

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 14 (1960)

Heft: 3: Wohnhochhäuser = Maisons-tours d'habitation = High-rise apartment houses

Artikel: Detailhandel und Städteplanung

Autor: Peter, Fritz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330325>

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

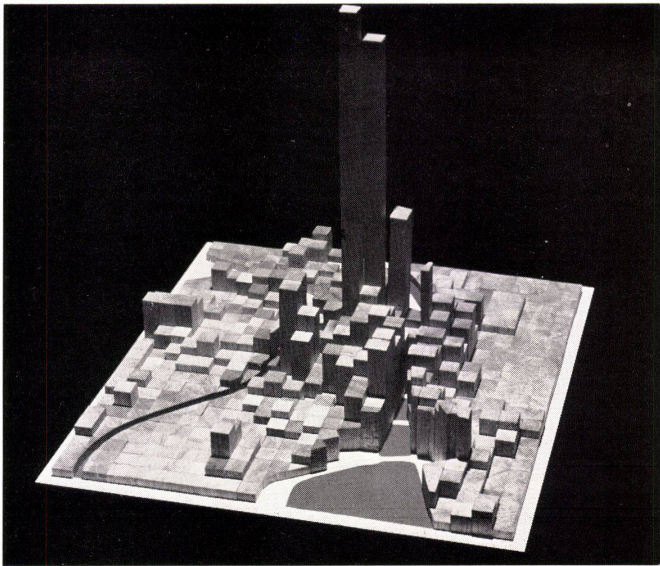
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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.](#)

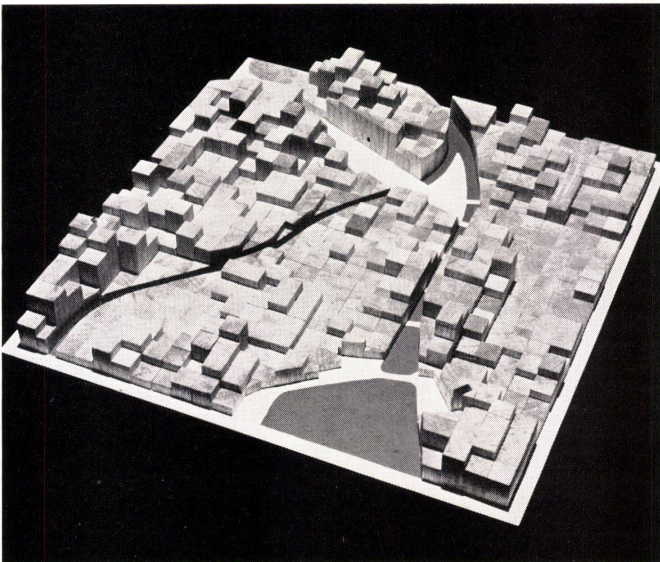
Download PDF: 08.02.2025

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



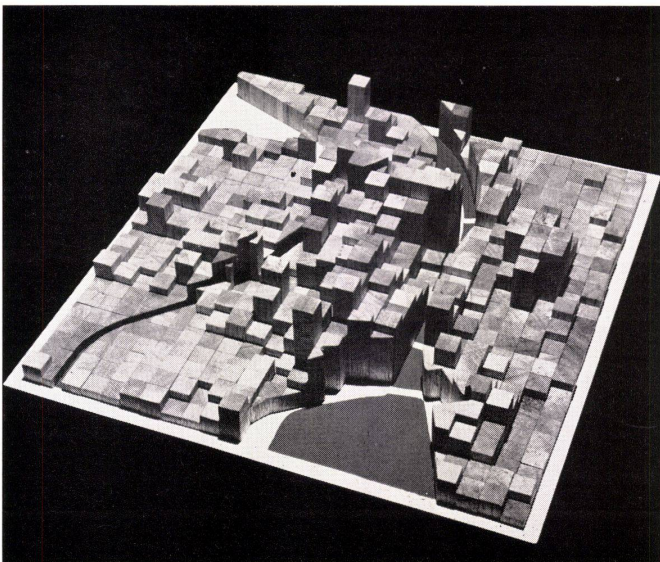
1 Modell der Besucherichte in der Zürcher City. Die Höhe der Stäbe ist proportional zur Anzahl der Besuchsziele, die durchschnittlich pro Tag auf der entsprechenden Hektare aufgesucht werden. Die größte Konzentration der Besuchsziele liegt im

Gebiet der Warenhauszone (Kreuzung Bahnhofstraße-Uraniastraße). Sihlpforte und Stauffacher zeichnen sich ebenfalls deutlich als Besuchszentren ab.



2 Modell der Wohndichte. Die Höhe der Stäbe entspricht der Einwohnerzahl der entsprechenden Hektare. Die äußerst niedrige Wohndichte in der City ist durch die Umwandlung von Wohn- in Geschäftsbauten bedingt.

3 Modell der Arbeitsdichte. Die Höhe der Stäbe entspricht der Anzahl der Arbeitsplätze der entsprechenden Hektare. Im Gegensatz zur Besucherichte ist die Arbeitsdichte in ihrer Höhe begrenzt, was auf die bestehenden Bauvorschriften beziehungsweise Ausnutzungsziffern zurückzuführen ist.



Fritz Peter

Detailhandel und Städteplanung

Vortrag an der 1. Arbeitstagung der Forschungsgesellschaft für Wirtschafts- und Raumwissenschaften vom 11. Nov. 1959 in Zürich.

Städte sind Lebewesen mit einer individuellen Entwicklung. Geburt, Wachstum, Tod sind Entwicklungsstufen, die jedes Lebewesen durchschreitet; doch ist die Lebenserwartung nach Standort und Umwelt sehr verschieden, sowohl beim Menschen als auch bei einer Stadt oder ihrem Detailhandel. Für die Lebenserwartung einer Stadt ist maßgebend, wieweit durch die Stadtforschung Fehlentwicklungen erfaßt und durch die Stadtplanung behoben werden können. Ebenso ist für den Detailhandel ausschlaggebend, wieweit die Marktforschung durch ihre Analysen die krankhaften Symptome des Marktes feststellt und dadurch Grundlagen für die Marktplanung schaffen kann. Gerade in den letzten Jahren hat die Marktforschung im Ausland Unterlagen zur modernsten Marktplanung gegeben, die zu einer neuen Entwicklung im Detailhandel führte: zu den geplanten Einkaufszentren.

Es lassen sich drei verschiedene Typen von Einkaufszentren unterscheiden:

1. Das Überland-Ladenzentrum. Die Kunden erreichen das Einkaufszentrum fast ausschließlich mit dem Automobil (Northland, Detroit).

2. Das Vororts-Ladenzentrum. Die Kunden erreichen das Einkaufszentrum teils mit öffentlichen, teils mit privaten Verkehrsmitteln oder kommen je nach Lage zu Fuß (Vällingby, Stockholm).

3. Das Ladenzentrum der City. Der Hauptteil der Kundschaft erreicht das Einkaufszentrum mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß (Lijnbaan, Rotterdam).

Die Verkehrsschwierigkeiten, vor allem in amerikanischen Städten, bewirkten eine Tendenz zu Kundenrückgängen in City-Shopping-Centers. Wird der Detailhandel der Zürcher City diese Entwicklung auch zu befürchten haben?

Im Ausland werden jetzt viele Überland-Shopping-Centers gebaut. Wann wird diese neue Detailhandelsform in unserer Region entstehen? Um diese Fragen abzuklären, ist eine nähere Betrachtung der Zürcher Verhältnisse notwendig:

Heute beträgt die Einwohnerzahl der Stadt Zürich und der mit ihr zusammengewachsenen Vororte zirka 550 000 Personen. Diese Agglomeration wird im Jahre 1980 bereits zirka 800 000 Einwohner umfassen. Der Flächenbedarf für die zusätzlichen 250 000 Einwohner wird – unter Berücksichtigung des voraussichtlichen Wohndichteabfalls – rund vierzig Quadratkilometer betragen.

Parallel zum Wachstum der Agglomeration verläuft eine innere Strukturänderung. Im Stadtzentrum entstehen im Laufe der Zeit immer mehr Geschäftsbauten, wodurch die Wohnbevölkerung zunehmend in die Randgebiete verdrängt wird und sich

damit die Distanz zwischen Wohn- und Einkaufs- beziehungsweise Arbeitsort ständig vergrößert. Obwohl sich die Wohnbevölkerung bis heute relativ gleichmäßig auf das Stadtgebiet verteilt, sind schon sehr deutlich Leerzonen in der City und in den Vorortszentren erkennbar. Andererseits werden gerade diese Leerzonen von der Arbeitsbevölkerung ausgefüllt, so daß mit deren Konzentration in den Zentren eine deutliche Diskrepanz zwischen dem Standort von Wohn- und Arbeitsbevölkerung entsteht.

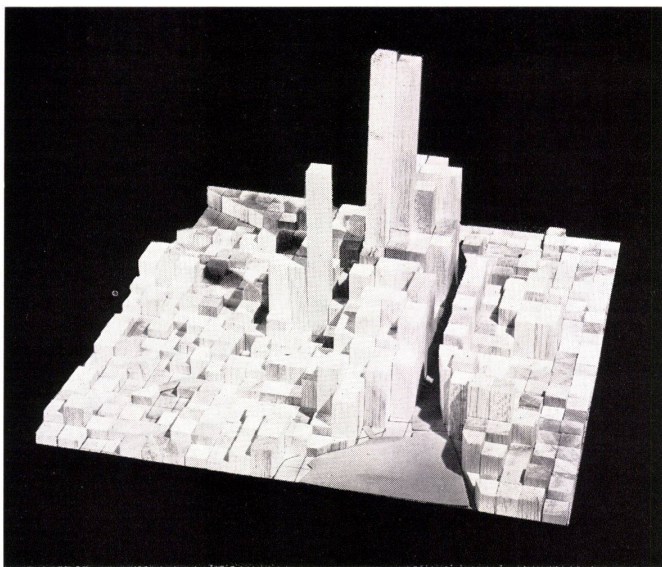
Der Detailhandel ist von dieser Entwicklung in hohem Maße abhängig.

Einerseits tendiert er nach einer starken Konzentration im Stadtzentrum, während im Gegensatz dazu gewisse Branchen genau den Bewegungen der Wohnbevölkerung nachfolgen.

Dies betrifft besonders den Lebensmittelhandel, der die täglichen Bedürfnisse der Bevölkerung deckt und deshalb im Fußgängerbereich der Wohnbevölkerung liegen muß. Die verschiedenen Branchen des Detailhandels lassen sich gemäß Anzahl der Einwohner pro Laden in ganz typische Gruppen einteilen. Es ergibt sich eine Gruppeneinteilung von 600, 1000, 3500, 5000 und 10 000 Einwohner pro Laden, wobei zum Beispiel Bäckereien und Metzgereien in die Gruppe von 1000, Eisenwarengeschäfte in die von 10 000 Einwohner pro Laden fallen. Die Abhängigkeit von der Einwohnerzahl und damit dem Einflußbereich bestimmt ihrerseits die Lage zu den Siedlungseinheiten. Während also Läden mit kleinem Einzugsbereich, vor allem die Lebensmittelläden, über die ganze Stadt verteilt sind, konzentrieren sich solche mit großem Einzugsbereich, wie Spezialläden, Luxusgeschäfte, Warenhäuser usw., vorwiegend im Stadtzentrum. Dieses wird dadurch Hauptverkehrsziel der Besucher, wie es auch durch seine Konzentration an Arbeitsplätzen Hauptverkehrsziel der Arbeitsbevölkerung ist.

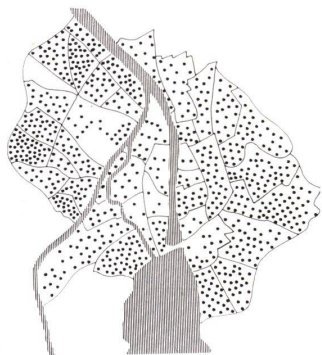
Wir sprechen von Verkehrszielen und damit von Verkehr, der ja vor allem eine Bewegung zwischen den drei Hauptverkehrszielen Wohnort – Arbeitsort – Besuchsort ist. Um aber die Auswirkung des Verkehrs auf den Detailhandel erkennen zu können, müssen diese Verkehrsziele näher betrachtet werden.

Art und Ausmaß des Verkehrs kann in bezug auf Arbeits- und Wohnorte statistisch, in bezug auf Besuchsorte aber nur durch umfangreiche Zählungen und Berechnungen erfaßt werden. Die einzelnen Detailhandelsgeschäfte werden nach Struktur und Standort in verschiedene Kategorien und Gruppen eingeteilt, und für jede derselben werden repräsentative Geschäfte ermittelt und untersucht. So können zum Beispiel durch Zählungen mittels Handzählapparaten die ein- und austretenden Besucher, Anteil Männer und Frauen, Besucherfluß, Besucher-Inhalt, durchschnittliche Aufenthaltszeit und Besuchsspitzenzeit eines Ladens erfaßt werden. Die Besucher werden überdies gleichzeitig gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie den Einkaufsort erreicht haben und wo sie allenfalls ihren Privatwagen parkiert haben. Dadurch können Motorisierungsgrad, Beförderungsstruktur, Bedarf an Parkplätzen, Parkdauer

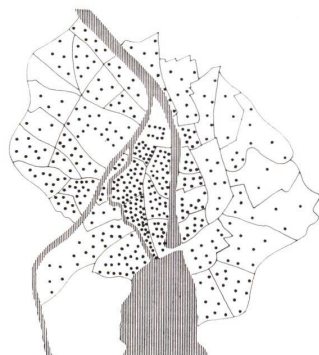


4
Modell der Verkehrsdichte.
Die Höhe der Stäbe entspricht der Zahl der Verkehrsziele, die durchschnittlich pro Tag auf der entsprechenden Hektare auf-

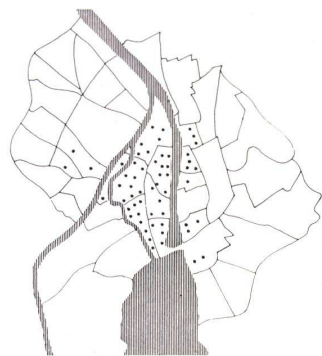
gesucht werden. Es ist interessant, festzustellen, daß die Verkehrsdichte dem Verkehrswert und damit dem Bodenpreis entspricht.



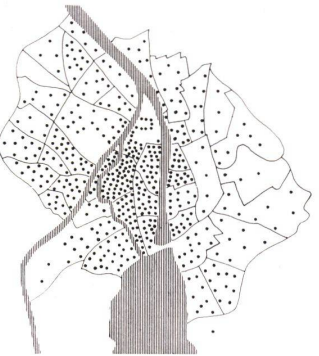
5a
Bestand 1959 an Parkplätzen, die langfristig belegt werden können.
• = 20 Parkplätze



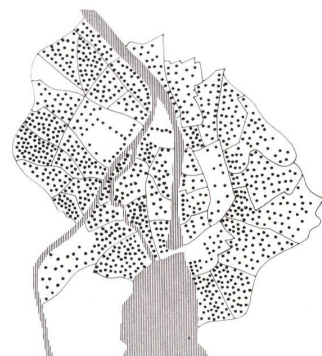
5b
Bedarf 1959 an Parkplätzen, die langfristig belegt werden können.
• = 20 Parkplätze



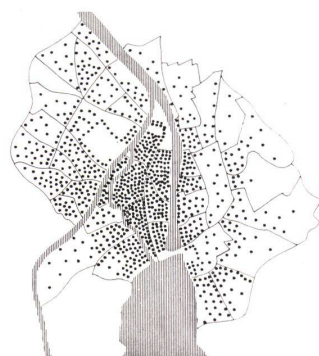
6a
Bestand 1959 in der City an Parkplätzen, die kurzfristig belegt werden können.
• = 20 Parkplätze



6b
Bedarf 1959 in der City an Parkplätzen, die kurzfristig belegt werden können.
• = 20 Parkplätze



7a
Totaler Bestand an Parkplätzen 1959.
• = 20 Parkplätze



7b
Totaler Bedarf an Parkplätzen 1959.
• = 20 Parkplätze

sowie die durchschnittliche Parkdistanz ermittelt werden. Aus diesen gemessenen Werten läßt sich durch sehr mühsames Auszählen der einzelnen Läden und Dienste, die in einem statistischen Kleinstgebiet lokalisiert sind, durch Addierung der verschiedenen Besucherziele pro Tag oder Stunde die Anzahl der Besuche pro Kleinstgebiet ermitteln. Für die Zürcher City wurde ein Modell erstellt, das die Anzahl der Besucherziele pro Hektare durch verschiedene hohe Stäbe darstellt (Abb. 1). Dieses Modell zeigt einen ganz extremen Schwerpunkt im Gebiet der Station Rennweg (Kreuzung Uraniastraße - Bahnhofstraße). Ein weiteres Besuchszentrum liegt bei der Sihlporte. Ein weiteres Modell, das die Wohndichte der Bevölkerung wiedergibt, zeigt eine deutliche Leerzone in der City und hohe Werte in der Kranzzone der Stadt. Das Modell der Arbeitsdichte, das heißt der Anzahl Arbeitsplätze pro Hektare, zeigt wiederum im Zentrum der City eine sehr hohe Dichte, wobei die Spitzenwerte bei 1100 Arbeitsplätzen pro Hektare liegen (Abb. 2). Diese Spitzen können infolge der heutigen Bauvorschriften nicht mehr überschritten werden. Ein drittes Modell stellt die Verkehrsdichte dar, das heißt die Anzahl der Zielfahrten pro Tag und Hektare von den Wohn- zu den Besuchs- und Arbeitsorten (Abb. 3).

Die Konzentration liegt folgerichtig ebenfalls im Zentrum der City und entspricht überdies in seinen Proportionen ziemlich genau der Staffelung der heutigen Bodenpreise. Hieraus wird die enge Beziehung zwischen Verkehrsdichte, Verkehrswert und Bodenpreis ersichtlich (Abb. 4).

Der Verkehr läßt sich unterteilen in nichtmotorisierten und motorisierten, wobei sich für den zweiten die Unterscheidung in privat-motorisierten und öffentlich-motorisierten Verkehr ergibt. Für jeden untersuchten Laden kann die Beförderungsstruktur der Kundschaft gemäß dieser Hauptgruppen ermittelt werden. Dasselbe kann für die Arbeits- und Wohnbevölkerung geschehen. Das Resultat solcher Untersuchungen zeigt, daß mehr als die Hälfte der Arbeitsbevölkerung sowie der Ladenbesucher ihr Ziel in der City mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht. Andererseits zeigt sich die Tendenz einer starken Zunahme des privatmotorisierten Verkehrs. In Zürich besitzt heute jeder 10. Einwohner ein Automobil. Bald werden wir aber amerikanische Verhältnisse erreichen, wo jeder 3. oder sogar jeder 2. Einwohner ein Automobil besitzt.

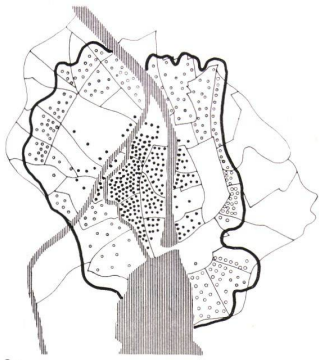
Hier stellt sich die Frage, ob diese Zunahme des Automobilverkehrs vom Straßennetz der City überhaupt bewältigt werden kann. Den Detailhandel wird gerade diese Frage besonders interessieren, da bekanntlich in Amerika verschiedene Geschäfte wegen der Verkehrsschwierigkeiten starke Kundenrückgänge aufwiesen und vereinzelt sogar geschlossen werden mußten. Sind also unsere Verkehrsflächen genügend groß, um den zusätzlichen Privatverkehr zu schlucken? Das private Verkehrsmittel benötigt nämlich im innerstädtischen Spitzenverkehr pro Person etwa das Dreißigfache an Fläche gegenüber dem öffentlichen Verkehrsmittel oder dem Fußgänger.

Sogar unter der Annahme, daß wir mit keinem zusätzlichen Neuverkehr rechnen müßten, wie ihn zum Beispiel die Bevölkerungszunahme zur Folge hat, würde die zunehmende Privatmotorisierung schon sehr viel zusätzliche Verkehrsflächen benötigen. Die Verkehrsflächen in der City sind aber begrenzt und können nicht beliebig vergrößert werden. Die vorhandenen und auch die wenigen neu zu schaffenden müssen daher bestmöglich ausgenutzt und so reorganisiert werden, daß die einzelnen Verkehrsarten zur Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit getrennt werden können.

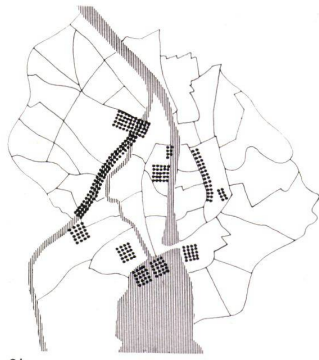
Um die wirtschaftliche Bedeutung unserer Stadt zu erhalten, wird es nötig sein, die Innenstadt für eine immer größer werdende Anzahl von Personen verkehrsmäßig zu erschließen (Abb. 5). Zusätzliche Verkehrsflächen können nur unter großen finanziellen Opfern gewonnen werden. Einschneidende Straßenverbreiterungen in der Innenstadt kämen einer Zerstörung des gewachsenen Stadtbildes gleich und fallen daher außer Betracht. Zudem würden sie den ohnehin knappen wirtschaftlich nutzbaren Raum der Innenstadt empfindlich schmälern (Abb. 6). Der unentbehrliche zusätzliche Verkehrsraum kann daher nur durch Inanspruchnahme einer zweiten Ebene geschaffen werden, die aus technischen und wirtschaftlichen Gründen dem leistungsfähigsten, also dem kollektiven Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden muß. Diese Lösung ist auch verkehrspolitisch die einzig richtige, da auf diese Weise ein Instrument geschaffen wird, das der kommenden Verkehrszunahme gewachsen ist und unabhängig von Störungen im Oberflächenverkehr eine einwandfreie Erschließung der Innenstadt gewährleistet, was speziell dem Detailhandel von Nutzen sein wird (Abb. 7).

Hingegen ist es offensichtlich, daß es wegen des enormen Verkehrsflächenbedarfs nur unter volkswirtschaftlich schwer tragbaren Bedingungen möglich wäre, auch nur einen Teil des zusätzlichen privatmotorisierten Verkehrs in die Innenstadt zu führen, da nicht nur der dynamische Verkehr sehr große Verkehrsflächen benötigt, sondern auch die Parkierung. Dabei besteht die Schwierigkeit darin, daß für den privaten Verkehr die Parkfläche möglichst nahe beim Ziel von Arbeits- oder Einkaufsort liegen sollte und diese Parkfläche auch in den Spitzenzeiten für längere Zeit beansprucht werden muß (wogegen beim öffentlichen Verkehr keine Parkflächen in der City benötigt werden, da in den Spitzenzeiten die Verkehrsmittel ja ständig zirkulieren).

Welcher Art sind nun die Parkverhältnisse im Stadtzentrum? Der heutige Bedarf an kurzfristigen und langfristigen Parkmöglichkeiten im Gebiet zwischen Seefeld - Kantonsplatz - Drahtschmidli - rechtsufrige Seebahn - Enge wurde für die Spitzenzeit mit 15 700 Parkplätzen ermittelt. Nach genauen Zählungen steht ein ebenso großer Bestand an Parkplätzen in dieser Zone tatsächlich zur Verfügung. Der Bedarf ist jedoch im Gebiet der engeren City äußerst groß, in den Randzonen verhältnismäßig klein, während es sich mit dem Bestand gerade umgekehrt ver-



8a
Fehlende und überzählige Parkplätze 1959.
• = 20 fehlende Parkplätze
◦ = 20 überzählige Parkplätze



8b
Projektierte Parkplätze in der City.
• = 20 Parkplätze

hält. Der Autofahrer ist daher gezwungen, den Wagen in den Randzonen abzustellen oder auf gut Glück in die City zu fahren. Immerhin bedeutet dies, daß man heute innerhalb einer Entfernung von zehn Gehminuten vom eigentlichen Ziel einen Parkplatz finden kann. Wollte man aber zur Bedingung machen, daß der Abstellplatz nicht weiter als fünf Gehminuten vom Ziel entfernt sein dürfe, würde in der Zone der engeren City ein Parkplatzmangel von 5000 Plätzen bestehen. Wenn man nun annimmt, daß bis zum Jahre 1980 sich der Parkplatzbedarf proportional zur Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes verdoppeln bis verdreifachen wird, dann müßten für das oben umschriebene Gebiet bei Vollmotorisierung mindestens 30 000 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden (Abb. 8). Das wäre selbst bei intensivem Bau von Parkhäusern kaum zu realisieren. Tatsächlich aber stehen kaum mehr freie Flächen für den Bau von Parkhäusern zur Verfügung, und wirtschaftlich stark genutzter Boden sollte für ihre Errichtung nicht verwendet werden.

Welche anderen Möglichkeiten bestehen für die Errichtung von Parkflächen, wenn nur wirtschaftlich nicht oder schwach genutzte Flächen (Wasserläufe, Seebecken, Berginnen usw.) hierfür beansprucht werden sollen, die zudem gut zugänglich sein müssen? Als konkrete Möglichkeiten kommen in Betracht: Perronüberdeckung des Hauptbahnhofs für zirka 1000 Parkplätze, Ulmberg zirka 400–600 Parkplätze, Seepark mit zirka 800, Theater mit 400–600, Pfauen und Hirschengraben mit zusammen zirka 600, Lindenhof mit zirka 500, Papierwerdinsel mit zirka 150 Parkplätzen.

Als letzte und beste Möglichkeit kommt die Sihlüberdeckung mit 1400 bis 1600 Parkplätzen in Frage. Warum hat gerade diese Lösung eine so eminente Bedeutung? Bekanntlich hat das Eidgenössische Oberbauinspektorat die Linienführung der Autobahnen festgelegt, der zufolge in Zürich die drei Autobahnen Zürich - Basel, Zürich - Winterthur - Bodensee (Anschluß Klöten) und Zürich - Luzern (Anschluß Chur) durch Expreßstraßen miteinander verbunden werden sollen. Eine Expreßstraße ist eine innerstädtische Autobahn, bei der die Ab- und Zu-

fahrtstraßen in verhältnismäßig kurzen Abständen einmünden. Sie ist normalerweise ebenfalls kreuzungsfrei und richtungstrennt. Die Führung der Expreßstraßen in Zürich wurde möglichst nahe an den Rand der City – in den Sihlraum – gelegt, weil dort das Hauptziel der Straßenbenützer, insbesondere der Ladenbesucher, liegt. Damit aber diese Straße überhaupt funktionieren kann, müssen sehr viele Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Ab- und Zufahrtstraßen und wenn möglich im Fußgängerbereich der Bahnhofstraße geschaffen werden. Man muß vor allem vermeiden, daß die innerstädtischen Straßen zusätzlich mit einem geballten Verkehrsstrom überschwemmt werden, und überdies darf keine Rückstauung auf die Expreßstraße selbst erfolgen. Die Sihlüberdeckung würde als ausgezeichnetes Auffangbecken dieses enormen Zusatzverkehrs wirken. Durch die Expreßstraße würde der heutige Sihlraum ohnehin so stark verändert, daß gerade mit der Überdeckung der Sihl ein neuer städtebaulich durchdachter Raum gestaltet werden könnte. In diesem Zusammenhang können auch Objekte wie zum Beispiel das Tierspital durch city-gebundene Gebäude ersetzt werden. Aber auch diese großen Parkflächen werden nicht ausreichen, um in Zukunft allen Motorisierten, die den Wunsch haben, in der Nähe des Zentrums zu parkieren, genügend Abstellraum zu bieten. Es wird deshalb nötig sein, die Benützung auch dieser Parkflächen in Zukunft zeitlich zu beschränken und damit wenigstens die zu erwartende Besucherbevölkerung möglichst nahe ans Ziel zu führen. Die Arbeitsbevölkerung mit Anspruch auf Dauerparkplätze wird sich mit Parkplätzen in den Vorortszonen begnügen müssen, welche Direktanschluß an das öffentliche Verkehrsmittel haben.

Wir wollen wieder auf die Probleme des Detailhandels zurückkommen. Die im Ausland realisierten Projekte zeigen, daß auf all diese Verhältnisse bei der Stadtplanung geachtet werden muß:

Die Lijnbaan in Rotterdam, als geplantes City-Einkaufszentrum, wurde ausschließlich für Fußgängerverkehr gebaut, wobei der Großteil der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln

in die Nähe des Zentrums gebracht wird. Die Läden sind beidseitig einer reinen Fußgängerstraße angeordnet, der Zubringerdienst erfolgt durch Parallelstraßen von hinten. Es wurden sehr wenige Parkplätze geschaffen, da sich die Stadtverwaltung schon damals im klaren war, daß in der Innenstadt nur das öffentliche Verkehrsmittel der Hauptverkehrsträger sein kann.

In Vällingby, einem Vororts-Einkaufszentrum, wurde das Problem in der Weise gelöst, daß die Tunnelbahn ins Herz dieses planerisch gut gestalteten Vororts von Stockholm führt. Direkt über der Station der Tunnelbahn liegt das Ladenzentrum.

Hier konnten mehr Parkplätze geschaffen werden, da es sich um einen geplanten neuen Vorort handelt, in welchem die Verkehrswege nach modernsten Erfahrungen gebaut wurden. Auch hier kommen die Besucher noch vorwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß einkaufen, da dichte Wohngebiete im Fußgängerbereich liegen.

Roosevelt-Field auf Long Island, ein typisches amerikanisches Überland-Einkaufszentrum, und Northland, Detroit, werden von den Besuchern ausschließlich mittels Privatwagen erreicht. Damit solche Zentren die Besucher aufnehmen können, benötigen sie 11 000 Parkplätze, für die eine enorme Fläche verfügbar sein muß. Für Roosevelt-Field, das im Zentrum des äußerst locker besiedelten Gebietes von Long Island liegt, wurde der Standort an einem Schnittpunkt wichtiger Autobahnen gewählt. Es ist vom Kunden trotz einer verhältnismäßig langen Autofahrt schneller und bequemer zu erreichen als das bestehende Einkaufszentrum von Manhattan, wo zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen und wohin man nur nach einer langen Fahrt im öffentlichen Verkehrsmittel gelangen kann. Wenn mit einer langen Anfahrtszeit gerechnet werden muß, steigt die Aufenthaltszeit im Einkaufszentrum und damit die Parkdauer. Das ist der Grund, weshalb so große Parkflächen auch für einen relativ geringen durchschnittlichen Besucherfluß benötigt werden. Bemerkenswert ist, daß für solche Zentren acht Zufahrts- und acht Wegfahrts Spuren benötigt werden, da sonst in der Spitzenzeit die Besucher gar nicht mehr aufgenommen werden könnten. Dies entspricht immerhin der Notwendigkeit, daß entweder drei Autobahnen zu drei Spuren pro Richtung oder vier Autobahnen «schweizerischen» Typs mit zwei Fahrspuren pro Richtung zur Verfügung stehen. In Amerika hat man die Erfahrung gemacht, daß durch den Anschluß eines Shopping-Centers die zur Verfügung stehenden Autobahnen in den Haupteinkaufszeiten so stark belastet werden, daß der Durchgangsverkehr, für welchen sie ursprünglich gebaut wurden, schwerste Stockungen erfährt.

Die siedlungsmäßigen und verkehrstechnischen Bedingungen für die Schaffung eines Überland-Einkaufszentrums sind im Raume Zürich noch nicht vorhanden. Es zeigt sich am obigen Beispiel, daß wir nicht einfach ausländische Projekte kopieren dürfen. Solch ein Zentrum – wenn es eine lebensfähige Größe haben soll – benötigt unbedingt Autobahnen, um genügend Besu-

cher heranzuführen. Heute besitzen wir aber noch keine Autobahnen, und wenn sie gebaut sind, wird sich der Bund wahrscheinlich hüten, Ab- oder Zufahrten für Shopping-Centers bauen zu lassen; denn vorläufig sind unsere Autobahnen als Städteverbindungsstraßen gedacht und nicht als Zubringerstraßen für Einkaufszentren. Würden nämlich Shopping-Centers angeschlossen, müßten sie ganz anders projektiert werden. Die Einkaufszentren müßten ja in der Nähe der großen Agglomerationen liegen, wo die Fahrspuren ohnehin schon äußerst stark belastet sein werden. Eine Mehrbelastung durch den Besucherverkehr könnten sie – so wie sie geplant sind – nicht mehr aufnehmen. Der Bau von zusätzlichen Spuren wäre aber gerade in diesen Gebieten äußerst kostspielig.

Das Vororts-Shopping Center ist bei uns viel eher realisierbar; es kann aber nur in einem geplanten Siedlungsgebiet zur vollen Wirkung gebracht werden. Kennt man die bevorstehende Bevölkerungszunahme der Agglomeration Zürich und weiß man, daß ihrzu Folge zunehmend Gesamtüberbauungen in Betracht gezogen werden, ist es naheliegend, anzunehmen, daß diese Detailhandelsform zukünftig in Zürich Anwendung finden wird.

Das Ladenzentrum in der City ist in Zürich verwirklicht: es ist die weltweit berühmte Bahnhofstraße. Damit dieses Einkaufszentrum aber mit der Entwicklung Schritt halten, weiterleben und gedeihen kann, muß es verkehrsmäßig besser erschlossen werden. Nur eine planerisch einwandfreie Lösung kann zu vollem Erfolg führen. So sollte die Bahnhofstraße ausschließlich dem Fußgängerverkehr erhalten bleiben. Kunden, die mit dem Auto kommen, können heute ohnehin nicht mehr an der Bahnhofstraße parkieren, und auch der Zubringerdienst erfolgt nach letzten Messungen fast ausschließlich von den Seitenstraßen her. Dafür werden große Parkflächen im Fußgängerbereich der City (vor allem im Sihlraum mit Zugang zur Expreßstraße) ihrerseits dazu beitragen, eine Steigerung der Privatmotorisierung der Kunden zuzulassen und auch außerstädtische Besucher anzuziehen. Das öffentliche Verkehrsmittel, als leistungsfähigstes, wird unter den Boden verlegt werden müssen, wobei nur die Stationen der Tiefbahn ihren Ausgang auf die Bahnhofstraße haben müßten, die Streckenführung hingegen – wenn möglich – anders verlaufen sollte, damit während der Bauzeit dieses wichtigste Geschäftszentrum keine Störung erfährt. Die Studien zur Tieflegung der Straßenbahn in Zürich sind bereits sehr weit vorgeschritten, und wir dürfen – ganz speziell auch im Interesse des Detailhandels – hoffen, daß die Tiefbahn möglichst bald zur Ausführung kommt. Wie oben ausgeführt wurde, ist die Realisierung dieses Projektes aber mit sehr hohen Kosten verbunden. Die Stadt wird in jeder Beziehung auf die tatkräftige Mithilfe des Detailhandels angewiesen sein.

Die Stadtforschung hat vor allem die Krankheiten der Zürcher City aufgedeckt. Es ist nun Aufgabe der Stadtplanung, den Charakter dieses Zentrums zu festigen und seine wirtschaftliche Bedeutung zu fördern.