Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 31 (1974)

Heft: 7-8

Artikel: Einkaufszentren ja/nein

Autor: Fischer, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782269

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: 13.07.2025

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

Einkaufs-zentren ja/nein

Die Referate der VLP-Arbeitstagung vom 24. April 1974 in Basel

Wird der Einzelhandel durch Einkaufszentren gefährdet?

Von Nationalrat Dr. Otto Fischer, Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes

Zur Situation des Detailhandels

(In den nachstehenden Ausführungen wird der Begriff *Detailhandel* verwendet und darunter im Zusammenhang mit der Problemstellung dieses Referats die sogenannten «Gemischtwarengeschäfte» verstanden.)

Die Entwicklung des Detailhandels der Nachkriegszeit wurde durch zwei hauptsächlichste Erscheinungen geprägt:

— das Aufkommen der Selbstbedienung
— den Zusammenbruch der Preisbindung der zweiten Hand.

Der traditionelle Detailhandel beruhte auf der Dezentralisation, relativ kleinen Ladenflächen, verbunden mit persönlicher Bedienung und festen Preisen. Die *Selbstbedienung* erfordert demgegenüber grössere Ladenflächen. Diese haben dem Hauptteil der Detailgeschäfte nicht zur Verfügung gestanden. Abgesehen von psychologischen Hemmungen hat deshalb insbesondere der gewerbliche Detailhandel nur sehr partiell den Zug zur Selbstbedienung mitmachen können. Es herrscht auch heute noch die persönliche Bedienung der Kunden vor.

Die wohl einschneidendste Umwälzung war der *Zusammenbruch der Preisbindung der zweiten Hand* im Konsumgütersektor in den Jahren 1967/68. Die im Detailhandel bestehenden stabilen und auch für kleinere und mittlere Betriebe mehr oder weniger auskömmlichen Margen fielen dahin. Es entstand nicht nur ein massiver Margendruck von seiten der Grossunternehmungen. Diese praktizieren bei der nun bestehenden Preisfreiheit eine bisher unbekannte preispolitische Dynamik, die ihre extremsten Formen in den die Markttransparenz untergrabenden Lockvogelmethoden findet. Laufend werden einzelne Markenartikel zu Unterpreisen angeboten und damit nicht nur Kunden in die Läden gezogen, sondern gleichzeitig das Image einer besonderen Leistungsfähigkeit vorgetäuscht.

Der traditionelle Detailhandel hat grosse Mühe, diese Wege zu beschreiten. Seine Leistung beruht im Gegensatz zur Massenverteilung der Grossbetriebe auf einer differenzierten, den verschiedenartigsten individuellen Wünschen entgegenkommenden Bedarfsdeckung, die naturgemäss kostspieliger ist. Angesichts des durch die Preiskämpfe geweckten Preisbewusstseins der Konsumenten läuft er Gefahr, die Umsätze der Problemlosen Stapelartikel, die die Funktion der Kostenträger haben, teilweise zu verlieren, womit die Kostendekkung gefährdet wird. Daraus ergibt sich eine noch geringer werdende preispolitische Flexibilität und der circulus vitiosus ist perfekt.

Die ständig drohende Aufsplitterung und Ueberfüllung der Sortimente — gefördert durch den wegen dem Wegfall der Preisbindung stark verschärften Konkurrenzkampf der Herstellerstufe — wirkt nicht nur kostensteigernd, sondern erschwert die rationelle Warenverteilung. Zusätzlich dazu ergeben sich auch sonst bei der Feinverteilung auf die einzelnen Ladengeschäfte Mehrkosten. Es ist billiger, für 10 Mio Fr. Waren in 10 Läden zu liefern als in 100 Läden. Die Dienstleistung der dezentralisierten Präsenz der Verkaufsstellen muss bezahlt werden.

Als besonderes Problem des gewerblichen Detailhandels kommt dazu die mangelnde Konzentration des Managements. Es handelt sich um Betriebsinhaber, die nach ihren eigenen Vorstellungen handeln und Direktiven von seiten einer Zentrale — im Gegensatz zu Filialleitern — nur in beschränktem Masse entgegennehmen. Dies erschwert die Führung einer systematischen und den modernen Erfordernissen angepassten Einkaufs- und Verkaufspolitik. Auch dies vermindert die Nachfrageposition des gewerblichen Detailhandels gegenüber den Lieferanten trotz der Zusammenschlüsse in Einkaufsorganisationen und freiwilligen Ketten.

Unter diesen Umständen wird die Machtposition der integrierten Grossbetriebe verständlich, wobei vor allem die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» eine besondere Anziehungskraft ausüben. Sie verfügen über fast unbeschränkt grosse Verkaufs-, Aufenthalts- und Parkplätze. Sie können zu Discountpreisen offerieren und mit geringen Kosten grosse Umsätze erzielen. Dies verschafft ihnen gleichzeitig eine starke Position gegenüber den Lieferanten und damit die Nachfragemacht, die es erlaubt, von dieser Seite her immer neue Konzessionen zu erzwingen. Durch die sich in Einkaufszentren ergebende Ambiance der Begegnung — des traditionellen Marktes — entsteht eine zusätzliche

Anziehungskraft. Zahlreiche Konsumenten versorgen sich dort in reichem Masse und reduzieren ihre Bezüge beim lokalen Detailhandel auf die unumgänglichen Artikel, die täglich benötigt werden. Dadurch verbleiben dem gewerblichen Detailhandel vielfach nur noch Restumsätze, die die Kostendeckung erschweren.

Strukturkrise im Detailhandel

Diese hauptsächlichsten Gründe haben zu einer eigentlichen Strukturkrise im Detailhandel des Konsumgütersektors geführt. Die nachfolgenden Schätzungen über die Bestände an Lebensmittelgeschäften dekken das Ausmass auf.

1962: 20 633
1968: 19 712
1972: 14 065
1973: 13 272

Während sich bis 1968 der Rückgang der Lebensmittelgeschäfte in engen Grenzen hielt, ist in jenem Zeitpunkt des Zusammenbruchs der Preisbindung der zweiten Hand bei den Markenartikeln ein eigentliches Ladensterben eingetreten. Innert fünf Jahren ist fast ein Drittel der Verkaufsstellen geschlossen worden. Dabei hat sich der Rückgang nicht auf den gewerblichen Detailhandel beschränkt; er ist vielmehr auch bei den Filialunternehmungen wie Coop, Denner usw. festzustellen. Der Unterschied besteht nur darin, dass diese die Schliessung der kleineren Ladengeschäfte zur Aufstockung der Grosszentren benützen konnten, während beim gewerblichen Detailhandel der Positionsverlust definitiv ist.

Aus den hin und wieder publizierten Schätzungen über die Entwicklung der Discounter und all der verschiedenen modernen Formen von Grossbetrieben des Detailhandels geht hervor, dass parallel mit dem Abgang von kleineren und mittleren Geschäften eine übermässige Zunahme von Grossverteilerstellen erfolgt ist. Es wird — wohl mit Recht — behauptet, dass wir im Begriff stehen, eine gewaltige Ueberkapazität an Verkaufsflächen aufzubauen, in der Grössenordnung, dass für unsere 6 Mio Einwohner Einkaufszentren für 12 Mio Einwohner schon bestehen oder bereitgestellt werden. Wie sehr von den Grossverteilerorganisationen eine langfristige Expansion betrieben wird, geht aus einer Zeitungsmeldung hervor, wonach in der Nähe von Stans für ein Einkaufszentrum für die Versorgung von 50 000 Personen Land erworben worden sein soll. Da der Kanton Nidwalden aber lediglich 27 000 Einwohner hat, bedeutet dies, dass mit Käufern aus Obwalden, Luzern und nach Eröffnung des Seelisbergtunnels sogar aus dem Urnerland gerechnet wird. Dass auch bei einer weiter zunehmenden Kaufkraft der Bevölkerung grosse Marktanteile vom dezentralisiert in jener Gegend arbeitenden Detailhandel an dieses neue Grossgebilde abwandern werden, kann man sich leicht vorstellen.

Nachteile der Einkaufszentren «auf der grünen Wiese»

Es ist ein Unterschied zwischen den *Einkaufszentren in den Agglomerationen* und denjenigen «auf der grünen Wiese» zu machen. Die ersteren übernehmen teilweise die Funktionen des traditionellen Detailhandels in anderer Form. Sie bieten mindestens den in der Nähe wohnenden oder arbeitenden Konsumenten auch die Dienstleistung der ständigen Präsenz. Die Tatsache, dass sie mit den in den Ballungszentren vorherrschenden Verhältnissen (beschränkte Fläche, höhere Kosten, Erschwerungen in den Zufahrten, wenig Parkraum usw.) zu rechnen haben, vermindert die Konkurrenzunterschiede zwischen grösseren und kleineren Betrieben. Der sich in der Nachbarschaft befindliche gewerbliche Detailhandel kann dabei oftmals von der Anziehungskraft dieser Grosseinkaufsgelegenheiten profitieren.

Grundsätzlich anders ist die Situation bei den *Einkaufszentren «auf der grünen Wiese»*. Für den traditionellen Detailhandel ist es nur in beschränktem Ausmasse möglich, sich daran zu beteiligen. Die anderen Geschäfte erleiden vielmehr in direktem Ausmasse die Konkurrenz, die sich in Form von Umsatzeinbussen und Preisdruck auswirkt.

Wenn auch zahlreiche Konsumenten von derartigen Einkaufsmöglichkeiten scheinbar zu profitieren vermögen — die Autospesen und der Zeitaufwand werden ja nicht berücksichtigt —, sind deren *Nachteile* doch immer offensichtlicher.

Die Einkaufszentren auf der grünen Wiese basieren auf einer durchgehenden Mobilität der Konsumenten. Sie sind praktisch nur funktionsfähig, wenn die Konsumenten motorisiert sind. Die Folge davon ist eine ausserordentliche *zusätzliche Verkehrsbelastung.* Man konnte in den Zeitungen lesen, dass für das Einkaufszentrum Würenlos über der Autobahn zwischen Zürich und Baden mit jährlich 1,5 Mio Besuchern gerechnet wird und dass Spitzenbesucherzahlen von 10 000 pro Tag erwartet werden. Beim grossen Einkaufszentrum Spreitenbach, das einen Umsatz von 200 Mio Fr. erreicht, soll es an normalen Werktagen 20 000 bis 25 000 Besucher geben, bei Tagesspitzen 55 000 bis 65 000 Personen. Die Gesamtbesucherzahl betrug letztes Jahr 6,5 Mio; es bedeutet dies etwa 2 bis 3 Mio Autos, die dorthin fahren. Man braucht nicht Verkehrsexperte zu sein, um sich Rechenschaft darüber abzulegen, dass daraus eine ausserordentliche zusätzliche Belastung der Verkehrswege mit all ihren Folgen entsteht. Wie die drei erwähnten Fälle von Stans, Würenlos und Spreitenbach sowie viele andere Beispiele bestätigen, siedeln sich diese Einkaufszentren naturgemäss in der Näher der grossen verkehrsadern an. Sie profitieren dann ohne eigene Leistung von der Infrastrukturaufwendungen der öffentlichen Hand. Die Konsequenz ist eine rasche Ueberforderung der Verkehrsstränge, und da diese dort weiter ausgebaut werden, wo sie überlastet sind, gibt es auch hier einen Circulus vitiosus.

Nur nebenbei erwähnt sei im Zeitalter des *Umweltschutzes* die durch eine solche Forcierung des Verkehrs entstehende Belastung durch Lärm und Abgase, ganz abgesehen von der Beanspruchung übergrosser Flächen besten Kultur- und Baulandes für Verkehrswege und Parkplätze.

Ein besonderes Problem bildet die Verletzbarkeit dieser Versorgungsart durch die mögliche *Verknappung der Treibstoffzufuhren.* Die Ereignisse des Herbstes 1973 haben schlagartig zum Ausdruck gebracht, dass der private Automobilverkehr sehr rasch zum Erliegen kommen kann. Die Problematik, dass ein immer grösser werdender Teil der Bevölkerung in seiner Versorgung vom Auto und damit von der unbehinderten Treibstoffzufuhr abhängig ist, wird damit offensichtlich. Die traditionellen Versorgungsmethoden, wo Bahn oder Lastwagen die Ware in die dezentralisierten Verkaufsstellen bringen, die Konsumenten sich zu Fuss dort eindecken und die Ware nach Hause tragen, bietet demgegenüber kaum nennenswerte Risiken.

Es ist im übrigen festzustellen, dass die Konzentration immer grösserer Teile der Warenvermittlung in solchen Grossbetrieben *wettbewerbspolitisch* eher ungünstig wirkt. Auch wenn der Preiswettbewerb durch die Grossverteilerorganisationen gefördert wird, ist doch nicht zu übersehen, dass es sich um oligopolitische Unternehmungen handelt, die über zunehmende Marktmacht verfügen und diese Marktmacht durch markthemmende Methoden (z. B. in der Sortimentsgestaltung) auch gegenüber den Konsumenten zur Auswirkung gelangen lassen können. Insbesondere aber verfügen diese Grossbetriebe über eine starke Marktmacht gegenüber den Lieferanten, die wegen des von ihnen untereinander geführten Konkurrenzkampfes rücksichtslos ausgenützt wird und wesentlich zum ausserordentlichen Konzentrationsprozess in der Stapelartikel herstellenden Inlandindustrie geführt hat.

Auch die Konsequenzen für die Entwicklung der *Städte und Ortskerne* sind zu berücksichtigen. Es besteht heute offensichtlich eine Tendenz zu einer Entleerung der Zentren und Ortskerne und deren Ueberwucherung mit Büros und Prestigebauten. Die Folge davon ist ein riesiger Pendlerverkehr, der seinerseits unangemessene Anforderungen an die Verkehrsstränge stellt, während die Stadt- und Ortskerne mit der Zeit unbewohnbar werden. Die Leitbildvorstellungen der Planer werden durch Einkaufszentren durchkreuzt. Wenn am linken oberen Zürichsee wegen der Autobahn ein grosses Einkaufszentrum entsteht, werden die Bemühungen, aus einer benachbarten Kleinstadt ein Regionalzentrum zu schaffen, illusorisch.

Die schwerwiegendste Konsequenz der Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» ist jedoch die dadurch in direkter Weise bewirkte *Eliminierung der bisher dezentralisiert vorhandenen Verkaufsstellen.* Jahr für Jahr verlieren 1000 und mehr kleinere und mittlere Detailgeschäfte ihre Existenzgrundlage. Die Folge ist, dass in immer mehr Ortschaften und Quartieren die Versorgungsmöglichkeit fehlt. Dies mag für jemanden, der sich am Samstagvormittag per Auto in einem Einkaufszentrum eindeckt und zu Hause über die nötigen Kühlvorrichtungen verfügt, scheinbar kein allzu grosses Problem sein. Daneben gibt es aber zahlreiche Familien, die auch heute noch über kein Auto verfügen; es gibt immer mehr alte Leute, Behinderte, Familien-

mütter usw., die darauf angewiesen sind, sich in verantwortbarer Nähe ihrer Wohnung mit den Gütern des täglichen und auch des periodischen Bedarfs einzudekken. (Die Zahl der AHV/IV-Rentner liegt heute schon bei einer Million!)
Eine solche dezentralisierte Versorgungsmöglichkeit gehört zur Infrastruktur der modernen Industrie- und Konsumgesellschaft. Wenn sie wegen Fehlentwicklungen in Form der übermässigen Konzentration des Detailhandels, wie wir sie heute feststellen, nicht mehr gesichert werden kann, entsteht daraus ein Problem des *öffentlichen Interesses.* Es wird soweit kommen, dass die öffentliche Hand — vor allem die Gemeindebehörden — als neue Aufgabe die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung übernehmen müssen. Schon heute gibt es Ansätze für eine solche Entwicklung. So hat der Gemeinderat Oberbüren einen Konsumladen, der aufgehoben wurde, auf eigene Rechnung weitergeführt, um der Bevölkerung den Dorfladen zu erhalten. Wegen allzu geringer Rendite soll er ihn jedoch nun auch aufgeben müssen ... Der nächste Schritt wird sein, dass die öffentliche Hand mit Steuergeldern solche Defizite decken muss, um der Bevölkerung die minimalen Einkaufsgelegenheiten zu erhalten. Schon heute gibt es in verschiedenen Gemeinden neuartige Konsumentenvereinigungen, die sich zum Ziel setzen, im Quartier oder in der Gemeinde ein Ladengeschäft zu führen, eine Aufgabe, die seinerzeit zur Gründung der Konsumvereine — die sich ihr heute wieder entschlagen haben — geführt hat.
Kürzlich konnte man in den Zeitungen auch einen Aufruf des Stadtrats von Zürich an die «lieben Bäcker, Spezereihändler, Metzger, Coiffeure, Schuhmacher und Kleinhandwerker aller Art und beiderlei Geschlechts» lesen. Er bietet ihnen zinsgünstig moderne Ladenlokale an, wenn sie in der städtischen Grossüberbauung Isengrind ein Kleingeschäft eröffnen. In dieser Grossüberbauung in Unteraffoltern gibt es Wohnungen, Alterswohnungen, ein Altersheim, Studentenwohnungen mit über 1000 Einwohnern. Die Grossverteiler haben sich aber an Ladengeschäften desinteressiert gezeigt, und so will man nun mit Kleinbetrieben die Versorgungsinfrastruktur künstlich aufbauen!

Lösungsmöglichkeiten

Wir haben in unserem Lande — glücklicherweise — die *Handels- und Gewerbefreiheit.* Fehlentwicklungen unserer Wirtschaft können vom Staat aus nur sehr schwer beeinflusst werden. In Frankreich wird demgegenüber zum Beispiel durch departementale Kommissionen der Bau von Einkaufszentren nach dem Bedürfnis beurteilt und eingeschränkt. Gleichzeitig gibt es ein Preisdiskriminierungsverbot im Detailhandel. Sofern bei uns derartige Vorkehren unter dem Titel der wirtschaftspolitischen Beschränkung des Wettbewerbs eingeführt werden sollten, würden sie den Erlass eines referendumspflichtigen Bundesgesetzes oder Bundesbeschlusses gestützt auf Artikel 31bis der Bundesverfassung erfordern. Dieser ermächtigt den Bundesgesetzgeber, wenn es das Gesamtinteresse rechtfertigt, nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit, Vorschriften «zur Erhaltung wichtiger, in ihren Existenzgrundlagen gefährdeter Wirtschaftszweige oder Berufe» zu erlassen.
Es besteht kein Zweifel darüber, dass im konkreten Fall das Gesamtinteresse verletzt ist und dass es sich beim Detailhandel um einen sowohl wichtigen wie auch gefährdeten Wirtschaftszweig handelt. Rechtlich dürfte die verfassungsmässige Grundlage deshalb vorhanden sein; ob es auch politisch möglich wäre, einen angesichts der finanziellen Macht der heute schon teilweise politisierenden Grossbetriebe des Detailhandels wohl unvermeidlichen Referendumskampf zu bestehen, ist eine andere Frage. Ganz abgesehen davon müsste man befürchten, dass bis zum Erlass einer derartigen eidgenössischen Gesetzgebung über eine «Bedürfnisklausel für Einkaufszentren» wohl so viele bereits errichtet wären, dass die Aktion ins Leere stossen würde.
Rascher und sicherer, wenn auch weniger wirksam sind *raumplanerische Massnahmen,* die in einzelnen Kantonen bereits ergriffen worden sind. Der Kanton Fribourg hat auf den 1. Januar 1973 hin sein Baugesetz ergänzt. Der Bau von Einkaufszentren muss sich nun in die Ortsplanung einfügen und Gegenstand eines Quartierplans sein. Dann sind eine Reihe von Bedingungen über die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu erfüllen, und die gesamten Kosten der Infrastruktur müssen vom Einkaufszentrum getragen werden. In zahlreichen andern Kantonen sind Motionen und andere Vorstösse hängig, um in der gleichen Richtung dem wilden Wuchern dieser neuen Warenverteilungsformen entgegenzutreten. Besonders hervorgehoben seien die Bemühungen der Zuger Regierung. Diese hat am 26. Februar 1974, gestützt auf den Baugesetzparagraphen über die Regionalplanung, Vorschriften betreffend Planung und Bau von Einkaufszentren erlassen. Die günstige Lage des Kantons Zug im künftigen Autobahnnetz bewirkt nämlich, dass mehrere Projekte im Ausmass von rund 58 000 m² Fläche vorbereitet wurden, was von der Regierung als eine Gefahr für die kleinen und mittelgrossen Läden in den Wohngebieten und damit als eine Durchkreuzung des Ortsplanungskonzepts der Zuger Gemeinden betrachtet wird. Die Zuger Regierung nimmt dabei bewusst das Risiko einer bundesgerichtlichen Auseinandersetzung in Kauf.
Auf *Bundesebene* ist auf eine je im Nationalrat und im Ständerat eingereichte gleichlautende Motion von Ständerat Dr. Hans Munz und dem Verfasser aus dem Jahre 1973 hinzuweisen. Sie verlangen zur Abklärung der Entwicklungen im Detailhandel vom Bundesrat einen Bericht mit Leitgedanken und konkreten Anträgen für die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit der Bevölkerung durch eine dezentralisierte Warenversorgung. Der Bundesrat hat die Motion mit wohlwollenden Worten entgegengenommen. Leider ist dann die erste Gelegenheit, daraus die Konsequenzen zu ziehen und beim Raumplanungsgesetz auch die Versorgungssicherheit der Bevölkerung in den Zielsetzungskatalog aufzunehmen, missglückt. Ein diesbezüglicher Antrag wurde wegen des Widerstands der Puristen der Raumplanung vom Nationalrat abgelehnt. Es ist zu hoffen, dass bei der Durchführung des Raumplanungsgesetzes der Gedanke, dass zur Raumplanung auch die Infrastruktur zur Versorgung der Bevölkerung gehört, trotzdem Berücksichtigung findet und dass mindestens den Kantonen und Gemeinden bei ihren diesbezüglichen Bemühungen nicht in den Rücken gefallen wird.
Man wird sich auch überlegen müssen, wie dafür gesorgt werden kann, dass durch die Einkaufszentren nicht eine ungebührliche und immer weitergehende *Verkehrsüberlastung* stattfindet. Es besteht kein Grund dafür, dass jedermann das Recht haben soll, durch gezielten Anschluss seiner privaten Geschäftsliegenschaften an die öffentlichen Verkehrswege ohne eigene Aufwendungen Geld zu verdienen, wenn er dadurch zu einer übermässigen Beanspruchung der Infrastruktur beiträgt, die von der Allgemeinheit bezahlt werden muss. Man muss durch entsprechend hoch angesetzte Gebühren einem solchen gesteigerten Gemeingebrauch der Investitionen der öffentlichen Hand entgegenwirken, oder andere Mittel suchen, um mindestens dafür zu sorgen, dass die staatlichen Instanzen nicht indirekt noch Verkaufsformen fördern, die dem öffentlichen Interesse in so offensichtlicher Weise zuwiderlaufen.
Das kartellistische Problem der *missbräuchlichen Ausnützung der Marktmacht der Grossverteiler* ist zurzeit Gegenstand einer allgemeinen Erhebung durch die Kartellkommission. Es wird sich darum handeln, zu verhindern, dass die Grossunternehmungen des Detailhandels wegen der Abhängigkeit der Lieferanten von diesen Konditionen erzwingen, die ihnen ungerechtfertigte Konkurrenzvorteile verschaffen und die von den Herstellern dann auf die weniger marktstarken Mitbewerber abgewälzt werden müssen, womit eine Wettbewerbsverzerrung entsteht, die den Strukturwandel im Detailhandel noch weiter im Sinne einer Zentralisation der Verteilungsstellen antreibt.
Auch die Frage einer allfälligen Revision des *Bundesgesetzes über den unlauteren Wettbewerb* ist zu prüfen. Es sollte dabei vor allem möglich werden, der immer mehr ins Kraut schiessenden Lockvogelpolitik entgegenzutreten. Verkäufe unter den Einstandspreisen, wie sie heute zur Anlockung der Kunden gerade von den Grossverteilern praktiziert werden, sollten — wie dies im Ausland teilweise schon getan wird — verboten werden können.

Schlussfolgerungen

Die im Titel dieses Referats gestellte Frage, ob der Einzelhandel durch Einkaufszentren gefährdet wird, ist ohne Zögern mit *ja* zu beantworten, und dies in eindeutiger Weise, mindestens soweit es sich um Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» handelt.
Ohne Risiko kann die Behauptung aufgestellt werden, dass es zur Hauptsache die explosionsartige Entwicklung dieser Ver-

teilungsform ist, die zur Strukturkrise des Detailhandels — die in einer Reduktion der Ladengeschäfte um fast einen Drittel in fünf Jahren zum Ausdruck kommt — geführt hat. Der Schrumpfungsprozess ist dabei noch nicht abgeschlossen.
Das Verschwinden derart vieler, bisher dezentralisiert vorhandener Verkaufsstellen trifft nicht nur die direktbeteiligten Geschäftsinhaber, sondern darüber hinaus die *Sicherheit der Versorgung der Bevölkerung,* und wird damit zu einem Problem des öffentlichen Interesses.
Da die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» vollständig auf der privaten Motorisierung basieren, folgt daraus eine *Ueberlastung des Verkehrsapparates,* eine *zusätzliche Umweltbeeinträchtigung und ein nicht verantwortbarer Bodenverschleiss.*
Im Falle von *Versorgungsschwierigkeiten mit Treibstoffen* erfolgt zwangsläufig der Zusammenbruch der über die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» abgewickelten Warenversorgung der Konsumenten.
Für diejenigen Teile der Bevölkerung, die nicht motorisiert sind, sowie für die Betagten, Behinderten und Familienmütter bringt der Wegfall der bisher dezentralisiert verteilten Detailgeschäfte fast unlösbare Probleme. Die Warenversorgung gelangt damit in den Bereich der *Infrastrukturaufgaben der öffentlichen Hand.*
Angesichts der durch die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» beeinträchtigten öffentlichen Interessen ist es notwendig, dass sich die *Gemeinwesen* mit der ganzen Problematik befassen.
Abgesehen von der Prüfung *rechtspolitischer Massnahmen* stehen dabei *raumplanerische Vorkehren* und die vollständige *Ueberwälzung der Infrastrukturkosten* auf die Verursacher im Vordergrund. *Wirtschafts- und verkehrspolizeiliche Möglichkeiten* sind ergänzend auszuschöpfen.
Die sich über das ganze Land in raschem Tempo ausbreitende Wucherung der Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» hat zur Folge, dass die *Zeit drängt.*

Was können wir aus dem Sanierungsbeispiel von Baden lernen?

Planung und Realisierung eines Einkaufszentrums in der Innenstadt

Von Alexander Henz, Architekt/Planer, Metron Planungsgrundlagen, Brugg

Für Bevölkerung, Behörden, Geschäftsleute, Grundbesitzer, Investoren und Planungsfachleute — kurz, für alle, die sich mit der Planung und Realisierung von Zentren befassen müssen — stellt das Beispiel von Baden eine Herausforderung dar, weil in dieser Stadt der Beweis erbracht wurde, dass Alternativen zu den Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» möglich und kurzfristig realisierbar sind.

Der Weg zu einem solchen integrierten Zentrum ist jedoch äusserst dornenvoll! Es braucht dazu sehr viel Phantasie, Geduld und den festen Willen, die Aufgabe gemeinsam, in enger Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Stellen zu lösen.

Es hat keinen Sinn über die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» zu jammern, wenn man nicht bereit ist, alles zu versuchen, um bestehende Zentren um- und auszubauen.

Sanierungsplanung und Realisierung ist eine schwierige aber lohnende Arbeit für Politiker und Geschäftsleute!
Stellvertretend für die vielen Personen, die sich in Baden für die Planung und Realisierung des Zentrums eingesetzt haben, möchte ich drei Personen erwähnen und ihnen für ihre Unterstützung bei der Vorbereitung dieses Artikels danken:
— *Herrn Stadtamman Dr. Rickenbach.* Ohne seinen Einsatz und seine Ausdauer wäre in Baden wohl nicht so viel und so schnell realisiert worden.
— *Herrn Krissler,* der als Kaufmann und ehemaliger Präsident der Vereinigungen Pro Badstrasse und Pro City zu den Initianten der Sanierungsplanung gehört, und
— *Herrn Stadtplaner Wanner* als Vertreter der vorbildlich initiativen Stadtverwaltung.

1. Ausgangslage
20 Kilometer westlich von Zürich liegt die aargauische Kleinstadt Baden. Die Geschichte erzählt
— vom römischen Thermalbad
— von der im topographischen Engpass errichteten mittelalterlichen Stadt
— vom Verkehrsknotenpunkt
— vom Handelsplatz/Verwaltungszentrum
— vom Treffpunkt der Politiker (Tagsatzung)
— von der ersten schweizerischen Eisenbahn
— und von der Gründung der heute grössten schweizerischen Maschinenfabrik, der Brown Boveri & Co. AG
Die Steilhänge zur Limmat, der Felsriegel, auf dem die Burg Stein steht, die zwischen Fluss und Fels eingeklemmte Altstadt, aber auch die Gleisanlagen der SBB und die grossen, an das Zentrum anschliessenden Industriekomplexe erschweren den Ausbau der Geschäftsstrassen und den Durchgangsverkehr.
Versetzen wir uns um zehn Jahre zurück, in die Zeit des grossen Wachstumsglau-