

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 49 (1962)
Heft: 5: Stadtplanung : Drei Hochhäuser

Artikel: Amerikanischer Städtebau am Beispiel Philadelphias
Autor: Roth, Ueli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38415>

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

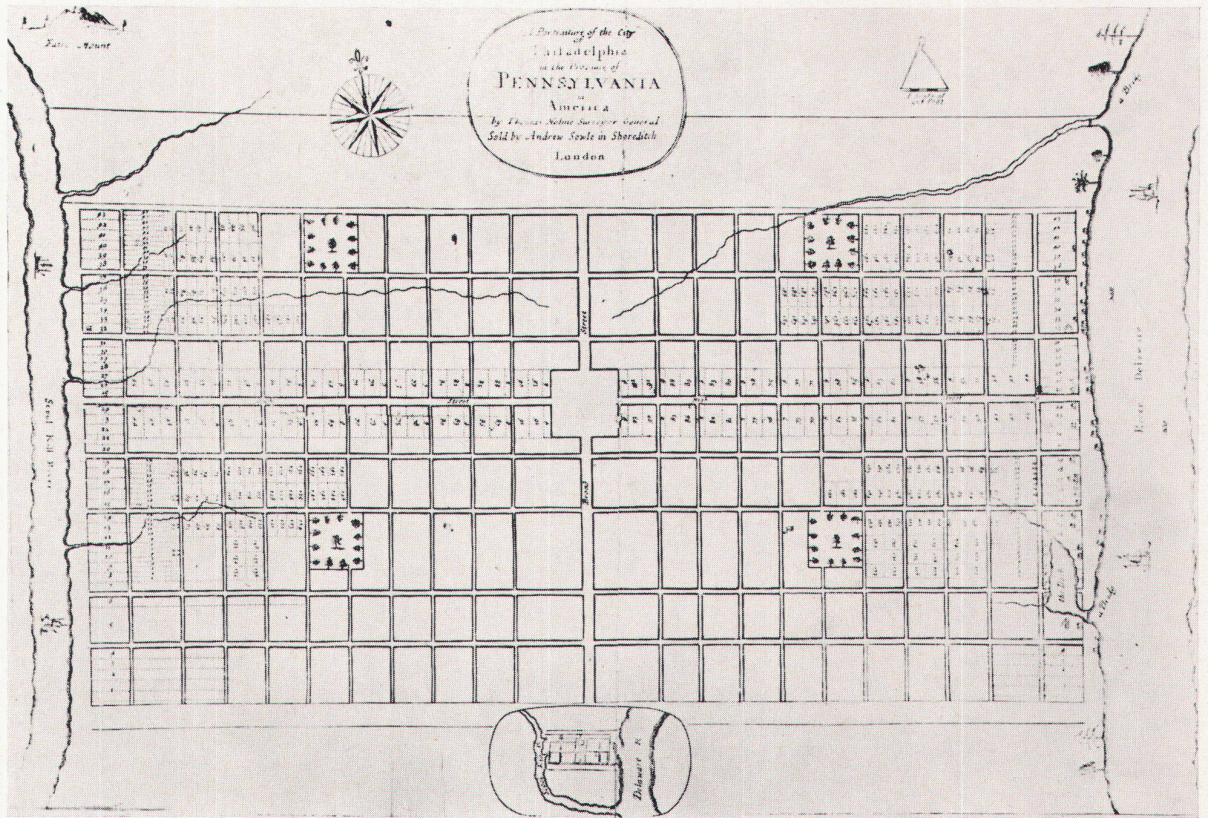
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

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

Amerikanischer Städtebau am Beispiel Philadelphias

1
Karte von Philadelphia, von Thomas Holmes für William Penn gezeichnet (1692)
Plan de Philadelphie, établi en 1692 par Thomas Holmes pour William Penn
Map of Philadelphia, drawn by Thomas Holmes for William Penn (1692)

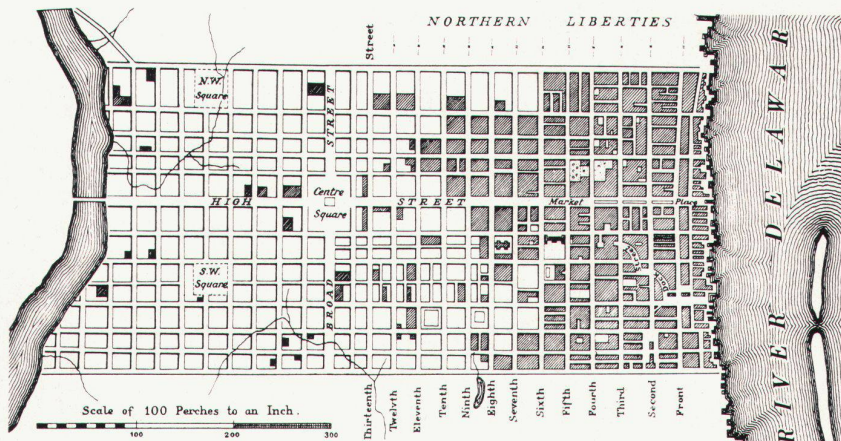


Während Europas Geschichte seit der griechischen Polis durch die Stadt beherrscht wird, sind die USA bis heute als Ganzes vorwiegend ein Land der unbegrenzten Weite mit gestreuter Besiedlung und mit relativ wenigen städtischen Zentren geblieben. Keiner der Gründe, welche die mittelalterliche Dichte der europäischen Städte erzeugt hatten, war stark genug gewesen, dem kräftigen Individualismus und physischen Freiheitsdrang der frühen Einwanderer entgegenzuwirken. Mit der Ausnahme militärischer Bauwerke, wie der ausmaßlich beschränkten Fords, fanden Befestigungsmauern keine Verwendung. Weil praktisch unbegrenzter Raum vorhanden war, wurden die Häuser locker um die zentrale Wiese gestellt; zu ihnen gesellte sich die Kirche, manchmal ein Verwaltungs- und ein Spritzenhaus und immer der obligate «General Store», der allgemeine Laden, in welchem vom Zuckergebäck zum Schießpulver und von der Nähadel über das Eßbesteck zum Bärenlöter alles zu haben war. Nur ein relativ kleiner Teil der Siedler hatte Grund, städtisch zu leben. Es entstanden früh einige wenige dichtere Zentren, wie New Amsterdam an der Südspitze von Manhattan, Boston auf der Halbinsel zwischen der kanadischen Grenze und dem von Walfischfängern besiedelten Cape Cod, New Orleans an handelsstrategisch wichtiger und sonst in jeder Beziehung höchst ungünstiger Lage nahe der Mündung des Mississippi, Chicago an den Großen Seen als das Schlächtereizentrum am Ausgang des Mittleren Westens zu den Ostküstenstädten, und Philadelphia am Delaware River.

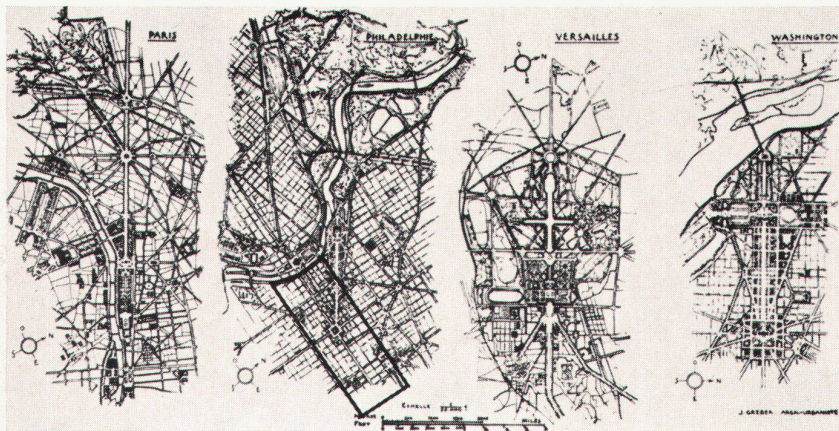
Außerhalb dieser Zentren aber blieb die Einstellung des Amerikaners der Stadt gegenüber passiv, wenn nicht feindlich. Als ein notwendiges Übel zur Abwicklung unumgänglicher zentraler Funktionen, wie der Betätigung des Handels und der politischen Geschäfte und später als industrieller Sammelplatz, entsprach das Leben auf beschränktem Raum dem Gegenteil der Idealvorstellung des freiheitshungrigen Auswanderers

aus europäischen oder asiatischen Engrissen. Immerhin hatten die wenigen Städte durch die Konzentration geistiger Kräfte und finanzieller Mittel eine gewisse Kultur für sich entwickelt, und dank ihrer Funktion als erste Bezugspunkte der Einwanderer erhielten sie direkte Zufuhr frischer Ideen aus Europa. Diese erzeugten im Austausch mit den Idealen der alteingesessenen Stadtbewohner eine zunehmend anziehende und stimulierende Atmosphäre. Philadelphia, New York und Boston profitierten besonders von dieser geistigen Blutauffrischung. Wie schon angedeutet, übten die Städte, ähnlich wie in Europa, seit der industriellen Revolution, welche dem Norden der Vereinigten Staaten die entscheidende Übermacht im Sezessionskrieg geschenkt hatte, eine zunehmende Anziehungskraft aus.

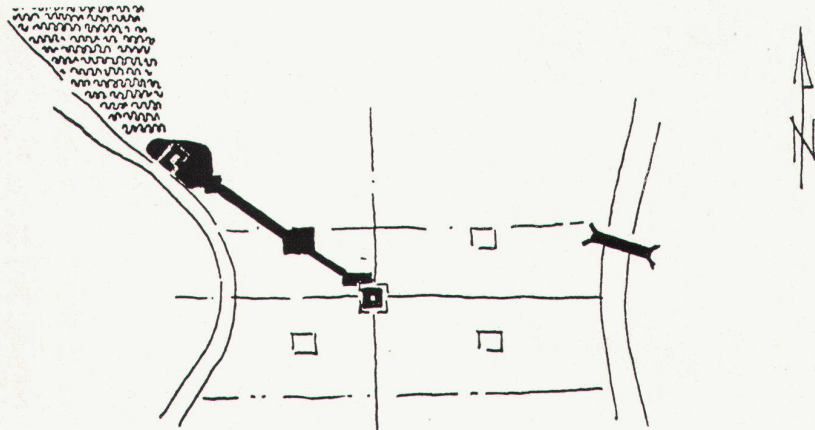
Mitten in dieser Evolution aber erhielten die Städte, in Unkenntnis der besonderen Gesetzmäßigkeiten der Mittel, welche die Verstädterung verursacht hatten, einen gefährlichen Rückenschuß, welcher die meisten urbanen Zentren unserer Zeit in eine wirtschaftliche Agonie wirft. Sobald die Transportmittel es gestatteten, setzte eine Massenwanderung aller vermöglichen – und über Interessen und Mittel für die Gesunderhaltung der Stadt verfügenden – Leute auf das Land ein. Die Billigkeit des Automobils, das die amerikanische Wirtschaft schon vor dem Zweiten Weltkrieg angekurbelt hatte und das deshalb eigentlich zur Festigung der wirtschaftlichen Grundlagen der Städte hätte beitragen sollen, erleichterte das Wohnen im Grün der neuen Vorstädte und das gleichzeitige Verrichten der täglichen Arbeit im Stadtkern oder am Industrieort. Es kam seit dem Ende des letzten Jahrhunderts zu einer Blüte der Vorortsentwicklung, die Stadtkerne degenerierten, und als in den nördlichen Städten zudem nach dem Sezessionskrieg die befreiten Neger des Südens massenhaft einzogen, verwandelten sie in kurzer Zeit zusammen mit Puertoricanern und irischen und



2



3



4

2
Besiedeltes Gebiet des Penn-Planes um 1800
Zone habitée du Plan de Penn vers 1800
Colonized area of the Penn plan around 1800

3
Größenvergleich repräsentativer Straßenanlagen. Von links nach rechts:
Paris, Philadelphia, Versailles, Washington (zusammengestellt von
J. Gréber, Paris)
Dimensions comparatives d'implantations de rues. De gauche à droite:
Paris, Philadelphie, Versailles, Washington (compilées par J. Gréber,
Paris)
Dimensional comparison of representative streets. Left to right: Paris,
Philadelphia, Versailles, Washington (compiled by J. Gréber, Paris)

4
Durchbruch des Benjamin Franklin Parkway
Percée du Benjamin Franklin Parkway
Break-through of Benjamin Franklin Parkway

süditalienischen Einwanderern vormals gute Quartiere in Slums.

Die Ladengeschäfte folgten dem Exodus auf das Land, weil das Parkieren der Wagen auf dem engen Raum des Stadtzentrums zunehmende Schwierigkeiten verursachte und weil Ladengeschäfte sich dort besser entwickeln, wo sich das Geld befindet. Die einzigen verbleibenden Interessen an der Zentralstadt waren geschäftliche, welche auf materiellen und immateriellen Austausch in zentraler Lage angewiesen sind, und einige mit Schwierigkeiten kämpfende kulturelle Einrichtungen. Nun begann der mißbrauchte Mohr seinen Dienst zu versagen. Die zunehmende Verwahrlosung der städtischen Umgebung gestaltete die Arbeit immer unattraktiver, so daß während der letzten Jahre selbst solche Unternehmungen das Stadtzentrum zu fliehen begannen, welche ihre Austauschfunktion mit andern Firmen besser in der zentralen Lage hätten ausüben können.

Als die großen Autobahnen angelegt wurden, folgten sie den Bedürfnissen. Logischerweise hat ihr Verlauf die Struktur einer Spinnweb: radiale Fäden verbinden die Zentren über das Land, und Ringstraßen, die sogenannten «Belt Highways», verbinden die Vororte und verstärken das Bild des Ringes, indem sie ähnlich wie die Eisenbahnlinien bei der Erschließung des Innern des Kontinentes geschäfts- und siedlungsstimulierend wirken.

Die teilweise unzweckmäßige Entwicklung des Straßennetzes hat mit zur Zerstörung des Stadtkernes beigetragen, indem das Automobil mehr als unbedingt notwendig in die Stadt gebracht wurde, wo es dank seinem Parkplatz- und Verkehrsraumbedarf die produktiven Grund- und Geschoßoberflächen verdrängt hat.

Die Nachteile der Entwicklung, welche scheinbar ihren Lauf geht und deren ungeplante «Natürlichkeit» vom Durchschnittsamerikaner hingenommen wird wie die jährlich wiederkehrenden Tornados und Blizzards, liegen gleichzeitig auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet. Die rücksichtslose Förderung des Automobilverkehrs in den USA erweist sich auch bei nur flüchtiger Betrachtung als ein kräftewirtschaftlicher Luxus, den sich auf die Länge selbst ein reiches Land wie die USA nicht leisten kann. Trotzdem scheint privater Wagenverkehr im Zentrum in beschränktem Maße einer Notwendigkeit zu entsprechen. Es wurden anderswo Versuche mit vollständiger Ausschaltung des Autoverkehrs aus dem Stadtkern gemacht, welche negative Ergebnisse zeitigten. Neben dem offensichtlichen soziologischen Nachteil der Slumbildung mit steigender Kriminalität und unbefriedigenden hygienischen Zuständen verliert die Gesellschaft mit dem Stadtkern ihren natürlichen Bezugspunkt zu sich selbst. Amerika muß sich eine urbane Umgebung erst schaffen, und es ist den Bestrebungen Präsident Kennedys zur geplanten Einrichtung eines Kabinettpostens für städtische Angelegenheiten nur Erfolg zu wünschen. Die planmäßige Forderung der Städte steht meines Wissens heute zum erstenmal auf einem Regierungsprogramm der USA.

Philadelphia 1691 bis 1940

In seinen Briefen macht Penn, der Quäkersohn eines britischen Admirals, klar, daß er sein Lehen von Anbeginn zu einem «heiligen Experiment» bestimmen wolle, für welches die Alte Welt keinen Platz hatte. Er schlug vor, hier – zur Zeit eines Ludwig XIV. in Frankreich und in der Epoche der großen englischen Monarchien – eine auf Toleranz und Gerechtigkeit basierende Stadt zu gründen. Weil die Schwierigkeiten des Kolonistenlebens schwerlich reiche und wohlgeborene Europäer anziehen vermochten, suchte Penn solche, «die niedrig sind in der Welt», oder «Männer universellen Geistes» für seine Pläne zu interessieren.

Thomas Holme segelte im April 1692 von London ab, um Penns ersten, auf der Seereise gestorbenen Vermessergeneral zu ersetzen. Er fand, daß die Kommissare nicht müßig gewesen waren und bereits den Delaware-Fluß sondiert und die Lage von «Philadelphia» am engsten Punkt einer relativ hohen und gut drainierten Halbinsel am Zusammenfluß des Delaware und des Schuylkill River bestimmt hatten. Holme legte seinen Plan auf ein regelmäßiges, rechtwinkliges Koordinatensystem. Das geplante Gelände bedeckt ungefähr 512 Hektaren oder 1280 Acres, anstatt der von Penn ursprünglich vorgesehenen 10000 Acres. Durch das ungefähre Zentrum der Anlage laufen zwei zueinander rechtwinklige Hauptstraßen, den Plan ungefähr von Ost nach West und von Norden nach Süden durchschneidend, und mit doppelter Breite der übrigen, 50 Fuß (17 Meter) messenden Straßen. Ihre Namen sind heute Broad beziehungsweise Market Street. Etwas später erhielten die Ost-West laufenden Straßen die Namen der wichtigsten Baumarten der Umgebung, die nord- und südwärts laufenden sind heute vom Delaware zum Schuylkill River fortlaufend nummeriert. An der Kreuzung der Hauptachsen des Planes wurde ein Platz vorgesehen, der zur Aufnahme der Markt- und der Stadthalle bestimmt war. Diese waren von William Penn in seinen Instruktionen erwähnt worden. Die Mitte der Hauptquadranten wurde durch offene Plätze markiert und nach den bedeutendsten Männern der frühen Geschichte der Stadt Philadelphia benannt. Es wurde dem einfachen Plan der Stadt später vielfach Monotonie vorgeworfen. Er weist keine dramatischen Achsen zeitgenössischer französischer Prägung auf, oder wie sie Wren in seinem um wenige Jahre älteren Plan für das 1666 abgebrannte London vorsah. Bis zum 20. Jahrhundert wurden die meisten Vorschläge für Änderungen des Planes als fremde, unangebrachte Einflüsse vom strengen Geist der Quäker abgetan, welche auch heute noch einen maßgebenden Einfluß auf die Geschichte der Stadt ausüben. Unsere eigene Zeit sollte einen großen Vorteil in dieser Einfachheit finden, da der Plan sich fast als ein abstraktes Demonstrationsobjekt moderner Planungsideen präsentiert. So erfuhr der Plan William Penns erst seit der letzten Jahrhundertwende einige Ergänzungen von Belang. Nachdem Andrew Palles 1859 für das Gebiet nördlich der Stadt am Schuylkill River den Plan für den großen Fairmont Park verfaßt hatte, verbindet seit 1918 eine große Achsenanlage den Park mit dem Stadtzentrum. Jaques Auguste Henry Gréber ist der Verfasser des bedeutenden Entwurfes des Benjamin Franklin Parkway. Seine Achse ist südöstlich durch die City Hall begrenzt, welche 1881 von John McArthur gebaut wurde. Von der City Hall führt die Achse über das Zentrum des Logan Square zum Art Museum, dem Kunstmuseum, über eine Distanz, welche ziemlich genau derjenigen vom Arc de Triomphe zur Place de la Concorde entspricht. Die diagonale Achse des Parkway durchbricht und belebt das rechtwinklige Pennsche Straßensystem in schiefem Winkel.

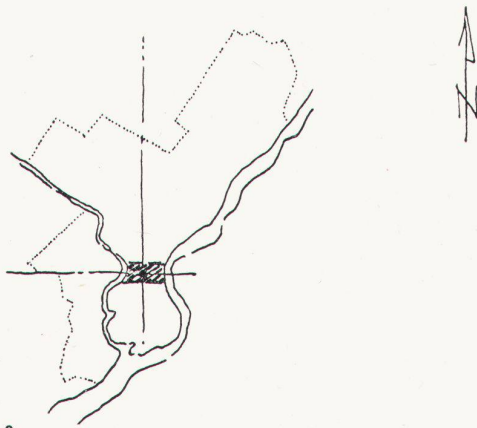
5
Benjamin Franklin Parkway, Luftaufnahme
Benjamin Franklin Parkway, vue aérienne
Benjamin Franklin Parkway, aerial photograph

6
Benjamin Franklin Parkway, Blick vom Art Museum zur City Hall
Benjamin Franklin Parkway, vue prise de la terrasse du Musée des Beaux-Arts vers l'Hôtel de Ville
Benjamin Franklin Parkway, view from the Art Museum terrace onto the City Hall

7
Benjamin Franklin Parkway, Blick vom Logan Square gegen das Art Museum
Benjamin Franklin Parkway, vue prise du Logan Square vers le Musée des Beaux-Arts
Benjamin Franklin Parkway, view from Logan Square towards Art Museum

8
Benjamin Franklin Bridge





9



10



11

Der französisch-amerikanische Architekt Cret war zusammen mit den Ingenieuren Modjesk & Masters für Entwurf und Ausführung der damals längsten und zweifellos zu den schönsten der Welt gehörenden Hängebrücken über den Delaware verantwortlich. Sie wurde 1926 fertiggestellt. Diese Verbindung mit dem Staate New Jersey mündet unmittelbar beim Benjamin Franklin Square in die Stadt ein; ihre torförmigen Pylone stellen die eindrucksvollen Eingangspforten von Osten, von New York, dar. Parkway und Brücke waren bis nach dem Zweiten Weltkrieg die einzigen wesentlichen Zusätze des alten Stadtplanes. Beide Bauwerke haben den Ursprungsplan mehr bereichert denn verändert, und die Potenz von Penns Ursprungsidee blieb voll gewahrt.

1940 bis 1962

Nach der großen Krise entstand während eines Vierteljahrhunderts kein nennenswertes Gebäude mehr in Penns Stadt, und die guten Erinnerungen an eine ruhmvolle architektonische Vergangenheit drohte in der zunehmenden Verslumung der zentralen Wohngebiete unterzugehen. Society Hill, einst ein feines Quartier, hatte sich in eine Siedlung mit schlimmsten hygienischen Zuständen verwandelt. Die Geleiseanlagen der Pennsylvania Railroad, welche von Westen über den Schuylkill River bis zur City Hall vorstießen, zerschnitten die westliche Hälfte der Stadt und bildeten mit ihren dunkeln Unterführungen unter dem Namen «Chinesische Mauer» die Stätte einer ganzen Kette von Kriminalfällen. Der Delaware River war der Stadt als ehemalige Verbindung mit der Welt und seine Ufer als Ort des Ausblickes in die Weite verlorengegangen. Die Hafenanlagen waren in schlechtem Zustand und ein zweiter Horst der Unterwelt. Ähnlich Society Hill waren die Gebiete nördlich und südlich der City Hall hoffnungslos degeneriert. Die Geschäftstätigkeit nahm ab, und die Zukunftsaussichten waren ebenso trüb wie in anderen amerikanischen Städten.

Ganz zaghaft setzte aber während des Zweiten Weltkrieges eine Bewegung ein, welche, vorerst bescheidenen und unmittelbaren Zielen folgend, sich mit der bedenklichen Entwicklung auseinanderzusetzen begann. Eine Gruppe unter dem phantasiereichen Namen «Junge Türken» hatte 1939 versucht, Philadelphias politisches Steuer herumzuwerfen und die republikanische durch eine demokratische Regierung zu ersetzen. Das Unternehmen ging fehl, und die «Jungen Türken» beschlossen, ihr Ziel auf direktem Wege, aber vorsichtiger anzugehen. Sie machten von der bestehenden, aber praktisch inaktiven «City Planning Commission», der Stadtplanungskommission, Gebrauch, um einige Nahziele erreichen zu können. Es wurde erkannt, daß zur Korrektur der Wohnzustände in den Slumgebieten eine neue und starke gesetzliche Handhabe notwendig war. Eine solche wurde als das «Philadelphia State Re-

9

Lage des Penn-Plans im heutigen Stadtgebiet
Situation du Plan de Penn dans la ville actuelle
Situation of the Penn plan within the actual City area

10

Die «Chinesische Mauer» genannte Eisenbahnstation der Pennsylvania Railroad vor dem Abbruch, auf dem Gebiet des heutigen Penn Centers Gare des Chemins de fer de Pennsylvanie, dite «la grande muraille de Chine», avant sa démolition, située dans la zone de l'actuel Centre Penn Pennsylvania Railroad Station, denominated "Chinese Wall", before being torn down, located on the site of the actual Penn Center

11

Gebäudezustandsaufnahme 1950. 1 Punkt: bis zu 10 Prozent der Häuser eines Blocks sind baufällig. 1 Rechteck: über 10 Prozent baufällige Häuser pro Block
Etat des constructions en 1950. 1 point: jusqu'à 10 pour cent des immeubles d'un bloc sont délabrés. 1 rectangle: plus de 10 pour cent dilapidated.
Survey on the condition of buildings, 1950. 1 dot: up to 10 per cent of a block are dilapidated. 1 rectangle: more than 10 per cent dilapidated houses per block

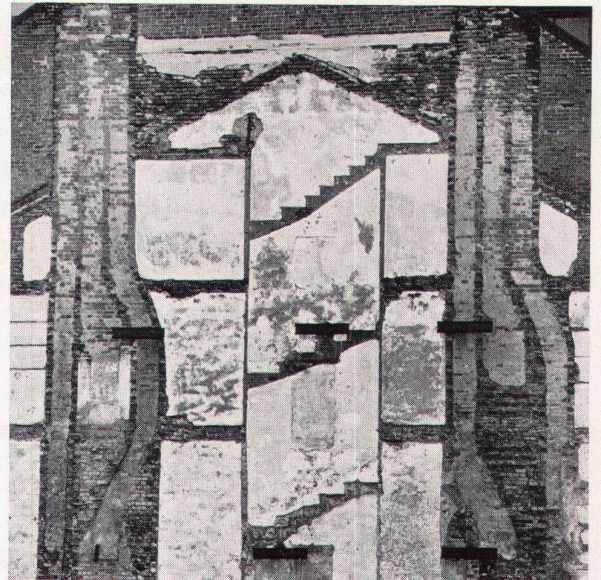
development Law» schon vor dem ähnlichen interstaatlichen «Federal Housing Act» von 1949 in Kraft gesetzt. Unter den Worten dieses Gesetzes bereitete die City Planning Commission «Redevelopment Plans», das heißt Regenerationspläne, vor. Um Anhaltspunkte für die Dringlichkeit solcher «Redevelopments» zu gewinnen, wurde die wahrscheinlich umfassendste Gebäudezustandsaufnahme durchgeführt, welche je von einer Stadt unternommen wurde.

Das Schwergewicht der Arbeit der Planning Commission auf der Sanierung von Slums dauerte bis ungefähr 1955. Für die verschiedenen mit Behausung zusammenhängenden Aufgaben waren schon früher eine ganze Anzahl von Organisationen geschaffen worden. Bis zur Ernennung eines Mannes namens Rawsky als «Housing Coordinator» war die Zusammenarbeit der Housing Authority und der Redevelopment Authority ein schwierig zu lösendes Problem. Meist kam eine Art Koordination zustande, weil die Planning Commission die meisten Vorprojekte zuhanden der beiden anderen Organe machte. Diese Pläne enthielten viele Entwurfsdetails, aber sie waren meist nicht in den Zusammenhang mit wirtschaftlichen Analysen gestellt worden. Sie wurden der «Redevelopment Authority» als wünschenswertes Ziel und mit der Hoffnung auf Ausführbarkeit übergeben. Mit wenigen Ausnahmen konzentrierten sich die frühen Anstrengungen auf die Neger-slums nördlich der City Hall, welche die schlimmsten waren. Die Leitidee war die Schaffung von Kernen neuer, guter Behausung, welche als Stimulus zur Wiederbelebung und Verbesserung privaten Eigentums der Umgebung wirken sollte.

Philadelphias frühe Versuche zur Verbesserung der Wohnzustände waren ziemlich deprimierend. Überraschend schnell fielen die renovierten oder neu gebauten Quartiere in den alten Zustand zurück. Bis 1952 waren keine Anstrengungen unternommen worden, die verschiedenen Säuberungsarbeiten in einen logischen und umfassenden Rahmen zu stellen. Während dieses Jahres hatte aber Bürgermeister Clark den früheren Senator Meyer als Vorsitzenden der Redevelopment Authority ernannt, welcher mit seinen Mitarbeitern bis 1954 eine Generalstudie verfaßte. Sie wurde «CURA-Report» genannt: «Central Urban Renewal Area», oder kurz: «Inner City» – die Studie für die Innenstadt. Als einen Teil der Studie hatte die Planning Commission einen vorläufigen Nutzungsplan ausgearbeitet: einen «Land-Use Plan» für die ganze Zentralstadt. Auf diesen vorläufigen Zonierungsvorschlägen aufbauend, wurde eine wirtschaftliche Analyse des Erneuerungsprogramms durchgeführt. Das Endprodukt dieser Arbeit bildete die Basis des heute in Ausführung begriffenen «Urban Renewal Program». Diese Studie und ein ähnliches Unternehmen bahnten den Weg zum späteren «Community Renewal Program» im Housing Act von 1959, einer weiteren interstaatlichen Gesetzgebung, welche ihre Ursprünge in der Regeneration von Philadelphia hatte.



12

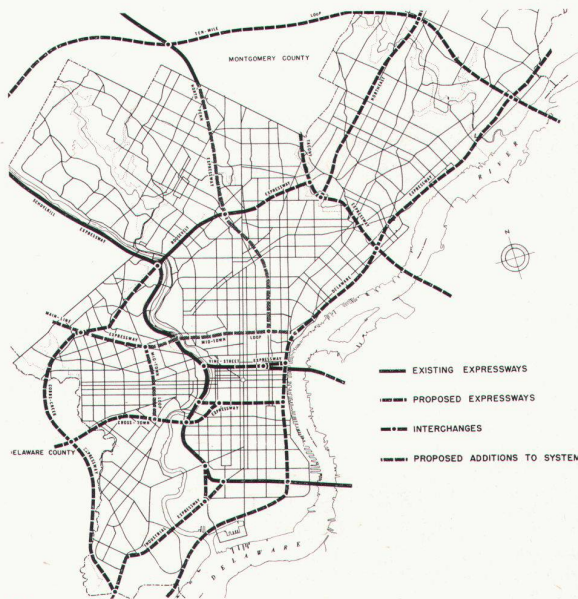


13

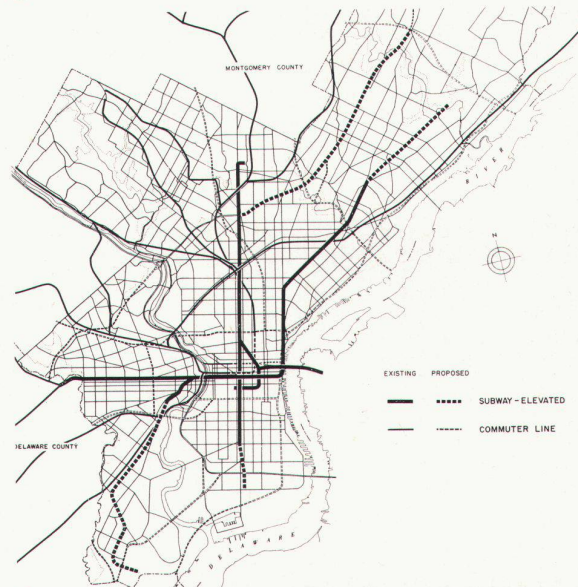


14

12-14
Abbruch erneuerungsbedürftiger Quartiere durch das Society Hill Redevelopment
Assainissement urbain par la Society Hill Redevelopment
Tearing down of entire districts necessitating renewal by the Society Hill Redevelopment



15



16



17

Grundsätzlich geht die Redevelopment Authority bei umfassenden Quartiererneuerungen so vor, daß für ein Gebiet, das offensichtlich in schlechtem Zustand ist, ein Urban Renewal Project ausgearbeitet wird, das von der interstaatlichen Renewal Administration in Washington genehmigt werden muß. Mit deren Segen öffnen sich die finanziellen Hilfsquellen in Washington, und die Stadt hat volles Expropriationsrecht. Ein Neuansiedlungsplan für die enteigneten Bewohner der Slums muß mit dem Projekt unterbreitet werden und bildet einen Bestandteil dieses Projekts. Im wesentlichen schlug das neue Programm vor, die im Gange befindlichen Unternehmen nördlich der City Hall weiterzuführen, aber im übrigen sich auf die Zentralstadt zu konzentrieren, um durch ein gesundes Zentrum der ganzen Region einen stimulierenden wirtschaftlichen Kristallisationskern zu geben. In den am schlimmsten verwahrlosten Gegenden wurden gleichzeitig mit der physischen Regeneration immaterielle Sanierungsprogramme, wie Erwachsenenenerziehung, durchgeführt. Und zur gleichen Zeit ungefähr wurde um ein neues Stadtgesetz nachgesucht, welches rassengemischtes Wohnen in den Vorstädten fördern sollte, um den Druck des «schwarzen Gürtels», der sich als riesige Neger-slums um das innerste Zentrum der Stadt legte, zu reduzieren.

Noch bestand kein umfassender Plan, in welchen alle Systeme, die zur vollständigen Physiologie einer Stadt gehören, integriert waren. Die Meinungen über einen solchen «Master Plan» oder «Comprehensive Plan» gingen auseinander. Vor allem wollte man sich bessere Klarheit über die Planungsprinzipien verschaffen, bevor man sich festlegte. Endlich aber, am 4. Mai 1960, erschien das Dokument, für dessen Verzögerung die City Planning Commission viel kritisiert worden war. Das Stadtgebiet, welches vom Masterplan erfaßt wird, bedeckt eine etwa dreißigfache Fläche des einstigen Penn-Planes. Wesentlich an diesem Master-Plan, welcher aus vielen Einzelplänen der Komponentensysteme und aus Beschreibungen besteht, ist das Prinzip, daß er nicht ein starres, ewig gültiges Gesetz darstellt, sondern daß er durch die Planning Commission von Zeit zu Zeit der Entwicklung der Stadt und den Planungstheorien entsprechend modifiziert werden soll. Wie später umrissen wird, stellt seine Schaffung einen Prozeß fortwährender Annäherung der Komponentensysteme dar; und anstatt die Planung als eine Abstraktion oder in Form von Faits accomplis kennenzulernen, erlebte sie der Philadelphianer lebendig. Vor allem letzteres mag der Grund sein, weshalb der Plan, nachdem er einmal eingeführt ist, erfolgreich anwendbar zu sein scheint.

Wichtige Teile des Master-Planes wurden außerhalb der Planning Commission ausgeführt. Zwar waren Studien in der Kommission selbst begonnen worden, um eine allgemeine Richtung anzugeben, aber in Kenntnis der Leistungsbegrenztheit der Planning Commission schlug Hopkinson 1954 vor, einen

15

Expreßstraßensystem des Masterplans
Système des autostrades du Plan général d'aménagement
Master-plan speedway network

16

Schienenverkehrssystem des Masterplans
Système des voies ferrées du Plan général
Master-plan rail traffic system

17

«Distrikte» und «Gemeinden» des Masterplans
«Districts» et «Communes» du Plan général
Master-plan "districts" and "communities"

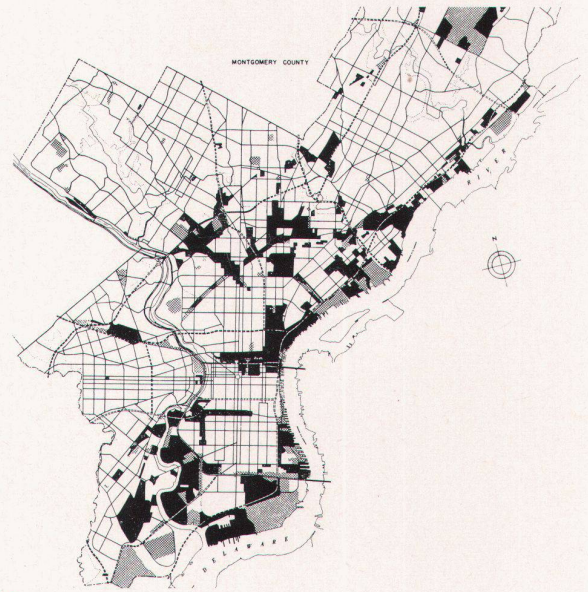
separaten «Urban Transportation and Traffic Board» mit einem Verkehrsplan zu beauftragen.

Das Resultat muß ziemlich atemberaubend gewesen sein, und sehr umfassend. Es wurden damit kaum direkte, aber wichtige indirekte Resultate erzielt. Vor allem wurde das Denken des Traffic Board ein Teil des Master-Planes, und die Ergebnisse wurden auch für die Planungsarbeiten der umliegenden Gebiete zur Kenntnis genommen. Eine Gefahr solcher Studien liegt in der oft vorherrschenden Neigung der Verkehrsplaner, die Bearbeitung des allgemeinen Bebauungsplanes als einen beiläufigen Teil ihrer eigenen Arbeit zu betrachten. Wenn einmal ein solcher Bebauungsplan verfaßt ist, konzentriert sich der Verkehrsplaner auf Variantenlösungen des Verkehrssystems. Die Schwerfälligkeit seiner Techniken hindert ihn am Prüfen verschiedener Bebauungsvorschläge. Daraus resultiert ein Planungsprozeß, bei welchem eine Komponente als gegeben und die andere, also das Verkehrssystem, als dominierende Variable auftritt.

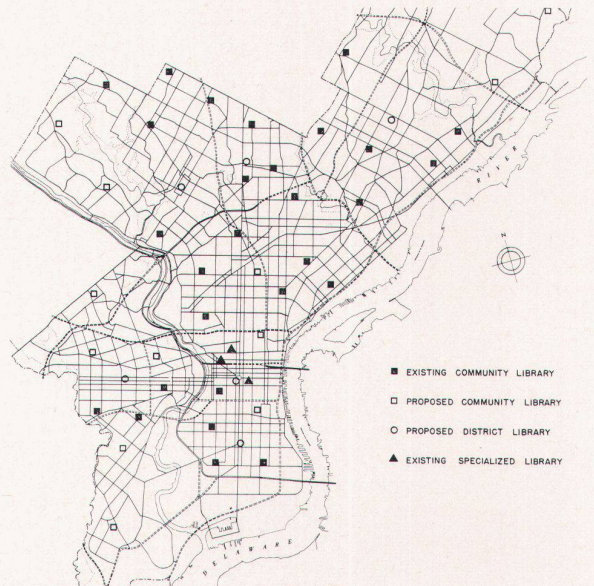
Verkehrsplanung und industrielle Entwicklung sind untrennbar miteinander verbunden. Jede Stadt, welche Industrie anziehen will, muß Bedingungen schaffen, in welcher Industrie sich entwickeln kann. Fortschritte auf diesem Gebiet werden als Resultat gemeinsamer Anstrengungen des «Department of Commerce» (der Handelskammer), der City Planning Commission und der Redevelopment Authority verzeichnet. Eine besondere Landbank gründete zusammen mit der Handelskammer die «Philadelphia Industrial Development Corporation» als eine unabhängige Organisation, welche industrielles Land kaufen und verkaufen kann in Übereinstimmung mit den bestehenden Planungsprinzipien. Die leitenden Persönlichkeiten erkannten die Notwendigkeit der Ausdehnung ihres Denkens in die anderen Bereiche der Stadtplanung und übten einen beträchtlichen Druck auf die mit der Schaffung des Master-Planes betrauten Organisationen aus, um mehr Industrieland zu bekommen. Die Planung der Erholungsanlagen wird von der Planung Commission zusammen mit dem «Department of Recreation» durchgeführt. In den Sanierungsgebieten vor allem nordöstlich der City Hall wurden große neue Parks angekauft, lange bevor sie notwendig waren.

Es werden grundsätzlich zwei Hauptaspekte des Master-Planes unterschieden. Erstens muß er die Stellung der Zentralstadt innerhalb des wachsenden metropolitanen Gebietes wahren. Dies wird nicht nur für den Unterhalt der Zentralstadt als wichtig erachtet, sondern auch als eine Notwendigkeit im Konkurrenzkampf mit anderen metropolitanen Gebieten. Der zweite Aspekt betrifft die Verbesserung der städtischen Umgebung als eines Platzes zum Leben und zur Abwicklung von Geschäften. Dieses ist wichtig, wenn die Stadt den Forderungen des Bürgers nach einer Umgebung, welche dem Gesundheits-, Erziehungs- und Spannungsniveau der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts angepaßt ist, entsprechen soll.

Die beiden Hauptgesichtspunkte des Planes werden als gegenseitig voneinander abhängig und gegenseitig sich unterstützend betrachtet. Wirtschaftliches Wachstum bringt die notwendigen Geldmittel zur Verbesserung der Lebensumgebung; umgekehrt ziehen gute Wohnquartiere Industrie an. Verkehrsverbesserungen andererseits, welche zum wirtschaftlichen Wachstum notwendig sind, verbessern die Lebensumstände, zum Beispiel durch Verminderung des Verkehrs auf den Lokalstraßen. Ein Hauptmerkmal des Planes besteht darin, daß er für eine Stadt konzipiert ist zu einer Zeit, in welcher das Schwergewicht des Interesses bei den Vorstädten liegt mit ihrer niedrigen Dichte, ihrer parkartig verteilten Industrie und ihren großen Distanzen, welche leicht durch das Automobil und den Vorortzug überbrückt werden können. Demgegenüber postuliert der Plan die Erneuerung des Zentrums durch die Förderung seiner Konkurrenzfähigkeit mit den Vorstädten auf Grund des städtischen Prinzips.



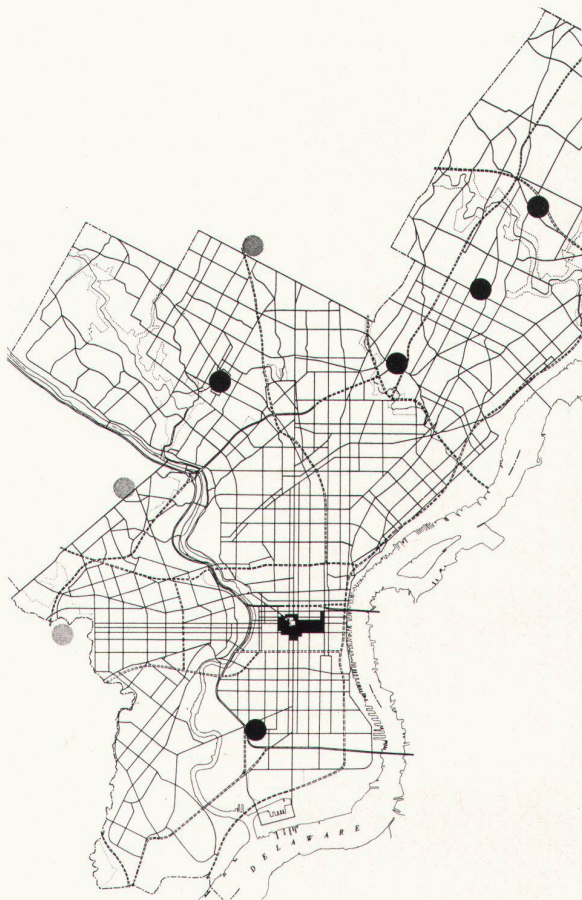
18



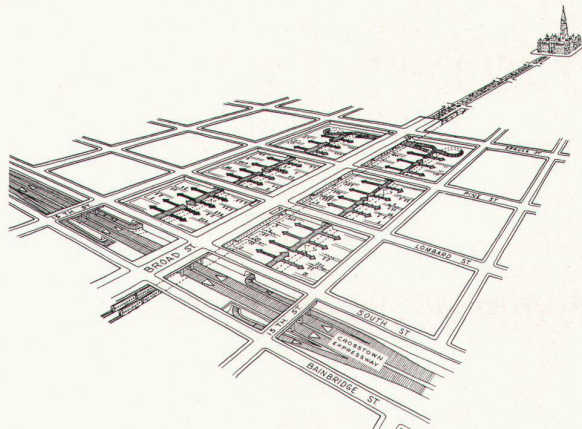
19

18 Gebiete zur industriellen Erneuerung gemäß Masterplan. Schraffiert: Transport und öffentliche Dienste
Zones d'assainissement industriel du Plan général.
Parties en gris: transports et services publics
Areas intended for industrial renewal according to Master plan.
Hatched sections: transport and public services

19 Der Masterplan gibt auch einen Plan der existierenden (voll) und der wünschenswerten (umrandet) Bibliotheken. Dreiecke: Spezialbüchereien
Le Plan général indique également la situation des bibliothèques existantes (parties pleines) et des bibliothèques souhaitables (parties contournées). Triangles: bibliothèques spéciales
The Master plan also contains a plan of the existing and desired libraries



20



21

20
Plan der regionalen Einkaufszentren des Masterplans
Les centres d'achat du Plan général
Regional shopping centers according to Master plan

21
Die Parkgarage am Crosstown Expressway mit 6000 unterirdischen
Parkplätzen
Le garage-parking du Crosstown Expressway, avec 6000 parkings sou-
terrains
Parking garage on Crosstown Expressway with subterranean parking
space for 6000 cars

Es ist ein erstes Ziel, das Stadtzentrum auf sein volles Potential zu entwickeln. Dies bedingt zwei Vorkehrungen: eine wirk-
same und dramatische Verteilung der Funktionen, der Nutzung,
auf dem Niveau höchster Dichte, mit einem Schwergewicht auf
neuem Büroraum, mit wiederbelebten Läden und Großhandels-
anlagen. Auch die besonderen Vorteile der Wohnanlagen nahe
des Zentrums sollen voll entwickelt werden.

Auf das zweite Ziel wurde mit dem Ausbau des Verkehrssys-
tems hingewiesen. Wesentliche regionale Versorgungsan-
lagen liegen im oder am Zentrum: die Verfrachtungsanlagen
des Hafens, die zwei Flugplätze, die zwei Universitäten, die spe-
ziellen Unterhaltungs- und kulturellen Anlagen, welche natur-
gemäß nur ein großes Zentrum tragen kann. Die Gesundheit
dieser zentralen Institutionen hängt wesentlich vom guten
Spielen der Verkehrssysteme ab.

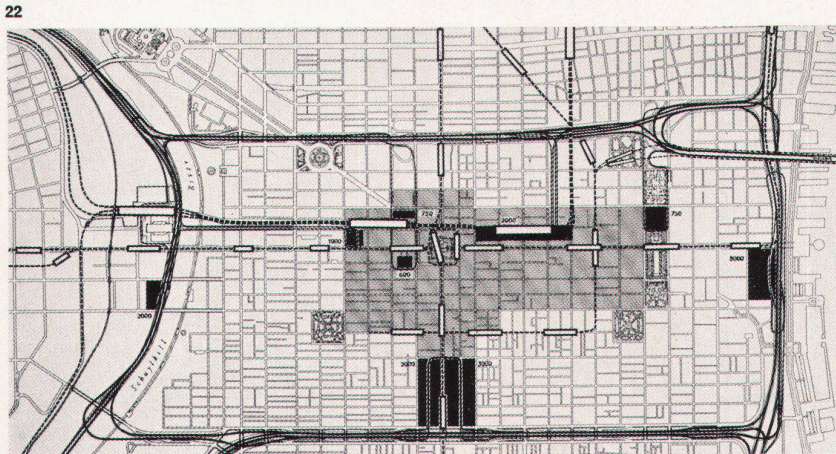
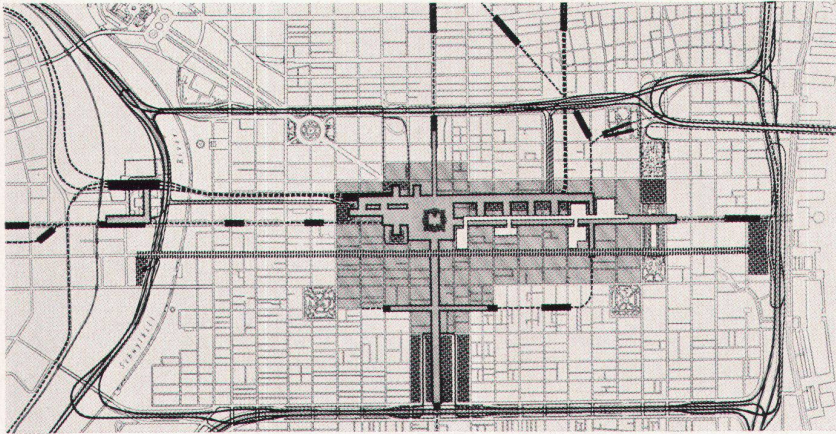
Drittens besteht entgegen verbreiteter Ansicht ein beträcht-
licher Bedarf an Industriefläche im Stadtzentrum. Dies wurde
durch drei Spezialstudien ermittelt. Wenn die Stadt als eine
Wirtschaftsmaschine mit hochentwickeltem Zentrum gedacht
wird, mit Haupttermini für regionalen und interregionalen Gü-
tertransport nahe dem Zentrum und mit einer vielfältigen re-
gionalen Industrie, so ist es natürlich, daß sich der Raumbedarf
für alle möglichen Serviceindustrien über den gesamten städ-
tischen Bereich verteilt.

Das vierte Ziel besteht im Unterstützen oder, wenn nötig, im
Schaffen von regionalen Kernen von Einkaufs- und Büroloka-
litäten, von Gesundheitszentren, Zweigbibliotheken usw. in
«vernünftigem» Abstand vom Zentrum. Es ist aber im Inter-
esse der Stadt, daß diese Einkaufszentren der Gesamtstruktur
hierarchisch zugeordnet werden, damit ihre Vitalität der leben-
digen Gemeinschaft und nicht einer Autostraße zugute kommt.
Ein letztes Ziel der regionalen Wirtschaft ist die Entwicklung
und Unterstützung spezialisierter regionaler Anlagen, welche
nicht aufgeteilt werden können. Sie gehören meist zur Katego-
rie der Institutionen, wie Spitäler, Universitäten und Museen.
Es scheint wichtig, daß diese Anlagen der ganzen Region zu-
gänglich sind.

Wieder auf die beiden Hauptkomponenten des Planes Bezug
nehmend, steht der «Wirtschaftsstadt» die «menschliche
Stadt» gegenüber. Albert Z. Gutenberg definierte den letztlich
Sinn der Stadt folgendermaßen: «... in einer Demokratie ...
ist das einzige zulässige Ziel, das *allen* Menschen *alle* Gele-
genheiten, welche ihnen die Stadt bieten kann, zugänglich ge-
macht und daß gleichzeitig, wenn möglich, gefährliche Seiten
des Stadtlebens eliminiert werden.»

Das erste kulturelle Ziel des Planes bildet die Identifizierung
von Einheiten der urbanen hierarchischen Ordnung durch Bil-
dung von visuellen und funktionellen Einheiten auf drei Stuf-
en: mit «Districts», «Communities» und «Neighbourhoods».
Das wichtige Element ist die Komposition des Zentrums jeder
dieser Einheiten verschiedener Rangordnung. Die Grenzen
werden als weniger wichtig betrachtet. So würde das Zen-
trum einer «Community» zum Beispiel ein mittelgroßes
Shopping Center, eine Zweigbibliothek, eine Satellitenklinik
und Raum für alle möglichen zusätzlichen Einrichtungen ent-
halten.

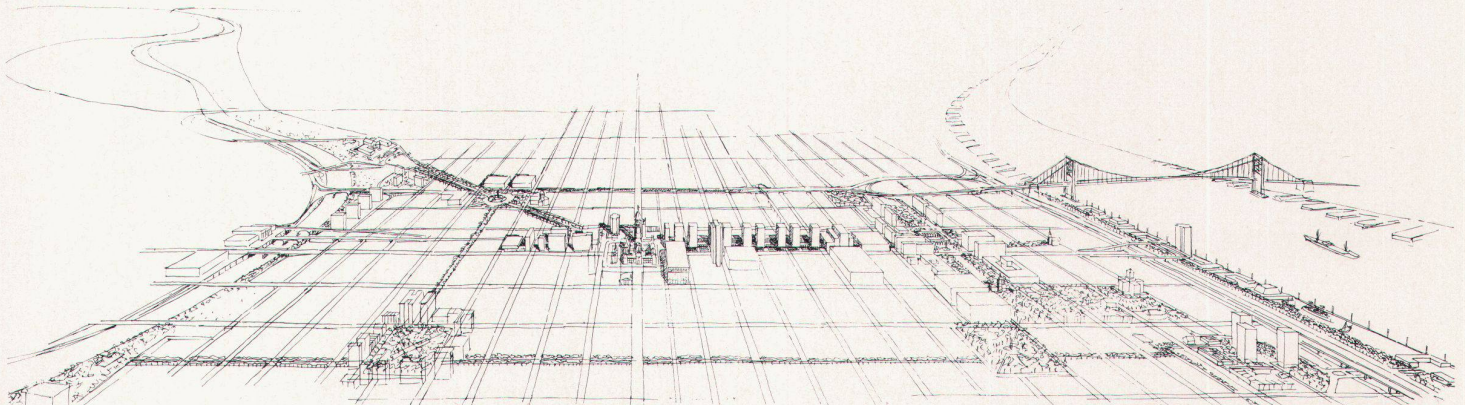
Die Verbesserung der Behausungsqualität bildet ein weiteres
«menschliches» Ziel des Planes. Dessen Ausführung wird die
Entfernung von 158000 Häusern aus einer Gesamtzahl von
600000 erfordern. Von diesen werden 116000 wegen Änderung
des «Land Use», der Zonenbestimmungen, und 42000 wegen
unzulässigen Bauzustandes eliminiert. Eine große Anzahl der
in die erste Gruppe fallenden Einheiten sind ebenfalls in bau-
fälligen Zustand. Weitere 70000 Häuser sind als renovations-
bedürftig registriert. In den Wohngebieten schlägt der Plan
die volle Erneuerung von 14 Quadratkilometern, die teilweise
Erneuerung von 40 Quadratkilometern und die Restauration von
25 Quadratkilometern vor.



22
Plan der Eisenbahn- und Untergrundstationen, der unterirdischen Verbindungen (Punktraster), der Fußgängergebiete (dichter Raster) und der Fußgängerplattformen (weiß)
Plan des stations de chemins de fer et de métro, des communications souterraines (pointillé), des zones de piétons (trame) et des plateformes pour piétons (blanc)
Plan of railway and subway stations, underground communications (dotted screen), pedestrian areas (dense screen) and pedestrian platforms (white)

23
Plan der Expresstraßen, der Zufahrtsrampen, der Untergrundbahnstationen (weiße Rechtecke) und der Parkgaragen (schwarz)
Plan des autostrades, des rampes d'accès, des stations de métro (rectangles blancs) et des garages-parkings (noir)
Plan of speedways, access ramps, subway stations (white rectangles) and parking garages (black)

24
Die Vision
L'avenir
Vision



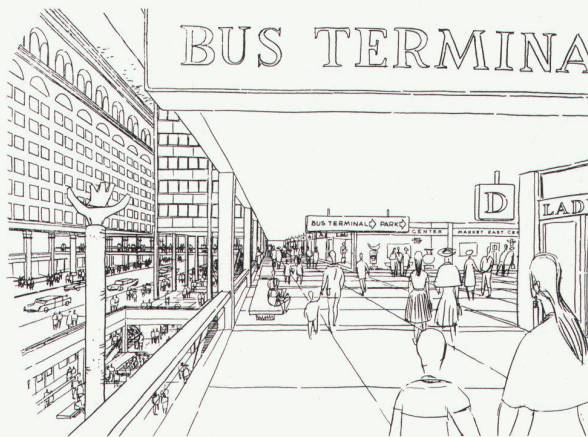
Der *Dichteplan* der Wohngebiete ist einfach. Seine Ausführung wird die Wohneinheitsdichte (Wohneinheit = Einfamilienhaus oder Wohnung) von 29 auf 25 pro Hektare reduzieren. Die Zahl beinhaltet Reduktionen in zentralen Gebieten zugunsten anderer Funktionen; Erhöhung an der Peripherie und entlang von Hauptverkehrslinien niedriger Geschwindigkeit. Dichte und Behausungsart sind direkt voneinander abhängig, wie in Stadtkernen Dichte und Verkehrsart ebenfalls in direkter Beziehung stehen. Philadelphia soll, der Tradition treu bleibend, vorwiegend eine Reihenhausstadt bleiben; aber die Zahl der Reihenhäuser soll reduziert und diejenige der einzelnen Einfamilienhäuser und der mehrgeschossigen Wohnblocks soll erhöht werden. Möglicherweise dürfte die Erhöhung des Anteils an freistehenden Einfamilienhäusern später als ein Fehler erkannt werden.

Ein weiteres Ziel besteht in der bequemen Überwindung der Distanzen zwischen den Bewohnern und den verschiedenen Zentren und den «unaufteilbaren Einheiten», und zwar auf solche Weise, daß die Wohngebiete durch den Verkehr nicht benachteiligt werden. Die einwandfreie Trennung der Verkehrsarten – von Fahr- und Fußgängerverkehr – wird bis zur einzelnen Hausgruppe hinunter angestrebt durch die Anwendung des von Corbusier und Sert ebenfalls vertretenen «Grünfinger-systems», das heißt einer Wohnanlage, bei welcher ähnlich wie bei zwei zahnwärtig ineinandergesteckten Kämmen von der einen Seite die Fahrzeuge, von der andern die Fußgänger die Behausungen erreichen.

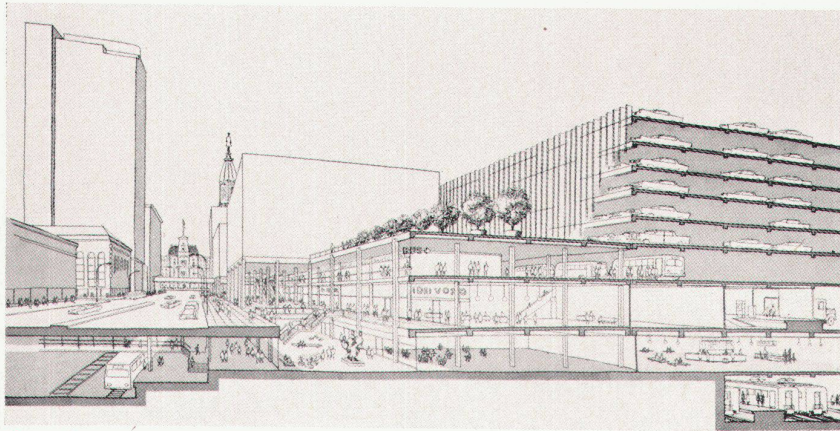
Zu einem verbesserten Schienentransportsystem und zu 150 Kilometern vorgeschlagener Expresstraßen auf Stadtgebiet hinzu sieht der Plan ein arterielles Straßensystem von 800 Kilometern Länge vor, welches für Mitteldistanzen und als Zubringer zu den Expresstraßen dient und als besonders wichtige Aufgabe die Reduktion des Verkehrs auf den lokalen Straßen herbeiführen soll.

Das Prinzip der Annäherung von Spezialplänen für die verschiedenen Komponentensysteme, wie für Erholung, Erziehung, Industrie, Wohnen, Geschäfte, Verkehr usw., ist logisch und kam auch in Philadelphia zur Anwendung. Es ist verhältnismäßig leicht, solche Spezialpläne auszuarbeiten, aber schwieriger gestaltet sich deren reibungsloses Ineinandergreifen. Beim Vorbereiten von Plänen, welche aus getrennt gehaltenen Komponentensystemen bestehen, können diese konstant gehalten werden; in einem ausgewogenen, umfassenden Plan aber variieren alle gleichzeitig.

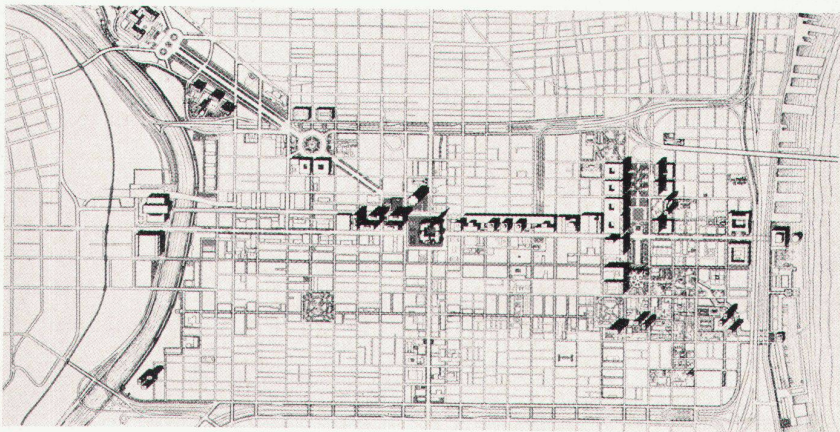
Um die Realisierbarkeit des Planes zu prüfen, wurden an seine Bestandteile die Dollarpreise angeschrieben, und das Resultat wurde zum Kapitalinvestierungsprogramm der Stadt in Beziehung gebracht. Aus dieser Finanzanalyse ergibt sich die zur Ausführung des Planes notwendige Zeit, und gleichzeitig werden Anhalte bezüglich wünschenswerter Beschleunigung oder Verzögerung bestimmter Teile des Planes gewonnen.



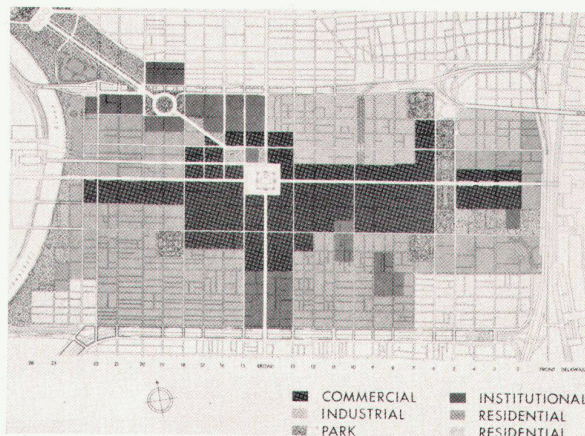
25



26



27



28

Die «Planstadt» und die «Volumenstadt»

Ich glaube, daß die größte Bedeutung der städtebaulichen Vorgänge in Philadelphia im Bestreben nach der Überbrückung des Zwiespaltes zwischen Planung und Architektur besteht. Man kann nicht daran zweifeln, daß es auch wirtschaftliche Gründe gewesen sind, welche die Planer mit dem Endziel einer «schönen» Stadt im Auge bewogen hat, auf die Zwischenstufe einer «funktionierenden» Stadt zu treten. Die Architekten fanden keine Möglichkeit mehr, im degenerierten Organismus ihrer Stadt der beschränkten Ausübung ihres Berufes im Entwurf und in der Ausführung von Gebäuden nachzugehen. Die Basis für die Vision des zukünftigen Philadelphia liegt in der Kenntnis von Ursache und Wirkung der modernen Wirtschaft, der spezifischen soziologischen Umstände des Ortes, des modernen Verkehrs, und in einem stark entwickelten Stolz auf die geistige und physische Vergangenheit der Stadt.

Nehmen wir den Verkehr: unter seinen Begriff gehören alle öffentlichen und privaten Anlagen, welche Bewegung und Abstellen von Verkehrsmitteln und den Umschlag von Gütern besorgen. Obschon diese Einrichtungen grundsätzlich dienenden Charakter haben, drücken sie sich dank ihrem Platz- und Volumenbedarf mehr denn je äußerst wirkungsvoll im dreidimensionalen Bild der Stadt aus. Die Bewegungsströme in einem städtischen Gebilde sind starke Visionserzeuger. Ihre Kraft ist umso stärker, als ihr Konzept untrennbar verbunden ist mit dem Konzept der bedienten Funktionen, wie zum Beispiel der großen Volumen der Geschäftshäuser.

Das regionale Expresstraßensystem bildet den äußeren Rahmen der Zentralstadt; die Schienenwege der regionalen und interstaatlichen Verbindungen bilden den zweiten Teil dieses Rahmens der äußeren Bewegung und setzen die Ecksteine zum Plan, welcher den alten von Penn nicht ignoriert, sondern unter den heutigen, veränderten Umständen lebensfähig erhalten soll.

Die beiden wichtigsten interregionalen Autobahnen laufen als Hauptverkehrsachsen des nordostamerikanischen Städtégürtels nördlich und südlich der Stadt in einem Abstand von etwa 15 Kilometern vom Zentrum vorbei. Die beiden Autobahnen sind durch den Schuylkill Expressway untereinander so verbunden, daß dieser in weitem Bogen eine westliche Tangente am ehemaligen Penn-Plan darstellt. Eine zweite, nördliche Tangente an den alten Stadtplan verbindet die südliche Autobahn über die Benjamin Franklin Bridge mit dem Schuylkill Expressway so, daß der Knotenpunkt westlich des Benjamin Franklin Parkway, aber außerhalb dessen Sichtbereich zu liegen kommt. Eine dritte Tangente wird in Zukunft durch den Delaware-Expressway gebildet, welcher dem Westufer des Flusses folgt. Der Tangentenring wird durch den Crosstown Expressway geschlossen, welcher den Delaware River mit dem Schuylkill-Expressway südlich des alten Planes verbindet.

25
Market Street East; Blick von der Fußgängerplattform auf Market Street und «Sunken Plaza»

Market Street East: Market Street et «Sunken Plaza» vues de la plateforme pour piétons
Market Street East: view from the pedestrian platform onto Market Street and "Sunken Plaza"

26
Schnitt von Market Street East
Market Street East, coupe
Market Street East, cross-section

27
Plan der strukturgebundenen alten und zukünftigen Anlagen des Zentrums
Plan des implantations anciennes et futures du Centre
Plan of the structure-bound former and future installations of the City

28
Flächennutzungsplan des Zentrums
Plan d'aménagement du Centre
Area exploitation plan of City center

Ein System von Ganztages-Parkgaragen mit Fassungsvermögen zwischen 750 und 6000 Wagen bilden einen Bestandteil des Tangentenringes. Dem Prinzip folgend, daß Straßen großer Leistung Parkgelegenheiten großer Leistung zugeordnet werden sollten, belastet der Autoverkehr der Expreßstraßen das feinere Netz des Zentrums nicht, und im weiteren wird kein Verkehr in das Zentrum geleitet, welcher nicht dort seine Bestimmung hat. Aus der Erkenntnis, daß Ladenanlagen mit Warenhäusern und Detailläden nach Parkgelegenheiten mit kurzen Parkierzeiten verlangen, wird entlang der östlichen Market-street eine Parkanlage für 3000 Wagen auf sechs Stockwerken vorgesehen. Bei einer durchschnittlichen Parkdauer von zwei Stunden können somit während acht Stunden an einem Tag 12000 Wagen dort abgestellt werden. Mit der zentralen Parkanlage im bestehenden Schwerpunkt der Einkaufs- und Geschäftstätigkeit an einer der beiden Pennschen Hauptachsen sind nicht nur neue Ladenanlagen, sondern auch erhebliche zusätzliche Büroflächen monolithisch verbunden.

Ein zentraler Autobusterminal befindet sich auf dem Geschoß über den Läden und unter den hochliegenden Parkgeschossen. Die beiden heute noch getrennten und peripher liegenden Bahnhöfe werden unter der Anlage miteinander verbunden, so daß zusammen mit der Market-Street-East-Unterpflasterbahn ein zentraler Schienenterminal auf der Höhe des ersten Geschosses unter dem Straßenniveau entsteht. Dieser ist um so wichtiger, als die Langzeit-Parkgaragen der Peripherie (mit ihren billigeren Parktarifen) durch die Unterpflasterbahn mit der zentralen Anlage verbunden sind.

Zusätzlich zu den Unterpflasterverbindungen durch die Schienenwege sind die großen Parkgelegenheiten der Peripherie durch unterirdische Gänge mit dem Zentrum auch für den Fußgänger verbunden. Straßen- und Schienenverkehr bilden somit im Stadtzentrum eine untrennbare Einheit. Sie ergänzen sich gegenseitig, ein Minimum an Platz beanspruchend und ein Maximum an Dichte und Leistungsfähigkeit garantierend.

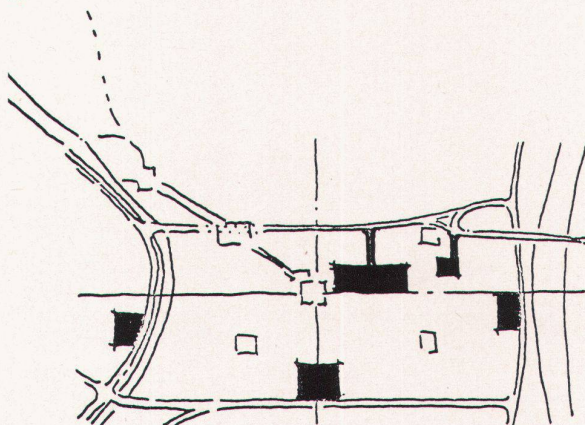
In Market Street East verbinden in Zukunft Plattformen und Brücken die bestehenden fünf Warenhäuser mit den verschiedenen Terminals und der Parkgarage auf der Höhe des ersten Geschosses über dem heutigen Straßenniveau, zusätzlich zu den Untergrundverbindungen. «Sunken Plazas» – versenkte Gärten – werden hier ausgiebig zur vertikalen räumlichen Verbindung der verschiedenen Ebenen und zur Belichtung der Untergrundgeschosse verwendet.

Grundsätzlich werden alle bestehenden Straßen der Stadt dem Automobilverkehr offengelassen. Nur entlang Chestnut Street wird ein Oberflächen-Schienenbus diesen zugunsten einer reinen Fußgänger-Ladenstraße verdrängen und die peripheren Parkgaragen zu beiden Enden, wo der Bus die tangentialen Expreßstraßen berührt, über das Laden- und Geschäftszentrum untereinander verbinden.

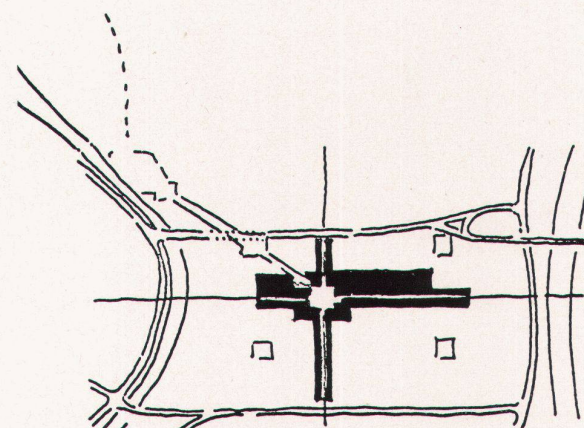
Bekanntlich dehnen sich dichte und folglich aktive Geschäfts-



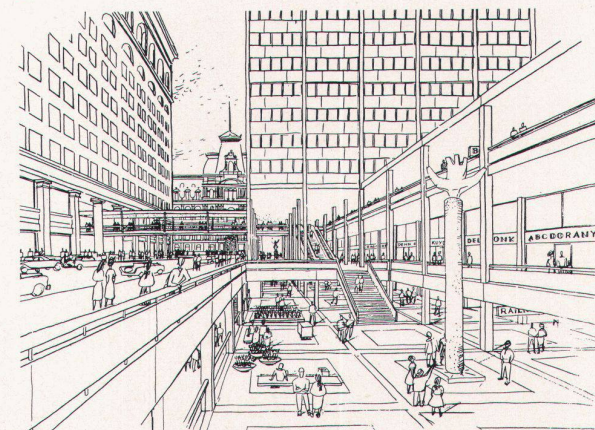
29



30



31



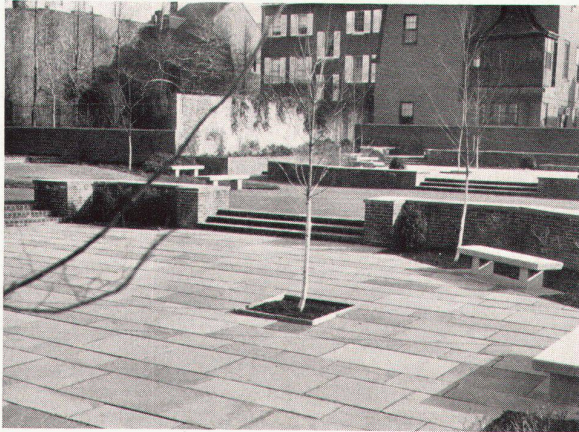
32

29
Market Street heute
Market Street, état actuel
Market Street today

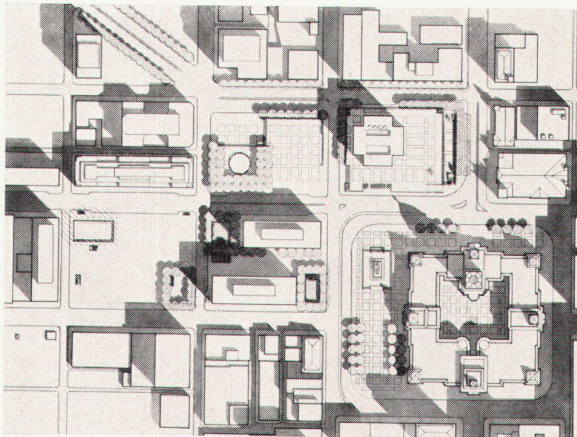
30
Zentrumserschließung für Autofahrer
Accessibilité du Centre à la circulation automobile
The center is made accessible to motor-car traffic

31
Zentrumserschließung für Bahnbenützer
Accessibilité du Centre aux usagers des voies ferrées
The center is made accessible to train passengers

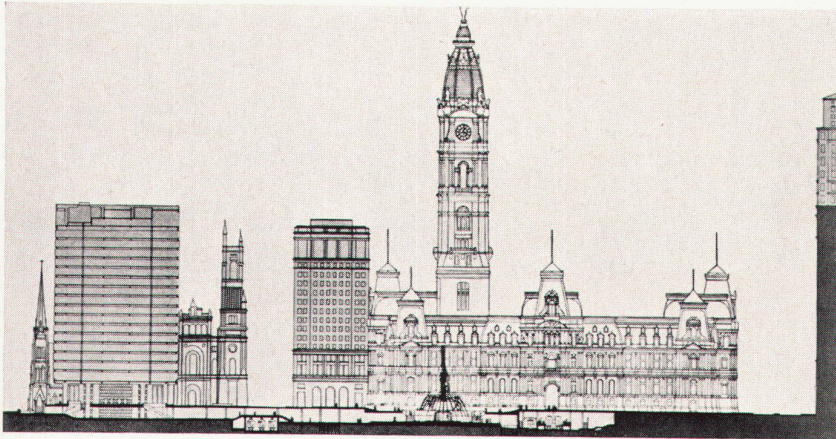
32
Verbindung eines bestehenden Großwarenhauses mit der Market-Street-East-Anlage durch eine Fußgängerbrücke
Un grand magasin déjà existant est relié à Market Street par un pont pour piétons
An existing large department store is linked to the Market Street park installation by means of a pedestrian bridge



33



34



35

33
Platzartige Erweiterung eines ausgeführten Grünweges nahe Society Hill
Un chemin de verdure transformé en square près de Society Hill
Square-like enlargement of an executed greenbelt lane near Society Hill

34
Plan von Center Square mit City Hall, Penn Center und dem im Bau befindlichen Municipal Building von Vincent Kling
Plan de Center Square avec City Hall, Centre Penn et Bâtiment Municipal de Vincent Kling, actuellement en construction
Plan of Center Square with City Hall, Penn Center and the Municipal Building by Vincent Kling, under construction

35
Schnittplan durch das Municipal Building von Vincent Kling
Plan-coupe du Municipal Building de Vincent Kling
Cross-sectional plan of Municipal Building by Vincent Kling

zentren nur über eine gewisse begrenzte Fläche aus. Es scheint dies vor allem mit maximalen Fußgängerdistancen zusammenzuhängen. Wo der Raumbedarf für ein Zentrum innerhalb von Fußgängerdistanz zu groß wird, bilden sich meist zwei oder mehr Zentren, oft mit verschiedenen Charakteristiken.

Das eigentliche Geschäftszentrum, der Kern oder «Core», dehnt sich in Philadelphia über eine Länge von etwa 1,5 Kilometern aus, bei einer ungefähren Breitenentwicklung von 700 Metern, mit einem leicht asymmetrischen Schwerpunkt in der City Hall, von welcher der Benjamin Franklin Parkway die Grébersche Sichtverbindung mit dem Grün des Fairmount Park herstellt.

Ungefähr halbwegs zwischen City Hall und dem Delaware River steht die Independence Hall, die Wiege der Vereinigten Staaten, wo die Unabhängigkeitserklärung unterzeichnet wurde. Seit 1944 Architekt Larson den Vorschlag gemacht hatte, die Independence Hall aus den wenig würdigen Häusern der Umgebung herauszuschälen und eine parkartige Umgebung zu schaffen, welche auch die übrigen wertvollen Häuser der Gegend besser zur Geltung bringen würde, ist der östliche Teil des Penn-Planes zu einem weiteren Schauplatz interessanter planerischer Unternehmungen geworden, welche diejenige des Geschäftszentrums ergänzt.

Edmund Bacon hatte anlässlich der Ausstellung «Better Philadelphia» vorgeschlagen, durch die Gebiete, welche an die Society Hill Slums angrenzen, und durch die neu zu erbauenden Quartiere ein Grünwegsystem zu brechen oder neu anzulegen, welches, dem Pennschen Straßensystem überlagert, längere Ausblicke auf Kirchtürme und andere «Landmarken» öffnen sollte, um den Fußgänger von der Straße fort auf angenehme und seiner Bewegungsweise angemessene Wege bringen sollte. Während also die Trennung des Fußgänger- und des Fahrverkehrs im Geschäftszentrum durch vertikales Auseinanderhalten erreicht wird, hofft man, das gleiche Ziel in Wohngebieten der Altstadt horizontal zu erreichen.

Ein besonderes Problem stellt der angestrebte erneute Kontakt der Stadt und besonders der neu erbauten Society-Hill-Quartiere über die Barriere des Delaware-River-Expressway zum Delaware dar. Der Verkehrsanfall machte diese Osttangente bedauerlicherweise zu einer Notwendigkeit. Glücklicherweise senkt sich das Terrain beim Society Hill an einer Stelle talförmig gegen den Fluß ab, so daß Bacons Grünwege, zu einem breiten Band werdend, den Expressway unterfahren können.

Das erste Zeichen dafür, daß ein guter städtebaulicher Rahmen einen fruchtbaren Boden für das Gedeihen guter Architektur bilden kann, scheint das vor der Ausführung stehende und mit dem ersten Preis für Architektur im Progressive Architecture Annual Design Award vom Januar 1962 ausgezeichnete Municipal Building von Vincent Kling zu sein. Neben der City Hall am Benjamin Franklin Parkway stehend, wird es diese Seite des Central Square zusammen mit den bestehenden Gebäuden des Square und von Penn Center räumlich bestimmen; es integriert die unterirdischen Fußgängerverbindungen und macht sie durch das doppelhohe Untergeschoß räumlich wirksam, das Prinzip von Market Street East und von Penn Center in Verbindung mit «Sunken Plazas» bekräftigend.

Photos und Pläne: 1, 3, 5 Philadelphia Free Library; 2, 10, 11, 15–28, 32 Philadelphia City Planning Commission; 34, 35 Architekt Vincent Kling, Philadelphia; 6–8, 12–14, 29, 33 Ueli Roth, New York