Verkaufsmaschine statt Begegnungszentrum

Autor(en): **Wuillemin, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur**

Band (Jahr): **54 (1975)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-338980>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kommunalpolitisches Forum

Verkaufsmaschine statt Begegnungszentrum

Vor den Toren Schwamendingens, an der Strasse nach Winterthur und schon auf Walliseller Gemeindeboden, wird demnächst das «Einkaufszentrum der Superlative» das grösste Einkaufszentrum der Schweiz eingeweiht. Dieses Zentrum hat eine lange Vorgeschichte. Vor dem nun verwirklichten Projekt existierte nämlich ursprünglich ein anderes! Sein Schöpfer, *Victor Gruen*, einer der berühmtesten Architekten unserer Zeit und bekannt als «Vater der Einkaufszentren und Fussgängerzonen», hat in der ganzen Welt Dutzende von Zentren gebaut. Umlängst hat er sein Projekt, seine grundlegenden Ansichten über Einkaufszentren und seine Erfahrungen mit den Initianten, der Einkaufszentrum Glatt AG (Jelmoli, Globus, Migros) geschildert. Seine Ausführungen enthalten gesellschaftspolitischen Zündstoff. Doch lassen wir Gruen selbst sprechen.

Das Zentrum sollte «nicht nur Einkaufsbedürfnisse, sondern auch die kulturellen, sozialen, sportlichen und Arbeitsplatzbedürfnisse der regionalen Bevölkerung befriedigen». Nachdem im abgeschlossenen Vertrag eindeutig ein Begegnungszentrum umschrieben wurde, musste Gruen schon bald die Erfahrung machen, dass Mächte am Werk waren, die ursprünglich ausgewogene Verteilung der Nutzfläche zwischen Verkaufs- und Nichtverkaufszwecken sehr stark zugunsten des Verkaufs innerhalb desselben für die drei Grosswarenhäuser zu verändern, zum Nachteil der Kleingeschäfte. Die Verkaufsfläche wurde von 49 Prozent auf fast 77 Prozent vergrössert, während die Nichtverkaufsfläche (Wohn-, Büro-, soziale, kulturelle und sportliche Nutzung) von 51 Prozent auf etwa 23 Prozent gesenkt wurde. So schreibt denn Gruen in einem vom Tages-Anzeiger veröffentlichten Artikel: «Der kleine Anteil, der für kulturelle und gesellschaftliche Funktionen erhalten bleibt, wird zum Grossteil von Gaststätten und Dienstleistungsbetrieben gebraucht. – Ein Projekt dieser Art muss als Verkaufsmaschine angesehen werden und kann die ursprünglich ins Auge gefasste Aufgabe als Brennpunkt einer vorstädtischen Region – also nicht nur Einkaufsbedürfnisse, sondern auch menschlichen Werten dienend – nicht mehr erfüllen.»

Gruen schreibt weiter, es würden kaum mehr als 20 Prozent der Zentrumsbesucher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an- und wegfahren. Die Hauptlast muss deshalb von den Strassen getragen werden. Ein gewaltiger zusätzlicher Durchgangs- und Parkverkehr wird unsere Strassen belasten! Der «Verkehrsinfarkt», wie Gruen richtig schreibt, wird durch den Abzug der Konsumenten aus der Innenstadt einfach in die Region hinausverlegt. (Um den Konsumenten trotzdem wieder in die Stadt zu «zäukeln», muss man dann Autobahnen in die Stadt hinein bauen, wie Ypsilon und Westtangente.)

Die Initiantin des gigantischen Projekts, die Einkaufszentrum Glatt AG, ist von der Presse aufgefordert worden, zu den Ausführungen Gruens Stellung zu nehmen. Sie begnügte sich mit einer kurzen Stellungnahme, die mir symptomatisch erscheint: «Der Verwaltungsrat der AG Einkaufszentrum Glatt hat nicht die Absicht, sich mit Herrn Victor Gruen in eine uferlose Diskussion einzulassen.» Und weiter spricht sie von ihrem Einkaufszentrum, «das mit seinem attraktiven Angebot und den vielen Dienstleistungsbetrieben eine Stätte der Begegnung werden soll.» Also, man werfe ein paar Grosswarenhäuser auf einen Haufen, mische 2 bis 3 Dutzend Kleinläden, ein paar Cafés und Restaurants dazu, und die Stätte, wo die Bevölkerung sich «begegnet», ist geschaffen.

Die Sozialdemokraten hatten gewarnt

Zahlreiche Vorstösse sozialdemokratischer Politiker in Gemeinde- und Kantonsrat haben immer wieder auf das zunehmende Verkehrschaos in Schwamendingen aufmerksam gemacht. Besondere Erwähnung verdient die Interpellation des SP-Nationalrates Otto Nauer, der sich noch als Kantonsrat nach den Konsequenzen des Baues von rund einem Dutzend Shopping-Center in der Umgebung von Zürich erkundigte. Der Regierungsrat zeigte Verständnis für solche Kritik. So entnehmen wir einer Interpellationsantwort: «Nicht nur Quartiere, sondern ganze Dörfer verlieren ihre Bäckereien, Metzgereien, Lebensmittel- und andere Detailverkaufsgeschäfte. Einerseits wird dadurch noch mehr Individualverkehr hervorgerufen, und andererseits werden ältere und behinderte Leute verstärkt von der Hilfe Dritter abhängig gemacht. . . Es ist zu befürchten, dass die in Aussicht genommene Grosseinkaufszentren einen Überhang des Angebotes schaffen werden, der eine künstliche Steigerung des Konsums und damit zusätzlich Inflationsimpulse auslösen könnte.» Und weiter: «Umfassend dargestellt, erscheint die vorgesehene Entwicklung als planlos.» Wahrlich eine bemerkenswerte Feststellung unseres Regierungsrates! Wir werden gerne sehen, wie die Praxis nach den grossen Worten aussieht.

Aus unserer Sicht scheint vor allem eines wichtig: Die Vorstösse unserer Behördenvertreter, einer der berühmtesten Architekten der Welt und sogar der Regierungsrat bestätigen im Grunde die verkehrspolitischen Auffassungen, wie sie seitens der Sozialdemokratischen Partei immer wieder vertreten wird: Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten unserer Bevölkerung ist die Hauptursache des laufend zunehmenden Pendelverkehrs zwischen Stadt und Region mit all seinen negativen Begleiterscheinungen wie Lärm, Gestank und allgemeine Umweltverschmutzungen zum Nachteil der Stadtbewohner.

Entwicklung für wen?

Die hier geschilderte Geschichte des Einkaufszentrums Glatt erhärtet ferner die immer wieder gemachte Erfahrung: Im Zuge der Monopoli-

sierung des Kapitals wird der Staat und mit ihm die öffentliche Planung immer mehr zum Interessenvertreter der Monopole. Besonders deutlich wird dies auf dem Sektor der Infrastrukturpolitik, die zunehmend den Charakter einer Entwicklungsplanung für die private Wirtschaft annimmt. Für jede Lösung eines aktuellen Problems der Stadtplanung werden von der offiziellen Planung Mittel vorgeschlagen, die den Expansionszielen der Wirtschaft dienen.

Die Ziele der SP

Die Liaison zwischen privaten Interessenlobbies und öffentlicher Verwaltung und Planung muss radikal aufgebrochen werden. – Die vorgeschalteten Entscheidungsprozesse der öffentlichen Planung sind zu demokratisieren. – Radikale Eindämmung des privaten Verkehrs auf Stadtboden. – Gute Erschliessung der Stadt und der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln. – Bessere Versorgung der städtischen Wohnquartiere mit den der Bevölkerungszusammensetzung entsprechenden sozialen und kulturellen Einrichtungen: Erholungsräume, Sport- und Freizeitanlagen, Bildungsstätten und Treffpunkte. Und die Sozialdemokratische Partei erfreut sich in diesen Zielsetzungen einer wachsenden Unterstützung immer breiterer Volkskreise.

Paul Wuillemin

Mittelständische Grundstücksbesitzer zeichnen sich zudem in der Regel nicht durch unternehmerischen Wagemut und Kooperationsfreudigkeit aus. Nur selten ist es Stadtplanern gelungen, die Grundbesitzer eines Areals dazu zu überreden, eine Genossenschaft zu bilden, ihren Besitz zusammenzutun, das Areal neu verplanen und bebauen zu lassen und darauf zu vertrauen, dass sie bei der anschliessenden Parzellierung nicht zu kurz kommen. Oft genug haben Grundbesitzer in Innenstädten erzwungen, dass ihre Gebäude genau an der gleichen Stelle aufgebaut wurden, wo sie vorher gestanden haben. Sie verhinderten dadurch – auf lange Sicht auch zu ihrem Schaden – bisher eine Erneuerung der Citys.

Hans Paul Bahrdr in «Die Misere unserer Städte»