

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 84 (1966)
Heft: 19

Artikel: Die neuen Stadtzentren in England
Autor: Hunziker, Walter R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68902>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

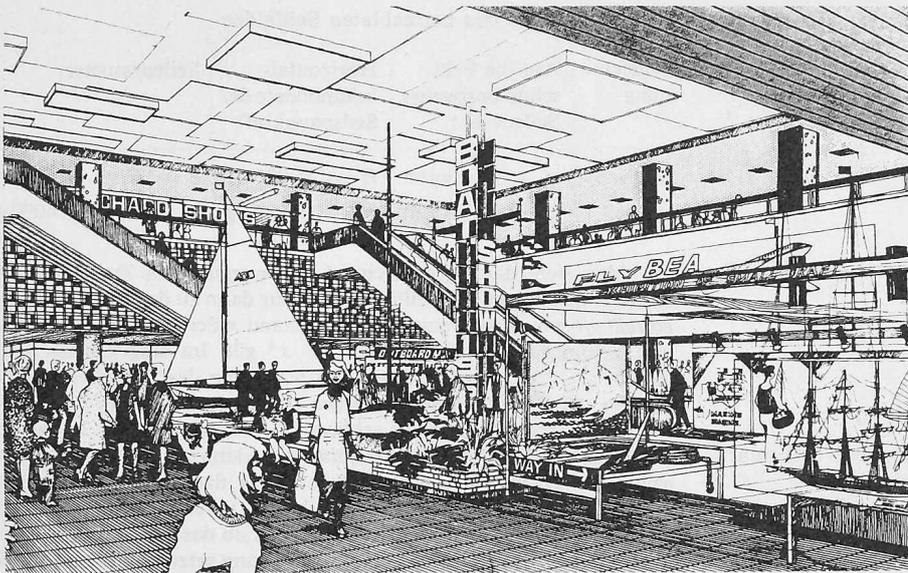
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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



Beispiel einer neuen englischen Ladenstrasse (Harlow)

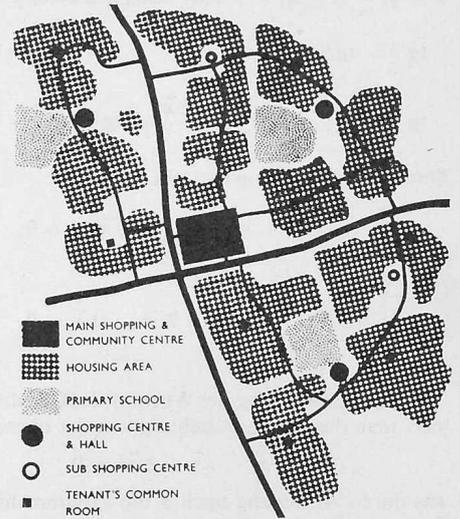


Bild 2. Die neue Stadt Harlow

Die neuen Stadtzentren in England

Von Walter R. Hunziker, dipl. Städteplaner, Zürich

DK 711.4

England hat durch seine Nachkriegspolitik der Schaffung neuer Städte auch eine reiche Entwicklung von neuen Stadt- und Einkaufszentren eingeleitet, deren erste Verwirklichungen wie Harlow, Stevenage, Basildon bereits mit den neuesten geplanten oder im Bau befindlichen Stadtzentren (Cumbernauld, Bletchley) verglichen werden können. Dazu gesellt sich nun neuerdings ein Programm der Stadtkernerneuerung in bestehenden Städten (Birmingham), welche auch wieder eine Entwicklung aus der Wiederaufbauperiode der Nachkriegszeit (Coventry) darstellt.

Die Betrachtung der neuen und erneuerten Stadtkerne zeigt vor allem folgende Merkmale:

— Es wird angenommen, dass der individuelle Autobesitz sich in amerikanischem Ausmass ausweiten wird. Daher ist der öffentliche Verkehr in einem Ausmass zu entwickeln, dank dessen er sich als bremsende

gegenmassnahme zum Überborden des privaten Autoverkehrs auswirken kann. Städtebauliche Massnahmen müssen ferner das Eigenleben der Städte, die Attraktionskraft ihrer Zentren derart fördern, dass bei gleicher Kulturarbeit die Transportleistungen ein Minimum aufweisen. Dadurch soll der Pendler veranlasst werden, sich möglichst in Stadtnähe bietende Wohngelegenheiten wahrzunehmen.

Dass diese Grundgedanken in weite Kreise der Behörden und der privaten Unternehmenserschaft und des Volkes getragen wurden, ist zum grossen Teil das Verdienst des «Buchanan Report», einer im Auftrage der Regierung ausgearbeiteten Untersuchung über die städtebauliche und verkehrstechnische Entwicklung Englands. Nicht nur werden darin bestehende Tendenzen klar definiert, sondern auch neue Ideen, Mittel und Wege vorgeschlagen, um des erwarteten Verkehrsanfalls Herr zu werden.

Die neuen Städte Englands wurden von Anfang an als eigenständige Ortschaften mit eigenen Arbeitsplätzen und mit zentral angeordneten Dienstleistungen geplant. Sie unterscheiden sich dadurch grundsätzlich von den bekannten Satellitenstädten Stockholms (Vällingby, Farsta), welche auch als «Schlafstädte» bezeichnet werden. Obwohl die ersten neuen englischen Städte zumeist nur etwa 50–70 km von London entfernt sind, wurden die meist ungenügenden Verkehrsverbindungen nicht ohne Absicht in ihrem Zustand belassen. Sogar die Bahnhöfe liegen abseits der Stadtkerne. Um den Pendlerverkehr nach London möglichst einzuschränken, wurde für die Niederlassung in den neuen Städten der Nachweis eines örtlichen Arbeitsplatzes zur Bedingung gemacht. Der Wohnbau wurde genau auf die Arbeitsplätze der neu erstellten Industrien und anderer Betriebe abgestimmt, so dass auch kein Überangebot an Wohnungen die Londoner hätte anlocken können. Diese Eigenständigkeit der neuen Städte ist nur möglich auf Grund des frühzeitigen Ausbaus des Stadt- und Einkaufszentrums mit einem breiten, ausge-

gleichenen Angebot an Waren und Dienstleistungen. Dabei spielten vor allem auch die öffentlichen Dienste, Spitäler und Schulen eine grössere Rolle.

Diese allerdings nur mit massiver Regierungshilfe möglichen Massnahmen erweisen sich langfristig gesehen als wirtschaftlicher gegenüber einem etappenweisen Anhängen von immer weiteren Siedlungen an bestehende Stadtkerne, welche bereits überlastet sind und den dadurch zusätzlich anfallenden Verkehr ohne totalen Abbruch und Umbau gar nicht aufnehmen können. Als Hauptziel der neuen Städtegründungspolitik in England gilt die Aufnahme des gesamten Bevölkerungszuwachses im Unterschied zu den alten Städten, wo man sich darauf beschränkt, deren gegenwärtigen Bewohnerschaft einen ihr gemässen Lebensraum zu sichern. Damit ergibt sich auch für die Planung eine logische Arbeitsbasis mit klar bestimmten Zielen. Anderswo ist das Planen mit dem Vorgehen eines Architekten vergleichbar, der ein Haus zu bauen beginnt, ohne zu wissen, wieviel Stockwerke es zählen wird. Kein Wunder, wenn sich dann Fundamente, Zuleitungen und Treppenhäuser als zu gross oder zu klein erweisen können.

Die erste Serie der englischen Städte wurde zunächst für Bevölkerungszahlen von 60000 bis 70000 geplant. Mittlerweile hat sich herausgestellt, dass die benötigten zentralen Einrichtungen (höhere Lehranstalten, Spitäler, Einkaufszentren mit Warenhaus, Flugplatz, Autobahnanschluss) wirtschaftlich und kulturell ein Bevölkerungsziel von mindestens 100000 Einwohnern erfordern. Nur in dieser Grössenordnung lässt sich die Attraktionskraft der Stadt und ihres Zentrums dermassen steigern, dass sie dem sog der Millionenstädte standhalten kann.

Städte wie Harlow, Stevenage, Basildon haben nun ihre Gesamtpläne so auszubauen, dass sie zusätzlich 40000 Einwohner aufnehmen können. Da diese Städte erst nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden sind, wurde in ihnen noch das Gartensiedlungskonzept der Vorkriegszeit mit sehr niedriger Wohndichte befolgt. Daher ist es möglich,

Bild 3. Greater London-Plan mit Standorten der neuen Städte

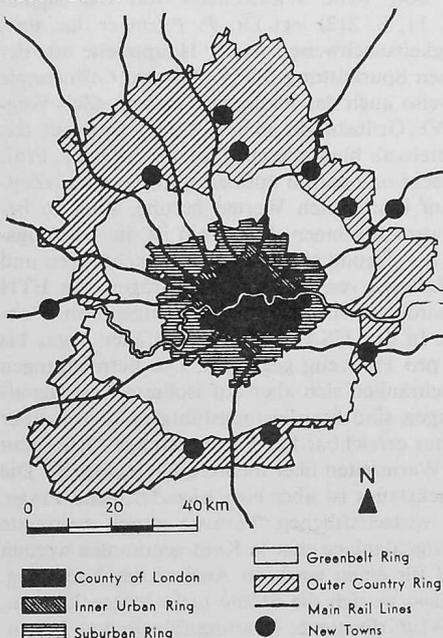




Bild 4. Neues Stadtzentrum Basildon. Breiter Stadtplatz, umgeben von Warenhaus, Büros, Wohnbauten. Im Hintergrund Ladenstrasse mit Kleinläden, Autoverkehr an der Peripherie

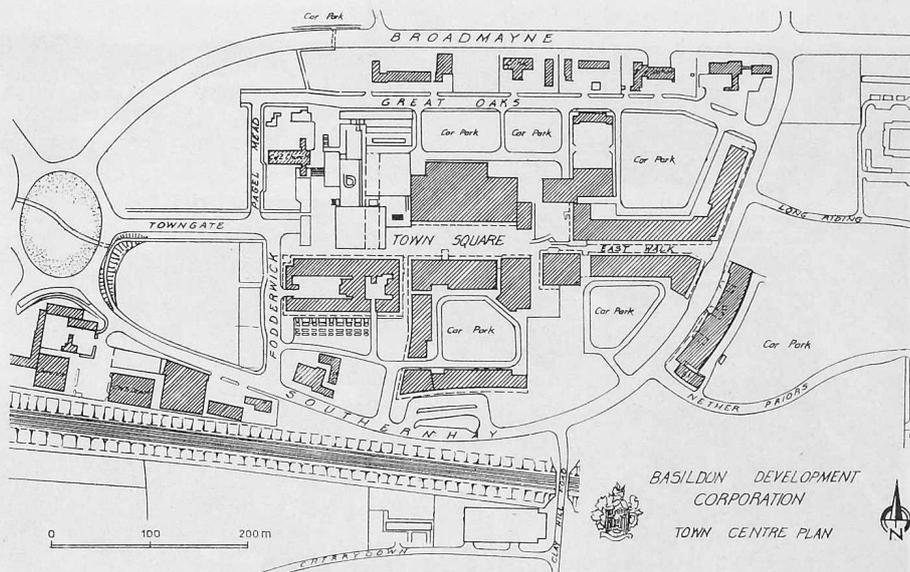


Bild 5. Neues Stadtzentrum von Basildon

die zusätzliche Bevölkerung zum grössten Teil durch Erhöhung der Wohndichte und kleinere Ausweitungen in die umliegenden Landwirtschaftsräume unterzubringen. Unsere an Hochhäuser bereits gewohnten Augen empfinden vertikale Akzente in der Form von Büro- und Apartment-Hochhäusern im flachen, fast langweiligen Stadtkernbild als wohlthuendes Spannungsmoment.

Der Stadtkern *Harlows* gibt sich städtebaulich etwas phantasielos. Es fehlte der Mut, das Einkaufszentrum ausschliesslich für den Fussgänger zu planen. Einige Nebenstrassen durchkreuzen das Zentrum, wurden jedoch später für den Verkehr teilweise gesperrt. Das Ergebnis ist eine unerfreuliche Halbheit. Die Fussgänger-Ladenstrasse wirkt zu weit und ist noch ohne Blickfang. Trotzdem Harlow als neue Stadt landschaftlich am schönsten liegt und sich kulturell am besten entwickelt hat, bedeutet sein Zentrum städtebaulich eine verpasste Gelegenheit.

Architektonisch interessanter ist der Stadtkern *Basildon*. Seine Fussgänger-Ladenstrasse ist vom Autoverkehr bereits völlig befreit. Die monumentale Breite der zum Platz ausgeweiteten Ladenstrasse wirkt allzu leer, der Kontakt zwischen den Ladengeschäften fehlt. Eine Belebung bringt einzig ein Apartment-Hochhaus mitten im Einkaufszentrum. Erstaunlich ist das Fehlen eines Warenhauses, obwohl schon über 190 Einzelhandelsgeschäfte mit insgesamt über 20000 m² Fläche angesiedelt sind. Auch in Harlow's Einkaufszentrum ist ein Warenhaus erst heute im Bau. Wahrscheinlich ist der Anteil der Warenhäuser am Gesamtumsatz in England verhältnismässig kleiner als bei uns.

Stevenage besitzt ohne Zweifel den erfreulichsten Stadtkern. Sein Stadtplatz mit Glockenturm, Wasserspiel, seine Terrasse mit Bäumen und sein Blumenschmuck bieten einen sehr angenehmen städtebaulichen Raum. Vom davorliegenden Busterminal ergiesst sich ein ständiger Besucherstrom über den Platz in das anschliessende Einkaufszentrum. Die Glockentürme, der Stadtplatz und eine Kirche liegen in der Sichtaxe der Fussgänger-Ladenstrasse, womit eine Rich-

tung gegeben und der Charakter der neuen Stadtgründung betont wird.

Problematisch sind bei allen neuen Städten der ersten Generation die zu kleinen Parkplätze. Durch mehrgeschossige Parkbauten soll das Platzangebot auf das benötigte Ausmass gebracht werden, was den Nachteil hat, den guten visuellen Kontakt zur angrenzenden Wohnsiedlung zu behindern

oder zu verunmöglichen. Nicht befriedigend ist ferner die Vermischung der Frachthöfe, d. h. die Rückseiten der Ladenstrassengeschäfte mit den Kundenparkplätzen. Der motorisierte Käufer trifft dadurch zuerst auf die Frachtzufahrt und die Kehrtrichtabfuhrseite, bevor er ins eigentliche Fussgängerparadies gelangt. Interessant ist, dass Keller-geschosse vollständig fehlen. Die Lagerräume

Bild 6. Neues Stadtzentrum von Stevenage

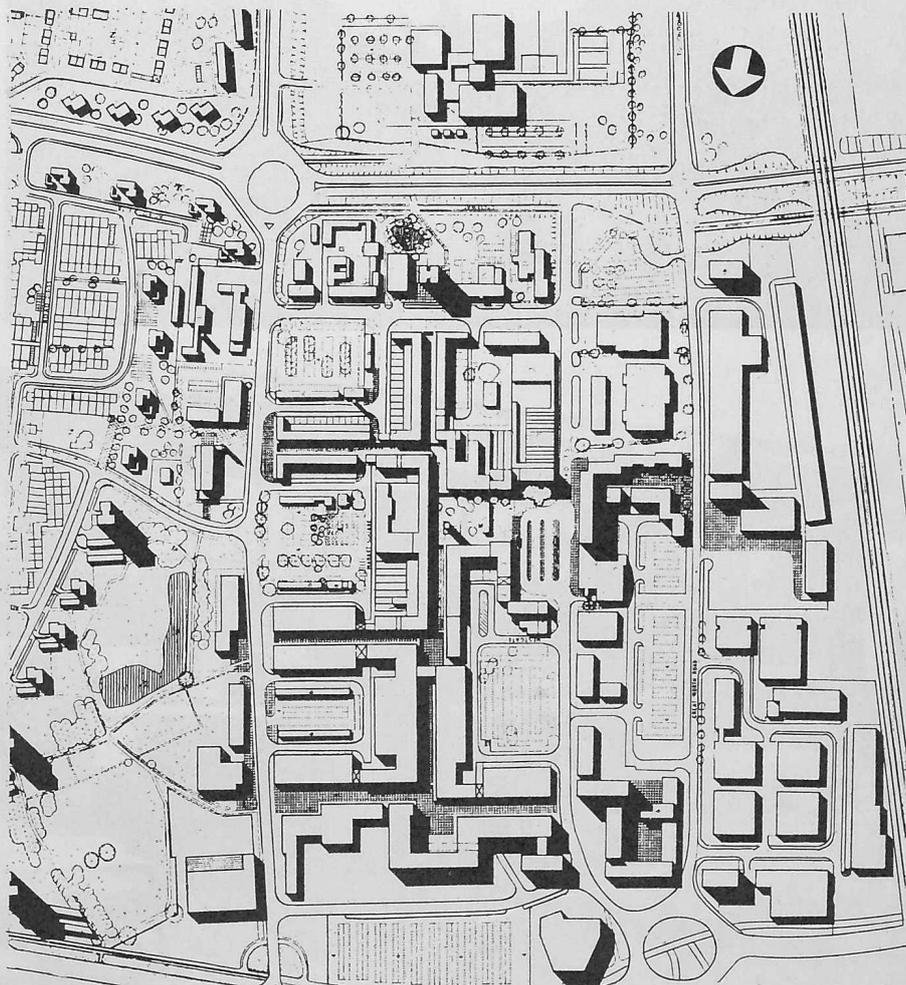




Bild 7. Stadtplatz von Stevenage New Town
(Veranstaltung: Squaredance)



Bild 8. Ladenstrasse im Zentrum von Stevenage.
Der axial gelegene Kirchturm dient zur Orientierung



Bild 9. Einkaufszentrum Stevenage: Frachtfahrt von hinten, Lager im ersten Obergeschoss, darüber Wohnungen für Ladenbesitzer oder Geschäftsleiter

liegen ebenerdig oder im 1. Stock, zusammen mit Büros und weiteren Verkaufsräumen. Diese Anordnung erweist sich als sinnvoll, weil keine «falsche» Ausnutzungsziffer die Nutzung von Kellerräumen «belohnt». Darüber befinden sich in Harlow und Stevenage Maisonette-Wohnungen für die Ladeninhaber. Ob die ebenfalls vorhandenen Büros sich auf längere Sicht wirtschaftlich bewähren, ist zweifelhaft.

Das Einkaufszentrum *Coventry* ist, ähnlich dem Lijn-Baan-Zentrum in Rotterdam, ein erfolgreiches Wiederaufbauwerk der Nachkriegszeit. Es leidet jedoch besonders dadurch, dass der Autoverkehr bei der Planung unterschätzt worden ist. So wurde die Hauptverkehrsader zwischen Einkaufszentrum und der berühmten, neuerstellten Kathedrale von Coventry zur unpassierbaren Barriere. Heute müssen die vielen Besucher sowohl der Kathedrale als auch des Zentrums sich durch enge dunkle Fussgängerunterführungen im Zickzacklauf unter dieser Autostrasse durchschleusen lassen. Das Parkierungsproblem in Coventry, ebenfalls eine Vermischung von Fracht- sowie Abfallverkehr und von Kundenparkplätzen, führte zur ganz neuartigen Lösung der *Dachparkplätze* über dem Shopping-Center. Diese Dächer sind miteinander durch befahrbare Brücken verbunden und ergeben, zumindest technisch gesehen, eine vertikale Trennung zwischen Fuss- und Autoverkehr, wobei es zudem möglich ist, in nächster Nähe des Ziels, d. h. auf dessen Dach zu parkieren. Solche Parkieranlagen bieten dem fremden Besucher in ihrem Wirrwarr einen beängstigenden Anblick. Doch für den ortsgewohnten Kunden bieten sie gewisse Vorteile, die für eine gesamthaft zu planende Anlage dieser Art prüfenswert erscheinen. Gegenüber ästhetischen Bedenken kann geltend gemacht werden, dass die ohnehin flachen Dächer der Zentrumsbauten mit oder ohne Parkflächenbenützung dem Auge ein gewohntes Bild bieten.

Das Einkaufszentrum von Coventry liegt an einem Abhang und erstreckt sich zweigeschossig über 3 Stufen. Die meisten kleineren Geschäfte sind eingeschossig, doch gibt es auch solche, deren Eingänge sich auf zwei Geschossen befinden. Diese Lösung verliert freilich ihren Sinn, wenn bei flauen Einkaufsstunden, um Personal einzusparen, nur ein Eingang offen gehalten wird, und dadurch der Wert des andern Geschosses gemindert wird. Im Unterschied hierzu zeigt das kürzlich eröffnete «Bullring»-Einkaufszentrum im alten Stadtkern von *Birmingham* die neuesten Tendenzen der Stadtkernerneuerung. Dessen *Hauptmerkmale* sind:

Die gedeckte vollklimatisierte Ladenstrasse; der Standort des Zentrums zwischen dem neuen Hauptbahnhof Birmingham und dem neuen Busterminal einerseits und dem Geschäftszentrum andererseits, so dass die Ladenstrasse sozusagen als Eingangstor der City Birmingham benützt wird mit einem nie aufgehenden Passantenstrom; der städtebauliche Anschluss an die alte St. Mary Cathedral und einen alten offenen Marktplatz, dessen Betrieb weitergeführt wird; die saubere Trennung von Fussgänger- und Autoverkehr; die weitere Trennung vom öffentlichen Busverkehr, vom privaten Autoverkehr mit Parkplätzen und vom Frachtverkehr.

Die Organisation und Ausführung des

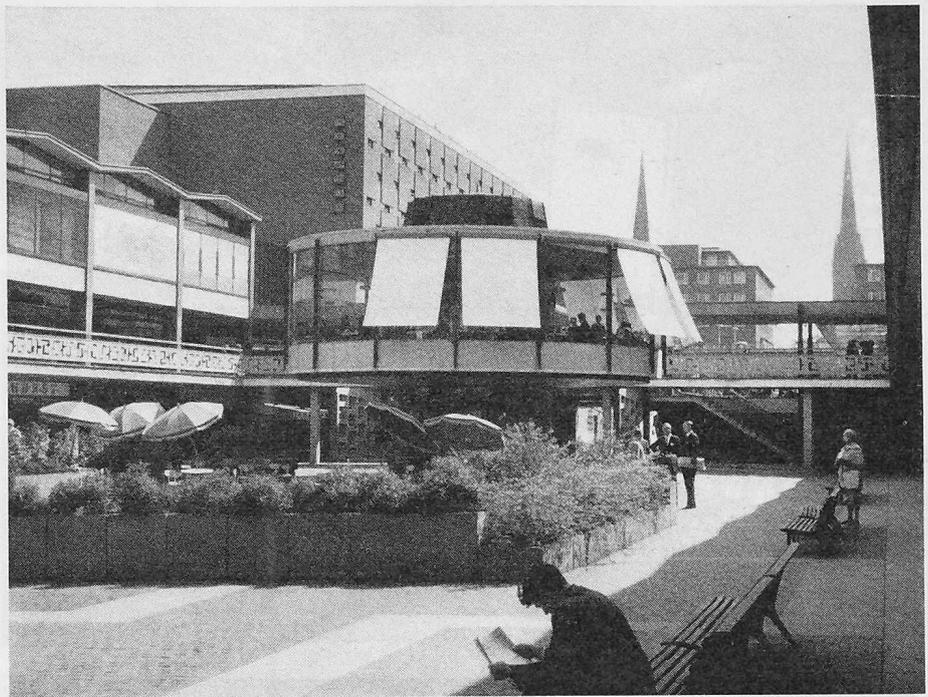


Bild 10. Einkaufs- und Stadtzentrum von Coventry

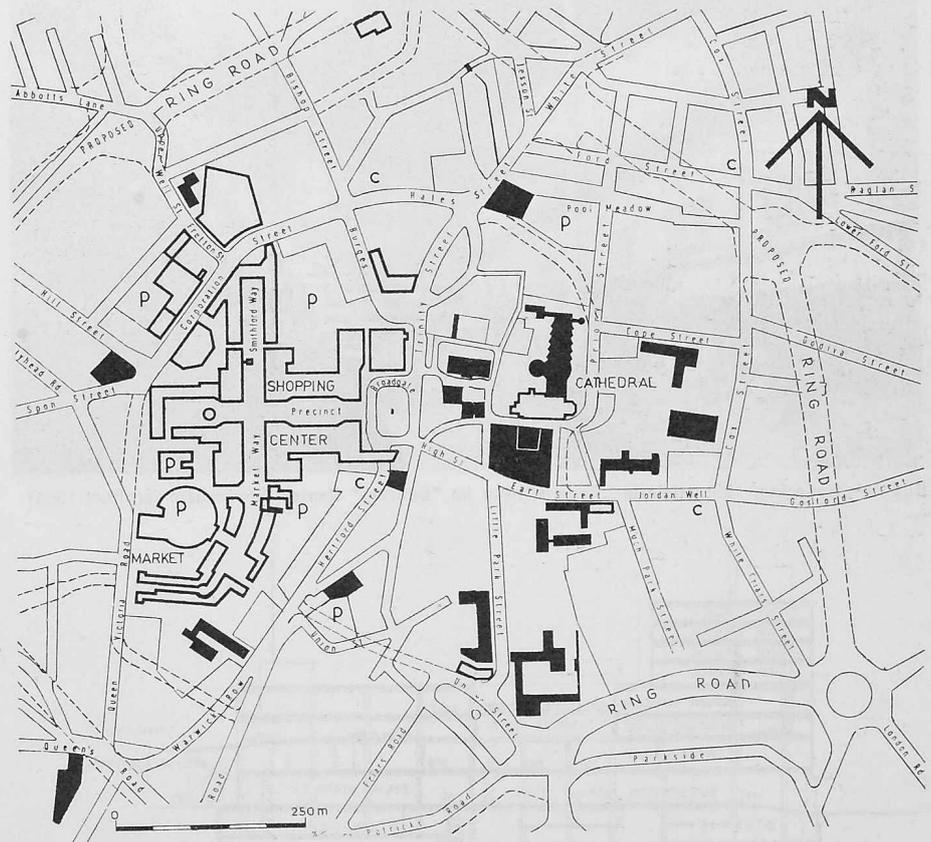


Bild 11. Stadtzentrum von Coventry

Projektes ist ebenfalls wegweisend, indem die Stadtbehörden das Areal sicherstellten und die Entwicklungsziele festlegten, jedoch für die Ausführung einen neuartigen Wettbewerb ausschrieben. Dieser erstreckte sich nicht allein auf den architektonischen Entwurf, sondern auch auf feste Offerten für den schlüsselfertigen Bau und Vorschläge für die Finanzierung.

Die topographischen Verhältnisse des «Bullring» Centers mit über 20 m Nivea-

unterschied zwischen Busstation und oberem Ausgang in die City, dem ferner verlangten Ausgang auf den Marktplatz vor der Kirche, sowie der ebenfalls gegebenen Hauptverkehrsader, die das Areal durchkreuzt, boten dem Architekten eine unerhört komplexe Aufgabe. Sie wurde organisatorisch glänzend gelöst. Die zentrale Lage im alten Stadtkern garantiert den wirtschaftlichen Erfolg, und so ist die Privatwirtschaft in der Lage, solche Projekte in kurzer Zeit zu realisieren. Schwieriger ist

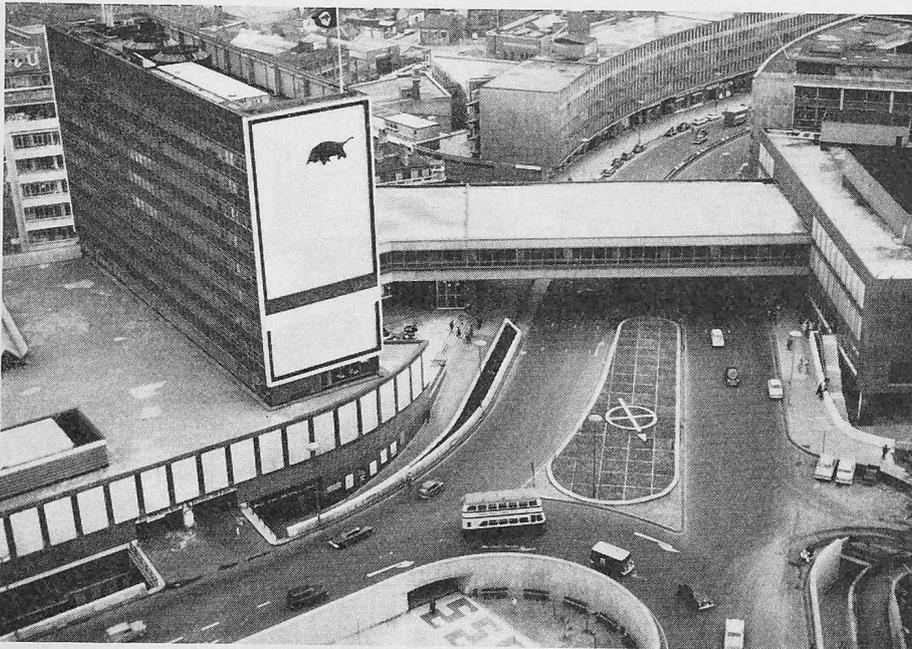


Bild 12. Birmingham. Das "Bullring" Center mit seiner gedeckten, klimatisierten Ladenstrasse verbindet Einkaufszentrum, Bus-Terminal, Bahnhof, Parkgarage, Bürohochhaus mit der alten Innenstadt von Birmingham



Bild 13. Gedeckte, klimatisierte Ladenstrasse im "Bullring" Center Birmingham (eröffnet 1964)

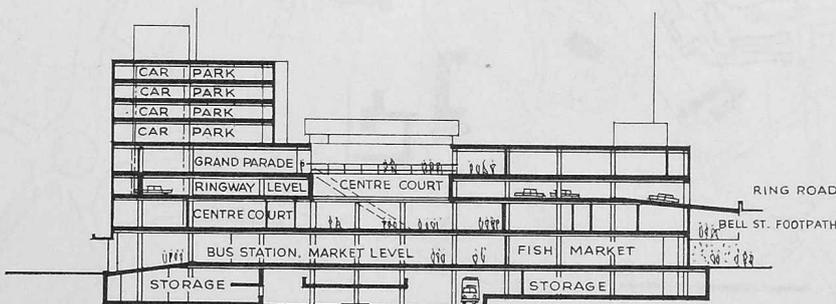


Bild 14. "Bullring" Center Birmingham, Schnitt

es in den neuen Städten, die Privatwirtschaft heranzuziehen, da der wirtschaftliche Erfolg erst beim Vollausbau der Stadt eintritt. So muss denn die Regierung mit gemischtwirtschaftlichen Entwicklungsgesellschaften den Bau und anfänglichen Betrieb übernehmen.

Der neueste Stadtkern *Cumbernauld* bei Glasgow ist gegenwärtig im Bau. Er verkörpert die neuesten Konzepte für Stadt- und Einkaufszentren (wie die gedeckte, vollklimatisierte Ladenstrasse) und packt das Park-

problem von einer ganz neuen Seite an. Der direkte Kontakt zwischen Zentrum und Umgebung soll für den Fussgänger erhalten bleiben. Darum werden die Parkflächen oder Garagen, die sonst das Zentrum umgeben und es von seiner Umwelt trennen, nicht peripher angeordnet, sondern im Untergeschoss. Die Hauptzufahrtsstrasse führt mitten durch das Zentrum und erschliesst auf gleichem Niveau sämtliche Frachtzonen und Parkplätze. Der Standort des Zentrums wurde

deshalb speziell in einer Talmulde gewählt, in deren Längsaxe die Zufahrtsstrasse liegt. Dadurch gelangen die Fussgänger von beiden erhöhten Talseiten ebenaus auf das Hauptladengeschoss des Zentrums. Es entsteht eine riesige komplexe Bauanlage mit übereinandergelagerten Schichten verschiedenster Nutzungsarten.

Da eine Entwicklung in Etappen erwünscht ist, nebst grösstmöglicher Flexibilität, stellt der Bau an seine Architekten und Ingenieure aussergewöhnlich grosse Anforderungen an Koordination, an planerische und künstlerische Fähigkeiten. Es handelt sich ja nicht um die Schaffung einer Fabrik, sondern um das repräsentative Zentrum einer Stadt von 100 000 Einwohnern.

Während sich der Zentrumplan *Cumbernauld's* auf die bestmögliche Anordnung von Autoverkehr und Fussverkehr beschränkte, gehen die englischen Planer nun, vielleicht als Folge der Buchanan-Untersuchung, noch einen Schritt weiter.

Für die neu zu planende Stadt *Bletchley* in Buckinghamshire ist ein integrales, speziell zur Bedienung des Stadtkerns entwickeltes, öffentliches Transportmittel vorgesehen in der Form einer kreuzungsfreien *Monorail-Bahn*. Die Neuheit dieses Vorschlages liegt darin, dass die Bahn taxfrei, also ähnlich einem Lift, geführt werden soll. Dieser letzte Schritt bringt die neue Stadt organisatorisch an das Konzept *Le Corbusiers* heran, der die Stadt als einen integral geplanten Bau oder Organismus voraussah.

Damit scheint sich die Planung in England auf die Seite der klaren regionalen Ordnung zu neigen, in der jede Siedlung einer Hierarchie von Zentren zugeordnet ist. Diese Planungs-idee stellt einen Gegensatz dar zu andern flexibleren Theorien, welche einer polynuklearen Städteregeion den Vorzug geben, in der jedes Individuum dank privatem Transportmittel die Wahl haben soll, nach Wunsch irgend eines der vielen kleineren und grösseren Zentren aufzusuchen. Natürlich ist der Verkehrsaufwand der polynuklearen Region, falls überhaupt realisierbar, grösser, doch würde sie dem Individuum mehr potentielle Kontakte erlauben, Kontakte, die zum Austausch von Waren, Wissen und Ideen führen und damit den Sinn des städtischen Lebens am besten erfüllen.

Adresse des Verfassers: *Walter R. Hunziker*, dipl. Arch. S.I.A., dipl. Städteplaner G.I.T. Luegese 40, 8053 Zürich