

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 20 (1963)
Heft: 6

Artikel: Das Parkproblem für die Stadtmitte von Manhattan
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783055>

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](#)

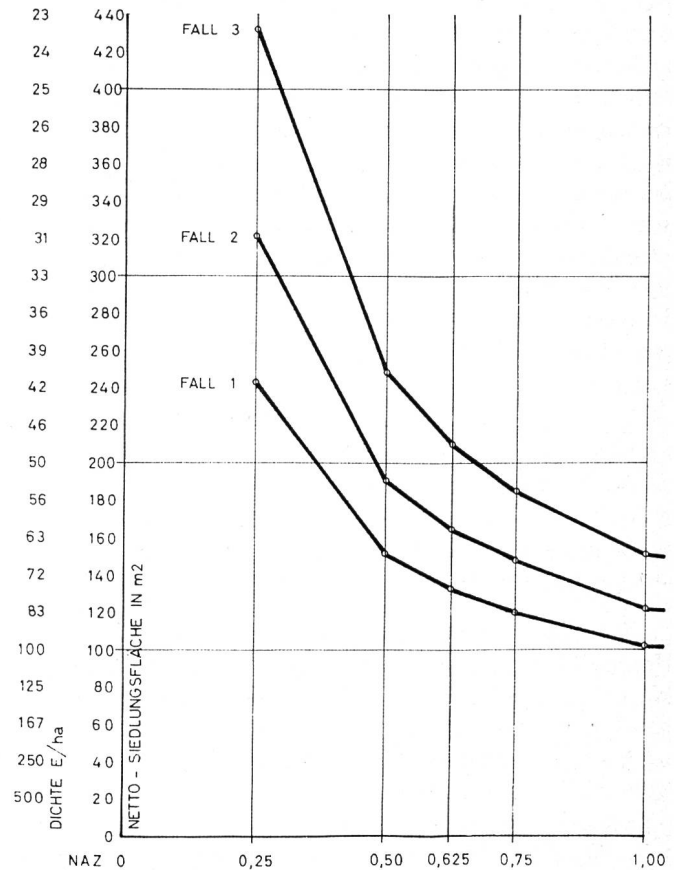
Terms of use

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: 30.03.2026

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

Abb. 2. Netto-Siedlungsflächenbedarf/Kopf.



Das Parkproblem für die Stadtmitte von Manhattan

Ein Bericht der Stadtplanungskommission von New York

Vorbemerkung

Das Verkehrswesen erobert sich im neuzeitlichen Städtebau allmählich eine beherrschende Stellung. Im April 1961 legte die Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München die Grundzüge des Gesamtverkehrsplans, Teil A, Innenstadt, vor. Darin wurde unter anderem dargelegt, dass in der Münchner Altstadt nur noch eine scharf begrenzte Zahl neuer Parkgelegenheiten (2200 Stände) zugelassen werden sollte. Zur selben Zeit, am 15. März 1961, gab der Stadtplanungsausschuss von New York einen Bericht über das Parkproblem in Manhattan heraus, dessen Gedanken sich in überraschender Weise mit den Münchner Überlegungen decken. Er ist nachstehend in vollem Wortlaut abgedruckt. Bei der Übersetzung wurde auf eine wortgetreue Wiedergabe mehr Wert gelegt als auf einen flüssigen Stil.

A. Einleitung

Am 18. Januar 1960 veröffentlichte die Verkehrsabteilung der Stadt New York die Parkstudie für Midtown Manhattan des beratenden Ingenieurs Ch. De Leuw, die den Bau von 16 städtischen Parkgaragen mit mehr als 10 000 zusätzlichen Parkständen in die-

sem Bereich mit einem geschätzten Kostenaufwand von 57 Millionen Dollar empfahl. Das bedeutet eine Zunahme um nahezu 40 % gegenüber dem vorhandenen Parkraum in dieser Stadtgegend. Die Studie empfiehlt, dass die Parkgelegenheiten von der Stadt gebaut, durch eine öffentliche Anleihe mit 30jähriger Laufzeit finanziert und steuerfrei, aber selbsttragend betrieben werden. Die Tarife der vorgesehenen Garagen sollen das Kurzparken begünstigen, um den Bedürfnissen der Leute bei Geschäfts- und Einkaufsfahrten zu dienen, die hauptsächlich tagsüber gemacht werden. Alle Garagen wurden an Stellen im Herzen der Stadtmitte vorgeschlagen, das durch die 60. und 23. Strasse sowie durch die 8. und 2. Avenue begrenzt wird. Elf der vorgeschlagenen Garagen liegen zwischen der Lexington und der 7. Avenue von der 30. bis zur 56. Strasse.

Anträge für die Genehmigung von drei dieser Garagen mit insgesamt 1850 Parkständen wurden von der Verkehrsabteilung der Stadt New York gemäss den Bauzonenvorschriften geprüft. Die Anträge waren Gegenstand der öffentlichen Verhandlungen des

Stadtplanungsausschusses am 18. Februar 1959 und am 7. September 1960. Obwohl zwei dieser Garagen schon vor 1960 als Einzelprojekte eingereicht wurden, wurden sie später in die Parkstudien für die Stadtmitte aufgenommen. Es zeigte sich, dass sie nicht nur nach ihrem eigenen Nutzen, sondern im Zusammenhang des ganzen Programmes und seiner möglichen Auswirkungen auf das Hauptgeschäftsviertel und die Stadt als Ganzes zu beurteilen waren. Gegner und Befürworter des Parkplatzes stimmten bei den öffentlichen Verhandlungen darin überein, dass die verschiedenen Garagen nicht ausserhalb des Rahmens der Gesamtplanung betrachtet werden dürfen. Für das Garagenprogramm sprachen im wesentlichen zwei grundlegende Voraussetzungen:

1. dass die vorgeschlagenen Parkgelegenheiten beträchtliche Mengen neuer Käufer und Geschäftsleute anziehen werden, die gegenwärtig nicht in die Stadtmitte kommen,
2. dass zusätzliche Parkgelegenheiten ausserhalb des Strassenraumes die Verkehrsverstopfungen auf den Innenstadtstrassen lindern könnten.

Wir bestreiten nicht, dass mehr Parkraum im Herzen der Stadtmitte der Bequemlichkeit mancher Motorfahrer dient. Auch ist es möglich, dass mehr Käufer und Geschäftsleute angezogen werden, obwohl nach unserer Meinung der Gewinn selbst im günstigsten Fall unbedeutend sein wird. Jedenfalls aber haben wir immer die schwierige Aufgabe, die Vorteile für eine Gruppe gegen die Nachteile für eine andere Gruppe abzuwägen und zu beurteilen, ob der Gewinn für einen Teil nicht auf Kosten der Gemeinschaft geht. In diesem Licht haben wir die vorliegenden Anträge betrachtet. Wir haben uns selbst gefragt, ob auf weite Sicht die Vor- oder Nachteile der Planung überwiegen. Wird er die Verkehrsüberlastung mildern, oder wird er auf weite Sicht Belastungen bringen, die sich auf das physische und wirtschaftliche Leben dieser Stadt auswirken?

Der Parkplan für die Innenstadt wirft Probleme auf, deren Bedeutung weit über die unmittelbaren Wirtschafts- und Verkehrsfragen hinausgreift. Grundsätzliche Planungsfragen bezüglich der Flächennutzung werden aufgeworfen, welche die künftige Entwicklung von Manhattan und seine Aufgabe innerhalb der ganzen Stadtregion tiefgreifend verändern könnten. Wie kann das vielbegehrte, knappe Land in diesem Innenstadtbereich am besten verwendet werden? Verträgt sich der Bau zusätzlicher, grosser Parkanlagen mit der bestehenden und der vorgesehenen Flächennutzung im mittleren Manhattan? Würden diese Garagen die wünschbare Verwendung und den Wert des Geländes präjudizieren? Selbstverständlich müssen wir auch fragen, ob solche Abstellanlagen den internen Verkehr und die Bewegungsfreiheit in diesem lebenswichtigen Nervenzentrum der Stadt fördern oder behindern. Hier müssen wir die Bedürfnisse des oft vergessenen Fussgängers und ebenso diejenigen des Motorfahrers besonders abwägen.

Die Bedeutung dieser Entscheidung spiegelt sich in der langen und sorgfältigen Untersuchung wider, welche die Mitglieder des Planungsausschusses und die Abteilung für Stadtplanung der Parkfrage der Innenstadt gewidmet haben. Eingehende Forschungen, technische Beratungen und Beobachtungen an Ort und Stelle haben die Auffassungen geformt, die in diesem Bericht vorgelegt werden. Neben den öffentlichen Verhandlungen hielt der Ausschuss eine besondere Fachsitzung ab, um den Vertretern des Vorschlages eine weitere Gelegenheit zur Darlegung ihrer Ansichten zu geben. Weitere Besprechungen wurden mit den Beamten der Verkehrsbehörden und der Polizeiverwaltung abgehalten, um die Auswirkungen eines solchen Parkplatzes auf deren Tätigkeitsbereiche festzustellen.

Der Planungsausschuss trägt die Verantwortung dafür, dass durchgreifende Verbesserungsvorschläge sich mit den Bedürfnissen der Entwicklung der Gesamtstadt auf weite Sicht decken. Wir stellen fest, dass ein Plan zur Förderung des Baues von Abstellanlagen ausserhalb des Strassenraumes in der Innenstadt eine wichtige kommunalpolitische Entscheidung bedeutet, die das innerste Herz von New York und seine Bevölkerung betrifft. Wir sind uns dabei völlig im klaren, dass wir bei einer Behandlung des Herzens eine sorgfältige Diagnose zu stellen haben, geschickt vorgehen sollten und nicht wieder gut zu machende Fehler vermeiden müssen.

B. Hauptgeschäftsviertel

New York verdankt seine Bedeutung als Weltmetropole der Geschäftstätigkeit, die im Hauptgeschäftsviertel von Manhattan zusammengeballt ist, in dem ganzen Gebiet südlich des Central Park, der den Brennpunkt der Stadt und der Region bildet. Von dort aus spielt New York seine einzigartige Rolle. Dort fallen die wichtigsten Entscheidungen über das Wirtschaftsleben der Nation, über ihre Ansichten und Meinungen und über ihr kulturelles Wirken. Die dichteste und wertvollste Anhäufung von bebautem Grundbesitz in der ganzen Welt ist hier entstanden, um dem starken Bedürfnis nach regen, gegenseitigen Beziehungen zwischen den über 3 Millionen Menschen zu entsprechen, die sich täglich innerhalb dieser 25 km² versammeln. Der derzeitige Auftrieb beim Bau von Geschäftsgebäuden im innersten Herzen der Stadtmitte und des Finanzviertels kennzeichnet die einzigartige, wirtschaftliche Tätigkeit dieses Gebietes.

Das Hauptgeschäftsviertel befindet sich zwar in einer Umwandlung, ist aber noch immer das überragende Geschäftszentrum der ganzen Grosstadtregion von New York und der gesamten Nation. Scharfer wirtschaftlicher Wettbewerb zugunsten bevorzugter Geschäftslagen und der Bau eines ausgedehnten regionalen Schnellstrassennetzes innerhalb des wachsenden Einzugsbereiches der Grosstadt haben dazu beigetragen, dass bestimmte Dienste aus Manhattan abgewandert sind. Geschäfte mit starkem Güterumschlag, wie

Schwerindustrie und Speditionsbetriebe, ziehen in weniger dicht besiedelte Gebiete der Stadt und ihrer Vororte. Die wachsenden Vorortgemeinden bieten jetzt viele Dienste an, die vorher nur in der Innenstadt zur Verfügung standen.

Die wirtschaftlichen Folgen des Niederganges mancher Geschäftszweige werden jedoch mehr als ausgeglichen durch die zunehmende Tätigkeit anderer Betriebe, deren Marktbedürfnisse am besten in zentraler Lage erfüllt werden. Die Bautätigkeit für Geschäftshäuser, die Tätigkeit der Dienstleistungsbetriebe, der Umsatz der Spezialgeschäfte sowie die Tätigkeit auf dem Gebiet der Kultur und der Unterhaltung sind stärker denn je.

Es hat sich gezeigt, dass ein Hauptgeschäftsviertel eine starke Nachfrage nach Grundstücken hervorruft. New York ist dafür ein klassisches Beispiel. Alle die verschiedenen Arten von Geschäften und Unternehmen — Handel, Industrie, Wohnungen und Erholung — stossen auf ein äusserst begrenztes Angebot. Diese Nachfrage ist der eigentliche Grund, warum die Landpreise im Kerngebiet eine erstaunliche Höhe erreichen. Der natürliche Lauf der Dinge führt dazu, dass das knappe verfügbare Gelände in der Innenstadt für solche Zwecke verwendet wird, bei denen die zentrale Lage soviel einbringt, dass sie im Wettbewerb den höchsten Preis bieten können.

Wo die städtische Politik zu bestimmen hat, werden im Hauptgeschäftsviertel selbstverständlich verschiedene Arten von Unternehmungen zugelassen oder sogar gefördert, trotz den hohen Grundstückspreisen. Aber auch in diesen Fällen muss das Gelände im Stadtkern mit grosser Sorgfalt verteilt werden, wenn nicht die vielleicht wertvollste wirtschaftliche Kraftquelle der Stadt vergeudet werden soll.

C. Verkehr und Entwicklung der Stadtmitte

Das Hauptgeschäftsviertel von Manhattan ist eine einzigartige Erscheinung des Städtebaus. Diese ungeheure Zusammenballung und Grösse der Geschäftstätigkeit auf einem schmalen Streifen Land, der rings von Wasser umgeben ist, stellt Verkehrsaufgaben, wie sie in keiner anderen Stadt des Landes vorliegen. Es besteht die Gefahr, dass Massnahmen, die in anderen Städten getroffen wurden, auch zur Behebung der New-Yorker Verkehrsschwierigkeiten angewandt werden, in der Hoffnung, dass sie hier zum Erfolg führen.

Die sonst nirgends erreichte Geschäftstätigkeit des mittleren Manhattan — des nördlichen Drittels des Hauptgeschäftsviertels — ist unmittelbar auf seine Lage im Brennpunkt eines der höchst entwickelten Massenverkehrsnetze der Welt zurückzuführen. Arbeitsplatzdichten von mehr als 800 Angestellten je Hektar wären ohne Schienen- und Busverbindungen physisch unmöglich, die gegenwärtig in der Morgenspitze von 8 bis 9 Uhr 90 % aller Reisenden nach Manhattan südlich des Central Parks befördern. Die Privatwagen beanspruchen zuviel von den knappen

Strassen- und Abstellflächen, als dass sie mehr als einen beschränkten Teil der Verkehrsbedürfnisse der wachsenden Stadtmitte befriedigen könnten.

Die Lebensfähigkeit des Herzens der Innenstadt hängt von der internen Bewegungsfreiheit ab, d. h. von der Möglichkeit, den notwendigen Verkehr von Menschen und Gütern aufrechtzuerhalten. Die Zugänglichkeit dieses Gebietes zu Fuss, mit Taxi oder Bus ist eine entscheidende Voraussetzung, die nicht gefährdet werden darf. Beispielsweise sind Fussgängerverbindungen ein selbstverständlicher und notwendiger Teil des Verkehrssystems der Innenstadt. Wir müssen auf den Verkehr der Fussgänger Wert legen. Jeder Plan oder Vorschlag, der die Fussgängerströme in diesem Gebiet zu behindern oder ernstlich zu erschweren droht, muss als äusserst gefährlich angesehen werden.

Der Motorwagenverkehr hat bei der Entwicklung der Stadtmitte von Manhattan und der starken Erweiterung der Bürogebäude in dieser Gegend seit dem Zweiten Weltkrieg eine unbedeutende Rolle gespielt. Seit 1947 wurden in der Stadtmitte mehr als hundert Gebäude mit einer nutzbaren Stockwerksfläche von insgesamt über 3 Mio m² gebaut, und noch deutet kein Anzeichen das Ende dieser noch nie dagewesenen Erscheinung an. Weitere sechzehn Gebäude mit einer gesamten nutzbaren Stockwerksfläche von fast 500 000 m² sind im Bau und achtzehn weitere mit schätzungsweise 600 000 m² sind geplant. Sicher wurde der Beschluss zum Bau neuer Hochhäuser im mittleren Manhattan nicht durch die Hoffnung gefördert, dass das lebenswichtige Nervenzentrum der Grosstadtregion jetzt oder in Zukunft je für Autos zugänglich sei.

Der drückende Mangel an Parkraum ausserhalb der Strassen in dem dichtest belegten Teil des Kerngebietes zwischen der Lexington und der 5. Avenue bestätigt die Tatsache, dass sich das Abstellen von Wagen in diesem Gebiet als Verschwendung und unwirtschaftliche Lösung erwiesen hat, wo die Jahresmiete für den Quadratmeter Bürofläche 80 Dollar erreicht. Deshalb können auch die hohen Umsätze des Einzelhandelsbezirkes um die 5. Avenue und den Herald Square nicht in nennenswertem Ausmass den Privatwagen zugeschrieben werden. Die Masse der Kunden in den Warenhäusern sind entweder in Manhattan Beschäftigte, stadtfremde Besucher oder Käufer, die tagsüber die Massenverkehrsmittel benützen. Es verdient festgehalten zu werden, dass die Kaufleute der Innenstadt trotz dem Mangel an Abstellgelegenheiten ausserhalb des Strassenraumes in der Nähe wichtiger Geschäfte offensichtlich nicht in der Lage waren, Parkraum für ihre Kunden bereitzustellen oder zugunsten der Käufer Vereinbarungen mit nahe gelegenen Privatgaragen zu treffen.

Von den über 1,5 Mio Menschen, die bei Tag und Nacht zur Arbeit, geschäftlich, zum Einkaufen oder zur Unterhaltung in diesen regsamen, kosmopolitischen Innenstadtbereich kommen, benützen weniger als 10 % Privatwagen. Ein bedeutend kleinerer Teil

ist wirklich vom Autoverkehr abhängig. Diese Tatsache wurde während der kürzlichen Autosperre nach dem starken Schneefall vom 3./4. Februar 1961 eindeutig bewiesen. Die Privatwagensperre hatte in der Innenstadt so gut wie keine Wirkung auf den Gang der Geschäfte oder das Fernbleiben von Angestellten. Alle verfügbaren Anzeichen sprechen dafür, dass das Kerngebiet weiter aufstrebt, ohne Rücksicht auf den Grad der Zugänglichkeit für Privatwagen. Es gibt deshalb keine zwingende Begründung für die Annahme, dass sein anhaltendes Wachstum und seine Kraft in grösserem Ausmass von einer Politik abhängt, die wertvollsten Raum im Herzen der Innenstadt grossen, öffentlichen Abstellanlagen zuweist. Andererseits kann die Förderung einer solchen Nutzung von Grundstücken im Kerngebiet durch die städtische Politik sehr wohl eine hemmende Wirkung auf das künftige wirtschaftliche Wachstum und die Entwicklung ausüben.

D. Öffentlicher Verkehr in der Spitzenzeit und tagsüber

Während der kritischen Flutstunde zwischen acht und neun Uhr morgens drängen mehr als 800 000 Leute aus den umgebenden Wohngebieten nach Manhattan südlich des Central Parks. Die überwältigende Grösse dieser Spitzenverkehrsmenge ist derart, dass niemand die Unersetzbarkeit der Massenverkehrsmittel zur Bedienung fast der ganzen Spitzenlast bezweifelt. Wie wenig sich der Privatwagen zur Beförderung grosser Menschenmengen in dicht besiedelten Stadtgebieten eignet, wird durch die Tatsache erhärtet, dass während der morgendlichen Flutstunde von allen Fahrgästen in dieser Richtung nur 8 % Privatwagen und Taxi benutzen.

Die Abhängigkeit vom Massenverkehr zeigte sich kürzlich bei einer Studie der Downtown-Lower Manhattan Association über die Fahrgewohnheiten in dem Finanzverwaltungsbereich des Geschäftsschwerpunktes von Manhattan. Nur 2,2 % der Arbeitskräfte dieser Gebiete kommen mit Privatwagen zum Arbeitsplatz. Andererseits zeigen Zählungen des öffentlichen Verkehrs, dass die U-Bahnen zwischen 7.55 und 9.25 Uhr morgens rund 300 000 Fahrgäste in diesem Innenstadtbereich absetzen — mit der erstaunlichen Leistung von über 3300 Personen in der Minute.

Die Beanspruchung der Verkehrsmittel Manhattans während der Spitzenstunden wird in Zukunft zunehmen, das ständige Wachstum des Hauptgeschäftsviertels als Hauptquartier des Geschäftslebens und die Zunahme der Bevölkerung in den äusseren Stadtteilen und den Vororten bringt eine steigende Belastung der U-Bahn- und Vororteseisenbahnstrecken, die in die Kerngebiete fahren.

Tagsüber haben die Verkehrsfragen — soweit es die öffentlichen Verkehrsmittel betrifft — eine andere Grössenordnung. Die stündlichen Fahrgastmengen in Richtung Innenstadt betragen während der ruhigen Tagesstunden weniger als $\frac{1}{5}$ des Spitzen-

verkehrs. Die vorhandenen Schienenverkehrsmittel besitzen die Leistungsfähigkeit und die Möglichkeit, in den ruhigen Tagesstunden bedeutend mehr Reisende für Geschäfte, zum Einkaufen oder für andere Zwecke in die Innenstadt zu befördern. Die Bequemlichkeit und Annehmlichkeit der vorhandenen öffentlichen Verkehrsbedienung kann verbessert werden, und es werden ständig Anstrengungen in dieser Richtung gemacht; es besteht aber kaum Grund zu der Annahme, dass die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel wirklich irgend eine Schwierigkeit haben, tagsüber nach Manhattan zu fahren. Die Benutzung von Privatwagen für Abend- und Wochenendfahrten in die Stadtmitte von Manhattan hat sich jedoch in den letzten Jahren stärker eingebürgert. Für solche Anlässe, wie Theaterbesuche oder Familienausflüge, wird das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr sichtlich bevorzugt.

Im Gesamtbild ist das Spitzenverkehrsproblem im mittleren Manhattan unendlich viel wichtiger und schwieriger als die Verkehrsverhältnisse zu den übrigen Tageszeiten. Die Stadt New York hat seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges mehr als 800 Mio Dollar ausgegeben, um die Leistungsfähigkeit und den Dienst auf ihrem U-Bahn-Netz in den Flutstunden zu verbessern. Weitere 500 Mio Dollar sollen bis Ende 1966 ausgegeben werden. Grosse zusätzliche Ausgaben werden in den kommenden Jahrzehnten nötig sein, wenn das Netz den Forderungen nach stärkerer und besserer Bedienung in den Flutstunden entsprechen soll — und ebenso nach besserem Dienst ausserhalb der Spitzenzeiten — wie sie das Wachstum des Hauptgeschäftsviertels von Manhattan und die Verkehrsbedürfnisse der in den zentralen Bezirken tätigen Leute verlangen. Ein solches Programm zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs würde in Verbindung mit einer städtischen Politik, die wesentlich mehr Leute zur Benützung ihrer Wagen bei Innenstadtfahrten ermuntert, zu einer teuren und verschwenderischen Verdoppelung der Verkehrseinrichtungen und zu einer noch schlechteren Ausnutzung der Massenverkehrsmittel in den ruhigen Tagesstunden führen.

E. Erhaltung der Verkehrsmöglichkeiten in der Stadtmitte

Das Herz der Innenstadt dient werktags als grosses Sammelbecken für dynamische Tätigkeiten, Bewegungen und Wechselbeziehungen aller Art. Das Stichwort für die Erhaltung der Kraft dieses Brennpunktes heisst Verkehr — dieser einfache, verbindende Vorgang, der den Umlauf von Menschen und Gütern zu Fuss, auf Schiene und Strasse gestattet.

Verstopfung ist der natürliche Feind der Bewegung. Sie darf nicht mit einer grossen Verkehrsmenge verwechselt werden, die in einem blühenden Geschäftsviertel selbstverständlich und zu erwarten ist. Verkehrsverstopfung können wir als einen Zustand beschreiben, der dem internen Verkehr Opfer

an Zeit und Bewegungsfreiheit auferlegt. Die Verstopfung kann durch eine übergrosse Zahl von Fahrzeugen hervorgerufen werden, die eine bestimmte Strasse benutzen wollen, oder durch allzu starke Unterbrechungen des Verkehrsflusses. Mit zunehmender Verstopfung nähert sich der Verkehr der völligen Lähmung. Wir halten die Verkehrsverstopfung in New York oder anderen Städten nicht für ein Zeichen von Gesundheit. Sie ist teuer, unwirtschaftlich und schädlich.

Es wird behauptet, dass zusätzliche Garagen für Kurzparker im Kerngebiet die Verkehrsnot der Stadt mildern würden, weil das Parken auf den Strassen und der Verkehr von Parkplatzsuchern eingeschränkt werden. Als Begründung für die vermehrte Verwendung von Privatwagen während der ruhigen Tagesstunden wurde angeführt, dass eine Zunahme dieser Art von Verkehr nur eine geringe Wirkung auf die Fahrzeugströme haben werde, weil sie nicht zu den kritischen Tageszeiten auftreten.

Tatsache ist jedoch, dass die Verkehrsströme auf den Innenstadtstrassen werktags ausserhalb der Spitzenzeiten nur sehr geringe Schwankungen aufweisen. Die Nachfrage nach Fahrzeugraum in diesem dichtest belegten Gebiet übersteigt das Angebot an Strassenfläche so stark, dass die Masse der Personenwagen, Taxi, Busse und Lastwagen — nahezu an der Leistungsgrenze des Strassennetzes — das Kerngebiet während des ganzen Arbeitstages vollständig ausfüllt.

Die Stadtmitte ist ein Zielgebiet. Es ist verständlich, dass dort die meisten Fahrzeuge langsam fahren oder anhalten, um Fahrgäste oder Güter abzusetzen. Haltende oder abgestellte Taxi, Busse oder Lastwagen müssten weiterhin den grössten Teil der gegenwärtig besetzten Strassenränder im Stadtkern belegen, um den notwendigen Anliegerverkehr zu bedienen.

Die Polizeibehörde erwähnte bei der Behandlung des Parkvorschlages für die Stadtmitte im Stadtplanungsausschuss eine Parkzählung vom 2. Dezember 1959 in dem Gebiet zwischen 43. und 60. Strasse, sowie 3. und 8. Avenue. Von insgesamt 2000 am Strassenrand abgestellten Fahrzeugen auf Strassen mit Parkbeschränkungen parkten zwischen 10.30 Uhr und 17.15 Uhr nur 86 Privatwagen unbefugt. Der Rest waren 1152 Last- und Lieferwagen sowie Privatwagen mit Sondererlaubnis oder diplomatischen, Presse-, Arzt- oder Regierungskennzeichen. Nachfolgende Stichproben in diesem Gebiet durch Beobachtungstrupps des Stadtplanungsamtes bestätigten diese allgemeinen Feststellungen. Daraus müssen wir schliessen, dass die vorgeschlagenen Garagen nur sehr wenige Fahrzeuge abziehen würden, die gegenwärtig in dieser Gegend am Strassenrand parken, und dass sie infolgedessen die durch das Parken am Strassenrand verursachte Verstopfung nicht wesentlich verringern könnten.

Obwohl das Gegenteil behauptet wird, ist es nicht zu vermeiden, dass viele Käufer, Geschäftsleute und Pendler während der kritischen Morgen- und Abendstunden an den vorgesehenen Garagen ankommen

oder abfahren. Gemäss der Parkstudie für die Innenstadt «würden etwa 3000 Wagen die Garagen in der Flutstunde verlassen». Es braucht nicht angeführt zu werden, dass das Hinzukommen von 3000 Wagen einen spürbaren Einfluss auf die bereits kritische Verkehrslage in der Stadtmitte und besonders auf die Zufahrten haben würde. Dieser zusätzliche Spitzenverkehr würde beispielsweise der Gesamtzahl aller Personenwagen und Taxi entsprechen, die in der Spitzenstunde zwischen 8 und 9 Uhr durch Holland- und Lincolntunnel zusammen nach Manhattan einfahren.

Kurz, man kann sich der Erkenntnis kaum verschliessen, dass ein grosszügiges Garagenbauprogramm im Herzen der Innenstadt die Verkehrsnot wesentlich verschärfen würde, statt sie zu lindern.

F. Parkgaragen und Fahrten während des Tages

Es wurde unterstellt, dass Parkgaragen in der Stadtmitte mit Tarifen, die Kurzparker begünstigen, in erster Linie Käufer und Geschäftsleute anziehen, die gegenwärtig nicht in dieses Gebiet kommen. Aus den verfügbaren Unterlagen lässt sich aber kaum ableiten, dass die Oeffnung der Innenstadt für zusätzlichen Autoverkehr diese Wirkung haben wird.

Ganztagspendler, die gegenwärtig den öffentlichen Verkehr benutzen oder anderwärts parken, würden von Parkgaragen angezogen, die bequem zu den Büros im Stadtkern liegen. Es gibt bestimmt eine beträchtliche Zahl von Angestellten, Pendlern mit Fahrkostenerstattung oder Fahrzeugpools, die gern 50 Cent oder 1 Dollar über die gegenwärtigen Gebühren von Privatgaragen hinaus bezahlen würden, um neuen Garagenraum in grösserer Nähe für ganztägiges Parken zu belegen. Es ist zweifelhaft, ob viele neue Geschäftsleute durch zusätzliche Abstellgelegenheiten angelockt würden, denn wenn ein Wagen für Geschäftsfahrten nötig ist, dann können sich die Geschäftsleute das leisten und Privatgaragen benützen. Auch ist es äusserst fraglich, ob die Bequemlichkeit des Einkäufers in der Innenstadt lediglich durch Vermehrung des Parkraumes so verbessert werden kann, dass viele Kunden angelockt werden, die sonst in den Vororten einkaufen. Der Parkverkehr auf den Zufahrtsstrassen und die Verstopfung der Innenstadt würden doch als natürliche Hindernisse für solche Fahrten bestehen bleiben. Weiter glauben wir nicht, dass das Kurzparken für die Hausfrau aus den Vororten besonders verlockend wäre, die den Tag in der Stadt verbringen will. Eine Uebersicht über die Einkaufsgewohnheiten, die der Parkstudie für die Innenstadt beigegeben war, stützte sich leider auf so ungenügende Beispiele, dass sie nur wenig Einblick in den wirklichen Ablauf der Kaufvorgänge oder in die schwierigere Frage des voraussichtlichen künftigen Verhaltens der Käufer vermittelte, wenn bestimmte Parkgelegenheiten zur Verfügung stehen.

Eine Kernfrage bezüglich der Kaufkraft für die Läden der Innenstadt ist die Tatsache, dass im letzten

Jahrzehnt etwa eine halbe Million Einwohner die inneren Stadtbereiche — diejenigen Bezirke, die mit der U-Bahn nur Minuten von der Stadtmitte entfernt sind — verlassen und sich in den äusseren Stadtteilen oder den Vororten niedergelassen haben. Zählungen der Verkehrsbehörde an den Bahnsteigzugängen zeigen während der gleichen Zeit eine Abnahme der Fahrgastzahl in den inneren Bezirken um nahezu 25 %.

Das weitere Wachstum des Einzelhandels in der Innenstadt hängt nach Meinung unseres Ausschusses in hohem Masse von der Erneuerung und Wiederbelebung dieser inneren Bereiche der Stadt ab, die verwahrlost und heruntergewirtschaftet sind, und ihre Anziehungskraft als Wohnbezirke des Mittelstandes verloren haben. Wenn neue Mittelstandsfamilien in diese Gegenden gebracht werden, wird wieder eine lohnende Einzelhandelsnachfrage in bequemer Nähe der Innenstadtgeschäfte entstehen. Diese Erneuerung ist ein Weg, den die Stadt in immer grösserem Ausmass einschlägt. Beteiligung und finanzielle Unterstützungen bei diesem unbedingt nötigen Programm durch Geschäftsleute, Einzelhandel und Anlegerkreise, für die in der Innenstadt etwas auf dem Spiel steht, sollten in jeder Weise gefördert und unterstützt werden.

Alles in allem würden neue Parkgaragen im Herzen der Stadtmitte viele Pendler, Geschäftsleute und Käufer anlocken, die gegenwärtig den öffentlichen Verkehr oder weniger günstig gelegene Parkanlagen benutzen. Das bedeutet im Endeffekt: Es gibt nicht mehr Geschäftsleute und nicht mehr Käufer, aber mehr Wagen.

G. Ergebnisse und Empfehlungen

Nichts ist lebenswichtiger für das Schicksal der Stadt New York als die Erhaltung und Förderung der entscheidenden Funktionen des Hauptgeschäftsviertels Manhattan. Der künftige Wohlstand dieses Gebietes hängt weitgehend von der Fähigkeit des schwierigsten Verkehrsnetzes der Welt ab, brauchbare Verbindungen nach allen Teilen der Region und des Landes sicherzustellen.

Die Entwicklung der Region wird wesentlich verbesserte Verkehrsanlagen und -dienste verlangen, wenn die künftige Lebenskraft und Entwicklung der Stadtmitte in Manhattan gesichert werden soll. Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen in einem ausgewogenen Verkehrssystem eine angemessene Rolle spielen. Sehr beträchtliche Geldanlagen zur Verbesserung des Massenverkehrs werden nötig sein, um dem wachsenden Verkehrsdruck infolge der zunehmenden Länge der täglichen Pendlerfahrten von aussen liegenden Wohngebieten zu entsprechen. Im Gegensatz dazu wird die Fortsetzung der gegenwärtigen, äusserst starken Verdichtung im Herzen der Innenstadt notwendigerweise den Privatwagen in dieser Gegend auf eine begrenzte Sonderrolle im gesamten Verkehrsbild zurückdrängen.

Städte im ganzen Land stehen vor der Frage, wie sie ihre Geschäftsviertel zugänglich halten sollen, wenn die Zusammenballung des Geschäftslebens in diesen Kerngebieten zunimmt und die Aussengebiete sich ausdehnen. Obwohl sie nicht die einzigartigen geographischen Schwierigkeiten von New York aufweisen, haben Grosstädte wie Philadelphia, Chicago und Boston, die ihre künftigen Verkehrsbedürfnisse sorgfältig ermittelt haben, erkannt, dass der Schlüssel zur Erhaltung ihrer Innenstädte in der durchgreifenden Verbesserung ihrer Verkehrsnetze liegt.

Los Angeles, das sich in diesem Autozeitalter als eine ausgedehnte Stadt entwickelt hat, und das gegenwärtig $\frac{2}{3}$ seiner gesamten Innenstadtläche mit Autobahnen, Strassen und Parkplätzen belegt, plant jetzt ein Schnellbahnnetz für 530 Mio Dollar, das die Verkehrsnot des Stadtkerns beheben soll. In ähnlicher Weise überlegen San Francisco und Washington den Ausbau eines Schnellbahnnetzes — eine Einrichtung, die sich für New Yorks ständiges Wachstum und seine Lebenskraft als grosser weltstädtischer Brennpunkt als unerlässlich erwiesen hat.

Der Planungsausschuss glaubt, dass in der Stadt New York ein Bedarf für bestimmte Parkgaragen angemessener Grösse in günstiger Lage besteht, wo sie nicht zu einer übertriebenen Belastung beitragen — gleichermassen für Fahrzeuge und Fussgängerverkehr. Auch wird anerkannt, dass die Privatwagen am Abend und am Wochenende zunehmend benützt werden, um die kulturellen, Unterhaltungs- und Erholungseinrichtungen zu besuchen. Es ist zu erwähnen, dass der Planungsausschuss im Mai 1957 eine Stadtgarage an der 53. Strasse und der 8. Avenue genehmigt hat, die den nahegelegenen Theatern, Hotels und Gaststätten an der West Side dient und die stärkere Geschäftstätigkeit in der Mitte des Kernbereiches nicht stört.

Die Befürchtungen bezüglich des Parkplanes in seiner Gesamtheit beziehen sich nicht auf die möglichen Annehmlichkeiten, die irgendeine Anlage für eine begrenzte Zahl von Parkern bieten kann, sondern auf die Tatsache, dass diese möglichen Vorteile bei weitem durch die Nachteile infolge weiterer Behinderung des Verkehrsflusses, des Busverkehrs und der Fussgängerströme, die die grosse Masse des Verkehrs in der Innenstadt ausmachen, übertroffen würden. Werden die Auswirkungen im ganzen betrachtet, so kann der vorgeschlagene Plan leicht eine in der Innenstadtparkstudie erwähnte Entwicklung beschleunigen, bei der täglich weniger Menschen und mehr Fahrzeuge in das Hauptgeschäftsviertel einfahren. Selbstverständlich liegt es nicht im Interesse der Stadt, diese Entwicklung zu fördern. Wir müssen vielmehr versuchen, in dieses Gebiet das Maximum an Geschäftskraft mit einem Minimum an zugehöriger Verkehrsnot hereinzubringen.

Die Möglichkeiten, die Einzelhandelsumsätze und den Geschäftsumfang in der Innenstadt innerhalb des Arbeitstages von 9 bis 17 Uhr durch Bereitstellen von etwa 10 000 Parkständen zu steigern, erscheint

äusserst begrenzt. Wir anerkennen nicht, dass das Programm — wie es beabsichtigt ist — mehr als eine unbedeutende Zahl neuer Geschäftsleute und Käufer tagsüber in das Gebiet hereinbringt. Wir glauben, dass die Leute, die gegenwärtig in den Geschäften der Innenstadt arbeiten oder zu tun haben, solche Parkgaragen auf Kosten der Stadt voll ausnützen und die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel meiden oder einfach von anderen, ungünstiger gelegenen Parkplätzen und Garagen überwechseln würden. Dementsprechend würde die Zahl der neuen Käufer, die durch die vorgeschlagenen Anlagen in diese Gegend gelockt werden, kaum ein Programm von solchem Ausmass und solchen Kosten rechtfertigen. Ob das Innenstadt-Garagenprogramm dem Ziel einer wirtschaftlichen Förderung entspricht oder nicht, es würde immer noch einem nützlichen Zweck dienen, wenn es tatsächlich die Verkehrsnot der Innenstadt mildern könnte. Aber auch hier glauben wir nach sorgfältiger Prüfung aller vorhandenen Tatsachen und Untersuchungen, dass diese grosszügigen Anlagen im Stadtkern den Verkehr und die Bewegungsfreiheit in diesem überragend wichtigen Gebiet beschränken würden. Wenn der Spitzenverkehr der Flutstunde in der Stadtmitte um mindestens 3000 Wagen erhöht wird, so wird in einem Gebiet, in dem zu dieser Zeit bereits die Leistungsgrenze erreicht ist, die Ueberlastung herbeigeführt. Ausserdem ist in diesem Kerngebiet der Unterschied zwischen Spitzen- und Tagsüberverkehr gering. Aus diesem Grund bezweifeln wir wirklich, ob es ratsam ist, an Werktagen zu irgendeiner Zeit wesentlich mehr Fahrzeuge in den Stadtkern hineinzubringen.

Eine gesunde Parkplatzpolitik für das Gebiet der Stadtmitte kann nur als Teil einer breit angelegten Planungskonzeption getroffen werden, welche die künftige Flächennutzung in diesem Gebiet und die Beziehungen zu der bestehenden und der voraussichtlichen Entwicklung der Stadt und der Region berücksichtigt. Es ist nicht leicht, endgültige Lösungen zu schaffen, aber wir erkennen, dass wir sie auf breiter Front anstreben müssen. Eine Lösung besteht in einem sich ausweitenden Stadterneuerungsprogramm, das gegenwärtig ausgeführt und das die verfallenden Wohngebiete der Stadt wiederbeleben wird. Diesen Gebieten liegt die Stadtmitte für Einkauf, Geschäfte und Dienste am nächsten. Damit ist die oben erwähnte Notwendigkeit verbunden, unsere Pläne zur Verbesserung der vorhandenen U-Bahn- und Pendleranlagen zu verstärken, in der Erkenntnis, dass es für das Hauptgeschäftsviertel keinen Ersatz für den öffentlichen Verkehr gibt. Diese Lösungen erfordern umfassende Untersuchungen und Planungen des Hauptgeschäftsviertels und seiner Beziehungen zu dem Verkehrsbild und Verkehrsbedarf von Stadt und Region.

In dieser Richtung sind schon viele Planungs- und

Entwurfsarbeiten im Gang. Das Stadterneuerungsprogramm der Stadtverwaltung, das kürzlich durch Reorganisation und Koordinierung verstärkt wurde, verspricht eine umfangreiche Tätigkeit für den Neuaufbau und die Wiederherstellung der heruntergekommenen inneren Bezirke der Stadt. Die ständige Betonung der Wohnungsprogramme für den Mittelstand hat dazu geführt, dass letztes Jahr 18 136 Mittelstandswohneinheiten genehmigt wurden. Eine noch grössere Zahl von Einheiten ist für dieses Jahr geplant.

Zusätzlich zu der halben Milliarde Dollar für grosse Verbesserungsmassnahmen am öffentlichen Verkehrsnetz der Stadt in den nächsten fünf Jahren besteht wachsende Aussicht auf Bundeshilfe, die ebenfalls zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrsbedienug beitragen soll. Die Fragen des Eisenbahnpendlerverkehrs werden gleichfalls von örtlichen, Bezirks- und Bundesstellen gründlich untersucht, die ihre Programme auf eine Verringerung der Betriebslasten auf diesen Strecken abstellen.

All diese Bemühungen rufen auch nach einem durchgreifenden, gemeinsamen Vorgehen der Regierungsstellen und der öffentlichen Dienste auf vielen Ebenen. Diese Behörden werden zum Planen und Handeln Zeit brauchen. In dieser Zwischenzeit schlägt nun die Innenstadt-Parkstudie vor, dass die Stadt New York sich auf eine Politik des Einbaus bedeutender Abstellräume in das Gefüge der Innenstadt festlegen soll. Wir glauben, dass eine solche Politik der zweckmässigsten Flächennutzung im Herzen der Stadtmitte von Manhattan zuwiderläuft.

Dieses Kerngebiet, dessen Volumen durch Neubauten und steigende Nutzung ständig wechselt, ist während des ganzen Tages dem stärksten Ansturm des Verkehrs ausgesetzt. Unser Ausschuss ist zu der Schlussfolgerung gekommen, dass die Genehmigung jeglicher grossen, Verkehr erzeugenden Parkanlage für dieses hochgradig verstopfte, lebenswichtige Gebiet die Ausnahme und nicht die Regel sein darf — besonders als Ausdruck der städtischen Politik. Eine Genehmigung müsste sich auf die Anerkennung aussergewöhnlicher Vorteile stützen, welche die Nachteile bei weitem übertreffen. Ausserdem sollen solche Vorschläge um so strenger geprüft werden, je näher sie zur Mitte des Kerngebietes liegen.

Wir glauben, dass der Innenstadt-Parkplan in der vorgeschlagenen Form ein Vorgang ist, der ernste Planungsfragen für das mittlere Manhattan aufwirft. Würde er als städtische Politik angenommen, so würde er einen Ablauf festlegen, der schliesslich den Bestand und den dynamischen Wert des Kerngebietes angreifen und das Wesen und die Aufgabe des Hauptgeschäftsviertels schwächen würde, einer wesentlichen Grundlage der Stadt New York und ihrer Region.