

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

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 17 (1963)

**Heft:** 8: Büro- und Verwaltungsbauten = Bureaux et bâtiments administratifs = Office and administration buildings

## Werbung

### 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:** 02.04.2025

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

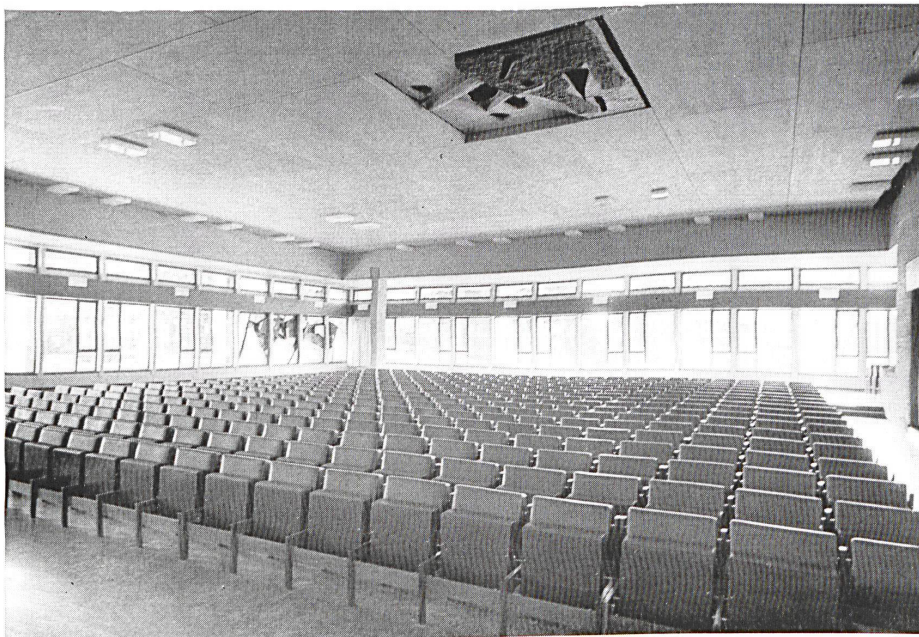


Eternitfassaden System Keller

Unsichtbare Plattenaufhängung, verdeckte Neopren-Stoßprofile, Sichtfuge 3 mm. Geschäftshaus der Sanitas AG, St.Gallen. Architekten Stäheli & Frehner



A. Keller, St.Jakob-Str. 11, Tel. (071) 248233



Aula der Handels-Hochschule St. Gallen

Arch.: Förderer + Otto + Zwimpfe

Fabrikationsprogramm

Sitzmöbel und Tische für Wohnungen, Hotellerie, Gastgewerbe, Schulen, Spitäler und Anstalten

Feste und mobile Bestuhlungen für Kirchen, Sitzungssäle, Konzerthäuser, Theater und Kinos

Spezialität:  
Bug- und Preßholzmöbel

Sowie Spezialaufträge in Zusammenarbeit mit Architekten

## HORGEN-GLARUS

Telefon 058 520 91

AG Möbelfabrik Horgen-Glarus

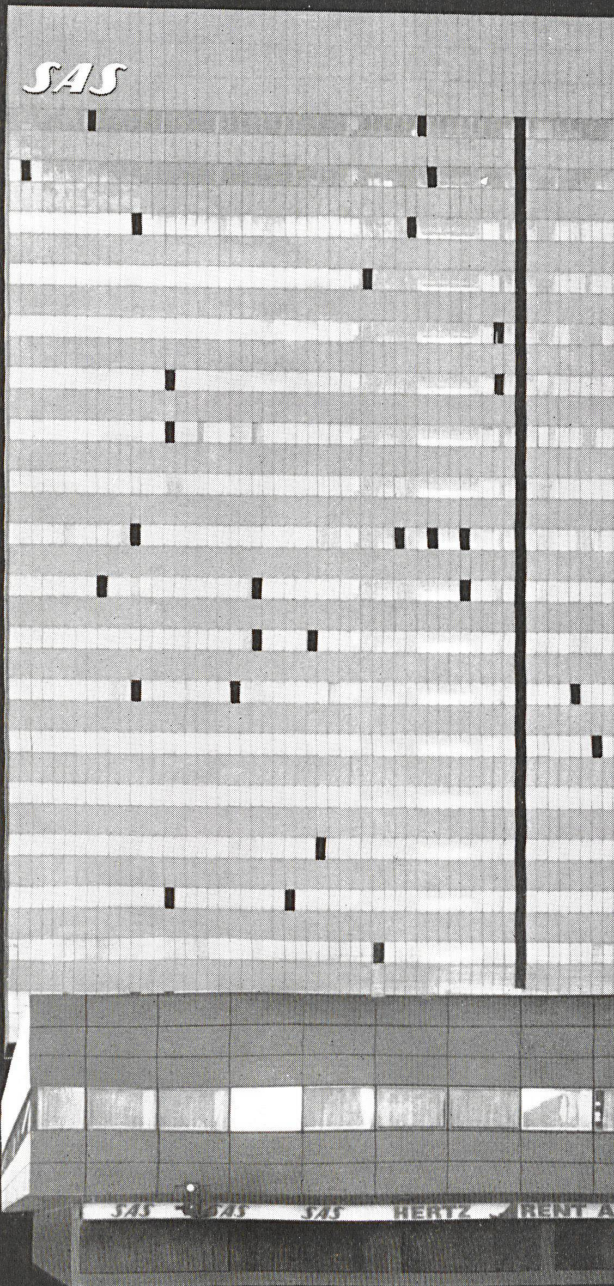
in Glarus



# Schlieren

Von Schlieren geplante Aufzugsanlagen sind immer zweckentsprechend gebaut. In modernen Hotelbetrieben sind deshalb Schlieren-Aufzüge weltweit geschätzt. Eleganz in der Ausführung, Betriebssicherheit, Fahrkomfort, hohes Leistungsvermögen, sowie lärmfreier und wirtschaftlicher Betrieb, zeichnen die moderne Schlieren-Aufzugsanlage im Royal-Hotel SAS, Kopenhagen, aus.

Schnell und sicher mit Schlieren



Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik A. G. Schlieren-Zürich

früheren Schüler von Le Corbusier. «Die Erfahrung zeigt», so erklärt Candilis, «daß Pläne für größere städtebauliche Einheiten, wie gut sie auch sein mögen, sich später verhängnisvoll verändern, weil sie, über eine längere Zeit verteilt, unter den verschiedensten Einschränkungen und von verschiedenen Teams ausgeführt, oft ihre ursprüngliche Idee verlieren. Unsere Lösung sucht vor allem anderen ein urbanes Gerüst zu schaffen, das geeignet ist, sich den unterschiedlichen Bedingungen der Verwirklichung in Bauabschnitten anzupassen. Dieses Gerüst erzeugt und bestimmt die Ordnung, den spezifischen Charakter und das Leben dieser Stadteinheit. Es besteht aus drei Grundelementen: 1. Hauptverdichtungszone, Kraftfeld des öffentlichen Lebens; 2. Verkehrsnetz, Zugang und Verteilung; 3. Grünzone. Diese Elemente sind miteinander mittelbar oder unmittelbar verbunden, sie laufen parallel oder überlagern sich – vor allem im Falle der Verkehrsnetze –, sie entwickeln sich bandartig und erreichen alle Teile des zur Verfügung stehenden Geländes. Sie bilden ein Ganzes: das urbane Gerüst, Herz und Körper der künftigen Agglomeration. Das ist unsere Grundidee.

Die Hauptverdichtungszone dient in erster Linie dem Ziel, die Straße als ursprüngliche Funktionsträgerin des Stadtbildes wiederherzustellen. Der gängige Begriff von Straße, immer wieder als Durchfahrtsstraße mißverstanden und verwechselt und durch den übermäßigen Autoverkehr völlig entstellt, sollte aus dem Städtebau verschwinden. Die bandartige Konzeption, die Straße als Zentrum, die Domäne des von der Versklavung durch das Auto befreiten Fußgängers, paßt sich besser den Tendenzen des Wechsels der Mobilität und des Wachstums an, die unsere Zeit bestimmen. Die Straße wird so zum aktiven Zentrum, ganz im Gegenteil zur gepflogenen Auffassung, welche die einzelnen Kräfte auf jeweils vorbestimmte Orte festlegt und dort als eine Art passive Zentren erstarren läßt. Die Verschiedenartigkeit ihrer Bestandteile: Wohnungen, Läden, Märkte, Gaststätten und Handwerksbetriebe, Kirchen, Versammlungsräume, Theater, Lichtspielhäuser, Geschäfts- und Verwaltungsgebäude, öffentliche Gebäude, Postämter, soziale Zentren, Straßen, Spazierwege, Plätze und Parkanlagen, überdeckte Passagen, Aussichtspunkte und Grünflächen, lassen den spontanen Charakter des Alltags von neuem wirksam werden, im Gegensatz zu der Tendenz der Wiederholung, der Monotonie, der Gleichförmigkeit unserer großen Wohnungsbauensembles.

Das Prinzip des Centre linéaire findet sich in der Stadt Toulouse selbst wieder: Boulevards, Avenues, Plätze, Kreuzungspunkte und Gärten. Ebenso wie für Toulouse das Kapitel der Angelpunkt des urbanen Gerüsts ist, kulminiert unsere neue Stadt im übergeordneten Geschäfts- und Verwaltungszentrum, dem neuen Kapitel des linken Ufers. Die Struktur der Verdichtungszone, die sich in Form und Einanderzuordnung der Bestandteile und in dem vorwiegend Y-förmigen Zuschnitt ausdrückt, nähert sich ebenfalls der Stadtstruktur von Toulouse, in der die Parallele und der Winkel keine ursprüngliche Rolle spielen.

Die Konzeption des Straßennetzes beruht auf dem Prinzip der vollständigen Trennung von Fußgänger und Auto. Das Auto muß als eine Art Werkzeug betrachtet werden, das dem Menschen dient, und nicht als ein Objekt, das unser Leben in der Stadt beherrschend in Anspruch nimmt. Es bildet sich zwangsläufig eine Rangordnung unter den verschiedenen Verbindungswegen heraus, die sich aus deren Funktionen ergibt. Und zwar: schnelle und langsame Verbindungswege, direkte und indirekte, ferner Wege mit großer, mittlerer oder geringer Verkehrsdichte. Diese Rangordnung ermöglicht ein Verkehrsnetz analog dem Vorbild des Blutkreislaufes. Es bildet eine organische Einheit und stellt dem Fußgänger ein unabhängiges Wegenetz zur Verfügung, und zwar sowohl zu ebener Erde als auch auf künstlichen Ebenen von verschiedener Höhe, die durch Aufzüge, Rolltreppen usw. erschlossen sind, mit Verbindungen zu den Parkplätzen der Autos. Unsere Lösung der Hauptverdichtungszone ermöglicht es, daß die Autos genau an der Stelle parken können, wo es jeweils notwendig ist: auf Parkplätzen, in Garagen oder auf den Plattformen nahe der Fußgängerstraße. Auf diese Weise erschließen wir rationell alle Teile. Die Idee, daß zwischen Fußgänger und Autoverkehr ein Unterschied im Maßstab besteht – bezeichnet durch die Faktoren Zeit, Geschwindigkeit, Ermüdung –, bringt uns zu einem Vorschlag für Zugang und Verteilung, bei welchem dem Autofahrer längere Wege zugemutet werden, um dem Fußgänger direkte, kürzere Verbindungen anbieten zu können. Fassen wir also zusammen: So wie die Hauptverdichtungszone die Stadteinheit als Ganzes bestimmt, erzeugen oder bestimmen die Verkehrsnetze der Autos und Fußgänger die einzelnen Teile, ohne ihnen von vornherein Grundriß, Form und Umfang aufzuzwingen.»

Dieses Verkehrssystem, das zum Teil auf zwei Ebenen gebaut ist, ermöglichte es Candilis und seinen Mitarbeitern, alle Elemente des städtischen Lebens zu mischen. Die Straßen in Mirail werden nach Geschäftsschluß nicht vereinsamt sein, und die Wohnblöcke werden nicht einer an den anderen gereiht dastehen. Im Gegenteil: Das Zentrum von Mirail soll von Wohnhäusern, Märkten, Kirchen, Kinos, Theatern, Geschäfts- oder Verwaltungsgebäuden, Grünanlagen sowie überdeckten Fußgängerpassagen gebildet werden. Grünanlagen sind eine der wichtigsten Sorgen von Candilis. «Die genaue Untersuchung der Morphologie des Geländes und seines gegebenen Zustandes mit den Anpflanzungen, historischen Denkmälern, Kanälen und Bachläufen führt uns zu einer Lösung, welche durch eine bandartige Folge von öffentlichen Grünflächen bestimmt ist. Über die zu erhaltenden Bestandteile hinaus ist eine Reihe von Einrichtungen und Pflanzungen für Spaziergänge und für Sport vorgesehen. Die Grünzone folgt dem linearen Zentrum und umgibt es in näherem oder weiterem Abstand. Sie leistet zusammen mit dem Straßen- und Wegenetz ihren aktiven Beitrag zur Schaffung des urbanen Gerüsts. Unsere Idee für eine zusammenhängende Grünzone, die sich so nahe wie jeweils möglich an das lineare