

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 18 (1964)

Heft: 8: Universitäten und technische Hochschulen = Universités et académies polytechniques = Universities and schools of technology

Werbung

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](#)

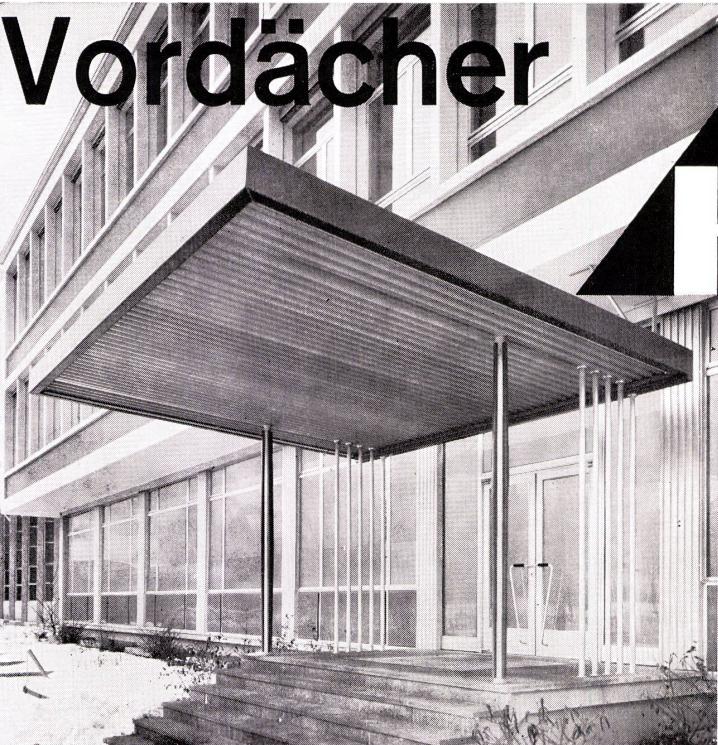
Terms of use

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: 04.02.2026

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

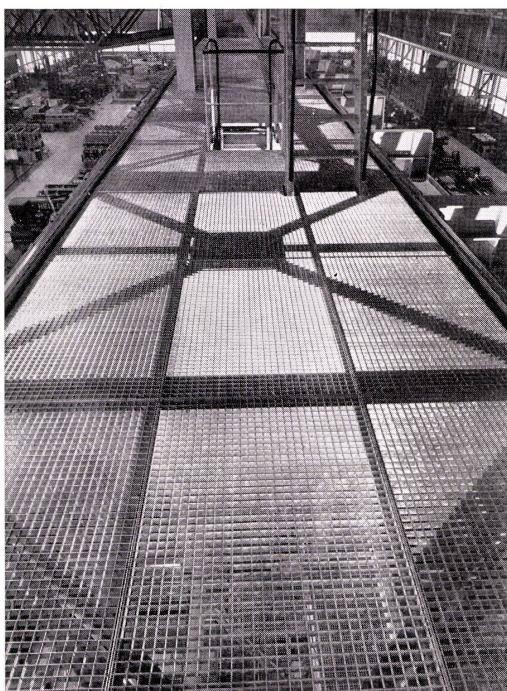
Leichtmetall



Vordächer

keller

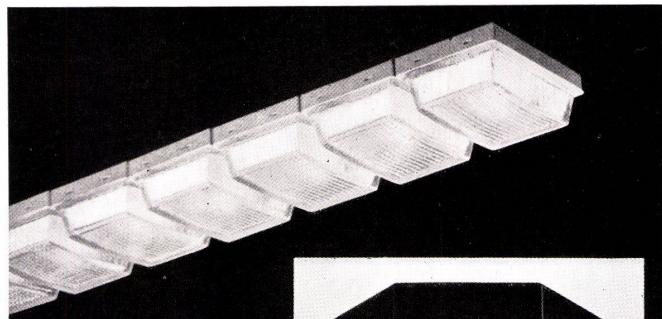
Alfons Keller
Blechschlosserei
Leichtmetallbau
St. Gallen, St. Jakob-Straße 11
Tel. (071) 24 82 33



Original-WEMA-Gitterroste

Alleinhersteller:

SIEGFRIED
keller
AG
WALLISELLEN-ZÜRICH Tel. (051) 93 32 32



Kristall-glas

Bausteine aus Licht!
Repräsentative Leuchten
für Wand oder Decke
mit stark profiliertem
Kristallglas.
Einzeln oder gruppiert
verwendbar für Hallen,
Eingänge, Treppen-
häuser.
Lieferbar quadratisch,
rechteckig oder rund.



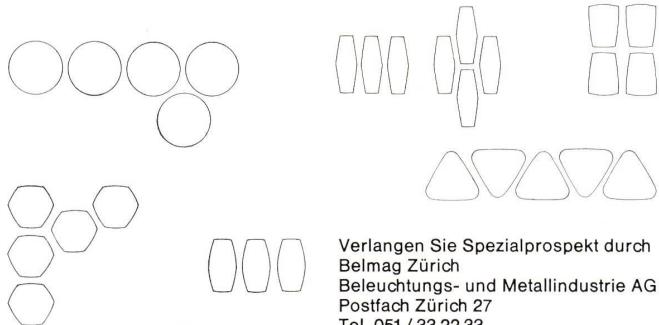
Talstraße 74, Zürich 1
Tel. 27 23 65. Bitte Avis
für res. Parkplatz.

WALDVOGEL
Lampen

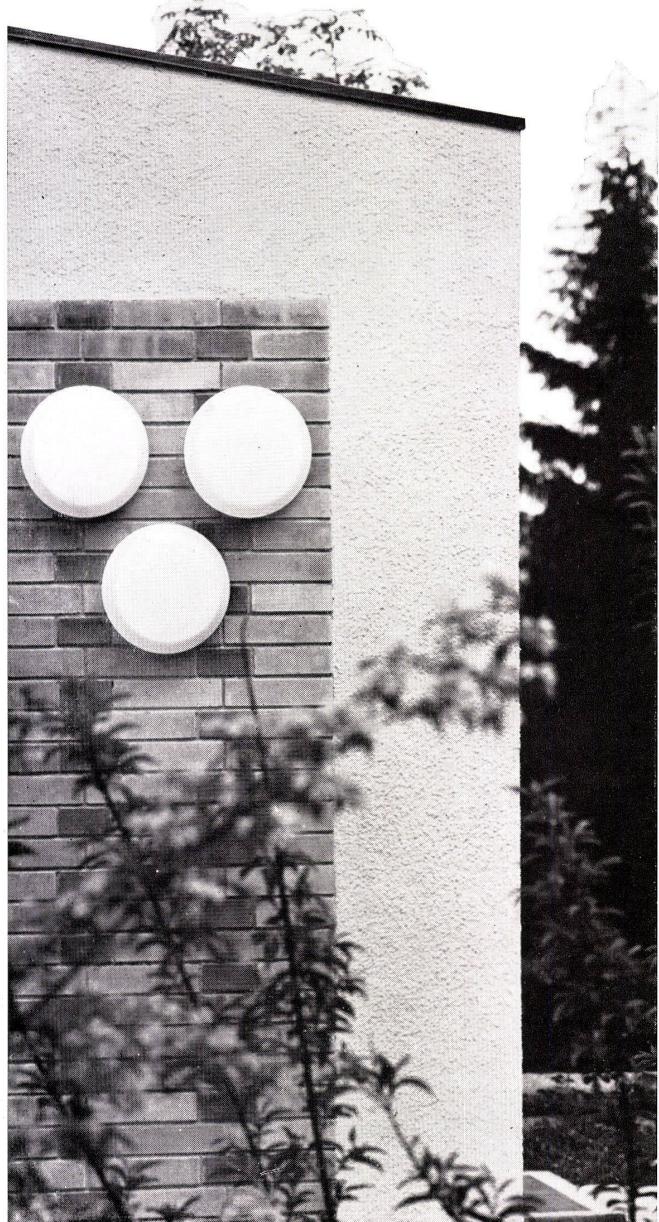
BELMAG -domino -Nurglasleuchten

geschaffen für den anspruchsvollen Architekten:
hochwertiges Beleuchtungsglas * scharfkantig
mit mattweisser Oberfläche * leicht zu reinigen!

Belmag-Patenthalter * im In- und Ausland 1000fach
bewährt * elementarste Lösung der Glashalterung *
einfachstes Auswechseln der Glühlampe;



Verlangen Sie Spezialprospekt durch
Belmag Zürich
Beleuchtungs- und Metallindustrie AG
Postfach Zürich 27
Tel. 051 / 33 22 33



einer ganz neuartigen Weise zu lösen. Auch die Pläne zu Toulouse-Le Mirail stammen vom französischen Architekten Candilis. In Le Mirail wird es 23 000 Wohnungen geben, aber 28 000 Parkplätze. Dennoch wird niemand direkt zu seiner Wohnung oder zu seinem Büro fahren können: Die Neustadt von Toulouse, Le Mirail, gehört dem Fußgänger. Auch Lieferwagen und Lasttransporte werden deren Wege nicht kreuzen. Für sie sind besondere Fahrstrände angelegt, die von den Parkplätzen abweichen und zu teils überdachten Laderampen führen. Die Autostraßen und die Fußgängerstraßen berühren sich an allen für städtisches Leben und Gedenken notwendigen und wichtigen Punkten. Des Fußgängers Vorteil wird nicht des Autofahrers Nachteil sein, und umgekehrt.

Toulouse, «La Ville rose», Hauptstadt des Languedoc, platzt aus den Nähten. Seine Einwohnerzahl, 1955: 259 000, hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt. Die Industrialisierung im Südwesten Frankreichs, die Gasfunde von Lacq und das rapide Wachstum petrochemischer Werke und Raffinerien trugen zusammen mit der geographischen Lage der Stadt dazu bei, daß Toulouse mehr und mehr zum wichtigsten Handels- und Industriezentrum Südfrankreichs wird.

Zehn Jahre lang behalf man sich mit einem Umbau der Stadt. Neben den Türmen von Saint-Nicolas und Saint-Etienne stehen heute achtzehn- und zwanziggeschossige Hochhäuser. 35 000 Wohnungen wurden in der Stadt gebaut. Um Schlimmeres zu verhüten, schrieb der Bürgermeister 1960 einen Wettbewerb unter den besten Architekten und Stadtplanern Frankreichs aus. Gefordert war der Plan für eine Neustadt mit 100 000 Einwohnern auf dem linken Ufer der Garonne. Den ersten Preis erhielt das Projekt von Georges Candilis.

Wer Georges Candilis in seinem Pariser Büro besucht, kommt in ein richtiges Laboratorium des Städtebaus. Architekten und Ingenieure aus gut einem Dutzend verschiedener Länder arbeiten bei ihm, der, einst Schüler von Corbusier, heute als dessen Nachfolger angesehen wird.

«So gut auch die Pläne für größere städtebauliche Einheiten sein mögen, die Erfahrung zeigt», sagt uns Candilis, «daß die ihnen innewohnende Idee oft verlorengeht, weil sie in einem längeren Zeitraum mit häufig wechselnden Einschränkungen von verschiedenen Teams ausgeführt werden. Wir versuchen darum, für Le Mirail ein urbanes Gerüst zu schaffen, das sich den wechselnden Bedingungen bei der Realisierung in Bauabschnitten leicht anpassen läßt. Es besteht aus drei Grundelementen: Einer Hauptverdichtungszone als dem Kraftfeld des öffentlichen Lebens, dem Verkehrsnetz, das Zugang und Verteilung regelt, der Grünzone. Alle diese Elemente sind miteinander mittelbar oder unmittelbar verbunden, gehen parallel oder überlagern sich. Sie entwickeln sich bandartig über das zur Verfügung stehende Gelände und bilden als Ganzes Herz und Körper der künftigen städtischen Agglomeration. Das ist unsere Grundidee.

Mit der Hauptverdichtungszone wollen wir die Straße als ursprüngliche Funktionsträgerin des Stadtbildes wiederherstellen. Der mißverstandene Begriff Straße, ihre Verwechslung mit Durchgangsstraße sollte aus dem Städtebau verschwinden. Die Straße, aufgefaßt als bandartiges Zentrum, als Domäne des Fußgängers, läßt mit der Verschiedenartigkeit ihrer Bestandteile: der Wohnungen, Läden, Märkte, Gaststätten und Handwerksbetriebe, der Kirchen, Versammlungsräume, Theater und Kinos, der Geschäfts- und Verwaltungsgebäude, der öffentlichen und sozialen Zentren, der Spazierwege, Plätze und Parkanlagen, der überdeckten Passagen und Aussichtspunkte – die Straße läßt mit all diesen Elementen den spontanen Charakter des Alltags aufs neue wieder wirksam werden, und zwar ganz im Gegenteil zu der ewigen Wiederholung, der Monotonie und Öde des landläufigen Großsiedlungsbaus.

Auch das alte Toulouse hat im Prinzip ein ‚centre linéaire‘: Boulevards, Avenuen, Plätze, Kreuzungspunkte, Gärten. Und wie für die alte Stadt das Kapitol Angelpunkt des urbanen Gerüstes ist, so kulminiert das urbane Gerüst der neuen Stadt auf dem linken Ufer der Garonne in der Hauptverdichtungszone als einem neuen Kapitol. Die bauliche Struktur dieser Zone, die sich im vorwiegend Y-förmigen Zuschnitt ausdrückt, ist bewußt der Planstruktur von Toulouse angenähert. Auch in ihr spielen die Parallelen und der rechte Winkel keine ursprüngliche Rolle.

Bei der Planung des Verkehrsnetzes wurde das Auto als Werkzeug betrachtet, das dem Menschen dient, nicht aber als Objekt, das das Leben der Stadt beherrscht. Es ergab sich zwangsläufig eine Rangordnung der verschiedenen Verbindungswege nach ihren Funktionen: schnelle und langsame, direkte und indirekte Wege, ferner Wege mit großer, mittlerer und geringerer Verkehrsdichte. Analog dem Blutkreislauf, bildet dieses Wegenetz eine organische Einheit. Der Fußgänger kann sich völlig getrennt vom Fahrverkehr sowohl zu ebener Erde als auch auf künstlichen Ebenen verschiedener Höhen bewegen, die durch Aufzüge, Rolltreppen usw. erschlossen sind und überall Verbindungen zu den Parkplätzen haben. Die Autos können immer genau da parken, wie es notwendig ist: auf Parkplätzen, in Garagen oder auf den Plattformen nahe den Fußgängerstraßen. In Beobachtung des Maßstabunterschiedes zwischen Fußgänger und Fahrverkehr – bezeichnet durch die Faktoren Zeit, Geschwindigkeit, Ermüdung – können dem Autofahrer längere Wege zugemutet werden, dem Fußgänger dafür direktere und kürzere Verbindungen angeboten werden. Zusammengefaßt: Wie die Stadteinheit als Ganzes von der Hauptverdichtungszone her bestimmt wird, so bestimmen die Wegnetze für Autos und Fußgänger die einzelnen Teile, ohne ihnen jedoch von vornherein Grundriß und Form aufzuzwingen.» Dieses System ermöglichte es Candilis und seiner Equipe, alle Elemente städtischen Lebens zu mischen. Die Straßen in Le Mirail werden nach Geschäftsschluß nicht vereinsamt sein, und die Wohnblöcke werden