

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93 (1975)
Heft: 35

Artikel: Grossbritanniens neue Städte werden "erwachsen"
Autor: Tiffen, C.E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-72804>

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: 23.02.2026

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

Grossbritanniens neue Städte werden «erwachsen»

Von C. E. Tiffen

DK 711.4

Viele der neuen Städte Grossbritanniens haben jetzt das «Wunderkind»-Stadium hinter sich; doch wegen ihrer Vielfalt und Grösse sind sie auch nach Erlangung der «Volljährigkeit» noch von grossem Interesse, insbesondere was die architektonischen Charakteristika und die sozio-ökonomische Zusammensetzung betrifft.

Ursprünglich wurden die neuen Städte zum Zweck der Umsiedlung errichtet – um für Hunderttausende von Menschen neuen Wohnraum in sinnvoll geplanter Umgebung zu schaffen, insbesondere in den übervölkerten Gebieten im Südosten Englands und in den englischen Midlands. Einige von ihnen sind inzwischen zu wichtigen Faktoren der regionalen Wirtschaftspolitik geworden. Man lenkt industrielle Entwicklung in Gegenden mit starker Arbeitslosigkeit, wo traditionelle Industrien im Schrumpfen begriffen sind, oder wo das Arbeitsplatzangebot zu einseitig ist. Eine Folge davon ist die Erstellung immer mehr zweckmässiger, moderner Fabriken auf freiem Gelände und in kurzer Entfernung von gut untergebrachten Arbeitskräften – ein deutlicher Beweis dafür, wie eine umfassende Planung zur Erhöhung der Produktivität beitragen kann.

Allerdings machen sich ausserhalb der neuen Städte selber auch nachteilige Auswirkungen dieser Entwicklung bemerkbar. Der Massenauszug von jungen, gut ausgebildeten Menschen muss zwangsläufig den Arbeitsmarkt älterer Städte in gewissem Mass beeinträchtigen. Die staatlichen Unterstützungen für die Ansiedlung neuer oder expandierender Industrieunternehmen und Handelsfirmen in den neuen Städten wird von einigen älteren Zentren als Benachteiligung betrachtet, weil auch sie neue Unternehmen dieser Art benötigen, um lebensfähig zu bleiben.

Die frühen Planer erwarteten als natürliche Folge der Konzeption der neuen Städte die Rehabilitierung überfüllter und häufig verwahrloster älterer Städte durch die Verringerung von Druck vielerlei Art. Diese Folge trat jedoch nicht automatisch ein. Die Stadtverwaltungen müssen sich Gedanken über Kapitalkosten und zu erwartende Einnahmen machen und schrecken manchmal vor grossangelegten Neuentwicklungen zurück, weil durch eine Verringerung der Zahl von Eigentümern je Grundfläche die Steuereinnahmen zurückgehen könnten.

Gesamthaft haben die Bemühungen der vergangenen fünfundzwanzig Jahren um die Verwirklichung eines grossen Experiments gute Erfolge hinsichtlich Neuverteilung von Menschen und Arbeitsplätzen gebracht. Die Kosten belaufen sich bis heute auf über 1100 Mio f. Dafür konnten verbesserte Lebensbedingungen für über eine Million Menschen erreicht werden.

Der bekannte Planungsexperte Prof. *Colin Buchanan* sagte über die neuen Städte: «Man kann die neuen Städte als beträchtlichen Erfolg bezeichnen. Sie sind mit viel Kritik bedacht worden – wegen ihrer geringen Besiedlungsdichte, wegen der vielen offenen Flächen, wegen ihres Mangels an „Urbanität“ (was immer das sein mag), wegen sozialer Nachteile. Natürlich sind Fehler gemacht worden, natürlich hatten die ersten Bewohner Anpassungsschwierigkeiten; doch ich glaube, dass diese Probleme dem Gesamterfolg eines der bemerkenswertesten, weiterhin beachteten sozialpolitischen Unterfangs keinen Abbruch tun können.»

Eines der faszinierendsten Merkmale ist die Art und Weise, wie die Schöpfer der neuen Städte beim Gesamtentwurf der Stadt, der Wohnhausplanung und der Gestaltung der allgemeinen Einrichtungen wie Einkaufszentren, Sportkomplexe und Verkehrssystemen experimentieren konnten. Die

Ergebnisse mögen vielleicht nicht allen zusagen; doch sie sind sicher weit davon entfernt, einfallslos zu sein, wie einige Kritiker behaupten.

Andere Kritiker haben die Qualität einiger Bauten bemängelt, wahrscheinlich ohne sich der Dringlichkeit der Lage bewusst zu sein – der Notwendigkeit, zweckmässigen Wohnraum für Menschen zu schaffen, die häufig aus den schlimmsten Slumgebieten kamen, der Notwendigkeit, unter variierenden wirtschaftlichen Bedingungen mit den Haushaltsmitteln den grössten Nutzen für die grösste Zahl zu erreichen, und der Notwendigkeit, die Arbeiten plangemäss auszuführen, trotz gelegentlicher Engpässe bei traditionellen Materialien und qualifizierten Arbeitskräften. Heute gibt es andere Faktoren, die in manchen Fällen bauliche Veränderungen in fast fertiggestellten neuen Städten erfordern. So musste wegen der unerwartet starken Zunahme von Privatautos die Verkehrsplanung zum Teil völlig neu überdacht werden.

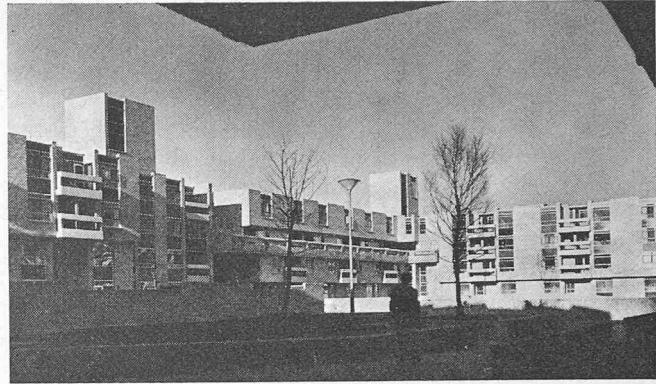
In Stevenage – der ersten der neuen Städte – wurde das Einkaufszentrum von Anfang an als Fussgängerzone geplant, allerdings mit leicht erreichbaren Parkmöglichkeiten. Heute baut man weitere, mehrgeschossige, an eine grösse Zahl von Geschäften angeschlossene Grossgaragen, um dem erhöhten Bedarf nachzukommen. Dennoch werden vielleicht noch mehr Parkplätze benötigt. Aufgrund eines derzeitigen Expansionsplans soll die Bevölkerung der Stadt von den ursprünglich vorgesehenen 100 000 auf 150 000 Menschen erhöht werden.



Die in den vergangenen fünfundzwanzig Jahren geplanten englischen Städte



Luftaufnahme des Stadtzentrums von Corby in den englischen Midlands



Mietwohnungen in einem Wohnviertel mit hoher Besiedlungsdichte in der neuen Stadt Washington in Nordostengland

Die Stadtväter von Crawley in der südenglischen Grafschaft Sussex liessen zunächst auf einer Seite ihrer grossen Fußgängerstrasse Autoverkehr und Parken zu und versuchten anschliessend, die gesamten Einkaufsstrassen für jeweils zwei Tage in der Woche zur Fußgängerzone zu machen. Das erwies sich als so erfolgreich, dass der Queen's Square der Stadt jetzt ständig für den Autoverkehr gesperrt ist.

In jeder Stadt des ganzen Landes versucht man, dem Konflikt zwischen Privatwagen, öffentlichen Verkehrsmitteln und Nutzfahrzeugen auf andere Weise zu begegnen. Runcorn in Cheshire beispielsweise baut zur Zeit eine achtförmige, fast 29 km lange Busstrasse durch die Stadt, von der 13 km bereits in Betrieb sind. Gestaltung und Standortwahl für alle wichtigen Einrichtungen der Stadt werden auf diese Busroute abgestimmt. Auch Redditch, Worcestershire, ist dabei, eine achtförmige Route nur für öffentliche Verkehrsmittel mit Anschlussstellen an die Vorortbusstrecken zu bauen. Bis heute sind etwa 3 km fertiggestellt.

Ganz anders wird in Milton Keynes verfahren, das bis zum Jahr 2000 eine Bevölkerungszahl von 250000 erreichen soll. Hier sieht der Generalplan ein dichtes Netz von 1 km voneinander entfernt verlaufenden Strassen vor, in denen der Verkehr mit Hilfe von computergesteuerten Ampeln so gelenkt werden soll, dass die Autos möglichst immer mit optimaler Geschwindigkeit fahren können.

Cumbernauld in Schottland hat ein Stadtzentrum in Form eines «Mehrdeck-Luxus-Passagierdampfers», wobei Autos und Busse in den «Frachtraum» verbannt sind. Von hier aus führen Rolltreppen, Aufzüge, normale Treppen und Rampen nach oben zu den Geschäften und Gemeinschaftseinrichtungen. Direkt anschliessend nimmt zur Zeit ein riesiges Warenhaus Gestalt an, das mit seinen über 10000 m² Einkaufsfläche Cumbernaulds Bedeutung als Einkaufszentrum für die gesamte Umgebung vergrössern wird.

Auch im Wohnungsbau-Sektor der neuen Städte vollzieht sich ein Wandel – eine deutliche Verstärkung des Trends zum Eigentumserwerb. Es war von Anfang an vorgesehen, dass eine bestimmte Zahl von privat gebauten Häusern zum Verkauf angeboten wird; doch in der letzten Zeit hat die Regierung es ermöglicht, dass auch im öffentlichen Wohnungsbau die Mieter ihre Wohnungen zu günstigen Bedingungen kaufen können. Die Reaktion hierauf war sehr positiv, und es sind bereits Anzeichen dafür ersichtlich, dass die Einhaltung des vorgesehenen Verhältnisses von Maximal 50:50 zwischen Miet- und Eigentumswohnungen schwierig sein wird. Wird der Kauf von Wohnungen erst einmal ermöglicht, ist es schwer, aus rein statistischen Gründen einen Schlussstrich zu ziehen, wenn an sich alle Betroffenen die gleiche Chance haben sollten. Ausserdem ergeben sich Probleme bei

der Instandhaltung von mit öffentlichen Mitteln erstellten Wohnungskomplexen, wenn sich zwischendurch einige Einheiten in Privatbesitz befinden.

Eine weitere Neuentwicklung im Bereich des Wohnungsbaus ist die zunehmende Nachfrage nach Kleinwohnungen für ältere Menschen; denn die Eltern der jungverheirateten Paare, die zu Beginn den Grossteil der Bevölkerung der neuen Städte ausmachten, kommen jetzt ins Rentenalter und möchten teilweise gern in die Nähe ihrer Kinder und Enkelkinder ziehen. Infolgedessen ist besonders in den ersten der neuen Städte wie Stevenage, Crawley, Hatfield, Hemel Hempstead und Welwyn Garden City der Bedarf an solchen Wohnungen gross. In der Regel können diese Wohnungen nicht käuflich erworben werden.

Es ist häufig Kritik an dem angeblichen Mangel an sozialen Vorkehrungen und Freizeiteinrichtungen geübt worden – oft nicht ganz berechtigt, denn die Fälle von «Grüne-Witwen»-Depressionen waren wahrscheinlich eher auf Angehörungsschwierigkeiten in eine neue Umgebung zurückzuführen als auf Mangel an Freizeitbeschäftigungsmöglichkeiten. Natürlich mussten solche Projekte, da die Schaffung von Wohnraum dringlicher war, zunächst zurückgestellt werden. Hinzu kam, dass Geschäftsleute häufig erst dann zu Investitionen bereit waren, wenn sie die Lage als günstig einschätzten.

Angesichts weitgehend stabilisierter Bevölkerungszahlen, kürzerer Arbeitszeiten und höherer Kaufkraft ist die Lage heute anders als in den Anfangsjahren. Eine der interessanten neueren Entwicklungen ist die Zahl der Kinos, die neu gebaut werden. Normalerweise sind sie als «Studios» konzipiert, d.h. als Verbindung von zwei oder drei kleinen Einzelkinos, häufig innerhalb eines Einkaufs- oder Unterhaltungszentrums gelegen. Dennoch wird selbst heute noch die Finanzierung solcher Projekte von den Entwicklungsgesellschaften der neuen Städte übernommen, und die Geschäftsleute erhalten die Möglichkeit, die Einrichtungen zu pachten.

Ausserdem hat sich in den neuen Städten gezeigt, dass die grossen Investitionen für Schulen wesentlich rentabler sein können, wenn die Gebäude nach Schulschluss für Sport, Freizeit und Unterhaltung genutzt werden. Dieser Trend macht sich immer deutlicher bemerkbar, und die neuen Schulen der siebziger Jahre werden von vornherein als Mehrzweckgebäude entworfen.

In diesen Jahren werden auch viele Parks und andere Grünanlagen «volljährig», und die Bevölkerung wird sich immer mehr bewusst, wie wichtig sie für das Leben der Stadt sind. Eines der besten Beispiele hierfür ist vielleicht Livingston in Schottland, wo innerhalb von zehn Jahren über 500000

neue Bäume angepflanzt worden sind. In Milton Keynes, das im Grunde aus einer Anzahl von einzelnen Wohnsiedlungen inmitten eines grossen Grüngeländes bestehen soll, will man im Stadtzentrum breite Alleen anlegen. Und in Warrington wird zur Zeit ein grosser Komplex aus Forschungs- und Verwaltungseinrichtungen inmitten eines 30 ha grossen Parkgeländes gebaut.

Befürchtungen, dass die neuen Städte mehr oder weniger unpersönliche Steinwüsten würden, konnten somit zerstreut werden. Niemand kann behaupten, dass die neuen Städte statisch sind. Sie sind lebende Gebilde, die ihre besonderen Charakteristika immer stärker zum Ausdruck bringen; aber dennoch sind sie noch jung und offen genug, um neues Gedankengut aufzunehmen.

Der Zürcher Index der Wohnbaukosten am 1. April 1975

DK 69.003

Nach den Erhebungen des Statistischen Amtes der Stadt Zürich verstärkte sich die rückläufige Tendenz der Erstellungskosten von Mehrfamilienhäusern. Vom 1. Oktober 1974 bis 1. April 1975 ermassigte sich der auf der Basis 1. Oktober 1966 = 100 berechnete Zürcher Baukostenindex von 172,2 auf 168,1 Punkte oder um 2,4 %. Im vorangegangenen Halbjahr, April bis Oktober 1974, hatte sich – erstmals seit Sommer 1968 – ein Rückgang der Wohnbaukosten um 1,6 % ergeben. Für die Zwölftmonatsperiode April 1974 bis April 1975 ergab eine Verbilligung um 4,0 % gegenüber einer Verteuerung um 8,7 % von April 1973 bis April 1974 und von 10,0 % von April 1972 bis April 1973. Die neueste, trotz Erhöhung vertraglich vereinbarter Löhne erfolgte Rückbildung der Wohnbaukosten auf 168,1 Punkte am 1. April 1975 brachte den Zürcher Baukostenindex auf ein Niveau zurück, das ziemlich genau der Mitte zwischen dem Stand von Oktober 1973 (161,0 Punkte) und April 1974 (175,0 Punkte) entsprach. Die verstärkte Senkung der Baukosten hängt eng mit der Rückbildung im Baugewerbe zusammen, die einen entsprechenden Wettbewerbsdruck auslöste. Die Auftragslage und die Zukunftsbeurteilung sind jedoch von Branche zu Branche und zum Teil auch von Berichterstatter zu Berichterstatter verschieden, was die zum Teil erheblichen Abweichungen der Preiseingaben erklärt. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass der Baukostenindex lediglich eine durchschnittliche Entwicklung wiedergeben kann und dass extreme Ausschläge nach oben und unten in dieser Kennziffer nicht zum Ausdruck kommen.

Der Zürcher Baukostenindex, den das Statistische Amt der Stadt Zürich jeweils auf 1. April und 1. Oktober berechnet, ist eine Richtzahl für die Erstellungskosten von

Mehrfamilienhäusern (ohne Land), die nach Bauart, Ausstattung und Lage den Indexhäusern entsprechen. Als derartige Typenhäuser dienen drei von einer Baugenossenschaft im Jahre 1954 erstellte Wohnblöcke mit 42 Wohnungen am Letzigraben 209–221 in Zürich-Albisrieden. Im Einvernehmen mit Vertretern des Baugewerbes und mit dem Hochbauamt der Stadt Zürich sind die Baubeschriebe und Pläne der Indexhäuser nachträglich dem 1966 in Zürich üblichen mittleren Standard angepasst worden. Die Berechnungen beruhen auf Offerten für die Indexhäuser von rd. 150 Baufirmen.

Die Aufgliederung nach Kostenarten auf der Basis 1. Oktober 1966 = 100 erfolgt nach dem Baukostenplan (BKP) 1969 der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die im Baukostenindex aufgeführten Kostenarten nur einen Ausschnitt aus der umfassenden Systematik des Baukostenplans 1969 bilden.

Um die Bewegung der Baupreise in den grossen Linien auch über einen längeren Zeitraum verfolgen zu können, wurden die Indizes der *Gesamtkosten* für die modernisierten und für die früheren Indexhäuser miteinander verkettet.

Zu Tabelle 1: Die drei Indexreihen mit der Basis Juni 1939 = 100, August 1957 = 100 und Oktober 1966 = 100 beruhen für 1939 und 1946 auf dem früheren Indexhaus Zeppelinstrasse 59, vom August 1957 bis Oktober 1966 auf den drei Blöcken Letzigraben 209–221 in ihrer tatsächlichen Ausführung und ab Oktober 1966 auf den gleichen, jedoch im Baubeschrieb modernisierten Indexhäusern.

Auf der Basis Juni 1939 = 100 ergibt sich für April 1975 ein Indexstand von 535,5 Punkten; die Wohnkosten

Tabelle 1. Index der Gesamtkosten seit 1939

| Indexbasis | Indexhaus Zeppelinstrasse in Zürich-Unterstrass | | Indexhäuser Letzigraben in Zürich-Albisrieden | | | | | | | | | |
|--------------------|---|------------|---|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|----------|--|
| | 1. 6. 1939 | 1. 8. 1946 | 1. 8. 1957 | 1. 10. 1966 | 1. 4. 1972 | 1. 10. 1972 | 1. 4. 1973 | 1. 10. 1973 | 1. 4. 1974 | 1. 10. 1974 | 1. 4. 75 | |
| Juni 1939 = 100 | 100,0 | 176,7 | 212,9 | 318,6 | 466,0 | 470,6 | 512,7 | 512,8 | 557,5 | 548,7 | 535,5 | |
| August 1957 = 100 | 47,0 | 83,0 | 100,0 | 149,6 | 218,8 | 221,0 | 240,8 | 240,8 | 261,8 | 257,6 | 251,4 | |
| Oktober 1966 = 100 | 31,4 | 55,5 | 66,8 | 100,0 | 146,3 | 147,7 | 160,9 | 161,0 | 175,0 | 172,2 | 168,1 | |

Tabelle 2. Kubikmeterpreise nach SIA in Franken seit 1939

| Indexhäuser | 1. 6. 39 | 1. 8. 46 | 1. 8. 57 | 1. 10. 66 | 1. 4. 72 | 1. 10. 72 | 1. 4. 73 | 1. 10. 73 | 1. 4. 74 | 1. 10. 74 | 1. 4. 75 |
|--|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| Zeppelinstrasse 59, Zch-Unterstrass ¹⁾ | 50.25 | 89.03 | 110.42 | * | * | * | * | * | * | * | * |
| Letzigraben 209–221, Zch-Albisrieden ²⁾ | * | * | 104.38 | 155.08 | * | * | * | * | * | * | * |
| Tatsächliche Ausführung | * | * | * | 169.89 | 245.76 | 248.06 | 270.10 | 269.63 | 292.45 | 286.70 | 278.37 |
| Modernisierter Baubeschrieb | * | * | * | 169.89 | 245.76 | 248.06 | 270.10 | 269.63 | 292.45 | 286.70 | 278.37 |

¹⁾ Eingebautes Sechsfamilienhaus, Baujahr 1932, Baubeschrieb 1948 modernisiert, Kubus 1897,45 m³

²⁾ Drei Wohnblöcke mit 42 Wohnungen, Baujahr 1954, Baubeschrieb 1966 modernisiert, Kubus 12 632,69 m³