

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 49 (1962)  
**Heft:** 9: Bauen mit der Landschaft

**Artikel:** The Graduate Program in City Design  
**Autor:** Frankel, Rudolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38471>

### **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:** 17.03.2025

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

## The Graduate Program in City Design

Im Jahre 1954 habe ich an der Miami-Universität einen einjährigen Kurs eingeführt, «The Graduate Program in City Design», der mit dem akademischen Rang «Master of City Design» endet. Dabei wurde ich von dem Gedanken geleitet, daß in unserer Zeit Architekten unbedingt ihr Interesse und ihren Wirkungskreis vom Einzelgebäude zur gesamten Stadt erweitern müssen, daß Stadtbaugestaltung am besten auf dem Postgraduate Level gelehrt werden kann, daß die Studenten bereits eine bedeutende Grundlage in dreidimensionaler Gestaltung haben müssen und daß sie ein gründliches Verständnis für all die andern Disziplinen erwerben müssen, die für eine realistische Planung notwendig sind.

Unser Lehrkurs ist auf 8 Studenten jährlich limitiert, und wir wählen unter den Bewerbern aus der ganzen Welt die geeignetsten aus. Unsere Studenten müssen ihr Architekturstudium beendet haben und wenigstens 3 Monate Praxis in einem Städtebaubüro aufweisen können. Lehrkurse in Verkehrswissenschaft, Hygiene, Landschaftsgestaltung, Stadtverwaltung und städtischer Soziologie sind im Programm einbezogen. Vorträge und Seminare behandeln die historische Entwicklung der Stadt und heutige Theorien der Stadtbaugestaltung.

Der Mittelpunkt unseres Lehrgangs ist jedoch der Kurs «Probleme der Stadtgestaltung», dem die Studenten den größten Teil ihres Studiums widmen. Alle unsere Projekte befassen sich mit wirklichen, bestehenden Städten, die Stadtpläne gewöhnlich mit Gemeinden in unserer Umgebung, die Erneuerungsprojekte mit Großstädten in allen Teilen Amerikas. Die Organisation und Arbeitsmethode in unserem Studio ist einem beruflichen Büro angeglichen; das heißt, unsere Studentengruppen arbeiten Hand in Hand mit den jeweiligen Stadt- und Staatsbehörden, und unsere Arbeit schließt alle Phasen ein, beginnend mit der Vermessung und Untersuchung der Stadt bis zur Übergabe und Erklärung des fertiggestellten Planes in einer öffentlichen Stadtversammlung.

Alle Voraussagen stimmen darin überein, daß der erstaunliche Bevölkerungszuwachs in diesem Lande – jetzt 3 Millionen im Jahr – sich wahrscheinlich noch vergrößern und daß die überwältigende Mehrheit dieses Zuwachses sich in Städten ansiedeln wird. Es kann kein Zweifel sein, daß die wenigen Großstädte, selbst wenn sie durch großzügige finanzielle Regierungsunterstützung erneuert und erweitert werden, nicht in der Lage sein werden, diesen Bevölkerungszuwachs aufzunehmen, und daß man daher auch anderweitige Möglichkeiten finden muß.

Außer dem Aufbau von ganz neuen Städten, was jedoch immer lange Vorbereitungen und Regierungsbeschlüsse von höchster Stelle erfordert, glaube ich, daß die Wiederbelebung und Erweiterung der vielen kleinen Städte – wir haben in diesem Lande 18000 Städte unter 50000 Einwohnern, gegen 310 Städte über 50000 Einwohnern – die beste und reizvollste Möglichkeit darstellt.

Während der letzten Jahrzehnte haben die meisten dieser Städte durch technische Entwicklung und ökonomische Veränderungen ihre ursprünglichen Funktionen und damit die Basis ihrer Stabilität und Wohlfahrt verloren. Der darauffolgende Verlust von aussichtsreichen Beschäftigungsmöglichkeiten führte zu einer beständigen Auswanderung der jungen und unternehmenden Bevölkerung, was die sozialen und ökonomischen Probleme verschärfte. Mit schwindendem Erwerbs- und Steuereinkommen wurden diese Städte immer weniger fähig, alle notwendigen Gemeinschaftsbauten und -einrichtungen zu erhalten, die heute für eine erfolgreiche und anziehende Wohngemeinschaft unerlässlich sind. Das Resultat war zuerst Stagnierung, später Rückgang und schließlich passive Abfindung der alternden Bevölkerung mit zunehmender Vernachlässigung, Slums und Armut.

Viele dieser Städte haben jedoch einen sehr anziehenden

Kern bewahrt, und wenn sie zweckmäßig erweitert werden um die heute notwendigen Gemeinschaftseinrichtungen zu unterhalten, so können sie nicht nur einen bedeutenden Teil des Bevölkerungszuwachses aufnehmen, sondern auch eine äußerst angenehme und notwendige Alternative zum Großstadt-Leben bieten.

Mit unseren Stadtplänen versuchen wir, eine Anleitung zur Erreichung dieses Zieles zu geben, und die folgenden zwei Entwicklungen dürften dabei außerordentlich behilflich sein: 1. Das neue Autobahnssystem der Regierung versorgt viele Kleinstädte mit neuen Verbindungslinien. 2. Die Tendenz der Industrie, der teuren und landarmen Großstadt die kleinere Stadt mit ihren vorhandenen Arbeitskräften und Annehmlichkeiten vorzuziehen, bietet viele neue Arbeitsmöglichkeiten und damit steigendes Einkommen, zunehmenden Wohlstand und zunehmende Steuereinnahmen.

Um in diesem Lande der großen Industrien und schnellen Entwicklung ihre Gültigkeit zu behalten, müssen meiner Meinung nach Stadtpläne hier immer und unbedingt weitest voraussehbare Entwicklung einbeziehen. Der Zuzug einer größeren Fabrik kann zum Beispiel leicht die Bevölkerung einer Kleinstadt fast verdoppeln. Dementsprechend streben wir danach, stets eine Richtlinie für das größtmögliche Wachstum während der nächsten 20 bis 30 Jahre zu geben, das heißt einen leitenden Rahmen für die gesamte Stadtentwicklung und für eine logische Gemeinschaftsorganisation. Innerhalb dieses Gesamtrahmens geben die einzelnen Bezirke ausreichende Flexibilität, um notwendig werdende Veränderungen und Korrekturen während der Entwicklungszeit vorzunehmen, ohne den gesamten Organismus und seine definitive Form zu zerstören. In allen unseren Projekten zeigen wir in graphischer Form, wie die Kleinstadt dieses endgültige Ziel logisch und innerhalb ihrer finanziellen Möglichkeiten erreichen kann. Zuerst müssen die industriellen Gebiete gesichert werden, entweder durch städtische oder private Entwicklungsgesellschaften; dann werden die unerschlossenen Gebiete entsprechend dem Plan besiedelt – wir schließen immer diagrammatische Modelle für diesen Zweck ein –, und erst nachdem dieses erreicht ist, werden die veralteten und vernachlässigten Stadtteile mit finanzieller Regierungshilfe umgebaut oder vollständig erneuert.

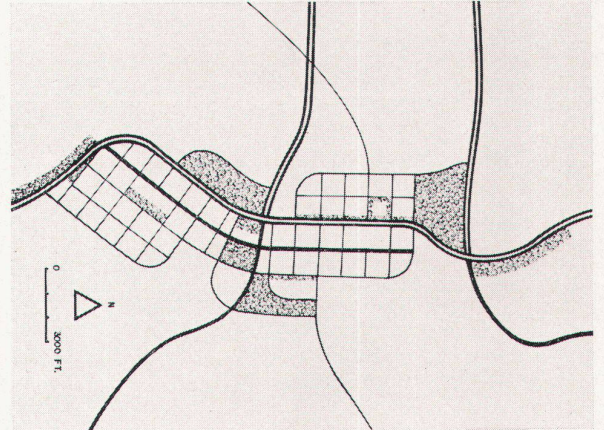
Unsere Stadtorganisation besteht aus Nachbarschaften mit Vorschulen, Spielfeldern und Nachbarschaftsläden; mehrere dieser Nachbarschaften bilden einen Stadtbezirk mit Bezirkszentrum, Höherer Schule und Park, und mehrere Bezirke formen die Stadt und umschließen das Stadtzentrum. Die Größe und Form dieser Einheiten wechselt natürlich in jedem Stadtplan mit der Gesamtgröße der Stadt, der Landschaft und der Wohnungsdichte. Selbstverständlich bemühen wir uns immer, die Stadt bestmöglich in die Landschaft einzugliedern, und dies ist eine große Hilfe in unserem Bestreben, jeder Stadt eine eigene Persönlichkeit und Charakter zu geben. Die endgültige Stadtorganisation und Gesamtform – wir glauben, jede Stadt sollte eine ausgesprochene und ansprechende Form haben, sich nicht mit dem Lande verwischen und anziehende Stadtbilder sichern – erhalten und beschützen wir mit einer landwirtschaftlichen oder Parkzone, die das Ganze umschließt und im äußersten Notfall eine Landreserve für geordnete Erweiterung darstellt.



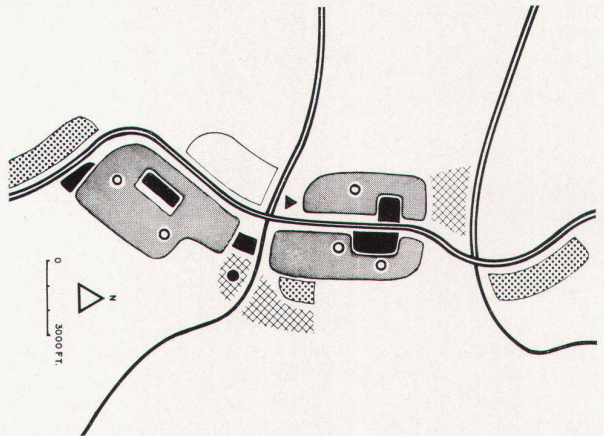
**Wellston**

Wellston liegt in den Hügeln südlich des Zentrums von Ohio. Es hatte einst zentralörtliche Bedeutung für das umgebende Kohlegebiet; bei gleichbleibender Entwicklung würde das Städtchen 1980 wieder 8500 Einwohner haben, eine Zahl, die schon Anno 1900 einmal erreicht war. Es wäre aber durchaus möglich, daß eine größere Industrie diese Stadt zwischen Pittsburgh und Cincinnati zum Sitz nehmen könnte. Deshalb wurden im Norden und im Süden Industriezonen ausgewiesen. Die Begleitbevölkerung dieser Industrie würde südlich der Stadt in 20 Superblocks zu je 80 Einfamilienhäusern angesiedelt werden. Jeder Superblock hätte einen dem Gelände angepaßten Grünstreifen. Diese Siedlung im Süden hätte ein Ladenzentrum und zwei Volksschulen.

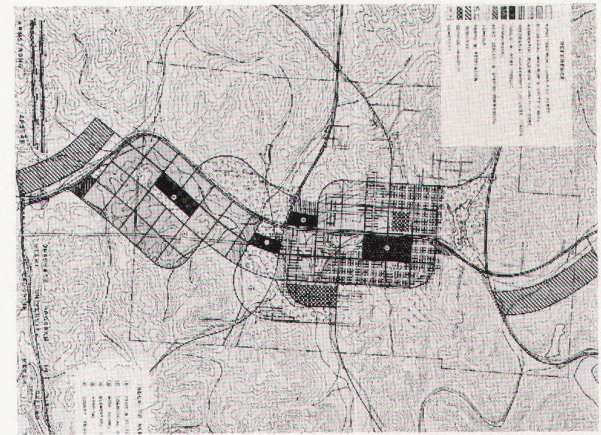
Als nächster Schritt würde zwischen der alten und der neuen Stadt ein Kulturzentrum mit höheren Schulen, öffentlichen Gebäuden und Spital errichtet, verbunden mit einem schönen Park und einer Zone für Villenbauten. Der letzte Schritt bestünde in der Erneuerung der alten Stadt, der Aufhebung nutzlos gewordener Straßen und die Umwandlung des alten Zentrums in ein Nachbarschaftszentrum mit Park.



2



3



4



5

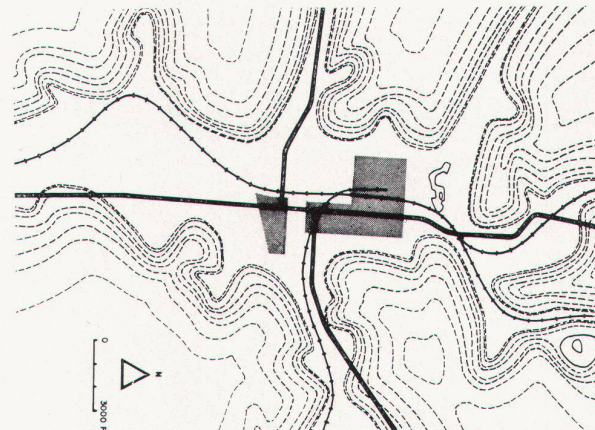
1  
Aus der Topographie werden das Straßensystem und das Kerngebiet entwickelt  
La topographie sert de base au développement du système routier et du noyau  
Core and road network are developed from the topography

2  
Wohnzonen und Grünflächen  
Zones d'habitation et zones de verdure  
Residential areas and greenbelts

3  
Organisation der Folgeleistungen  
Organisation des services subséquents  
Proposed community organization

4  
Leitplan  
Plan directeur  
Masterplan

5  
Der Leitplan in der Landschaft  
Le plan directeur dans le paysage  
Masterplan in the landscape



1





1

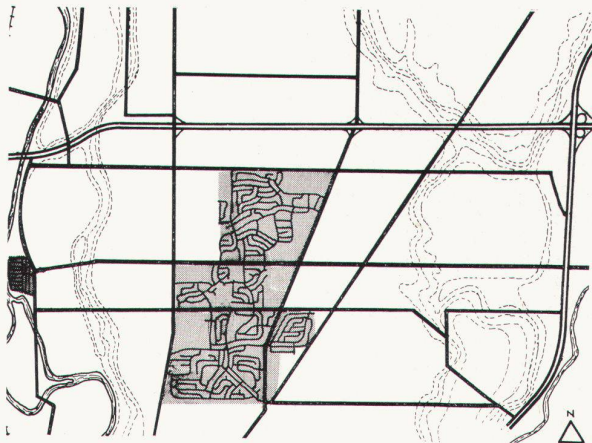
**Wayne**

Wayne ist eine rasch anwachsende Siedlung (1950: 1921 Einwohner; 1960: 11958 Einwohner); die Planung muß hier das ungeordnete Wachstum regeln und Grünzonen zwischen den Nachbardörfern schaffen. Ein großes Wohnbauunternehmen verkauft dort Einfamilienhäuser mit Gärten. Der Plan versucht, sich an die begonnene Entwicklung anzulehnen und diese in ein Gitter überzuführen, welches einen eigenständigen und doch gut erschlossenen Siedlungskomplex schafft. Zwei benachbarte Ladenzentren, die sich längs der Straßen aufgereiht haben, werden sorgfältig ausgebaut, indem zwischen sie das Verwaltungszentrum gelegt wird. Bei der gegenwärtigen Zuwachsrate ist die Umwandlung der Siedlung in ein geordnetes Städtchen in wenigen Jahren möglich.

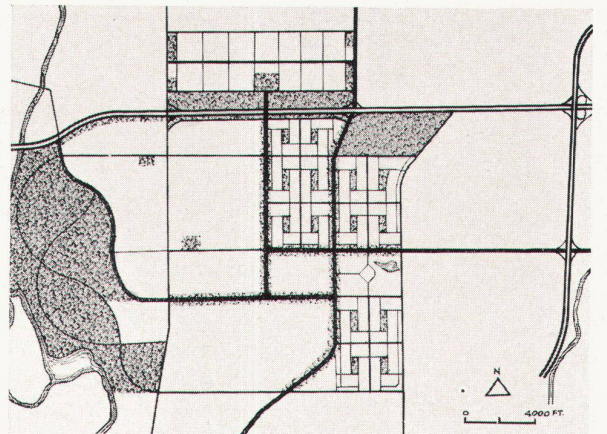
**1**  
Bestehende Bebauung  
Implantation actuelle  
Existing built-up areas

**2**  
Landschaft, Verkehrswege und bestehende Bebauung  
Paysage, routes de communication et implantation actuelle  
Existing conditions, roads, built-up areas

**3**  
Geplantes Verkehrssystem und Grünflächen  
Système de communication et zones de verdure projetés  
Proposed highway system and green zones



2



3



**Vandalia**

Ein bisher unbedeutender Flugplatz wurde kürzlich zu einem regionalen Flugplatz ausgebaut, und als zwei neue Autobahnen angelegt wurden, die den Flugplatz und die Nachbarstädte verbinden, entwickelte sich eine kleine Gemeinde aus Werkstätten, Motels und Siedlungen, die schnell und ohne Kontrolle wuchs.

Unser Stadtplan war von folgenden Gegebenheiten und Begrenzungen diktiert: im Osten eine tiefe, bewaldete Schlucht mit einem Fluß, die in einen Stadtpark umgewandelt wurde, im Westen und Norden die Anflugbahnen und im Süden die neue Expreßautobahn, die eine gute Begrenzung von der nächsten Stadt darstellt.

Die geplante Stadt für 30000 Einwohner besteht aus drei Nachbarschaften, eingegliedert in das quadratische Gitter der vorhandenen Landstraßen, und an der Südostseite ein Siedlungsgebiet mit höherer Wohndichte – Reihen- und Miethäuser –, die den Park überblicken. Die Wohngebiete umschließen ein neues Stadtzentrum am Straßenknotenpunkt und Eingang zum Flughafen, und an dieser Anfahrtsstraße – Ost-West – sind zwei Zonen für Motels, Restaurants und Vergnügungsstätten reserviert.

Werkstätten für Flugplatz und Gemeinde sind in zwei Industriezonen zusammengeschlossen. Diese liegen wegen der hier vorherrschenden Windrichtung an der Nord- und Ostseite.

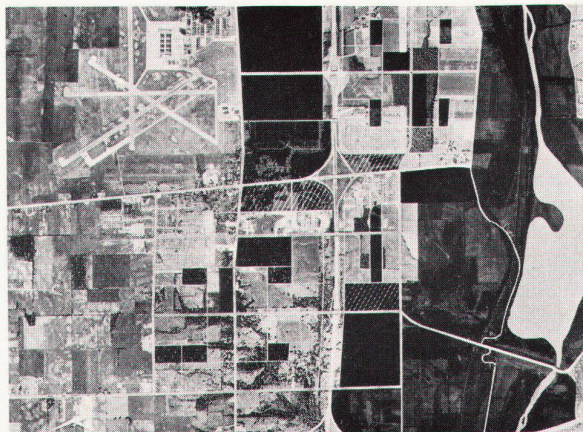
1  
Leitplan auf der Landschaft  
Le plan directeur dans le paysage  
Layout over aerial photo

2  
Bestehende Bedingungen, Verkehrsnetz, Flugpisten, Bebauung  
Conditions existantes, communications, pistes de l'aerodrome, implan-  
tation  
Existing conditions, roadnet, flight pattern, built-up area

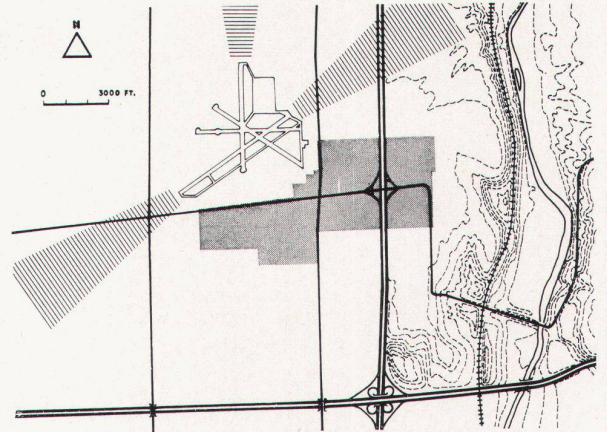
3  
Geplantes Straßennetz und Grünzonen  
Réseau routier et zones de verdure projetés  
Proposed roadnet and green zones

4  
Geplante Gemeindeorganisation  
Organisation communale projetée  
Proposed community organization

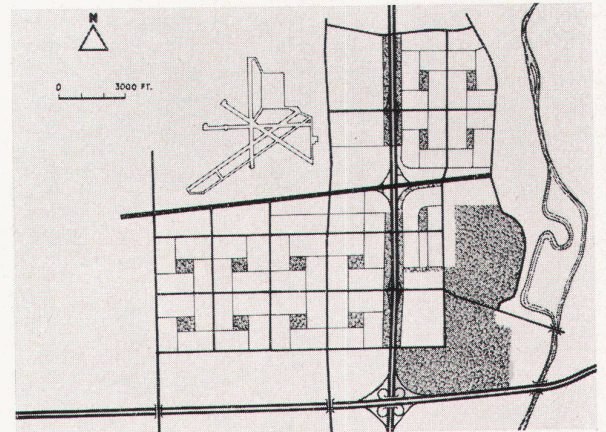
5  
Leitplan  
Plan directeur  
Masterplan



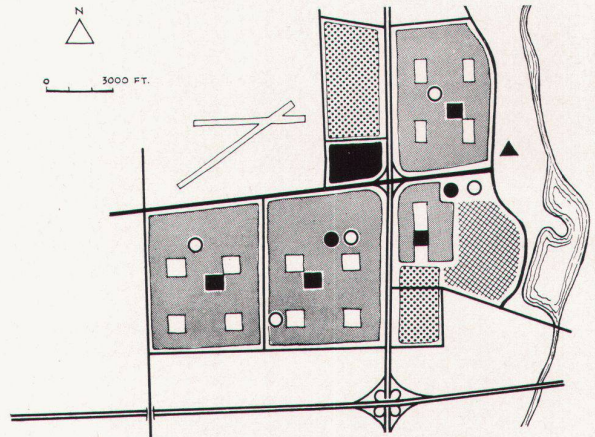
1



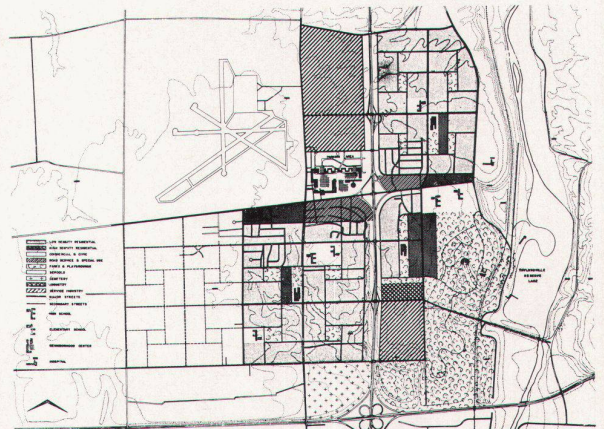
2



3

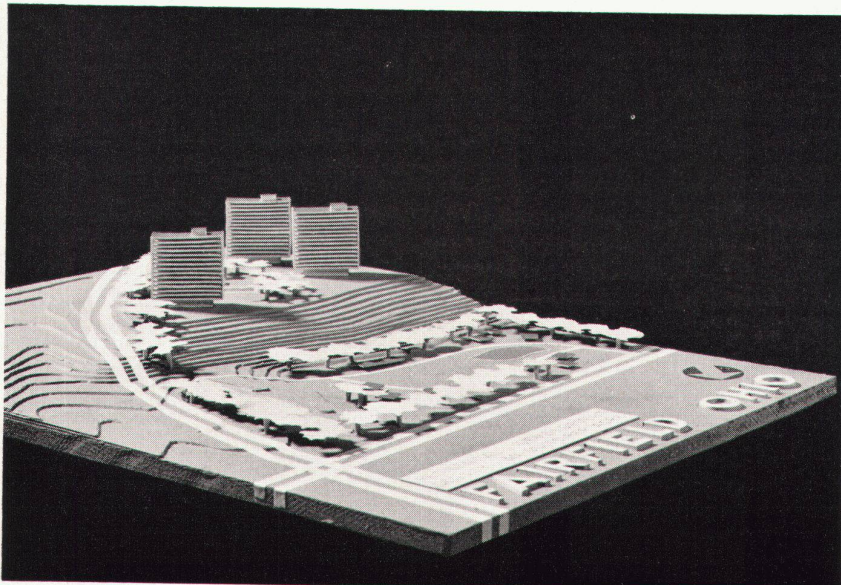
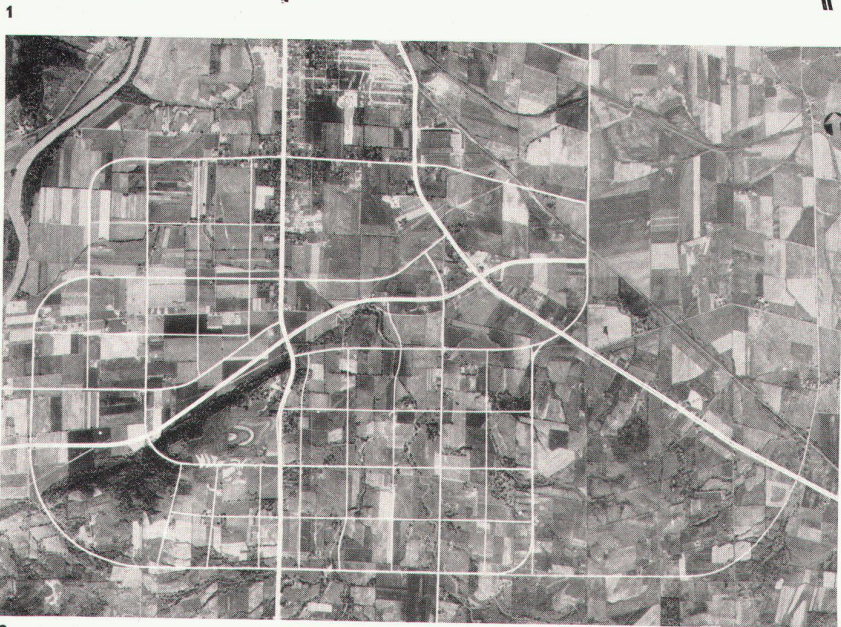
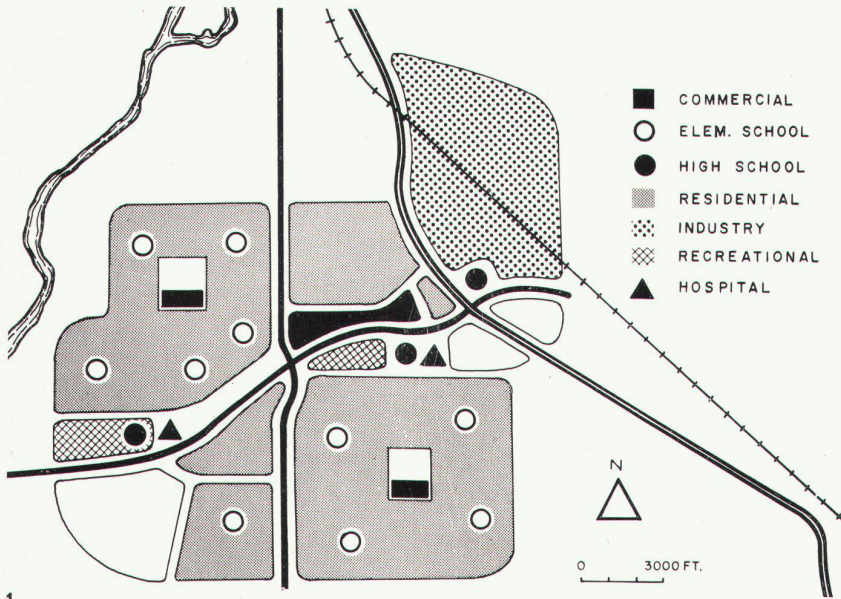


4



5





**Fairfield**

Fairfield war bisher ein kleiner, industrieller Vorort von Hamilton, einer Stadt von 100000 Einwohnern. Da Hamilton keinerlei Erweiterungsmöglichkeiten hat und bereits überbevölkert ist, während Fairfield im Süden reichliches, ausgezeichnetes Erweiterungsgebiet besitzt, ist eine schnelle Entwicklung vorauszusehen. Das zur Verfügung stehende Land besteht aus zwei Gebieten in verschiedenen Höhenlagen, und unser Plan sieht daher für die zukünftige Bevölkerung von 45000 zwei hauptsächlich Wohngebiete vor, zwischen denen sich das neue Zentrum und andere Gemeinschaftsanlagen entlang dem Höhenzuge winden. Das bestehende nordöstliche Industriegebiet ist sehr gut zugänglich durch Straßen und Eisenbahn und hat reichlich Gelände für Erweiterung. Am höchsten Punkt, dem Knotenpunkt der Hauptstraßen im Zentrum, haben wir als Landmarke drei Hochwohnhäuser vorgesehen. Hierzu möchte ich erwähnen, daß derartige Bauten in den kleinen Städten dieses Landes eine ganz besondere Ausnahme sind; die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung zieht nach wie vor das Eigenheim vor mit einer üblichen Dichte von 3 bis 4 Häusern per acres. Unsere Bemühungen, durch Reihen- oder Mietshäuser eine größere Verschiedenartigkeit von Wohnungsmöglichkeiten und damit zugleich eine größere Abwechslung im Stadtbild zu schaffen, machen bis jetzt in den Kleinstädten dieses Landes nur langsame Fortschritte. Gründe dafür liegen in der tiefverwurzelten Tradition des Eigenhauses und der Tatsache, daß gute Beispiele für Reihen- oder Mietshäuser hier noch selten sind.

1  
Geplante Gemeindeorganisation  
Organisation communale projetée  
Proposed community organization

2  
Plan auf der Luftaufnahme  
Le plan superposé à une vue aérienne  
Layout over aerial photo

3  
Eine Gruppe von Hochhäusern als Landmarke  
Groupe de maisons-tours accentuant la topographie  
Group of point-houses forming landmark

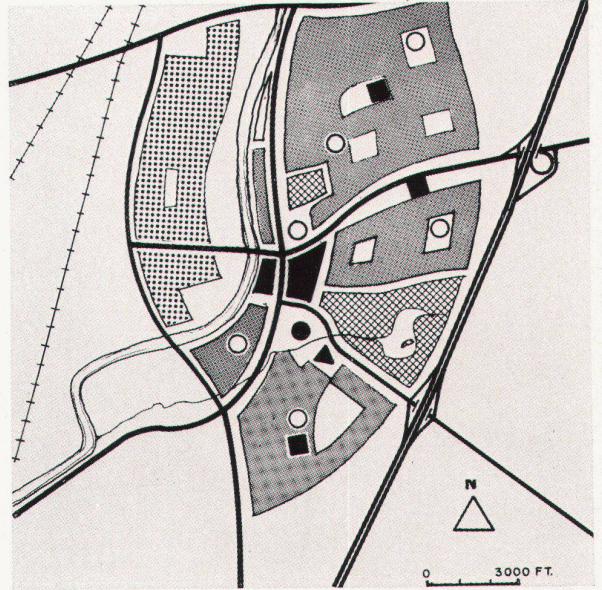


**Franklin**

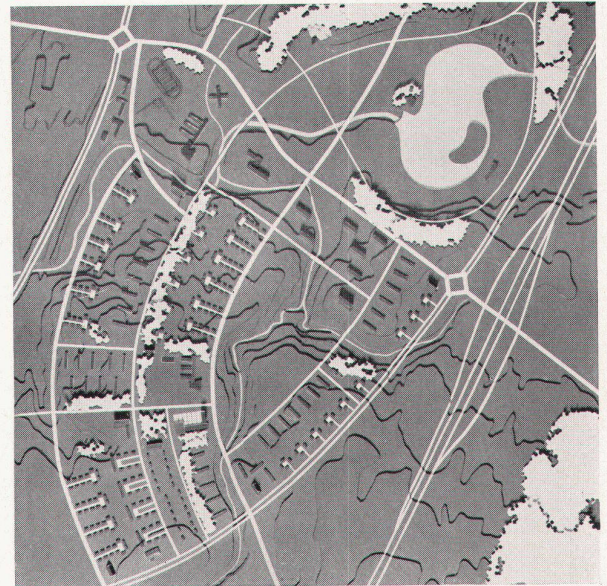
Eine kleine Gemeinde an einem Flußtal zwischen zwei größeren Industriestädten. Voriges Jahr wurde eine neue Autostraße gebaut, die diese zwei schnell wachsenden Industriestädte verbindet, und da Franklin einen Eingang zu der Autobahn bekommt und an der Ostseite zwischen Altstadt und Autobahn von einem sehr anziehenden, unbebauten Höhenzug begrenzt ist, wurde diese Gemeinde schnell das bevorzugte Wohngebiet der beiden Nachbarstädte.

In unserem Plan folgen drei neue Wohnnachbarschaften dem östlichen Höhenzug (hochliegende Wohngebiete sind hier wegen des heißen Sommers bevorzugt), während die flache, tiefliegende Westseite für Industrie bestimmt wurde. Die bestehenden und vernachlässigten Gebiete entlang dem Flußufer an der alten Hauptstraße werden später zu einem neuen Stadt- und Kulturzentrum und zu dichter bebauten Wohnvierteln für Reihen- und Mietshäuser entwickelt werden, die den Fluß überblicken. Ein kleines Tal mit einem Bach, der an der Ostseite in den Fluß mündet, wird zu einem Stadtpark mit See, Picknickplätzen usw. umgewandelt. Vorgesehene Gesamtbevölkerung: 25000.

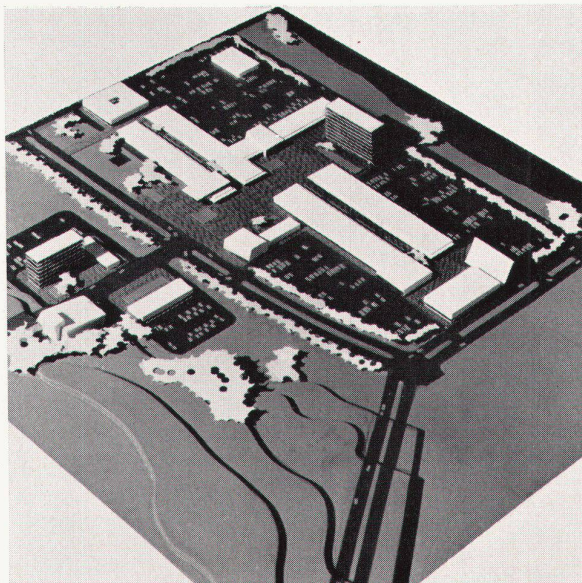
- 1  
Modell des Stadtkerns  
Maquette du centre de la ville  
Model of city centre
- 2  
Geplante Gemeindeorganisation  
Organisation communale projetée  
Proposed community organization
- 3  
Quartier im Süden  
Quartier au sud  
Southern outskirts
- 4  
Neugestaltung des Stadtkerns  
Aménagement du centre  
Centre redevelopment



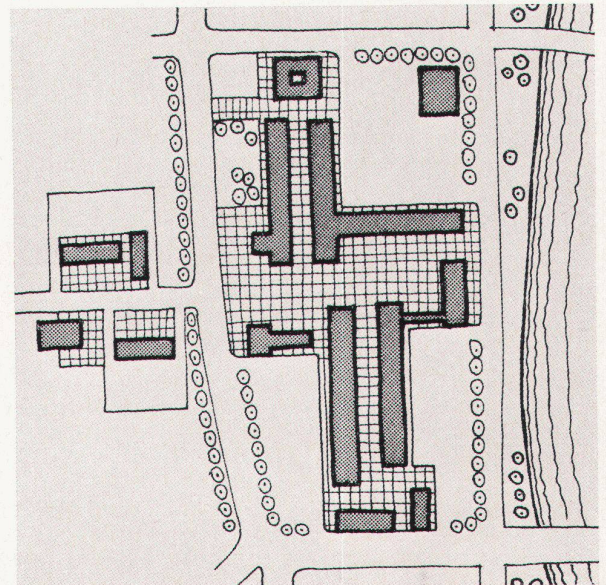
2



3



1



4