

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 20 (1966)
Heft: 8

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: 24.01.2026

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



KING CHAIR
Der
Drehfauteuil
mit
Persönlichkeit

Überdurchschnittlich,
bequem, repräsentativ,
vollkommen in
der Form.
Feinstes Nappaleder,
wertvollste
Polstermaterialien.
Armlehnen
aus Palisander
mit Leder überzogen.
Chromstahl-Drehfuss.

Bezugsquellennachweis
Strässle Söhne + Co
9533 Kirchberg SG

KING CHAIR
Designer: André Vandenbeuck
ein Modell der Collection Strässle International




 STRÄSSLE INTERNATIONAL

SIFTOR

im Wohn-Hochhaus St.-Alban-Anlage,
Basel



Zehnstöckiges Wohn-Hochhaus im Zentrum von Basel mit 27 Wohnungen von drei bis zehn Zimmern. Weitgedachter, repräsentativer Innenausbau für eine vornehme und anspruchsvolle Mieterschaft. Großzügig wirkende Eingangs- und Empfangshalle mit Portier. Vier zum Teil direkt in die Wohnungen führende Lifte. Die ersten fünf Stockwerke mit festem Wohnungs- und Raumgrundriß. Die oberen fünf Stockwerke hingegen sind aufgeteilt und ausgebaut nach den individuellen Wünschen ihrer Mieter.

Bauherr, Architekt und Verlegefirma sagen: «...entscheidend für die Wahl des Siftors war für uns die Möglichkeit, ohne wesentliche Mehrkosten zum budgetierten Holzparkett einen vollwertigen Spannteppich zu verlegen. In Farbe und Struktur paßt Siftor hervorragend zum repräsentativen, für eine vornehme, anspruchsvolle Mieterschaft ausgeführten Innenausbau dieses Wohn-Hochhauses. Wirklich, wir haben Spaß und Freude an diesem Spannteppich.»

SIFTOR



Art. 08833

Voilages romantiques



Art. 08661

100 JAHRE

Schoop

Engros Schauräume in
Zürich Basel Bern Lugano
Lausanne. Erhältlich in
guten Fachgeschäften.

der Erfüllung dieser Prognose sich nach vorne verschieben, also noch vor 1980 eintreten wird. Darauf sollten wir uns jedenfalls einrichten. Man darf wohl sagen, daß, wenn das Auto noch nicht existierte, es hätte erfunden werden müssen; denn ohne das Auto wäre die Entwicklung der großen Agglomerationen mit ihren wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen gar nicht möglich gewesen. Das Auto hat erst die Freizügigkeit des Wohnplatzes erlaubt und die bisherige Abhängigkeit, die zwischen dem Wohnplatz und dem Arbeitsplatz für sehr viele Menschen bestand, aufgehoben. Das ist ein Vorteil. Kein Vorteil ohne Nachteil; es handelt sich jetzt darum, die Nachteile auf ein erträgliches und vernünftiges Maß zu regulieren. Dazu bedarf es einer neuen Stadt- und Verkehrskonzeption.

Mit der Vorstellung einer Regionalstadt für die Stadtregion werden wir uns von der überlieferten kompakten und monozentrischen Struktur unserer Städte trennen. Noch verstehen wir unter einer Stadt, lassen wir ihre Größenordnung – ob Fulda oder Hannover – offen, immer eine kompakte Konzeption in einem weiten Raum, in dem sonst wenig andere Attraktionen bestehen. Wir werden die heute auf ein städtisches Zentrum gerichtete, monozentrische Region zu einer multizentrischen oder polyzentrischen Region entwickeln müssen. Das bedeutet, daß es innerhalb einer Regionalstadt eine ganze Reihe von Nebenzentren geben wird, die man systematisch zu Zentren von großer Eigenständigkeit entwickeln muß. Es sind das – der Ausdruck sollte nicht mißverstanden werden – «Tochterstädte» oder auch «Schwesterstädte» im Verhältnis zur großen Zentralstadt, die innerhalb der Region Funktionen übernehmen, die für die gesamte Region von Bedeutung sind und zum Teil bisher von der Zentralstadt wahrgenommen wurden. Es kann sich nicht darum handeln, die Nebenzentren, die «Tochterstädte» also, zu reinen Wohnstädten im Sinne von Schlafstädten zu entwickeln. Vielmehr wird es notwendig sein, diesen Städten einen eigenständigen und typisch städtischen Charakter zu geben. Das wird dann möglich sein, wenn es gelingt, diese Nebenzentren durch leistungsfähige und schnelle Verkehrsverbindungen mit dem Hauptzentrum in einen engen Konnex, einen wirtschaftlichen und sozialen Verbund, zu bringen. Die Voraussetzung dafür wird die Schiene sein, die Schiene, die die größeren Reisegeschwindigkeiten, die kürzeren Reisezeiten, auch die größere Verkehrssicherheit bietet und gewährt.

Meine Damen und Herren, die Geschwindigkeit eines Vehikels ist in erheblichem Umfang von der biologisch-physiologischen Leistungsfähigkeit des Fahrers abhängig. Beim Auto wird die durchschnittliche Geschwindigkeit immer von dem Durchschnitt der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmer abhängig sein. Es fahren jung und alt, «Männlein» und «Weiblein», kerngesunde und weniger gesunde Mitmenschen. Die durchschnittliche Geschwindigkeit wird also weniger von der «Rasanz» der Straße, von der Anzahl der Fahrbahnen und anderen technischen Raffinessen – zwei und drei Verkehrsebenen – abhängen;

die mittlere Reisegeschwindigkeit, auf die es ankommt, wird von der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmer abhängen.

Ganz anders sieht es in dieser wichtigen Frage bei der Schiene oder gar beim Flugzeug aus. Sie alle haben kürzlich in den Zeitungen von jenem schnellen Zug, dem «Senator», gelesen, dessen Lokomotivführer auf der Fahrt von Hamburg über Hannover nach Frankfurt einen Herzschlag erlitt. Der Zug wurde automatisch zum Stoppen gebracht. Eine automatische Sicherung macht die Geschwindigkeiten eines solchen Verkehrsmittels weitgehend, vielleicht ganz unabhängig von der biologisch-physiologisch, auch psychologisch bedingten Leistungsfähigkeit des Fahrers. Sie kennen den tragischen Fall jenes «Starfighter»-Piloten, der von Dortmund bis Narvik bewußtlos in seinem Jet geflogen ist. War hier auch der Ausgang tragisch, so zeigt er doch die Leistungsfähigkeit auch dieses Vehikels infolge automatischer Sicherungs- und Steuerungseinrichtung, die es neben höheren Geschwindigkeiten vor allem auch in der Verkehrssicherheit gegenüber dem Auto hat überlegen sein lassen. Wenn in den USA heute ernstlich Pläne erwogen werden, jenen großen «Eastern-Corridor» von Washington über New York nach Boston mit Schnellbahnen mit Geschwindigkeiten, die an die 200 km/h gehen, zu bedienen, so bedeutet das den Beginn einer Entwicklung, die in die Zukunft weist. Erlauben Sie mir, etwas höchst primitiv Erscheinendes zu wiederholen: daß mit wachsender Geschwindigkeit die Entfernung kürzer wird. Es ist für die Stadtentwicklung von großer Bedeutung, zu erkennen, daß mit neuen Zeitmaßstäben auch neue Raumqualitäten geschaffen werden. Wenn eine Distanz von 5 km zu überwinden ist, so benötigt bekanntlich der Fußgänger mit 5 km pro Stunde dafür 60 Minuten. Bei einem Fahrzeug von 25 km Stundengeschwindigkeit sind es 12 Minuten, bei 50 km 6 Minuten, bei 100 km 3 Minuten und bei 200 km Geschwindigkeit in der Stunde sind es nur 1,5 Minuten. Anders ausgedrückt: Mit 1 Stunde Zeitaufwand läßt sich mit den Mitteln des Fußgängers nur eine Raumdistanz von 5 km erreichen, bei Geschwindigkeiten von 100 km in der Stunde die zwanzigfache Entfernung, bei Geschwindigkeiten von 200 km die vierzigfache Entfernung in der gleichen Zeit. Das bedeutet, daß Räume und Orte, die heute in für den Alltag des Städtlers «unerreichbaren», wirtschaftlich zu großen Entfernungen liegen, mit entsprechend schnellen und sicheren Verkehrsmitteln wesentlich näher rücken und dadurch eine wesentlich höhere Raumqualität wirtschaftlich aus einem höheren Lagewert erreichen.

Wohlgemerkt: Diesen neuen Zeitfaktor vermittelt die Schiene, nicht das Auto; die Gründe dafür nannte ich. In solchem Sinne werden wir uns von der Stadt, die sich für die Zukunft abzeichnet, Vorstellung zu machen haben, von einer Regionalstadt, die nicht mehr die kompakte Stadtform sein kann, die wir gewohnt sind, sondern die in band- und netzartigen Strukturen in größere und weitere Räume reicht. Neue, heute außen und weitab liegende Gebiete werden durch neue Verkehrsmittel neu erschlossen und in