Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 25 (1968)

Heft: 5

Artikel: Begenung mit englischen New Towns

Autor: Huber, Luzius R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783092

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: 11.08.2025

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

Plan
Schweizerische Zeitschrift
für Landes-, Regional- und Ortsplanung
Revue suisse d'urbanisme
Fachorgan für kantonale Bau- und Planungsfragen

Offizielles Organ
der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP)
Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung
für Gewässerschutz und Lufthygiene (VLG)
Offizielles Organ
der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG)

Landesplanung
Redaktioneller Teil
der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E. Winkler, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung ETH, Zürich 6, Telefon 051 32 62 11
Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E. Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Telefon 051 44 56 78

711.417 (42)
Städte: neue Städte (86)

Von Luzius R. Huber, dipl. Arch., Planer BSP,
Küsnacht ZH

Begegnung mit englischen New Towns

Vorbemerkung

In Weiterführung einer langjährigen Tradition veranstaltete die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz im Sommer 1968 eine Studienreise. Das Ziel war diesmal England. Damit wurde einem aus Mitgliederkreisen wiederholt geäusserten Wunsch Rechnung getragen.
Die Reise vermittelte durch die Besichtigung der neuen Universität von Sussex und der alten Universitätsstadt Cambridge mit zahlreichen Erweiterungsbauten interessante Einblicke in die Lösung des englischen Hochschulproblems. Das Schwergewicht lag jedoch auf den New Towns. Nach einem einführenden Referat im Ministry of Housing in London konnten die «Neuen Städte» Welwyn Garden City, Stevenage und Crawley besichtigt werden; dazu kam die nach dem Kriege neu aufgebaute Stadt Coventry mit ihrem grossen autofreien Ladenzentrum.

Wir freuen uns, nachstehend unsern Lesern den Bericht eines Reiseteilnehmers vermitteln zu dürfen. Herr Architekt Huber ist durch einen vorgängigen längeren England-Aufenthalt mit den Problemen der New Towns bestens vertraut. Seine Ausführungen dürften daher allgemein interessieren.

Redaktion «Planen und Bauen» in der Nordwestschweiz

Die Pionierstadt Letchworth und Welwyn Garden City

Letchworth

Die Idee der New Towns lässt sich zurückverfolgen auf die Gründung der beiden Städte Welwyn und Letchworth.
Die Letchworth Garden City Corporation war um die Jahrhundertwende eine einmalige Erscheinung. Sie setzte sich zum Ziel, eine Gartenstadt nach den Ideen Ebenezer Howards zu realisieren. Die Gesellschaft wurde aus idealistischen Motiven gegründet und als Aktiengesellschaft ausgebildet. Ueber die Jahre hin wechselten die Aktionäre, doch die Grundidee wurde beibehalten. Es wurde das Prinzip des Baurechts angewendet und weiterentwickelt mit dem Ziel, dass nach Vollendung der Stadtentwicklung das ganze Vermögen an eine öffentliche Körperschaft übergeben werde. Dies sollte garantieren, dass die Einwohner, die Industrie und der ansässige Handel in den Genuss der Gewinne kämen, die aus dem früher landwirtschaftlichen Boden durch die gemeinsame Entwicklung entstanden sind. 1960 begann plötzlich eine bisher unbekannte Spekulation mit den Wertpapieren einzusetzen, und die Stadtbewohner sahen sich der Gefahr gegenübergestellt, dass die 60 Jahre lang verfolgten Prinzipien plötzlich einem rein kommerziellen Denken weichen mussten.
Die Distriktbehörde versuchte die Situation zu retten und die Aktiengesellschaft in eine staatliche Gesellschaft umzuwandeln. Natürlich entstand Opposition aus den Kreisen der neuen Aktienbesitzer, die sich einer Verstaatlichung der bisher privaten Gesellschaft widersetzten. Am 1. August 1962 wurde dann ein Gesetz verabschiedet, das die Verstaatlichung festlegte. Der Vorstand dieser neuen Gesellschaft ist aus sechs Mitgliedern zusammengesetzt, wovon vier durch das Ministry of Housing, eines durch das District Council und ein letztes durch das County Council bestimmt wurden. Dieser Vorstand hat sehr weitgehende Befugnisse. Er kann das von ihm verwaltete Land, den grössten Teil des Bodens in und um die Stadt im Baurecht abgeben. Er besitzt einen Teil der Fabriken, Läden und Wohnhäuser sowie einen grossen Teil des die Stadt umgebenden Grüngürtels, der entweder durch die Stadt selbst oder durch einen Pächter bewirtschaftet wird. Die Verwaltungsgebäude der privaten Gesellschaft sowie deren Angestellte wurden durch die staatliche Gesellschaft übernommen. Heute haben die Einwohner der Stadt Letchworth wieder die Gewissheit, dass eine Erhöhung der Baurechtzinsen nur ihnen wieder selbst zugute kommt. Letchworth hat heute etwa 30 000 Einwohner. Trotz seiner besonderen Stellung in der Geschichte der New Towns wird es bisweilen gar nicht erwähnt. Der Ruhm fällt fast zu oft nur der zweiten Stadt zu, nämlich Welwyn Garden City.

Welwyn Garden City

Diese Stadt entstand auch auf Initiative von Ebenezer Howard. Er wohnte in Letchworth und fand auf

seinen Fahrten das Gebiet um Welwyn als für solche Zwecke geeignet und versuchte jenes Land zu erwerben. Im Mai 1919 wurde es zum Verkauf angeboten. Er suchte Geldgeber und konnte sich einen grossen Teil des notwendigen Landes sichern. Eine Gesellschaft wurde gegründet, The Second Garden City Ltd. Im ganzen Gebiet bestanden weder gute Strassen noch Kanalisationen. Ungefähr 400 Personen lebten auf dem für das Projekt vorgesehenen Land.
Im Frühjahr 1920 wurde mit dem Bau der Stadt begonnen. Als Architekt und Städteplaner wirkte Louis de Soissons. Sein Einfluss ist noch heute in den Anlagen der neuen Stadt erkennbar. Die stark auf Symmetrieachsen aufgebaute fast französisch anmutende Parkanlage des Zentrums wird von den typisch englisch gestalteten Gärten der anliegenden Häusergruppen umfasst.
Von Anfang an litt das neue Unternehmen an Geldmangel. Um die finanziellen Schwierigkeiten besser zu bewältigen, wurde eine Vielzahl von Kleingesellschaften gegründet, die sich der Teilaufgaben annahmen. So gab es eine Gesellschaft, die das notwendige Kies in der Nähe selbst ausbeutete, eine andere nahm sich dem Betrieb eines Ladens an, eine weitere beschaffte Baumaterial oder Pflanzen. Die Entwicklung der Stadt wurde durch die Krise der 30er Jahre stark gehemmt. Während des Krieges nahm die Bevölkerung auf Grund der Evakuationen aus London plötzlich zu. Nach dem Kriege wurde die Stadt unter dem New Towns Act von 1946 weiterentwickelt.

Die gesetzlichen Grundlagen

Der New Towns Act von 1946

Im Gegensatz zu den ersten New Towns Letchworth und Welwyn, die ausschliesslich auf Grund privater Initiative entstanden sind, wurden die neuen Städte nach 1945 durch die staatlichen Entwicklungsgesellschaften erstellt. Nach den ersten Versuchen, auf privater Basis eine neue Stadt zu entwickeln, nahm sich die Landesregierung dieser Ideen an und schuf mit dem New Towns Act von 1946 die gesetzliche Grundlage, um diese bereits ein halbes Jahrhundert alte Idee selbst zu verwirklichen.
Jede neue Stadtentwicklung macht sehr grosse Landkäufe notwendig. Das Verfahren für den Landkauf ist weitgehend in diesem Gesetz festgelegt. Das Land wird nicht nur für den eigenen Bedarf der Development Corporation erworben, sondern kann auch im Baurecht an private Developer abgegeben werden. Das Recht zum Landkauf beschränkt sich auf folgende Gebiete: Nämlich auf das Gebiet des zur Entwicklung der neuen Stadt vorgesehenen Perimeters und auf anschliessende Gebiete. Weiter wird jenes Land erworben, das für die technischen Dienste der neuen Stadt benötigt wird. Dieses Land muss mit dem übrigen Gebiet nicht unbedingt zusammenhängen.
Der erste Schritt zur Entwicklung einer New Town ist ein Entscheid der Regierung. Heute resultiert dieser Entscheid meist aus einer Regionalplanungsstudie. Anschliessend wird durch das Ministerium das Gebiet für die neue Stadt ausgeschieden. Planungsexperten ausserhalb der Verwaltung werden dann beauftragt, eine Studie zur Besiedlung des Gebietes mit einer bestimmten Anzahl Einwohnern auszuarbeiten. Nur so kann der Standort des Stadtgebietes genauer bestimmt werden. Dann konsultiert das Ministerium die lokalen Behörden, um deren Stellungnahme anzuhören. Sollte in Rücksicht auf die Einwände der lokalen Behörden eine Aenderung notwendig werden, gibt das Ministerium dem Planungsexperten die entsprechenden Anweisungen. Darauf wird der Draft Designation Order publiziert in Form von Plänen und begleitendem Bericht. Jeder Betroffene kann von diesem Moment an Einsprache erheben. Ein ausserhalb der Verwaltung stehender Beamter sammelt die Einsprachen ein und erstattet dem Ministerium Bericht. Erst dann wird ein endgültiger Entscheid gefällt und die Development Corporation gegründet. Die Development Corporation ist ein etwa neunköpfiges Direktorium, das für die Planung und den Bau der Stadt verantwortlich ist. Der Präsident kommt meistens aus der Privatwirtschaft und ist sich nicht nur an Landverhandlungen, sondern auch an Probleme und Entscheide dieser Grössenordnung gewöhnt. Normalerweise ist die lokale Behörde mit etwa 2 Mitgliedern vertreten. Alle Mitglieder sind nur nebenamtlich gewählt. Für die eigentliche planerische Arbeit werden hauptamtliche Planer und Zeichner eingestellt. Die Development Corporation hat grosse Kompetenzen. Die Expropriation nach einer staatlichen Schätzung liegt in ihrer Hand. Schätzungswerte beziehen sich immer auf den Landwert vor Inangriffnahme der Planung. Dieser entspricht, wenn das Land nicht schon vorher in einer Bauzone gelegen hat, dem rein landwirtschaftlichen Wert.
Nun wird der Masterplan durch die Corporation ausgearbeitet. Dieser Plan durchläuft bis zu seiner Genehmigung denselben Weg wie vorher das Verfahren für die Ausscheidung des Stadtgebiets. Der Plan zeigt das Hauptstrassennetz, die Industriegebiete, den Kern, die Wohngebiete und das öffentliche Verkehrsnetz. Bevor aber das Ministerium einen der Pläne genehmigt, nimmt es Kontakt mit den lokalen Planungsbehörden auf, da die lokalen Behörden auch nach der Einsetzung der Development Corporation bestehen bleiben und vom Ministerium vor jeder Entscheidung zum mindesten angehört werden müssen. Die Corporation ist nur für die Entwicklung verantwortlich. Es ist von Interesse für beide Seiten, dass die beiden Gremien miteinander arbeiten und dass gute Beziehungen bestehen. Der Kontakt wird durch verschiedene gemischte Kommissionen aufrechterhalten. Diese beraten z. B. die lokalen Behörden beim Bau von Schulbauten, bei Abwasserleitungsbauten, sofern die lokalen Behörden noch verantwortlich und zuständig sind. Auch bei diesen Aufgaben ist es nämlich möglich, dass sie an die Corporation delegiert werden können.
Der New Towns Act von 1946 hat auch heute noch seine Gültigkeit. Er wurde lediglich 1952 durch den Town Development Act ergänzt.

Der Town Development Act von 1952

Mit dem Town Development Act wurde die Möglichkeit geschaffen, bestehende Städte zu erweitern und deren geplante Ausdehnung zu beeinflussen. Im Gegensatz zu den New Towns stehen diese Erweiterungen in der Hand der Local Authorities. Für solche Städte kann ohne weiteres auch überbautes Land expropriiert werden. Mit dem Town Development Act wurde eine gesetzliche Grundlage geschaffen, um die Zusammenarbeit einer überfüllten Stadt ausserhalb der Agglomeration zu fördern. Er hat hauptsächlich zum Zweck, Wohngelegenheiten für überbevölkerte Gebiete zu schaffen. Wenn notwendig werden gleichzeitig die öf-

fentlichen Dienste und die Arbeitsplätze erweitert. Der Countydistrict, in dem eine solche Entwicklung vorgesehen ist, wird als der empfangende District bezeichnet. Das Gesetz verwendet den Ausdruck exporting District nicht, aber er wird gemeinhin als Ausdruck für die Stadt verwendet, die ihre Bevölkerung abgeben will.
Das Gesetz sieht vor, dass solche exportierende Städte an der Entwicklung von neuen Gebieten in der andern Stadt aktiv teilnehmen. Der exportierende District kann auf verschiedene Weise zur Entwicklung der neuen Wohnplätze beitragen. Mit Einverständnis des Ministeriums kann er bei der Finanzierung des Unternehmens helfen, oder sogar aktiv an der Entwicklung teilnehmen. Unter diesen Umständen ist es möglich, dass die exportierende Stadt im Auftrag der empfangenden Stadt die Entwicklung selbst durchführt. Sogar wenn die empfangende Stadt eine Beteiligung der exportierenden Stadt ablehnt, kann durch eine Verfügung des Ministeriums die Beteiligung angeordnet werden. Solche Bevölkerungsumlagerungen werden auf Grund von Vorschlägen der beteiligten Städte in Planung genommen und bedürfen der Genehmigung des Ministeriums. Entscheidend beim Gesetz von 1952 ist, dass die sich entwickelnde Stadt staatliche Darlehen erhält, vorausgesetzt, die vorgesehene Entwicklung vermindere die Bevölkerung und Verstopfung von Gross-London, eines County Borough oder einer andern sich laufend vergrössernden Agglomeration ausserhalb des für die Entwicklung vorgesehenen Distriktes.

Weitere Gesetze

Der New Towns Act von 1946 wurde 1959 durch ein weiteres Gesetz ergänzt. Dieses Gesetz regelt die Schaffung einer Kommission der New Towns Commission, die nach Fertigstellung der neuen Stadt diese übernehmen und weiterbetreiben soll. In Ergänzung zum Town Development Act von 1952 wurde der Town und Country Planning Act von 1962 verabschiedet. Damit wurde die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass die empfangende Stadt das für die Entwicklung notwendige Land erwerben kann. Der New Towns Act von 1946 und der Town Development Act von 1952 sind heute ersetzt durch den New Towns Act von 1965.

Finanzielle Grundlagen und Betrieb

Ein beträchtlicher Teil der gesamten Investitionen in New Towns ist von privater Seite geleistet worden. Im Sektor Industrie und Handel erreichen die privaten Investitionen 50 %.
Wenn die Development Corporation ihre Aufgabe erfüllt hat, d. h. wenn die vorgesehene Bevölkerungszahl erreicht ist, folgt an ihre Stelle die New Town Commission, die für das investierte Geld gegenüber dem Ministerium verantwortlich ist und die für die rechtmässige Rückzahlung des aufgenommenen Geldes zu sorgen hat. Die geschaffenen Werte müssen erhalten und vermehrt werden. Der Zweck zu dem die New Towns geschaffen wurde, muss erhalten bleiben. Die New Towns Commission hat auch für das Wohlergehen des ansässigen Handels und Gewerbes sowie der Einwohner zu sorgen. Sie übernimmt nicht notwendigerweise die ganze Stadt, ein Teil der Unternehmungen kann auch an die lokalen Behörden oder andere Institutionen übergeben werden. Der Einsatz dieser Kommission ist umstritten. Immer wieder wird darüber diskutiert, ob die lokalen Behörden anstelle dieser Commission treten könnten. Damit wäre der lokalen Behörde Gelegenheit gegeben, intensiver das Leben der Stadt zu beeinflussen.
Im Anfangsstadium werden die New Towns durch staatliche Darlehen unterstützt. Im Laufe der Entwicklung der Stadt können diese Darlehen aus den anfallenden Baurechtzinsen und Mieterträgen an den Staat zurückbezahlt werden. Weder die Development Corporation noch die New Town Commission können anderweitig als beim Staat Geld aufnehmen. Das Ministerium wacht darüber, dass das Geld gut angelegt wird, so dass es innert nützlicher Frist zurückbezahlt werden kann.
Die neuen Städte sind für den Staat vom finanziellen Standpunkt aus ein gutes Geschäft. Deshalb hat die Regierung kein grosses Interesse, dass sich die Privatwirtschaft stark einmischt. Der Staat will den Gewinn für sich selbst buchen, um mit dem zurückfliessenden Geld weitere Unternehmen zu finanzieren. Anderseits könnte bei vermehrt zugelassenem privatem Kapital das Programm beschleunigt werden, da dann viel mehr Geld zur Verfügung stehen würde.

Gestalterische Merkmale

Das Ministerium hat Wert darauf gelegt, dass jede New Town eine eigene Development Corporation mit einem Präsidenten und einem Chefplaner bekommt. Man hoffte mit dieser Massnahme, dass möglichst verschiedene Ideen entwickelt und sogar einige Experimente versucht würden. Dennoch sind fast alle bis heute entstandenen Städte sehr ähnlich geworden. Alle Städte sind in Nachbarschaften eingeteilt von 8000—10 000 Einwohnern und besitzen ihr kleines Unterzentrum mit 10—12 Läden, einer Primarschule, einer Wirtschaft und einer Kirche. Alle Quartierstrassen sind geräumig, breit und auf beiden Seiten von überall ähnlich ausschauenden Häusern gesäumt. Obwohl für die Gestaltung der Häuser verschiedene Architekten beigezogen wurden, gleichen sich viele.

Verkehrskonzept

In der geographischen Mitte einer jeden Stadt liegt ein Zentrum und in dessen Nähe die Industriezone. In neuester Zeit hat man realisiert, dass der Arbeitsverkehr, wenn er zur Stosszeit nur in einer Richtung fliesst, sogar schon bei diesen neuen Städten Schwie-

Abb. 1. Mittagsrast in einem englischen Landgasthof bei Stevenage

rigkeiten verursacht. Darum haben die neuesten Entwürfe oft zwei entgegengesetzte Industriegebiete, so dass der anfallende Stossverkehr die Strassen besser auslastet. Die Zunahme des Autoverkehrs und der anwachsende Motorisierungsgrad der Bevölkerung wurden stark unterschätzt. Man glaubte, dass bei einer Neuanlage, wo alle Läden, das Hauptzentrum und ein Teil der Arbeitsplätze bequem zu Fuss erreichbar sind, die Einwohner die schön angelegten Fussverbindungen oder zum mindesten die ebenso vorgesehenen Velowege benützen würden. Trotzdem überwiegt der Wunsch, den Arbeitsplatz, das Hauptzentrum mit dem eigenen Wagen aufzusuchen. So kommt es, dass entlang den Quartierstrassen lange Reihen von Wagen stehen, die keine eigene Garage haben. Die nachträgliche Erstellung von Einstellplätzen ist auch bei diesen modernsten Städten zu einem Problem geworden.

Vielfalt in der neuen Stadt

Die Städte zogen erstaunlich erfolgreich neue Industrien und Arbeitskräfte an. Sie können die sich bewerbenden Industrien je nach ihrem eigenen Bedarf aussuchen. Es sind für alle Zeiten genügend Sport- und Grünflächen vorhanden. In jeder Stadt besteht eine Vielzahl von Kirchen verschiedenster Glaubensbekenntnisse. Es bildeten sich Vereinigungen aller Art, die sich entweder ihre eigenen Clubhäuser erstellten oder sich einfach in den dafür vorgesehenen öffentlichen Räumen treffen können. Im Anfang bestand die Gefahr, dass sich in den neuen Städten eine Einklassengesellschaft entwickeln würde, da nur ein kleines Angebot an verschiedenartigen Wohnhaustypen vorhanden war. Diese Gefahr hat sich abgewendet, da bald auch der Privatwirtschaft erlaubt wurde, Häuser für einen höheren Lebensstandard, die nicht nur gemietet, sondern auch gekauft werden konnten, zu erstellen. Vorher wohnten die Leute in besseren Stellungen und mit höherem Einkommen lieber ausserhalb der neuen Stadt und nahmen deshalb nicht am sozialen Leben teil.

Die New Towns unter der konservativen Regierung

Die unter der Labourregierung gegründete erste Generation von 14 Städten wurde nach dem Wechsel 1951 unter der konservativen Regierung nicht etwa ge-

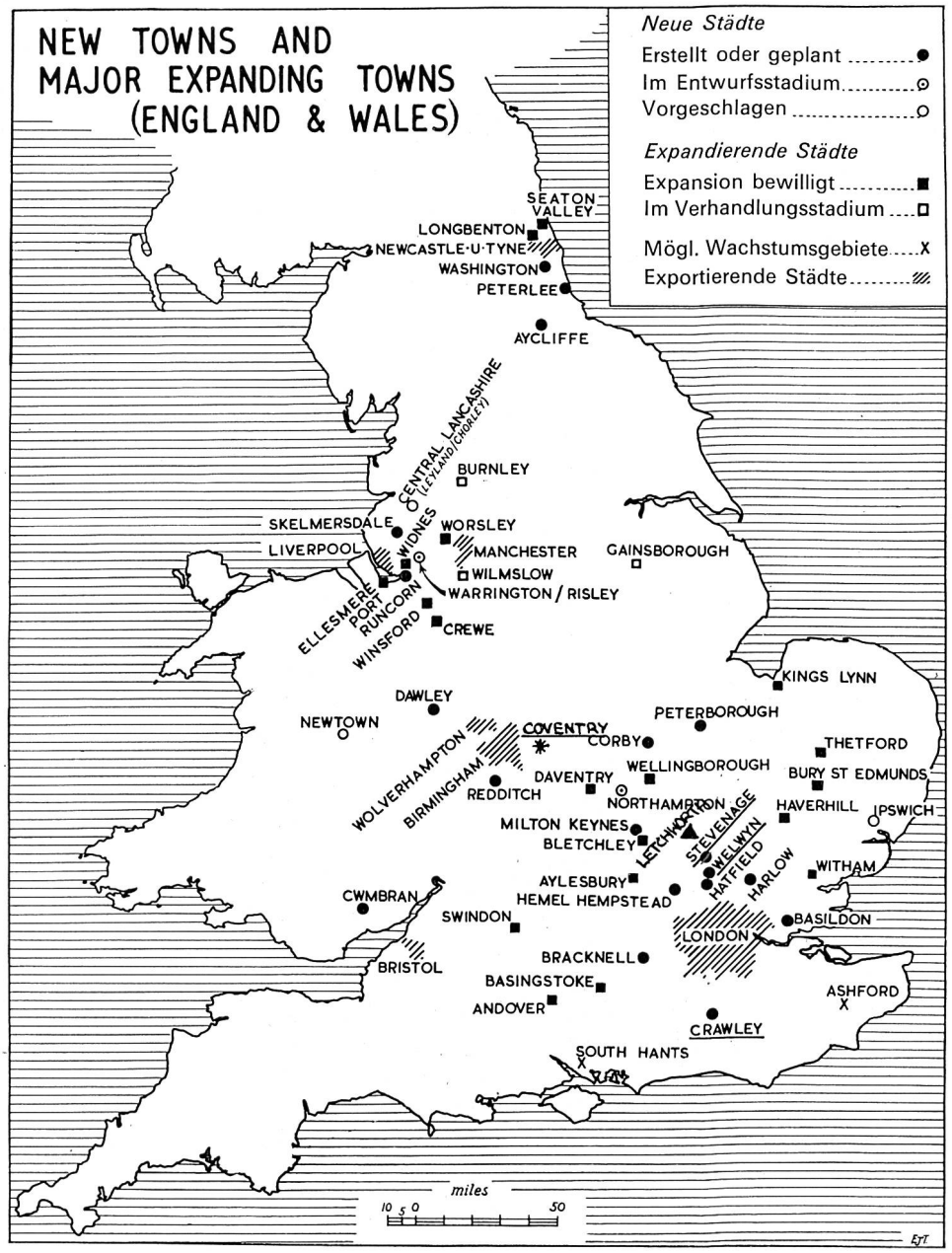


Abb. 2. Karte der neuen Städte und der expandierenden Städte. Nördlich von London liegt die mit einem ▲ bezeichnete Pionierstadt Letchworth

hemmt, sondern tatkräftig in ihrer Vollendung unterstützt. Neben den 8 Entlastungsstädten rund um London (Basildon, Bracknell, Crawley, Harlow, Hatfield, Hemel Hempstead, Stevenage und Welwyn) waren in ganz Grossbritannien weitere Städte in Planung und Bau. Die Städte Corby, Newton-Aycliffe und Peterlee wurden vorgesehen, um den ansässigen Industrien eine bessere Basis zu ihrer Entwicklung zu bieten, und nicht, um überschüssige Bevölkerung aufzunehmen. Zur selben Zeit wurden die Städte Cwmbran in Wales, East Kilbride und Glenrothes in Schottland geplant.
In den 50er Jahren wurde lediglich Cumbernauld gegründet, da man die Entwicklung der New Towns beobachten wollte.
In den 60er Jahren wurde die zweite Generation von New Towns in Angriff genommen. Dawley und Redditch wurden für die Entlastung der Agglomeration von Birmingham gegründet. Washington war die erste Stadt, die auf Grund einer Regionalplanungsstudie empfohlen wurde. Diese Stadt soll der Entwicklung der Region bei Newcastle-Upon-Tyne einen Anreiz geben. Ebenso um die Entwicklung der Region zu fördern, wurde die Stadt Irvine in Schottland geschaffen. Die konservative Regierung sah ihre Aufgabe nicht in der Neugründung von weiteren Städten, sondern in der Vollendung der angefangenen Städte. Mehr als 80 % der Wohnhäuser aller damals sich im Bau befindlichen New Towns wurden während der Regierungszeit der Konservativen erstellt. Weiter gründeten sie noch die Development Corporations von folgenden neuen Städten: Runcorn, Skelmersdale, Livingston, Killingworth und Cramlington.

Neuere Entwicklungen und Aspekte

In den Anfängen der New Towns wurde eine Stadtgrösse von 30 000 Einwohnern als ideal angestrebt. Die zweite Generation der New Towns sind Städte in einer Grösse von 60 000—100 000 Einwohnern. Neueste Entwürfe sehen oft kleinere bestehende Landstädte zur Entwicklung vor. Diese Landstädte bieten den Vorteil, dass bereits ein historischer und baulicher Kristallisationspunkt besteht, um den man die neue Stadt aufbauen kann. Nach diesem Prinzip wurden Projekte für Städte mit 100 000, 250 000 und 500 000 Einwohnern als Planungsziel entwickelt. Diese Städte liegen weit von Grossagglomerationen, wie London oder andern Städten weg und sollen eigentliche neue Regionszentren bilden. Die Entwicklung der neuen Stadtquartiere kann an ein bereits bestehendes Versorgungsnetz anschliessen, das später erweitert werden kann. Die so entstehende breitere ökonomische Basis erlaubt dann auch die industrielle und geschäftliche Entwicklung. Eine bestehende Landstadt verfügt über einen eingespielten politischen und administrativen Apparat, der mit der neu gegründeten Development Corporation in der Diskussion auf gleicher Ebene steht, da er seine alten und eingesessenen Rechte zu verteidigen weiss. Die einsetzende Entwicklung der alten Stadt erlaubt, mit den neuen Finanzquellen die bestehenden Stadteinrichtungen zu verbessern und zu sanieren, was der kleinen Landstadt mit ihren beschränkten Mitteln unmöglich gewesen wäre.
Alle New Towns zusammen haben heute eine Bevölkerung von über 800 000 Einwohnern, und verschiedene sind bereits von der New Towns Commission übernommen worden. Die heute in Entwicklung befindlichen neuen Städte genügen bei weitem nicht, um die sich stark entwickelnde Bevölkerung von England aufzunehmen. Deshalb beschäftigt sich das Ministerium mit weiteren Plänen für noch grössere Entwicklungen. Die New Towns Milton Keynes und Dawley sollen in Zukunft eine Bevölkerung von etwa 250 000 Einwohnern aufnehmen. Durch ihre weitere Entfernung von Grosstadtagglomerationen und durch ihre eigene Grösse werden sie unabhängige Städte bilden.
Die Städte Peterborough, Northampton, Ipswitch und Warrington sind als expandierende Städte für eine Grösse von 250 000 Einwohnern vorgesehen. Die dritte Generation von neuen Städten soll vor allem ökonomisches Wachstum fördern. Neben den erwähnten Städten von 250 000 Einwohnern wird versucht, im Preston-Leyland-Chorley-District mit heute etwa 150 000 Einwohnern eine Stadt auf 500 000 Einwohner auszudehnen.

Welwyn Garden City

Der erste Plan für Welwyn wurde noch zur Zeit des Fahrrads entwickelt, deshalb liegt das Zentrum in der geometrischen Mitte der Stadt, damit von allen Quartieren das Zentrum auf kurzen Distanzen erreicht werden kann. Getrennt durch die Bahnlinie London—Edinburgh sind Zentrum und bessere Wohnquartiere auf der einen Seite derselben, Industrie und Arbeiterwohnquartiere auf der andern angelegt worden. Auch die einfachen Quartiere waren vom Siedlungsplanstandpunkt aus sehr sorgfältig und weiträumig konzipiert. Die Häuser sind einfach gehalten, doch erlaubten sie einem nicht hochbezahlten Arbeiter, ein eigenes Heim zu mieten oder sogar zu besitzen.
Das Hauptziel, das Stadtgebiet mit einer möglichst niederen Dichte zu überbauen, wurde sehr konsequent durchgehalten. Ein grosser Teil der alten Anlage wurde zu einer Parklandschaft verwandelt. Die Einwohner pflegen ihre Gärten mit überdurchschnitt-

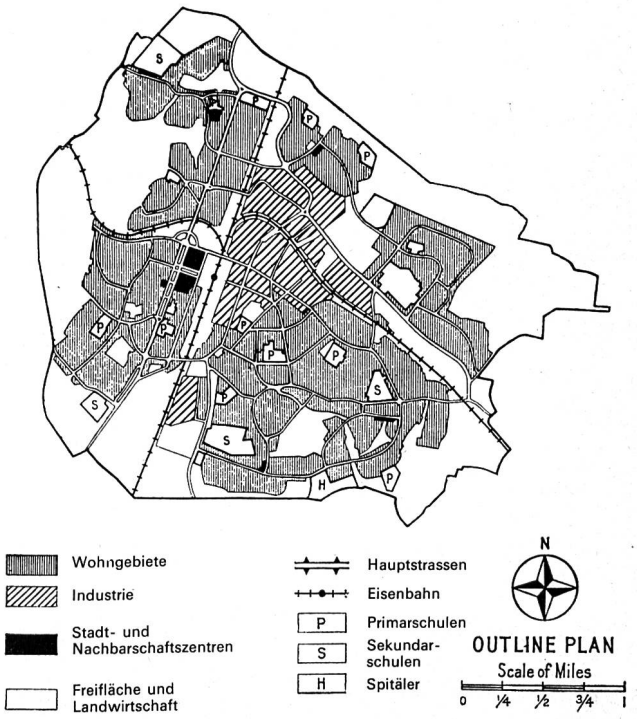
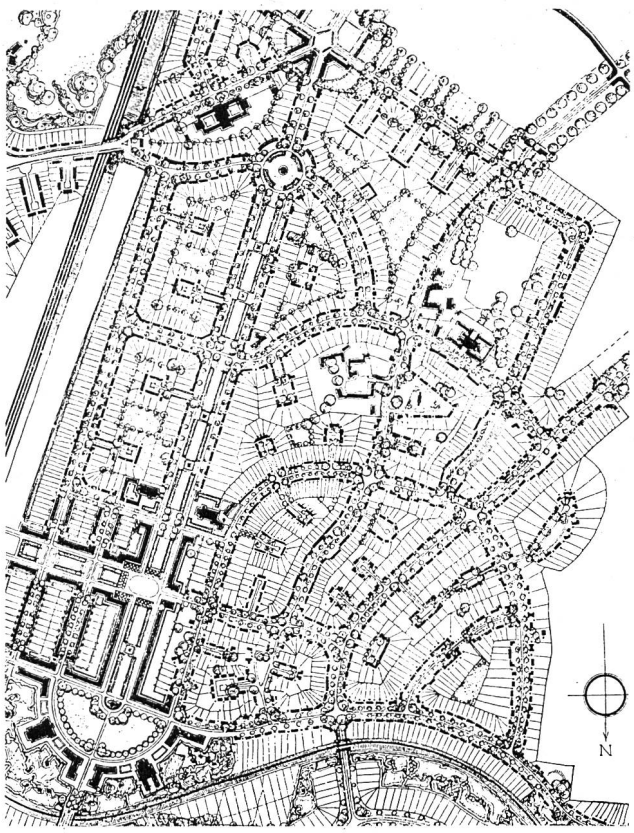


Abb. 3. Zonenplan von Welwyn Garden City

Welwyn Garden City



lichem Aufwand. Die grossen Grünflächen zwischen Grundstückgrenzen und Strassenbelag werden durch die Stadt besorgt. Die Stadt hat denn auch eine dauernde Belegschaft von 70 Stadtgärtnern, die mit einem sehr modernen Maschinenpark den Unterhalt besorgen.

Welwyn nach 1946

Nach dem Kriege wurde Welwyn als eine der ersten Städte zum Weiterausbau bestimmt. Die 19 000 Einwohner von 1946 sollten auf 50 000 Einwohner erweitert werden. 1946 wurde die Development Corporation gegründet, die die Weiterentwicklung der Stadt an die Hand nahm. Die erste Gesellschaft hatte in der Gründungszeit der Stadt das Land zu einem Preis von 10 Rp. pro m² gekauft. Die neue Development Corporation kaufte die ganze Stadt mit den gesamten Anlagen für 28 Mio Fr. auf. Sie sprach sich für das Prinzip der Mischung der sozialen Schichten aus und schuf keine reinen Arbeiterquartiere mehr. Neben dem Hauptkern wurden 6 Nachbarschaften gebildet. Heute bestehen rund 12 000 Wohnungen mit einer gesamten Einwohnerzahl von 43 000 Einwohnern. Das Gesamtareal gehört heute der Development Corporation. Das Land wird für die Wohnhäuser auf eine Baurechtzeit von 999 Jahren abgegeben. Da alles Land im Baurecht abgegeben wird, braucht die Bebauung nicht mit einer ge-

Abb. 4. Ausschnitt aus dem Stadtplanentwurf von Welwyn Garden City, Stadtzentrum und erste Wohnquartiere

Abb 5. Luftphoto des gleichen Gebietes von 1957, ein grosser Teil der alten Anlage wurde in eine Parklandschaft umgewandelt

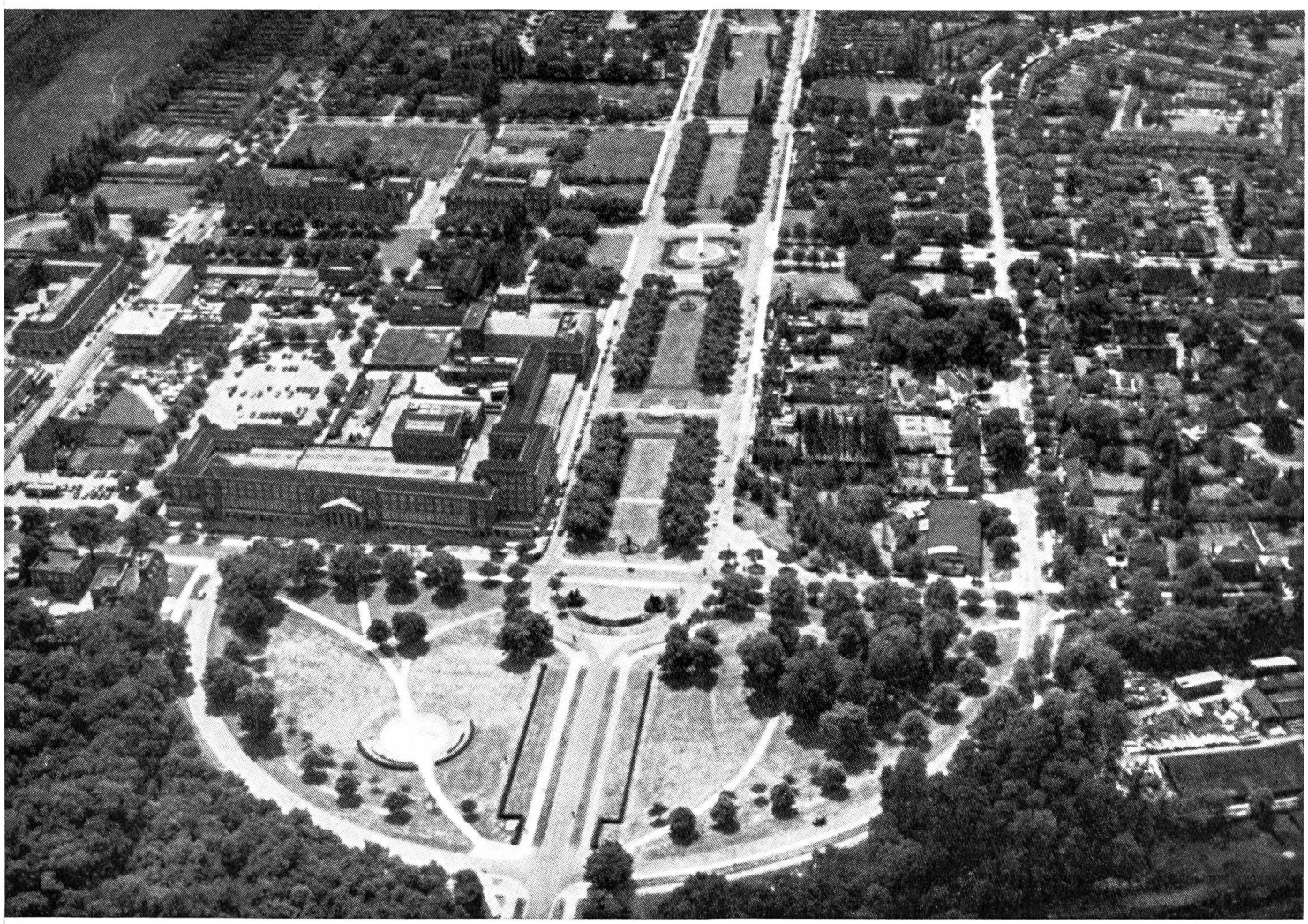


Abb. 6. Welwyn Garden City. Die Bewohner pflegen ihre Gärten mit Liebe und beträchtlichem Aufwand. Den Unterhalt der Grünflächen zwischen den Häusern und der Strasse besorgt die Stadt

schriebenen Ordnung geregelt zu werden. Die Development Corporation hat praktisch vollumfänglich das Recht zu bestimmen, wie und wo gebaut wird. Für die aufgenommenen Gelder für Privathäuser hat der Eigentümer mit einer Zinsbelastung von etwa 7 % zu rechnen. Im Stadtgebiet sind 230 Läden und ein Warenhaus, das einer Kapazität von 75 Läden entspricht, eingerichtet worden. Die Bruttogeschossfläche aller Ladengeschäfte beträgt etwa 30 000 m². 1965 waren in der Stadt 135 Industrien mit einer Bruttogeschossfläche von 370 000 m² installiert. Die Büroräumlichkeiten und die Industrien bieten heute Platz für 27 000 Arbeitende. Etwa 3000 Arbeitende pendeln aus der Umgebung nach Welwyn. Nur etwa 600 Arbeitende gehen heute noch in London ihrer Arbeit nach.

Stevenage New Town

Schon in den 30er Jahren plante der Stevenage Urban District Council eine Ausdehnung der damaligen Stadt von 6500 Einwohnern auf 30 000 Einwohner. Während des Krieges entschloss sich das Ministry of Town und Country Planning, diese Stadt als Prototyp einer neuen Stadt heranzubilden, da das Gebiet besonders für eine Entwicklung der Industrie geeignet schien. Die Stadt Stevenage war 1946 die erste der acht Entlastungsstädte, die für London realisiert werden sollten. Nach dem Masterplan sollten Wohn- und Arbeitsplätze für 60 000 Einwohner geschaffen werden. 1948 wurde mit dem Bau der Stadt mit einer Verzögerung von 2 Jahren begonnen. Die ansässige Bevölkerung und insbesondere die Landbesitzer wehrten sich gegen eine Enteignung ihres gesamten Grund und Bodens. Die Einwohner konnten ihre Häuser im Eigentum behalten, obwohl das gesamte Land von der Development Corporation erworben wurde. Der Staat stellte eine Anleihe auf 60 Jahre zu einem Zinsfuss von 6½ % zur Verfügung. Diese Anleihe wird aus den anfallenden Mieten und dem Bodenzins zurückbezahlt.

Alle Wohnhäuser wurden von der Development Corporation erbaut und werden entweder vermietet (85 %) oder im Baurecht auf 99 Jahre verkauft. Die ersten Wohnquartiere hatten eine Dichte von 100 bis 120 Einwohner pro ha. In den neueren Quartieren sind es heute bis 165 Einwohner pro ha.

Ursprünglich war die Stadt für rund 60 000—80 000 Einwohner projektiert. Die Stadt entwickelte sich so günstig, dass schon vor 2 Jahren ein Plan geschaffen wurde, der die Stadt auf eine totale Einwohnerzahl von 160 000 bringen soll. Bei einer Stadtbevölkerung von heute rund 64 000 Einwohnern ziehen jährlich nur 2 % davon wieder weg.

Das Industriegebiet liegt vom meteorologischen Standpunkt aus am falschen Ort, nämlich im Westen der Stadt. Da aber eigentlich keine Rauch- und Geruchsimmissionen von diesen Industriegebieten mehr ausgehen, kann trotz Westwind dieser Fehler toleriert werden. Die Stadt bietet heute 25 000 Arbeitsplätze.

Die Häuser sind meistens nach dem Radburnsystem angeordnet. Die Gärten sind nach einer gemeinsamen, in ländlichen Verhältnissen Village Green genannten Grünfläche gerichtet. Die Frontseite des Hauses ist für den Fahrverkehr reserviert. Die Häuser stehen absichtlich nicht alle parallel zur Strasse wie entlang einer Baulinie, sondern formen je nach Situation Grünräume oder Engnisse, die das ganze Stadtbild beleben. Leider sind diese Raumbildungen wenig akzentuiert, so dass ein weiter und ein enger Raum sich kaum stark unterscheiden. In anderen mehr im

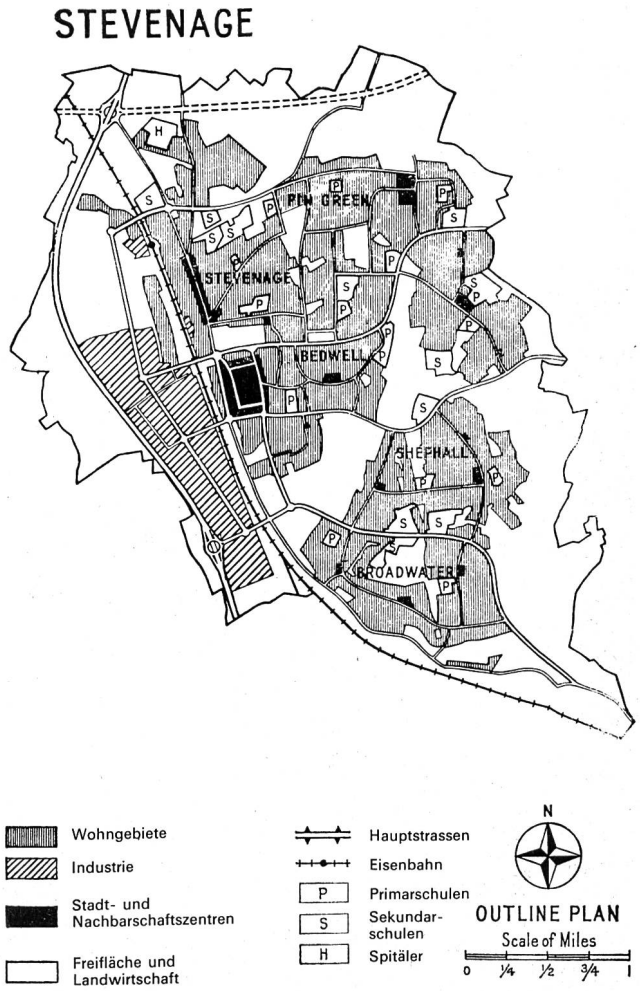


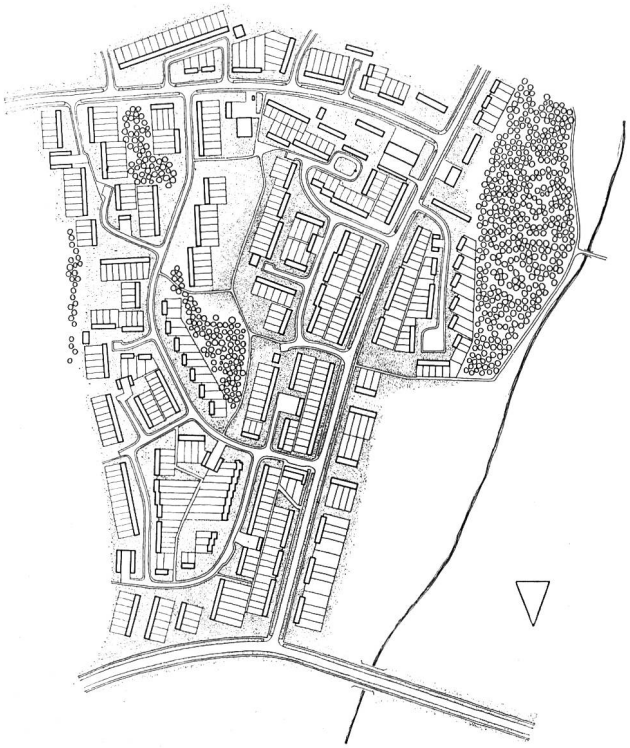
Abb. 7. Zonenplan von Stevenage

Norden Englands gelegenen Städten wurden in dieser Hinsicht bessere Ergebnisse erzielt.

Soziologische Probleme

Der Entschluss, die Stadt noch weiter auszudehnen und auf eine höhere Einwohnerzahl zu bringen, wird im entscheidenden Moment einen gewissen Ausgleich in der Bevölkerungsstruktur bringen. Die noch nicht überbauten Randgebiete werden mit einer höheren Dichte und weiter entfernt vom Zentrum als wünschbar errichtet, damit nicht der Grüngürtel schon bei den ersten Erweiterungen teilweise geopfert werden muss. Der Zuzug von aussen soll nun bei 80 000 Einwohnern gestoppt werden, um die noch zur Verfügung stehenden Flächen für den aus der eigenen Entwicklung sich abzeichnenden Bedarf zu reservieren.

Stevenage New Town



Die erste Generation der Stadtbewohner wohnt nun bereits zehn bis zwanzig Jahre hier. Die Jugendlichen suchen neue Arbeitsplätze und wollen grösstenteils in der Stadt verbleiben. Bereits zeigt sich auch ein gewisser Bedarf an Alterswohnungen, da die Eltern der sich in der Stadt niederlassenden jungen Generation inzwischen aus dem erwerbsfähigen Alter herausgekommen sind und nun den Wunsch verspüren, zu den Kindern in die neue Stadt zu ziehen. Es besteht ein dauernder soziologischer Einfluss von den neuzuziehenden Londonern. Für neu zugezogene Frauen ist die Anpassung in den ersten Monaten ziemlich schwierig. In der Stadt bildeten sich eine Vielzahl von Clubs, die alle von der Development Corporation oder der lokalen Behörde in ihren Bemühungen beratend und finanziell unterstützt wurden. Bei Bedarf werden die notwendigen Vereinslokale oder Bauland zur Verfügung gestellt. Zu Beginn hat sich die Schwierigkeit gezeigt, dass nur wenige kulturelle Institutionen wie Kino, Theater, Bibliothek, Museen und dergleichen erfolgreich erstellt werden konnten; es fehlte die notwendige Basisbevölkerung. Die stark zunehmende Zahl der Teenager gibt Anlass zu ernsthaften Bedenken, da sie zu erhöhter Jugendkriminalität führen könnte, wenn den Bedürfnissen der Jugend nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird. Nicht nur Freizeitzentren, Hort- und Spielgelegenheiten müssen geschaffen werden, sondern auch ein genügendes Angebot an interessanten Arbeitsplätzen und Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Verkehrsprobleme

Das ganze Hauptstrassengerippe wurde vorerst zweispurig und z. T. richtungsgetrennt erstellt. Heute muss

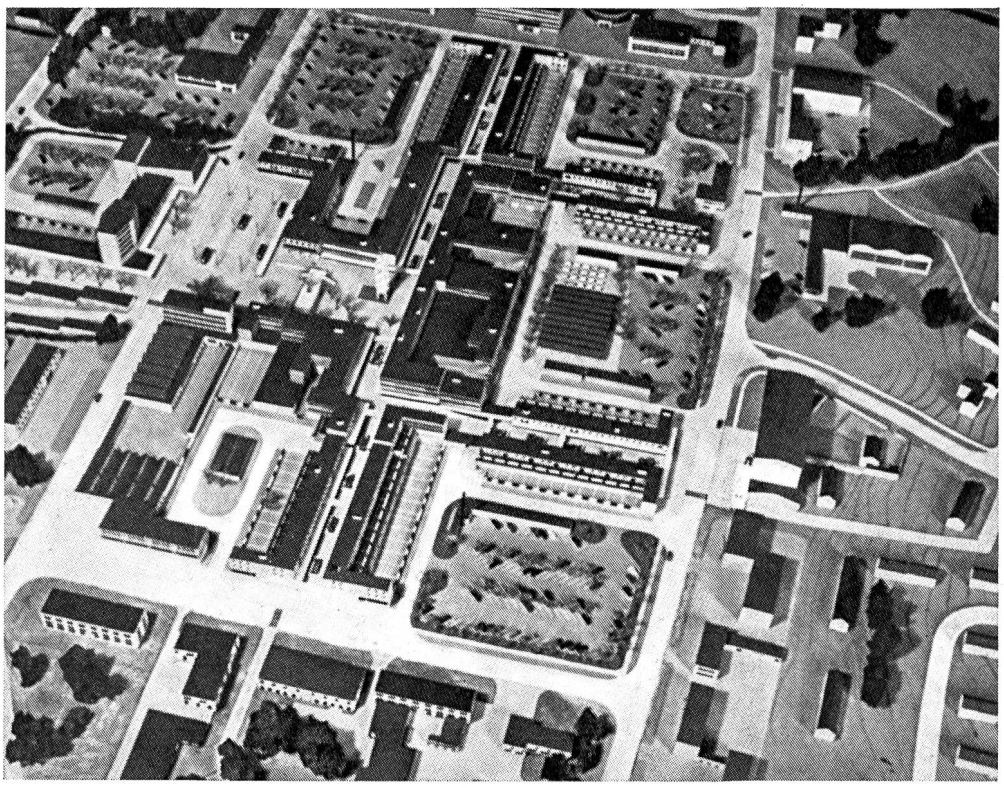


Abb. 8 und 9:
Oben: Ausschnitt aus einem Quartierplan von Stevenage. Die Häuser stehen nicht parallel zur Strasse, sondern formen Grünräume und Engnisse; die Gärten sind oft nach einer gemeinsamen Grünfläche orientiert
Unten: Das Stadtzentrum von Stevenage formt einen eigenen abgeschlossenen Fussgängerbereich. Der Hauptplatz öffnet sich zum Bus-Terminal. Das Zentrum wird von einer Ringstrasse erschlossen

nun bereits ein Teil dieser Strassen auf Grund des zunehmenden Verkehrs und Motorisierungsgrades auf 4 Spuren ausgebaut werden. Fast jeder Haushalt verfügt heute über ein Auto. Durch die konsequente Trennung des Fahrzeug- und Fussgängerverkehrs ist nach der Statistik eine Verminderung der Unfälle um 30 % eingetreten. In den Industriegebieten zeigt sich heute ganz besonders, wie die Motorisierung der Arbeiter falsch eingeschätzt wurde. Es bestehen bei gewissen Betrieben ernsthafte Sorgen, wie die notwendigen Parkplätze beschafft werden könnten. Die Industrien haben begonnen, ihre Arbeitszeiten zu staffeln, um den Spitzenverkehr zu mildern. Der Arbeitsbeginn wird zwischen den Industrieunternehmern versteigert. In neuester Zeit besteht die Absicht, Industriegebiete auch auf der entgegengesetzten Seite der Stadt anzulegen, um während des Stossverkehrs die Strassen zu entlasten. Weniger als 4 % der Arbeitskräfte arbeiten in London; dagegen pendeln viele Arbeitskräfte in die Stadt Stevenage.

Stadtzentrum

Das Stadtzentrum formt einen eigenen abgeschlossenen Fussgängerbereich. Das gesamte Areal ist von einer Ringstrasse umgeben. In der Mitte, in Nordsüdrichtung verläuft ein Hauptweg, von dem verschiedene Queräste wegführen und an dem auch der Hauptplatz der sog. Town Square liegt. Der Town Square öffnet sich auf den Bus Terminal der Stadt. Alle Fussgängerwege sind von Läden gesäumt, darüber sind zwei- bis dreistöckige Büro- und Ladengebäude angeordnet. Die Schaufenster sind durch ein kontinuierliches Band von Vordächern verbunden. Hinter den Ladengeschäften in den Höfen ist der Platz für die Anlieferung und die Parkplätze vorgesehen. Heute bestehen in Stevenage über 300 Ladengeschäfte. Was bei diesem Stadtzentrum auffällt, ist die Tatsache, dass praktisch keine Wohngelegenheiten im Zentrum oder in dessen unmittelbarer Nähe angelegt wurden. So fehlt denn auch ein eigentlicher Uebergang vom Zentrum zu den umliegenden Quartieren. Rund um das Zentrum befinden sich Reserveflächen für eine spätere Erweiterung des Ladenzentrums und für alle übrigen städtischen Bedürfnisse, wie weitere Büros, eine Stadthalle, ein Jugendzentrum, Kinos und dergl. Es wurde vielfach der Vorwurf laut, dass das Zentrum zu weit von den Wohnquartieren entfernt liege. Die Distanz vom Zentrum zu den einzelnen Nachbarschaften wird unangenehmer empfunden als die Distanz des Stadtzentrums selbst zu den Industriegebieten oder zur Bahnstation, obwohl schon heute ein guter Teil der Bevölkerung nur noch mit dem Auto den wöchentlichen Einkauf im Stadtzentrum besorgt. 40 % der Frauen sind berufstätig. Sie finden über Mittag Zeit, ihre Einkäufe im Stadtzentrum zu machen. Das Stadtzentrum hat regionale Bedeutung. Mehr als 40 % des Umsatzes der Samstagseinkäufe wird von Einwohnern der umliegenden Städte, Dörfer ja sogar von Nord-London verursacht. Der Grund für diesen Zulauf liegt im umfangreichen Sortiment und an den genügenden Parkgelegenheiten.

Das Wohnhochhaus

In einem früheren Stadium wurde versucht, ein Wohnhochhaus anschliessend an das Stadtzentrum zu erstellen. Es zeigte sich aber sehr bald, dass die Stadt für diesen Typus Wohnhaus noch zu klein war. Die Development Corporation brauchte 3 Jahre, bis das Haus voll vermietet war. Auch noch später mussten sich Leute, die auf der Warteliste für Einfamilienhäuser waren, verpflichten, einige Zeit in diesem nicht begehrten Haus zu wohnen. Die meisten Zuzüger kamen aus überbevölkerten Gebieten Londons und schätzten es sehr, ein eigenes Haus mit eigenem Hauseingang und Garten zu besitzen.

Crawley New Town

Diese New Town wurde 1947 gegründet und von einer durch das Ministerium ernannten Development Corporation geplant und gebaut. Crawley liegt 47 km von London und 35 km von Brighton entfernt. Es ist durch die Eisenbahnlinie London-Brighton am Bahnnetz angeschlossen. Der Flugplatz Gatwick, der hauptsächlich von Fracht- und Chartermaschinen angeflogen wird, liegt im Norden der Stadt.
Der Staat gab der Development Corporation ein Darlehen, das nach 60 Jahren zurückbezahlt sein muss.

Abb. 10. Hauptplatz von Stevenage mit zwei- und dreigeschossigen Büro- und Ladenbauten. Die Schaufenster sind durch ein kontinuierliches Band von Vordächern verbunden

Die ganze Stadtfläche konnte praktisch zum landwirtschaftlichen Wert expropriiert werden. Schon um 1962 war die Stadt ausgebaut und wurde dann von der New Towns Commission übernommen. Die lokale Behörde des alten Marktfleckens Crawley hat aber ihre Funktion behalten und ist weiterhin für Schulbauten, Polizeidienst, Gesundheitsdienst und Strassenunterhalt verantwortlich.
Die Stadt hat heute einen Durchmesser von rund 5,6 km und bedeckt eine Fläche von 2400 Hektaren. Kein Teil der Wohngebiete ist mehr als 1,6 km vom offenen Land entfernt. Die Stadt ist in neun Nachbarschaften eingeteilt, die alle durch eine Hauptstrasse voneinander getrennt sind.

Das Verkehrssystem

Das ganze Strassenverkehrsnetz ist aufgebaut wie ein Rad mit Speichen, wobei der Radreifen und die Speichen das Hauptstrassennetz bilden. Diese Hauptstrassen sind durch breite Grünstreifen und Hecken oder Abschrankungen von den Wohngebieten abgetrennt, so dass kein Kind oder Fussgänger in die Hauptstrasse gelangen kann.
Die ehemalige Hauptstrasse A 23 von London nach Brighton führte am heutigen Stadtzentrum vorbei. Diese Hauptstrasse wird nun 1,5 km vor dem Stadtzentrum abgefangen und in einem weiten Bogen halbkreisförmig um die Stadt geführt. So übernimmt diese Strasse heute den Durchgangsverkehr und auch den Hauptverkehr zwischen den einzelnen Nachbarschaften und dem Industriegebiet im Norden der Stadt.

Die Nachbarschaften

Die einzelnen Nachbarschaften haben eine Bevölkerung von etwa 6000 Einwohnern. Sie besitzen alle ein kleines Nebenzentrum mit einigen Läden für den täglichen Bedarf, eine Kirche, eine Wirtschaft und einige Räumlichkeiten für das gesellschaftliche Leben sowie eine Privatschule.
Obschon die verschiedenen Nachbarschaften eine unterschiedliche Zugänglichkeit zum Zentrum und zum Industriegebiet haben, und zum Teil auch sozial verschieden gestellte Einwohner aufweisen, entstanden praktisch keine Eingliederungsschwierigkeiten. Das einzige Quartier, das zuerst etwelche Schwierigkeiten bot, war jenes der alten Einwohner. Sie wohnten im Osten der Stadt bei der alten Bahnstation und arbeiteten meistens in London. Sie genossen die ländliche Ruhe, bis die neue Stadt gegründet wurde. Von ihnen kam am Anfang verständlicherweise die grösste Opposition gegen eine Stadtentwicklung.

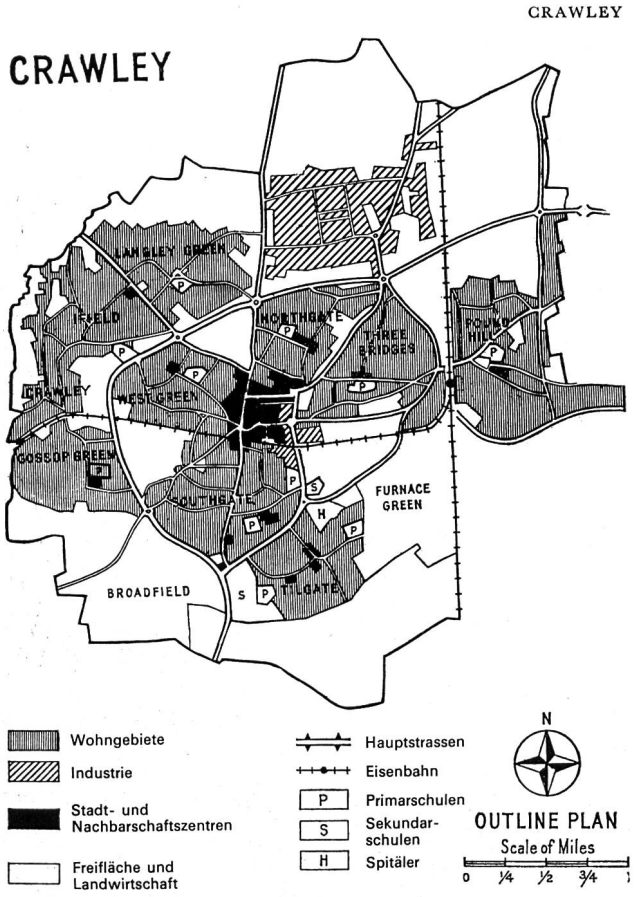


Abb. 11. Zonenplan von Crawley

Bevölkerung und Wohnungsbau

Die Stadt Crawley wurde speziell für die überschüssige Bevölkerung von London erstellt und blieb auch für diese reserviert. Die Bevölkerung von 1947 mit 9000 Einwohnern hat sich bis zum Jahre 1967 auf 64 000 Einwohner vergrössert. Die Planung sieht eine maximale Ausdehnung auf 120 000 Einwohner vor. Von den bis 1967 erstellten 17 900 Häusern wurden rund 14 000 von der Development Corporation gebaut. 75 % von diesen Häusern sind subventionierte Mietobjekte. 1967 besass die New Towns Commission 11 457 Wohnungen, die lokale Regierung 1253 und 5200 lagen in privater Hand. Zu Beginn wurden fast alle Häuser vermietet. Heute entsteht ein immer stärkerer Bedarf an käuflichen Einfamilienhäusern. Es wurden in der ganzen Stadt nur sehr wenige mehrstöckige Häuser mit Mietwohnungen erstellt. Es sind alle Typen von den kleinsten 1- und 2-Zimmer-Häusern für alte Leute bis zu den 5 und mehr Zimmer aufweisenden Häusern für den gehobenen Standard vorhanden.

Ansprüche und Kosten

Das wöchentliche Einkommen eines Arbeiters beträgt ungefähr 210 Franken. Ein Haus mit fünf Zimmern kostet etwa 45 000 Franken. Nur ist zu bedenken, dass die Ansprüche auf einer ganz anderen Ebene liegen als in der Schweiz. Die Gebäude sind nur minimal isoliert und haben z. B. nur Einfachverglasung. Sie sind nicht unterkellert. Jedes Haus ist individuell geheizt, und zwar entweder mit Kohle, Gas oder elektrischer Heizung. Es existiert keine gemeinsame Aufbereitung des Warmwassers. Wegen der geringeren Frostgefahr, und da praktisch keine Untergeschosse existieren, kann auch ein grosser Teil der Kanalisationsstränge in geringer Tiefe verlegt werden.

Das Industriegebiet

Das Industriegebiet ist hauptsächlich im Norden in Richtung London angeordnet. Dadurch wird am wenigsten Verkehr durch die Stadt erzeugt, da der Hauptverkehr der Industrien in jener Richtung weggeht. Ein Nachteil bleibt damit aber erhalten: Der ganze Stosszeitverkehr geht nur in einer Richtung und bringt darum eine übermässige Belastung der Strassen, so dass die neu geplante Stadt im gewissen Masse bereits unter dem Verkehr zu leiden beginnt.
Die Industrien sind sehr verschiedenartig und schützen so die Stadt vor Krisen einzelner Wirtschaftszweige. So finden wir von der Leuchtturmfabrik bis zur Vogelkäfigfabrik alle möglichen Wirtschaftszweige wie Nahrungsmittelindustrie, Elektronik, Optik usw. Im ganzen

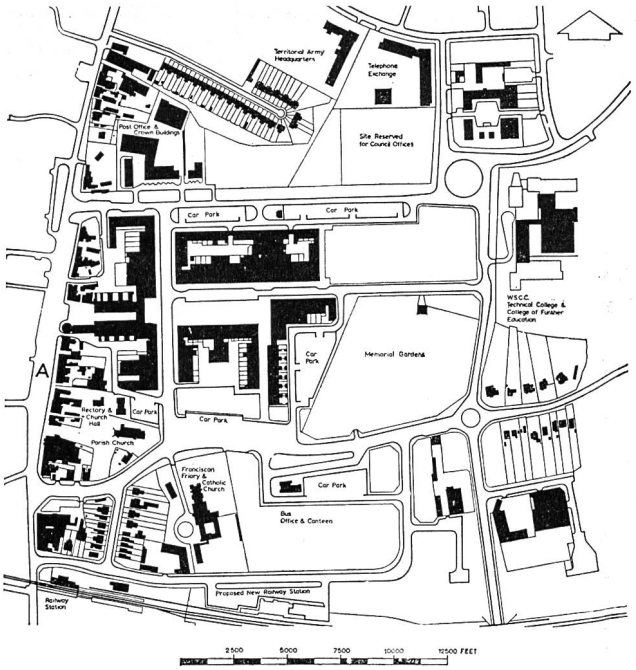


Abb. 12. Crawley, Stadtzentrum. Die mit A bezeichnete Strasse am linken Bildrand ist die ehemalige Hauptstrasse London–Brighton

sind heute 87 Industriebetriebe angesiedelt mit einer Gesamtgeschossfläche von etwa 350 000 m².

Das Zentrum

Ein Teil des Zentrums der Stadt liegt an der alten Durchgangsstrasse und hat darum seinen ganz besonderen Reiz erhalten. Entlang der alten Hauptstrasse ist eine Reihe alter Häuser bestehen geblieben, sie geben dem Kern das sonst so oft vermisste Verbindungsglied mit der Vergangenheit, an dem dem Engländer so viel liegt. Senkrecht zur alten Hauptstrasse ist mit einer Fussgängerachse das neue Stadtzentrum angeschlossen. Der Queen-Square, der Stadtplatz, ist mit einem romantischen kleinen Musikpavillon verziert worden, wo an den schönen Wochenenden oder an warmen Abenden junge und auch alte Musikvereinigungen etwas zur Unterhaltung des Publikums bieten. Im Gegensatz zu den meisten andern New-Towns-Zentren blieb dieser Platz durch eine Strassenverbindung für den Fahrverkehr zugänglich, nur an Samstagen und an Markttagen wird der Durchgangsverkehr durch das Zentrum unterbunden. Es besteht in der Bevölkerung heute schon eine Gruppe, die sich zum Ziel gesetzt hat, den ganzen Kern vom Verkehr freizubekommen. Das Stadtzentrum ist mit einer Bahnstation versehen. Diese liegt heute einige 100 m vom Hauptplatz entfernt. Die Planung sieht vor, den Hauptplatz mit einer weiteren Ladenstrasse über den Busterminal, der dazwischen liegt, mit der Hauptstation zu verbinden. So soll eine eigentliche Fussgänger-Bahnhofstrasse geschaffen werden.

Das Stadtzentrum verfügt heute über ungefähr hundertfünfzig Ladengeschäfte und bietet hauptsächlich die Versorgung für den wöchentlichen Bedarf. Im übrigen Stadtgebiet sind weitere hundertvierzig Läden in Betrieb. Das ganze Stadtzentrum wurde von der Development Corporation erstellt und wird heute von der New Towns Commission vermietet. Sie entscheidet, wer Ladenlokale bekommt und trifft eine gewisse Auswahl. Mit der Zunahme des Motorisierungsgrades zeigt sich immer deutlicher, dass immer mehr Einwohner selbst der weiter entfernteren Nachbarschaften auch den täglichen Bedarf im Zentrum decken, da das Angebot vielfältiger ist. Auch von der weiteren Umgebung der Stadt kommen die Einwohner, um ihren Bedarf zu decken. Eine Untersuchung hat gezeigt, dass das Stadtzentrum eine Bevölkerung von etwa 100 000 Einwohnern versorgt. Nur noch der hochspezialisierte Bedarf wird in London gedeckt. Um das Zentrumsgebiet herum sind öffentliche Bauten und grosse Parkierflächen erstellt worden. Grosse Flächen stehen noch für weitere grosse Aufgaben frei und lassen heute eigentlich die Verbindung mit den umliegenden Wohngebieten vermissen.

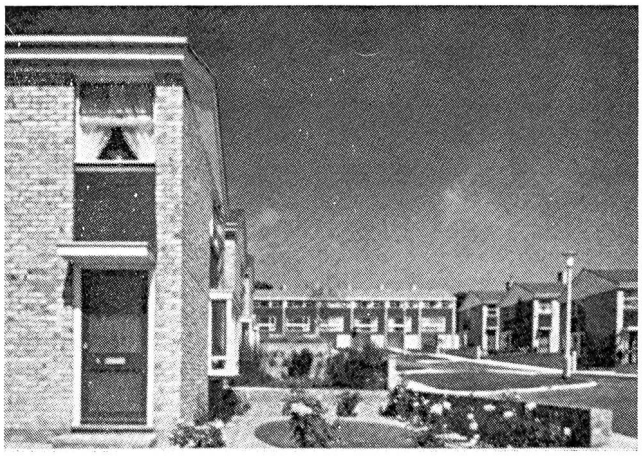


Abb. 13. Crawley, Quartier mit Reiheneinfamilienhäusern. Ein Haus mit 5 Zimmern kostet etwa Fr. 45 000; das wöchentliche Einkommen eines Arbeiters beträgt etwa Fr. 210

Motorisierung

Obwohl ein grosses Fussgängernetz alle Quartiere untereinander und mit dem Zentrum ver-

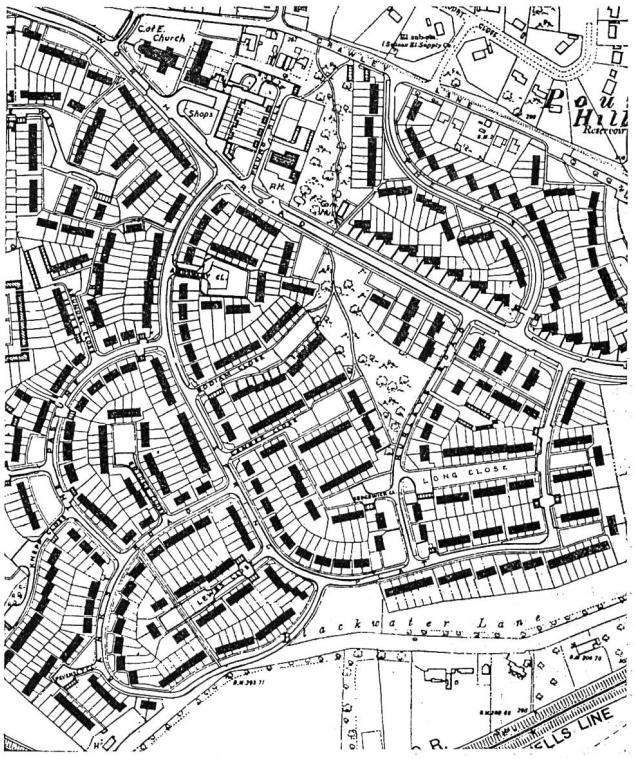


Abb. 14. Crawley, Pound Hill. Die «sorglose» Führung der Quartierstrassen ist augenfällig; die Orientierung wird dadurch eher erschwert

bindet, geht ein grosser Teil der Bevölkerung mit dem Wagen einkaufen. Man rechnete früher in der ersten Planungsphase nach dem Krieg mit einem viel grösseren Anteil an Velofahrern. So kommt es auch, dass in den Wohnquartieren nur ein kleiner Teil der Wagen über eine Garage verfügt; die meisten Wagen stehen auf den recht engen, wohl aber mit breiten Grünstreifen gesäumten Quartierstrassen. In den Wohnquartieren fällt die sorglose Führung der Quartierstrassen auf. Die Häuser werden durch schmale aber schön in die Landschaft gelegte und geschwungene Strassen erschlossen. Die Orientierungsmöglichkeit lässt dadurch zu wünschen übrig, aber der unerwünschte fremde Durchgangsverkehr kann praktisch eliminiert werden.

Ausblick

In den 1970er Jahren werden die New Towns in einem anderen Masstab weiterentwickelt werden, als wie bisher üblich war. Einige der neuen Städte werden über eine Grösse von über 200 000 Einwohnern hinauswachsen. Der heutige Stadtbewohner hat einen weitentwickelten Bedarf an Dienstleistungen und verlangt, in einem Stadtzentrum seine vielseitigen Wünsche erfüllen zu können. Diesen Ansprüchen kann nur in einer Stadt dieser Grössenordnung Genüge getan werden. Die neuen Städte entstehen auch nicht mehr 30—50 km von der grösseren Agglomeration entfernt, sondern 100—110 km. Als Ausgangspunkt für neue Entwicklungen werden grössere Landstädte gewählt, die über eine bereits funktionierende Administration verfügen. Auch Läden und öffentliche Dienste sind somit vorhanden und eingespielt. Dank dieser Gegebenheiten ist es möglich, Wohnbauten von Anfang an im grossen Rahmen zu erstellen. Die bestehende Industrie verfügt dank der dann Zuziehenden über mehr Arbeitskräfte und kann, wenn dies vom wirtschaftlichen Standpunkt aus sinnvoll ist, unbedenklich expandieren. Dank der vor der Entwicklung schon vorhandenen Bevölkerung ist die Bevölkerungsstruktur von Anfang an ausgeglichen. Der Stadt fliessen nun noch grössere Geldmittel zu, womit die bestehenden Anlagen erneuert oder erweitert werden können.

Die Uebergabe der vollendeten Stadt an die New Towns Commission wurde von der Labourregierung seit jeher als Fehler betrachtet. Nach ihrer Meinung muss die lokale Behörde verantwortlich sein für alle Wohnbauten, die in öffentlicher Hand stehen. Die bisherigen New Towns zeigen geringe Dichten, was ihnen oft zum Vorwurf gereicht. So werden denn heute neuere New Towns bereits dichter überbaut. Durchschnittlich wohnen in den New Towns 45 Einwohner pro ha Bruttosiedlungsfläche. Am Beispiel der falschen Einschätzung der Motorisierung, die weit mehr zugenommen hat, als die Situation 1946 hätte erwarten lassen, kann illustriert werden, dass durchaus die Möglichkeit besteht, auch heute eine künftige Entwicklung falsch zu beurteilen. In diesem Fall ist die New Town mit geringerer Dichte im Vorteil, da sie anpassungsfähig ist. Eine zu grosse Dichte lässt bei unerwarteten Entwicklungen keine andere Wahl als die Zerstörung der alten Anlage.

Bildnachweis: Die Abbildungen 2 bis 5, 7 bis 12 und 14 sind den Werken New Towns come of Age, Neuer Wohnungsbau in England und Utopia entnommen.

(Fortsetzung vgl. «Plan» 1969/2 bzw. «Planen und Bauen» 1969/1.)

CHRONIK DER NORDWESTSCHWEIZ

Aargau

Zum Rücktritt von Herrn Regierungsrat Dr. K. Kim, Baudirektor

Es gehört sich, dass auch an dieser Stelle des Magistraten gedacht wird, der nach 19jähriger Regierungstätigkeit, davon 15 als Baudirektor, auf 1. April 1968 aus Amt und Verantwortung geschieden ist. Dr. Kim hat mit anderen Pionierpersönlichkeiten wesentlich dazu beigetragen, dass die Bedeutung der Planung für eine sinnvoll geordnete bauliche Entwicklung unserer Dörfer und Städte von immer weiteren Kreisen erkannt und anerkannt worden ist. Während seiner Amtstätigkeit hat die Gemeindebaugesetzgebung durch Erlass von Bauordnungen und Zonenplänen einen starken Aufschwung genommen. Es leben heute nur noch 15 % der Bevölkerung in Gemeinden ohne eigene Baugesetzgebung. In Wort und Schrift hat er auch die Regionalplanung eifrig gefördert. Es ist kein Zufall, dass heute sämtliche 232 aargauischen Gemeinden sich absolut freiwillig und ohne gesetzlichen Zwang in 15 Regionalplanungsgruppen zusammengeschlossen haben. In den letzten Jahren gewann auch die kantonale Planung mehr und mehr an Gewicht. Er gab den entscheidenden Anstoss zur Erarbeitung eines kantonalen siedlungspolitischen Leitbildes. Ueber den derzeitigen Stand der Studien wird im Rahmen dieser Chronik ebenfalls berichtet. Als Höhepunkt und Krönung seines erfolgreichen Wirkens an der Spitze der Baudirektion darf jedoch unzweifelhaft das neue Baugesetz bezeichnet werden, das noch während seiner Amtszeit die erste Lesung im Grossen Rat glänzend überstand. Herrn Dr. Kim gebühren Dank und Anerkennung, verbunden mit den besten Wünschen für sein Otium cum dignitate.

Kommunale und kantonale Bauvorschriften

Im Bereich der kommunalen Baugesetzgebung hielt während des Berichtsjahres die stetige Aufwärtsentwicklung an. Den Erlass einer Bauordnung wagten die Gemeinden Leutwil, Obermumpf, Rüfenach, Uerkheim und Arni-Islisberg für den Ortsteil Arni. Bei der letzteren Vorlage verursachte die staatsrechtliche Besonderheit, dass die politische Gemeinde Arni-Islisberg aus den beiden historisch gewachsenen Ortsgemeinden Arni und Islisberg zusammengesetzt ist, einiges Kopfzerbrechen. Wohl gehört das Bauwesen — neben der Schule — zu jenen Aufgaben, welche die beiden Teilgemeinden bisher selbständig und unabhängig voneinander betreut haben. Dem Bauwesen kam jedoch in den bisherigen bäuerlichen Siedlungen sehr geringe Bedeutung zu. Das ändert heute, wo Arni-Islisberg dank der modernen Kommunikationsmittel zur geschätzten und gefragten Wohnlage im Agglomerationsbereich der Stadt Zürich aufgerückt ist. Da sind Bauordnung und Zonenplan als Grundlage einer geordneten baulichen Entwicklung unentbehrlich geworden. Dabei handelt es sich jedoch grundsätzlich um eine neue Aufgabe der politischen Gesamtgemeinde, die nicht zum traditionellen Kompetenzbereich der beiden Ortsgemeinden gehört. Anderseits gab man sich Rechenschaft über die allfälligen nachteiligen Folgen, wenn die für den Ortsteil Arni vorbereitete Bauordnung bis auf weiteres nicht in Kraft gesetzt werden könnte. Der Grosse Rat beschloss deshalb auf Antrag der vorbereitenden Kommission, die Teilbauordnung Arni zu genehmigen, jedoch unter der Bedingung, dass diese nur solange in Kraft bleiben soll, bis eine einheitliche Bauordnung für die politische Ge-