Flächen in der Mitte der Abb. 3). Wir lassen es intakt. An seinen Rändern entstehen einige Schulen. Zur Primarschule erster Stufe (Kinder von 5—7 Jahren) z. B. gehören, wenn wir zwei pro 'neighbourhood' zugrunde legen, je 1,5 acre (6000 m<sup>2</sup>). Zur Primarschule zweiter Stufe (Kinder

von 7—11 Jahren) je 5,25 acre (21 000 m<sup>2</sup>). Mit den andern Schulflächen und dem südwestlich vom Dörfchen bestehenden Landgut zusammen ergibt das eine ganz nette zusammenhängende Sache.»

«Das, was Sie mit der neuen Stadt wollen, spiegelt sich eigentlich auch im Strassensystem sehr schön wider: die selbständige Wohn-Arbeitsstadt, die aber zugleich Glied des künftigen grossen Stadtsystems von Greater London ist. 29 Meilen von London entfernt, gerade recht, um davon abzuschrecken, den zeitraubenden Weg zur Metropole täglich auf sich zu nehmen, die Stadt also nur als Schlafgelegenheit zu benützen, gerade recht aber auch, die kulturellen Vorteile der Großstadt dem, der sie haben will, nach Bedarf zugänglich zu machen. Jedenfalls ist neben dem sehr klar herausgearbeiteten Anschluss der Stadt an die grosse, von London nach Nordengland ausstrahlende Strasse der innere Zusammenhang zwischen Industrie- und Wohngebiet im Strassensystem besser entwickelt als in Welwyn.»

«Ja, dort wird es allerdings als Nachteil empfunden, dass die Verbindung durch das Bahntrasse hindurch nur an zwei sehr weit auseinanderliegenden Stellen vorgesehen ist. Wir haben uns bemüht, recht deutlich zu unterscheiden zwischen den Hauptdurchgangsstrassen, den Quartierserschliessungsstrassen und den Wohnstrassen. Die letzteren haben wir natürlich ganz dem hügeligen Gelände angepasst und bewusst so verschlungen geführt, dass sich der künftige Strassenverkehr nicht in sie hinein verirrt. Wo es ging, sind die 'neighbourhood units' in die Mäassen unseres grossen Strassennetzes gelegt.»

«Und mit welcher Bauzeit rechnen Sie eigentlich?»

«Mit 10 Jahren, zerlegt in fünf Ausführungs-etappen von je zwei Jahren. Zunächst werden wir die südlich vom neuen Stadtzentrum projektierte



Abb. 4. Drei führende Persönlichkeiten aus der Planungsabteilung des englischen Ministeriums für Städtebau und Landesplanung besprechen den Plan von Stevenage (New Town Nr. 1). Von links nach rechts: Arch. R. T. Kennedy, Prof. Holford, Arch. Gordon Stephenson.

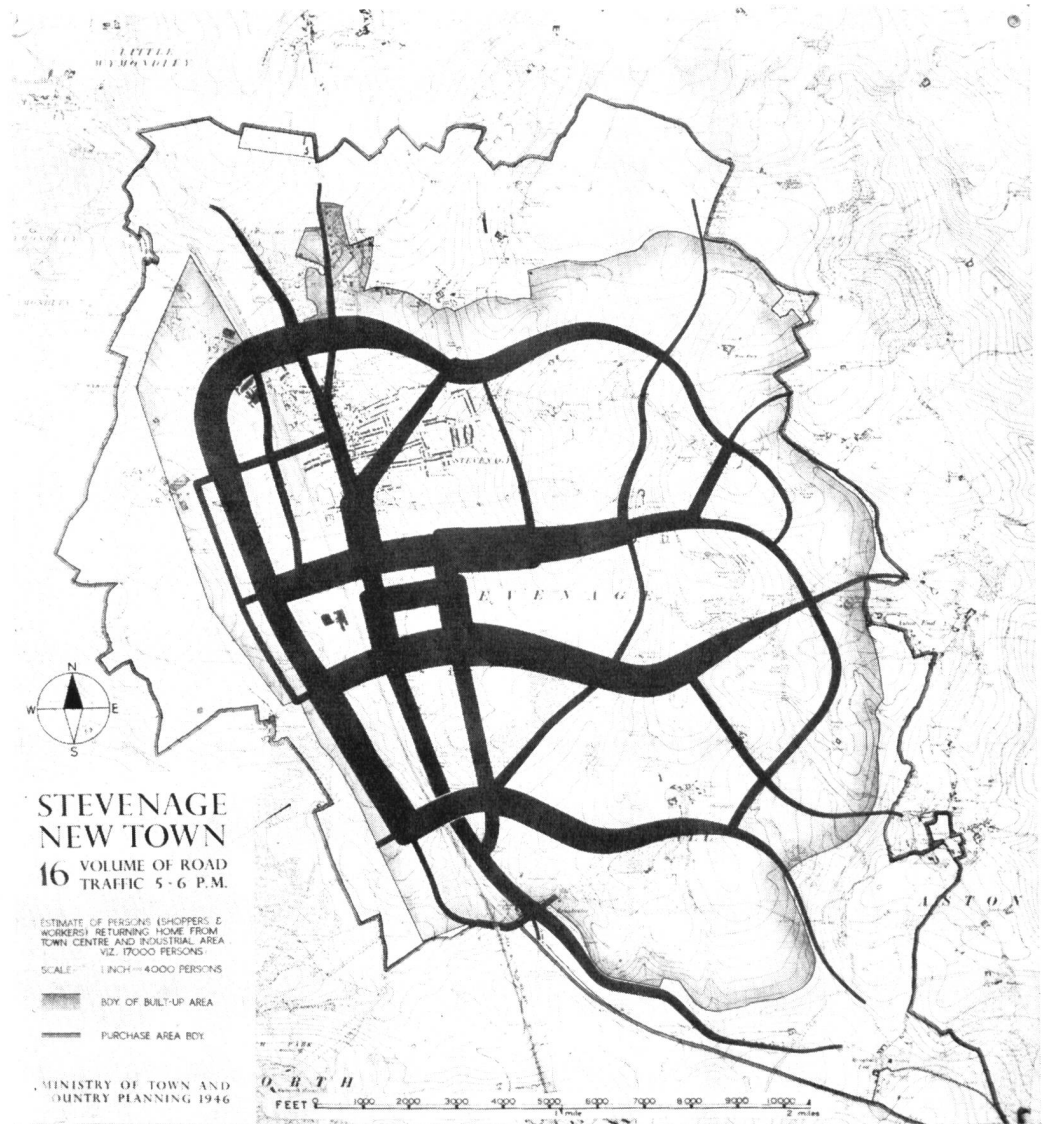
„neighbourhood unit“ drannehmen, denn wir möchten, dass das neue Zentrum mit seinen Läden von Anfang an zentral liegt und sich so entfalten und konsolidieren kann. Wir sind übrigens jetzt dabei, das Stadtzentrum aus dem Stadium des „master plan“ (Richtplanes) weiterzuführen zum Bebauungsplan.» Und hier fängt nun für unsern liebenswürdigen Gewährsmann der eigentliche Genuss an, wie die fröhliche Wolke aus seiner Pfeife verkündet. Wenn die gesetzlichen Grundlagen sauberes und gross-

zügiges Arbeiten ermöglichen, wie dies in England der Fall ist — nicht wahr, jenes ganze Territorium, auf dem die Stadt entstehen wird, geht in öffentliches Eigentum über? — dann allerdings mag es eine Lust sein, am Planungsreissbrett zu stehen.

«Good bye, Mr. Shephard, Ihre Interpellanten haben etwas Schönes und Ermutigendes gesehen und gehört. Schönen Dank und hoffentlich kriegen wir bald die leibhaftige Stadt zu sehen.»

Abb. 5.

Diagramm des zukünftigen Abendverkehrs in Stevenage vom Industriegebiet und dem Stadtzentrum zu den Wohngebieten (von der Verkehrsaxe des Industriegebietes bis zu den äussersten Wohngebieten rechts zirka 3 km Luftlinie).



## Ein weiteres Beispiel einer New Town: Ongar

Ein charakteristisches Detail aus dem Greater London Plan ist die Planung einer neuen Stadt-siedelung beim Städtchen Ongar. Die Ortschaft liegt im Nordosten von London, 30 km vom Stadtzentrum entfernt, und ist dazu bestimmt, die Slums im Osten der Großstadt durch ein grosszügiges Planungsunter-

nehmen zu entlasten. Prof. Abercrombie schlägt hier eine Stadt, bestehend aus sechs in sich geschlossenen Siedlungseinheiten von je 10 000 Einwohnern, vor, die durch breite Parkstreifen voneinander getrennt sind. Die Stadt hat ihr eigenes Industriequartier im Osten und ist daher auch als Arbeitsstätte von London unabhängig. Die Wohnzonen weisen eine durchschnittliche Nettodichte von 75 Einwohner pro Hektare auf. Diese verhältnismässig hohe Dichte wird vor allem durch Zeilenbau erreicht, dadurch werden