

# Broadacre City und die Zwischenstadt



**Neueinordnung des amerikanischen Entwurfsmodells im Rahmen der aktuellen Debatte zur Qualifizierung der Zwischenstadt**

Von der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Universität Duisburg-Essen zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktor Ingenieur (Dr.-Ing.) genehmigte Dissertation

Vorgelegt von Stefanie Bremer, Essen

Referent: Prof. Prof. Dr. -Ing. Renuis Widmann  
Korreferent: Prof. J. Alexander Schmidt  
Korreferent: Prof. Frank R. Werner

Tag der mündlichen Prüfung: 19.12.2008



**Broadacre City und die Zwischenstadt.** Neueinordnung des amerikanischen Entwurfsmodells im Rahmen der aktuellen Debatte zur Qualifizierung der Zwischenstadt

Von der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Universität Duisburg-Essen zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktor Ingenieur (Dr.-Ing.) genehmigte Dissertation

Vorgelegt von Stefanie Bremer, Essen

Referent: Prof. Dr. -Ing. Renatus Widmann

Korreferent: Prof. J. Alexander Schmidt

Korreferent: Prof. Frank R. Werner, BU Wuppertal

Tag der mündlichen Prüfung: 19.12.2008

# Vorwort

Das Ideal?

Ideal ist vielleicht ein Haus im Grünen ... in freier Natur ... oder gar direkt am Meer ... oder umgekehrt: eine Loft-Wohnung mit großer Dachterrasse und Ausblick auf die Skyline einer pulsierenden Metropole.

Doch die Wirklichkeit sieht für sehr viele Menschen anders aus. Fast Zweidrittel der Deutschen leben irgendwo dazwischen, zwischen den beiden Idealen. Am Rand. Im Vorort. In der Zwischenstadt, also in Räumen, die weder wirklich ländlich noch wirklich städtisch sind.

Die Zwischenstadt ist ein alltäglicher Raum, womöglich sogar nur ein Kompromiss. Jedenfalls kein Ideal, vielleicht nicht mal für die Menschen, die dort leben.

Trotzdem ist sie allgegenwärtig. Sie ist Fakt. Eine physische Tatsache, mit der vor allem die neue Planergeneration lernen muss, umzugehen. Sie muss eine nicht nur bewertende, sondern auch handelnde Position zu diesem Raum einnehmen.

Wie also kann man in diesem Raum als Planer handeln? Wie kann man diesen Raum gestalten und in Zukunft verbessern? Wie kann man vorhandene Zwischenstädte nachträglich qualifizieren?

Bisher gibt es in der im deutschsprachigen Raum geführten Debatte zu diesen Fragen noch keine verbindlichen Antworten. Die immer noch kontroverse Debatte um die Zwischenstadt ist häufig in grundsätzlichen Diskursen um Haltungen und Positionen verhaftet. Zudem wird häufig ohne historisches Fundament diskutiert: Man spricht über den heutigen Raum, betrachtet seine heutige

Situation und sucht Lösungen aus dem Hier und Jetzt.

Doch wer nur in die Gegenwart schaut, nimmt sich die Möglichkeit, aus der Vergangenheit zu lernen. Der gute Städtebau braucht den Blick zurück.

Dafür ist eine kritische Haltung notwendig, damit der Blick zurück nicht verklärt oder in die Irre führt. Dann aber ist der Rückblick eine der stärksten Entwurfsmethoden im Städtebau, denn er bietet einen fast unschätzbaren Wert: Erfahrungen.

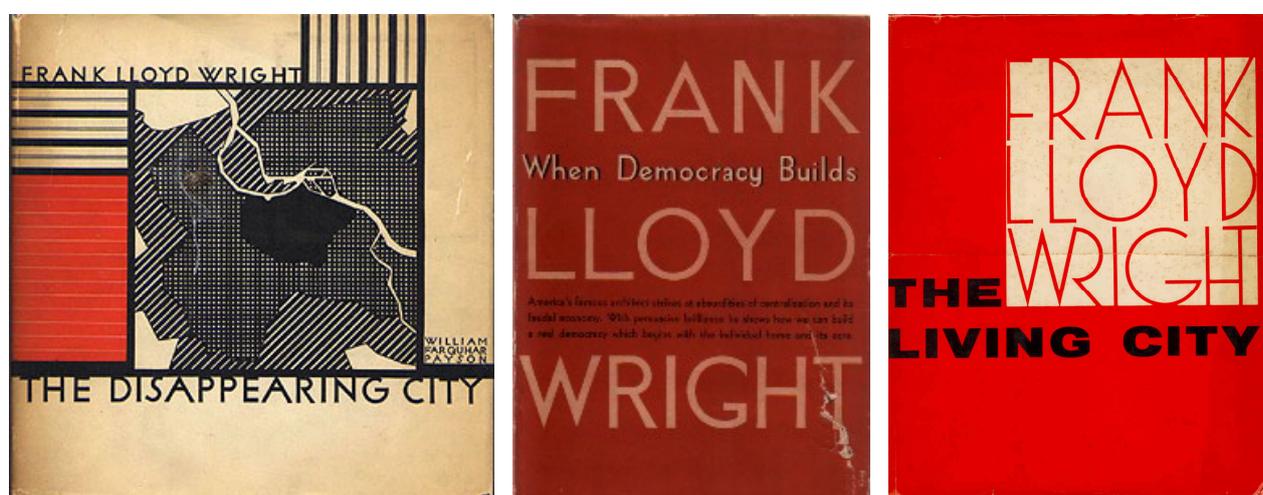
In der Moderne sind eine Vielzahl von Arbeiten entstanden, die sich bereits mit der Gestaltung suburbaner Räume beschäftigt haben: Le Corbusier, Howard, Wright, Hilbersheimer, Neutra oder Reichow. Diese Klassiker des Städtebaus sind ein reichhaltiger Grundstock, der für die heutige Debatte genutzt werden kann, um frühere Ideen wiederzuentdecken, neue besser einordnen und vor allem Erfahrungen nutzen zu können.

Warum Wright?

Ich habe mit der Neuauswertung von Wright angefangen, halte aber Le Corbusier, Neutra, Reichow, Hilbersheimer und weitere Klassiker für ebenso wertvoll.

Warum also Wright?

Weil er schwierig ist. Weil er polarisiert. Weil sich so viele in ihrem Urteil über Wright anscheinend so sicher sind. Weil Wright phantastische Gebäude gebaut hat. Weil er viel gebaut hat. Weil er mehr als einmal in seinem Leben gescheitert ist. Weil er immer noch Neugier weckt.



Im ersten Buch beschrieb Wright die Idee der Broadacre City.

Dem zweiten, 1945 veröffentlichten Buch fügte Wright einen Plan für seinen Stadtentwurf bei.

Kurz vor seinem Tod überarbeitete er die Idee noch einmal.

**Abb.1 [Drei Bücher zu einer Idee]** In diesen drei Büchern beschrieb Frank Lloyd Wright seine Idee der Broadacre City.

In dieser Arbeit wird nachgewiesen, dass die alte Idee der Broadacre City heute mit dazu beitragen kann, die aktuelle Debatte zur Qualifizierung der Zwischenstadt zu schärfen.

*Bildquelle: Internet*

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
<b>0. Einleitung</b>	
0.1. Ausgangslage + Problem	10
0.2. Thesen der Arbeit	12
0.3. Ziele der Arbeit	13
0.4. Untersuchungsmethoden	14
0.5. Arbeitsschritte/Aufbau der Arbeit	16
<b>1. Stand der Forschung: Darstellung und Eingrenzung der Zwischenstadt-Debatte</b>	
1.1. Das Phänomen Zwischenstadt	20
1.2. Akteure der Zwischenstadt-Debatte	21
1.3. Arbeitsweisen der Akteure	24
1.4. Kernaussagen der Debatte	30
1.5. Kernfragen der Debatte	31
<b>2. Beschreibung Broadacre City</b>	
2.1. Entstehungsgeschichte	36
2.2. Textanalyse	
2.2.1. Materialien und Methoden	39
2.2.2. Ermittlung der Kernthemen	41
2.2.3. Darstellung und Interpretation der Kernthemen	42
2.2.4. Zusammenfassung: Kernaussagen der Texte	70
2.3. Modellanalyse	
2.3.1. Materialien und Methoden	73
2.3.2. Auswertung der Skizze	74
2.3.3. Beschreibung der Modellbestandteile	76
2.3.4. Auswertung der Bestandteile	84
2.3.5. Zusammenfassung: Kernaussagen des Modells	99
2.4. Projektanalyse	
2.4.1. Materialien und Methoden	102
2.4.2. Projekte für die [Autostadt]	104
2.4.3. Projekte für die [Rasterstadt]	109
2.4.4. Projekte für die [Parkstadt]	117
2.4.5. Projekte für die [Landstadt]	122
2.4.6. Projekte für die [Schnitt- und Knotenstellen]	123
2.4.7. Zusammenfassung: Kernaussagen der Projekte	126

2.5. Zusammenfassung: Kernaussagen der Broadacre City	127
<b>3. Bewertung und Evaluation</b>	
3.1. Materialien und Methoden der Bewertung	132
3.2. Amerikanische Bewertung	133
3.3. Bewertung im deutschsprachigen Raum	138
3.4. Evaluation	142
3.5. <i>Zusammenfassung: Bewertung und Evaluation</i>	146
<b>4. Vergleich Broadacre City und die Zwischenstadt</b>	
4.1. Methoden für einen Vergleich	152
4.2. Textvergleich	
4.2.1. Ausgangslage	156
4.2.2. Rahmenbedingungen	157
4.2.3. Ziele und Qualitätskriterien	158
4.2.4. Umsetzung	163
4.2.5. Zusammenfassung: Textanalyse	166
4.3. Modell- und Projektvergleich	
4.3.1. Erstellung eines hypothetischen Modells der Zwischenstadt	168
4.3.2. Vergleich der Modelle	179
4.4. <i>Zusammenfassung: Vergleich</i>	182
<b>5. Rückschlüsse, Fazit</b>	
5.1. Empfehlungen für die weitere Forschung	189
5.2. Anregungen für die gestaltende Praxis	191
5.3. <i>Schlussbemerkungen, Ausblick</i>	194
<b>Anhang</b>	
Verwendete Literatur, Glossar	

# Kapitel 0.

# Einleitung

# o. Einleitung

## 0.1. Ausgangslage + Problem

In den letzten 20 Jahren findet in der Städtebau- und Stadtplanungsdebatte eine stärker werdende Diskussion um den Siedlungsraum statt, der im Zuge der Suburbanisierung<sup>1</sup> entstanden ist.

Für diesen Raum gibt es noch keinen verbindlichen Namen. Stadtplaner und Stadtgestalter sprechen von <sprawl>, <Zersiedlung>, <Zwischenstadt>, <Suburbia> oder <Stadtlandschaft>. Die Geographin Elisabeth Lichtenberger nennt diesen „neuen Raum“ <Stadt-Land Kontinuum>, und drückt damit aus, dass hier Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Räumen nivelliert werden (Lichtenberger | 1998: 39).

Die verschiedenen Begriffe für diesen „Raum ohne Namen“ machen die unterschiedlichen Haltungen der Disziplinen deutlich: Während in der Raumforschung und Geographie eher wertneutral versucht wird, Gesetzmäßigkeiten und Charakteristiken der Entwicklung zu beschreiben, findet in der Architektur und Stadtplanungsdebatte eine wertende Auseinandersetzung statt: Der suburbane Raum gilt aufgrund seiner geringen Siedlungsdichten und der starken Ausrichtung auf den MIV-Verkehr als nicht nachhaltig. Auch aus stadtgestalterischen Gründen wird der Raum von vielen Architekten, Stadtplanern und Städtebauern kritisiert. Er gilt als monoton, qualitätslos, minderwertig und chaotisch. Barbara Zibell beispielsweise bezeichnet ihn als Siedlungsraum, der sich mit „ungeordneten und frak-

*talen Siedlungsinseln und –fetzen im Umland der städtischen Kerne ausgebreitet hat und ein mikroskopisches Chaos [...] darstellt“* (Zibell → BBR | 2004: 50)

Mit der negativen Bewertung wird meist auch eine planerische und vor allem gestalterische Aufgabe verbunden: Der Raum, der im Zuge der Suburbanisierung entstanden ist, gilt vielen als weniger wertvoll und ästhetisch wenig ansprechend. Daher sehen viele Planer und Architekten hier die Aufgabe, den Raum gestalterisch aufzuwerten oder die weiterhin formlose Entwicklung einzudämmen.

### Von der „Moderne“ bis zur „Zweiten Moderne“

Zu Fragen der Gestaltung von suburban geprägten Räumen (Stadtlandschaften, Zwischenstädte) lässt sich im Städtebau der letzten rund 90 Jahre keine stringente Haltung erkennen. Im Gegenteil, Fragen dazu wurden in der Moderne und in der Postmoderne unterschiedlich diskutiert:

#### Moderne: Suburbia als Verheißung

Die Vorstellung, eine weniger dichte Siedlung zu entwerfen, welche die fast a priori verinnerlichte Dichometrie zwischen Stadt und Land auflöst, war zu Beginn des 20. Jahrhunderts verlockend revolutionär. Viele bedeutende Stadtbaumodelle der Moderne suchten nach einer „Symbiose zwischen Stadt und Land“ (Durth | 2007: 145). Für sie war die Schaffung einer <Stadtlandschaft> ein zentrales

<sup>1</sup> Schlüsselbegriffe des Städtebaus und der Stadttheorie werden in dieser Arbeit in einem Glossar im Anhang definiert, um die Bedeutung der Begriffe auf diese Arbeit bezogen besser eingrenzen zu können.

Planungs- und Gestaltungsziel<sup>2</sup>. Sowohl in den USA als auch in Europa werden in dieser Zeit vorherrschend Konzepte zur Schaffung und Gestaltung von Stadtlandschaften diskutiert (Rabeler | 1989). Ziel war es, bebauten Raum und Freiraum auf Siedlungsebene miteinander zu verzahnen und diesen neugeschaffenen Raum dann an die Anforderungen einer modernen Gesellschaft anzupassen. Wichtige planerische Elemente dieser Zeit waren die Funktionstrennung und die Ausrichtung des Siedlungsraums auf den motorisierten Individualverkehr (→ SenBauWohnen | 1984).

### Postmoderne: Rückbesinnung auf die Stadt

Mit der europäischen Postmoderne begann ein radikaler Paradigmenwechsel. Anstatt Suburbanisierung- oder Counterurbanisierung zu begleiten oder gar zu fördern, stellte man sich nun gegen diese Tendenzen und versuchte, deren negativen Folgen abzufangen (→ Bose | 1997). Das auf den MIV ausgerichtete Siedlungswachstum am Rand der Städte und das unvermittelte Nebeneinander von Siedlungs- und Freiraum wurde nun als *sprawl*, oder „Siedlungsbrei“ negativ bewertet. Mit dem Leitbild der europäischen Stadt besann man sich in den 80er Jahren auf die Qualitäten gewachsener Strukturen und entdeckte klassische, d.h. auf die Stadt ausgerichtete Gestaltungskonzepte und –elemente wieder (→ Häußermann/Siebel | 1987). In den USA wurde unter dem Schlagwort *new urbanism* oder *smart growth* ein Gegenbild zum *sprawl*<sup>3</sup> geschaffen (→ Bodenschatz, Kegler | 2000: 42-59).

<sup>2</sup> Bruno Taut etwa postulierte 1920 die Auflösung der Städte und entwarf eine Siedlungsform als Symbiose zwischen Mensch und Natur, Stadt und Landschaft (Taut | 1920). Hans Bernhard Reichow sprach von der „organischen Stadtlandschaft“ (Reichow | 1948).

<sup>3</sup> Laut Ewing werden in der US-Debatte 17 verschiedene Definitionen von „Sprawl“ unterschieden (Ewing | 1997).

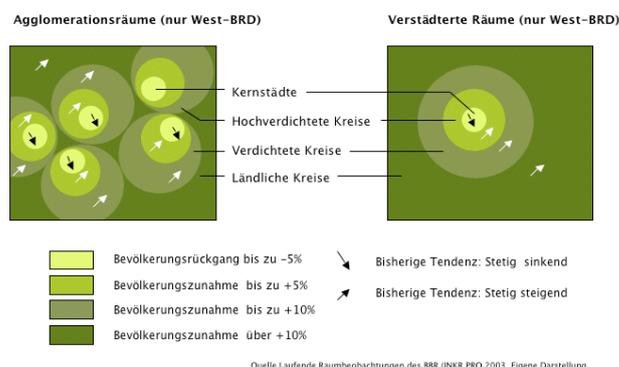


Abb. 2 [Entwicklungstendenzen Stadt – Zwischenstadt] Langjährige Raumberechnungen des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung zeigen, dass Bautätigkeiten in Kernstädten abnehmen, in Zwischenstädten aber stetig steigen.  
Grundlage: BBR /2002. Eigene Darstellung

### Zweite Moderne: Neue Fragen, Umdenken

Anfang der 1990er Jahre belebte der amerikanische Architekt Peter Rowe mit seinem Buch zur *middle landscape* die Debatte (Rowe | 1991). In Deutschland leitete Thomas Sieverts eine Diskussion um die Zwischenstadt ein (Sieverts | 1995). Beide Autoren appellierten daran, dass man allein aus der Perspektive der Stadt die Probleme der suburbanen Siedlungsstruktur nicht lösen könne, sondern dass eine konstruktive Auseinandersetzung mit der *middle landscape* bzw. *Zwischenstadt* notwendig sei. Aus ihrer Sicht müssten neue stadtplanerische und städtebauliche Strategien entwickelt werden, die eine nachträgliche Qualifizierung dieser Räume ermöglichten. Allein die quantitative Bedeutung des suburbanen Raums begründete aus ihrer Sicht eine verstärkte und – so ihre Kritik – konstruktivere Art der Auseinandersetzung. Im Rahmen der Debatte um die Zwischenstadt beschreiben beide Autoren auch Qualitäten des suburbanen Raums und stellen damit die vorab negative Bewertung („*ungewolltes Chaos*“) in Frage.

## Heute: Der Umgang mit konträren Positionen

Damit können für die heutige Debatte vier strategische Ansatzpunkte unterschieden werden:

Weitestgehende Vermeidung suburban geprägter Siedlungsräume durch restriktive Planung\_ Hier entfällt die Aufgabe, den suburbanen Siedlungsraum städtebaulich zu gestalten

Aufwertung durch nachträgliche Verdichtung\_ Gestaltung versucht, durch Verdichtung für urbane Qualitäten zu sorgen. Aus dem suburbanen Raum wird - soweit möglich - ein urbaner Raum gemacht

Respektvolle Qualifizierung\_ Der suburbanen Raum wird in seiner Wesensart als locker bebauter und heterogener Raum akzeptiert. Man qualifiziert den Raum nun nachträglich, ohne aber dabei seine grundsätzliche Wesensart in Frage zu stellen. Auch will man dazu beitragen, dass der Raum mehr als bisher akzeptiert und geschätzt wird

Pragmatische Qualifizierung\_ Man geht davon aus, dass Bestandsgebiete nur im eingeschränkten Maß veränderbar sind und beschränkt sich daher auf schnell und einfach umsetzbare Qualifizierungsmaßnahmen

Während hinsichtlich der ersten beiden Punkte weitestgehend Konsens innerhalb der Stadtplanungs- und Städtebaudebatte besteht, wird die Frage nach einer nachträglichen Qualifizierung suburbaner Räume kontrovers geführt. Einige Forscher und Praktiker stellen die dritte und vierte Strategie grundsätzlich in Frage, weil sie befürchten, dadurch den aus ihrer Sicht ungewünschten (weil nicht nachhaltigen) Raum nachträglich zu legitimieren.

Aber auch unter den Gestaltern und Forschern, die eine nachträgliche Qualifizierung versuchen, ist bisher keine abschließende Antwort darauf gefunden worden, wie die Qualifizierung bewerkstelligt werden kann. Während einige konkrete Hinweise und „Rezepte“ zur Gestaltung (Stimmann → Durth | 2006: 147) fordern oder versuchen, diese zu erarbeiten, weisen andere darauf hin, dass man diesen ästhetisch regellos gebauten Raum nicht mit Gestaltungsregeln („Rezepten“) qualifizieren kann, ohne dessen Charakter der Offenheit zu zerstören.

## 0.2. Thesen der Arbeit

Die Kernthese dieser Arbeit lautet:

Durch eine Neuauswertung von Stadtmodellen oder Stadtvisionen der Moderne, die sich die Schaffung von Stadtlandschaften zum Ziel genommen hatten, können Ansätze für eine nachträgliche Gestaltung und Qualifizierung des suburbanen Raums ermittelt werden.<sup>4</sup> Eine Neuauswertung bietet die Möglichkeit, Erfahrungen der Moderne für die heutige Zwischenstadt-Debatte<sup>5</sup> zu nutzen.

Aus dieser Kernthese lassen sich weitere Thesen ableiten:

- > These: Grundsätzlich kann jedes Modell der Moderne, das sich mit der Schaffung von Stadtlandschaften beschäftigte, für eine Neuauswertung im Rahmen der Zwischenstadt-Debatte genutzt werden.
- > These: Kein Modell der Moderne kann direkt übertragen werden. Es kann nur aus dem Kontext seiner Zeit in die heutige Debatte wiedereingeführt werden.

---

<sup>4</sup> Neben dem Rückgriff auf historische Modelle sind noch andere Ansätze denkbar, um zu ermitteln, wie man suburbane Räume qualifizieren kann. Verschiedene Ansätze werden im Kapitel 1.3. näher dargestellt.

<sup>5</sup> Der Begriff wird im Kapitel 1.2. näher erläutert.

- > These: Kein Modell der Moderne kann ohne Reflexion (Kritik) übernommen werden. Es ist stets notwendig, das alte Modell zu evaluieren, um zu vermeiden, dass Fehler der Vergangenheit wiederholt werden. Nur dann kann ein altes Modell auch tatsächlich als Erfahrungsfundus dienen.
- > These: Um ein altes Modell wieder einführen zu können, muss es mit heutigen Ansätzen verglichen werden.

Der Städtebau der Moderne ist von drei bedeutenden Stadtvisionen geprägt: Le Corbusier (*Ville Radieuse*), Ebenezer Howard (*Garden-city*) und Frank Lloyd Wright (*Broadacre City*) sind die drei zentralen Pole einer nun fast 90 Jahre alten Debatte,<sup>6</sup> wobei jede Person stellvertretend für eine bestimmte Richtung steht:

- > Le Corbusier hat mit seinem Stadtmodell die europäische Moderne (Charta von Athen) stark beeinflusst. Seine Idee war von visionären Großstrukturen und zentralistisch hierarchischen Gedanken geprägt.
- > Der Engländer Ebenezer Howard entwickelte mit seiner Gartenstadt die Vision einer städtisch-agrarischen Gemeinschaft an der Schnittstelle zwischen Stadt und Land.
- > Frank Lloyd Wrights *Broadacre City* war ein Modell für eine auf den Einzelnen ausgerichtete dezentrale Stadtlandschaft<sup>7</sup> (→ Fishman | 1977).

*Broadacres* bietet sich für eine Auswertung an, weil es in der Planungstheorie oft als das wirk-

<sup>6</sup> Weitere Modelle sind: Die „Raumstadt“ (1921) von Walter Schwagenscheidt, die „Rush City“ (1928) von Richard Neutra (Wright-Schüler), die „Hochhausstadt“ (1924) von Ludwig Hilbersheimer, der Wiederaufbauplan für Berlin von Hans Scharoun (1945), die „gegliederte aufgelockerte Stadt“ (1957) von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann.

<sup>7</sup> Viertes großes Modell der Moderne ist das Buch von Jane Jacobs *„Life and Death of the great american city“*. Jacobs entwarf aber kein Bild für eine Stadtlandschaft, sondern leitete die Renaissance der Stadt ein (→ Fishman | 1977).

lichkeitsnahe Modell beschrieben wird. Viele Forscher erstaunt, wie sehr Wright mit seinem Modell aus den 1920er Jahren Grundzüge einer Siedlungstätigkeit beschrieben hatte, die dann tatsächlich stattgefunden hat (→ Kapitel 3. – 3.2.). Auch Sieverts verweist auf das *Broadacre* Modell und merkt an, dass dieses Modell für die nun anstehende Aufgabe der Qualifizierung der Zwischenstadt besonders gut genutzt werden kann (Sieverts | 1997: 112). Wrights Modell legt den Schwerpunkt der Betrachtung auf den Einzelnen und seine Bedürfnisse. Durch die Auswahl von Wright wird also eine gewisse Vorprägung vorgegeben. Aspekte der Gesellschaft/Hierarchie und Gemeinschaft würden in den Modellen von Le Corbusier und Howard stärker abgebildet werden. Wright allein reicht also nicht, denn aus seinem Modell können Fragen zur Gestaltung von Räumen für die Gemeinschaft/Gesellschaft nur im geringen Maße abgeleitet werden.

### 0.3. Ziele der Arbeit

Über Frank Lloyd Wright und seine *Broadacre City* ist viel publiziert worden. Zur Person und seinem Werk stehen über 10.000 Publikationen zur Verfügung<sup>8</sup>. Doch trotz dieser mehr als umfangreichen Literatur ist Wrights *Broadacre City* als Beitrag im Rahmen einer Debatte um die Gestaltung der Stadtlandschaften bisher nicht systematisch erfasst worden. Noch steht es aus, den fast unübersichtlichen Fundus an Material zur *Broadacre City* daraufhin zu bewerten und zu prüfen, in wie weit Wright Antworten für heutige Siedlungsprobleme und –chancen gefunden hatte.

<sup>8</sup> David De Long wies in seinem Buch *„Die lebendige Stadt“* auf eine unvollendet gebliebene Arbeit von C. Donald Cook hin, der eine zehntausend Titel umfassende Liste von Arbeiten zu Frank Lloyd Wright erstellt hat. Diese Liste findet sich heute im Archiv der *C. Donald Cook Frank Lloyd Wright Collection* des *Canadian Centre for Architecture in Montreal* (De Long | 1998: 15).

Kernziel dieser Arbeit ist es, zu überprüfen, ob und welche Anregungen von Wright wiederentdeckt werden können. Dadurch wird auch geklärt, ob eine Neuauswertung von Gestaltungsmodellen der Moderne als Methode zur Ableitung von Handlungsstrategien für die Zwischenstadt geeignet sind.

Bei der Neuauswertung von Wright und der Einordnung seines Modells in die Zwischenstadt-Debatte geht es um folgende Punkte:

- > Wright entwickelte Gestaltungsziele und Qualitätskriterien, die mit den Gestaltungszielen und Qualitätskriterien der Zwischenstadt-Debatte vergleichbar sind. Dadurch können heutige Ziele der

Debatte herauskristalisiert werden.

- > Wright verwies mit seinem Modell auf besonders wichtige Orte und Aufgabenfelder. Durch einen Vergleich mit Orten und Aufgabenfeldern, die heute im Rahmen der Zwischenstadt-Debatte diskutiert werden, kann besser eingeordnet werden, welche heute tatsächlich wichtig sind.
- > Wright entwickelte mit seinem Entwurfsmodell und einzelnen Bauprojekten praktisch umsetzbare Gestaltungsvorschläge. Hier kann geprüft werden, ob diese für eine nachträgliche Qualifizierung genutzt werden könnten.

## 0.4. Untersuchungsmethoden

### Notwendigkeit von stadttheoretischen und kulturwissenschaftlichen Methoden

Das Untersuchungsobjekt der Stadtplanung und des Städtebaus ist der Siedlungsraum als komplexes Gebilde, ein Gebilde aus Tatsachen (der physische Raum), darüber hinaus gesellschaftlichen, politischen Strukturen sowie wirtschaftlichen und ökologischen Prozessen beziehungsweise Werten. Stadtplanung und Städtebau agieren in einem Wirkungsfeld zwischen Ingenieurwissenschaft, Politik und künstlerischen Arbeiten (Architektur, Stadtgestaltung). Vor allem die städtebaulichen Entwürfe werden oft als künstlerische Leistung eingestuft, bei denen ästhetische und kulturpolitische Kriterien überwiegen (Oswald, Baccini | 2003: 36). Ein aus dem Städtebau oder der Architektur abgeleitetes Entwurfsmodell entzieht sich daher oft einer streng rationalen Systematik. Als eher künstlerisches „Werk“ ist es nicht mit naturwissenschaftlichen Methoden analysierbar.

Stattdessen sind Methoden der Architekturtheorie und -ästhetik sowie der Kulturwissenschaft notwendig.

### Kernmethode: Vergleich

Um Frank Lloyd Wright für die Zwischenstadt zugänglich zu machen, müssen zunächst die gestalterischen Kernaussagen von Broadacre City dargestellt und kritisch reflektiert (evaluiert) werden. Anschließend muss das alte Modell in den Kontext der aktuellen Zwischenstadt-Debatte eingeführt werden. Dafür ist ein Vergleich Wright/Sieverts notwendig, der abschließend ausgewertet werden kann.

Damit ergeben sich drei zentrale Arbeitsschritte:

Darstellung und Auswertung Broadacre City

Vergleich Broadacre City – Zwischenstadt  
Auswertung des Vergleichs: Ableitung der übertragbaren Aussagen aus dem alten Modell

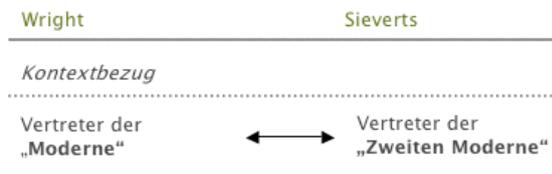


Abb.3 [**Ausgangslage**] Broadacres und Zwischenstadt sind Modelle aus unterschiedlichen Planungsepochen und Zeiten. Dieser Aspekt muss bei dem wissenschaftlichen Vergleich berücksichtigt werden.

*Eigene Darstellung*

Wenn man Wright und Sieverts – zwei Leitbilder des Städtebaus aus unterschiedlichen Planungsepochen – wissenschaftlich miteinander vergleichen möchte, müssen die beiden Arbeiten zunächst aufeinander „ge-eicht“ werden.

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass aufgrund des Epochenwechsels (von der „Moderne“ über die „Post-moderne“ zur „Zweiten Moderne“) im Städtebau radikale Paradigmenwechsel stattgefunden haben<sup>9</sup>.

Auch nutzten beide Autoren für die Vermittlung und Entwicklung ihrer Ideen verschiedene Arbeitsweisen und sind folglich nicht direkt miteinander vergleichbar. Broadacres ist eine Idee, die in Form eines Textes und eines Entwurfsmodells dargestellt wurde. Zudem hatte Wright auf verschiedene eigene Bauprojekte verwiesen, durch die seine Aussagen bestärkt werden sollten. Thomas Sieverts vermittelt seine Überlegungen zur Zwischenstadt bisher hauptsächlich textlich. Er hat noch kein Entwurfsmodell erarbeitet.

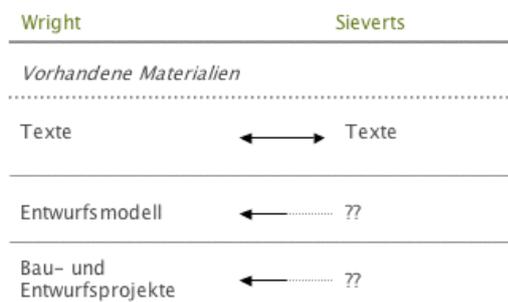


Abb.4 [**Materialunterschiede**] Ebenso muss berücksichtigt werden, dass für beide Modelle in unterschiedlicher Form auswertbares Material vorliegt.

*Eigene Darstellung*

Dem Vergleich geht daher eine Einordnung der Arbeiten in die entsprechenden Leitbildphasen des Städtebaus voraus. Der Vergleich selbst erfolgt auf **drei verschiedenen Ebenen**:

- > Vergleichende Textanalyse
- > Vergleichende Entwurfsmodellanalyse
- > Projektanalyse und Evaluation

Dabei müssen weitere Arbeiten aus der Zwischenstadt-Debatte gefunden werden, um das fehlende Modell und die Projektsammlungen kompensieren zu können.

### Textanalyse

Wrights und Sieverts Texte sind keine Sachtexte. Vor allem Wright arbeitete in seinen Texten mit ästhetischen Mitteln, so dass Textinterpretationen notwendig sind. Zu Wright steht eine Vielzahl von wissenschaftlichen Interpretationen zur Verfügung. Außer Kritiken und Rezensionen<sup>10</sup> steht zu Sieverts bislang vergleichsweise wenig Sekundärliteratur zur Verfügung. Um Sieverts besser zu verstehen, sollen daher Texte aus der Zwischenstadt-Debatte mit herangezogen werden. Dafür muss die Debatte um die Zwischenstadt zunächst eingegrenzt und Kernaussagen ermittelt werden<sup>11</sup>.

### Entwurfsmodellanalyse

Wrights Broadacre City ist kein analytisches Modell<sup>12</sup>, sondern ein normatives **Entwurfsmodell**. Mit dem Modell im Maßstab 1:900 wollte Wright keine Realität, sondern die Vision eines Raumes darstellen. Damit wollte er Handlungsdirektiven vermitteln, um den vorhandenen Raum im Sinne des Entwurfsmodells positiv verändern zu können. Diese Handlungsdirektiven stellte Wright abstrakt dar. Sie müssen heute „entschlüsselt“ werden.

<sup>10</sup> Rezension (von lateinisch *recensio*: Musterung) oder auch Besprechung = schriftlich niedergelegte Bewertung zu einem Diskussionsbeitrag (zu einem Buch).

<sup>11</sup> Genaueres zu der Methode der Textanalyse wird in den jeweiligen Kapiteln erläutert.

<sup>12</sup> Der wissenschaftliche Begriff „Modell“ bezeichnet zunächst Abbilder der Wirklichkeit, um bestimmtes Verhalten auf der Grundlage des Modells möglichst treffend vorherzusagen zu können (→ Glossar).

<sup>9</sup> Genaueres hierzu: Albers | 1985 oder Müller-Raemisch | 1990

Bei Sieverts gibt es bislang noch kein Entwurfsmodell. Aber wie darzustellen ist, gibt es in der Zwischenstadt-Debatte Arbeiten, die mit Wrights Modell und seinen Projektbeispielen verglichen werden können. Aus bestimmten textlichen Arbeiten der Zwischenstadt-Debatte sowie Sammlungen von Entwurfsbeispielen lässt sich ein **hypothetisches Entwurfsmodell der Zwischenstadt** erarbeiten<sup>13</sup>.

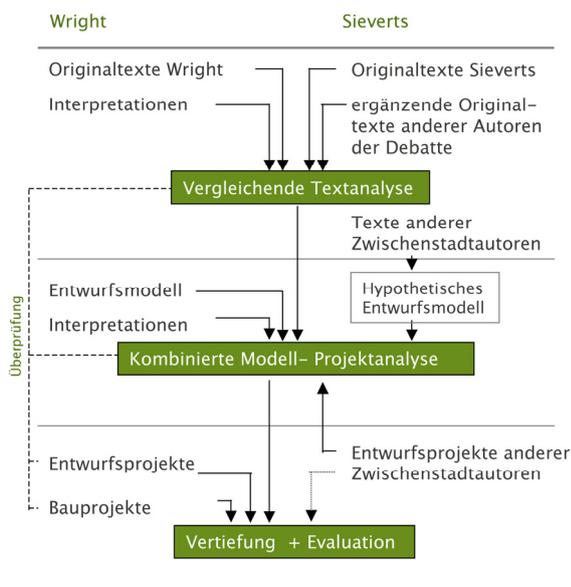
Abb.5 [Herstellung der Vergleichbarkeit].  
Eigene Darstellung

### Projektanalyse + Evaluation

Von Wright steht darüber hinaus noch eine Vielzahl von **gebauten und geplanten Projekten** zur Verfügung, die in zweierlei Hinsicht genutzt werden:

- > Die Bau- und Entwurfsprojekte können zur Vertiefung der Kernaussagen und Überprüfung der bisherigen Interpretationen und Analysen genutzt werden.
- > Gleichzeitig kann die Umsetzbarkeit der im Modell skizzierten Aufgabenfelder durch die Baupraxis des Architekten überprüft werden.

Diese Form der Überprüfung des Aussagesinnes ist bislang nur bei Wright möglich, denn – wie darzustellen ist – stehen für die Zwischenstadt noch nicht ausreichend Entwurfs- und vor allem Bauprojekte zur Verfügung.



<sup>13</sup> Das Vorgehen zur Erstellung des hypothetischen Entwurfsmodells wird im entsprechenden Kapitel beschrieben.

## **o.5. Arbeitsschritte/Aufbau der Arbeit**

Für die Arbeit ergeben sich damit folgende Arbeitsschritte (→ nächste Seite):

1 →	<b>Eingrenzung der Zwischenstadt-Debatte</b>
	Anhand einer Literaturlauswertung sollen zunächst einige Arbeiten der Zwischenstadt-Debatte mit ihren Arbeitsweisen und Themen vorgestellt werden. Aus dieser Auswahl an Arbeiten sollen Kernthemen der Debatte und daraus wieder Kernfragen ermittelt werden, um zu klären, auf welche gestalterischen Fragen man heute Antworten sucht. Durch die Beschreibung sollen außerdem Arbeiten gefunden werden, die den Texten, dem Modell und den Projekten von Wright gegenübergestellt werden können.
2 →	<b>Beschreibung Broadacre City</b>
	Broadacre City kann aufgrund der umfangreichen Arbeiten der letzten 70 Jahren auf der Basis folgender Materialien beschrieben werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Den Texten von Wright und den dazu vorliegenden Interpretationen</li> <li>&gt; Dem Modell und den dazu vorliegenden Analysen und</li> <li>&gt; Den Projekten und den dazu vorliegenden Analysen</li> </ul> Jedes einzelne Element erklärt auf eigene Art die Idee. Auch bauen die einzelnen Elemente aufeinander auf. Die Beschreibung der Kernaussagen der Broadacre City geschieht in einem in sich rückgekoppelten, iterativen Prozess. Die Texte von Wright dienen als Ausgangsbasis. Sie bieten Interpretationsmöglichkeiten zur besseren Erfassung der Modellaussage. Mit den Vorkenntnissen aus der Modell- und der Textanalyse werden dann die Projekte analysiert und hierbei überprüft, ob die vorher gewonnenen Aussagen aus dem Modell und den Texten in Einklang mit den Projekten stehen.
3 →	<b>Bewertung + Evaluation</b>
	In einem dritten Schritt soll dargestellt werden, wie das Modell in der deutschen und der amerikanischen planungstheoretischen Debatte bisher verstanden und bewertet wurde. <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hier wird die umfangreiche, wertende Sekundärliteratur zur Broadacre City untersucht und für das Ziel dieser Dissertation strukturiert. Die gesammelten Aussagen zum Verständnis und zur Bewertung von Wright werden in „Bewertungsphasen“ zusammengefasst.</li> <li>&gt; Im Rahmen einer Evaluation wird überprüft, welche Ziele der Broadacre City Wright durch Projekte umsetzen konnte und in welchen Bereichen ihm die Möglichkeit einer Umsetzung fehlte. Aus der vorhandenen Literatur werden - soweit möglich - Gründe für die erfolgreiche, bzw. gescheiterte Umsetzung ermittelt.</li> </ul>
4 →	<b>Vergleich Broadacres und die Zwischenstadt</b>
	Die analysierten Texte von Wright werden den Texten von Sieverts sowie den ergänzenden Texten anderer Autoren aus der Zwischenstadt-Debatte (zur Überprüfung, bzw. Vertiefung des Aussagesinns) gegenübergestellt. Hierdurch können vor allem Aussagen zu Zielen und Qualitätskriterien der Gestaltung verglichen werden. Um die Aufgabenfelder der Gestaltung vergleichen zu können, wird aus Texten der Zwischenstadt-Debatte sowie Entwurfsbeispielen ein hypothetisches Modell entwickelt, das anschließend Wrights Modell gegenübergestellt wird. Eine Auswahl einiger Projekte von Wright wird genutzt, um die bereits abgeleiteten Aussagen zu verifizieren und punktuell zu vertiefen.
5 →	<b>Rückschlüsse, Fazit</b>
	Im Fazit werden die Ergebnisse auf die im ersten Schritt ermittelten Kernfragen der Qualifizierung übertragen und bewertet. Hieraus werden Empfehlungen für die Forschung sowie erste Anregungen für die gestaltende Praxis abgeleitet.

# Kapitel 1.

# Stand der Forschung

# 1. Stand der Forschung: Darstellung und Eingrenzung der Zwischenstadt-Debatte

In diesem Kapitel werden zunächst einige Vertreter der Zwischenstadt-Debatte (Thomas Sieverts, Beteiligte des Ladenburger Kollegs und weitere Arbeiten) mit ihren Arbeitsweisen und Themen vorgestellt. Aus dieser Auswahl an Arbeiten sollen Kernthemen der Debatte und daraus wieder Kernfragen ermittelt werden, um zu klären, auf welche gestalterischen Fragen in Bezug auf die Qualifizierung des suburbanen Raums heute Antworten gesucht werden.

Das Kapitel ist daher wie folgt gegliedert:

1.1.	<b>Das Phänomen Zwischenstadt</b>	Kurzvorstellung des gleichnamigen Buches von Thomas Sieverts mit seinen Kernaussagen
1.2.	<b>Akteure der Zwischenstadt-Debatte</b>	Darstellung weiterer Vertreter aus der Debatte
1.3.	<b>Arbeitsweisen der Akteure</b>	Auswertung der Arbeitsweisen und Inhalte der Debatte
1.4.	<b>Kernaussagen der Debatte</b>	Zusammenfassung der Kernthemen der Debatte
1.5.	<b>Kernfragen der Debatte</b>	Ableitung der Kernfragen

## 1.1. Das Phänomen Zwischenstadt

Der Begriff Zwischenstadt basiert auf dem gleichnamigen Buch des Darmstädter Städtebauprofessors Thomas Sieverts, das Ende der 90er Jahre erschienen ist.

Zwischenstadt ist definiert als „bebaute Peripherie“, also der Raum „zwischen und neben den traditionellen Kernstädten“ (Körner | 2005: 21), der ausgelöst durch Suburbanisierung und Dezentralisationsprozesse in den letzten 100 Jahren entstanden ist – somit die jüngste Form einer Siedlung. Sieverts appelliert in seinem Buch, diesen Raum nicht am Ideal der alten europäischen Stadt zu messen, sondern ihn als eigenständige Siedlungsform zu akzeptieren und zu versuchen, die oft diffuse fraktale Form der Zwischenstadt zu verbessern.

Mit dem Begriff der Zwischenstadt umschreibt Sieverts damit einerseits ein räumliches Phänomen, andererseits eine planerische/städtebauliche Sichtweise. Sieverts betont, dass seine Zwischenstadt keinen klaren Zustand umschreibt. Der Begriff ist und soll auch nicht eindeutig definierbar sein oder einen idealisierten Siedlungsraum umreißen. Vielmehr dient der Begriff als „Reibefläche“, um die Leitbild-diskussion weiter voranzubringen<sup>14</sup>. Sein Essay dient als „Streitschrift“ und „Aufforderung zum Handeln“ (Sieverts | 1997: 10).

Die Kernthemen seines Essays sind:

<sup>14</sup> ... so Sieverts in einer Rede auf der Abschlussveranstaltung des Ladenburger Kollegs am 10. November 2005 in Frankfurt.

- > Fragen nach der städtebaulichen Entwicklung jenseits der klassischen Stadt
- > Aufzeigen von Zwischenstadtformen in Deutschland
- > Hinterfragen der Schlüsselbegriffe für räumliche Qualität
- > Entwicklung einer neuen Perspektive: Anerkennung der autark gewordenen Peripherie und Akzeptanz der Stadtlandschaften als eigener Gestaltungsaufgabe mit eigenen Kriterien für räumliche Qualität
- > Forderung nach neuen Planungskulturen und Planungsinstrumenten für die Zwischenstadt

## 1.2. Akteure der Zwischenstadt-Debatte

Die „Zwischenstadt“ wurde zu einem der am häufigsten zitierten Bücher in der deutschen Städtebaudiskussion. Es führte zu einer kontroversen Diskussion über den Umgang mit der *„verstädterten Landschaft“* oder der *„verlandshafteten Stadt“* (Sieverts | 1997: 7).

Zunächst widersprachen viele Planer und Architekten in Forschung, Praxis und Verwaltung Sieverts Thesen. Statt einer Akzeptanz forderten sie, die weitläufigen, heterogenen Siedlungsformen („Sprawl“, „Suburbia“) so weit es geht durch eine restriktive Planung zu verhindern<sup>15</sup> (Sieverts | 2000). Eine Erforschung der Siedlungsform und ein besseres Verständnis für die Wachstums- und Schrumpfungsprozesse schien nicht notwendig<sup>16</sup>.

In den letzten Jahren ist in Deutschland ein Umdenken zu beobachten. Mittlerweile findet eine differenzierte Auseinandersetzung statt und auch Sieverts bemerkt, dass die Zwischen-

stadt anders bewertet wird (Sieverts | 2000: 6). Seine Fragen und Thesen werden aufgegriffen. Man beschäftigt sich nun auch im deutschsprachigen Raum verstärkt mit suburbanen Siedlungsformen: *„Das Thema Suburbia, so scheint es, ist inzwischen auch in Deutschland angekommen, wenngleich mit Mühen und Rückschlägen. Allerdings, so meine ich mit Blick auf die Debatten und Praktiken in den USA, stehen wir hier erst am Anfang. Wir wissen noch weniger, wie wir Deutsch-Suburbia bewerten und gestalten sollen“* (Bodenschatz → BBR | 2004: 56).

Mit seinem Buch– und vor allem dem Begriff der Zwischenstadt –hat Sieverts aufgerüttelt. Er fand für die sich in den 90er Jahre abzeichnende Strömung einen griffigen Oberbegriff und gab einem bis dato eher *„namenlosen Phänomen einen Namen“* (Oswald, Baccini | 2003: 42).

### Arbeiten der Zwischenstadt-Debatte

Die Akteure der Zwischenstadt-Debatte lassen sich zwei Gruppen zuordnen: einem engeren und einem weiteren Akteurskreis. Zur letzteren können Planer, Forscher und Architekten gezählt werden, die nach Möglichkeiten zur Qualifizierung von peripheren Siedlungsräumen und Agglomerationen suchen. Qualifizierung wird dabei von Sieverts als

<sup>15</sup> Mehr zur Kritik an Sieverts bei: Jessen, Heinrich, Wefing in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Gefunden in: Sieverts | 2000

<sup>16</sup> Charakteristisch für die ersten Kritiken ist, dass sie aus einem rein deutschen Kontext betrachtet wurden. Sieverts bot mit der Zwischenstadt einen Einstieg in eine Debatte, wie sie auch Peter Rowe für die USA vorskizziert hatte. Aber zunächst verharrte die schreibende Fachöffentlichkeit in Deutschland auf einer europäischen Position. Diese stark abgrenzende und Unterschiede betonende Haltung negierte dabei die Analogien in den Diskussionen und Ähnlichkeiten bei den räumlichen Phänomenen in den Vereinigten Staaten und in Europa. Die Unterschiede zwischen der Siedlungsentwicklung und den Planungszielen in Europa und Amerika erschienen dadurch größer, als sie tatsächlich sind.

„Veränderung des physischen Raums“ definiert (Sieverts, Koch | 2005: 154). „Die Qualifizierung der Zwischenstadt bedeutet im weitesten Sinne, den Umgang mit ihr zu ändern. Man kann den Umgang mit der Zwischenstadt einmal dadurch verändern, dass man sie neu deutet, ohne sie physisch zu verändern. Oder indem man sie physisch verändert, ohne sie neu zu deuten. Produktiv aber wird erst eine Verbindung der beiden Haltungen“ (Sieverts, Koch | 2005: 42).

Damit betont der Begriff der Qualifizierung vor allem gestalterische Aspekte. Desweiteren setzt er eine geänderte Sichtweise voraus, denn im Gegensatz zum Leitbild der >Europäischen Stadt< wird hier kein Gegenbild zur gebauten Wirklichkeit produziert, sondern vielmehr wird versucht, sich mit räumlichen Phänomenen unvoreingenommen<sup>17</sup> auseinanderzusetzen und diese dann in ansprechende Gestaltungsformen zu übertragen. Mehr oder weniger stark grenzt man sich in der Zwischenstadt-Debatte von einer klassischen Sichtweise der >Stadt< als klar hierarchisch organisiertem Siedlungsraum mit Zentrum und Peripherie<sup>18</sup> ab. Stattdessen beschäftigt man sich mit Räumen, in denen sich dieser klare Dualismus zwischen Stadt und Land auflöst.

Für das geänderte Siedlungsgefüge müssen nach Meinung viele Zwischenstadt-Akteure neue städtebauliche Leitbilder entwickelt und bisherige Gestaltungsinstrumente und –verfahren überprüft und gegebenenfalls modifiziert werden. Es muss ein „Repertoire“ entwickelt werden, um auf die „veränderten Para-

meter“ reagieren zu können (Koch, Schröder | 2003: 30). Dazu ist auch notwendig, dass bisherige Sichtweisen überdacht werden, weil aus der bisher vorherrschenden planerischen Perspektive der „mögliche kulturelle Gehalt der Zwischenstadt“ (Sieverts | 1997: 103) nicht zu messen ist.

Zur Zwischenstadt-Debatte können daher auch Arbeiten gehören, die durch theoretische Reflexionen über Raum und Raumästhetik oder durch eine künstlerische oder wissenschaftliche Analyse von Räumen sowie durch eine Bewertung der Gestaltungspraxen zu einer neuen Sichtweise führen. Die Akteure der Zwischenstadt-Debatte arbeiten mit der Grundannahme, dass der suburbane Raum nicht mit den bisherigen Instrumenten oder Sichtweisen gestaltet werden kann. Wie aber diese Gestaltung aussieht, darüber besteht kein Konsens.

### Engere Akteurskreis der Debatte

Sieverts selbst konnte seine Überlegungen zur Zwischenstadt in dem 2002 gestarteten und im Herbst 2005 abgeschlossenem Ladenburger Kolleg weiter vertiefen. Das von der Gottlieb Daimler und Karl Benz Stiftung unterstützte Kolleg wollte in einem multidisziplinären Diskurs wichtige Wesenszüge für den Siedlungstypus Zwischenstadt herausarbeiten und Wege zu einer komplexen Gestaltung aufzeigen. Neben den Arbeitsgruppen mit Entwurfs-schwerpunkt beschäftigten sich Regionalwissenschaftler, Kulturwissenschaftlerinnen, Soziologen, Stadtökonominnen, Landschaftsplaner und Geographen mit weitläufigen Siedlungsräumen. Das Kolleg hatte sich zur Aufgabe gemacht, zunächst die Formen der Zwischenstadt genauer zu analysieren („Zwischenstadt lesen“) und parallel dazu Qualifizierungskonzepte auf unterschiedlichen sektoralen Ebenen zu entwickeln.

Sieverts und das Kolleg bilden damit den engeren Kreis der Zwischenstadt-Akteure.

<sup>17</sup> Susanne Hauser bezweifelt, dass die von vielen Akteuren der Debatte geforderte wertneutrale oder unvoreingenommene Beschreibung gelingen kann. Die Annahme der „Wertfreiheit“ ist für sie Fiktion. Reine Dokumentation sei ein „reflektiver Kurzschluss“. So weist sie darauf hin, dass in dem Vorhaben einer vermeintlich wertfreien Beobachtung schon eine klare Wertentscheidung steckt, nämlich dass es sich lohnt, sich mit dem auseinanderzusetzen, was einem entgegen kommt“ (Hauser → Bormann, Koch et al. | 2005: 181)

<sup>18</sup> basierend auf: Christaller | 1933

### Erweiterter Akteurskreis der Debatte

Während der enge Akteurskreis der Zwischenstadt-Debatte personenscharf abgegrenzt werden kann, bleibt der erweiterte Akteurskreis offen und belässt in Bezug auf die Zugehörigkeit einen gewissen Interpretationsspielraum. Um eine Abgrenzung vornehmen zu können, wurde der erweiterte Akteurskreis wie folgt definiert. Gemeinsamkeit zwischen den verschiedenen Akteuren besteht darin:

- > Sie legen den Schwerpunkt der Betrachtung auf den suburbanen Raum
- > Sie beschäftigen sich hauptsächlich mit stadtgestalterischen Fragen
- > Sie halten es für notwendig, den suburbanen Raum nachträglich zu qualifizieren

- > Sie gehen davon aus, dass der suburbane Raum allein mit Gestaltungskonzepten der Kernstadt nicht qualifiziert werden kann

Im Folgenden werden circa 40 Arbeiten verschiedener Akteure vorgestellt. Dabei sollen vor allem ihre Arbeitsweisen beschrieben werden, um diejenigen Werke herausfiltern zu können, die kompatibel zur Arbeitsweise von Frank Lloyd Wright sind und für den Modell- und Projektvergleich herangezogen werden können. Aus der Übersicht der Arbeiten werden gleichzeitig die Kernfragen der Debatte abgeleitet.

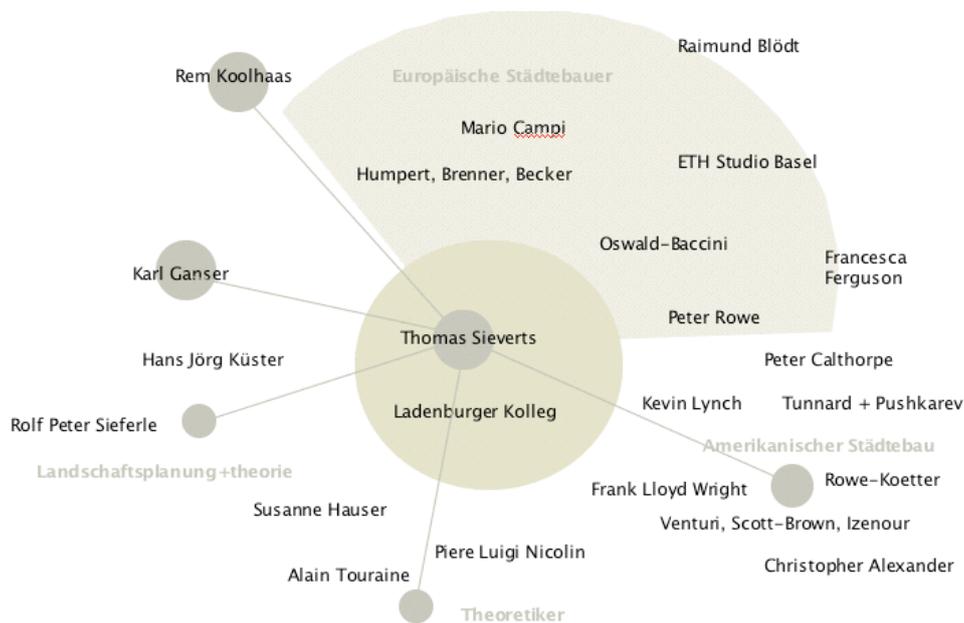


Abb.6 [Akteure der Zwischenstadt-Debatte] An der Zwischenstadt-Debatte nehmen viele verschiedene Akteure teil. Es kann zwischen einem engeren Akteurskreis (Sieverts und das Ladenburger Kolleg) sowie einem erweitertem Akteurskreis unterschieden werden. Bei der Zuordnung zeigt sich, dass die Debatte eine Basis in der amerikanischen Städtebautheorie hat. Darüber hinaus lassen sich Bezüge zur französischen Soziologie und Theorie sowie zur aktuellen Landschaftstheorie herstellen.

*Eigene Darstellung*

## 1.3. Arbeitsweisen der Akteure

Akteure, die sich mit Fragen der Qualifizierung beschäftigen, nutzen unterschiedliche Arbeitsweisen<sup>19</sup>, um zu ermitteln oder darzustellen, wie Siedlungsräume gestalterisch aufgewertet werden können.

Während Sieverts sich zunächst theoretisch der Aufgabe nähert, versuchen andere Autoren durch Entwürfe, analytische Skizzen oder durch den Verweis auf gebaute Projekte das Aufgabenfeld abzustecken. Hierbei sind die Übergänge fließend. Für einige Autoren ist die nicht wertende oder neu bewertende Beschreibung von räumlichen Phänomenen bereits eine Möglichkeit, auf Gestaltungsfelder hinzuweisen. Andere Autoren benennen allgemeine Ziele und Maßstäbe für die Gestaltung. Wieder andere weisen auf Entwürfe und Bauprojekte hin, die ihrer Meinung nach beispielhaft neue Gestaltungskriterien aufzeigen.

Für die ausgewerteten Akteure der Zwischenstadt-Debatte können folgende Arbeitsweisen unterschieden werden:

Normativ: Perspektivischer  
Inkrementalismus

- Theoretische Auseinandersetzung
- Auswertung vorhandener Arbeiten
- Empirisch-deskriptiver Ansatz
- Phänomenologischer Ansatz
- Exemplarischer Ansatz

### • Normativ: Perspektivischer Inkrementalismus

Sieverts verweist häufig auf die Arbeiten von **Karl Ganser** im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscherpark, 1989- 1999.

<sup>19</sup> Zur begrifflichen Abgrenzung zwischen Arbeitsweise und Methode: →Glossar.

Ganser ist eine der zentralen Figuren der deutschen Planungsdebatte der 80er Jahre. Er hat den Begriff des perspektivischen Inkrementalismus geprägt. Hierbei handelt es sich um eine bestimmte Planungshaltung. Man verzichtet auf eine „höhere“ (technisch-wissenschaftliche) Rationalität und gibt nur allgemeine gesellschaftliche Ziele vor. Man „überspringt“ die Ebene der Konzeptionierung im Sinne von Rahmen- oder Masterplänen und agiert stattdessen verstärkt auf der Projektebene (Blotevogel →Homepage regiosurf). Es wird kein flächendeckendes Konzept für einen Untersuchungsraum entwickelt (oder ein Entwurfsmodell), sondern der Schwerpunkt liegt auf einzelnen Projekten, die in der Summe die vorher festgelegten allgemeinen Ziele bestimmen: *„Auf Planung bezogen kann man von einer Strategie der kleinen, nicht oder nur locker koordinierten Schritte sprechen, die somit zum bewussten Gegensatz zur komprehensiven Planung steht und ein hohes Maß an Offenheit zuläßt“* (Ganser, Siebel, Sieverts → Homepage Netzwerkzeug). Statt Pläne, d.h. klare Entwicklungsvorstellungen für einen bestimmten Raum vorzugeben, versteht sich der Planer mehr als Impulsgeber (→ Homepage Netzwerkzeug). Im Städtebau werden dabei Regelwerke, Richtlinien oder Kennwerte für den Entwurf vermieden.

### • Theoretische Auseinandersetzung

Über theoretisch reflektierende Arbeiten aus dem Bereich der Kulturwissenschaften versuchen einige Autoren Schlussfolgerungen für die Gestaltung der Zwischenstadt zu ziehen.

Zu diesem Ansatz zählen die Arbeiten von **Rolf Peter Sieferle**, der in seiner Arbeit zur „totalen Landschaft“ aus einem kulturge-

schichtlichen Rückblick heraus die ästhetische Homogenisierung von Stadt und Land zu begründen versucht und daraus erste Grundsätze für den Umgang mit den Kultur- und Stadtlandschaften ableitet (Sieferle | 1997).

Im Ladenburger Kolleg hat **Stefan Körner** den Beitrag von Naturschutz und Ökologie zur Gestaltung der Zwischenstadt interpretiert (Körner | 2005). Körner hält die „funktionale Tristesse des Alltäglichen“ in der Zwischenstadt (Körner → Bölling, Sieverts | 2004: 204) für ein schwieriges Aufgabenfeld. Er schlägt hier Gestaltung in Form von „Trauerarbeit mit ironischen und künstlerischen Verweisen“ vor (Körner → Bölling, Sieverts | 2004: 204).

Innerhalb der deutschen Zwischenstadt-Debatte werden häufig die Arbeiten der Kunst- und Kulturwissenschaftlerin **Susanne Hauser** genutzt. Sie beschreibt und bewertet Siedlungsräume wie die niederländische Randstadt oder die Rhein-Main-Region als Orte, die weder Stadt noch Land sind und sich durch das Nebeneinander hochspezialisierter Funktionen auszeichnen. Diese Räume sind für sie meist nicht „ästhetisch überzeugend und es sind Anstrengungen zu ihrer Qualifizierung nötig“ (Hauser → BMVBS, BBR | 2005: 10). Dafür ist, so Hauser, eine Paraästhetik notwendig, die einen neuen Blick auf die Ästhetik des Rands erschließen würde (Hauser → Sieverts | 1997: 107). Auf der Grundlage von theoretischen Arbeiten zur Ästhetik haben Susanne Hauser und **Christa Kamleithner** im Ladenburger Kolleg eine Kartierung heutiger Agglomerationsräume erarbeitet, die erlaubt, Planungs- und Entwurfsziele zu formulieren und zu begründen (Hauser, Kamleithner | 2006).

Auch Sieverts ist in die theoretische Auseinandersetzung einzuordnen, auch wenn sein Buch deskriptive Bestandteile enthält. Dabei verweist er auf theoretische Arbeiten, etwa zum Begriff der Peripherie. Hier nennt Sieverts den französischen Soziologen **Alain**

**Touraine**<sup>20</sup> oder den Architekten und Autor **Piere Luigi Nicolini**.

#### • Auswertung vorhandener Arbeiten

Andere Autoren nutzen nicht eigene Reflexionen oder Beobachtungen, sondern verwenden vorhandene Arbeiten, etwa historische Leitbilder oder parallele Strömungen aus anderen Kulturkreisen, um sie in den Kontext der Debatte einzuführen.

Innerhalb des Ladenburger Kolleg untersuchen **Harald Bodenschatz** und **Barbara Schöning** die amerikanische „Anti-Sprawl Bewegung“, d.h. deren formelle Strukturen und Arbeitsweisen sowie Konzepte zur Entwicklung der US-amerikanischen Metropolräume, um zu überprüfen, inwieweit amerikanische Konzepte der Gegenwart in die Zwischenstadt-Debatte eingebunden werden können (Bodenschatz Schöning → Bölling Sieverts | 2004: 214-217).

In seinem Buch benennt Sieverts alte Arbeiten die helfen könnten, das Verständnis für die regionale Siedlungsform der verstädterten Landschaft zu stärken und erste Gestaltungsansätze herauszuarbeiten. Er benennt **Frank Lloyd Wright** mit *When Democracy Builds* (Wright | 1945), **Kevin Lynch** (Lynch | 1960), **Tunnard und Pushkarev** (Tunnard. Pushkarev | 1963), **Christopher Alexander** (Alexander | 1964 und 1987), **Robert Venturi, Denise Scott-Brown und Steven Izenour** (Venturi u.a. | 1972), sowie **Colin Rowe und Fred Koetter** (Rowe, Koetter | 1978). Gleichzeitig ordnet er die deutsche Zwischenstadt-Debatte in den amerikanischen Planungskontext ein, wo sich **Peter Rowe** (Rowe | 1991) und **Peter Calthorpe** (Calthorpe | 1993) mit den neuen regionalen Stadtformen beschäftigen<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Alain Touraine (\* 1925 in Hermanville-sur-Mer) ist ein französischer Soziologe, der sich mit dem Thema der Industriesoziologie beschäftigt. Er prägte den Begriff der „post-industriellen Gesellschaft“.

<sup>21</sup> Im Ladenburger Kolleg sind diese Autoren und Arbeiten nur wenig

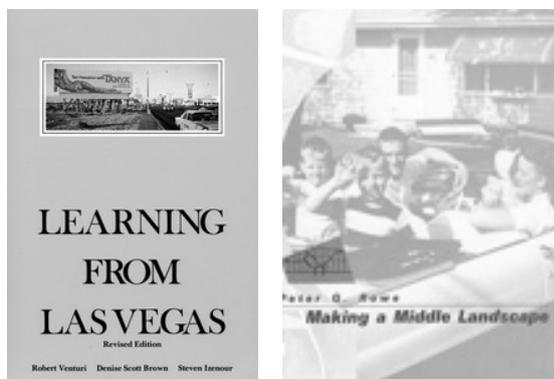


Abb.7 [Buchtitel.Venturi + Rowe]

Quelle: Internet

Im Bereich der Landschaftsplanung haben sich **Stefanie Krebs** und **Brigitte Franzen** mit amerikanischen Landschaftstheoretikern, vor allem **John Brinckerhoff Jackson** als Begründer der *cultural landscape studies*, beschäftigt und überprüft, welche Rolle der Autor für die heutige landschaftsplanerische Debatte in Bezug auf den Umgang mit urbanisierten Landschaften haben könnte (Franzen, Krebs | 2005).

Erwähnenswert ist auch die Arbeit der Schweizer Forschungsgruppe „Bodenseestadt“ um **Raimund Blödt**, die sich in einem dreijährigem Forschungsvorhaben mit der verstädterten Landschaft der Bodenseeregion auseinandergesetzt hat. Hier haben sie Interviews mit eher europäischen Theoretikern und Praktikern (wie Andre Corboz, MVRDV, Frank Oswald, Walter Siebel, Hans-Georg Gadamer) dokumentiert und aus den Erkenntnissen gestalterische Ansatzpunkte für die Einbindung des Einfamilienhauses in den städtischen Kontext sowie Ansatzpunkte für die Gestaltung und Entwicklung von Infrastrukturknoten gefunden (Blödt et al. | 2006).

### • Empirisch-deskriptiver Ansatz

Bei dem empirisch-deskriptiven Ansatz werden Erkenntnisse aus Beobachtungen von bestimm-

---

genutzt worden. Es blieb bei einzelnen Verweisen, z.B. Bormann/Koch verweisen auf Wright, Lynch und Venturi.

mten Untersuchungsräumen (Analyse) abgeleitet. Man versucht, Rahmenbedingungen zu ermitteln, indem Determinanten für Siedlungsdynamiken bestimmt werden (Verkehrsverhalten, demographische Prozesse, Topographie). Aus Beobachtungen der Determinanten können dann Hypothesen über Gesetzmäßigkeiten der Siedlungsentwicklung abgeleitet werden.

Im Rahmen des Ladenburger Kollegs arbeiteten Klaus Brake, Ingo Einacker und Heinrich Mäding sowie Dieter Läßle und Andrea Soyka empirisch-deskriptiv. **Ingo Einacker** und **Heinrich Mäding** haben analysiert, von welchen Akteuren sowie politischen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und sozialen Verhaltensmustern die Zwischenstadt geprägt ist (Einacker, Mäding → Bölling, Sieverts | 2004: 186-187). Schwerpunkt war die Analyse von Raumgefügen, weniger die direkte Ermittlung von Gestaltungskriterien oder -zielen. Aus ihren Ergebnissen lässt sich ableiten, dass die Auseinandersetzung mit den Rahmenbedingungen (Akteursnetzwerke, Wirtschaftsstruktur) auch für die anstehende gestalterische Qualifizierung wichtig ist, nicht aber, wie genau diese Erkenntnisse in die Qualifizierungsarbeit einfließen können. **Klaus Brake** überprüfte in seiner Arbeit, ob die Zwischenstadt als eigenständiger Ort begriffen werden kann und dann auch eigene Kriterien für die Qualifizierung braucht. Aufgrund des Nutzungsspektrums belegt er die Autonomie des suburbanen Raums und zeigt, dass Sozialstrukturen hier vielfältiger geworden sind und die Peripherie ihre eigenen räumlichen Verteilungsmuster („Nutzungsringe und -gürtel“) entwickelt. Trotzdem warnt er davor, die Qualifizierung des suburbanen Raums abgekoppelt von der Kernstadt zu betrachten (Brake → Bölling, Sieverts | 2004: 196-199).

Mit den Rahmenbedingungen für Landwirtschaft beschäftigte sich im Kolleg **Barbara Boczek**. Sie beschreibt die in vielen Teilen glo-

bal unrentabel gewordenen Landwirtschaften als „Platzhalter“, die Freiflächen kostenlos in Ordnung halten, bis sie bebaut werden können<sup>22</sup> (Boczek | 2004: 18-21 + Boczek | 2007).

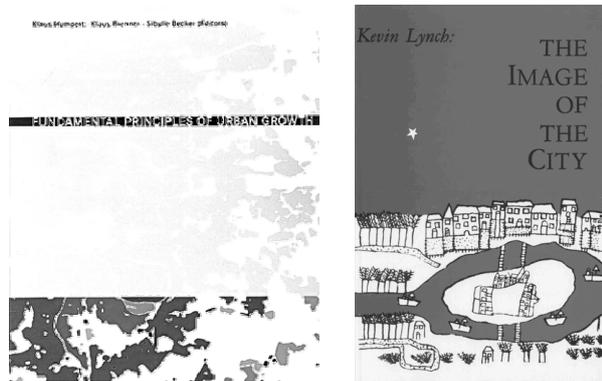


Abb.8 [Buchtitel. Humpert + Lynch]

Quelle: Internet

Außerhalb des Kollegs ist die empirisch-deskriptiven Arbeit von **Klaus Humpert, Klaus Brenner** und **Sibylle Becker** für die Zwischenstadt-Debatte von Interesse. Sie vergleichen in Bezug auf Ausdehnung, Größe und Dichte die Siedlungsräume von 57 Metropolregionen weltweit und stellen fest, dass alle Metropolräume eine Tendenz der Fraktalisierung zeigen. Weiter analysieren sie, dass die Beziehung zum Rand und das Verhältnis von bebautem Raum und verbliebener offener Landschaft entscheidend für die Raumwahrnehmung und damit Qualität des Siedlungsraums sind (Humpert et al. | 2002).<sup>23</sup>

### • Phänomenologischer Ansatz

Unter dem Begriff phänomenologisch<sup>24</sup> können Arbeiten zusammengefasst werden, die

<sup>22</sup> Der Wert der Fläche bemisst sich nicht nach der Bodengüte, also der Eignung als landwirtschaftlich nutzbarer Fläche, sondern allein nach seinem Wert als Bauland.

<sup>23</sup> Amerikanisches Gegenstück zu dieser Arbeit: Michael Batty und Paul Lonley, die Geometrie und Form der „fraktalen Stadt“ beschreiben (→ Batty + Lonley | 1994).

<sup>24</sup> Ein Phänomen (von griechisch phainomenon = das Erscheinende) ist eine Erscheinung. Phänomenologie ist die „Erscheinungslehre“ und geht auf Überlegungen der Philosophen Kant, Schopenhauer, Herbart zurück (Schmidt | 1991: 554). Phänomenologie ist eine Art Bedeutungs- und Sinnforschung. Übertragen auf den physischen Raum heißt das,

das Darstellen und Beschreiben von Raum als Sinneserfahrungen verstehen. Nicht der in Fakten messbare/darstellbare Raum ist hier wichtig, sondern der erlebbare Raum. Also geht man davon aus, dass für den städtebaulichen Entwurf und die Architektur Erkenntnisse über Raumwahrnehmung, Raumeignung wichtig sind. Kern-Autor dieses Ansatzes ist der Architekt **Kevin A. Lynch**<sup>25</sup>, der den Städtebau der 60er bis 90er Jahre in Amerika und Europa stark geprägt hat. Kevin A. Lynch suchte nach einer Methode, um darstellen und dann gestalterisch nutzen zu können, wie Siedlungsräume auf den Betrachter wirken. Durch Befragungen stellte Lynch fest, dass bestimmte Orte und Raumzusammenhänge im Besonderen das Erscheinungsbild der Stadt prägen. Als Ergebnisse stellte er in seinem Buch „The image of the city“ fünf Kernbegriffe auf (Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte, Merkzeichen), die helfen können, die zentralen Wahrnehmungsorte oder räumlichen Gefüge einer Stadt zu beschreiben und gestalterisch zu formen (Lynch | 1960).

Der niederländische Architekt **Rem Koolhaas**, der mit seinen Arbeiten die europäische Städtebaudebatte in der „Zweiten Moderne“ stark beeinflusst hat (Lootsma → Ibelings | 2000: 280), nutzte subjektive Beobachtungen von räumlichen Phänomenen (Koolhaas. Mau | 1995). Koolhaas hatte sich zunächst mit der dichten Stadt (Metropole) beschäftigt. Hier beschrieb er die für ihn wesentlichen Elemente der Stadt = Dichte, Überlagerung, Heterogenität (Koolhaas | 1978).

dass es nicht um die Erforschung und Darstellung des gebauten Raums als Ding oder Untersuchungsobjekt geht. Stattdessen wird untersucht, welche Qualitäten und Merkmale von den Benutzern und Bewohnern der Räume wahrgenommen werden, d.h. wie der Raum den Menschen erscheint.

<sup>25</sup> Lynch ist heute eine der Leitfiguren des internationalen Städtebaus. 1963 wurde er Professor für Stadtplanung am Massachusetts Institute of Technology (MIT). Zu seinen bekanntesten Werken zählen „The Image of the City“ (1960) und „Good City Form“ (1981) sowie „View from the Road“ (1964). Zwischen 1937-1939 war Lynch Schüler bei Frank Lloyd Wright.

Diese Eigenschaften versuchte er in seine Bauprojekte zu übernehmen. Später beschäftigte sich Koolhaas auch mit der Landschaft. Er führte den Begriff >Scape©< ein. Dieses neue Wort nutzte er um deutlich zu machen, dass sich aus seiner Sicht die Unterschiede zwischen Zentrum und Peripherie in einem Stadt-Land Kontinuum auflösen. Der heutige Siedlungsraum bildet vielmehr eine fast endlose Feldstruktur, in der sich städtische und ländliche Räume – oft auch bruchartig – abwechseln. Doch trotz dieser Diskontinuität und der Brüche in den Raumübergängen ist >Scape©< für Koolhaas ein zusammenhängendes Gebilde. Es ist ein Raum „intensivierter Differenzen“. Die „stete Hybridität“ des Raums (Homepage ETH) wird zum Wesensmerkmal.

Die Arbeit von **Franz Oswald** und **Peter Baccini** ist auf den Entwurf ausgerichtet. Sie beschäftigen sich damit, wie aus der individuellen Raumwahrnehmung allgemeingültige Ziele und Werte abgeleitet werden. Sie entwickelten eine Netzstadtmethode, die sich als wissenschaftliches Instrument versteht, um Stadträume zu analysieren und aufgrund geicher Parameter vergleichen zu können. Ihre systematische Bewertung auf der Basis von fünf Qualitätskriterien soll eine nachvollziehbare Ausgangslage für die Entwurfsarbeit neuer Zielzustände generieren (Oswald, Baccini | 2003: 66). Am Beispiel des Siedlungsgebietes Luzern Nord veranschaulichen sie ihre Methode.



Abb.9 [Buchtitel. Oswald + Campi]

Quelle: Internet

Eine Forschergruppe um **Mario Campi** beschreibt die zeitgenössische Siedlungsform der Schweiz am Beispiel der Glattalstadt, dem Siedlungsraum zwischen Flughafen und Zentrum der Stadt Zürich, wo in den letzten 30 Jahren aus der Peripherie die Glattalstadt als eine „neue autonome urbane Wirklichkeit“ entstanden ist (Campi, Bucher, Zardini | 2001: 8). Ihre Ausführungen machen deutlich, dass die Autoren eine weniger abwertende Auseinandersetzung mit diesen ungewohnten Siedlungsräumen fordern. Sie versuchen räumliche Gegebenheiten so zu beschreiben, dass sie für Entwürfe und Qualifizierungsstrategien genutzt werden können.

Auch dem **ETH Studio Basel**, einer Gruppe von Architektur- und Städtebauprofessoren rund um Roger Diener, Jacques Herzog, Pierre de Meuron und Marcel Meili, geht es zunächst um das Begreifen von Urbanisierungsprozessen. Sie kombinieren städtebauliches Entwerfen mit Forschung, indem als Vorbereitung für den Entwurf „Bohrungen“, d.h. Recherchen über einen Ort oder eine Region gemacht werden (Interview Axel Simon mit Marcel Meili → db.deutsche bauzeitung | 07/03: 61). Das Wesensmerkmal der urbanen Struktur der Schweiz ist für sie das Fehlen von großen Zentren sowie die hohen wechselseitigen Abhängigkeiten stark unterschiedlicher Regionen, Orte und Städte. Das föderalistisch-ländliche Prinzip der Schweiz hat sich in ihren Augen urbanisiert, ist zur verstädterten Landschaft geworden, deren Ursprung nicht von der Stadt oder Zwischenstadt ausgeht, sondern im Ländlichen liegt (Meili → db.deutsche bauzeitung | 07/03: 63). Ihre Arbeit verstehen sie als Form, um das Land Schweiz zu lesen. Auch hier werden keine konkreten Handlungshinweise geboten, sondern die Beschreibung versteht sich als Aufforderung, bisherige Handlungsansätze zu überdenken und sich den

neuen Aufgabenfeldern, etwa dem gestalterischen Umgang mit dem Thema „Grenze“, „Netzwerk“ oder „Differenzen“ (Meili || db.deutsche bauzeitung | 07/03: 62) zu nähern.



Abb.10 [Buchtitel. db-Zeitschrift + Bölling/Christ]  
Quelle: Internet

**Wolfgang Christ** und **Lars Bölling** haben sich im Ladenburger Kolleg mit der Entwicklung von Methoden und Instrumentarien einer städtebaulichen Qualifizierung der Zwischenstadt beschäftigt. Anhand des Untersuchungsraums Rhein-Main wurden zunächst Potenziale und Defizite analysiert. Durch eine „interpretierende Bestandsaufnahme“ sollten „Strukturen und räumlich erlebbare Zusammenhänge der Zwischenstadt“ (Bölling, Christ | 2005: 83) kenntlich gemacht werden. Um positive Beispiele für die Gestaltung in der Zwischenstadt zu generieren, wurden mit Studierenden der Bauhaus Universität Weimar eigene Entwürfe zu bestimmten Themen erarbeitet<sup>26</sup>.

#### • Exemplarischer Ansatz

Eine andere Gruppe verfolgt die Strategie, anhand von Entwurfsbeispielen und gebauten Projekten aufzuzeigen, wie moderne Siedlungsräume gestaltet werden können. **Hans Ibelings** etwa sammelte in seiner Arbeit aktuelle Beispiele der niederländischen Archi-

tektur,- Stadt,- und Landschaftsplanungsszene, die seiner Meinung nach verdeutlichen, wie man sich in den Niederlanden den Herausforderungen der zweiten Moderne stellt. Für die Niederlande ist das vor allem der Umgang mit der künstlich geschaffenen Landschaft und die Verschmelzung von Siedlungsraum und Landschaftsraum sowie der Umgang mit dem in den Niederlanden sehr hohen Kontroll- und Regulierungsgrad der Gesellschaft und der demokratischen Notwendigkeit einer umfassenden Partizipationen, die zu neuen Entwurfsformen und -gepflogenheiten geführt hat (Ibelings | 2000). Marc Angélil interpretiert seine Entwürfe und Bauprojekte als Suche nach Entwurfswerkzeugen für die Gestaltung der von ihm geforderten „offenen Stadt“ (Angélil | 2003). Auch Koolhaas bietet seine Entwürfe und Bauprojekte als Beispiele für einen neuen Städtebau an (Koolhaas. Mau | 1995).

Im Rahmen des Ladenburger Kollegs beschäftigte sich eine Planergruppe rund um **Michael Koch** und **Alex Wall** mit dem Vergleich konzeptioneller und theoretischer Annäherungen zur Zwischenstadt anhand ausgewählter Beispiele (Homepage | Ladenburger Kolleg). In ihrem Buch hat die Gruppe 20 Entwürfe vorgestellt, anhand derer gezeigt wird, wie Zwischenstadt gestaltet werden bzw. wo der Entwurf an seine Wirkungsgrenze stößt. Auch **Barbara Boczek** entwickelte nach ihrer empirisch-deskriptiven Arbeit im Kolleg zusammen mit **Gerd Aufmolk** und **Stefan Körner** modellhafte Szenarien und Entwürfe.

Zur Verdeutlichung ihrer Aussagen nutzen manche Autoren auch provokant überzeichnete Entwürfe. Stellvertretend kann hier die kuratorische Arbeit von **Francesca Ferguson** genannt werden, die für die 9. internationale Architekturausstellung in Venedig gebaute Beispiele aus Deutschland sammelte, die Baukulturen und Gestaltungsformen an „Randzonen, urbanisierten Landschaften, Zwischen-

<sup>26</sup> Die Arbeit von Lars Bölling und Wolfgang Christ wurde 2007 mit einem Sonderpreis des deutschen Städtebaupreises ausgezeichnet (Homepage DASL).

räumen, Ballungsräumen und Zwischenstädten“ aufzeigen (Ferguson | 2004: 11). Die Beispiele sollen verdeutlichen, dass man sich beim Entwerfen auch mit den Rechtsräumen (Bauordnung, Förderprogramme), den Alltagskulturen der Nutzer sowie Bewohnern und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beschäftigen muss. Die Peripherie ist für Ferguson ein Experimentierfeld für das

„Ungedachte und das Geplante“ (Ferguson | 2004: 13), eine Art räumlich manifestiertes Labor. Die gesammelten Baubeispiele aus der Peripherie als „Epizentrum“ erklären weniger, wie gestaltet werden soll, sondern vielmehr, unter welchen Rahmenbedingungen Gestaltung funktioniert.

## 1.4. Kernaussagen der Debatte

Ausgehend von Thomas Sieverts Arbeit zur Zwischenstadt ist in Deutschland in den 90er Jahren ein in seiner Bedeutung stetig wachsender Diskurs über suburbane Räume entstanden, in dem die Akteure der Debatte einen neuen gestalterischen Umgang mit dem suburbanen Raum (Zwischenstadt) fordern.

Die Meinungen innerhalb der Debatte gehen teils weit auseinander. Noch ist kein Konsens gefunden. Die Akteure haben aber eine gemeinsame Grundhaltung, die davon ausgeht, dass suburbane Räume nicht ausschließlich mit Gestaltungskonzepten der Kernstadt qualifizierbar sind. Auch sprechen sich viele Akteure der Debatte dafür aus, bei der Qualifizierung die Eigenart des suburbanen Raums nicht radikal zu überformen.

In der Debatte um die Zwischenstadt fällt auf, dass - obwohl viele Architekten und Städtebauer beteiligt sind - wenig gestalterisch-künstlerisch im Sinne eines großen Entwurfs oder großen Plans gearbeitet wird. Auch politisch-normative Vorgehensweisen, also das Aufstellen oder Zusammentragen von Regeln und klaren Hinweisen zum städtebaulichen Entwerfen und zur Architektur („Handbücher“ oder „Regelwerke zur Gestaltung“), werden nicht praktiziert. Stattdessen werden in unterschiedlichen Textformen, Orte und Räume be-

schrieben und dadurch Aufgabenfelder der Gestaltung benannt. Oder man verweist auf einige geplante oder gebaute Beispiele, die zeigen können, wie gestaltet werden sollte.

Die Auswertung zeigt, dass vor allem folgende Themen/Forderungen gehäuft auftauchen:

- > Den Siedlungsraum muss man unvoreingenommen beobachten. Das Beobachtbare muss man akzeptieren, auch wenn dieser Raum nicht dem Ideal der „Europäischen Stadt“ entspricht, um dann mit einer geänderten Sichtweise und mit geänderten Bewertungsmaßstäben den Raum zu qualifizieren.
- > Bisherige Planungs- und Entwurfspraxen müssen überdacht und modifiziert werden.
- > Für die Qualifizierung sind interdisziplinäre Arbeitsweisen zwischen Stadtplanern und Architekten sowie Projektentwicklern, Verkehrsplanern, Soziologen und Kulturwissenschaftlern notwendig. Gleichzeitig müssen Bewohner eingebunden werden – entweder, indem man sich intensiver mit ihren Raumwahrnehmungen und ihren Strategien der Raumeignung beschäftigt, oder indem man sie stärker in die Planungs- und Entscheidungsprozesse einbindet.

Besondere Themenfelder der Qualifizierung sind:

- > Aspekte der Nachhaltigkeit müssen bei der Qualifizierung berücksichtigt werden (Sieverts, Oswald/Baccini).
- > Umgang mit Netzen (Studio Basel, Oswald, Sieverts, Ladenburger Kolleg), d.h. Nutzung der Verkehrsinfrastrukturnetze als Instrument der Raumwahrnehmung. Geschwindigkeit wird als Gestaltungskriterium beschrieben (Lynch, Koolhaas, Campi, Sieverts).
- > Gestaltung von Grenzen, Umgang mit Grenzen als Gestaltungsaufgabe (Studio Basel, Oswald, Ladenburger Kolleg).
- > Umgang mit der Körnigkeit zwischen Stadtraum und Landschaftsraum.
- > Umgang mit Dimensionssprüngen (S,M,L,XL-Städtebau) (Koolhaas, Campi, Kolleg).
- > Zwischenstadt als Ort am Rand, d.h. außerhalb der planerisch-politischen Aufmerksamkeit, lässt bisher Spielräume zu. Gestaltung muss die hier vorhandenen Freiräume, die Unbestimmtheiten, das Ungeplante und das Offene erhalten können (Sieverts, Ferguson, Kolleg).

## 1.5. Kernfragen der Debatte

Durch die Darstellung der bisherigen Diskussion und den Arbeitsmethoden im Rahmen der Zwischenstadt-Debatte werden auch die Kernfragen und -themen der Qualifizierung deutlich:

### Schaffung einer erlebbaren räumlichen Einheit, Umgang mit Heterogenität

- > In wie weit kann durch städtebauliche Gestaltung dazu beigetragen werden, dass die fraktale Form des suburbanen Raums als Qualität erfahrbar wird? Muss eine Einheit geschaffen werden oder müssen die Bewohner und Benutzer geschult werden, um die FrAGMENTIERtheit als Qualität sehen zu lernen?
- > Wie soll mit der polyzentralen oder dezentralen Struktur aus gestalterischer Perspektive umgegangen werden? Welche Funktionen sollen betont, welche abgeschwächt werden?
- < Wie ist mit der Heterogenität gewachsener Orte umzugehen? Ist die Heterogenität eine Qualität oder eher ein Defizit?

### Symbiose zwischen Stadt und Land

- > Wie muss die Überlappung zwischen Siedlungsraum und Freiraum gestaltet werden? Welche Körnigkeit ist sinnvoll? Welcher

Grad der Verzahnung zwischen bebautem Raum und Freiraum auf welcher Maßstabebene ist qualitativ?

### Dichte/Weite, Mischung/Funktions-trennung

- > Statt von Dichte ist die Zwischenstadt von einer aufgelockerten Siedlungsstruktur geprägt. Wie kann hier trotzdem räumliche Qualität geschaffen werden, oder wie kann Dichte als Qualität rekonstruiert werden?
- > Ist es gestalterisch sinnvoll, monofunktionale Siedlungseinheiten zu schaffen, oder soll auch in der Stadtlandschaft für eine Mischung der Nutzungen gesorgt werden? Welche Körnigkeit hat die Mischung in der Stadtlandschaft? Wie sollen die Tendenzen der Homogenisierung und Segregation gestalterisch begleitet werden?

### Grenzen der Gestaltung

- > Wie weit soll die Gestaltung des suburbanen Raums gehen? Darf über die Eigenart und Eigendynamik des Raums hinaus eine neue städtebauliche Form geschaffen werden?

Damit sind die Fragen ermittelt, auf die durch eine Neuauswertung von Wright sowie dem anschließenden Vergleich mit Sieverts Antworten gefunden werden sollen<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Hier sei darauf hingewiesen, dass Vertreter anderer Debatten (beispielsweise der Debatte zur Europäischen Stadt) sich andere Fragen in Bezug auf den suburbanen Raum stellen würden.



## Kapitel 2.

# Beschreibung Broadacre City

## 2. Beschreibung Broadacre City

In diesem Kapitel wird die Idee der Broadacre City vorgestellt, d.h. es sollen durch eine Textanalyse, durch eine Entwurfsmodellanalyse und Projektauswertungen die Kernaussagen der Idee ermittelt werden.

Das Kapitel ist wie folgt gegliedert:

2.1.	<b>Entstehungsgeschichte</b>	Als Einstieg ins Thema wird die Entstehungsgeschichte der Broadacre City kurz dargestellt.
2.2.	<b>Textanalyse</b>	In der Textanalyse wird das letzte Buch zur Broadacre City systematisch ausgewertet und die Kernaussagen mit Hilfe der umfangreichen Fach-Interpretationen erläutert. Durch die Textanalyse werden vor allem Gestaltungsziele, Qualitätskriterien und Grundkonzepte ermittelt.
2.3.	<b>Modellanalyse</b>	In einem zweiten Abschnitt wird das Entwurfsmodell ausgewertet und überprüft, in wieweit die konzeptionellen Überlegungen vertieft werden konnten. Aus dem Entwurfsmodell werden Aufgabenfelder der Gestaltung abgeleitet.
2.4.	<b>Projektanalyse</b>	Im dritten Abschnitt werden anhand einer Auswahl von Projektbeispielen die vorab ermittelten Aussagen überprüft. Gleichzeitig werden die Projekte genutzt, um bestimmte Gestaltungselemente zu vertiefen. Auch sollen die Projekte zur Bewertung der Umsetzungsfähigkeit der Gestaltungsaufgaben genutzt werden.
2.5.	<b>Zusammenfassung</b>	Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse.

### 2.1. Entstehungsgeschichte

<Broadacre> ist eine amerikanische Wortwendung und bedeutet <weites Land>. <Broad> bedeutet <weit>; <Acre> ist eine Flächeneinheit und bemisst eine Fläche von 4065 m<sup>2</sup>. In der Mehrzahl verwendet bedeutet <acres> aber auch <Grund und Boden>. Wörtlich übersetzt bedeutet <Broadacre City> in etwa <weites Stadtland>, <weite Stadtlandschaft> oder <weite Grund+Boden-Stadt>. Der Begriff lässt sich nur schwer genau ins Deutsche übersetzen, weil sich das Wortspiel mit der Bedeutung <Grund und Boden> im Deutschen

nicht gut einbinden lässt (<weite Schollen-Stadt>). In der ersten Übersetzung des Buches „*The Living City*“ wurde Broadacre City<sup>28</sup> mit <Weitland> übersetzt (Wright 1945 | [Jäger + Kanitsch 1950])<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Wright und andere Autoren verwendeten in ihren Texten oft die Abkürzung <Broadacres> anstelle von <Broadacre City>. Auch in dieser Arbeit werden die Begriffe <Broadacre City> und <Broadacres> synonym verwendet.

<sup>29</sup> Heute hat sich der Begriff >Broadacre City< so weit in der Planungs- und Architekturtheorie etabliert, dass er nicht mehr übersetzt wird.

Wann Broadacre als Idee entstanden ist, ist nicht ganz klar. Wright selbst hat dazu unterschiedliche, teils absichtlich verwirrende Angaben gemacht.

Fest steht, dass sich Wright seit 1910 mit Stadt- und Regionalplanung auseinander gesetzt und erste Ideen entwickelt hat. In den 20er Jahren begann er, seine Ideen zu verschriftlichen. Mit Broadacre, so Johnson, läutete Wright nach der Depression und großen privaten Schwierigkeiten und Skandalen seine zweite Schaffensphase ein (Johnson | 1988: 130). Für John Sergeant ist Broadacre City das Hauptwerk in der zweiten Schaffensphase des Architekten<sup>30</sup> (Sergeant | 1976: 122).

Anfang des 20. Jahrhunderts kam Wright erstmals praktisch mit Siedlungsplanung und Regionalplanung in Berührung. Frederick Nicholas, ein Immobilienmanager und Projektentwickler aus Chicago, beauftragte ihn in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts mit einem Entwurf für eine *New Town* im Bitter Root Valley in Montana. Hier entwickelte Wright Ideen für eine Siedlungsentwicklung, die in die Arbeit zur Broadacre City einfließen.

Aus seinen Erfahrungen aus der heute bekannten Kahn-Vorlesungsreihe an der Princeton University veröffentlichte Wright 1932 sein erstes Buch *„The Disappearing City“*. *The Disappearing City* liest sich heute wie eine Gesellschafts- und vor allem Stadtkritik, die nach demokratischen Siedlungsformen suchte. Aber die *„Disappearing City“* blieb in ihren Aussagen noch sehr vage. Wright schien hier noch keine klare Vorstellung einer neuen Stadt entwickelt zu haben, sondern eher eine Vorstellung von dem, wie die Stadt der Zukunft nicht sein sollte. *„In 1932, therefore, Broadacre City was no more than a verbalized theoretical proposition based on negative responses to existing conditions with virtually no hints about the composition of his ideal*

<sup>30</sup> „Chief work of his mature life“

*place“* (Johnson | 1988: 131). Am 20. März 1932 wurde im *New York Times Magazine* ein Artikel veröffentlicht, der den Titel *„Broadacre City: An Architects Vision“* trug. Der Artikel von Wright war eine direkte Reaktion auf einen Artikel von Le Corbusier in der vorherigen *New York Times*-Ausgabe (Wright | 1932).

Mit finanzieller Unterstützung von Tom Maloney und dem Warenhausbesitzer Edgar Kaufmann ließ Wright im Winter 1934 an seinem Lehr- und Forschungsinstitut Taliesin in Phoenix, Arizona ein 4 x 4 Meter großes Entwurfsmodell und zehn kleine Detailmodelle bauen. Erste Skizzen zu der grundlegenden Entwurfsidee fertigte er 1934 an<sup>31</sup>. Der Prozess von der Idee zum fertigen Entwurfsmodell lässt sich aber heute nicht mehr rekonstruieren.



Abb. 11 [Historisches Modellfoto 1] Bild vom Modell mit Frank Lloyd Wright auf dem Rand des Modells sitzend  
Quelle: Internet

Im März 1935 war das Entwurfsmodell fertig. Von April bis Mai 1935 wurde es auf der *National Alliance of Arts and Industry's Exposition of Industrial Art* im Rockefeller Center in New York erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Von hier ging es auf eine Wanderausstellung nach Madison, Wisconsin, Pittsburgh und nach Washington D.C. Begleitend zur Ausstellung veröffentlichte Wright im *Architectural Record*

<sup>31</sup> Eine Skizze mit der Rohidee für die Broadacre City wird später von seiner Frau Olgivanna Lloyd Wright veröffentlicht (Wright | 1966).

einen Artikel (Wright | 1935), dem eine schematische Grafik des Entwurfsmodells beigelegt war. Durch Vorträge<sup>32</sup> und weitere Publikationen zu der Wanderausstellung wurde das Entwurfsmodell in den Vereinigten Staaten bekannt.

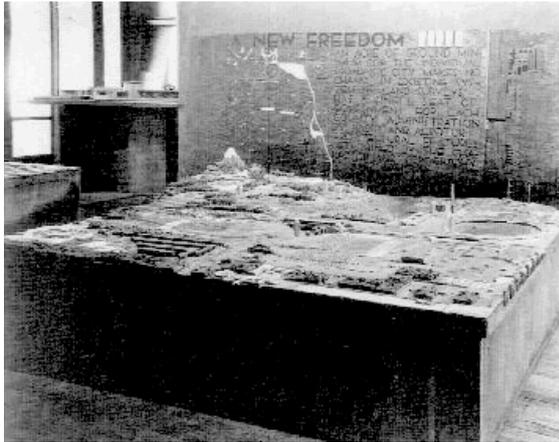


Abb.12 [Historisches Modellfoto 2] Das Modell in der Ausstellung

Quelle: Internet

1945 erschien eine überarbeitete Fassung seines Buches unter dem Titel „*When Democracy Builds*“, das nun auch Fotos von dem Entwurfsmodell enthielt. Im Laufe der Zeit unterfütterte Wright die Ideen zur Broadacre City mit mehreren Sozial- und Wirtschaftstheorien. Auch sein berufliches Umfeld inspirierte ihn. In diversen Bauprojekten konnte er einzelne Ideen der Broadacre City überprüfen und anwenden.

Kurz vor seinem Tod überarbeitete Frank Lloyd Wright nochmals sein Buch. Es erschien 1958 unter dem Titel „*The Living City*“. Hier war ein Faltplan des Entwurfsmodells beigelegt. Zwei bis dahin im Entwurfsmodell unbefriedigend gestaltete Teilbereiche wurden neu entworfen und er fügte weitere realisierte und geplante Projekte in das Entwurfsmodell ein. Von seinen Schülern ließ er zusätzliche Ansichten der Broadacre City anfertigen, die in etwa mit den Aussagen des Plans überein-

stimmten. In diesen Zeichnungen lassen sich weitere von Wright entworfene Bauprojekte erkennen.

Ein Jahr später, 1959, starb Wright im Alter von 91 Jahren. Die Arbeit an dem Modell und der Idee wurde nicht weiter fortgesetzt.

<sup>32</sup> z.B. der Vortrag im Chicago City Club mit 300 Zuhörern.

## 2.2. Textanalyse

Ziel der Textanalyse ist es, Kernthemen aus Wrights Texten abzuleiten und in ihrer Bedeutung zu interpretieren. Dafür sind folgende Arbeitsschritte notwendig:

2.2.1	Materialien und Methoden der Textanalyse
2.2.2	Ermittlung der Kernthemen
2.2.3.	Darstellung und Interpretation der Kernthemen
2.2.4.	Zusammenfassung: Kernaussagen der Texte

### 2.2.1. Materialien und Methoden

Aus der Linguistik und Sozialwissenschaft sind verschiedene Methoden der Textanalyse bekannt, um gesprochene oder geschriebene Texte wissenschaftlich zu analysieren (Titscher u.a. | 1998), (Brinker | 1985).

Bei der Textanalyse von Wright kann zunächst zwischen **Originalquellen** von Wright und den **Sekundärquellen** unterschieden werden. Für beide Textformen sind unterschiedliche Methoden der Auswertung notwendig.

#### Wichtige Originalquellen

Frank Lloyd Wright hat seine Idee zur Broadacre City in drei zentralen Büchern dargestellt: „*The Disappearing City*“ (Wright | 1932a), „*When Democracy Builds*“ (Wright | 1945)<sup>33</sup> und „*The Living City*“ (Wright | 1958).

Zusätzlich zu den drei Büchern hat er seine städtebauliche Idee in verschiedenen Zeitschriftenartikeln erörtert. Bekannt ist etwa der erste Artikel zur Broadacre City, der 1932 in der New York Times erschien (Wright | 1932b) Mit dem Artikel *For a Democratic Architecture* (Wright | 1953) in der Zeitschrift *House Beautiful*, einem Architekturmagazin für eine breite Leserschaft, wurde die Idee der Broadacre City in Amerika bekannt (Alofsin | 1989).<sup>34</sup>

In weiteren Büchern und Artikeln widmete sich Wright einzelnen Aspekten von Architektur und Städtebau, so dass auch diese Veröffentlichungen von Wright für sein

städtebauliches Verständnis interessant sind: In „*The Future of the City*“ von 1955<sup>35</sup> beschrieb er seine Vorstellungen von dezentralen Stadtlandschaften (Wright • 1955). Auch in den Vorlesungen, die Wright 1939 am Royal Institute of British Architects in London hielt und die später unter dem Titel „*An Organic Architecture: The Architecture of Democracy*“ veröffentlicht wurden (Wright • 1939a), finden sich Aussagen zu seinen städtebaulichen Prinzipien. Desweiteren kann eine Rede ausgewertet werden, die Wright im selben Jahr in Washington im Mayflower Hotel vor Architekten hielt (Wright • 1939b)<sup>36</sup>.

Damit steht ein großer Fundus an Originalschriften des Autors zur Verfügung. Bei diesen Texten muss die chronologische Abfolge berücksichtigt werden, denn teilweise hat Wright sich selbst revidiert, so dass in seinen Texten widersprüchliche Aussagen auftreten können. Auch nimmt Wright Ideen anderer Autoren oder Künstler auf, ohne die Quellen kenntlich zu machen. Der Architekturtheoretiker **Hanno Walter Kruft** stellt fest, dass Wright in seinen Texten nicht eine abschließende und in sich stringente Architekturauffassung vertrat. „Wright“, so Kruft, „*absorbiert in seinem Denken intuitiv heterogene Anregungen und reproduziert sie als Bestandteil seines eigenen Gedankensystems*“ (Kruft | 1985: 498).

Auch muss berücksichtigt werden, dass seine Texte auf unterschiedlichen Bedeutungsebenen funktionieren: Artikel in Architekturmagazinen versuchen seine Idee

<sup>33</sup> Dieses Buch ist 1950 unter dem Titel ‚Usonien‘ - übersetzt von Jäger - auch in Deutschland erschienen.

<sup>34</sup> weitere Artikel: siehe Literaturliste

<sup>35</sup> 1995 von Bruce Brooks Pfeiffer in seiner Sammlung von Wright-Texten noch einmal veröffentlicht (Pfeiffer | 1995)

<sup>36</sup> Bei der Rede, ebenso wie bei den Vorlesungen in London, sind vor allem die Antworten interessant, die Wright auf die direkten Fragen aus dem Publikum gab.

allgemeinverständlich zu erklären. Hier wendet er sich an die Allgemeinheit bzw. versucht durch auflagenstarken Zeitungen und Magazine, auf sich bei potentiellen Kunden (Bauherren) aufmerksam zu machen und für eine Verbreitung seiner Ideen zu sorgen<sup>37</sup>. In Fachpublikationen oder im Rahmen von Vorlesungen wendet er sich an ein Fachpublikum. Hier reagiert er auf Aussagen von Kritikern (z.B. Lewis Mumford) oder auf die Arbeiten anderer Architekten seiner Zeit (z.B. Le Corbusier).

### Wichtige Sekundärliteratur

Neben den Originalquellen steht eine Vielzahl von Sekundärliteratur zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um Biographien, Rezensionen oder Interpretationen: Einen Überblick über die Arbeiten zu Wright bietet die Bibliographie von **Robert L. Sweeney** (Sweeney | 1978). Auch **Patrick J. Meehan** hat das umfassende Quellenmaterial zu Frank Lloyd Wright aufgeschlüsselt (Meehan | 1983). Für die Textanalyse können nicht alle Veröffentlichungen zu Wright genutzt werden, sondern es sind vor allem die Analysen, Interpretationen<sup>38</sup> und ergänzend einige Biographien von Interesse, da in diesen methodisch gearbeitet wurde und die Ergebnisse und Aussagen daher fundiert und abgesichert sind. Auf die oft feuilletonartigen und stark wertenden Rezensionen, die selten Belege für ihre Behauptungen nachweisen, soll erst im dritten Kapitel (Bewertung + Evaluation) näher eingegangen werden<sup>39</sup>.

Um einen Einstieg in Wrights Texte zu bieten, haben einige Autoren versucht, die Fülle der Originalmaterialien aufzubereiten und thematisch neu zu strukturieren. Schon kurz nach Wrights Tod gaben **Edgar Kaufman** und **Ben Raeburn** 1960 das Buch „*Writings and Buildings*“ heraus (Wright | 1963<sup>40</sup>). Das Buch fasste

<sup>37</sup> Das Jacob House beispielsweise ist oft in Architekturkatalogen und Zeitschriften veröffentlicht worden. Meryle Secrest zeigte in ihrer Arbeit, dass durch häufige Veröffentlichung und durch die Qualität des Entwurfs die Grundidee des Wohnhauses oft kopiert wurde: „*The Jacob House was economical if not spartan, but full of so many trend-setting ideas that it was an instant success*“ (Secrest | 1992: 449).

<sup>38</sup> Durch eine Textinterpretation soll der Sinn, die Aussage, eines Werkes erklärt werden. Um Interpretationen als kulturwissenschaftliches Instrument zu nutzen, muss für die Interpretation ein rationales begründetes und kontrollierbares Verfahren angewandt werden.

<sup>39</sup> Donald Leslie Johnson hielt nicht alle Publikationen zu Wright für wissenschaftlich verwertbar. Als stichhaltig und fundiert listete er auf: March, Grabow, Reiner, Sergeant, Fishman, Reissman, Scully, Scharpio, Mumford, Smith, Collins. Auch Ciucci und Sweeney nutzte er für seine Arbeit, hält diese beiden Autoren aber für „weniger wertvoll“ (Johnson | 1988: 143).

<sup>40</sup> Dieses Buch erschien 1963 unter dem Titel „Schriften und Bauten“

Schriften von Wright zusammen und enthielt Auszüge aus dem Buch „*The Living City*“. Den Autoren, Freunden und Förderern von Wright ging es darum, eine Art Hommage für Wright zu schaffen. Für **Bruce Brooks Pfeiffer**, der 1994 Schriften von Wright in einem vierteiligen Schriftenband zusammenfasste, ging es dagegen mehr um eine systematische Gesamtdarstellung, die eine unvoreingenommene Interpretation erleichtern sollte (Wright | 1994a-d).

In vielen Biographien zu Wright werden aus seinen Lebensstationen und seiner Art zu Leben Rückschlüsse auf seine Werke gezogen. Eine wichtige interpretierende Biographie ist die von **Robert Twombly**, der versuchte, die Einflüsse auf Wright zu hinterleuchten (Twombly | 1973 | 1979). **Alvin Rosenbaum** legte in seiner Wright-Biographie den thematischen Schwerpunkt auf regional-planerische Aspekte (Rosenbaum | 1993 und 2002). Auch Wright selbst hatte Autobiographien verfasst, in denen er seine Lebensstationen mit seinen Arbeitsstilen und Werken verknüpfte (Wright | 1960 → Wright | 1966). Weitere wissenschaftlich nutzbare Biographien<sup>41</sup> sind die von **Peter Blake** (Blake | 1960), **Henry Russell Hitchcock** (Hitchcock | 1942) und **Norris Kelly Smith** (Smith | 1966). Hitchcock begann 1941, Gebäude von Wright mit Gebäuden anderer Architekten zu vergleichen, um so den Einfluss von Wright darstellen zu können (Hitchcock | 1940 und 1942). Die Arbeit von **Robert Fishman** ist auch in Deutschland bekannt. Er stellte die Ideen von Wright den Ideen von Ebenezer Howard (Gartenstädte), Le Corbusier (Ville radieuse) und Jane Jacobs (Leben und Tod der großen amerikanischen Städte) gegenüber (Fishman | 1977).

**George Collins** (Collins | 1961), Professor für Kunstgeschichte an der Columbia University mit Schwerpunkt im modernen Städtebau, lieferte 1961 die „*klassische Einführung zur Broadacre City*“ (Alofsin | 1989: 10).<sup>42</sup> Er listete in seinem Werk die Personen auf, von denen Wright beeinflusst wurde, und er ordnete Broadacre City grob anderen Stadtmodellen und -utopien zu, wie zum Beispiel der *Cité industrielle* von Tony Garnier, den Ar-

in Berlin.

<sup>41</sup> Es gibt noch einen weiten Fundus an populär-wissenschaftlichen, wertenden Biographien, die hier nicht berücksichtigt werden sollen.

<sup>42</sup> „*George Collins then provided a clear synthetic view of Broadacre City that still stands today as a classic introduction*“ (Alofsin | 1989: 10).

beiten von Arthur Comey<sup>43</sup> und Daniel Hudson Burnham<sup>44</sup> - aber auch den Arbeiten von Le Corbusier.

Mit einem Vergleich zwischen Le Corbusier und Wright und anderen Architekten der Moderne haben sich mehrere Forscher beschäftigt: **Richard Etlin, Joy + Edwin Hoag**<sup>45</sup>, **Thomas Doremus** und **Roy Kantorowich** sowie **Vincent Scully** (Etlin | 1994. Hoag | 1977. Doremus | 1985, Kantorowich | 1941. Scully | 1961).

Ein Forscherteam um den italienischen Architekturprofessor **Giorgio Ciucci** versuchte, Bezüge zu älteren Stadtutopien herzustellen<sup>46</sup> und zeigte, dass Broadacre in einer agrarischen und anti-städtischen Tradition steht (Ciucci. Dal Co et al. | 1973). **Walter Creese** beschäftigte sich mit den Jefferson'schen Gesellschaftsideen und den Analogien zur Broadacre City (Creese | 1985). **Morton und Lucia White** analysierten Wrights Haltung zur Stadt und stellten seine Vorstellungen anderen amerikanischen Kulturarbeiten entgegen (White + White | 1962). Für **Roger Cranshawe** waren Wrights Ideen und Arbeiten stark mit den Ideen den sog. progressiven Intellektuellen (*progressive intellectuals*) um Henry Demerest Lloyd verbunden. **James P. Dougherty**<sup>47</sup> beschäftigte sich über Whitman mit der Stadt als einem literarischen Symbol und analysierte aus dieser Perspektive die Broadacre City (Dougherty | 1981).

Andere Forscher beschäftigten sich mit den von Wright angegebenen Quellen. **Lionel March** untersuchte die Bezüge zur Literatur und zu anderen Sozialtheoretikern (March | 1970). Auch zeigte er, wie Wright in seinem Denken von seiner Dekade und der Zeit in Chicago (Chicagoer Schule) beeinflusst war.

Bei vertiefenden Analysen und Interpretationen handelt es sich oft um Arbeiten, die sich mit einzelnen Aspekten und Themen beschäftigten - etwa dem Demokratie- oder Naturverständnis.

<sup>43</sup> Arthur Comey war Regionalplaner aus Harvard. Seine Arbeit bildet ein frühes Beispiel für Raumplanung in den USA (Bauleitplan (*zoning*) und Begrenzung von Gebäudehöhen (*height regulation*)) (Comey | 1923). Zu Wrights zweitem Buch zur Broadacre City hat er eine Rezension verfasst (Comey | 1945).

<sup>44</sup> Burnham war Architekt und Stadtplaner. Er hatte einen bedeutenden Anteil an der Entwicklung der sog. „Schule von Chicago“.

<sup>45</sup> Joy and Edwin Hoag vergleichen Wright mit Le Corbusier und weiteren Vertretern der Moderne.

<sup>46</sup> Zum Beispiel zu William Dean und Hilaire Belloc.

<sup>47</sup> Literaturprofessor und Walt Whitman-Spezialist

Nach einer Struktur und einer Gesamtübersicht in dem Denken von Wright hat **Anthony Alofsin** geforscht.

### 2.2.2. Ermittlung der Kernthemen

Alle drei Bücher zur Broadacre City sind wie Essays strukturiert. Die Texte sind nicht stringent gegliedert. Überschriften und Unterüberschriften zu Abschnitten verweisen nicht automatisch auf den Textinhalt. Wright „denkt in Schleifen“, d.h. Gedanken werden angerissen, abgebrochen, an anderer Stelle weitergeführt und teilweise in einen neuen Gedankengang eingewoben. Auch neigt er zu überspitzten Formulierungen<sup>48</sup> und weit ausholenden Vergleichen. Dadurch fällt es schwer, die Kernaussagen direkt aus der Chronologie des Textes oder dem direkt Gesagten abzuleiten.

Um den Text zu „entschlüsseln“, wurde im Rahmen dieser Arbeit das Buch *„The Living City“* in eine auswertbare Struktur umgesetzt, d.h.: In einem ersten Schritt wurde für jeden Absatz eine Kurzzusammenfassung erstellt. Nun wurden diese Aussagen nach Themen sortiert. Hierdurch sind 21 Oberthemen<sup>49</sup> entstanden. Diese Oberthemen wurden in Themenblöcke zusammengefasst und neu gegliedert.

Durch diese Neusortierung kann ein vollständiger Überblick über Wrights Essay gegeben werden, ohne dass dabei einzelne Aspekte des Originaltextes verloren gehen oder einzelne Aussagen, die im Essay durch stetige Wiederholung besonders wichtig erscheinen, im Übermaß betont werden.

<sup>48</sup> Beispiel: *„The old capitalistic city is no longer safe. It is mass murder* (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 285 ). Dabei muss man berücksichtigen, dass ähnlich radikale Äußerungen fast typisch für die Moderne sind. Man denke hier an Adolf Loos berühmtes Zitat *„Ornament ist ein Verbrechen“*.

<sup>49</sup> z.B.: „Kritik an der Stadt“, „Organisches Bauen“, „Demokratieverständnis“, „Fragen der Umsetzung“ etc.

Auf Grundlage der Methode kann der Inhalt der „Living City“ wie folgt beschrieben werden:

Tab.1 [Themenblöcke „The Living City“]

1: Probleme/Kritik	Kritik an der Stadt; Kritik an der Wirtschaftsform; Kritik an der bisherigen Technikverwertung
2: Rahmenbedingungen	Möglichkeiten der Technik; Maßstab Weite und Geschwindigkeit; Bedürfnisse des modernen Menschen
3: Ziele	Demokratieverständnis; Individualität; Dezentralisation, Re-Integration; Amerikanische Kultur; Neue Ästhetik, Organisches Bauen
4: Qualitätskriterien	Bedeutung von Land, Landschaft und Bodeneigentum; Bedeutung von Natur und Landschaft
5: Entwurf/Vision	Beschreibung der neuen Wirtschaftsform; Beschreibung der neuen Stadt
7: Umsetzungsstrategien	Appell zu Reformen/Aufruf zum Umdenken; Fragen der Umsetzung; erste Regeln
8: Methode	Beschreibung seiner Arbeitsweise

Im Folgenden werden die Kernthemen vorgestellt. Die Aussagen von Wright zum Entwurf und der Methode werden bei der Modellanalyse ausgewertet. Die Textanalyse beschränkt sich daher auf folgende Themen:

Probleme/Kritik:  
Rahmenbedingungen  
Ziele  
Qualitätskriterien  
Umsetzungsstrategien

Zu jedem Thema werden zunächst die zentralen Aussagen von Wright mit Originalzitate dargestellt. Dann folgt die Interpretation.

## 2.2.3. Darstellung und Interpretation der Kernthemen

### Probleme/Kritik

#### Darstellung der Kernaussagen

Alle drei Bücher zur Broadacre City beginnen mit einer Kritik an der Stadt. Für Wright war die Stadt ein „*fiberiger Tumor*“,<sup>50</sup> aufgebaut auf „*einem unnatürlichen System der Rente*“ – eine „*monströse Verschwörung gegen das freie Leben*“.<sup>51</sup> Er kritisierte die Stadt, hielt

<sup>50</sup> „To look at the cross section of any plan of a big city is to look at something like the section of a fibrous tumor“ (Wright 1958 → Pfeiffer 1995: 261)

<sup>51</sup> „... the medieval city a monstrous conspiracy against the freedom of life“ (Wright 1958 → Pfeiffer 1995: 289).

Dichte für nicht mehr zeitgemäß und fragt sich, warum man an diesem überholten System festhalte. Er rechnete aus, dass die moderne Verkehrsinfrastruktur (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Taxi, Auto, LKW) die dichten städtischen Raumstrukturen zum kollabieren bringen würde, denn die erforderlichen Trassen könnten nur mit erheblichem finanziellen Aufwand (Tunnel, Brücken, Hochstraßen) in die Stadt integriert werden (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 274). Das dichte Blockraster der Städte wäre mit modernen Verkehrsbelangen nicht in Einklang zu bringen. „*The all-too-narrow lanes, wherever available are, at best, only fifty per cent effective owing to*

*the gridiron. In the gridiron a bedlam of harsh, soul-torturing-sound roars. Wasteful, spasmodic movement races to and fro, crisscrosses there erstwhile narrow village lanes. Down in deep shadows cast by these distortions of force lurks the human soul. Out of scale! Defeat of true humane aspiration uppermost”* (Wright | 1945: 46).

Sehr stark kritisierte er den städtischen Bodenmarkt. Die Stadt als Wirtschafts-/Bodensystem schafft Ungleichheiten und damit Ungerechtigkeiten. Der städtische Bodenmarkt macht das Grundbedürfnis Wohnen zur Ware. Städte waren für ihn Ausdruck eines Systems aus Miete, Rente, Zins und Pacht, d.h. auf einem System der Abhängigkeiten aufgebaut. *„Both landlord and tenant are the living apotheosis of rent. Rent! Always rent in some form is the city”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 257). Diese Kritik am städtischen Bodenmarkt baute Wright in seinen Texten zu einer Wirtschaftskritik aus. Er bemängelte, dass mit dem Wirtschaftsfaktor „Kapital“ durch Zinseinträge Gewinne erzielt werden konnten. Diesen Gewinn hielt er für ungerecht, da dieser nicht durch Arbeitsleistung oder Bodenerträge erwirtschaftet wurde und diese Form von Gewinn andere Menschen abhängig machte und sie dadurch unfrei würden. Die Wohnmiete oder Bodenpacht („*rent for land*“ Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 262) war für ihn die schlimmste Form von Zinssystem. Darüber hinaus beschrieb er noch die Zinsen „*rent for money*“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 262) und als dritte Form der ungerechtfertigten Gewinnmaximierung die „*unearned increments of the machine itself*“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 263). Rente und Zins waren für ihn Abnormalien, „*artificiality*“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 263), die durch die Stadt gefördert und bedingt wurden. In dieses ökonomische Verwertungssystem waren auch Technik, Maschinen und Innovationen eingebunden. Die möglichen Potenziale konnten so nicht genutzt werden: *„We now know that*

*these machine forces may be potential, great liberators, but we know they are yet far from working for the citizen. They are not owned by him nor are they owned for him. They are owned by the same landlords, machine-lords, and money-lords that operate rent and operate the city, itself now a vicious form of rent”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1993: 281).

#### *Interpretation der Kernaussagen*

Wrights Stadtfeindlichkeit war typisch für seine Zeit. Sowohl in den USA als auch in Europa waren die meisten stadtplanerischen Gedanken der Zeit davon geprägt, die Stadt als vorherrschende Siedlungsform zu übernehmen (White | 1962 → Treanor | 1998). Eine anti-urbane Haltung (Stadtfeindlichkeit) zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der Stadtplanung, Stadtutopie und der Stadtsoziologie (Williams | 1973 → Treanor | 1998). Morton und Lucia White zeigten in ihrer Arbeit, dass fast alle für das amerikanische Denken zentralen Figuren (Emerson, Thoreau, Hawthorne, Poe, Melville, Adams, James, Howell, Dreiser, Dewey, Addams, Sullivan, Wright, Park) die Stadt als Siedlungsraum kritisierten: *„One of the most typical elements in our national life, the growing city, became the bête noire of our most distinguished intellectuals rather than their favorite”* (White + White | 1960: 2). Frühe Kritiker der Stadt (Thomas Franklin, Crèvecoeur und Jefferson) hatten vor allem die europäische Stadt als Negativbild vor Augen und wollten verhindern, dass die dichten europäischen Städte mit ihrer Anfälligkeit für Korruption auch in den jungen USA entstehen würden. Spätere Kritiker bemängelten vor allem die rapide wachsende industrielle Stadt mit ihrem brisanten sozialen Gefüge (Addams, Dewey).

Auch in Europa wurde die industrielle Stadt als Siedlungsform häufig kritisiert. Dabei lassen sich unterschiedliche Gründe für die Kritik benennen:

Anlass zur Kritik bot etwa die bauliche Dichte der kompakten mittelalterlichen Stadt, die Brandgefahren verursachte. Auch die unzureichende Infrastrukturausstattung der Stadt, etwa fehlende Abwassersysteme, die Seuchen (Cholera, Gelbfieber) verursachen konnten, oder das Verkehrschaos der Städte<sup>52</sup> wurde bemängelt. Andere kritisierten die Anonymität der Großstadt, die in den Augen vieler Menschen zu Vereinsamung und seelischer Verwahrlosung führen würde<sup>53</sup>. Aus stadtgestalterischer Perspektive wurde die Unübersichtlichkeit der Stadt, ihr Chaos und die bauliche Heterogenität oder die Monotonie bestimmter Bauepochen<sup>54</sup> bemängelt.

In Bezug auf die Anti-Stadthaltung in den USA unterschied **Giorgio Ciucci** zwei unterschiedliche Ausgangslagen. Die >Regionalisten< („*regionalist*“) bekämpften die Stadt, weil sie glaubten, dass das städtische Leben die Gesellschaft negativ beeinflussen würde. Die >Agrarier< („*agrarian*“) sahen in der Stadt die Ursache dafür, dass das für Amerika prägende und ideale Leben an der *frontier* verloren gegangen war (Ciucci | 1973: 291). Prominentester Vertreter der agrarischen, anti-städtischen Haltung war Thomas Jefferson. Für den amerikanischen Präsidenten war die Stadt ein Ort der Korruption: *“When they piled upon one another in large cities, as in Europe, they will become corrupt as in Europe”* (Jefferson | 1787 → Griswold | 1946: 668).<sup>55</sup>

<sup>52</sup> Das Verkehrschaos der Städte wird seit dem Bestehen der Städte bemängelt, egal welches Verkehrsmittel in der Stadt vorherrscht.

<sup>53</sup> → Barth, Hans Paul | 1972

<sup>54</sup> z.B. Werner Hegemann mit seinem Buch „Das steinernde Berlin“, wo er die Stadtentwicklung und Stadtpolitik der Gründerzeit kritisiert (Hegemann | 1930)

<sup>55</sup> Zur „Stadtfeindlichkeit“ gab es in Europa und in Amerika auch Gegenströmungen. Der Jugendstilarchitekt August Endell etwa beschrieb in seinem Buch „*Die Schönheit der großen Stadt*“ Berlin als wertvollen Ort der Begegnung von Menschen, Wirtschaft, Kunst und Kultur. In den USA war es der einflussreiche Historiker Charles A. Beard, der ermahnte, sich mit der Stadt vorurteilsfrei auseinander zu setzen. In einem Vortrag „*The City's Place in Civilization*“ kritisierte Beard, dass alle negativen gesellschaftlichen Einflüsse oft der Stadt zugeschrieben wurden (Beard | 1928 → Waechter | 1996: 168).

Wright nun kritisierte die Stadt, weil diese Siedlungsform für ihn vor allem Ausdruck und Verfestigung eines von Abhängigkeiten und Ungerechtigkeiten geprägten Wirtschafts- und Gesellschaftssystems war. Damit spiegelte Wright eine im 19. Jahrhundert in den USA verbreitete Sicht auf die Stadt wider, wie sie etwa auch Thomas Morris, Eduard Bellamy, Thorstein Veblen und Henry George vertraten (Dougherty | 1981: 245). Stadt war die *„Atrophie aller menschlichen Qualitäten“*, ein *„satanisches Mühlwerk, eine paleotechnische Maschine, die den Mensch auf groteske Einzelteile oder Einzelfunktionen - eine Hand, ein Fuß, ein Auge - kleinstutzte und ihn missbrauchte“* (Dougherty | 1981: 245).<sup>56</sup>

**Lionel March** erklärte Wrights negative Haltung zur Stadt aus seiner Biographie (March | 1979). Als Wright um die Jahrhundertwende in Chicago - der damals am schnellsten wachsenden Stadt der Welt - lebte, bekam er die massiven Streiks und Arbeiteraufstände der Zeit mit. 1894 fand der große, blutige Aufstand der Eisenbahnarbeiter statt, die gegen die hohen Mieten und Zinsen und die im Verhältnis geringen Löhne protestierten. Durch seinen Onkel hatte Wright Kontakte zu linken Reformern der Hull House Bewegung von Jane Addams oder John Dewey. Wrights Kritik basierte also auch auf persönlichen Erlebnissen. Wright hatte die Weltwirtschaftskrise mitbekommen, die mit dem unerwarteten Zusammenbruch der US-Börse im Oktober 1929 begann und die vorherige Phase der wirtschaftlichen Blüte jäh beendete. Bauern verarmten, Geschäfte und Fabriken wurden geschlossen; Banken wurden zahlungsunfähig. Im Jahr 1932 waren ein Viertel aller US-Amerikaner arbeitslos (Homepage Botschaft USA). Wright hatte in dieser Zeit nicht nur mit beruflichen, sondern auch mit schweren privaten

<sup>56</sup> *„... the city as a dark satanic mill, a paleotechnic engine which reduced ist human attendants to grotesque fragments - ‚hands‘, or feet or eyes - and eventually consumed them“* (Dougherty| 1981: 245)

Niederschlägen zu kämpfen (Goodman + Goodman | 1942). Die ganze amerikanische Gesellschaft stand unter dem Schock der Krise und man suchte Gründe, wie es so plötzlich und so stark zu solch einer Krise kommen konnte. Viele sahen in der dichten Stadt und der städtischen Wirtschaft die Ursache.

Wright nun bündelte die in seiner Zeit vorherrschende Kritik an der Stadt. Für White + White bildete Wright mit seiner Broadacre City den Höhepunkt der Anti-urbanen Haltung in den USA (White+ White | 1960: 209), weil Wright verschiedene anti-städtische Positionen in sich vereinte:

- > Die Stadt war unamerikanisch
- > Die Stadt war technisch überholt, der Umbau wäre zu kostenaufwendig
- > Die Stadt war bodenmarktpolitisch ungerecht
- > Die Stadt bot nur ein auf Abhängigkeit basierendes, unfreies Leben

Sie war für ihn Ausdruck eines ausbeuterischen Systems, also per se ein „Verbrechen, Übel“. Sie konnte demnach auch nicht saniert, umgebaut oder verbessert werden. Der technische Umbau wäre – wenn auch mit hohem Aufwand - doch möglich, aber Bodengerechtigkeit lässt sich in der dichten Stadt nicht herstellen. Dieses grundlegende Problem konnte aus Sicht von Wright nur durch die Auflösung der großen Städte beseitigt werden: „So our big cities, vampires, must die“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 285).

### Neue Rahmenbedingungen

#### Darstellung der Kernaussagen

Der Kritik am bisherigen Stadt- und Wirtschaftssystem stellte er zwei Aspekte entgegen,

die als Ausgangspunkt für eine Reform genutzt werden könnten.

Auf der einen Seite beschrieb er bestimmte technische Innovationen des beginnenden 20. Jahrhunderts (Elektrizität und verbesserte Erreichbarkeit durch motorisierte individuelle Mobilität, Industrialisierung und technische Innovationen<sup>57</sup>), die gravierende Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben würden. Neue Techniken und Innovationen könnten den Menschen von der Notwendigkeit der Existenzsicherung entlasten und ihm Raum und Zeit für andere, höhere Beschäftigungsmöglichkeiten geben. Technik sinnvoll eingesetzt, könnte dazu dienen, dem Menschen ein freies Leben zu bieten, indem nicht der Lohnerwerb, sondern die Selbstverwirklichung im Vordergrund steht: *„The important thing for us all is to so digest these ubiquitous mechanical energies that men may be set free by them for nobler uses, uses more important to the growth of the beauty of life: developments and enjoyments no longer directly concerned with ‘making money for a living,’ or acquiring any degree of material power. No man should ever be so bound or time-bound. Nor should any man be a slave to or for ‘a living.’ The proper free man should do, in the main, what he really most want to do when he wants to do, though he may never be able to do all he wants to do of it or for it”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 294).

Das Thema Mobilität formuliert Wright weiter aus. In der „Disappearing City“ erklärt er, dass die dichte kompakte Stadt die Siedlungsform der Fußgänger und Pferdekutschen war. Das Auto - aber auch die Elektrifizierung und die neuen Kommunikationsmedien (Telefon) - würden ein neues Raumgefüge erzeugen.

<sup>57</sup> „The three major inventions to work building Broadacres, whether the powers that over-built the old cities like it or not, are: (1) The motor car: general mobilization of the human being; (2) Radio, telephone and telegraph: electrical intercommunication becoming complete; and (3) Standardized machine shop production: machine inventions plus scientific discovery“ (Wright | 1935: 244 → Sergeant 1976: 130)

Dichte und Kompaktheit der Stadt entsprachen den Erreichbarkeitsradien der Menschen, die zu Fuß oder mit dem Pferdewagen unterwegs waren. Auch die Stadtmauern zur Sicherung der Stadtbürger bedingten eine kompakte Stadtform. Diese Gründe wurden nun obsolet. Wright setzte ihnen mit Geschwindigkeit eine neue Maßeinheit entgegen. Der neue Bezugspunkt für Planung und Architektur wäre der Mensch in seinem Auto: *„the fundamental unit of space-measurement in modern life has, for every man, so radically changed that he now bulks twenty to one – even a hundred to one – when he gets around about seated in his favorite motor car”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 272). Raum und Weite würde erlebbar werden - für Wright der wahre Luxus, weil dadurch konkrete Freiheit entstünden: *„This interior sense of space in spaciousness is romantic and growing throughout the world. Well understood, it is the true machine age triumph, a true luxury [...] Space comes alive, to be enjoyed and lived in, characteristic of this age of the machine. This is our growth, spiritual integration with everyday life. Simple because it is universal conservation of life, happiness is inevitable consequence”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 337). Wright glaubte daran, dass sich das Auto als Fortbewegungsmittel ausbreiten würde, weil es der Natur des Menschen nach nomadischen Lebensformen nachkäme (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 259). Das Auto war für ihn nicht bloß ein notwendiges Verkehrsmittel, sondern ein ursprünglicher und damit wahrhaftiger Lebensstil, an den er den Mythos Weite und Freiheit knüpfte.

Aus Wrights Sicht gab es noch einen weiteren Faktor, der die Entstehung einer neuen, weitläufigen Siedlungsform begünstigen würde: Das war der Mensch selbst, der sich seiner eigenen Bedürfnisse und Stile bewusst werden und ein immer stärkeres Recht nach Selbstentfaltung einfordern würde. Dieser Mensch, da war sich Wright sicher, wird Raum und

Freiheit suchen und dadurch mit dafür sorgen, dass die weite Stadtlandschaft entstünde. Der Mensch forme die Stadt. Der Mensch, der die Weite braucht, forme dann die weite Stadtlandschaft. Die Form der Siedlung hat sich für Wright den Bedürfnissen der Menschen anzupassen: *„After all is said and done, he – the citizen – is really the city? The city is going where he goes”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 284).

#### *Die Interpretation der Kernaussage*

Hier wird deutlich, dass Wright erkannt hatte, dass es verschiedene externe Faktoren, d.h. Faktoren außerhalb des Wirkungskreises des Architekten und Stadtplaners gibt, welche die Form und Größe von Siedlungsräumen bestimmen.

Im gewissen Sinne begann Wright empirisch zu arbeiten. Er überlegte, welche Bedürfnisse der Einzelne an den Siedlungsraum bisher stellte und in Zukunft haben würde und er leitete daraus eine Stadtform ab, die diesen Bedürfnissen entsprach. Er beobachtete Trends seiner Zeit und extrapolierte diese in die Zukunft. Dabei ging es ihm nicht um die Erfassung möglichst aller Faktoren (wie es für einen Wissenschaftler wichtig ist), sondern Wright beschrieb nur die Faktoren, die er aus gestalterischer Sicht für besonders wichtig erachtete.

Er suchte sich – intuitiv – Faktoren heraus, die dann tatsächlich sehr wesentlich die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit mitbestimmt haben. Dabei beobachtete er nicht nur Techniken, die im direkten Zusammenhang mit dem Bauen von einzelnen Gebäuden standen (Glas und Stahl). Sondern er interessierte sich auch für technische Geräte und Innovationen - wie das Auto und das Telefon. Sehr früh erkannte er, dass diese Techniken gravierende Auswirkungen auf die Form und Größe der Stadt haben werden. Er sah, dass sich mit dem Auto und dem Telefon das „Maß für die

Raumwahrnehmung“ (*unit of space measurement*) radikal verändern werde. Sehr früh erkannte Wright, dass es ein Wechselverhältnis zwischen Verkehrs- und Kommunikationssystemen und dem Wachstum und der Form der Städte gibt. Wright nutzte hier Arbeiten aus sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Kreisen, die genau diese Fragen diskutierten<sup>58</sup> und übertrug diese Fragen auf das Bauen.

---

<sup>58</sup> Sergeant wies auf Arbeiten von Lionel March hin, wonach es einen Kontakt zwischen Wright und dem Soziologieprofessor Malcolm M. Willey gab (March →Sergeant | 1978: 133). Willey hatte in den 20er Jahren an einer Zukunftsstudie im Auftrag von Präsident Hoover mitgewirkt. Er hatte untersucht, welche Auswirkungen das Auto, die Autobahn und die Medien auf die Gesellschaft der Zukunft haben würden. Dieser sehr umfangreiche statistische Bericht wurde 1933 veröffentlicht (→Caplow et al. | 2001 → Homepage pbs).

## Ziele

Seine Planungsziele umschrieb Wright zunächst mit drei, später dann mit vier Schlüsselbegriffen:

<p>„Three words let him learn their meaning well.</p>	<p>“Do you question this fundamental direction for American citizens of the future? Then first learn the meaning of these words.</p>
<p>The word „ democracy” The word „integration.” The word „organic.”</p>	<p>„Organic.” „Decentralization.” „Integration.” „Democracy.”</p>
<p>They have never been interpreted and applied as ideals in this or, consciously, in any other culture up to now. They significance of this watchwords should be his guide.”</p>	<p>Words never properly identified by the American citizen because never properly interpreted to him in action. ... The significance of these words (watchwords) may now belong to the awakened American citizen.”</p>
<p>“The Disappearing City” (Wright   1932 → Pfeiffer   1993: 108)</p>	<p>“The Living City” (Wright   1958 → Pfeiffer   1995: 339)</p>

Vor allem zu den Begriffen „Demokratie“ und „organisches Bauen“ finden sich viele Textstellen. Das Thema „Dezentralisation + Re-Integration“ wird immer wieder angerissen. Von den hier ausgewerteten Wright-Forschern sind die Begriffe aus unterschiedlichen Perspektiven durchleuchtet worden.

Unter den Begriff „Demokratie + Individualität“ können gesellschaftspolitische Ziele von

Wright zusammengefasst werden. Unter dem Begriffspaar „Dezentralisation + Re-Integration“ beschäftigte sich Wright vor allem mit stadtplanerischen Themen. Ziele in Fragen der Ästhetik, des Stils und der Architektursprache werden im Folgenden unter den Begriff „organisches Bauen, organische Architektur“ subsumiert:

„Demokratie + Individualität“	= Gesellschaftspolitische Ziele
„Dezentralisation + Re-Integration“	= Stadtplanerische Ziele
„organisches Bauen, organische Architektur“	= Gestalterische Ziele

## 1. Ziel: Demokratie, Individualität

### Darstellung der Aussagen

Wright machte in seinen Texten deutlich, dass es ihm um die Schaffung einer wahrhaft demokratischen Stadt ging: *„Well, we have been calling this legacy, free from urban past, ‚Broadacre City.‘ Broadacres is our free city for the Sovereignty-of-all-Individuals! Because when democracy builds, this is the natural city of freedom in space, of the human reflex. The nature of democracy when actually built“* (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 294). Wright setzte sich hohe gesellschaftliche Ziele.

Die amerikanische Nation, so erinnerte Wright, war auf der Freiheit des Einzelnen gegründet. Nur wäre der Pionier- und Freiheitsgedanke der Gründerzeit verloren gegangen, als das alte europäische feudale System mit dem römischen Eigentumsrecht eingeführt wurde und mit ihr eine falsche, urbane Kultur. Daraus wäre eine falsche Demokratie entstanden, wo sich Einzel- oder Gruppeninteressen durch Korruption, Bürokratie, Mobokratie oder Parteien-Politik ungerechtfertigte Vorteile erschafften. Um diese *„komplizierten Formen des Geldraffens“* aufrecht erhalten zu können, beobachtete Wright, dass Gesetze notwendig wurden, *„die nur komplizierte Notbehelfe sind, damit diese wimmelnde Brut reibungslos zusammenarbeitet“* (Wright 1945 | Jäger 1950: 32). Die Regierung führte Regeln ein, die zu Monopolstellungen und Vorteilen für einzelne Gruppen führte und den freien Waren- oder Gedankenfluss behinderten. *„It becomes impossible to hold, operate, or distribute land, sell or buy money, or manufacture anything, safely, or even marry, make love or die, without the guide and counsel of these specialists in the extraordinary entanglements of rent, of rules, of regulations applied to this or that involute commercial expedient with courts for counters where the attempt to put law above man is made in this complex game we now call our civilization in the prosperity*

*of the machine age“* (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 264).<sup>59</sup>

Dem *„Gewirr an Vorschriften“* hielt Wright seine Vorstellung von wahrer Demokratie entgegen, in der jeder Einzelne mit seinen Bedürfnissen im Vordergrund stünde und sich die autarken Einzelteile zu einem harmonischen Nebeneinander und Zusammenspiel fügten: *„Democracy: the integrated society of small units each of the highest quality imaginable and all characteristic. Genuine. This is the nature of our rational ideal of the free world“* (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 286).

### Interpretation

Mit der Beziehung zwischen Architektur und Demokratie hatte sich Wright vor allem in den letzten 30 Jahren seines Lebens beschäftigt (Menocal | 1988: 149). Deutlich wird, dass Wright die Regierungsform seiner Zeit, die präsidentielle Demokratie<sup>60</sup> der USA zwischen 1920 und 1960, nicht für wahrhaft demokratisch hielt, sondern als konservativen Kapitalismus verwarf. Zwar kritisierte Wright in seinen Texten immer wieder den derzeitigen Zustand, aber er beschrieb in seinen Texten wenig, was er dem System genau entgegenzusetzen wollte. Seine verschiedenen Einzelaussagen zu Demokratie und der usonischen Staatsform fügen sich in den Texten zu keinem kohärenten Gesamtbild. Seine Aussagen sind daher unterschiedlich interpretiert worden und die Forscher haben auf die Widersprüchlichkeit der Aussagen hingewiesen. Einige Forscher wiesen auf die Ähnlichkeiten zu

<sup>59</sup> Übersetzung Jäger, 1950: *„Es ist nahezu unmöglich geworden, Land zu besitzen, zu bewirtschaften oder aufzuteilen, Zinsen zu verwerten oder irgendetwas einwandfrei herzustellen, selbst zu heiraten oder zu sterben, ohne den Rat und die Unterstützung von Spezialisten bei diesem außergewöhnlichen Gewirr von Vorschriften, die diesem komplizierten geschäftlichen Spiel mit fremden Geld angepasst sind, das wir heute die Zivilisation des Zeitalters der Maschine nennen“*

<sup>60</sup> Aus der Geschichte der Menschheit kennt man unterschiedliche Formen von Demokratie, z.B. repräsentative, präsidentielle, parlamentarische oder direkte Demokratie (→Mittermaier, Mair | 1995 oder →Vorländer | 2003).

Jefferson (Desmond | 1996) und antiken Demokratievorstellungen, andere auf den Anarchismus von Thoreau oder die Gesellschaftskritik von Walt Whitman<sup>61</sup> (Menocal | 1988: 151).

Klar ist, dass sich Wright eine weniger regulierende Staatsform wünschte, die weniger in den Aktionsbereich des Einzelnen eingreifen würde. Er forderte, dass möglichst wenig Regeln, Verwaltung und Machtstrukturen aufgesetzt werden, um dadurch die Freiheit des Einzelnen als wichtigste Eigenschaft einer Demokratie zu schützen.

Wrights Idee erinnern an antike Vorstellungen von Demokratie (Aristoteles), wo mit kleineren Raumeinheiten (weniger Volk in einem Staatsgebiet) gearbeitet wurde und daher auch direkte Beteiligungs- und Entscheidungsformen möglich waren. Die Möglichkeit, Bürger zu sein, wurde eingeschränkt. Dafür genossen dann die wenigen Bürger mehr Entscheidungsfreiheit. Bei Aristoteles waren „*Autonomia*“, „*Autochtonia*“ und „*Autarkia*“ die drei zentralen Bedingungen für Freiheit. Mit diesen drei Begriffen umschrieb Aristoteles, dass

- (a) jeder in der Demokratie Anteil an der Gesetzgebung haben sollte, sich Regeln selbst gibt
- (b) nur die Alteingesessenen, Bodenständigen und Eingeborenen zum Volk gehören
- (c) sich die Gesellschaft selbst versorgen muss, um nicht von Waren oder Rohstoffen anderer abhängig zu sein (→ Massing | 2001)

Im gewissen Sinne transformierte Wright dieses antike Ideal. In der Broadacre City war jeder Bürger auch gleichzeitig Grundstücksei-

gentümer, damit alteingesessen und bodenständig. Ebenso versuchte Wright, autarke agrarische Wirtschaftsformen wieder einzuführen. Man könnte sagen, Wrights Vorstellung von Demokratie funktionieren nur in überschaubaren, bodenorientierten (agrarischen) Gesellschaftssystemen. Wrights Stadtmodell war damit ein in eine räumliche Form gegossener Versuch, die Rahmenbedingungen für „wahre Demokratie“ wiederherzustellen. Dieser Versuch enthielt viel von Thomas Jeffersons Vorstellungen von Demokratie und einer idealen Gesellschaft: „*If Thomas Jefferson had done a subdivision plot, it would have looked like Broadacre City*“ (Krohe | 1999: 18).

Jefferson war von der Aufklärung beeinflusst. Er setzte sich stark für den Föderalismus, die Freiheit des Einzelnen und für agrarisch geprägte Lebensformen ein. Jeffersons politischer Ansatz geriet nach seinem Wirken etwas in Vergessenheit. Gerade aber in der Zeit der großen Depression, also der Entstehungszeit der Broadacre City, wurde seine Form von föderalem, ländlichen Liberalismus wiederentdeckt<sup>62</sup>.

Um das Höchstmaß an individueller Freiheit zu erreichen, sollte auch Wrights Usonien von kooperativen Macht- und Verwaltungsstrukturen geprägt sein. Aber Wright formulierte seine Gedanken im Text nicht aus, sondern verwies nur auf andere: „*Thoreau's 'that is best government which governs not at all,' I accepted as a truism [...]. I saw cooperation all around us as the natural thing, and not selfishness and violence. The anarchist's ideal, faith in the common-wealth based on voluntary instructive respect for the other fellow's right, I saw as the normal thing and could never understand why it was not*

<sup>61</sup> Mit »Democratic Vistas« veröffentlichte Whitman 1871 einen kulturkritischen Essay über die Beziehung von Demokratie und Individuum für die Zeit nach dem amerikanischen Bürgerkrieg und entwarf ein Bild für eine egalitäre demokratische Kultur und Gesellschaft.

<sup>62</sup> Roosevelts Vorstellungen von Demokratie beispielsweise waren nicht auf industrielle, zentralistisch strukturierte Gesellschaften ausgerichtet, sondern ihm schwebten kooperative, gutnachbarschaftliche und gleichberechtigte Austauschbeziehungen der ländlichen Gemeinden Amerikas vor (Good neighbour policy). (*Quelle Internet*)

*recognized as ideal even though unattainable in present day society*” (Wright | 1931 → Sergeant | 1976: 135). Aber es bleibt unklar, ob Wright wirklich der anarchischen Demokratieform von Thoreau folgte, oder die „natürliche Aristokratie“ für die beste Regierungsform hielt: *“May we not even say that that government is the best which provides the most effectually for the pure selection of these natural aristoi<sup>63</sup> into the offices of government<sup>64</sup>?”* Es liegt nahe zu vermuten, dass Wright wie Jefferson dem Gedanken der Elite nahe stand - einer Elite, die sich auf Fähigkeiten und Kompetenzen begründet und zu der jedermann, wenn er seine Talente und Tugenden entsprechend geschult hat, auch zugehörig sein kann. So würde sich auch begründen, warum für Wright die Erziehung und Ausbildung der Menschen sehr wichtig war. So hätte jedermann die Möglichkeit, sich für diese Elite zu qualifizieren. Auch bot Wright in seinem Entwurfsmodell mit dem *country seat* als Sitz des *country architects* einen Ort für solche regierende oder verwaltende Elite an, die in einer Anarchie nicht notwendig gewesen wäre. Die Broadacre City bot Raum für eine zwar demokratisch legitimierte aber dennoch herrschende Klasse.

Wrights Demokratie könnte man am ehesten als eine ultra-liberale, „organische“ Aristokratie einer kulturell und künstlerisch geschulten Elite umschreiben, deren Aufgabe es war, den

Bürgern möglichst viele Freiheiten zu verschaffen. *„Jeder geborene Mensch hat das gleiche Recht, von ganz unten durch seine eigene Kraft unbehindert zur höchstmöglichen Ausdrucksform seiner selbst emporzuwachsen. Dies natürlich nicht antagonistisch, sondern rücksichtsvoll gegenüber dem Wachstum aller Menschen als Brüder”* (Wright | 1957 → Wright | 1966: 115). Wright stand sozialistischen oder kommunistischen Vorstellungen skeptisch gegenüber. Er befürwortete nicht die Gleichheit, d.h. Nivellierung von Unterschieden in der Gesellschaft. Der „Durchschnitt“ war ihm als künstlerischer Architekt suspekt. *„Kein Mensch wird in der Demokratie jemals glücklich mit sich selbst oder anderen leben, wenn er nicht die Gelegenheit ausnutzt, die ihm unsere Nation bietet, um sich aus eigener Kraft über den Durchschnitt – das Normale – zu erheben. [...] Das Ideal der angeborenen Aristokratie, von dem unsere Vorväter träumten, wird durch Wahlstimmen im Namen der Demokratie verraten. Aber ursprünglich war die Unabhängigkeitserklärung die These eines festen neuen Glaubens an den Menschen als Individuum. Dieser Mensch konnte nur eins bedeuten: das Entstehen einer echten, auf Sympathie und Charakter beruhenden amerikanischen Aristokratie aus der Nation heraus, eine neue Art von Aristokratie, die, wie gesagt, dem Menschen innewohnt und ihm nicht auferlegt ist. Nochmal: eine ihm gehörende, nicht durch Vorrechte oder Geburt, sondern eine aus eigener Kraft verdiente: Das heißt eine Aristokratie des Eigenwesens des Menschen: eine wohlverdiente Gabe für seinesgleichen”* (Wright | 1957 → Wright | 1966: 122 ff).

Wright ging davon aus, dass der Mensch in der Broadacre City zum Höheren streben will. Was aber hätte Wright mit den Menschen in Broadacres gemacht, die nicht zum Höheren streben wollen oder nicht streben können? Sein Usonien bot hier weder Regeln noch Institutionen, um diese Menschen zu schützen.

<sup>63</sup> Wright verwies in „A Testament“ direkt auf Jefferson und seine Aristoi (Wright | 1957 → Wright | 1966: 47). So stehen sich hier die beiden berühmten Zitate von Thoreau und Jefferson gegenüber.

<sup>64</sup> Dieses Zitat von Jefferson stammt aus einem in den USA häufig veröffentlichtem Briefwechsel zwischen Thomas Jefferson und John Adams, in dem die beiden Männer über ihre Überlegungen zur Regierungsbildung diskutieren. Adams und Jefferson gehen davon aus, dass es eine Art „natürliche Aristokratie“ gibt, wo die jeweils talentiertesten und tugendhaftesten Männer der Gesellschaft regieren. Früher waren es Attribute wie körperliche Überlegenheit, aber auch guter Humor und Höflichkeit, die einen zum Führer machte. Durch die Erfindung des Schießpulvers könnten auch die Schwachen an die Macht kommen. Demgegenüber stand die „künstliche Aristokratie“, die sich statt auf Tugend und Talent auf Geburt und Besitz beruft. Jefferson hielt die „natürliche Aristokratie“ für die beste Staatsform (Homepage press-pub).

Auch fällt auf, dass in Broadacres Regeln fehlten, die nicht für den Einzelnen, sondern für den Erhalt der Gesellschaft aufgestellt wurden. An keiner Stelle in seinen Texten räumte er ein, dass die individuelle Freiheit auch in bestimmten Punkten zugunsten öffentlicher Güter eingeschränkt werden müsste, wie es heute in fast allen modernen Demokratien gemacht wird. Es ist unklar, wo und wie sich in Broadacres ein Sinn für Gesellschaft oder Gemeinschaft bilden kann.

### 1. Ziel: Dezentralisation und Re-Integration

#### *Darstellung der Inhalte*

Wright beobachtete zu seiner Zeit, dass sich nicht nur Wohnen und Industrie sondern auch der Einzelhandel vom Zentrum an den Stadtrand verlagerte. Als Beispiel erwähnte Wright das Warenhaus „Marshall Field“<sup>65</sup>, das als eines der ersten Warenhäuser am Rand großer Städte und in Kleinstädten eröffnet wurde. Für Wright waren diese Einzelhandelsketten damit „Pioniere der Dezentralisation“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 319). Ebenso sah Wright in den Tankstellen mit den Waren und Dienstleistungen, die neben dem Benzin angeboten wurden, erste Zeichen für den von ihm so genannten beginnenden Prozess der Dezentralisation<sup>66</sup>.

Zentralisation, so erläuterte er, sei das Prinzip der Monarchie und Ausbeute. Dagegen wäre re-integrierte Dezentralisation der Weg der Demokratie: Statt zentraler Orte, um die sich abhängige Orte gruppierten, solle die

<sup>65</sup> Marshall Field ist eine in den USA bekannte Warenhauskette, die 1852 in Chicago gegründet wurde und heute zur „Macy's“ Gruppe gehört. Um 1950 beginnt der Konzern mit dem Bau von Filialen am Rand der Städte (Park Forest Plaza) (Homepage Wikipedia).

<sup>66</sup> „Watch the little gas station! In our present gasoline service station you may see a crude beginning to such important advance decentralization; also see the beginning of the future humane establishment we are now calling the free city. Wherever service stations are located naturally these so often ugly and seemingly insignificant deatures will survive and expand“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995).

Broadacre City aus vielen einzelnen selbstständigen Einheiten bestehen, die in Bezug zueinander stehen und dadurch Stärke und gegenseitige Freiheit gewinnen. *“To repeat: as centralization was the natural „monarchy“ (in architecture the major axis and minor axis), men were compelled to centralize and revolve as closely as possible around an exalted common center, for any desirable exploitation of the man-unit. The idea of democracy is contrary. Decentralization – reintegrated- is the reflex: many free units developing strength as they learn to function and grow together in adequate space, mutual freedom a reality”* (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 285). Das einzig legitime „Zentrum“ der Broadacre City wäre der Einzelne in seinem eigenen Haus: *„The true center (the only centralization allowable) in Usonian democracy, is the individual in his true Usonian family home”* (Brownell. Wright | 1937 → Dougherty | 1981: 242).

Dezentralisation war das Grundprinzip seiner Stadtplanung. Aber er räumte ein, dass es auch in Zukunft vereinzelt dichte Städte (Hafenstädte) geben müsse (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 319).

Dezentralität verknüpfte er in seinen Texten oft mit „Integration“ oder „Re-Integration“, Begriffen, die vor allem im letzten Buch der Broadacres Reihe ausformuliert und hier zu Schlüsselbegriffe wurden.

*„... I do not wish to „disperse“ any city; decentralization is not „dispersal“ – that is wrong ... it is reintegration. “* (Wright | 1939 → Pfeiffer | 1993: 325). *„Organic reintegration must follow decentralization. [...] The new Broadacre City will absorb all needless cities and towns where they stand”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 303). Dezentralisation und Re-Integration wären also zwei Prozesse, die nacheinander stattfinden, wobei Dezentralisation von sich aus stattfinden würde und die Re-Integration eine planerische Aufgabe sei:

„First decentralization, then planned reintegration” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 280).

Re-Integration, so könnte man den Begriff zunächst definieren, war für Wright die Vermischung von städtischen und ländlichen Komponenten zu einer neuen Einheit: *„Machine design is now principal means of making use of power of decentralizing the big city and dispersing it, collecting it into what we, at first, call the countryside (not meaning suburbs); but uniting desirable features of the city with the freedom of the ground in a natural happy union: such reintegration as here called Broadacre City”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 278). Die Vorteile des Landes würden mit den Vorteilen der Stadt zu einem neuen Siedlungsraum verwoben. Broadacres zeigte, wie unter der Prämisse der Dezentralisation und Re-Integration ein neues städtisches Muster als Symbiose zwischen Stadt und Land geschaffen werden könne. Wright schlug vor, die Tendenz der Dezentralisation zu nutzen, um mit Hilfe einer gesteuerten Re-Integration eine Symbiose zwischen Stadt und Land zu schaffen: *„What we need is the wedding of the city and the country. I designed Broadacre City in that idea and modeled it in 1933. There you have all the advantages of the city, without the city. And the country is not spoiled, because quality in the building comes into the picture to save it from destruction. You can build an organic house anywhere and it will not spoil anything; so you could build an organic city out in the country and not harm the country. It certainly is proceeding now. It is nothing that I have invented. The little gas station was the first sign (...) then the produce markets and the merchants going out. The best people are already gone and the city is a kind of gregarious hangover at the present time”* (Wright 1939 (London lectures) → Pfeiffer | 1993: 24).

### Interpretation

Anders als mit seinen Ausführungen zu Fragen der Demokratie beschäftigte sich Wright hier mit Schlüsselbegriffen der Stadt- und Regionalplanung des 20. Jahrhunderts, denn sowohl in den USA als auch in Europa wurden um die Jahrhundertwende verstärkt Konzepte zur Entlastung der Städte diskutiert. Dezentralisation war ein Leitbegriff der Moderne<sup>67</sup>. Wright hatte Kontakte zur Regional Planning Association of America (RPAA) (Rosenbaum | 1993: 74).<sup>68</sup> Ähnlich wie in Großbritannien wollte man auch hier durch *Greenbelt Towns* den Entwicklungsdruck und die Entwicklungsimpulse aus der Stadt in kleinere Siedlungseinheiten am Stadtrand lenken<sup>69</sup>.

Bei der Vielzahl der damals diskutierten Dezentralisationskonzepte lassen sich zwei grundsätzliche Ansätze unterscheiden:

- **A. gemäßigter Ansatz:** Da waren zum einen die Dezentralisationskonzepte, welche die Bedeutung der Kernstadt als Mittelpunkt nicht in Frage stellten. Das

<sup>67</sup> Es war eine Reaktion auf die Stadtwachstumsprozesse, die im Zuge der Industrialisierung entstanden waren: Mit der Industrialisierung und dem Bau der Eisenbahn begann Mitte des 19. Jahrhunderts ein rasches Wachstum der Städte, eine „massive Bewegung zur städtischen Konzentration“ (Sutcliffe | 1980: 462), die in vielen Städten zu gravierenden sozialen Missständen führte. Um 1890 entstanden - meist in England und Deutschland - die ersten Dezentralisierungskonzepte (Sutcliffe | 1980: 464).

<sup>68</sup> Chicago war das geistige Zentrum der amerikanischen Regionalplaner und Stadtvisionäre. Auf der Weltausstellung in Chicago, Illinois 1893 stellte Frederick Law Olmsted seine schon 1868 entworfene bahnenorientierte stark durchgrünte Vorortssiedlung *Riverside* vor. Hier wurde auch der Umbauplan für die Stadt Chicago vorgestellt, den Daniel H. Burnham 1909 entwickelt hatte und der zum Auslöser der amerikanischen *City-Beautiful* Bewegung wurde. Burnham entwarf für die Stadt ein gigantisches neues Stadtzentrum, weiträumige Radialen, Avenuen und einen großen Park am Michigan Seeufer. Das National Resources Planning Board schlug 1935 vor, Industrien als Wirtschaftsförderungsmaßnahmen in strukturschwache Regionen oder an Hauptverkehrskorridore zu verlagern. Ein Gutachten für den Kongress „*A Graphic Guide to Decentralization*“ schlug den Bau von neuen Fabriken im Westen und auch den Bau von Wohnsiedlungen am Rand der Städte vor (→ Grabow | 1977).

<sup>69</sup> An der städtebaulichen Debatte um die Neugliederung des Siedlungsraums beteiligten sich auch Industrielle, Soziologen und Ökonomen. Bekanntester Laie, der sich mit Stadtplanung beschäftigte, war der Industrielle Henry Ford. Er entwickelte um 1922 ein Konzept für eine weitläufig Siedlung - die *75 Mile City* - in Muscle Shoals am Fluss Tennessee (Ford | 1926).

hierarchische Gefüge und damit die Vorherrschaft des Zentrums sollte aufrechterhalten werden. Es war an eine Entlastung der Städte durch den Bau von Satellitensiedlungen, *new towns* oder Schlafstätten am Rand der Städte oder auch der Verlagerung von störender Großindustrie an den Stadtrand gedacht - nicht aber an eine Auflösung der Städte!

- **B. Radikaler Ansatz:** In Europa (vor allem in Russland) wurden aber auch radikalere Ideen diskutiert. Diese Konzepte stellten das Stadtgefüge in Frage - wie etwa bei der Idee der Bandstädte, die vom Spanier Arturo Soria y Mata 1882 entwickelt wurde (→ Fehl. Istel | 1997). Mata ging es um "*die Verländlichung der Stadt und die Verstädterung des Landes*.<sup>70</sup>" Statt der historischen Stadt (Stadtzentrum) sollten die neuen Siedlungsräume entlang der Autobahnen zentralörtliche Aufgaben übernehmen. Auch Ebenezer Howards Gartenstadt stellte die Dominanz des historischen Stadtzentrums in Frage. In seiner Gartenstadt wurde die Innenstadt als Zentrum eines Siedlungsraums durch einen Park mit mehreren gleichwertigen Quartierszentren ersetzt.

Gerade im Vergleich zu den diskutierten Dezentralisationskonzepten der Zeit werden Unterschiede deutlich. Bei Wright stand nicht die Frage im Vordergrund, in welchem Maß die Auslagerung städtischer Funktionen in die Peripherie zu bestimmen war (Grad der Dezen-

tralisation), sondern er legte seinen Schwerpunkt auf den Aspekt der Verzahnung von Siedlungsraum und Freiraum (Re-integration). Für ihn war wichtig, bei der Dezentralisation darauf zu achten, dass ein harmonisches Gefüge zwischen Stadt und Land entsteht.

Es ging ihm nicht um eine reine Verlagerung von Stadtteilen, sondern er stellte das gesamte Raumgefüge der Stadt in Frage. Im gewissen Sinne war Wright also noch radikaler als Mata und Howard. Er hinterfragte nicht nur das Verhältnis zwischen Zentrum und Peripherie, sondern auch den Dualismus von Stadt und Land.

---

<sup>70</sup> Die Stadtgebiete wurden hier parallel zu den überregionalen Verkehrskorridoren geführt. Jeder Stadtteil war damit verkehrlich gut angeschlossen; gleichzeitig sorgte die lineare schmale Anordnung der Siedlungsräume entlang der Straßen für eine starke Verknüpfung mit dem Freiraum. Das endlose Verkehrsband wurde zum Rückgrat der Stadt und Matas Vision war es, dass sich letztendlich alle Städte zu einem übergreifenden linearen Netz entlang der Straßen verbinden würden. Seine erste lineare Stadt sollte zunächst die Satellitenstädte um Madrid miteinander verknüpfen. Später, stellte er sich vor, seien alle Städte der Welt miteinander verbunden. Verwirklicht wurde jedoch nur ein 5,2 km langes Teilstück im Osten Madrids (→ Fehl [Hrsg.] | 1997).

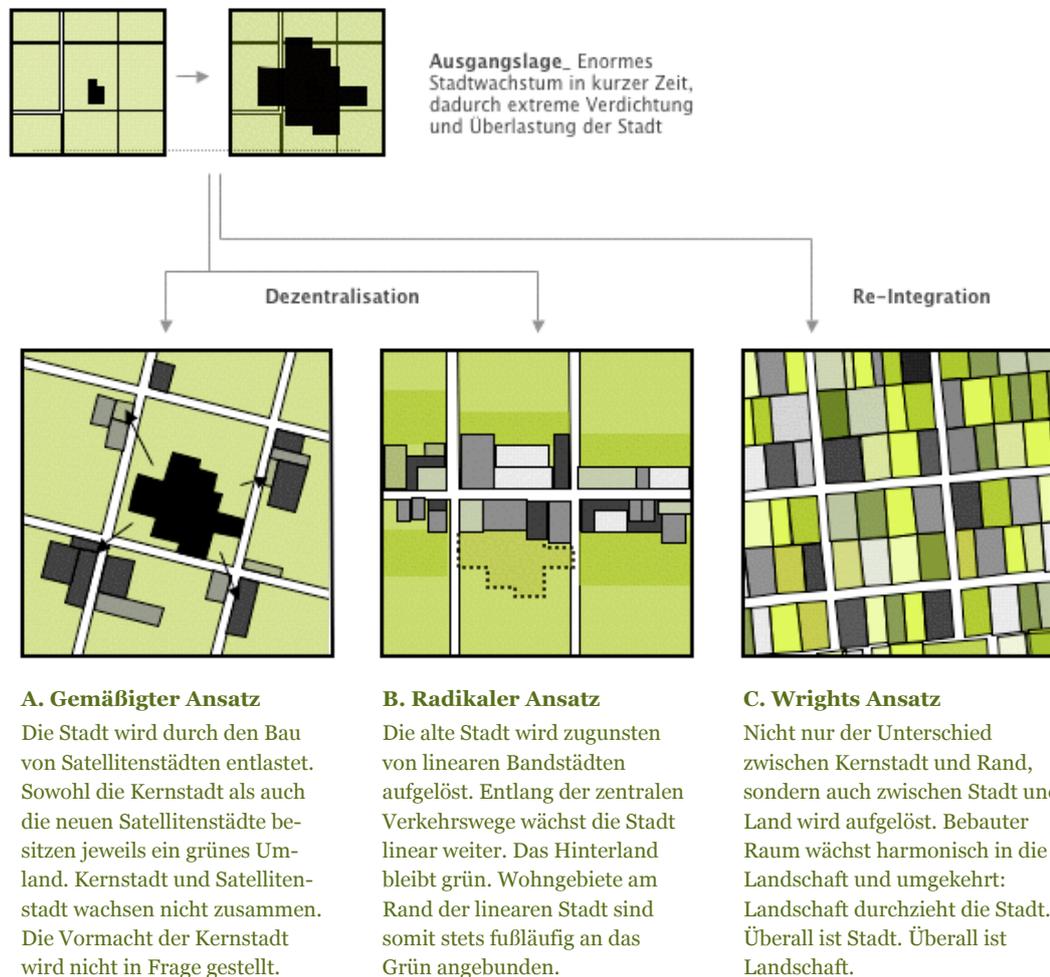


Abb.13 [Strategien der Dezentralisation] Wenn man Planungsansätze der Zeit mit der Broadacre City vergleicht, fällt auf, dass Wright einen ungewöhnlichen Ansatz vertreten hat. Denn Wright stellte nicht nur die Vorherrschaft der Kernstadt, sondern auch den Dualismus zwischen Stadt und Land in Frage.

Eigene Darstellung

### 3. Ziel: Organisches Bauen, Amerikanische Kultur, Neue Ästhetik

#### Darstellung der Inhalte

In den Texten von Wright finden sich viele Aussagen zu „organischem Bauen“, das für Wright zu einem wichtigen Schlagwort in der Debatte zur amerikanischen Architektur und Ästhetik wurde.

In der Einleitung zu seinem Buch „The Living City“ forderte Wright dazu auf, eine eigene amerikanische Kultur zu entwickeln. „Doch jetzt musste für uns ein Amerika entstehen, das weder modernes Klischee noch alte Klassik war. Keinerlei übliche Wiederholungen, Nachbildungen, Restaurierungen, unter denen der Menschegeist so lange bis zum Verfall dahinsiechte. [...] Frisches Kulturleben, der nun der ‚inneren Wirklichkeit‘

entstammen soll, bedeutet den Anfang einer neuen Welt!“ (Wright | 1957 → Wright | 1966: 48).

Diese Neuerfindung der amerikanischen Kultur war für Wright vor allem Aufgabe der Architekten und Städtebauer<sup>71</sup>. Und es war aus seiner Sicht eine besonders wichtige Aufgabe: Ohne eigene Stadtform könne die USA keine eigene Kultur entwickeln: *“Without this city of its own America will never have known a culture of its own. No great architecture can arise from us or for us based upon the expedient use of the ancient city”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 271).

Wie konnte diese neue amerikanische Kultur und Stadtform aussehen? Aus seiner Sicht sollte die amerikanische Stadt keine „Maschinen-Stadt“ sein: *„Why, then, should we try so hard to make life and buildings look hard, like machines?“* (Wright | 1958 [The Living City] → Pfeiffer | 1995: 286).

Wright wollte für die amerikanische Stadt eine Ästhetik entwickeln, die sich aus den Prinzipien der Natur ableiten ließ. Moderne Techniken, Materialien und Methoden sollten genutzt werden, um die „Natur der Natur“ zu verwirklichen (Wright | 1957 [A Testament] → Wright | 1966: 144). Mit organischer Architektur sollte eine Wechselbeziehung zwischen dem Gebäude und dem Boden hergestellt werden. Man versucht, *„Weite, Grazie, Offenheit, Heiligkeit und Strenge“* umzusetzen (Wright | 1958 [The Living City] → Pfeiffer | 1995: 292). Ziel war es, mit der Architektur dem Wesen des Menschen zu dienen, seinen Bedürfnissen zu entsprechen und diese in Bauformen umzusetzen.

<sup>71</sup> Aus seiner Sicht waren Politik, Philosophie und Kunst gescheitert. Für Wright war Architektur die „Mutter aller Künste“: *„Inevitably therefore architecture as the great mother-art and moderator contains in principle the essential basis, philosophy, and structure that should inspire them all! Architecture lives again as it has ever lived – the great final proof of quality in any civilization whatsoever. Always true basis or cornerstone of a culture”* (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 296)

### Interpretation

Vor der Industrialisierung war Architektur, die Fassade eines Gebäudes, ein wichtiges Kommunikationsmittel. In seinem Roman „Der Glöckner von Notre Dame“ beschrieb Victor Hugo die Kirche mit ihren Fresken, Figuren, Darstellungen, Bildern und Zeichen in einer von Analphabetentum geprägten Welt als Ort, wo Geschichte vermittelt wurde. Symbole hielten den Schlüssel zum absoluten Wissen. Architektur, die Fassade und der Stil eines Gebäudes hatten eine besondere Bedeutung und vermittelten das reine Wissen der Gesellschaft, ihre Prinzipien und ihre Werte. Der Buchdruck und das Buch ersetzten die Architektur als Vermittlungsmedium. *„The price of clarity of the printed word was the loss of poetry of architecture”* (Menocal | 1988: 151). *„Under these circumstances architecture could not only serve as a witness to the passage of time; the book of architecture, no longer preserving universal mysteries, would become a mere chronicle”* (Hugo | 1831 → Menocal | 1988: 151).

In keiner anderen Stilepoche gab es so eine starke Einheit zwischen Form, Funktion, Konstruktion und Bedeutung wie bei den öffentlichen Gebäuden des Mittelalters (→ Menocal | 1988: 151).

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden nun Konstruktionsmethoden, welche die Fassade obsolet machten. Häuser hatten weiterhin eine Funktion (Nutzung), aber sie wurden nicht mehr als Kommunikationsmedium gebraucht. Die Form verlor an Bedeutung.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es in der Architekturtheorie eine starke Form-Debatte, an der sich auch Wright beteiligte. Die Architekten der Zeit diskutierten, wie das Verhältnis zwischen Form, Funktion und Bedeutung von Architektur neu bestimmt werden konnte.

Mit seiner Forderung nach organischem Bauen formulierte er zunächst eine Kritik an der Stildebatte seiner Zeit, vor allem an dem zu der

Zeit in den USA vorherrschenden Eklektizismus. Gleichzeitig kritisierte er den Ansatz der europäischen Moderne, Gebäude so aussehen zu lassen wie Maschinen oder einen Stil als Sichtbarmachung der technischen Funktion eines Gebäudes zu interpretieren (Maschinenästhetik = Die Konstruktion bestimmt die Form). Hier reagierte er auf den „Internationalen Stil“, vor allem auf Le Corbusier und die „Wohnmaschine“.

Zwischen 1900 und 1930 wurde in den USA der Begriff organisch zu einem Schlüsselbegriff. Die Bauwerke sollten den Bedürfnissen der Nutzer angepasst werden. „Organisch“ suchte die Form in der Natur, versuchte aber nicht, die Natur nachzuahmen (Elser | 2001). Die Form ergab sich fast automatisch, wenn der Gestalter alle Aspekte der Funktion eines Gebäudes berücksichtigte, so wie „die Natur“ für jedes Lebewesen die aus der Lebensweise abgeleitete Funktion in eine Form übertrug.

Die Debatte zur „organischen Architektur“ nahm in den USA einen breiten Raum ein. Dabei gibt es keine klare, allgemeingültige Definition für den Begriff. Der Begriff wurde von vielen Planern und Architekten genutzt und dabei oft unterschiedlich definiert.

Auch Wright nutzte den Begriff. Seine Vorstellungen waren eng mit den Überlegungen innerhalb der „Chicagoer Schule“, verknüpft - einem Kreis von Architekten, die sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts den Fragen einer „organischen Architektur“ stellte. Wichtigste Vertreter waren Louis Sullivan<sup>72</sup> und John Welborn Root<sup>73</sup>. In Sullivans Architekturbüro

in Chicago hatte Wright von 1888 bis 1893 gearbeitet.

Wrights Überlegungen müssen in Bezug zu Sullivans Vorstellungen gesetzt werden.

Für Sullivan war die Form eines Gebäudes Ausdruck von Funktionen. Dann war sie organisch. Bei seinem bekannten Leitsatz *form follows function* ging es ihm nicht um technisch-konstruktive Aspekte des Bauens (dann würde der Leitsatz auch eher *form follows construction* heißen), sondern der Begriff Funktion umschrieb Bedürfnisse und Raumansprüche (→Kruft<sup>74</sup> | 1985: 411).

Aus dem Leitsatz von Sullivan machte Wright ein „*form and function are as one*“ (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 261). Ihm war es wichtig, eine Einheit zwischen Gestaltung, Funktion und konstruktiven Aspekten zu erreichen. In diesem Sinn nutzte Wright den Begriff organisch.

Durch die Einordnung in die Debatte seiner Zeit, wird deutlicher, was Wright unter „organischem Stil“ verstand. Letztendlich wurde der Begriff von ihm in seinen Texten aber nie abschließend definiert, sondern nur „*unterschiedlich eingekreist*“ (Kruft | 1985: 498). Der Wright-Schüler Aaron G. Green verwies in seiner Arbeit auf die auch von Wright oft verwendeten Synonyme „*nature*“, „*natural logic*“, „*nature's logic*“ oder „*rational*“ (Green | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 134), um den Begriff zu erklären. Robert Twombly definierte für Wright den Begriff folgendermaßen<sup>75</sup>: „*If a building is organic, it is harmonious in all its parts, a coherent expression and unification of its environment, its inhabitants, materials, construction methods, site, purpose, cultural setting, and of the ideas which called it into being, each being a*

<sup>72</sup> Die Chicagoer Schule hatte vor allem im Mittelwesten der USA einen starken Einfluss auf die Architektur. Die Architektur der Ost und der Westküste blieb dagegen mehr vom Klassizismus geprägt.

<sup>73</sup> Root war Partner im Büro von Daniel Burnham, das in Konkurrenz zu dem Büro Sullivan & Adler stand. Für Root darf ein Ornament die Konstruktion eines Gebäudes nicht vertuschen und sollte keine Scheinfunktion übernehmen. Die Betonung der Funktion und der Kampf gegen die Ornamentik waren Versuche, eine neue eigene amerikanische Architektur zu entwickeln.

<sup>74</sup> Hanno Walter Kruft hat darauf hingewiesen, dass Sullivans Leitsatz oft in diese technische Richtung ausgelegt wurde. (Kruft | 1985: 410 ff)

<sup>75</sup> Walter Hanno Kruft hält diese Definition aber für „höchst komplex und dennoch unbefriedigend“ (Kruft | 1985: 498)

*consequence of the others. An organic structure defines and prophesies life, grows along with those who use it, assumes its own ‚essential reality‘ or ‚internal nature‘, and, by including everything necessary and nothing unnecessary for solving the immediate architectural problem, is as unified and as economical as nature itself” ( Twombly | 1973: 235 f.)*

Deutlich wird dadurch, dass der Begriff für Wright eine ästhetische, eine soziale und eine technische Komponente enthielt:

[Organisch ist, ... ]

- > wenn Architektur einen Einklang mit der Umgebung (Natur) herstellt
- > wenn die Bedürfnisse und Raumansprüche der Bewohner und Nutzer durch Architektur umgesetzt werden
- > wenn konstruktive Elemente auch gleichzeitig künstlerische, ästhetische Ansprüche erfüllen
- > wenn die Architektur und die Form der Stadt höheren (gesellschaftsbildenden) Zwecken dient

### 1. Einklang mit der Natur

Den Begriff „Natur“ verwendete er im Sinne von „Naturgesetzen“, etwas, das ohne Steuerung des Menschen gegeben ist, fast etwas Apriorisches: *„Ich möchte hier noch mal die Verwirrung ausschalten, die allzu oft durch meine Verwendung der Wörter ‚Wesen‘ und ‚Natur‘ verursacht wird. Vor vielen Jahren, als ich über das Thema der Architektur zu schreiben und zu reden begann, verstand ich unter ‚Wesen‘ und ‚Natur‘ die innere Essenz aller Ursachen und Wirkungen. Meine Bedeutung von ‚unverfälscht‘ hielt demnach das innere Wesen des dichterischen Prinzips für richtig, woraus es auch immer bestehen mag und worin es sich auch immer offenbart. Dies war die Wahrheit jeden Gegenstandes und jedem Umstandes: Das war für mich der innewohnende Sinn von*

*Ursprung. Das Ursprüngliche“ (Wright | 1957 → Wright | 1966).*

Seine Architektur, sein Stil sind nichts künstliches, nicht von Moden oder Zeitgeist beeinflusst, sondern vollkommen, passend, rein.

### 2. Einklang zwischen Raumprogramm und Gestalt

Aaron Green beschrieb die Entwurfsmethode von Wright, wo die Entwurfsidee immer auch mit den Raumansprüchen und Bedürfnissen der zukünftigen Nutzer in Einklang gebracht wurde. Er hatte, so Green, die unglaubliche Fähigkeit, die Belange der Umgebung mit den Belangen der Benutzer in Einklang zu bringen.<sup>76</sup> (Green | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 136): *„Contrary to the general misconception, Frank Lloyd Wright was not dictatorial in considering the needs of his clients, not was he adamant against changes. I have been present on various occasions when he agreed to a client’s request for a functional revision; seemingly relishing the opportunity to improve the design. Only if a request appeared frivolous or illogical, or violated his aesthetic principles, would he be steadfast in opposition”* (Green | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 136). Beim Wohnungsbau versuchte Wright individuelle Aspekte zu berücksichtigen und Wohnabläufe zu optimieren. Er beschäftigte sich mit der Position der Küche innerhalb des Gebäudes und entwarf offene Wohnküchen.

Wright überlegte sich vor dem Entwurf, wie die Menschen die Gebäude später benutzen würden und entwarf dann Räume, die diese Nutzungsabläufe widerspiegeln. Dabei hatte er auch bestimmte Prämissen und Ziele vor Augen, beispielsweise wollte er das Auto mit dem Wohngebäude in Einklang bringen. Den Blick aus dem Auto - die *„Gabe der Geschwindigkeit“* - (Wright | 1957 → Wright | 1966: 143) wollte er im Entwurf berücksichtigen. Alte Stile

<sup>76</sup> „... amazing ability to synthesize all factors of environment and need“ (Green | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 136).

konnten nicht übernommen oder einfach fortgeführt werden, weil das Auto die Vorstellung von Raum radikal verändern und zu einer neuen Form von Architektur führen würde. Für die Bedürfnisse der Zeit waren stromlinienförmige Bauten notwendig<sup>77</sup>.

### 3. Einklang zwischen Konstruktion und Form

Edmon T. Casey, der in den 70er Jahren in Wrights Büro arbeitete, hat darauf hingewiesen, dass auch die Verschmelzung zwischen Technik und Ästhetik eine Charakteristik des organischen Bauens ist<sup>78</sup> (Casey | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 143): *„Like the builders of Gothic cathedrals, Frank Lloyd Wright had an intuitive grasp of how to integrate architectural expression with a pragmatic structural concept. This intuition was the result of a lifelong curiosity and absorption with the study of the ‘nature’ of things: nature not so much in the sense of flora and fauna, but in the sense of the message of the structure of growth forms capable of expression as essence“* (Casey | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 144). Auch Reyner Banham zeigt anhand der Air-Condition in den Prärie-Häusern, wie Wright in seinen Gebäuden eine Einheit aus Form und Konstruktion herstellte. Zur Kühlung nutzte er keine technische Anlage, die ins Haus eingebaut werden musste, sondern das Haus wurde so gebaut, dass es durch seine Konstruktion zur passiven Kühlung der Luft im Raum betrug (Banham | 1967).

<sup>77</sup> „Ich glaube, dass das Auto heute das genaue Äquivalent der großen gotischen Kathedralen ist. Ich meine damit, eine große Schöpfung der Epoche, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern erdacht wurde und in ihrem Bild, wenn nicht überhaupt im Gebrauch von einem ganzen Volk benutzt wird, das sich in ihr ein magisches Objekt zurüstet und aneignet“ (Roland Barthes → Keck | 1991: o.S.).

<sup>78</sup> „This perspective, the combination of artist and engineer, may be useful in examining the organic architecture of Frank Lloyd Wright“ (Casey | 1988 → Pfeiffer, Nordland | 1988: 143).

## Qualitätskriterien

Natur, Landschaft, Land, Landwirtschaft und Boden waren zentrale Begriffe bei Wright, die Hinweise auf die neuen Qualitäten seiner Stadt boten. Es waren seine Parameter, durch die räumliche Qualitäten geschaffen werden konnten. Alle wichtigen Qualitätskriterien der Broadacre City waren stark auf den physischen Raum ausgerichtet. Hier begann Wright, sich auf gestalterische Themen zu fokussieren. Große Ausnahme bildete das Thema Boden, das eine starke bodenwirtschaftliche Komponente enthielt. Hier wagte Wright sich in fachfremde Disziplinen.

## Natur und Landschaft

### Darstellung der Inhalte

Anstelle des von Rente und Zins tyrannisierten Stadtbürgers wünschte sich Wright für die Zukunft einen Bürger der Landschaft, *„from citizen to denizen of the landscape“* (Alofsin | 1989: 14). *“Broadacres would be so actually built in sympathy with omnipresent nature that deep feeling for the beauty of terrain would be fundamental in the new city building: would seek beauty of landscape not so much to build upon – as to built with“* (Wright | 1958, → Pfeiffer | 1995: 291).

„See sizes and shapes of infinite fields well laid out in good proportion each to each — and man — built occupation of the whole, well adapted to natural contour— tillage itself a charming feature of the landscape; hedge ways, ravines and waterways themselves proper boundaries. Well, if you can see all this, rhythmic in relation to human use and movement; well-placed buildings related to well-placed roads in suitable places: if you can see ‘horizontal farming (contour plowing) properly applied to regions and crops, pastures, animals, related to happy people; if you can see the varied, multiple parts all thus contributing to a great dramatic whole in

which you sense the repose of individual human contentment and the exuberance of plenty — the life of the imagination truly aesthetic, in the over-all view from wherever you may happen to stand — then you will get a glimpse of the country-loving life in agronomy of the new Usonian city, belonging by nature to the national agronomy of our democratic future. The agronomic culture of the vast nation our forefathers had some right to expect would come of what they were pleased to call Freedom. Then only will you see Usonia” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 291).

### Interpretation

Wie dargestellt wurde der Begriff „Natur“ bei Wright in einem eher philosophischen Sinn verwendet. Er sprach von „Natur“ und meinte sinngemäß „Natur der Dinge“, „Bestimmung“ oder „Wesen“.

In Textstellen, die Rückschlüsse auf Qualitätskriterien bieten, wendete er den Begriff „Natur“ anders an. Hier stand „Natur“ im Gegensatz zur Kultur, umschrieb all das, was nicht vom Menschen gemacht wurde, d.h. die belebte Natur (Tiere und Pflanzen) und die unbelebte Natur (Steine, Flüsse, Berge, Gase, Flüssigkeiten).

**John Michael Desmond** machte deutlich, dass Wrights Naturverständnis stark von wichtigen amerikanischen Denkern, wie Frederik Jackson Turner, Ralph Waldo Emerson, Walt Whitman und Henry D. Thoreau beeinflusst war. Seine Vorstellungen waren stark an Mythen und kulturelle Traditionen geknüpft, die ihren Ursprung in der Gründungsphase (Besiedlung des Westens) hatten (Desmond | 1996: 25).

Ralph Waldo Emerson<sup>79</sup> hat mit seiner Philosophie, dem Transzendentalismus, das ameri-

kanische Selbstverständnis maßgeblich geprägt. Der Transzendentalismus galt als Ableger des deutschen Idealismus. Als *simple lifers* bezeichnet, forderten diese Denker, die um 1850 in Concord, Massachusetts lebte, eine Vereinfachung des Lebens und die zeitliche Begrenzung des abhängigen Erwerbslebens, um mehr Zeit für Muse zu haben. Zu einer Hauptlinie seines Denkens gehört, dass er die Natur für eine Geistig-Absolute hielt. „*Die Natur ist alles und alles ist auch Natur, auch die Seele; der Geist ist die Überseele (oversoul)*” (Schmidt | 1991: 162). Emerson setzte der romantischen Vorstellung von Natur als Bindeglied zwischen Mensch und Gott ein neues Bild gegenüber, wo die Natur zum Vermittler zwischen „Ich“ und „Gemeinschaft“ wurde. Die Natur/Wildnis, so **Narciso Menocal**, wurde zum Erlöser, der die Amerikaner von den Fesseln der europäischen Geschichte befreite (Menocal | 1988). In der amerikanischen Wildnis, die man kultivieren musste, hatten die puritanischen Siedler eine existentielle Gefahr und Versuchung gesehen. Auch europäische Intellektuelle betrachteten die Landschaften des amerikanischen Kontinentes oft als minderwertig und glaubten, dass der Kontinent einen negativen, entartenden Einfluss auf die Siedler (verwildern, verrohen) haben würde (→ Gerbi | 1973 und → Commager Giordanetti | 1967). Die wilde amerikanische Natur als etwas Besonderes zu sehen, war damit ein erstes Loslösen von Europa und gleichzeitig ein Loslösen vom Kulturraum der Stadt.

Henry D. Thoreau hatte vor allem sein Tagebuch „Walden oder Hüttenleben im Walde“ berühmt gemacht. Zwei Jahre lang hatte sich Thoreau in eine einfache Hütte am See Walden in der Nähe von Concord, Massachusetts zurückgezogen. In dem Tagebuch beschrieb er sein Leben in dieser Zeit. Er warb für ein ein-

<sup>79</sup> Ralph Waldo Emerson (1803 – 1882) war ein bedeutender US-amerikanischer Philosoph und Schriftsteller. In seinem ersten Buch „*Nature*“ vertrat er die Meinung, dass Menschen in einfacher Art und Weise mit der Natur leben sollen. Er ermutigte amerikanische Gelehrte,

dem europäischen Einfluss zu entfliehen.

faches, am besten nomadisches Leben oder für das Leben in dem einfachen, aber eigenen Haus (oder Zelt). Aus seinen Erfahrungen zog Thoreau den Rückschluss, dass die direkte Auseinandersetzung mit der Natur und den Gesetzen der Natur wichtig für das Bewusstsein des Menschen war: *„Das Leben in unserem Dorf käme ins Stocken, wenn nicht ringsum die unerforschten Wälder und Moore wären. Wir brauchen die Wildnis als Stärkungsmittel (...). Wir sind bestrebt alles zu erforschen; gleichzeitig aber ist es uns ein Bedürfnis, dass alles geheimnisvoll und unerforscht sei, dass Land und Meer unendlich wild, unermessen und unergründlich seien, weil wir sie unermesslich und unergründlich haben wollen. Natur können wir nie genug haben. Nichts stärkt uns so sehr, wie der Anblick unerschöpflicher Lebensfülle, ungeheurer Naturgebilde, der Küste mit ihren Schiffstrümmern, des Urwalds mit seinen lebenden und vermodernden Bäumen, der Gewitterwolke, des drei Wochen lang dauernden Regens, der Überschwemmungen verursacht. Es ist uns ein Bedürfnis, mit anzusehen, wie unsere eigenen Grenzen überschritten werden, wie Leben sich ungehindert entfaltet, wo kein Mensch je hinkommt“* (Thoreau | 1854: 445 ff.).

Natur wurde bei Thoreau zur Quelle der Inspiration, weil die Natur im Wechselspiel mit dem Siedlungsraum ein Konzept des *Drinne*n und *Draußen* generierte: *„Wenn wir in die Natur >hinaus< gehen, erwarten wir, dass unsere Batterien wiederaufgeladen werden, die deshalb >leer< geworden sind, weil wir >in< unseren sozialen Nischen geblieben sind. Aus biozentrischer Perspektive ist die Wildnis ein Bollwerk der Freiheit und Rechte der wilden, nicht-menschlichen Gemeinschaft“* (Franzen, Krebs | 2005: 123). Thomas Jefferson sah die Rolle der Architektur darin, das Bewusstsein für Landschaft in der Gesellschaft durch eine entsprechende Architektur zu erhalten. Solche Ideen griff Wright auf. Ganz in der Tradition der nordamerikanischen Nationalpark-

bewegung wurde die Natur bei Wright nicht nur Instrument zur gesellschaftlichen Stabilisierung, sondern zum wichtigen erzieherischen Mittel. Wright setzte der Stadt die Natur als Ort der Freiheit entgegen, unterschied also zwischen >Kultur (=Stadt)< und >Natur<. Er steht hier in der geistigen Tradition, wie sie bei Thoreau zu finden ist: *„Thoreau-Jünger haben [...] die Naturverehrung in den USA zu einem Massenphänomen, ja fast zu einer Massenreligion gemacht; aber sie haben es gleichzeitig auch abgelehnt, den Menschen als Teil der Natur zu akzeptieren. [...] Ihnen verdanken wir den ungeschriebenen Grundsatz, nach dem Städte Orte sind, denen man entfliehen muss, eine harmonische Wechselbeziehung zwischen Menschen und anderen Organismen nur draußen auf dem Lande möglich ist, und der Durchschnittsmensch zu laut, zu hässlich, zu abstoßend ist, als dass er als enger Nachbar akzeptiert werden kann“* (Anderson, Edgar | 1957 → Franzen, Krebs | 2005: 78).

Wright ging mit seinem Stadtmodell einen Schritt weiter. Er überformte sowohl die Natur als auch die Stadt und schaffte eine Symbiose aus dem bisher gegensätzlichen Begriffspaar. Ein Gebäude war für ihn Teil der Natur; ebenso bildete seine Stadt ein Stück Landschaft. Die Mischung aus freien Naturräumen und den auf den Einzelnen und seinem Bedürfnis nach Land ausgerichteten Siedlungsräumen kombinierte Wright zur Stadt-Landschaft. Damit stand er an der Schwelle, den Dualismus Natur – Kultur (Stadt) zu überwinden. Er argumentierte von diesem Dualismus aus, aber er begann ihn aufzulösen, indem er sich einem Begriff näherte, der dann Ende des 20. Jahrhunderts in der Raumplanung bedeutend wurde, nämlich dem Begriff der >Landschaft<. *„Architecture and Acreage<sup>80</sup> together are landscape“* (Wright | 1958 →

<sup>80</sup> Umrechnung: 1 Acre = 1 Morgen Land = 40,5 ar. Der Begriff „Acreage“ bedeutet so viel wie „das Land, Anbaufläche der Landwirtschaft“.

Pfeiffer | 1995: 296). Wright entwickelte ein Verständnis von Landschaft, so wie es später von den *Cultural Landscape Studies* verwendet wurde. Die Landschaft, ein Raum, der aus von Menschen gemachten und natürlichen Elementen besteht und der nicht mehr zwischen Architektur- und Naturelementen oder zwischen Stadt und Land unterscheidet.

## Land, Landwirtschaft und Boden

### Kernaussagen der These

Neben der Natur beschäftigte sich Wright in seinen Texten auch mit Land, d.h. dem Raum und dem Thema Grund und Boden, Grundbesitz<sup>81</sup>.

Wright appellierte daran, sich an die amerikanischen Wurzeln der *frontier*-Zeit zu besinnen, d.h. die Zeit der Pioniere, als das Land noch nicht erschlossen war, sondern die ungeheuer großen Gebiete des amerikanischen Kontinentes mit den unberührten natürlichen Reichtümern offen lagen. Diese Nation war ein Versuch der Freiheit, ein Einwanderungsland, das jedem (Wright | 1945 [Usonia. When Democracy Builds]: 31)<sup>82</sup> offen stand, welcher der alten, europäischen Gesellschaften entfliehen wollte. Dafür stand der jungen Nation unermesslich viel, unerschlossenes Land zur Verfügung<sup>83</sup>. Land war das Freiheitsversprechen und es wäre daher unamerikanisch, sich diesem Drang nach Land, nach der eigenen Scholle, durch eine reglementierende Siedlungspolitik zu widersetzen. Boden durfte in Broadacres nicht gehortet werden können. Erst ein vollkommen unreglementierter Bodenmarkt war für Wright wirklich demokratisch und sorgte gleichzeitig für eine neue

<sup>81</sup> Im Amerikanischen hat das Wort „Land“ drei Bedeutungen. Land heißt: (1) Das Land, (2) Das Land, der Boden und (3) der Grund und Boden, Bodenbesitz.

<sup>82</sup> „A nation found on the best and worst of everything.“

<sup>83</sup> „A life there to be in the image of the great ideal of freedom — at home on vast incomparable ground“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 266).

Ästhetik (Wright | 1932 → Pfeiffer | 1993: 286).<sup>84</sup> „Ground space is the essential basis of the new city“ (Wright | 1932 → Pfeiffer | 1993: 91).

In der Stadt war der Quadratfuß (*square foot*<sup>85</sup>) die bestimmende Maßeinheit. In der Broadacre City würde der Acre<sup>86</sup> zum wichtigsten Maß für die Bodeneinteilung (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 281)<sup>87</sup> werden.

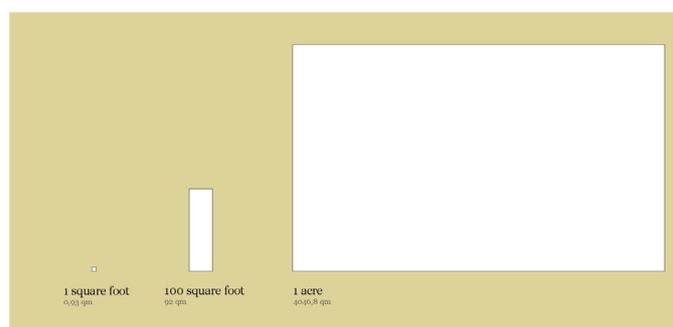


Abb.14 [Größenverhältnisse] 1 square foot – 100 square foot – 1 acre  
Eigene Darstellung

Hier machte Wright eine der provokantesten Forderungen seines Stadtmodells: Zunächst forderte er für jede Familie einen (=1) Acre Land (0,405 ha) Grundbesitz. Später forderte er sogar für jeden Menschen (Mann, Frau, Kind) einen eigenen Acre. In „*When democracy builds*“ begründete er den Maßstabswechsel von Foot auf Acre mit den neuen räumlichen Dimension, die das Auto mit sich bringen würde. In „*The Living City*“ rüstete er nach und rechnete aus, dass alle Menschen, wenn sie sich dicht stehend nebeneinander

<sup>84</sup> „Common realty achieved by way of taxation on communal resources, as Henry George pointed out with complex logic, is entirely democratic. His „single tax“ was only an expedient and never intended to be taken as a complete solution of our land problem. Serving its purpose: when economic liberation of land and money is duly effective, none may say how far man’s cultural liberation may go with greater aesthetic uses of his ground by way of the vast mechanical resources developed in the past century.“

<sup>85</sup> 1 square foot = 0,9290304 m<sup>2</sup>

<sup>86</sup> 1 acre = 4046.8564224 m<sup>2</sup>

<sup>87</sup> „In this city of today, as of yesterday, ground space is reckoned by the square foot. In the organic city of tomorrow ground-space will be reckoned by the acre“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 281).

stellen, nur die Fläche der Bermudainseln einnehmen würden. Daher sei genug Fläche vorhanden, um jedem Menschen mindestens einen Acre Fläche zur Verfügung zu stellen (Wright | 1958).

Mit 1 Acre/Person stünde den Bewohnern der Broadacre City die Möglichkeit für Voll- und Nebenerwerbslandwirtschaft offen. Bisher wurde der Farmer von der Großstadt, dem „großen Maul, das der Farmer unablässig zu füttern hatte“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 314),<sup>88</sup> ausgebeutet. In der Broadacre City sollte der Stadtbürger nicht mehr vom Farmer versorgt werden, sondern sollte auch die Möglichkeit bekommen, sich selbst mit Lebensmitteln zu versorgen (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 314). Dafür sollten Formen von technisch versierten Intensivlandwirtschaften genutzt werden. Unterschied zu dem bisherigen System sollte sein, dass die landwirtschaftlichen Produkte im Direktverkauf angeboten werden und damit Kostensteigerungen durch die bisher „allgegenwärtigen Mittelsmänner“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 314)<sup>89</sup> vermieden werden würden. Der Farmer blieb in Wrights Konzept auf seiner Scholle, solange er sie nutzte.

### Interpretation der These

1 Acre/Familie oder gar 1 Acre/Person war die wohl einprägsamste Forderung der Broadacre City. In der Literatur zu Wright wurde der 1 Acre/Familie-Person meist nicht als ernsthafte Forderung angesehen, denn dafür müssten umfassende Bodenreformen umgesetzt werden (Smith, Fishman). Man ging eher davon aus, dass 1 Acre ein Kunstgriff oder Symbol war. 1 Acre/Familie-Person war für Wright ein wichtiges agrarpolitisches, bodenpolitisches, sozialpolitisches und stadtgestalterisches In-

strument, das im Folgenden kurz dargestellt werden soll:

#### *1 Acre als agrarpolitisches Instrument*

Acre ist eine alte Maßeinheit, die eine Fläche bemisst, die ein Ochse braucht, um an einem Tag, ein Feld zu pflügen. Es ist eine Maßeinheit des Landes, keine rationelle oder städtische Einheit. Es ist eine Maßeinheit, die nur in einer vorindustriell agrarischen Gesellschaft Sinn macht.

Der Rückgriff auf agrarische Strukturen war eine Reaktion auf die Rezession. Darauf hatte **Marion Birsley**, Wright-Schülerin, hingewiesen. Wright erschien eine agrarische Gesellschaft stabiler als die städtische Gesellschaft.

Es lässt sich beobachten, dass nach Krisen häufig agrarische Lebensformen gefordert werden. Nach der Weltwirtschaftskrise war dieser Rückgriff auf alte Gesellschaftsstrukturen nicht ungewöhnlich. Der ‚yeoman,‘ der freie Bauer, wurde zur zentralen Kulturfigur des amerikanischen Geisteslebens im 19. Jahrhundert (Waechter | 1996: 310). Für Georgio Ciucci steht Wright in der Tradition der *southern agrarian* „The idea of distribution of land to all, of artisan work and work in small industries integrated with that of agriculture, of autonomous and responsible government, and of technology applied to the land became common points of reference in the evolution of American agrarian ideology, right down to the subsistence homestead program of the New Deal“ (Ciucci | 1973: 294 ff.). Der Schutz der landwirtschaftlichen Lebensweise und des Bodens als Wirtschaftsgutes für die Landwirtschaft war auch ein Ziel des *new deals*. Der *Agricultural Adjustment Act* (AAA) der Roosevelt-Regierung von 1938 bot den verarmten Farmen wirtschaftliche Unterstützung. Mit dem *Soil Conservation and Domestic Allotment Act* von 1936 wurde den Bauern Land kostenlos übergeben, um durch diese

<sup>88</sup> „Cities are huge mouths. Essentially the farmer is food-aster for the great mouth“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 314).

<sup>89</sup> „... ubiquitous middleman, too often now a ‚Sinbad, the sailor‘ will be off the farmer’s back“ (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 314)

Subvention die landwirtschaftliche Produktion im Land sichern zu können. Der Staat sicherte den Bauern auch bestimmte Mindestpreise für ihre Produkte zu [Laws of Congress, 75th Cong., 3rd Sess., Chap. 30; Congressional Record, 75th Cong., 3rd Sess., Appendix, p. 810.] Landwirtschaft war nicht mehr rentabel, aber es war politisches Ziel, die Landwirtschaft zu erhalten und nicht den Kräften des freien Marktes zu übergeben. Das National Resources Planning Board schlug den Bau von Wohnsiedlungen mit Selbstversorgergärten vor: Ciucci stellt bei Wright Bezüge zu dem Manifest für eine agrarische Gesellschaft von **Hilaire Belloc** (1911) fest. Als Modell diente Belloc die agrarische Gesellschaft des späten Mittelalters, eine Kultur, die auf der Verteilung produktiven Eigentums und Landbesitzes begründet war (Ciucci | 1973: 297). Parallelen gibt es auch zu John Ruskin, der für jeden Mann genau so viel Land forderte, wie der zum Leben brauchte: „*I affirm the one principle that each man shall possess the ground he can use — and no more — USE I say, either for food, beauty, exercise, science, or any other sacred purpose... That each man shall possess for his own, no more than such position*” (Ruskin | 1880 [Letters to Working Man] → Sergeant 1976: 133). Der Rückgriff auf agrarische Strukturen war zu Wrights Zeit also ein durchaus ernst genommener Ansatz.

#### *1 Acre als sozialpolitisches und bodenpolitisches Instrument*

Die Wurzeln für das agrarisch geprägte Denken liegen bei Thomas Jefferson. Jefferson glaubte, dass die amerikanische Gesellschaft stabil und demokratisch bleiben würde, solange an ländlichen Lebensstilen festgehalten wird<sup>90</sup>. „*I think our government will remain virtuous for many centuries as long as there are chiefly agricultural; and this will be as long as there*

<sup>90</sup> Jefferson war Gegner von Hamilton im Kongress, der sich für die Industrie als Kernwirtschaftszweig, das städtische Leben und den Norden einsetzte. Jefferson war für den Süden und für das Landleben.

*shall be vacant land in any part of America*” (Jefferson | 1787 → Griswold | 1946: 668).<sup>91</sup>

Bedingung für den Erhalt der Landwirtschaft war, dass die *frontier* erhalten blieb, denn sie war Garant dafür, dass hinter der Grenze der Zivilisation immer noch offenes, freies Land zur Verfügung stand. Der Begriff *frontier* beschreibt die Grenze zwischen kultivierter und noch nicht kultivierter Welt und ist ein Leitthema in der amerikanischen Kultur. Mit der „*frontier*-These“ ist der amerikanische Historiker **Frederik Jackson Turner** bekannt geworden. „*This ever retreating frontier of free land is the key to American development*” (Turner | 1901 → Waechter | 1996: 101). Diese um 1800 noch unermesslich scheinende Möglichkeit für eine immer weitere Expansion nach Westen, sorgte in den Augen von Turner und vieler seiner Zeitgenossen für eine gesellschaftliche Stabilität. Auch der nächste Siedler hatte die Möglichkeit, sich sein eigenes Land anzueignen. Gesellschaftliche Konflikte (Streit, Kampf um Siedlungsraum) konnten vermieden werden, weil es immer die Ausweichmöglichkeit gen Westen gab. Die *frontier* wirkte wie ein „*safty valve*“ (Sicherheits- oder Überlaufventil). Jefferson ging davon aus, dass die Besiedlung des gesamten Kontinentes Jahrhunderte (mind. 100 Generationen) brauchen würde (Franzen, Krebs | 2006: 91). Er hatte nicht mit einer so raschen Besiedlung gerechnet, wie sie dann durch den Bau der Transkontinentalen Eisenbahn und neuer Kommunikationsmittel in den 1870er und 1880er Jahren stattfand<sup>92</sup>. Statt der 100 Generationen war die Besiedlung von Küste zu Küste nach fünf Generationen abgeschlossen. Schon 1890 verkündete die Zensusbehörde die Schließung der Besiedlungsgrenze. Es gab keine *frontier*,

<sup>91</sup> Wright äußerte sich in den Kahn Vorlesungen ähnlich radikal: „*Even the small town is too large ... Rualism as distinguished from Urbanism is America and truly democratic* (Wright | 1931 [Kahn Lectures] → Alofsin | 1989: 13).

<sup>92</sup> Von 1865 bis 1900 wurde mehr neues Land gewonnen als in den 250 Jahren zuvor (Waechter | 1996: 80).

keine Expansionsmöglichkeit gen Westen mehr. Die Schließung der *frontier* und damit, so Turner, das Ende der Pionier-Ära, fiel in eine Krisenzeit. Die Landwirtschaft machte eine Agrarkrise durch<sup>93</sup>. Hinzu kam eine Welle von neuen Immigranten aus Europa, gegen die sich – vor allem bei den Farmern – Widerstand formierte. Die Wirtschaft wandelte sich von einer mittelstandsgeprägten Ökonomie zu einem *corporate capitalism*, einer von Monopolen und dem Finanzkapitel in den Städten stark wachsenden industriellen Gesellschaft. Amerika wandelte sich von einer ländlich-agrarischen zu einer industriell-städtischen Gesellschaft, als Turner mit seiner These nun rückwirkend die Bedeutung dieser *frontier* für das amerikanische Bewußtsein in den Vordergrund stellte und damit der sich rasant ausbreitenden Gesellschaft die jüngste Vergangenheit als Verklärung<sup>94</sup> gegenüberstellte.

Die *frontier* war für Turner mehr als nur ein sozialpolitisches Instrument zur gesellschaftlichen Stabilisierung. Die *frontier* hatte stetig ein „Feld an Möglichkeiten“ geöffnet. Zentral für Turner war, dass die *frontier* den Pionierindividualismus geformt hatte. Die Erfahrung mit der *frontier* machte die Amerikaner selbstbewußt. Sie hatten gelernt, sich eigenständig oder kollektiv-nachbarschaftlich zu behaupten und standen der Regierung misstrauisch gegenüber. Für Turner hatte die *frontier* eine stark demokratisierende Wirkung. Mit ihrem Verschwinden musste nun eine neue Basis gefunden werden, um die an der *frontier* entwickelten Tugenden (Freiheit, Souveränität, Individualität, Tatendrang, Experimentierfreude etc.) zu erhalten. „*The stubborn American environment is there with its imperious*

*summons to accept its conditions; the inherited ways of doing things are also there; and yet, in spite of environment, and in spite of custom, each frontier did indeed furnish a new field of opportunity, a gate to escape from the bondage of the past; and freshness, and confidence, and scorn of older society, impatience of its restraints and its ideas; and indifference to its lessons, have accompanied the frontier. What the Mediterranean Sea was to the Greeks, breaking the bond of custom, offering new experiences, calling out new institutions and activities, that, and more, the ever retreating frontier has been to the United States directly, and to the nations of Europe more remotely. And now, four centuries from the discovery of America, at the end of a hundred years of life under the constitution, the frontier has gone, and with its going has closed the first period of American history”* (Turner | 1893).

Die Besonderheit der USA war das Versprechen nach eigenem Land. Diesem Ideal wollte Thomas Jefferson uneingeschränkt nachkommen. Jeder sollte die Möglichkeit bekommen, Land zu besitzen: Die amerikanische Verfassung war auf der Unantastbarkeit des Lebens (*life*), der persönlichen Freiheit und Unabhängigkeit (*liberty*) und dem unantastbaren Recht auf Selbstentfaltung gegründet. Mit dem Recht auf Selbstentfaltung (*pursuit of happiness*) war das Recht auf persönlichen Besitz umschrieben. In der Ursprungsversion der Verfassung von Jefferson und bei John Locke sprach man direkt von *life, liberty and property* (Homepage DHM). Wright knüpfte an diese Denktradition an. Wie Jefferson oder Thorstein Veblen glaubte Wright, dass eine schollen-orientierte Gesellschaft bester Garant für eine sichere Gesellschaft sein würde (Sergeant | 1976: 129): „*Der Bürger braucht keine Burg als Heim, sondern sein Land, seinen eigenen sonnenbeschiedenen Rasen, oder Wald oder Strand. Diese Art des Heimes ist der Zufluchtsort für den Geist des Men-*

<sup>93</sup> Zu der Zeit lebten noch 46,7 Prozent der Amerikaner auf einer Farm (Waechter | 1996: 80).

<sup>94</sup> Ein Kritiker der *frontier*-These von Turner war auch Lewis Mumford, der über Jahre mit Frank Lloyd Wright befreundet war, die sich aber inhaltlich immer mehr verstritten. Die 30-jährige Korrespondenz zwischen Mumford und Wright hat Bruce Brook Pfeiffer 2001 als Buch herausgegeben. (Pfeiffer, Wojtowicz | 2001)

*schen als Individuum. In seinem eigenen Heim wäre der Bürger von Broadacre nicht nur unerschüttlich. Er wäre unverletzlich. Unsere Nation unzerstörbar! Der Bürger wäre der wahre Exponent des wahren Verhältnisses des Menschen zu seinem Mitmenschen, weil er selbst ein Mitmensch ist. Er ist das Land*” (Wright | 1963: 209). Land konnte die Menschen formen; eigenes Land machte aus den Menschen Souveräne.

Die *frontier* hatte aber auch eine bodenpolitische Dimension. Um 1890 wurde von verschiedenen Sozialwissenschaftlern und Nationalökonomen, wie beispielsweise Richard T. Ely<sup>95</sup>, Francis Walker<sup>96</sup>, Acille Loria<sup>97</sup> und Henry George die Bedeutung von freiem Land im Hinblick auf die Wirtschaft diskutiert. Für Henry George<sup>98</sup>, auf den sich Wright in seinen Überlegungen zur Stadt bezieht, war Klassenkampf weniger ein Kampf zwischen Arbeit und Kapital (wie bei Karl Marx), sondern zwischen Arbeit und Bodeneigentum (Sergeant | 1976: 129). George entwickelte seine Idee der ‚Single Tax,‘ womit die Bodenwerte steuerlich belangt werden sollten. Das Horten von Land würde dadurch unrentabel gemacht werden. Landbesitz wäre für die breite Masse der Bevölkerung möglich. Für George wäre damit ein Grundbedürfnis, sogar Grundrecht der Bürger verwirklicht: *„The equal right of all men to use land is as clear as their equal right to breath air – it is a right proclaimed by the fact of*

<sup>95</sup> Richard Theodore Ely (1854 – 1943) amerikanischer Ökonom, Professor für Volkswirtschaftslehre an der Wisconsin University. Frederik Jackson Turner hatte als Student bei Ely gelernt.

<sup>96</sup> Francis Amasa Walker (1840–1897), US-amerikanischer Statistiker und Volkswirtschaftler.

<sup>97</sup> Acille Loria vertrat die These, dass die Löhne der Arbeiten hoch bleiben, solange es einfach verfügbares und günstiges Land (eine Alternative zur Industriearbeit) gibt. Erst mit der Verknappung des Bodens und damit Verteuerung war die Landwirtschaft nicht mehr effizient und trieb die Menschen in die Lohnarbeit und sorgte so dafür, dass ein Hochkapitalismus entstehen konnte. (→ Waechter | 1996: 102).

<sup>98</sup> Henry George (1839-1897), amerikanischer Ökonom, Autor des Buches *„Progress and Poverty“*. George wurde in den 1890ern kontrovers diskutiert. Louis Sullivan, sein Lehrmeister, war Mitglied der *Georgist Group* (→ Sergeant | 1976: 129).

*their existence*” (George | 1880: 7 →Ciucci | 1973: 337).<sup>99</sup>

Wrights 1-Acre-Forderung war keine sozialistische Aussage. Es ging ihm nicht um die Entzignung von Boden oder die unterschiedslose Verteilung von Boden auf die gesamte Bevölkerung, sondern er skizzierte hier eher eine marktkonforme aber dennoch radikal utopische Eigentumsförderung. Wenn Boden als Gut knapp gehalten wird, so Wrights Logik, fördere das vor allem die Spekulation mit Boden. Wenn tatsächlich alle Menschen der Erde in einer hochverdichteten Stadt auf der Bermudainsel leben würden und der Rest der Welt un bebaut bleibt, dann würde man in dieser sehr dichten Stadt exorbitante Bodenpreise und Abhängigkeiten erzielen. Wright forderte dazu auf, die Gunst der Stunde (das Automobil, das die Erreichbarkeit erhöht) zu nutzen, um mehr Bauflächen außerhalb der Stadt zu erschließen und Boden so nicht zu einem knappen und damit spekulationsanfälligen Gut werden zu lassen. Die 1-Acre-Forderung ist eine extreme Ent-Knappungs-Strategie: Bauland und Boden wird unendlich, damit als Ware und Spekulationsobjekt unattraktiv. Wenn in einer Volkswirtschaft jede Person so viel Land besitzen würde, wie sie bracht, dann würde es in dieser Volkswirtschaft keinen Bodenmarkt geben. Aus bodenpolitischer Sicht war 1 Acre ein Symbol für die Eliminierung des Bodenmarktes.

<sup>99</sup> Diese reformerische Bewegung mit Männern wie George, D.C. Douglas oder Veblert kritisierte nicht nur die Stadt, sondern kritisierte das gesamte Wirtschaftssystem. Sie bemängelten, dass die Wirtschaft auf die Bedürfnisse der Produktion, nicht aber auf die Konsumtion ausgerichtet war. Der Reformier C.H. Douglas beobachtete ein Missverhältnis zwischen niedrigem Einkommen und hohen Verkaufspreisen, die zu Absatzschwächen führten. Für die durch die Massenproduktion produzierten Waren gab es keinen Markt, weil die Arbeiter zu geringe Löhne erhielten. Diese Lücke wurde von Banken gefüllt, die Darlehen anboten und dafür Zinsen nahmen. C.D. Douglas schlug vor, die Macht der Banken einzuschränken und gerechte Preise für die Waren festzulegen. Hier wird deutlich, dass Wrights Überlegungen im Kontext dieser wirtschaftswissenschaftlichen Diskurse standen.

### 1 Acre als stadtgestalterisches Instrument

Mobilität und große Entfernungen gehören zu den Charakterzügen des amerikanischen Raums (Opie | 1996 → Franzen, Krebs | 2006: 93). Wright wollte das Raummaß verändern, weil er die weite Landschaft – die Horizontale – für eine transzendente Verheißung hielt: „*The Country, offers an unbroken horizon, the monotony of an endless road, of vast uniform plains, of distant mountains, the melancholy of uniform and infinite vegetation; the objects on the road are few and worthless, the eye is invited ever to the horizon and the clouds. It is the scholl of Reason*” (Emerson → White+ White | 1960: 35). Weitläufigkeit bildete für ihn ein ästhetisches Kriterium.

## Umsetzungsstrategien

### Darstellung

Fragen der Umsetzung standen bei Wright nicht im Vordergrund. Er beschäftigte sich nur am Rand damit, wie seine Ideen in die Praxis umgesetzt werden könnten. Wright erkannte Tendenzen, die von sich aus auf eine weitläufige Stadtlandschaft hinauslaufen würden<sup>100</sup>. Er empfahl, vorhandene Tendenzen zu nutzen. Es sei „*wie ein Zug, auf den man aufspringen kann*”, um aus den räumlichen Entwicklungstendenzen eine neue bessere Stadtform zu gestalten (Wright | 1939 → Pfeiffer | 1993: 305). Aus seiner Sicht bot sich die Möglichkeit, den Raum ohne großen Plan zu verändern. Nur „*minderwertige Traditionen*” würden dem möglichen Wandel im Wege stehen: „*As loves must die because Love must live, so organic architecture had learned that these too many minor traditions must die in order that the great Tradition we were all born to serve, may live. When we face*

<sup>100</sup> „*Nevertheless the free city we are considering is squarely within the laws of Change and is already here all around us in the haphazard making, the apparent forces to the contrary notwithstanding. All about us and no plan. Even in us – as we now are. The old order is breaking up under the load our senseless weight puts upon us whether we subscribe or do not subscribe*” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1993: 295)

*this, democracy actually comes alive and will plan the new city now already under way with no plan*” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 293). Die Jugend müsse daher so erzogen werden, dass sie „*innere Schönheit*” sieht und ein Gefühl für organisches Bauen bekommt. Der Künstler kann diesen Weg zur organischen Ästhetik aufzeigen. Der Künstler sei der „*qualifizierte Führer einer Gesellschaft*” und sollte genutzt werden, um organisches Bauen als Voraussetzung für die neue Stadt zu vermitteln (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 307).<sup>101</sup>

Vereinzelt finden sich Aussagen zu Planungsschritten und politischen Maßnahmen. Hier erwähnte er, dass das bisherige Planungs- und Baurecht überarbeitet werden muss. Wright beschrieb nicht, wie diese Planungsinstrumente und Gesetze aussehen könnten. Aber er gestand ein, dass Planung und Architektur notwendig sind.

Sehr allgemein spricht er davon, dass es auf „*einer gerechten Grundlage*“ möglich gemacht werden muss, dass Land für jedermann zur Verfügung steht: „*If organic architecture is to function for mankind architecture must command every special purpose. Spacious ground must be made available on some fair basis and be legally considered an element having intrinsic value – as free to men as are other elements*” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 293). An anderer Stelle heißt es: „*Make good ground free, available to good men for humane uses. As for the poor, subsidize traffic to the country, modify terms of ownership so that every man may have incentive to work and learn to make good use of men’s tools on fair terms. All that is necessary for the new city of decentralization to spread wide, grow strong, the citizen free. Otherwise no city will grow strong and free, and we are doomed to*

<sup>101</sup> „*... he [The creative artist ] is by nature (and by office) the qualified leader in any society, natural, native interpreter of the visible forms of any social order in or under which we choose to live*” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 307)

*life more and more vicarious and deformed*” (Wright | 1958 → Pfeiffer | 1995: 288).

Dann erwähnte er ein aus seiner Sicht besonderes Aufgabenfeld der usonischen Stadtplanung. Für das Wachstum und die Entwicklung der neuen Stadt ist das Straßenverkehrsnetz von besonderer Bedeutung. Wright schloss daraus, dass Stadtplanung mit der Verkehrsplanung beginnt: *“The regenerated Broadacres architect first enters upon this organic Usonian scene as master, the road-builder and the bridge-builder. Superhighways, the tributary hard road and bridges being now architectural factors of fundamental if not of greatest importance”* (Wright [When Democracy Builds] 120).<sup>102</sup>

### Interpretation

Zunächst wirkt es widersprüchlich, wenn Wright auf der einen Seite davon spricht, dass Broadacres ohne Plan bereits am entstehen sei, dass man nur den Sinn für organisches Bauen verinnerlicht haben müsse, auf der anderen Seite aber doch Reformen und Gesetzesnovellierungen notwendig sind und die Künstler und Architekten zur Führungsgarde ausgebaut werden müssen.

Wenn man die Forderungen in eine zeitliche Reihenfolge stellt, wird Wrights Gedankengang klarer. Die Bodenreform und Novellierung des Baurechts und die Sensibilisierung für eine neue Bauästhetik waren wichtige Vorarbeiten. Dezentralisierungstendenzen wirken bereits, d.h. die weitläufige Stadt wird aus Wrights Sicht von alleine entstehen. Aber für eine ästhetisch qualitätsvolle und für eine gerechte Form war eine Bodenreform und die Vermittlung organischer Werte notwendig. Ohne begleitende Konzepte würde man Gefahr lau-

fen, dass die neue Siedlungsform die Landschaft zerstört und keine Harmonie (Re-Integration) entstünde.

Wright war klar, dass ohne bodenordnerische Maßnahmen die Auflösung der Städte und die Entstehung der Stadtlandschaft nicht erfolgen konnten. So wie es politische und planerische Mechanismen gab, die eine dichte Stadt bewirkten, so müssen nun die Rahmenbedingungen auf den Bau der weiten Stadtlandschaft ausgerichtet werden. Aber er führte nicht weiter aus, welche politischen Konzepte hierfür notwendig sind<sup>103</sup>. Wright stellte hier fundamental neue Ziele auf, aber er ließ offen, wie man sie umsetzen konnte.

Auch die Sensibilisierung der Gesellschaft für eine neue (organische) Ästhetik hinterläßt offene Fragen. Wright ging davon aus, dass organische Architektur dem Wesen der Menschen entsprach, demnach vom Einzelnen auch umgesetzt werden würde. Aber um den Einzelnen in die Souveränität und Stilsfreiheit zu entlassen, war ein gewisser Grad an intellektueller und kreativer Reife notwendig. Wright schwebte demnach eine Art „organische Aristokratie“ vor. Wie in antiken griechischen Stadtstaaten musste der Mensch, um in Fragen der Ästhetik selbstständig sein zu dürfen, erste gewisse geistige Qualitäten und Kompetenzen erfüllen. Wrights Broadacres konnte mit ungebildeten, ästhetisch ungeschulten Bewohnern nicht funktionieren. Der von dem Architekten eingeleitete Umbau war gleichzeitig erster Schritt, um aus der Masse demokratiefähige und baukulturell geschulte Menschen zu machen. Das Land/die Natur würde den Einzelnen ästhetisch schulen.

<sup>102</sup> Übersetzung Jäger 1950: „Der innerlich frei gewordene Architekt betritt die usonische Szene zuerst als Straßen- und Brückenbauer. Riesige Überlandstraßen, betonierte Nebenstraßen und Brücken sind architektonische Faktoren von ausschlaggebender, ja allergrößter Bedeutung.“

<sup>103</sup> Als Maßnahmen denkbar sind hier beispielsweise: Eigenheimförderung, die Subventionierung des privaten Verkehrs, Kilometerpauschalen oder Baulandoffensiven am Stadtrand, um Schwellenhaushalte den Weg zu Eigentum zu erleichtern. Konzepte, wie sie in vielen Ländern dann auch umgesetzt wurden, die aber nicht ausreichten, um Wrights radikales Ziel (1 Acre/Familie) zu erreichen.

**Robert Fishman** hielt fest, dass Wright hier kein befriedigendes Schema anbot, wie zwischen seinen transzendenten Visionen und der politischen Realität vermittelt werden sollte (Fishman | 1977: 146 → Dougherty | 1981:

241). In den ersten Büchern spricht Wright von einem *Country Architect*, der sowohl gestalterische, stadtplanerische und bodenordnerische als auch regionalplanerische Hoheiten besitzt.

### 2.2.4. Zusammenfassung: Kernaussagen der Texte

Wright hatte in verschiedenen Texten seine Idee zur Broadacre City dargestellt und dabei das Schreiben als Medium zur Weiterentwicklung seiner Gedanken verwendet. Wrights Texte sind demnach mehr die Summe verschiedener aufeinander aufbauender Überlegungen. Sie vermitteln keinen abgeschlossenen Gedankengang, sondern sind Beleg eines offenen Gedankenflusses. Auch führte Wright keine Belege für seine Thesen, Behauptungen und Kritiken an.

Auch wenn sich aus den Texten nur wenig direkte Handlungsansätze ableiten lassen, sind seine Texte für die heutige Stadtforschung dennoch als Zeitdokument von Bedeutung (→ Grabow | 1977: 117), denn Wright verband in seinen Texten eine Vielzahl von architektur- und planungstheoretischen Überlegungen und verknüpft diese mit zentralen Fragen der amerikanischen Politik und Wirtschaftswissenschaften seiner Zeit:

- > Die internationale Architekturtheorie der Moderne (internationale Stil): Sullivan, Le Corbusier, Mendelsohn, Neutra u.a.
- > Die new deal Epoche in den USA: Roosevelt
- > Die beginnende Planungsdebatte der RPAA (Gartenstädte, Dezentralisation): City Beautiful Movement, Howard, Burnham
- > Die wirtschaftspolitische und bodenreformerische Debatte seiner Zeit: Jane Addams, Edward Ross, Richard Ely, Charles Beard, Thorsten Veblen
- > Das Demokratieverständnis der Jahre der Unabhängigkeitserklärung und die *frontier*-These in den USA: Turner, Jefferson, William James, John Dewey
- > Der Philosophie des Transzendentalismus in den USA: Emerson, Thoreau, Whitman

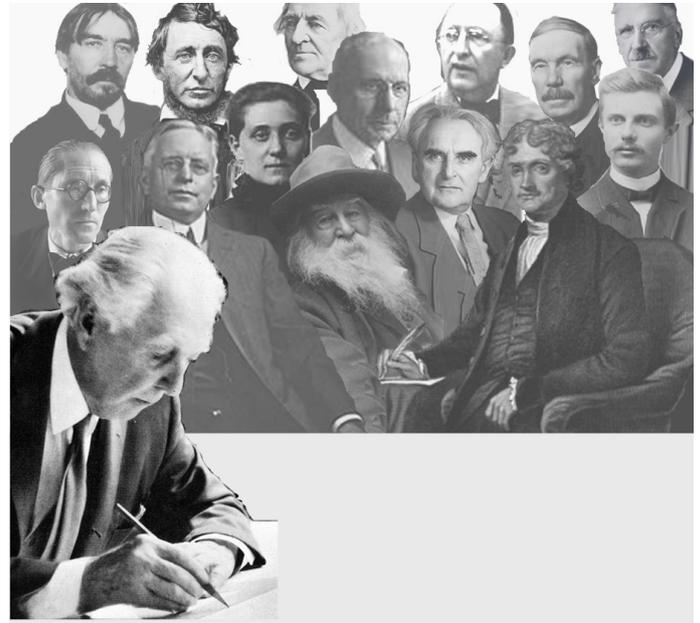


Abb.15 [Schüler Wright] Wright hat sich gerne als Impulsgeber dargestellt. Bekannt sind Bilder, auf denen sich Wright in der Haltung des „Meisters“ im Kreis seiner Schüler inszeniert hat. Diese Collage soll deutlich machen, dass sich auch Wright - in der Rolle des Schülers - bei den Denkern seiner Zeit und seiner Geschichte hat inspirieren lassen. Von links nach rechts: Le Corbusier, Thorsten Veblen, Richard Ely, Henry D. Thoreau, Jane Addams, Ralph Waldo Emerson, Walt Whitman, Louis Sullivan, Richard Neutra, Erich Mendelsohn, Thomas Jefferson, Edward Ross, Frederik Jackson Turner, Charles Beard. Im Vordergrund schreibend: Frank Lloyd Wright  
Eigene Darstellung. Bildquellen: Donald Leslie Johnson + Internet

Wrights Denker waren meist Sozialreformer, Progressive oder Liberale - für March alles „most notable intellectuals and practicing politicians of his day“ (March | 1970: o.A. → Grabow | 1977: 116), die trotz der Radikalität ihrer Ansätze meist konservative Ziele verfolgten (Pells | 1973: 3 → Grabow | 1977: 116).<sup>104</sup>

Deutlich wird, dass Wright mit seinem Denken die Ambivalenz der Zeit der 20er und 30er Jahre in den USA widerspiegelte:

<sup>104</sup> Das gilt nicht für die Architekten und Stadtplaner, von denen Wright auch beeinflusst ist, die Grabow hier aber nicht aufzählt.

- > Mit der Stadt als Symbol drückte Wright – wie viele seiner Zeitgenossen – seine Skepsis gegenüber den durch die Industrialisierung ausgelösten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandlungen aus. Dem Wandel setzte er einen Rückgriff auf agrarische, vor-industrielle Lebensweisen (*frontier*) entgegen. Das Land und die Landwirtschaft wurden zu Sicherheiten gegenüber Krisen.
- > Auf der anderen Seite nahm Wright eine euphorisch-fortschrittgläubige Haltung ein. Er „glaubte“ an den Einzelnen, der in der Lage ist, als selbstbestimmter Mensch sein Leben und seine Gesellschaft zu tragen und nicht von einer Institution oder einer Person bevormundet werden muss. Und Wright „glaubte“ an die Technik. Sie war für ihn keine Gefahr, sondern ein Mittel, um eine bessere Zukunft zu gestalten.

### Ziele

Wright formulierte in seinem Texten Ansprüche und setzte Ziele für die zukünftige Planung, die er mit den vier Schlüsselbegriffen „Demokratie“, „Dezentralisation“, „Re-Integration“ und „organisches Bauen“ umschrieb.

Ziel des Entwerfens war es, Raum für eine Demokratie in Form einer liberalen, organischen Aristokratie einer kulturell und künstlerisch geschulten Elite zu schaffen. Auch wollte Wright eine dezentrale Stadtlandschaft schaffen. An den Begriff der Dezentralisation war bei Wright der Begriff der Re-Integration geknüpft. Der Prozess der Dezentralisation sollte genutzt werden, um eine gesellschaftliche und räumliche Symbiose zwischen Stadt- und Landraum bzw. städtischen und ländlichen Nutzungen und Lebensweisen zu finden, damit der Dualismus zwischen Stadt und Land bzw. das Missverhältnis, das durch die stark wachsende industrielle Stadt entstanden war, wiederaufgehoben werden konnte. Weiteres

wichtiges Ziel und gleichzeitig Voraussetzung für die Umsetzung seiner Ideen war es, eine neue Ästhetik im Sinne einer Wahrnehmung von Dingen zu schaffen. Wright glaubte, dass Architektur und Städtebau das Wesen der Dinge darstellen müssen, dabei in Einklang mit der Umgebung (Natur) stehen müssen und gleichzeitig die Bedürfnisse und Raumansprüche der Bewohner durch die Architektur umgesetzt werden müssen.

### Qualitätskriterien

Aus seinen Texten lassen sich auch bestimmte Qualitätskriterien ableiten. Für ihn wurde der Freiraum, d.h. die Natur und die vom Menschen geschaffene agrarische Landschaft, zum alleinigen Qualitätskriterium seiner Stadtlandschaft. Wie dargestellt hatte Wright den Begriff Natur in drei unterschiedlichen Bedeutungen verwendet. Seine 1-Acre-Forderung wird zum mehrdeutigen Symbol, mit dem er agrarpolitische, bodenpolitische, sozialpolitische und stadtgestalterische Konzepte umschreibt. 1 Acre war ein ebenso ästhetisches (Weite) wie gesellschaftspolitisches (Stabilität, Absicherung) oder kulturelles (*frontier*) Instrument.

Damit lassen sich aus Wrights Texten bestimmte Gestaltungsziele, Qualitätskriterien und erste konzeptionelle Gestaltungsansätze ableiten:

### Allgemeine Gestaltungsprinzipien

- > Städtebau muss so eingesetzt werden, dass damit höhere gesellschaftliche Ziele (Schaffung/Sicherung der Demokratie) erreicht werden. Demokratie kann durch die Schaffung einer dezentralen, auf den Einzelnen ausgerichteten netzbandartigen Siedlungsform erreicht werden, bei der die Unterscheidung zwischen Stadt und Land sich zugunsten einer homogenen, eher hierarchielosen Stadtlandschaft auflöst.
- > Wichtiges Qualitätskriterium der neuen

Stadtlandschaft ist Weite und Natur.

*Offene Fragen*

Die Texte bieten zwar einen Einstieg in Wrights städtebauliche Ideen, aber sie bleiben in Bezug auf Gestaltungsaufgaben zu allgemein. Gerade in Bezug auf politische Handlungsanweisung bleibt offen, wie aristokratische Demokratie und die radikalen Bodenreformen umgesetzt werden sollen.

Auch aus stadtgestalterischer Perspektive bildet sich keine klare Vorstellung der Broad-acre City mit ihren räumlichen Ausdehnungen, ihrer Art der Flächenaufteilung, ihren Straßenräumen und dem zentralörtlichen Gefüge ab.

Im nächsten Schritt soll daher das Entwurfsmodell vorgestellt und damit überprüft werden, welche Fragen das Entwurfsmodell beantwortet bzw. welche neuen Fragen durch das Modell generiert werden.

## 2.3. Modellanalyse

Ziel der Analyse des Entwurfsmodells ist es, die aus der Textanalyse gewonnenen Erkenntnisse weiter zu vertiefen. Die Modellauswertung soll vor allem Erkenntnisse zu Gestaltungsaufgaben und den aus Sicht von Wright zentralen Räumen der Gestaltung liefern. Dafür sind folgende Arbeitsschritte notwendig:

2.3.1	Materialien und Methoden der Modellanalyse
2.3.2	Auswertung der Skizze
2.3.3.	Beschreibung der Modellbestandteile
2.3.4.	Auswertung der Bestandteile
2.3.5.	Zusammenfassung: Kernaussagen des Modells

### 2.3.1. Materialien und Methoden der Modellanalyse

#### Sekundärliteratur

Trotz der umfangreichen Literatur zum Werk von Frank Lloyd Wright gibt es nur wenige Arbeiten, die sich konkret mit dem Entwurfsmodell auseinandergesetzt haben. In der Literatur (und heute auch im Internet) finden sich zwar viele Kurzverweise auf das Modell<sup>105</sup>, aber es gibt nur wenige Beispiele für eine wissenschaftliche Analyse oder einen Vergleich. Hier besteht eine Diskrepanz zwischen der häufigen und vielfältigen wissenschaftlichen Interpretation der Texte und der geringen Auseinandersetzung mit dem Modell.

Neben dem bereits erwähnten **George Collins** (1961) war es **Thomas Reiner**, der 1963 im Rahmen einer Analyse von verschiedenen idealen Stadtmodellen, die zwischen 1898 – 1946 entstanden sind, eine Kurzanalyse des Modells bot (Reiner | 1963), auf die sich dann **Stephen Grabow** bezog (Grabow | 1977). Anmerkungen zum Modell und der Modellskizze finden sich auch bei Arthur B. Gallion und Simon Eisner (Gallion, Eisner | 1950). Der Wrightschüler **Anthony Putnam** erstellte im Auftrag der *Frank Lloyd Wright Foundation* eine Flächenkalkulation und analysierte das Modell anhand von Schwarzplänen, die aber nie veröffentlicht wurden

<sup>105</sup> Als Beispiel für eine kurze Erwähnung sei hier auf die Arbeit des Philosophen David Kolb hingewiesen, der sich im Rahmen des Projektes *Sprawlplaces* mit der Qualifizierung von weitläufigen amerikanischen Siedlungsräumen beschäftigt hat und hier kurz auf das Modell verweist. (Homepage | David Kolb).

(Putnam | o.J.)<sup>106</sup>. 1988 setzte sich **Donald Leslie Johnson** vertiefend mit dem Modell auseinander und beschrieb die Logik hinter der Flächenaufteilung. Auch **Anthony Alofsin** analysierte das Modell (Alofsin | 1989). **Kenneth Frampton** listete die Nutzungsarten der Broadacre City auf (Frampton | o.J.).

#### „Modellmaterial“

Zentrales Untersuchungsmaterial für eine Analyse ist das gebaute Entwurfsmodell.

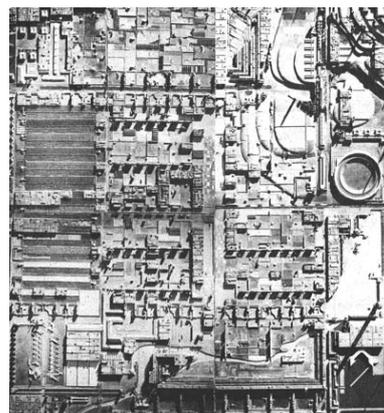


Abb.16 [Draufsicht Entwurfsmodell]

Quelle: Zevi | 1995. Ohne Bildrechte

Darüber hinaus können die Texte von Wright genutzt werden (Wright |1932. Wright |1945. Wright |1958). Als

<sup>106</sup> Die Arbeit ist in den Frank Lloyd Wright Archives in Scottsdale, Arizona gelagert und kann dort eingesehen und kopiert werden.

weitere Analysematerial dient eine vielfach veröffentlichte Grafik, die Wright 1935 anfertigte und die das verkehrliche Erschließungssystem zeigt.

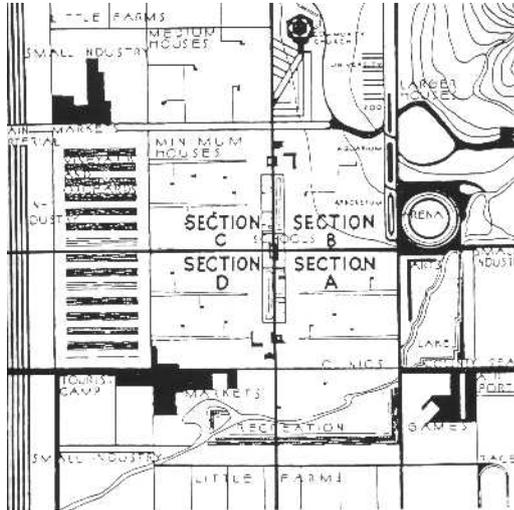


Abb.17 [Erschließungsstruktur]

Ohne Bildrechte

Von weiterer Bedeutung ist eine Skizze, die Wright 1934 kurz vor der Ausarbeitung des Holzmodells anfertigte. Für Arthur Gallion<sup>107</sup> und Simon Eisner ist sie der Schlüssel zum Verständnis der Flächenaufteilungen im Entwurfsmodell (Gallion, Eisner | 1950). Auch Anthony Alofsin nutzte diese Skizze, um den Grundaufbau des Entwurfsmodells zu erklären. Er hält sie für wichtig, um die „*Intention und die wesentlichen physischen Konfigurationen*“ zu klären (Alofsin | 1989: 16).<sup>108</sup>

Zusätzlich ließ Wright von seinen Schülern Ansichten zeichnen, auf denen bestimmte Bauprojekte sowie die Freiraum- und Straßenraumgestaltung dargestellt waren. Auch diese Ansichten sind für die Interpretation von Interesse.

Als ein Projekt des *Centers for American Architecture, Design and Engineering* in Washington D.C. wurde von der *Library of Congress*, der *Frank Lloyd Wright Foundation* und dem *Canadian Center for Architecture*

mit **David De Long**<sup>109</sup> als Gast-Kurator eine Ausstellung zur Broadacre City erstellt. Für die Ausstellung wurden von **George Ranalli**<sup>110</sup> fünf hypothetische Studienmodelle erarbeitet, die zeigen, wie nach der Überarbeitung der Pläne zur Broadacre City für das Buch „*The Living City*“ das Entwurfsmodell ausgesehen hätte, wenn Wright die Zeit gehabt hätte, es noch einmal zu überarbeiten.

### 2.3.2. Auswertung der Skizze

1934 fertigte Wright die erste grobe Skizze mit dem Grundaufbau für die Broadacre City an<sup>111</sup>. Aus der Skizze lassen sich drei wesentliche Elemente herauslesen: Das Straßennetz mit der Autobahn, der Freiraum und die in einem Raster gefassten Häuser und Farmen (Johnson | 1999: 110,112).

Durch handschriftliche Markierungen erläuterte Wright bestimmte Nutzungen (*little farms + Minimum of one Acre to the family, gas stations*).<sup>112</sup> Durch die Verräumlichung bestimmter Nutzungen wird ein erstes Raumgefüge erkennbar:

- > Die Autobahn ist zentraler Bezugspunkt für alle gewerblichen und kommerziellen Nutzungen. Flughäfen und Industriegebiete liegen in ellipsenförmigen Flächen zwischen Autobahn und Autobahnabfahrten.
- > Darüber hinaus ist in der Skizze ein im Raster (grid iron) organisierter Siedlungsraum für Wohnnutzung erkennbar.
- > Mit Distanz zur Autobahn werden die Nutzungen zunehmend freiraumorientierter und der Anteil der wohn- und wohnungsnahen Nutzungen steigt.

<sup>107</sup> Arthur B. Gallion war nach dem zweiten Weltkrieg Dekan an der Schule für Architektur an der University of Southern California. Während seiner Amtszeit wurde das Fachgebiet für Industrial Design gegründet, das von Raymond F. Loewy geleitet wurde, einem führenden Designer der 1930er Jahre, der viele sehr bekannte Entwürfe mit Stromlinienform einführte.

<sup>108</sup> „*Wright's first conceptual sketch for Broadacre City reveals both his initial intention and the essential physical configuration of the plan*“ (Alofsin | 1989: 16)

<sup>109</sup> Architekturprofessor an der Universität von Pennsylvania.

<sup>110</sup> Professor an der Yale Universität.

<sup>111</sup> Diese Skizze wurde 1970 erstmals veröffentlicht.

<sup>112</sup> Die Liste aller von Wright in der Skizze benannten Nutzungen kann der Nutzungstabelle auf Seite → 75 ff. entnommen werden.



### 2.3.3. Beschreibung der Modellbestandteile



Abb.20 [Lageplan Broadacre] Die hier erstellte CAD-Zeichnung basiert auf einem Foto vom Entwurfsmodell. Die Inhalte des Modells wurden auf die Zeichnung übertragen: Alle im Modellfoto erkennbaren Gebäude wurden übernommen (hier grau dargestellt), ebenso die Straßen (beige). Die verschiedenen Freiflächen wurden klassifiziert. Dabei wurde nach – soweit erkennbar - Bauflächen (braun) und Freiflächen (Grüntöne) unterschieden. Die Zeichnung dient als Grundlage für die folgende Auswertung.

Zeichengrundlage: Fotografische Draufsicht des Originalmodells von Wright. Entnommen aus: McCarter | 1997: 246

*Eigene Darstellung*

### Das Raster: Ein typischer amerikanischer Ausschnitt

Das Entwurfsmodell ist im Maßstab 1" = 75' gebaut worden. Das entspricht dem deutschen Maßstab 1: 900. Es umfasst 4 *square miles* = 10,36 km<sup>2</sup>. 4 *square miles* bestehen aus 2560 *acres*. Ein Acre umfasst 4046,8 m<sup>2</sup> (2560 Acre = 1035 ha). Mit dem System der *square miles* liegt dem Modell das amerikanische geodätische Ein-Meilen Raster der Breiten- und Längengrade zugrunde, das in den *new territories* der großen Prärien die Grobaufteilung des Bodens seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts für Stadt und Land vorgegeben war (Reps | 1965: 14).<sup>113</sup>

Tab.2 [Kenndaten Modell]

Maßstab	1:900
Gesamtfläche	10,36 km <sup>2</sup>

In der Literatur sind unterschiedliche Aussagen zu dem durch das Raster entstehenden stark geometrisch anmutenden ersten Eindruck des Entwurfsmodells diskutiert worden. Collins wies darauf hin, dass ein starres Raster in den 20ern in Mode war. Viele Planer und Architekten glaubten, nur eine geradlinige – rationale – Siedlungsform wäre adäquat für die neue, autogerechte Stadt, die sich als neue Möglichkeit abzuzeichnen begann<sup>114</sup>. Wright, so Collins, nutzte aber das Raster nur als Modul. Es wurde nicht entwurfsbestimmend. Dafür war Wright ein zu heftiger Gegner des städtischen Rasters (gridiron): „*Broadacre [...] employed the grid only as an underlying module*“ (Collins | 1963: 59). Ein starres Raster

<sup>113</sup> In Europa stieß diese sehr pragmatische Landaufteilung auf Ablehnung. Das starre Raster (*national grid*) erschreckte deutsche Städtebauer (→ Wagener | 1929). Das Gros der deutschen Städtebauer bemühte sich um eine organisch gegliederte Stadterweiterung (→ Fehl | 1997).

<sup>114</sup> 1923 schlägt Arthur Comey aus Harvard vor, die gesamte Siedlungsstruktur einem neuen dreieckigen Autobahnaster anzupassen. Le Corbusier lässt in seinem *Porte Maillot Plan* und bei der *Radiant City* die Siedlungslandschaft durch geradlinige Autobahnen in quadratische Sektionen einteilen.

ist demnach nicht Wesensmerkmal für eine Broadacre City. Auch verwinkelte oder geschwungene Stadtgrundrisse sind denkbar. Doch ob nun geradlinig, rund oder organisch verspielt: Broadacre City ist immer eine bewusst gestaltete Stadtform, die sich klar von der unreglementiert gewachsenen Stadtlandschaft abgrenzt.

Wright nutzte das *national grid* mehr als symbolischen Verweis – als Geste, die an die Zeit der Entdeckung und Besiedlung des amerikanischen Kontinentes und der *frontier* erinnern sollte. Außer auf die erste grobe Vermessung durch das Ein-Meilen-System sollte Broadacres auf keine vorhandenen Siedlungsstrukturen Rücksicht nehmen. Wright wollte an keine Bau- oder Siedlungstraditionen anknüpfen. Broadacre war ein amerikanischer „Neustart“ – zurück zu den Wurzeln der Zeit der amerikanischen Unabhängigkeit. „*The Broadacre model was meant to be infinite or, as Sergeant says, 'a continuum', without boundaries, limits, or borders. It was a vision of America itself; a synthesis of urban, rural, and suburban characteristics integrated on a national scale*“. (Twombly | 1979: 221).

So wirkt das Entwurfsmodell wie ein Ausschnitt aus einer größeren Siedlungseinheit.

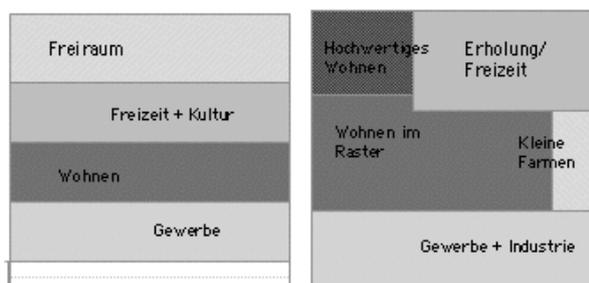
### Geometrie des Entwurfsmodells

Das Entwurfsmodell bestand aus vier Sektionen (A,B,C,D) und war ohne Nordpfeil ausgestattet. So ist schwer zu sagen, wo im Modell Norden oder Süden war, ob die Autobahn am unteren oder linken Bildrand lag. Die Forscher, die sich mit dem Entwurfsmodell beschäftigten, haben auf unterschiedliche Weise die Anordnung der Nutzungen im Modell beschrieben und gedeutet:



Collins vermutete in der Aufteilung in vier Sektionen eine „*De Stijl Komposition*“ (Collins | 1963: 60). Die quadratische Form – 4 Quadrate zusammen bilden ein großes Quadrat – war eine allgemein genutzte Form (Collins | 1963: 60) und (Desmond → De Long 1998: 237).

Johnson unterteilte das Entwurfsmodell in 9 Felder mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten. Die Felder bildeten ein gleichschenkliges Kreuz (grün). In der zentralen Kreuzfläche lagen Wohnhäuser und Schulen (Johnson | 1988: 134).



Thomas Reiner unterteilte das Modell in parallel zur Autobahn orientierte Bänder (Reiner | 1993: 73). Verkehrserzeugende Nutzungen wurden nah zur Autobahn untergebracht.

Puttnam und Alofsin wiesen Siedlungsräume mit bestimmten Nutzungsschwerpunkten nach („*major land types*“) (Alofsin | 1989: 16).

Abb. 21 [Geometrie des Modells]

Eigene Darstellung

Diese verschiedenen Beschreibungen fügen sich zu einem Bild, wenn man den Aufbau des Entwurfsmodells aus der ersten Skizze von 1934 ableitet. Wie schon in der Skizze unterschied Wright im Modell zwischen autoorientierter Stadt (Autostadt), einer Rasterstadt und einem stark von Freiräumen durchzogenen Siedlungsraum (Parkstadt).

Im Entwurfsmodell verschleierte er diesen Grundaufbau, indem er den Aufbau in ein

graphisches Spiel mit Mittelpunkten und Achsen auflöste. Die Gebäude waren demnach keinesfalls „*locker und lose*“ (→ Collins | 1963)<sup>115</sup> verteilt, sondern die Siedlungsräume Gebäude, Straßen und Freiflächen hatte Wright so platziert, dass komplexe räumliche Bezüge entstanden.

Diese Verwobenheit war für Menocal der Versuch, an mittelalterliche Baukulturen anzuknüpfen. Wright versuchte, Bedeutungen zu transportieren, wollte diese aber verschlüsselt darstellen (Menocal | 1988: 152-53). Das Modell war ein geometrisch verschlüsseltes Symbol: „*In Broadacre all is symmetrical but is seldom obviously and never academically so*“ (Wright [ohne Quellenangabe] → Collins | 1963: 60<sup>116</sup>).

## Einwohner- und Siedlungsdichte

George Collins rechnete aus, dass der 10,36 km<sup>2</sup> umfassende Ausschnitt Raum für 1.400 Haushalte bieten würde, ohne Belege aufzuführen, wie er zu diesem Schätzwert kam (Collins | 1963: 55). Diese Zahl nutzte später auch Thomas Reiner (Reiner | 1963: 73), auf den sich dann 15 Jahre später Stephen Grabow bezog (Grabow | 1977: 116).

Antony Puttnam kam zu einem anderen Wert. Er listete die einzelnen, im Modell dargestellten Flächen für Wohnzwecke auf und errechnete, dass 761 Wohneinheiten ausgewiesen waren. Dann nahm er die damalige Durchschnittshaushaltsgröße (3 Personen/Haushalt) hinzu und errechnete so, dass auf dem Modell 2,238 Einwohner auf 10,36 km<sup>2</sup> leben würden (Puttnam | o.J.: 2), was einer Dichte von 216 E/km<sup>2</sup> entsprach.

<sup>115</sup> „*It basic elements were to be arranged loosely, subject in part to accidents of the terrain*“ (Collins | 1963: 55)

<sup>116</sup> George Collins arbeitete leider ohne Quellenangaben. Soweit wie möglich wurde versucht, die von ihm genutzten Zitate in den Originaltexten wiederzufinden.

### Abschätzung der Einwohnerzahl

Auf der Grundlage des erstellten Lageplanes wurde im Rahmen dieser Arbeit die Einwohnerzahl noch einmal ermittelt:

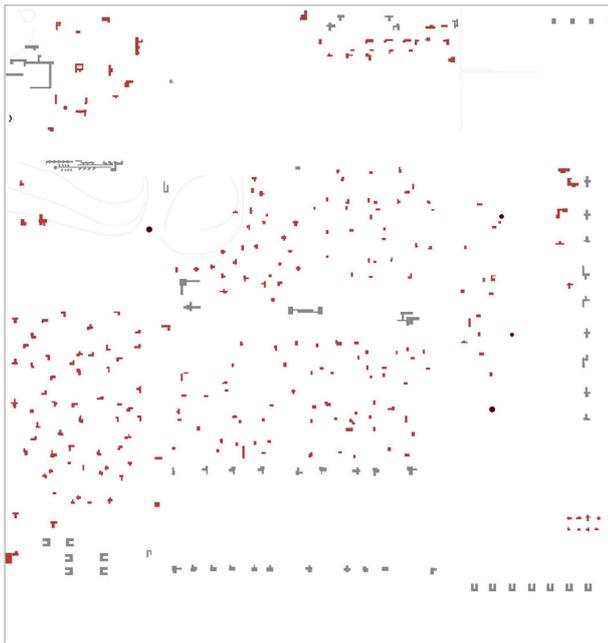


Abb.22 [Berechnungsgrundlage] Auf dem Plan sind alle Gebäude mit Wohnnutzung dargestellt. Neben den unterschiedlich großen Einfamilienhäusern (rot) waren im Modell einige Wohn-Bürohochhäuser (dunkelrot) ausgewiesen. Weiterhin müssen die gewerblich genutzten Gebäude mit den Betriebs- oder Hausmeisterwohnungen berücksichtigt werden.

Tab.3 [Abschätzung Einwohnerzahl Broadacres]

Gebäudetyp	Anzahl WE	Σ EW
Wohngebäude mit einer WE <sup>117</sup>	241	723
Wohnhochhaus mit circa 80 WE <sup>118</sup>	400	1200
Gebäude mit Betriebswohnung	59	177
<b>Summe</b>		<b>2.100</b>

Die Abschätzung bestätigt den von Putnam ermittelten Wert. Es bleibt aber unklar, ob der

<sup>117</sup> WE = Wohneinheit

<sup>118</sup> Für die Schätzung der Wohneinheiten wurde der Entwurf für den Büroturm H.C. Price genutzt: Ein fast 50 Stockwerke hohes Gebäude mit einem vierspännigen Grundriss. Als Mittelwert wurden 80 WE/Gebäude angenommen.

errechnete Wert als Einwohner- oder als Siedlungsdichte zu verstehen ist.

### Einordnung als Einwohnerdichte

216 EW/km<sup>2</sup> ist ein Wert, der weit unter den Einwohnerdichtewerten heutiger Großstädte liegt. Heutige deutsche Großstädte verfügen über Einwohnerdichten von 1.000 bis fast 4.000 Einwohner/km<sup>2</sup> (= EW/km<sup>2</sup>)

Dresden = 1.455 EW/km<sup>2</sup>

Ruhrgebiet = 3.500 EW/km<sup>2</sup>

Berlin = 3.897 EW/km<sup>2</sup><sup>119</sup>

In den USA werden in den Metropolen Werte von bis zu 9.000 Einwohner/km<sup>2</sup> erreicht:

Los Angeles = 3.004 EW/km<sup>2</sup>

Chicago = 4.865 EW/km<sup>2</sup>

New York = 9.125 EW/km<sup>2</sup><sup>120</sup>.

Städte mit Dichtewerten wie Broadacres sind in Deutschland meist Kleinstädte im ländlichen Raum.

Tab.4 [Dichtewerte von deutschen Kleinstädten]

E/km <sup>2</sup>	Stadt	
205	Rosengarten, Kreis Harburg, Hamburg	13.094 Einwohner auf 63,67 km <sup>2</sup>
215	Venusberg, Mittlerer Erzgebirgskreis, Sachsen	2.435 Einwohner auf 11,30 km <sup>2</sup>
<b>216</b>	<b>Broadacre City</b>	<b>2.238 Einwohner auf 10,36 km<sup>2</sup></b>
216	Schwarzheide, Niederlausitz	7.203 Einwohner auf 33,23 km <sup>2</sup>
218	Warendorf, Kreis Warendorf, NRW	38.688 Einwohner auf 176,75 km <sup>2</sup>
225	Durchschnitt Deutschland	—————

### Nutzungen

In der ersten Skizze von 1934 beschrieb Wright 14 verschiedene Nutzungsarten. Neben kleinen

<sup>119</sup> Quellen: US Census Bureau, Census 2000; Deutsche Werte = Statistische Landesämter + Homepage meine Stadt

<sup>120</sup> → Humpert et al | 2002

Farmen, Fabriken, Häusern für kleine Existenzen („*subsistences*“) und Drive-In Einrichtungen („*roadside market*“) gab es Luxuswohnungen und –häuser. Daneben wurden Verkehrsinfrastrukturen benannt (Flughafen, Schnellstraßen und Tankstellen). Die restlichen Nutzungen waren aus dem Bereich der Kultur und Freizeit bzw. beschrieben Landschaftselemente (Seen, Flüsse).

In der Beschreibung zum Entwurfsmodell von 1935 wurden weitere Nutzungen hinzugefügt. Hier handelt es sich aber nicht um eine Erweiterung, sondern mehr um eine Verfeinerung der Nutzungsarten. Wright differenzierte die Nutzungsarten im Bereich Kultur, Freizeit und Bildung.

Tab.5 [Nutzungen der Broadadre City]

Nutzungen in der ersten Skizze 1934	Nutzungen im 1935 AR- Plan	Nutzungen in „ <i>The Living City</i> “
--	(1) County Seat - Administration	(1) County Seat
--	(2) Aerotor – post port and administration	(2) Air post port and administration
--		(3) Stables, paddock, and track
--	(3) Polo	(4) Polo ground and other sport fields
--	(4) Baseball	(5) Baseball
--	(5) Clubs	(6) Athletic clubs
Stream, expanded into lake for recreation	(6) Lake and Stream	(7) Lake and Stream
little farms, Tillable land	(13) Small Farm Units	(8) Little farms – fireproof all purpose units
--	(34) Luxurious dwellings (house on the Mesa)	(9) Mashine age luxury House on the Mesa
Park	(15) Interior park	(10) Interior Park
Theatre, collections, clubs	(16) Music garden	(11) Musik Garden
recreations	--	(12) Bath and physical culture
Roadside market, mercantile distribution	(17) Merchandising	(13) General merchandising and market
--	(18) Automobile In	(14) Automobile In
--	---	(15) Workers's home
--	(19) Little factories and dwellings above	(16) Little factories, dwellings above
Two factories	(20) Factory assembly	(17) Factory Assembly
Landing field	(21) Aerotor service	(18) Flight service
Railroad connected into main artery/highway	(23) Main arterial	(19) Main arterial, replacing the present railway
--	(22) Aerotor factory	(20) Airplane factory
--	(24) Vineyards and orchards	(21) Vineyards and orchards
--	(8) Professionals	(22) Professionals and their private clinics
Subsistence (unleserliches)	(25) Homes	(23) Little homes
--	(26) Schools	(24) Schools
--	(27) Temple, columbarium, and	(25) Universal workshop,

	cemetery	columbarium, cemetery, nine sectarian temples surrounding a central edifice devoted to universal worship
--	(28) Neighborhood guest houses	(26) Neighborhood guest houses
--	(30) Scientific and agricultural research	(27) Scientific and agricultural research
--	(31) Arboretum	(28) Arboretum
--	(32) Zoo	(29) Zoo
--	(33) Aquarium	(30) Aquarium
--	(9) Stadium	(31) Circus – 31A a totem and beacon to the lost tribes of a continent
--	(10) Hotel	(32) Hotel
--	(39) Country Club	(33) Country Club
--	(11) Sanitarium	(34) Sanatorium
--	(12) Small industry	(35) Little industrial units
--		(36) Little Clinics
--	(14) Small apartments	(37) Little apartments
--		(38) Creamery (Milchgeschäft, Molkerei)
--	(41) Small school for small children	(39) Little school for small children
--	(40) Apartment houses	(40) Apartment houses
--	--	(41) Commodious dwellings
--	(37) Water supply nicht ganz selbe Stelle	(42) Water supply
--	(35) Taliesin equivalent	(43) Taliesin equivalent
--	(7) Crafts and country architect	(44) Crafts and country architect
--	--	(45) Little cinema
--	(38) Forest cabins	(46) Forest cabins
Residences of more luxurious class on non tillable land more picturesque sites, Natural features of the surrounding landscape developed according to its nature	(36) Luxurious homes	(47) Larger Homes
--	(42) Automobile Objective	(48) Automobile objective – road system
--	--	(49) Neighborhood garage units with little stores
Gas stations distributing center for merchandizing of all kinds, gas stations, Mercantile gas station	--	(50) Gas stations
--	--	(51) Educational Center
Park and golf course	--	--

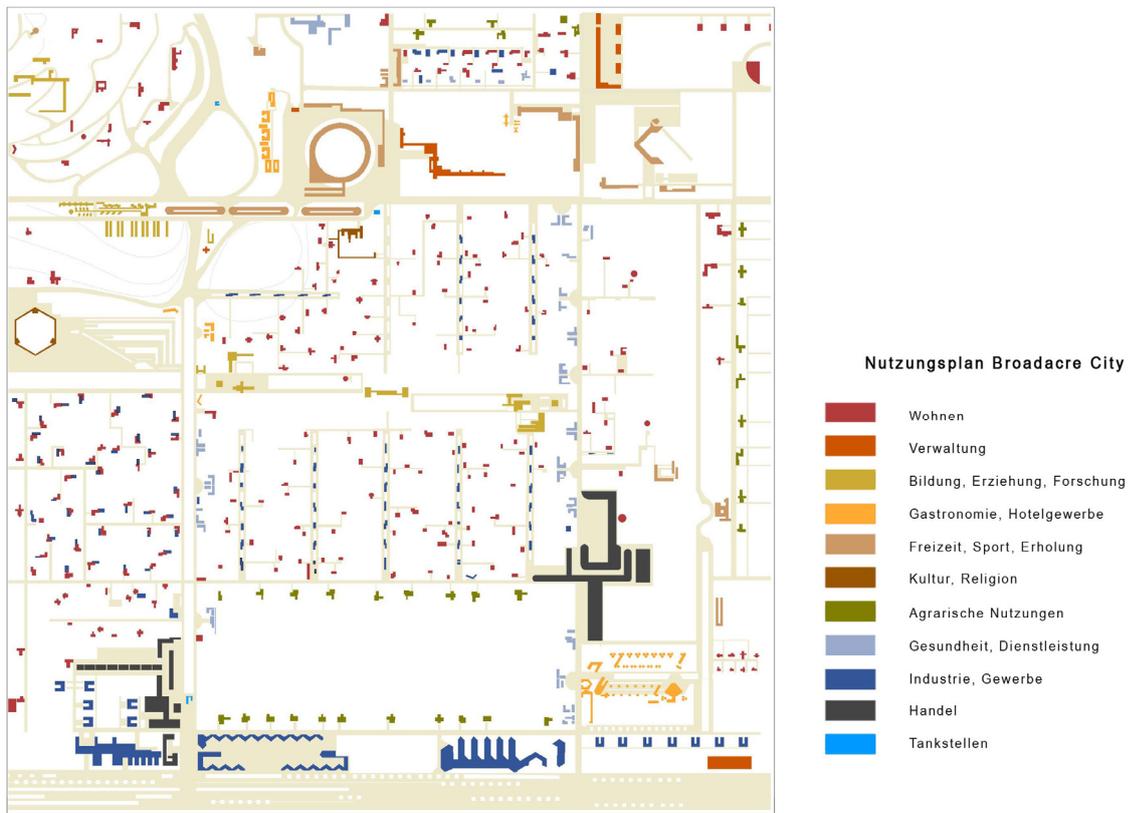


Abb.23 [Nutzungsplan Broadacres] Die aus der Literatur und den im Buch „*The Living City*“ zusammengetragenen Angaben wurden auf die Zeichnung übertragen. Die verschiedenen Nutzungsarten wurden klassifiziert und jeder Klasse eine Farbe zugeordnet. Dadurch werden Nutzungscluster erkennbar, beispielsweise die bandförmige Anordnung der gesundheitsorientierten Nutzungen an der Straße oder die Lage der Bildungseinrichtungen (Schulen) in der Modellmitte.

Angaben zu Nutzungen aus: Wright | 1958 [*The Living City*: Lageplan im Anhang] sowie zusätzliche Recherche

Eigene Darstellung

### Auswertung Nutzungsplan

Wenn man sich die aufgeführten Nutzungsarten vergegenwärtigt, fällt auf, dass Broadacres ein unvollständiges Nutzungsspektrum für eine Stadt bot. Eine Vielzahl an Nutzungen fehlte. Es gab keinen Stadtkern oder eine historische Siedlung. Auch wurden keine Kläranlagen, Kraftwerke oder Müllplätze dargestellt. Notwendige Einrichtungen zur Ver- oder Entsorgung sollten, so Wright, soweit wie möglich unsichtbar unter der Erde untergebracht werden. Aber auch negative Nutzungen schloss Wright aus. In Broadacres gab es kein Rotlicht-Viertel, keine Irrenanstalten oder Gefängnisse. Ungewöhnlich ist auch das Fehlen eines

Bahnhofs oder Hafens und die nur begrenzte Ausweisung von Industrie und Großindustrie, obwohl andere Stadtentwürfe der Zeit sich intensiv mit der Industriestadt (z.B. Tony Garnier: *Cité industrielle*) beschäftigt hatten. Auch Finanzdienstleistungen (Banken, Versicherungen) fehlten im Modell.

Stattdessen waren viele bauliche Nutzungen für eine Freizeit- und Dienstleistungsgesellschaft ausgewiesen.

Häufigste Wohnform im Entwurfsmodell waren kleine landwirtschaftliche Höfe mit kombinierten Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, die durch eine Art Gewerbehof (ebenefalls kombinierte Wohn- Wirtschaftskomplexe)

ergänzt wurden. Wright vermied die Ausweitung von reinem Wohnen - der klassischen Forderung der Moderne. Für die meisten Menschen, so Wrights Vorstellung, sollte Wohnen und Arbeiten auf dem eigenen Grundstück baulich vereint werden. Das war die soziale Basis in Broadacre City (De Long | 1998: 31). Büro/Werkstatt und Wohnung bildeten in der Regel eine Einheit. Auch Studios, Galerien, Kliniken oder kleine Hospitäler waren im Modell an ein Wohnhaus angebunden (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 317 ff.).

Beim Wohnen unterschied Wright zwischen „*little farms*“/ „*subsistences*“ und den Luxuswohnungen. Wichtig war ihm der Unterschied zwischen *tillable land* (anbaufähiges Land, auch agrarisch genutztes Land) und *non tillable land/bzw. non-farm land*. Ein Haus mit eigenem, für den Anbau nutzbarem Land war damit die garantierte Minimumlebensform in der Broadacre City. Die privilegierten Wohnformen („*luxurious homes*“) lagen in dem durch Topographie und Landschaft betonten Teil des Modells.

Somit gab es in der „*usonischen Gesellschaft*“ zwei zentrale Wohnformen: Menschen, die auf dem Land (also mit Landwirtschaft auf der eigenen Parzelle) lebten und Menschen, die in der Landschaft (Natur) lebten, das private Stück Land aber nicht mehr für eine Nebenerwerbslandwirtschaft<sup>121</sup> zur Existenzsicherung brauchten.

Darüber hinaus gab es temporäre Wohnformen: Am See im Modell waren Hausboote ausgewiesen. Als weitere Wohnform bot Wright im Entwurfsmodell Apartmenthochhäuser (Eigentumswohnungen).

Die gemischte Wohn-Arbeitsform nahm im Entwurfsmodell eine zentrale Rolle ein. Weiterhin außergewöhnlich sind die im

Entwurfsmodell dargestellten Stadt-Kleinbauernhöfe. Auch die Bedeutung von Tankstellen als „*distributing center*“ war zu Beginn des 20. Jahrhunderts nur in einem embryonalen Zustand erkennbar (Margolies | 1993: 28).<sup>122</sup>

Die Nutzungsarten, die dargestellt waren, entsprachen nicht genau dem, was Wright alles gebaut hatte, sind aber stark an Wrights eigenen Bauerfahrungen angelehnt<sup>123</sup>. Die Nutzungsarten (Flugzeugindustrie, die Weinfelder und Obstplantagen) gaben dem Modell eine regionale Prägung (Ost-Küste der USA). Die Art der Nutzung stellte mehr eine Zielvorstellung dar - wünschenswerte Nutzungsarten für die zukünftige Stadt - mit viel Mischung, Dienstleistung, hohem Freizeit- und Kulturangebot und ohne Unterklasse. Für Johnson zeigte sich hier die gewünschte Rückkehr zu dörflichen Lebensformen - etwas größer, dichter und städtebaulich stärker gestaltet als das traditionelle Dorf (Johnson | 1988: 142), vor allem aber mit einem moderneren Nutzungsspektrum.

<sup>122</sup> Rolle der Tankstelle heute: (Sander| 2000, Bremer | 2002).

<sup>123</sup> Die Auswahl der Nutzungen, die stark an das eigene Werk angelehnt sind, wurde oft heftig kritisiert. Collins etwa schrieb: „It may also be noteworthy that the Broadacre Plan includes at least a dozen of Wrights unsold building projects of the nineteen-twenties [...] - a somewhat self-righteous advertisement of a career's designs, many unbuilt“ (Collins | 1963: 66 ff.)

<sup>121</sup> Das muss auch Wright 1920 klar gewesen sein, dass 1 Acre schon 1920 nicht mehr ausreichte, um marktfähige Landwirtschaft zu betreiben.

## 2.3.4. Auswertung der Bestandteile

### Prototypische Siedlungsräume

In Anlehnung an **Alofsin, Puttnam** und **Johnson** können vier prototypische Siedlungsräume unterschieden werden.

- ∨ Autoorientierter Siedlungsraum  
[Autostadt]
- ∨ Im Raster strukturierter Siedlungsraum  
[Rasterstadt]
- ∨ Hochwertiger, exklusiver Siedlungsraum  
[Parkstadt]
- ∨ Agrarisch geprägter Siedlungsraum  
[Landstadt]

Darüber hinaus beschreibt das Entwurfsmodell Orte oder Gebäudetypen, die als Schnittstellen zwischen den verschiedenen Siedlungsräumen fungieren:

- ∨ Schnitt- und Knotenstellen

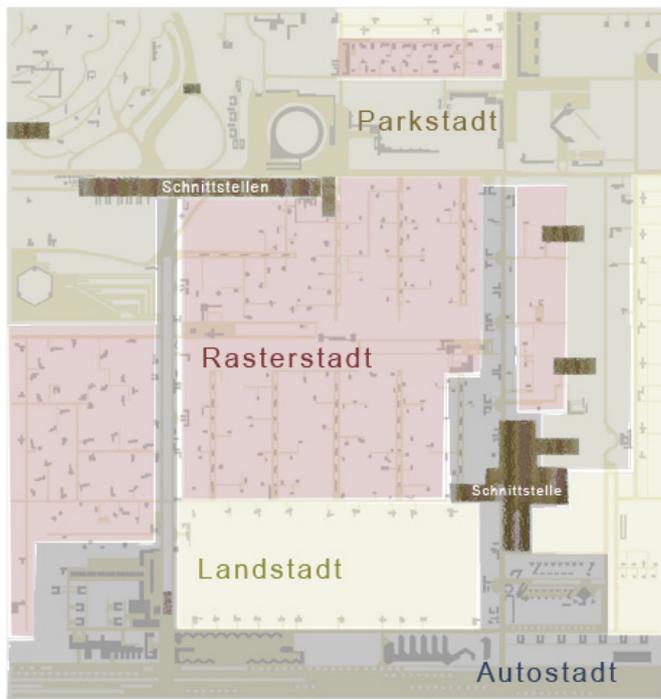


Abb.24 [Prototypische Siedlungsräume der Broadacre City] Aus der Lage der einzelnen Gebäude und der Art der Straßen- und Freiraumgestaltung lassen sich prototypische Siedlungsräume ableiten.

*Eigene Darstellung*

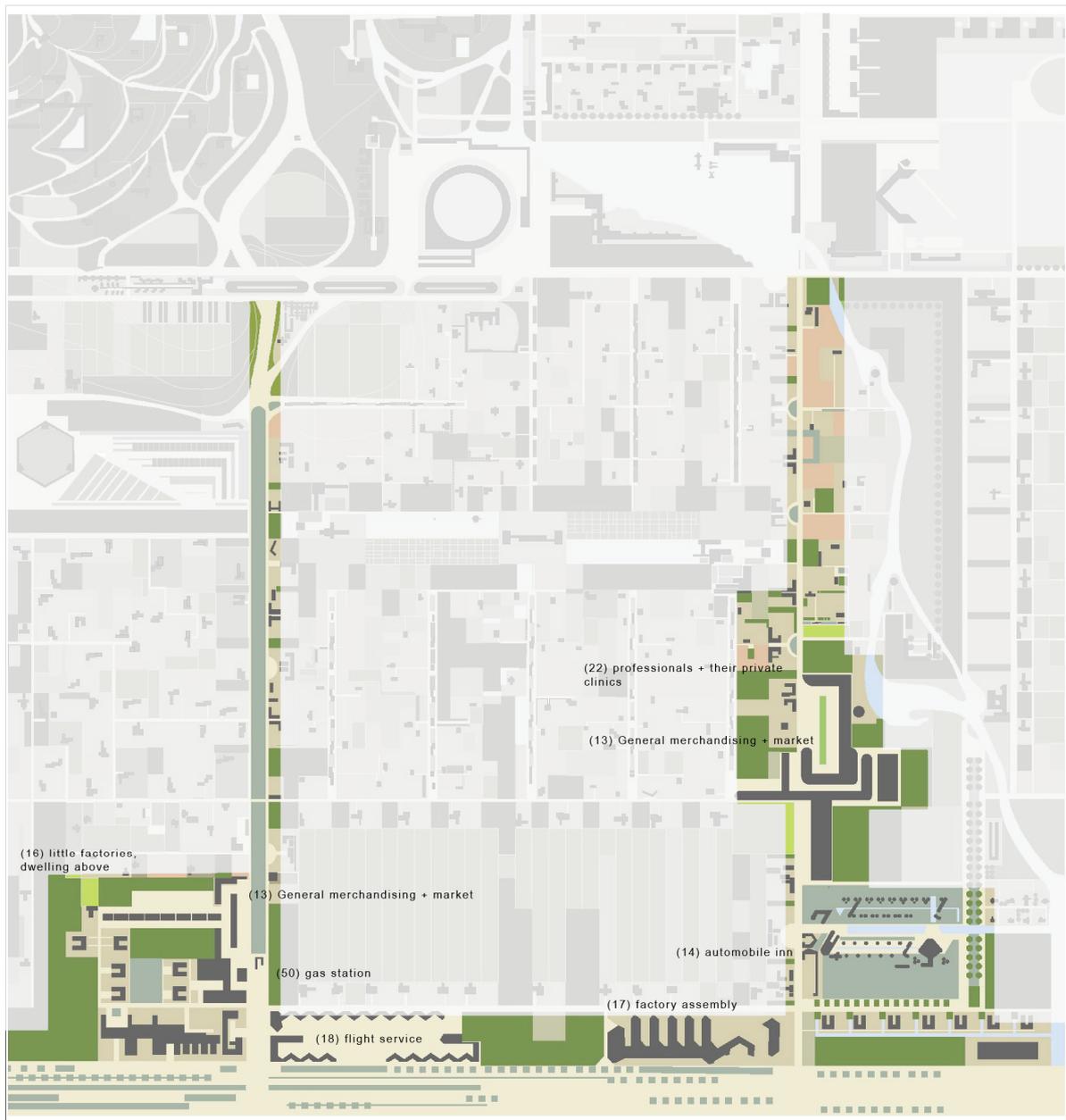


Abb.25 [Autostadt] Hervorhebung der Flächen, die unter dem Begriff Autostadt zusammengefasst werden können. Die aus der „The Living City“ entnommene Beschriftung macht deutlich, dass es sich hier vor allem um einen Siedlungsraum für gewerbliche Nutzungen und Verkehrseinrichtungen (Flughafen) handelt.

*Eigene Darstellung*

## Autoorientierter Siedlungsraum

### [Autostadt]

Mit der Autostadt beschrieb Wright, wie er sich die räumliche Veränderung von Handels- und Gewerbeimmobilien vorstellte. Dabei ging er davon aus, dass in Zukunft nicht mehr in der Innenstadt oder entlang der für amerikanische Kleinstädte typischen *main street* eingekauft wird, sondern dass sich neue Formen von Marktplätzen und Einkaufszonen an Ausfallstraßen und Autobahnen entwickeln würden, die stärker an die Bedürfnisse des Autofahrers angepasst wären.

Die Autostadt war für Wright fester Baustein jeder Stadt, d.h. das Hauptverkehrsmittel der Region (Auto oder Flugzeug) bestimmte das Grundmuster. Die anderen Siedlungsräume konnten variierten - je nach Region und Gesellschaft.

Eine Autobahnabfahrt im Modell erschloss ein dichtes, aber kleinteiliges Industriegebiet. Hier lag ein Flugplatz mit entsprechender Zulieferindustrie (*Flight Service, Airplane Factory*), eine Fabrik, kleinteiliges Gewerbe<sup>124</sup>, Handelseinrichtungen und eine Tankstelle. Von der anderen Autobahnabfahrt wurde ein großes Einkaufszentrum erschlossen. Vor dem Einkaufszentrum lag ein Motel.

Aus dem Modell und den von Wright gebauten Projekten für die dargestellten Nutzungsarten können folgende Planungs- und Gestaltungsaufgaben und -regeln abgeleitet werden:

- > **Mischnutzung!** Gewerblich oder industriell geprägte Gebiete sind zu durchmischen.

- > **CARchitecture:** Es sind neue auf das Auto bzw. den Transit- und Reiseverkehr ausgerichtete Gebäude zu entwickeln, wie Drive-In Hotels (Motel, „Tourist Camp“), Tankstellen oder temporäre Märkte.
- > **Passiver Lärmschutz!** Industrielle, gewerbliche oder kommerzielle Nutzungen sind so anzuordnen, dass dahinterliegende Wohnnutzungen vor Lärm geschützt werden.
- > Durch die städtebauliche Struktur sind **Bezüge** zwischen den Gebäuden **herzustellen!** Auch in Industrie- und Gewerbegebieten ist mit Plätzen und Raumabfolgen gestalterisch zu arbeiten.
- > **Großvolumige, gewerbliche Strukturen** sind in ihrer räumlichen Präsenz **visuell abzufangen!**

<sup>124</sup> Zu der kleinteiligen Mischnutzung schreibt Wright: „Jeder, der selbstständig arbeitet, sollte seinen Arbeitsplatz im eigenen Haus haben, ganz gleich, ob es sich um ein Atelier, eine Praxis, eine Klinik oder eine Galerie handelt, stets dem jeweiligen Zweck entsprechend gestalten“ (Wright | 1932 → De Long 1998: 52).



Abb.26 [Rasterstadt] Hervorhebung der Flächen der Rasterstadt. Nutzungsschwerpunkt im Modell bildeten Wohngebäude und alltägliche Kultur- und Bildungseinrichtungen (Schulen).

*Eigene Darstellung*

### **Im Raster strukturierter Siedlungsraum [Rasterstadt]**

Die Modellmitte war von kleinteiliger Wohn- und Mischbebauung geprägt. Eine Schule bildete den Modellmittelpunkt. Die „Raster-

stadt“ stand für das Bauen im Alltag bzw. das kostengünstige Bauen. Hier beschrieb Wright eine günstige Form für ein organisches Leben auf eigenem Grundstück.

Aus der Art, wie Wright die Gebäude im Modell darstellte und positionierte, lassen sich folgende Gestaltungsaufgaben und -regeln ableiten:

> **Kleinkörnige Mischung** von agrarischen Flächen und Wohn- und Gewerbebauflächen!

> **Hohe Baufreiheit!** Das Maß der baulichen Nutzung auf den Grundstücken ist zu regeln. Die Bauweise und Architektur soll bei hinreichend mündigen Bürgern aber nicht eingeschränkt werden.

> **Siedlungsmittelpunkt Schule:** An Stellen mit guter fußläufiger Erreichbarkeit sollen Schulen den Mittelpunkt eines Wohngebietes bilden.



Abb.27 [Parkstadt] Siedlungsraum für hochwertige Nutzungen.

Eigene Darstellung

### Hochwertiger, exklusiver Siedlungsraum [Parkstadt]

Die „Parkstadt“ zeichnete sich durch eine organisch-geschwungene Raumstruktur aus. Es war der Siedlungsraum mit der geringsten Wohnbaudichte und dem höchsten Anteil an öffentlichen, kulturellen und bildungskulturellen Einrichtungen: exklusive Wohngebäude, eine Universität, ein Bürgerzentrum (*Civic center*), Taliesin, d.h. ein Äquivalent zu der von Wright selbst in Phönix, Arizona gebauten privaten Forschungs- und Lehr-einrichtung für Architektur und eine Kathedrale für alle Religionen. „Die Kathedrale von Broadacres, diese ahistorische Kathedrale, die das Beste der historischen Religionen in sich vereinigen würde, wäre das größte alleinstehende Bauwerk von Broadacre City“ (Wright |1945 [When democracy builds] →De Long 1998: 56). Hier finden sich desweiteren verschiedene Freizeiteinrichtungen, z.B. ein Zoo, ein Arboretum, ein Golfplatz, ein Hotel, ein Ausflugsziel und Orte der Gesundheit (spa, Wellness). Die Kultur- und Bildungsorte hatten bei Wright den Anspruch „auf einen besonderen Platz in Broadacre City“ (De Long | 1998: 58). Hochkultur fand demnach vor allem in und mit der Natur statt.

Aus der Art, wie Wright die Gebäude im Modell darstellte und positionierte, lassen sich folgende Gestaltungsaufgaben und -regeln ableiten:

- > **Solitäre Gebäude!** Vor allem dieser Siedlungsraum bietet Raum für außergewöhnliche Solitärarchitektur. Gebäude sind großvolumig, oft auch raumprägend (Kathedrale, aber auch Stadion, Universität).
- > **Inszenierung der Natur durch Architektur!** Die Gebäude nutzen außergewöhnliche, naturräumliche Orte.

Sie fügen sich in diese Orte ein. Gleichzeitig akzentuieren sie diese Orte.

- > **Natur ist raumprägend!** In diesem Baugebiet ist neben den vereinzelt Gebäudesolitären vor allem die unberührte Natur mit ihren Elementen (Berge, Seen, Flüsse) - also weder der städtische, noch der ländliche Raum - raumbestimmend.

### Agrarisch geprägter Siedlungsraum [Landstadt]

Am Rand des Modells und zwischen den beiden gewerblich genutzten „Autostadt-knoten“ waren im Modell Farmgebäude und größere landwirtschaftliche Felder dargestellt.

Auch hier lassen sich Gestaltungsaufgaben und -regeln ableiten:

- > **Auch Land ist Stadt!** Der agrarisch genutzte Raum gehört zur Stadt!
- > **Landwirtschaft ist gestalterischer Teil der Stadt!** Felder sind Gestaltungsinstrument und müssen als solche genutzt werden.

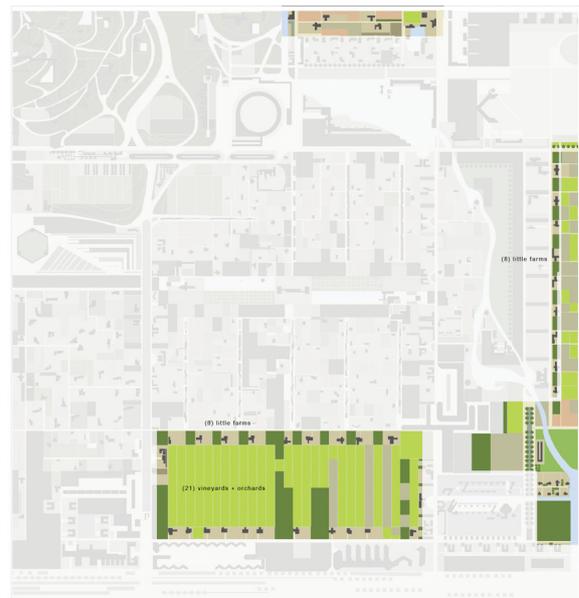


Abb.28 [Landstadt] Siedlungsräume für vor allem agrarische Nutzungen.

Eigene Darstellung

## Schnitt- und Knotenstellen

Daneben gab es im Modell Gebäude, die nicht einem Gebietstypus zugeschrieben werden können, sondern die in der Broadacre City als Schnittstelle zwischen den einzelnen Gebieten fungierten. Im Modell übernahmen ein Zoo, ein Einkaufszentrum, Tankstellen und solitäre Wohnhochhäuser diese Funktion.



Abb.29 [Schnitt- und Knotenstellen]

Eigene Darstellung

Ein Riegel aus zoologischen und botanischen Einrichtungen (Aboretum, Zoo) markierte den Übergang zwischen dem rechtwinklig geometrisch angeordnetem Siedlungsteil (Rasterstadt) und der organisch strukturierten Parkstadt. Von der Autobahn aus betrachtet lag der Riegel quer zur Straße, d.h. er fügte sich von der einen Seite in das geometrische System des Stadtteils ein und diente gleichzeitig als Solitär in der Parkstadt. Auch die Nutzung hatte eine symbolische Bedeutung: Der Zoo und das Aboretum – d.h. die kultivierte und aufbereitete Form der Natur – wurde zum Vermittler zwischen Stadt und Natur.

An der anderen Autobahnabfahrt nutzte Wright in ähnlicher Weise ein Einkaufszentrum, um einen Übergang zwischen den gewerblich/transit- und reiseverkehrsorientierten Nutzungen am Autobahnknoten und dem Stadtpark (*interior park*) zu schaffen. Die *Mall* diente ebenso als passiver Lärmschutz. Sie schirmte den weiter abseits der Straße gelegenen Spa (*bath & physical culture*) als Endpunkt des hier beginnenden Parks (*interior park*) von der Straße ab.

Wright nutzte aber auch kleine, unscheinbare Gebäude, um Schnittstellen zu markieren. Die Tankstelle, so Alofsin, war für Wright ein *centroid of culture* (Alofsin | 1989: 16).<sup>125</sup> Sie war keine profane Abfüllstation für Benzin, sondern bei Wright bildete sie einen Treffpunkt für den mobilen Usonier und sollte dementsprechend gestaltet werden.

Die frei stehenden Wohnhochhäuser waren *Transferien*, d.h. waren als Übergangswohnort für diejenigen gedacht, die bisher städtische Lebensweisen gewohnt waren und sich erst mit dem selbstbestimmten Leben auf eigener Scholle vertraut machen mussten (Wright | 1958 → Pfeiffer 1995: 319-320). Im Modell waren sie an naturräumlich privilegierten Stellen (Flussbiegungen, *interior park*) untergebracht.

Mit diesen Gebäudetypen deutete Wright im Modell folgende Gestaltungsaufgaben an:

- > **Übergänge schaffen!** Übergänge zwischen Bauflächen mit verschiedenen baulichen Nutzungen sollen durch Solitäre gefasst werden. An diese Gebäude sind in Bezug auf die Bauweise und Architektur besondere Anforderungen zu stellen.

<sup>125</sup> Zentroid ist ein physikalischer Begriff und meint „Wellenlänge“, aber auch „Schwerpunkt eines Dreiecks“ und „Zentrum einer Masse“. Die Wortendung „-oid“ erinnert an den Begriff „Android“, „Humanoid“ „Gynoid“ und lässt das Wort künstlich, ironisch wirken.

## Die Verkehrswege im Modell

Wright selbst war nie an einer Autobahnplanung beteiligt. Nur im kleineren Umfang hat er Straßen im Rahmen von Entwürfen für Wohnungsbauprojekte und einige Brücken entworfen. Trotzdem nahm das Thema Mobilität, Straße und Auto in seinem Denken eine wichtige Rolle ein.

Bei der Auswertung des im Modell dargestellten Erschließungssystems spielen drei Fragen eine Rolle:

1. Wie behandelte Wright die Straßen aus Sicht eines Verkehrsplaners?
2. Wie ging Wright aus raumplanerischer Perspektive mit den Verkehrswegen um?
3. Welche gestalterischen Aspekte verfolgte er bei der Verkehrsplanung?

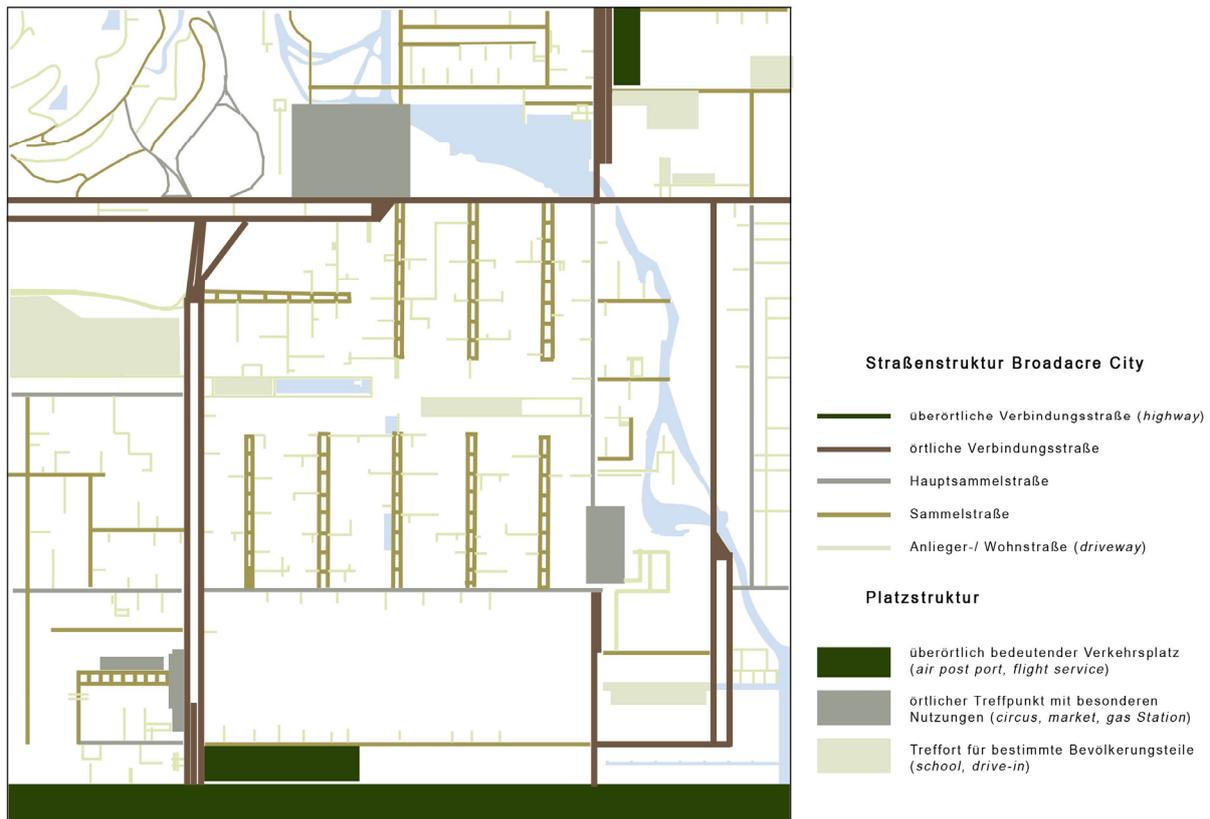


Abb.30 [Erschließungsplan] Die im Modell dargestellten Straßen wurden klassifiziert. Das aus heutiger Sicht eher großzügige Erschließungssystem macht deutlich, dass Wright Straßen nicht ausschließlich unter verkehrsplanerischen Aspekten betrachtete. Sein umfassendes Erschließungssystem verwies vielmehr auf bestimmte raumordnerische und raumgestalterische Ziele.

*Eigene Darstellung*

## Verkehrswege als Ingenieursaufgabe

Am Erschließungsplan erkennt man, dass sich Wright Gedanken zu verkehrsplanerischen Problemen seiner Zeit gemacht hat und mit Lösungen experimentierte.

Im Modell entwarf Wright eine 10-spurige Autobahn. Diese großzügige Dimensionierung entsprach nicht dem Verkehrsaufkommen und der Motorisierungsrate der damaligen Zeit. Zwar waren die 20er Jahre von einem starken Anstieg des Motorisierungsgrades in den USA geprägt<sup>126</sup>, aber Wrights sehr großzügigen Straßenbreiten entsprach keiner tatsächlichen Prognose. Gleichwohl muss bedacht werden, dass solche großzügige Spurenanzahl und Überdimensionierung des Straßenraums zur damaligen Zeit bei der Planung in Mode war<sup>127</sup>.

Wright's Autobahn war in verschiedene Fahrspuren für verschiedene Verkehrsmittel und Geschwindigkeiten aufgeteilt. In der Zeitschrift „*Architectural Record*“ veröffentlichte er eine Skizze für eine Autobahnkreuzung. Der Durchgangsverkehr war auf der obersten Ebene untergebracht, in der Mittelbahn fuhr eine *monorail* (220 Meilen/Stunde). Der Güterverkehr war auf den Seitenspuren untergebracht. Sein Vorschlag für ein Autobahnkreuz ist weniger flächenintensiv als die heute üblichen Kleeblatt-Kreuzungen.

Außer der *monorail* war kein weiterer öffentlicher Verkehrsträger ausgewiesen. Maßstabsbedingt sind keine Fuß- oder Radwege vorhanden. Aber es kann davon ausgegangen werden, dass vom MIV-Verkehr getrennte Fußwege angedacht waren. Im Bereich der Schulen in der Modellmitte deuten sich

Fußwege in Verlängerung der Sammelstraße an.

Insgesamt ging Wright wenig sparsam bei der Ausweisung von Straßen vor: Für die Erschließung der Wohn-, Farm- Gewerbekomplexe entwickelte er ein System aus Sammel- und Anliegerstraßen. Im Modell waren viele kleine Anliegerstraßen ausgewiesen, die meist nur ein, maximal 2-3 Grundstücke (*private driveways*) erschlossen. Desweiteren fallen die breiten, alleearartig ausgeführten Sammelstraßen auf. Sie übernahmen fast durchgängig keine Erschließungsfunktion.

So viele Straßen für so wenig Bebauung würde man heute als eher luxuriös bezeichnen, bzw. würde man heute hinterfragen, ob diese vielen Straßen nicht zu einem zu hohen Grad der Versiegelung durch Verkehrsflächen führen.

Aus rein verkehrsplanerischer Perspektive machen die vielen verschiedenen Straßen der Broadacre City keinen Sinn. Wright betrachtete die Planung von Verkehrswegen also anscheinend nicht nur unter rein sektoraler Perspektive<sup>128</sup>.

## Verkehrswege als raumordnerisches Instrument

Wright hatte in seinem Modell sehr viel kleinteilige Mischnutzung ausgewiesen. Durch die kleinteilige Mischstruktur der Bebauung (Wohnen und Arbeiten auf einer Parzelle) ist anzunehmen, dass es wenig Pendlerverkehr in der Broadacre City gegeben hätte. Lediglich die überörtlichen Nutzungen (Fabrik, Shopping-Mall, Kultur- und Freizeiteinrichtungen) hätten Zielverkehr verursacht.

<sup>126</sup> Noch 1913 besaßen nur 13 von 1000 US-Bürgern ein Automobil. Der Motorisierungsgrad stieg aber in den nächsten 20 Jahren um das vielfache und um 1930 besaß über die Hälfte der US-amerikanischen Haushalte ein PKW (→ Homepage A1).

<sup>127</sup> Norman Bel Geddes beispielsweise wies für seine „*magic motorways*“ 8 bis 14 spurige „*Superhighways*“ aus (Geddes | 1940).

<sup>128</sup> ... als reiner Verkehrsplaner, der ausschließlich auf Effizienz und Sicherheit achtet.

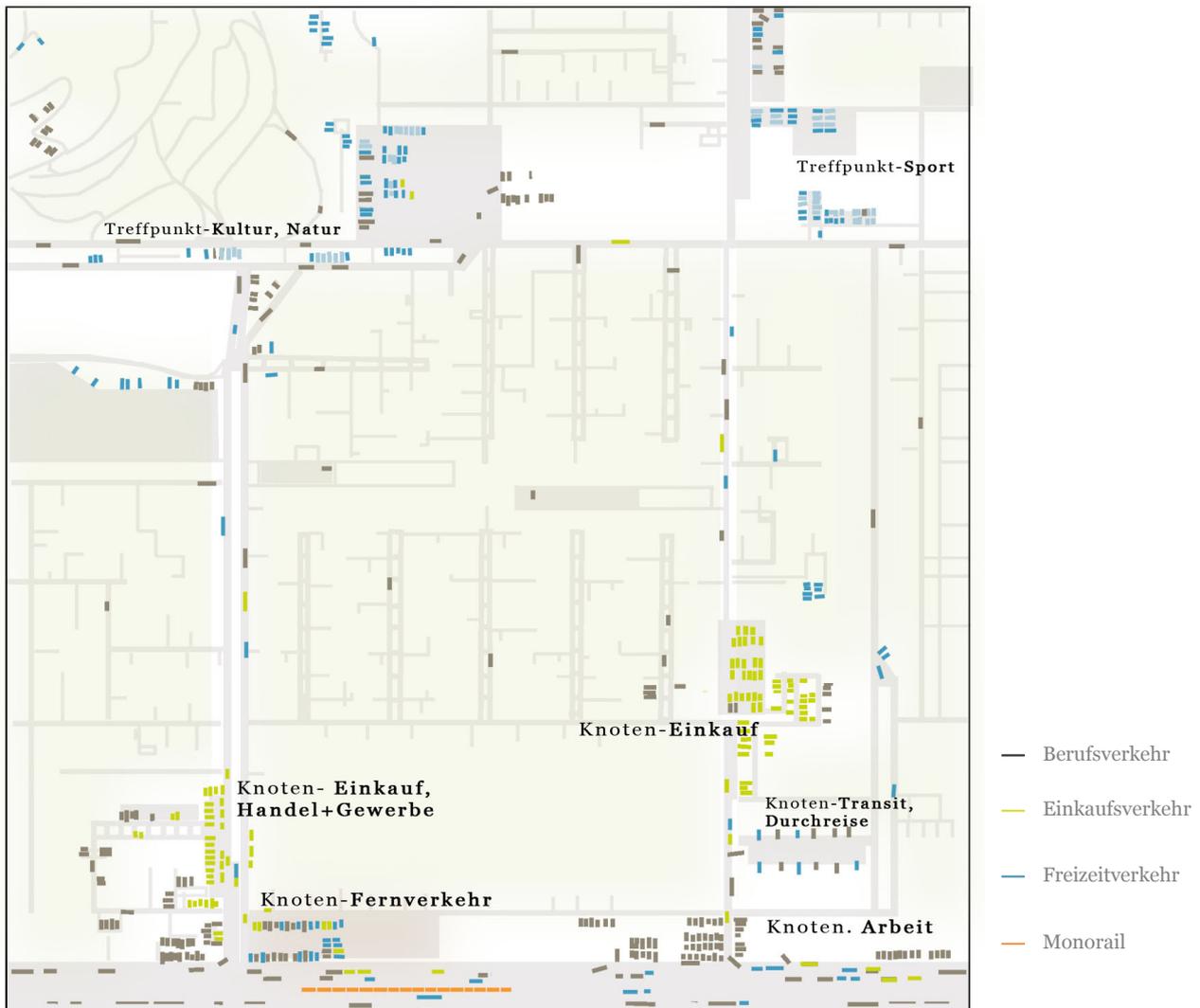


Abb.31 [Verkehrsaufkommen] Aus der Nutzungsstruktur kann das Verkehrsaufkommen der Broadacre City abgeleitet werden. Die Karte zeigt, an welcher Stelle welcher Verkehr entstehen würde: Je nach Verkehrsart (Berufs- oder Freizeitverkehr) werden Bereiche sichtbar, wo sich das Verkehrsaufkommen verdichtet. Graue Striche (abstrahierte Fahrzeuge) stellen dar, wo Berufsverkehr entstehen würde; die blauen Striche stehen für den Freizeitverkehr. Der Einkaufsverkehr hätte sich auf zwei Knoten konzentriert.

Eigene Darstellung

Wright erkannte, dass Verkehr und Siedlungsraum in einem Wechselverhältnis stehen und die Straße auch als raumordnerisches Instrument genutzt werden kann. Er griff hier einen Aspekt auf, der in der amerikanischen und europäischen Planungsdebatte der Moderne eine zentrale Rolle spielte. Zu Wrights Zeit wurde die Autobahn von vielen Planern als raumordnerisches Mittel (Dezentralisation und

Funktionstrennung) genutzt (Bremer, Sander | 2006:8 ff.). Auch Wright wollte mit Hilfe der Autobahn eine dezentrale Stadtstruktur – „dezentralisierte Metropole“ (Wright | 1966: 133) – schaffen. Hieraus erklärt sich, warum Wright so viele Straßen in seinem Modell auswies: Die vielen Straßen mit geringer Erschließungsfunktion würden die von ihm

gewünschte stadträumliche Weite und Offenheit erzeugen.

### Verkehrserzeugung im Modell

Das Modell zeigte, dass sich Wright sehrwohl abwägend mit dem MIV-Verkehr auseinandergesetzt hatte und versuchte, den motorisierten Verkehr in bestimmten Bereiche zu bündeln (Knoten) und sensible Bereiche (Wohnen + Schulen) nicht zu belasten. Vor allem aber die starke Durchmischung auf Parzellenebene würde dafür sorgen, dass in der Broadacre City von vornherein wenig Berufsverkehr entsteht. Diese vorausschauende Planung traf aber nicht für den Freizeitverkehr zu. Hier wäre ein großes Maß an Streuung entstanden. Es scheint sogar, dass die Freizeitgestaltung in der Broadacre City stark mit dem privaten Auto (Drive-In, *automobile objective*) verknüpft war.

### Verkehrswege als Gestaltungselement

Vor allem aber machte das Modell deutlich, dass Straßen bei Wright repräsentative Zwecke zu erfüllen hatten. Straßen und Autobahnen waren für Wright wichtige Räume der Gestaltung.

Wright wollte, dass die Gestaltung der Autobahnen eine Angelegenheit des Bundeslandes (*County seat*) sein sollte und von einem nationalen Supervisor (*supervising architect, landscape architect oder structural engineer*) überwacht würde<sup>129</sup>.

Im Modell erkennt man, dass Wright Straßen nutzte, um bestimmte Räume zu betonen und andere weniger sichtbar zu machen. Er ver-

steckte, betonte, ließ Einblicke zu oder verwehrte sie. Er erzeugte durch die Gestaltung und Führung der Straßen räumliche Dramaturgien und inszenierte Raumwechsel.

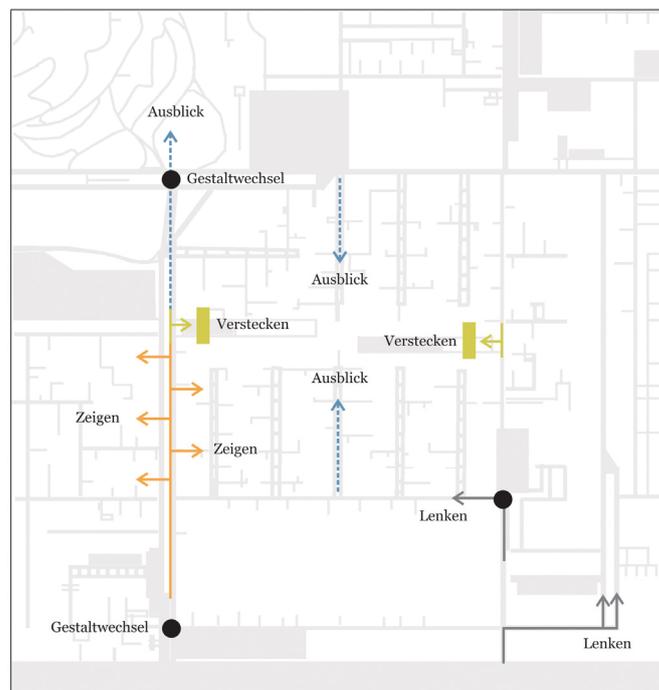


Abb.32 [Straße als Inszenierungsinstrument] Wright nutzte Straßen als Element der Rauminszenierung: Er lenkte Blicke oder nutzte die Straße als Sichtachse auf besondere Gebäude. Manche Straßen im Modell waren boulevardähnlich ausgebaut und boten einen Einblick in den Stadtraum. Andere Straßen versteckten und schützten die dahinterliegende Nutzung.

*Eigene Darstellung*

Die Gewerbebezonen an den Autobahnabfahrten (Knoten) waren stark durchgrünt, um einen zu starken baulichen Eindruck abfangen zu können.

Gleichzeitig nutzte Wright die Straßenraumgestaltung, um Übergänge und Gestaltungswechsel zu markieren. Eine Hauptverkehrsstraße, die direkt von der Autobahn abging, änderte ihren Charakter auf Höhe des Einkaufszentrums. Das Einkaufszentrum schob sich wie ein Riegel über die Straße und die Straße veränderte ihren Verlauf – war nun nicht mehr gewerblich geprägt, sondern wurde zur Landstraße. An der anderen Autobahnabfahrt bildete eine Tankstelle ein kleines Entree. Gleichzeitig markierte sie den Übergang von

<sup>129</sup> Hier knüpfte er an die *Parkway* Bewegung der USA (→ Churchill | 1933) und die *scenic road movement* an, die mit dem Bau von Straßen und Autobahnen raumordnerische und gestalterische Ziele verbanden (→ Zapatka | 1987). Bei der *Parkway* Bewegung spielten beim Bau von Autobahnen sowohl landschaftsplanerische als auch ingenieurstechnische Aspekte eine Rolle. Gestaltungsansprüche wurden in den technischen Richtlinien (*Engineering manuals*) verankert, so dass Design und technische Anforderungen aufeinander abgestimmt werden konnten (→ Rowe | 1991).

der Autostadt zur Rasterstadt. Hinter der Tankstelle veränderte die Straße ihren Charakter. Sie wurde vom stark versiegelten Verkehrsplatz zu einem linearen Park mit Mittelstreifen, der boulevardähnlich den Siedlungsraum zeigte.

An Hauptverkehrsstraßen nutzte Wright schmale Waldstreifen, um Raumabfolgen zu erzeugen. Die Streifen erzeugten eine Sequenz von Weite und Enge. Die Sammelstraßen, die den Verkehr der privaten Anliegerstraßen aufnahmen, waren mit großzügigen Pflanzstreifen ausgestattet. Auch nutzte Wright Straßen als Sichtachsen, um Ausblicke auf besondere Gebäude (Schulgebäude, Zoo als Brückengebäude) oder auch auf Landschaftselemente (Felder, Wälder) zu bieten.

Von der Autobahn aus gewährte Wright nur teilweise Einblicke in seine Broadacre City. Sie sollte eine gestalterische Konstante formen, während die Bebauung sich der jeweiligen Region und dem regionalen Klima anzupassen hatte (Wright |1935 [A New Community Plan]: 248).

Aus dem Modell können folgende Gestaltungsaufgaben für den Straßenraum abgeleitet werden:

- > **Integrierte Planung!** Bei der Planung von Straßen müssen raumordnerische und stadtgestalterische Aspekte mit berücksichtigt werden.
- > **Straßen sind als Raumordnungselement** mit dem Ziel der Dezentralisation zu nutzen.
- > **Knoten für verkehrserzeugende Nutzungen reservieren!** Den Standortvorteil der Autobahn (hohe Erreichbarkeit) punktuell (an den Abfahrten) für gewerbliche Nutzungen öffnen.
- > **Kurze Wege im Alltag!** Alltägliche Versorgungs- und Kultureinrichtungen (Schulen) möglichst direkt den Wohneinheiten zuordnen und Mischnutzung auf Parzellenebene fördern.
- > Straßenraum zur **Gestaltung und Inzenierung** des Siedlungsraums nutzen!
- > **Dominanzen von kommerziellen Orten meiden!** Straßenraumgestaltung sollte genutzt werden, um zentralörtliche Nutzungen in ihrer räumlichen Dominanz abzufangen.
- > Durch großzügige Straßenraumdimensionierung **Weitläufigkeit herstellen!**
- > Straße als Element nutzen, **um Blicke zu lenken** und Räume und Gebäude zu betonen. Straßen als Sichtachsen nutzen!
- > Durch eine einheitliche Gestaltung von Autobahnen für ein **harmonisches Ortsbild** sorgen.

## Freiräume im Modell

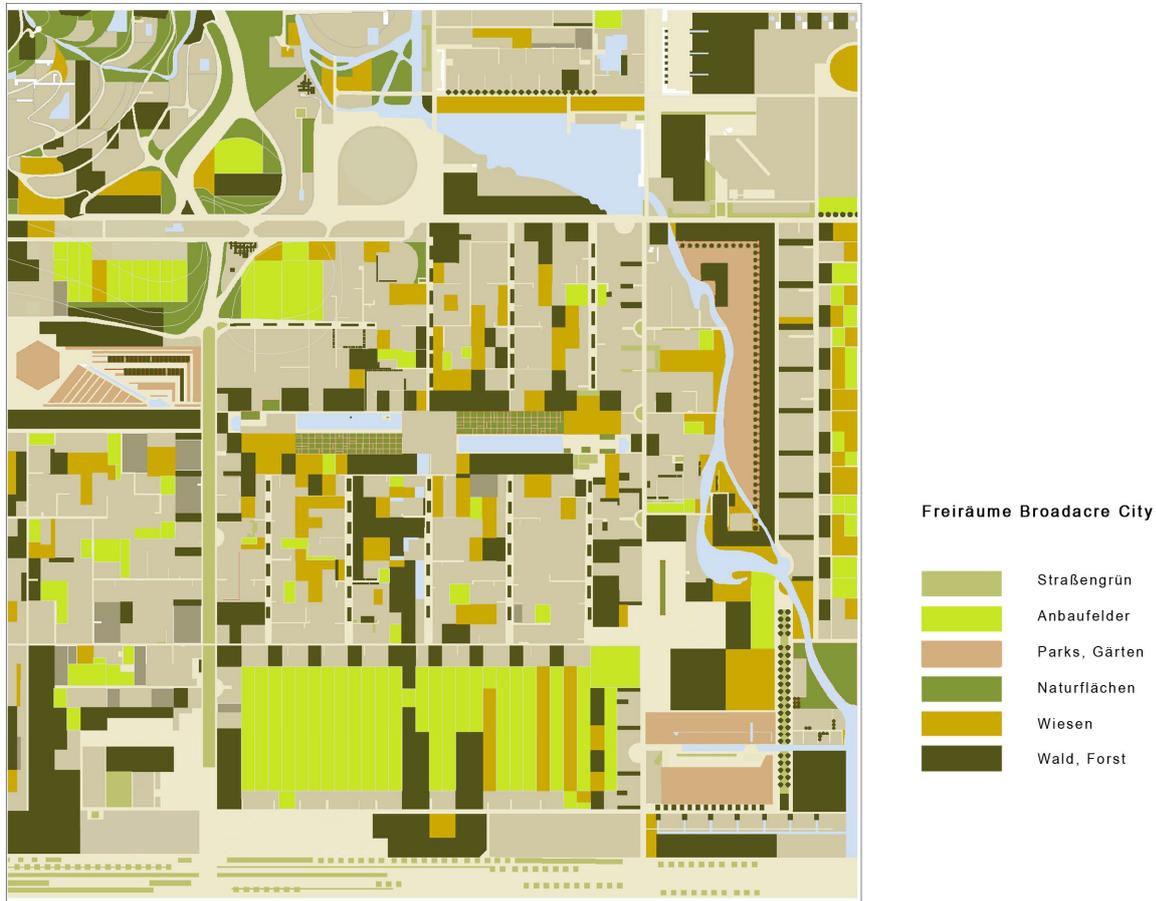


Abb.33 [Freiräume der Broadacre City] Wright nutzte in seinem Modell die Landschaft als Gestaltungsmittel: Durch forstwirtschaftliche Flächen wurden Siedlungsbereiche voneinander getrennt. Wiesen innerhalb der bebauten Gebiete sorgten für Abstand, versteckt liegende Parks oder Gartenteile schafften introvertierte Bereiche. Freiraum und bebauter Raum verschmolzen im Modell zur Kulturlandschaft.

Wright wollte mit Architektur und Acreage eine neuartige Kulturlandschaft schaffen. Für Wright war dieser Hybrid aus Siedlungs-, Agrar- und Naturraum eine ästhetische Verheißung. Das Entwurfsmodell spiegelte diese Ansprüche allein durch den stark durchgrüntem Gesamteindruck wider. Broadacres war weniger ein Stadtmodell als vielmehr ein Landschaftsmodell. Bauliche Nutzungen waren in einen Agrarraum, eine Parkanlage oder in die Natur eingebettet. Die Farmen und der Agrarraum bildeten eine Felderlandschaft; an anderer Stelle verband Wright großvolumige

öffentliche Gebäude, Straßen und Parkelemente (Seen, Vegetation) zu einer Parklandschaft zusammen.

James Krohe schrieb, dass im Modell ein ländlicher Raum in einen Stadtraum überführt würde und aus der Verschmelzung eine beidseitige Verbesserung entstünde: „*It was the countryside converted into a city that would be an improvement on both*“ (Krohe | 2000: 34). Doch Krohes Beschreibung ist nicht ganz richtig. Broadacres war kein Modell für eine Überformung. In der Art, wie Wright die

Landschaftsräume und sogar die landwirtschaftlichen Felder für Gestaltungszwecke genutzt, wird klar, dass die Landschaft hier ebenso von Menschenhand gemacht und bestimmt war, wie der bebaute Raum und der Verkehrsraum. In den Worten von Krohe ausgedrückt müsste es also richtiger heißen: *It was a plain field converted into a mixture of countryside and city, the ideal synthesis of countryside and city.*

	Verhältnis Siedlungs- / Freiraum	Kernkomponenten
Autostadt	Mehr Stadtraum	Stadt + Straße + Wald
Rasterstadt	ausgewogen	Stadt + Land + Wald
Parkstadt	Mehr Freiraum	Stadt + Wildnis
Landrand	Mehr Freiraum	Stadt + Land + Forst

Abb.34 [Verhältnis Freiraum – bebauter Raum] Für die unterschiedlichen Siedlungsgebiete nutzte Wright verschiedene Formen der Freiraumgestaltung. In einigen Gebieten dominierte der Stadtraum (Autostadt), in anderen Gebieten überwog der Freiraumanteil (Parkstadt, Landstadt).

*Eigene Darstellung*

Wright arbeitete im Modell mit sechs verschiedenen Arten von Freiräumen:

- > Das Straßengrün diente dazu, die breiten Verkehrsräume zu gestalten. Durch unregelmäßige Baumreihen oder

Baumpakete sorgte er im Modell für eine Rhythmisierung der Straße.

- > Für die „Landstadt“ waren viele landwirtschaftliche Anbauflächen (Obstwiesen, Platagen, Weinanbau) ausgewiesen. Auch in anderen Siedlungsräumen sorgten eingestreute Anbauflächen für eine Auflockerung.
- > Die Parks oder öffentlichen Gartenanlagen waren eher versteckt angeordnet. Sie waren von der Straße aus meist nicht direkt einsehbar.
- > Naturbelassene Flächen prägten den Bereich der Parkstadt. Die Grenze zwischen bebaut und unbebaut verwischte hier fast vollständig.
- > Wiesen lockerten den Siedlungsraum auf.
- > Wald- und forstwirtschaftliche Flächen übernahmen trennende Funktionen. Sie grenzten verschiedene Nutzungen voneinander ab und bildeten teils einen passiven Lärmschutz.

Aber nicht alle Freiräume lassen sich in ihrer Bedeutung für den Siedlungsraum klar definieren. Vor allem die Bestimmung der als Wiesen gekennzeichneten Flächen bleibt unklar. Sind es tatsächlich Flächen, die nur für landwirtschaftliche Zwecke genutzt und nicht bebaut werden sollten? Oder waren sie als potenzielle Nachverdichtungsflächen gedacht, die angelegt wurden, um weitere Gebäude einfügen zu können, ohne den Gesamtcharakter zu zerstören?



Abb.35 [Rolle der Wiesenflächen] Vor allem im Bereich der Rasterstadt gab es viele zwar erschlossene, aber nicht bebaute Grundstücke. Erklärungen für diese Baulücken lassen sich in der Literatur zum Modell nicht finden. Sie könnten als Nachverdichtungspotenziale gemeint sein. Oder sie dienten als „Abstandshalter“, um die gewünscht lockere Bebauung auch zukünftig garantieren zu können.

*Eigene Darstellung*

Aus der Art der Freiraumausweisung im Modell können folgende Gestaltungsaufgaben abgeleitet werden:

- > **Natur als Gestalter!** Orte definieren, wo vor allem der Naturraum für die Gestaltung prägend ist und sich der Siedlungsraum unterordnen muss.
- > **Landwirtschaft als Gestalter!** Orte definieren, wo vor allem der ländliche Raum für die Gestaltung prägend ist.

Landwirtschaftlich genutzte Felder für Gestaltungszwecke nutzen! Wald und Forste für Gestaltungszwecke nutzen!

- > Landschaftselemente und Freiräume als **Raumteiler** und Pufferzone nutzen!
- > Landschaftselemente zur **Betonung und Akzentuierung** von Räumen nutzen! Straßenräume durch Baumreihen rhythmisieren!

### 2.3.5. Zusammenfassung: Kernaussagen des Modells

Mit dem Entwurfsmodell bot Wright im Maßstab 1:900 ein konkretes Bild von seiner Stadtlandschaft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sein Entwurfsmodell kein Entwurf für eine reale Fläche war, sondern eine abstrakte Mutterpause, die Gestaltungsprinzipien zur Anwendung brachte und dazu einlud, es im Sinne des Entwurfsmodells auf reale Räume zu übertragen. Der abstrakte Plan war nur ein Beispiel, der „je nach Umwelt, Klima, und Topographie der Gegend“ (Wright | 1935 [Architectural Records] → Desmond | 1998: 246) immer wieder variiert werden müsse.

Der Gesamtaufbau des Modells lässt erkennen, dass die Verteilung der Siedlungs-, Verkehrs- und Freiräume einem in sich verschachtelten und gut aufeinander aufbauenden Muster folgte. Die Siedlungsräume der Broadacre City fügten sich zu einer Komposition/Einheit. Broadacre war ein klar und komplex durchdachtes und gestaltetes Beispiel für einen Städtebau in dezentralen Stadtlandschaften.

Mit dem Modell konnte Wright einige raumordnerische Punkte, die in den Texten angerissen wurden, konkretisieren. Er zeigte, wie mit baulichen und funktionellen Verdichtungen umgegangen werden soll, die er in einem gewissen Grad an Autobahnabfahrten zulässt. Ebenso zeigte er, wie für eine stärkere Betonung von kulturellen Orten gesorgt werden kann. Auch das im Text zentrale Thema der physischen Re-Integration, der Symbiose zwischen städtischem und ländlichem Raum, kann das Modell illustrieren. Das Entwurfsmodell zeigt, dass es in Zukunft keinen reinen Freiraum und keinen vollkommenen Stadt- raum mehr geben soll, sondern dass der Siedlungsraum der Zukunft von diversen Zwischenformen in unterschiedlicher Körnigkeit geprägt sein wird. Mit Landschaft und

Landschaftselementen gestaltete Wright seinen gesamten Stadtraum und umgekehrt, mit Architektur- und Städtebauelementen modulierte Wright die Landschaft/ Wildnis/ Natur. Das Entwurfsmodell war weder eine Überformung eines Landschaftsraums, noch eine nachträgliche Begrünung einer Stadt, sondern tatsächlich ein abstraktes Ideal einer symbiotischen Verschmelzung.



Abb.20 [Lageplan Broadacre City]

Eigene Darstellung

Aus heutiger Sicht ist der Umgang mit Straßenräumen im Modell ungewöhnlich. Straßen waren für Wright ein wichtiges Instrument der Raumordnung und Raumgestaltung. Der Straßenverlauf und die Straßenbreite richteten sich im Broadacre Modell vor allem nach raumgestalterischen Aspekten und weniger nach dem Verkehrsaufkommen oder anderen rein sektoralen Aspekten der Verkehrsplanung. Straßen waren für Wright ein wesentlicher Teil der Stadt, der als solches mitgestaltet werden sollte.

Aus dem Modell lassen sich bestimmte **allgemeine Gestaltungsprinzipien** ableiten, die für den gesamten Siedlungsraum Gültigkeit besitzen:

### Allgemeine Gestaltungsprinzipien

- > Voller Elementeneinsatz! Sowohl städtebauliche als auch landschaftsplanerische Elemente und Straßenraumgestaltung für Gestaltungszwecke nutzen!
- > Straße als Element nutzen, um Blicke lenken und Räume und Gebäude zu betonen. Straßen als Sichtachsen nutzen!
- > Durch eine städtebauliche/ landschaftsplanerische Gestaltung von Autobahnen für ein harmonisches Ortsbild sorgen.
- > Bei der städtebaulichen Gestaltung zwischen lokalen Orten und überörtlichen Räumen unterscheiden. Lokale Orte sollen so gestaltet werden, dass die lokalen Charakteristiken identitätsstiftend für das Ortsbild werden. Überörtliche Räume (z.B. Autobahnen) sollen als Konstante gestaltet werden.
- > Städtebau für einen passiven Lärmschutz nutzen!
- > Einzelne Gebäude (Solitäre, Schnittstellen) nutzen, um Räume in Bezug zueinander zu setzen.

Autostadt	Rasterstadt	Parkstadt
 Stadt + Straße	 Stadt + Land	 Stadt + Natur
 Mischnutzung	 Mischnutzung	 Monofunktional
 Mehr Stadtraum	 ausgewogen	 Mehr Freiraum
 viele Regeln	 wenig Regeln	 Keine Regeln

Abb.36 [Gebietsspezifische Gestaltungsstrategien] Wright nutzte für die verschiedenen Gebietsarten unterschiedliche Gestaltungsstrategien.

Durch die prototypischen Siedlungsräume wird deutlich, dass städtebauliche Gestaltung je

nach Siedlungsraum unterschiedliche Funktionen übernehmen kann. Hieraus lassen sich Gestaltungsaufgaben ableiten, die nicht für alle Siedlungsräume gleichermaßen gelten. So ist das Verhältnis zwischen Frei- und Siedlungsraum und damit die Gestaltung der Körnigkeit von der jeweiligen Nutzungsstruktur eines Siedlungsraums abhängig.

### Gebietsbezogene Gestaltungsaufgaben

- > Bei Siedlungsräumen mit hohem Wohnanteil oder bei gewerblich geprägten Gebieten ist für eine Mischnutzung auf Parzellenebene zu sorgen.
- > Für gewerbliche Bauten sind strenge Gestaltungsregeln anzuwenden (d.h. wenig Gestaltungsfreiraum). Grünräume sind als Raumgrenzen zu nutzen. Im Verhältnis Grünraum zu bebautem Raum überwiegt in diesen Gebieten der bebaute Raum. Er ist entwurfsprägend.
- > In Siedlungsräumen mit hochwertigen Nutzungen ist eine Körnigkeit zwischen bebautem Raum und Freiraum (Natur/ Wildnis) herstellen, so dass durch das Verhältnis von Freiraum zum bebauten Raum der Eindruck einer Parklandschaft entsteht. Im Verhältnis Grünraum zu bebautem Raum soll der Raum so gestaltet sein, dass der Grünanteil deutlich überwiegt.
- > In Siedlungsräumen des Alltags sind zur Herstellung von kleinräumlicher Körnigkeit landwirtschaftlich genutzte Felder, Äcker und Waldstücke zu nutzen. In Bezug auf das Verhältnis Grünraum zu baulich genutzter Parzelle (Acre) ist ein ausgewogenes Verhältnis anzustreben. Die Baufreiheit auf den Grundstücken soll wenig eingeschränkt werden.
- > Im Bereich des Wohnungsbaus wird viel Baufreiheit geboten. Die bauliche Anordnung der Baukörper auf den einzelnen Grundstücken ist wenig zu regulieren, sondern stattdessen durch landschaftliche Gestaltungselemente und Straßenraumgestaltung und Freiraumgestaltung für eine räumliche Struktur und Ordnung zu sorgen. Sichtbezüge auf öffentliche Gebäude sind herzustellen.

Wrights Modell schafft damit in Bezug auf die Bauflächenanordnung und das Verhältnis zwischen Siedlungs- und Freiflächen mehr Klarheit.

Aber nicht alle offenen Fragen konnten durch die Modellanalyse geklärt werden. Vor allem die gesellschaftspolitischen und bodenordnerischen Ziele, die Wright in seinen Texten formulierte, werden durch das Modell nicht konkretisiert. Auch war im Modell kein Bestand dargestellt. Es bleibt unklar, wie vorhandene Stadt- und Freiräume nachträglich angepasst oder umgebaut werden können.

Aufgrund des Maßstabes konnten einzelne gestalterische Themen, die er im Text bereits erwähnt hat (Geschwindigkeit als Maßstab, *frontier*), nicht vertieft werden. Auch konnte Wright im Modell nicht zeigen, wie man industrielles Bauen kostengünstig und dennoch individuell im Sinne des organischen Bauens nutzen kann.

In dem letzten Schritt der Analyse wird daher geprüft, wie durch die Projekte Wrights Ideen weiter konkretisiert und offene Fragen beantwortet werden können.

## 2.4. Projektanalyse

Die Projekte sind ein weiterer wichtiger Schlüssel zum Verständnis. Für Wright waren sie ein Mittel zur Vertiefung und Konkretisierung seiner Ideen. Der Forschung können sie heute auch als Mittel zur Verifikation dienen, denn mit ihrer Hilfe kann überprüft werden, ob die Text- und Modellinterpretationen zutreffend sind. In beschränktem Maß können die Projekte auch zur Evaluation herangezogen werden, da aus ihnen abgeleitet werden kann, welche Ziele, Prinzipien und Gestaltungsregeln Wright in der Baupraxis umsetzen konnte. Ebenso kann überprüft werden, warum sich andere Ideen nicht haben verwirklichen lassen.

Im Folgenden soll daher eine Auswahl an geplanten und realisierten Bauprojekten von Wright ausgewertet werden. Dafür sind folgende Arbeitsschritte notwendig:

2.4.1.	Materialien und Methode der Projektanalyse
2.4.2.	Projekte für die Autostadt
2.4.3.	Projekte für die Rasterstadt
2.4.4.	Projekte für die Parkstadt
2.4.5.	Projekte für die Landstadt
2.4.6.	Projekte für die Schnitt- und Knotenstellen
2.4.7.	Zusammenfassung: Kernaussagen der Projekte.

### 2.4.1. Materialien und Methoden für die Projektanalyse

#### Sekundärliteratur

Anders als beim Entwurfsmodell hat sich die Architekturtheorie und Forschung vielfältig mit Wrights verschiedenen Bauprojekten auseinandergesetzt. Hier gibt es eine Vielzahl von Arbeiten, die als Sekundärliteratur herangezogen werden können. Dabei kann zwischen Arbeiten unterschieden werden, die sich mit einzelnen Gebäuden oder mit Ensembles/Siedlungen auseinandergesetzt haben und den Arbeiten, die sich mit Bauperioden (Schaffensphasen) beschäftigten.

Zentrales Werk bildet die Arbeit des Wrightforschers und Archivars **Bruce Brooks Pfeiffer** zusammen mit dem Fotografen **Yukio Futagawa**, die in einer achtbändigen Projektmonographie alle Bau- und Entwurfsprojekte von Wright chronologisch zusammengetragen und kurz beschrieben und damit eine Basis für eine Auswertung geliefert haben (Futagawa/Pfeiffer | 1990a-h). Auch **William Allin Storrer** sammelte und beschrieb die Bauprojekte von Wright und lieferte, so Robert Fishman, einen vollständigen und fundierten Einstieg in die Baupraxis von Wright (Storrer | 1974). **Neil Levine** nutzte

biographische Daten, um die Entwurfspraxis von Wright zu analysieren (Levine | 1996).

Von besonderer Bedeutung für Broadacre City ist die Arbeit von **David De Long**, der zusammen mit **Anne Whiston Spirn**, **C. Ford Peatross** und **Robert L. Sweeny** 1996 eine Arbeit erstellte, welche die Bau- und Entwurfsprojekte von Frank Lloyd Wright vorstellte (De Long | 1998). Für De Long sind Wrights geplante und gebaute Bauprojekte Prototypen für die Broadacre City und deren idealer Gesellschaft (De Long | 1998: 42). Das Buch bietet Beiträge von verschiedenen amerikanischen Forschern, die sich mit dem Werk von Frank Lloyd Wright beschäftigen. Einer der Autoren bei De Long ist **John Michael Desmond**, der sich im Rahmen seiner Dissertation am Massachusetts Institute for Technology mit den usonischen Wohnbauprojekten auseinandergesetzt hat (Desmond | 1996). Desmond beschreibt diese Wohnbauprojekte als „*praktische Erkundungen des Potenzials der Broadacre City in der Praxis*“ (Desmond → De Long | 1998: 246).

Wie viele andere beschäftigte sich Desmond in seiner Arbeit mit den Wohnungsbauprojekten. Schon 1953

wurden die Siedlungen von Wright in einem Artikel im *Journal of Housing* kurz vorgestellt (o. V. | 1953). **Roger Cranshawe** begann 1978 mit der Analyse der Wohnbauprojekte (Cranshawe | 1978). **John Sergeant** analysierte dann 1979 eine Reihe von Wohnbauprojekten, die als Usonia-Häuser entstanden waren (Sergeant | 1979). Sergeant klassifizierte die usonischen Häuser und entdeckte erste grundsätzliche Prinzipien. Im selben Jahr entstand auch von **Greg Sipe** eine Arbeit zu den usonischen Wohnhäusern (Sipe | 1979).

Später widmete sich **A. Dale Northup** noch einmal den Siedlungen von Frank Lloyd Wright (Northup | 1986) und auch **Roland Reisley** (Reisley | 2001), **Norris Kelly Smith** (Smith | 1961) und **Grant Hildebrand** (Hildebrand | 1991) beschrieben anhand ausgesuchter Wohnbauprojekte die Entwurfsprinzipien von Wright. **Berhardt Klein** verglich Schweizer Wohnhäuser mit Präriehäusern (Klein | 1989). Auch **Alvin Rosenbaum** widmete sich dem Siedlungsbau von Wright (Rosenbaum | 1993).<sup>130</sup>

Seltener dagegen beschäftigten sich Forscher mit gewerblichen oder öffentlichen Gebäuden von Wright. **Richard Longstreth** schrieb über Gebäude für den Einzelhandel (Malls) und wertete hierfür auch Projekte von Wright sowie von Richard Neutra und dem Wright Sohn Lloyd Wright aus (Longstreth | 2000). **Jack Quinan** hatte die Bauten für den Handel und die Gemeinschaft ausgewertet und hatte sich detailliert mit dem Larkin-Gebäude beschäftigt (Quinan | 1987). **Richard Joncas** stellte kulturelle Gebäude vor. (Joncas | De Long 1998) **Paul V. Turner** beschäftigte sich mit Schul- und Universitätsgebäuden (Turner | 1984), **Wendell Cole** analysierte die Theaterbauten (Cole | 1960).

**Bruce Brooks Pfeiffer** beschäftigte sich dann mit den ungebauten Gebäuden. In einem Buch stellte er 76 Projekte vor, die Wright zwar entworfen hat, aber nicht realisieren konnte, darunter auch Projekte, die für Broadacres von besonderer Bedeutung sind (Pfeiffer | 1985).

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Autoren, die sich mit einzelnen Gebäuden beschäftigt haben. Die Auflistung der Personen soll hier auf die Autoren begrenzt werden, die in der folgenden Auswertung von Einzelprojekten genutzt werden: **Susan Bandes** zum Goetsch-Winkler Haus (Bandes | 1991), zum Guggenheimmuseum haben **Peter Blake** (Blake | 1992), **Thomas Krens** und **Bruce Brooks Pfeiffer** (Krens +

Pfeiffer | 1996), (Pfeiffer | 1986), **Neil Levine** (Levine | 1996) und **Victoria Newhouse** (Newhouse | 1998) geschrieben. Newhouse ordnet das Guggenheimmuseum anderen bedeutenden Museumsbauten des 20. Jahrhunderts zu. **Richard Cleary** (Cleary | 1993), **May Jane Hamilton** (Hamilton | 1990), **Linda K. Harris** (Harris | 1994), **Sandy Heck** (Heck | 1985), **Priscilla J. Henken** (Henken | 1954), **Henry-Russell Hitchcock** u.a. zum Wayside Market (Hitchcock | 1942); **Donald Hoffmann** zum Wohnhaus Fallingwater (Hoffmann | 1978); **William Jordy** zum dem Guggenheim Museum (Jordy | 1976), **Harvey H. Kaiser** (Kaiser | 1982), **Jonathan Lipman** zum Johnson Gebäude (Lipman | 1986); **Cynthia Anne Melendy** (Melendy | 1999), **Jack Quinan** zum Larkin Gebäude (Quinan | 1987); **Marc Reinberger** zum Gordon Strong Automobile Objective (Reinberger | 1984); **Meryle Secret** zur Hillside Home School (Secret 1992); **Joseph Siry** zu religiösen Bauten (Siry | 1996).

### Arbeitsmethode + Arbeitsschritte

Bei der nun folgenden Auswertung der Projekte wird im besonderen darauf geachtet, wie Wright die durch das Modell und die Texte gestellten Aufgaben in seinen Bauprojekten verwirklichen konnte und welche Gestaltungselemente er verwendete. Die Projekte dienen hier dazu, die aus dem Modell interpretierten Aufgaben zu vertiefen sowie zu zeigen, wie Wright seine theoretischen Überlegungen auf die Umsetzungsebene übertragen konnte.

### Auswahl der Projekte

Frank Lloyd Wright hat in seiner langen beruflichen Karriere (1887-1959) über 400 Projekte realisieren können. Für weitere 200 Projekte gibt es Pläne und Entwürfe. De Long schrieb, dass man eigentlich alles, was Wright gebaut hat, als Beitrag zur Broadacre City werten kann (De Long | 1998: 41). Im Rahmen dieser Arbeit musste daher eine Auswahl von Projekten getroffen werden.

Dazu wurde die vorab entwickelte Differenzierung von Siedlungsräumen (Rasterstadt, Parkstadt, etc.) genutzt. In einem ersten Arbeitsschritt wurden durch eine entsprechende Auswertung der Sekundärliteratur Projekte gesammelt und der Raumklassifizierung entsprechend sortiert. Anschließend wurden die Projekte nach Bedeutung gewichtet:

<sup>130</sup> Weitere Arbeit zu Wohnungsbauprojekten, die aber nicht veröffentlicht wurde: (Loudivin | o.J.)

- ∞ ∞ ∞ **besonders relevant.** Alle Projekte, die von Wright direkt in den Zusammenhang zur Broadacre City gesetzt wurden, sind als besonders relevant eingestuft worden
- ∞ ∞ **relevant.** Alle Projekte, die von Forschern häufiger in Bezug zur Broadacre City gesetzt wurden, wurden als relevant eingestuft
- Υ **nicht relevant.** Die verbleibenden Projekte, die nur selten oder bisher noch nicht in den Zusammenhang zur Broadacre City gesetzt wurden, wurden als nicht relevant eingestuft

- ∞ **möglicherweise relevant** Projekte der dritten Kategorie, bei denen eine wissenschaftliche Auswertung lohnenswert erscheint, wurden mit aufgenommen

Dann wurden die Projekte der ersten beiden Kategorien anhand der vorhandenen Sekundärliteratur ausgewertet. Für einzelne Fragen wurden die Projekte der vierten Kategorie (möglicherweise relevant) hinzugezogen.

## 2.4.2. Projekte für die [Autostadt]

Autostadt war, wie im vorherigen Kapitel beschrieben, der Grundtypus einer jeden Stadt. Es war ein Siedlungsraum, welcher der gewerblich/industriellen sowie der kommerziellen Nutzung diente. Auch stand dieser Siedlungsraum in funktionaler und visueller Beziehung zur Straße und Autobahn. Im

Modell bildete Wright Fabriken, gewerblich genutzte Gebäude mit Wohnungen, einen Flughafen, ein großes Einkaufszentrum und ein Motel ab. Im Text verwies Wright auf eigene Bauprojekte wie Markthallen und ein Motel.

Nutzungen, die Wright in „ <i>The Living City</i> “ aufführte und die durch die Lage im Modell dem Typus „Autostadt“ zugeordnet werden können	Klassifizierung
Air Post Port and Administration + Flight Service + Main arterial, replacing the present railway + Stables, Paddock and Track	<b>Verkehr und Infrastruktur</b>
General Merchandising and Market + Little factories, dwelling above	<b>Handels- und Gewerbeorte</b>
Automobile Inn + Hotel + Neighborhood garage units with little stores + Neighborhood guest houses	<b>Infrastruktur für den Reisenden</b>
Airplane Factory + Factory Assembly + Little industrial units	<b>Industrie</b>

Folgende Projekte wurden hier ausgewertet:

Tab.6 [Projekte. Verkehr + Infrastruktur]

Bauprojekt	Kurzbeschreibung
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Motel Daniel Wieland, Hagerstown, Maryland, 1956</b></p> <p>Wright (Text), Futagawa/Pfeiffer: 1951-1959</p>	<p>Reiseunterkünfte - Reisebedarf   Entwurf für eine Motelanlage. Die kreisrunden Gebäude für die Gästezimmer mit Bad und Küche waren in Bogenform angeordnet. Die Parkplätze der Gäste waren den einzelnen Gästehäusern direkt zugeordnet. In einem größeren Haupthaus waren Rezeption, Verwaltung und Servicräume untergebracht.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>

<p>∞∞∞∞</p> <p><b>San Marcos Wassergärten für Dr. Alexander Chandler, Arizona (1929)</b></p> <p>Wright 1958, De Long, Johnson 1999, Futagawa/Pfeiffer Bd 5: 1924-36</p>	<p>Reiseunterkünfte - Reisebedarf   Neben dem San Marcos Hotel Resort entwarf Wright für ein nah gelegenes Grundstück ein speziell für Autotouristen entwickelten Hotelkomplex, „<i>motor court</i>“ (Motel). Wright fügte dieses nicht realisierte Projekt in das Broadacre Modell ein. Die Anlage bestand aus Holz-Zelt Kabinen (Ocotilla Camp und Ras-el-Bar), die durch eine zentrale Wasserstraße als Mittelpunkt der Anlage verbunden wurden. Der Wasserkanal war begrünt und sorgte für eine angenehme Kühle und Frische in der Anlage.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Hotel Roger Lacy in Dallas, 1946/47</b></p> <p>Wright Ansicht, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Reiseunterkünfte - Reisebedarf   Hochhaus, das ein ähnliches Konstruktionsystem wie der → Price Tower nutzte. Das Gebäude war für einen Baublock mitten in der Stadt geplant. Auf einem blockartigen einfach gestalteten Baukörper thronte ein filligraner Doppelturm, in dem die Hotelzimmer und Apartments für Dauergäste untergebracht waren. Wright, der keine städtischen Bauflächen mochte, schrieb: „<i>If our cities are to continue to be habitable, something like this turning inward, over ample parking facilities, all avoiding competition with surrounding mercantile establishments, introducing an element of repose and real harmony into building, is absolutely necessary</i>“ (Wright → Futagawa, Pfeiffer   1988: 233).</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Markthallen für Walter V. Davidson, 1932</b></p> <p>Wright (Text), Hitchcock, Quinan, De Long, Pfeiffer, Longstreth, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Vorläufer einer <i>Convenience Mall</i><sup>131</sup>. Walter V. Davidson war ein Geschäftsmann der Ostküste, der zur Zeit der Weltwirtschaftskrise eine Marketingstrategie entwickelt hatte, mit der kleine landwirtschaftliche Betriebe („Little farms“) unabhängig von Zwischenhändlern (z.B. Supermarktketten) ihre Produkte direkt an den Kunden verkaufen konnten. In den 30er Jahren beauftragte er Wright, einen Prototyp für einen Wochenmarkt direkt an der Autobahn zu entwerfen. Wrights <i>Wayside market</i> bestand aus einer einfachen eingeschossigen Hallenkonstruktion aus Stahlblech. Markantes und von weithin sichtbares Element der einfachen Halle war eine große begrünte Glaspypyramide in der Mitte der Anlage. Unter der Glaskuppel waren ein Springbrunnen, Ruhezone und Cafés untergebracht und von hier wurden über Wege die einzelnen Verkaufsstände erschlossen. Der Kern der Anlage war stark fußgängerorientiert und sollte eine offene, helle und begrünte Wochenmarktatmosphäre schaffen. Das Dach der Halle und die Glaspypyramide konnten bei gutem Wetter geöffnet werden, so dass die Atmosphäre eines ländlichen, aber vor Witterung geschützten Marktes entstand. Die Front zur Straße war für Werbezwecke vorgesehen. Sie zusammen mit der Glaspypyramide sollten für eine Aufmerksamkeit vom fahrenden Auto aus sorgen. Der fußgängerorientierte Kern der Anlage wurde von einer auf das Auto zugeschnittenen Schale umgeben. Diese Schale bestand aus den notwendigen Zu- und Abfahrten, Parkplätzen und Infrastruktureinrichtungen für das Auto. Das System des <i>wayside marketes</i> basierte auf drei voneinander getrennten Bewegungs- und Aktionsschleifen: Während der Beifahrer („die Hausfrau“) einkaufte, sorgte sich der Fahrer/Chauffeur („der Ehemann“) um das Auto. Der Anlieferungsverkehr hatte – unsichtbar für die Kunden – seine eigenen Bewegungsräume und war auf der Rückseite, bzw. im Untergeschoss untergebracht.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Butterfly Bridge in Spring Green, Wisconsin (1947) und Twin Suspension Bridge, Pittsburgh (1947)</b></p> <p>Wright Ansicht</p>	<p>Verkehrsbauwerk   Aquisentwurf für eine standardisierte Brücke. Wright machte der Wisconsin Highway Commission den Vorschlag, bei Verkehrsbauwerken gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen. Seine Schmetterlingsbrücke mit den weit auskragenden flügelartigen Fahrspuren war als Standardbrücke gedacht (Ein ähnliches Entwurfsprinzip verwendete Norman Foster Jahre später für seine Millennium Brücke in London). Diese organisch anmutende Brücke würde sich besser in die verschiedenen amerikanischen Landschaften anpassen als die zu Wrights Zeiten üblichen statisch wirkenden Autobahnbrücken.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>

<sup>131</sup> Zum Begriff Convenience Mall und Convenience Center siehe: Holzner | 1996: 82

<p>∞∞</p> <p><b>Capitol Journal Gebäude, George Putnam, Salem, Oregon, 1931</b></p> <p>Quinan, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Verlagshaus der Zeitung Capital Journal   Im Obergeschoss waren Büros und Apartments untergebracht. In der Mitte der Anlage lag ein Dachgarten, zu dem man von den Wohnungen aus Zugang hatte. Damit schuf Wright im Entwurf durch die Aufteilung der Räume innerhalb eines Produktionsortes Intimität und Privatheit für Wohnzwecke. Wohnen und Arbeiten wurde selbst bei großen Produktionsstätten gemischt. Eine kleine Rampe vereinfachte die Anlieferung und Beladung des Gebäudes. Der zentrale Raum des Gebäudes war von baumförmigen Säulen geprägt.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
--	---

## Autostadt

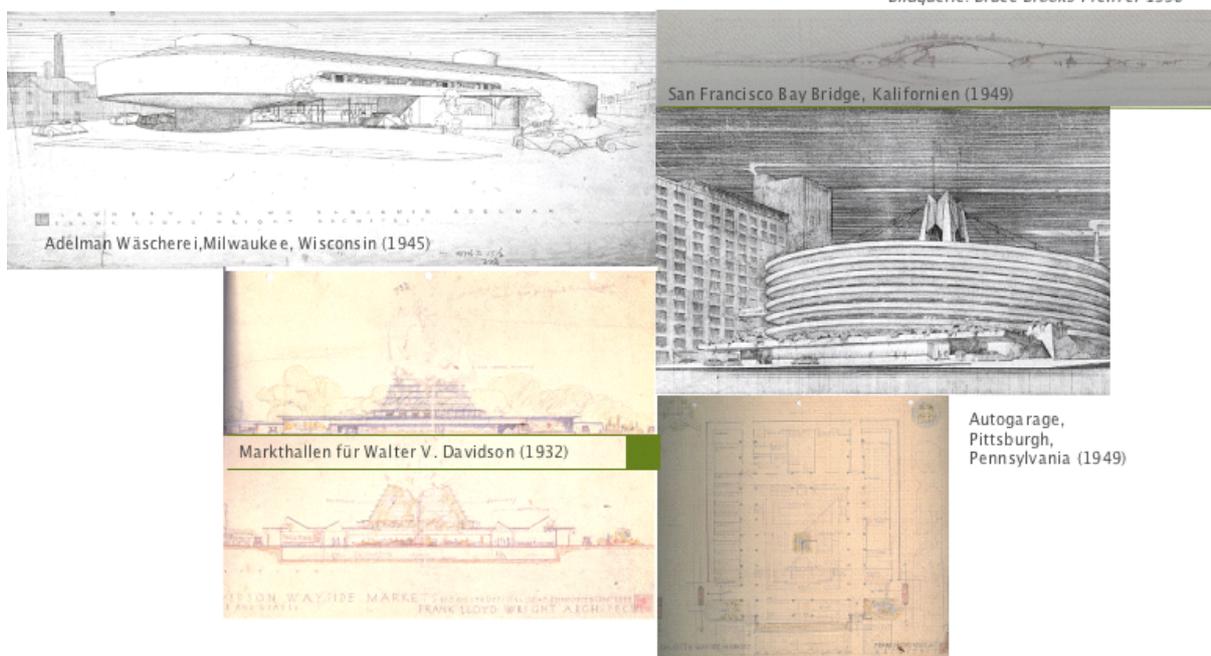


Abb. 37 [Eindrücke. Autostadt]

Quelle: Futagawa, Pfeiffer, Internet

Tab.7 [Projekte. Handel+ Gewerbe]

<p>∞∞</p> <p><b>S.C. Johnson &amp; Co, Verwaltungsgebäude, Racine, Wisconsin, 1936</b></p> <p>Lipman, Quinan, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Verwaltungsgebäude für eine Firma für Bonerwachs und Möbelpolitur   Hier wendete Wright eine spezielle baumförmige Säule an, die den großen Arbeitsraum prägten: „Der Innenraum hat eine Raffinesse von Licht-, Farb-, Raum- und Strukturwirkung, die sich kaum beschreiben und nur schwer in Bildern einfangen lässt (Quinan →De Long   1998: 73). [Bei dem Gebäude] ist bemerkenswert, wie die Arbeitsfunktionen und die sozialen Einrichtungen für die Angestellten aufeinander bezogen sind.</p> <p>&gt; realisiert</p>
<p>∞∞</p> <p><b>Larkin-Gebäude, Buffalo New York, 1902 – 1906</b></p> <p>Quinan, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Gebäude für ein Seifen- und Versandgeschäft für 1300 Angestellte   Fünfstöckiges Stahlskelettgebäude mit zentralem Lichthof und verschiedenen Nutzungen.</p> <p>&gt; Das Gebäude wurde 1906 fertig gestellt, in den 1950ern aber abgerissen.</p>

<p>∞∞</p> <p><b>Autohaus Roy Wetmore, 1947/48, Detroit, Michigan</b></p> <p>Quinan, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Dreigeschossiger Stahlbetonbau mit Werkstatt im Untergeschoss   Im voll verglasten Erdgeschoss wurden die Neuwagen präsentiert. Entwurfsprägend ist eine Rampe, die rechts vom Gebäude langsam ansteigt und in einer großen Kurve auf dem Dach des Gebäudes endet, das über das Schaufenster hinausragt. 1951 überarbeitete er die Idee. Nun gibt es keine Rampe mehr. Im zweiten Entwurf ist ein zweigeschossiger Gebäudeteil prägend, der als weit sichtbare Werbefläche (Schaufenster, Schild) dienen sollte.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
<p>∞∞</p> <p><b>Adelman Wäscherei für Benjamin Adelman, Milwaukee, Wisconsin, 1945</b></p> <p>Quinan, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Industrie   Linsenförmiges Gebäude für eine Wäscherei   Der Standort für das Gebäude war ein belebter Verkehrsknoten in Milwaukee. Wright entwickelte eine Drive-In-Wäscherei mit Restaurant und Büroräumen im Obergeschoss für den Besitzer. Um trotz der großen Hitze und Feuchtigkeit eine für die Arbeiter angenehme Arbeitsatmosphäre zu schaffen, entwickelte Wright ein Belüftungssystem, das im Sommer kühle Abluft in den Waschraum bringen würde. <i>„Die Arbeit in dieser Wäscherei wäre (für Wäschereiverhältnisse) vergleichsweise angenehm gewesen, aber man hätte sich ein wenig gefühlt wie unter dem Rumpf der Hindenburg“</i> (Quinan → De Long   1998: 74 ff).</p>
<p>∞∞</p> <p><b>Lenkurt Electric Company, San Carlos, Kalifornien, 1955-58</b></p> <p>Quinan, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Industrie   Entwurf für ein kombiniertes Montage- und Bürogebäude für Mikrowellen und Telefone   Auch hier wendet Wright die baumförmigen Säulen an, die er schon bei dem →S.C. Johnson Verwaltungsgebäude nutzte. <i>„Wrights Entwurf bot überdachte Parkplätze mit direktem Zugang zur Halle, einen weitläufigen, von Tageslicht gleichmäßig erhellten Arbeitsraum und einer vergrößerte, sogar noch ausbaufähigen Variante der hainartigen Säulenhalle des Johnson-Gebäudes“</i> (Quinan → De Long   1998: 76).</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
<p>∞∞</p> <p><b>Ocotilla Camp, Chandler, Arizona (1928)</b></p> <p>Johnson   1990, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Reiseunterkünfte - Reisebedarf   Als Wright an dem Entwurf für das →San Marcos-in-the-desert-Resort Hotel arbeitete, baute er für seine Angestellten, seine Familie und sich in der Wüste von Arizona als temporären Wohn- und Arbeitsort ein Camp. Es bestand aus einer einfachen Holzunterkonstruktion, über die Zelte gespannt wurde. Ocotilla als Wohn- und Arbeitsform ermöglicht das Leben in der Natur. Interessante Vorstudie für Taliesin</p> <p>&gt; 1929 temporär realisiert in einer sehr kurzen Bauzeit</p>
<p>∞</p> <p><b>Hagan Ice Cream Company, Uniontown, Pennsylvania, 1954</b></p> <p>Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Kleiner Gewerbekomplex mit Wohnung im zweiten Stockwerk. Im Erdgeschoss waren Garagen untergebracht, über eine Treppe waren Büroräume und eine Apartment erreichbar. Hagan ist eine regional agierende Eiscreme-Firma.</p> <p>&gt; Das Gebäude wurde nicht realisiert, der Bauherr I.N. Hagan hat sich aber später von Wright ein Wohnhaus bauen lassen.</p>
<p>∞</p> <p><b>Jaguar Showroom Max Hoffmann, New York, 1954</b></p> <p>Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Handel + Gewerbe   Autohandel an Straßenkreuzung in dichter Bebauung. Zentrum des kleinen Gebäudes war eine kreisrunde Plattform, die so groß war, dass drei Autos aufgestellt werden konnten. Aus der Plattform stieg spiralförmig eine Rampe (display ramp) hervor. Die Rampe konnte als weitere Ausstellungsfläche genutzt werden und machte es möglich, die Autos auch von oben zu betrachten.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>

<p>∞</p> <p>Paradies auf Rädern Paradise on Wheels. Trailer Park für Lee Ackerman, Phoenix, Arizona, 1953</p> <p>Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Reiseunterkünfte - Reisebedarf   Entwurf eines Dauer-Campingplatzes mit Infrastruktur in der Mitte der Anlage, die damit streng axial angelegt war. Die Grundstücksecken des Geländes wurden durch große weithin sichtbare Pylone markiert. Solche Anlagen werden heute in den USA „mobile home parks“ genannt. Gegenüber den heutigen gebauten Beispielen hatte Wright der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Gemeinschaftsanlagen mehr Bedeutung beigemessen. Mit einfachen gestalterischen Mitteln (Betonung der Ecken, Kanten und Schaffung einer zentralen Achse mit fußläufigen Verbindungswegen) erschuf er den Eindruck einer vollständig komponierten Gesamtanlage.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
--	---

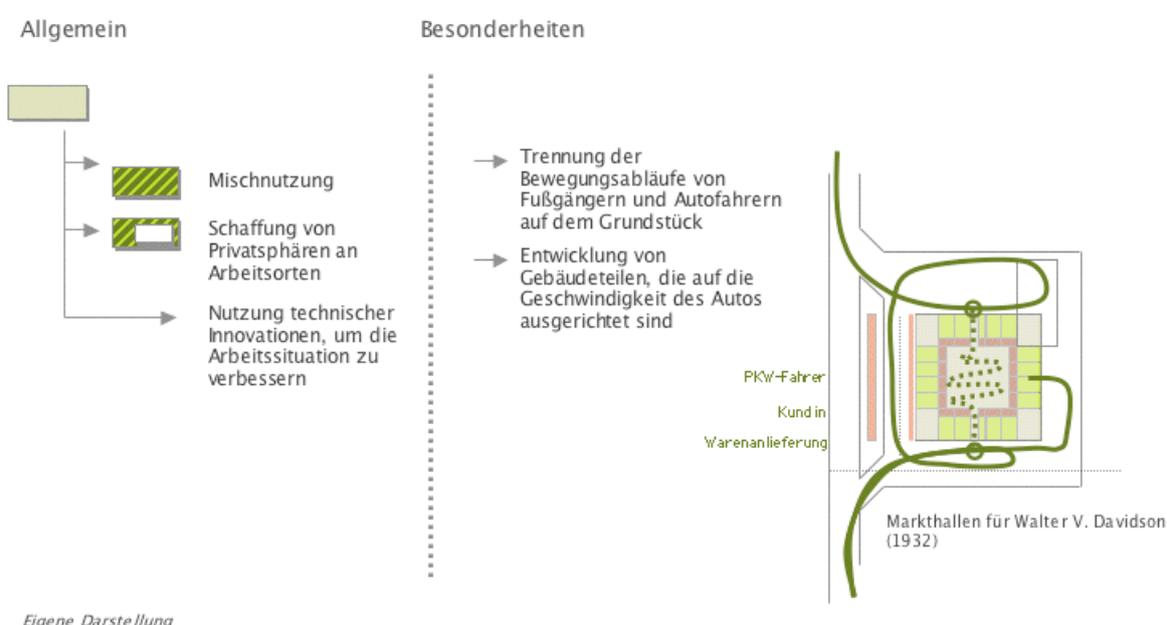


Abb. 38 [Gestaltungsprinzipien. Autostadt]

Eigene Darstellung

## Auswertung der Projektbeispiele

Durch die Projekte konnte Wright bestimmte, im Modell oder in den Texten bereits ange-deutete Gestaltungsideen (-regeln) vertiefen und umsetzen:

- > Das Prinzip der Mischnutzung konnte Wright in einigen Projekten verwirklichen, etwa als er im Entwurf für das Larkin-Gebäude „in die straff organisierte Struktur eines einzigen fünfgeschossigen Gebäudes Arbeit, Gemeinschaftsleben, Bildung, Theater und Religion integrierte“ (Quinan → De Long [1998: 72]). Bei kleineren gewerblichen/kommerziellen

Bauvorhaben war die Unterbringung einer Betriebswohnung für den Betriebsinhaber vom Auftraggeber vorgegeben. (→Adelman Wäscherei, →Hagan Eisfabrik)

- > Im Rahmen des Möglichen versuchte er, die hohen gesellschaftlichen Ziele umzusetzen, die er sich selbst gesetzt hatte. (→ Adelman Wäscherei, → Larkin Gebäude)
- > Sein Konzept des organischen Bauens, wo konstruktive Elemente in die Gestaltung integriert werden, konnte er anwenden. Für seine Gebäude entwickelte er natürliche Belüftungssysteme anstelle von technischen Systemen (Air Condition) wie

beispielsweise bei der → Adelman Wäscherei.

- > Seinen Wunsch, das Auto zum neuen Maßstab für den Entwurf zu machen, konnte er in einigen Entwürfen (→ Adelman Wäscherei → Roy Wetmore Autohaus, → Davidson Wayside Market) realisieren. Der Einfluss, den das Automobil auf die architektonischen Konzepte von Frank Lloyd Wright hatte, ist damit unübersehbar (Quinan → De Long [1998: 94]). Die Integration des Autos in die Architektur geschah auf vielfältige Weise:

- < Der Umgang mit dem Gestaltungsfaktor Auto drückte Wright durch Drive-In-Einrichtungen aus, wie beispielsweise einer Drive-In-Wäscherei, einer Drive-In-Bank, einer Tankstelle, einem Motel bis hin zu einem Entwurf für eine Drive-In-Kirche. Das Auto generierte neue Gebäude und Nutzungsmuster, denen Wright eine Form zu geben versuchte.
- < Gleichzeitig wurde die Geschwindigkeit des Autos bei Wright ein formgebender Faktor: Es entstanden linsen- bzw. stromlinienförmige Gebäude. Hier erkennt man, dass Wright in seiner Architektur nach neuen Formen suchte, die es ermöglichten, eine neue Architektur erfahrbar zu machen, die an die Perspektive und Geschwindigkeit des Autofahrers angepasst war. Wright begann, Werbeschilder so zu platzieren und zu dimensionieren, dass sie für den Autofahrer sichtbar wurden. Bei ihm bildeten Gebäude und Schild eine gestalterische Einheit. Teilweise ging Wright soweit, dass Gebäude oder Gebäudeteile selbst zum Symbol/Werbezeichen wurden (→Autohaus Wetmore, →Davidson Straßenmarkt).
- < Dabei versuchte Wright auch, ein Ambiente für Fußgänger zu schaffen. Er trennte in seinen Entwurfsprojekten die Bewegungsabläufe von Auto-

fahrer und Fußgänger (→Markthalle für Walter V. Davidson). D.h. auch wenn Wright die Trends seiner Zeit nutzte und eine neue, auf die Geschwindigkeit des Autos ausgerichtete Architektur entwickelte, blieb bei ihm der Fußgänger als Maß der Dinge berücksichtigt.

Es gibt aber auch Aspekte, die er im Modell angedacht hatte, zu denen ihm aber entsprechende Bauaufgaben fehlten:

- > Durch seine Projekte konnte er die Idee, Städtebau für einen passiven Lärmschutz zu nutzen, nicht verwirklichen, weil dafür größere Bauprojekte an entsprechender Stelle gefehlt haben. Hier kann auf einige Wohnungsbauprojekte verwiesen werden, wo Wright den Lärmschutzgedanken bzw. die Abschirmung von der Straße umsetzen konnte (→ Haus Frederick C. Robie).
- > Auch fehlten Wright große Aufträge, durch die er hätte zeigen können, wie man stadt-räumliche Bezüge zwischen Gebäuden herstellen kann. Wright hat immer nur vereinzelte gewerbliche Bauten entwerfen können, er wurde aber nie mit der Gestaltung eines ganzen Gewerbegebietes oder einer großen Mall beauftragt.
- > In den Texten und im Modell hatte er das Flugzeug und den Hochgeschwindigkeitszug (*monorail*) als weiteren wichtigen Faktor beschrieben. Aber es gibt keine gebauten oder geplanten Projekte, die sich mit diesen Gestaltungsaufgaben auseinandersetzen.
- > Die Idee des alltags-nomadischen Lebens (Gästehäuser, temporäre Wohn- und Lebensformen („vom Höhlenbewohner wieder zurück zum Nomaden“)) konnte Wright nur in einigen wenigen Bauprojekten vertiefen (→ Octocillo Camp).

### 2.4.3. Projekte für die [Rasterstadt]

Der prototypische Siedlungsraum der „Rasterstadt“ nahm im Modell am meisten Raum ein und beherrschte die Modellmitte. Als Nutzungen wurden im Modell einfache Wohn- und gewerblich genutzte Häuser, Gästehäuser, Lager-Räume, Praxen, Schulen und Bildungseinrichtungen dargestellt.

Nutzungen, die Wright in „ <i>The Living City</i> “ aufführt und die durch die Lage im Modell dem Typus „Rasterstadt“ zugeordnet werden können.	Klassifizierung
---	-----------------

Workers Home + Little Homes + Little Apartments	= Wohngebäude
Little Clinics + Professionals and their private Clinic	= alltägliche Versorgung
Schools + Little School for small children + Little Cinema + Educational Center	= Kultur- und Erziehungsbauwerke

Für diesen Siedlungstyp stehen eine Vielzahl von Projekten und Projektideen von Wright zur Verfügung. Wright selbst hatte im Text und in den Ansichten zwar nicht auf sehr viele gebaute und geplante Projekte hingewiesen, aber gerade im Bereich des Wohnungsbaus hat die Forschung viele Projekte zusammengetragen, die im Rahmen der Broadacre-Debatte ausgewertet werden können. Da für den Siedlungs-

typ der Rasterstadt sehr viele Baubeispiele zur Verfügung stehen, werden für die Auswertung ähnliche Bauprojekte in Gruppen zusammengefasst.

Im Folgenden werden zunächst die Projekte der Kultur- und Schulbauwerke, dann die Gebäude der alltäglichen Versorgung und anschließend die Wohnbauprojekte ausgewertet:

Tab.8 [Projekte. Kultur-Erziehung]

<p>∞∞∞∞</p> <p>Rosenwald Schule für schwarze Kinder, La Jolla, Kalifornien, 1928</p> <p>Wyoming Valley School, Wyoming Valley, Wisconsin, 1956</p> <p>Joncas, Futagawa/Pfeiffer: Bd 5: 1924-36, Wright (Text), Joncas (1998)</p>	<p><b>[Gruppe] Erziehungsbauwerke</b>   Die Rosenwald Schule ist ein Beispiel für eine kleine einfache Schule. So wie hier Baumaterialien verwendet wurden, kann die Schule als Vorläufer für Taliesin West betrachtet werden. Zentrum der Schule war ein von Gebäuden umfasster Garten mit einem Schwimmbecken. Wright verwies auf die Wyoming Valley School, ein kleines, aus zwei Räumen bestehendes Schulhaus mit „unkonventioneller Geometrie“ (Joncas → De Long   1998: 120). Mittelpunkt des Gebäudes war eine Bühne, die auf der einen Seite in einen Flügel mit den Klassenräumen, Lehrerzimmer und Bibliothek und auf der anderen Seite in einem Flügel mit Aula übergeht (→ Spielhaus Avery Coonley).</p> <p>&gt; <i>teils realisiert</i></p>
<p>∞∞</p> <p>Barnsdall Park Municipal Gallery, Olive Hill, Los Angeles, Kalifornien, 1954</p> <p>Solomon R Guggenheim Museum, New York, New York (1943-59)</p> <p>Futagawa/Pfeiffer, Blake</p>	<p><b>[Gruppe] Kulturbauwerk</b>   Entwurf für einen Museumskomplex auf einem innerstädtischen Eckgrundstück. Man kann den Entwurf als introvertierte Mini-Stadtlandschaft auf einem innerstädtischen Grundstück lesen. Der Erschließungsweg, der den Komplex von der Straße aus erschloss, führte an gestalteten Freiräumen (See) und Gebäudeteilen vorbei.</p> <p>&gt; <i>nicht realisiert. Der Entwurf stieß weder bei der Stadt noch bei den Bürgern auf Interesse.</i></p> <p>Bei dem Guggenheimmuseum in New York wurde die Idee später weitergeführt. Hier bildet das gesamte Gebäude einen sich spiralförmig in die Höhe schraubenden Weg (→ Gordon Strong).</p> <p>&gt; <i>realisiert. Es bildet auch heute ein architektonisch sehr bedeutendes Museumsbauwerk</i></p>
<p>∞∞∞∞</p> <p>Kalita-Humphreys Theater, Dallas, 1955</p> <p>Wright (Text), Joncas + Zeitschriftenartikel (siehe Literaturliste)</p>	<p>Bei diesem Gebäude wendete Wright sein Rampenkonzept an, das er für viele Theaterbauten (und Museen) vorschlug. Zwei seitlich des Zuschauerbereiches angebrachte Rampen erschließen die Bühne und sollen dadurch den Schnürboden ersetzen. Das Konzept wies aber funktional Mängel auf. Auch hier versuchte Wright – wie bei vielen seiner Theaterbauten – nach einer Idee von Max Reinhardt – Bühne und Publikum miteinander zu verschmelzen.</p> <p>&gt; <i>realisiert</i></p>

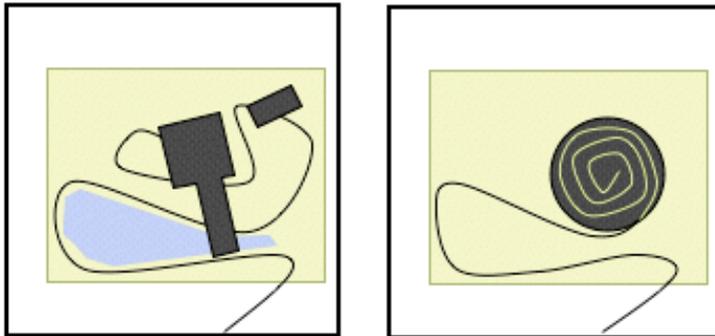


Bild links:

**[Der Weg erschließt eine Raumkomposition]** Ein geschwungener Weg führt zu einem von der Straße abgerücktem Gebäude. Alle Elemente des Grundstückes werden aus der Sicht des fahrenden Autos komponiert. Weg, Freiraumelemente (Wasserfläche) sowie Gebäude und verschmelzen zu einem „Raumfolgeerlebnis“.

Bild rechts:

**[Das Gebäude wird Weg]** Der Weg wird im Gebäude weitergeführt. Das Gebäude ist fast nur noch eine spiralförmig aufsteigende Rampe.

Abb. 39 [Gestaltungsprinzipien. Rasterstadt. Kulturbauten]

Eigene Darstellung

Tab.9 [Projekte Rasterstadt. Alltägliche Versorgung + Dienstleistung]

<p>∞∞∞∞  <b>Gruppe   Mischnutzungen</b>                  Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Wohnen + Arbeiten   Es gibt einige Entwürfe von Häusern für private Bauherren, wo Wohnen und Arbeiten im Gebäude miteinander kombiniert wurde. Dazu gehört das Haus J.L. Smith, Kane County, Illinois, 1954, ein kleines preisgünstigstes → usonisches Automatikhaus, das nur aus einem Zimmer bestand und einen Arbeitsbereich sowie Wohnbereich besaß. Das Haus wurde nicht gebaut, weil es dem Auftraggeber zu klein war. Für das Ärztebrüderpaar Dr. William und Alvin Miller (Haus Dr. Alvin Miller, Charles City, Iowa, 1946) baute Wright ein Doppelhaus, das durch den Klinikkomplex in der Mitte des Gebäudes miteinander verbunden war. Gebaut wurde aber nur ein Wohnhaus. Ein für Wright eher untypischer Entwurf eines Mischgebäudes ist das Studio für die Dramaturgin Mary Waterstreet, Spring Green, Wisconsin, 1941. Es wirkt auf dem Grundriss fast wie ein Wohnmobil. Der Eindruck wird dadurch verstärkt, dass viele Möbel (Sessel, Tische, Schränke) eingebaut sind.                  &gt; meist nicht oder nur in Teilen realisiert</p>
<p>∞∞  <b>Neuroseums, Neurological Treatment Center, Madison</b>                  Quinan, Hamilton</p>	<p>Ein kleines Krankenhaus in Madison mit zusätzlichen Räumen für Beschäftigungstherapie, medizinischer Versorgung, Forschungsbibliothek mit Labors und Gemeinschaftsräumen mit Schwimmbecken und Amphitheater. Der Auftraggeber wollte ein konventionelles vierstöckiges Gebäude. Wright aber entwarf ein bogenförmiges Gebäude, an dessen Außenseite die Patientenzimmer lagen (damit niemand einen anderen Patienten sehen musste, wenn er nicht will).</p>
<p>∞  <b>Bürogebäude Pieper-Montooth, Scottsdale Arizona (1953)</b>                  Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Die beiden Wright Schüler Charles Montooth und Arthur Pieper eröffneten 1953 ein Architekturbüro, das sich auf den Bau von usonischen Automatik-Häusern spezialisieren wollte. Wright entwarf für seine beiden Schüler ein kleines Bürogebäude mit zwei Büroräumen, einer Lobby und einem Zeichenraum.</p>

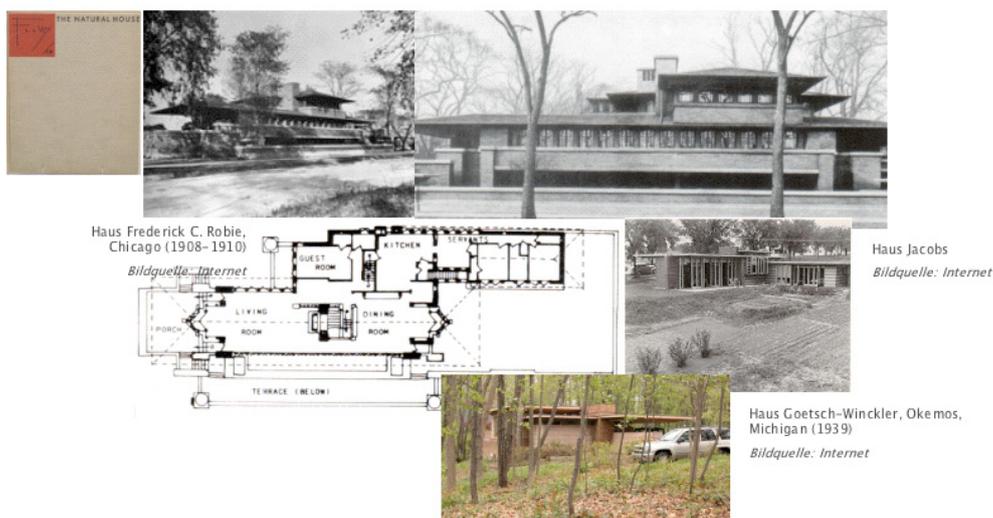


Abb.40 [Eindrücke. Rasterstadt]

Bildquelle: Internet

Tab.10 [Projekte.Rasterstadt. Wohnungsbau]

<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Usonische Häuser</b></p> <p>Desmond, Sergeant, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Privatwohnhäuser   Serie von Wohnhäusern zwischen 1930 und 1950   Ziel war es, ein Haus zu entwickeln, das standardisierte Bauelemente und normierte Maße übernahm und dadurch kostengünstig wurde, das sich aber je nach Lage und Besitzer den Bedürfnissen der Umgebung und seiner Bewohner anpassen konnte<sup>132</sup>. Das usonische Haus war ein Gegenstück zum traditionellen amerikanischen Haus, da es horizontal organisiert war und statt abgeschlossener Räume ein System aus verschachtelten Räumen mit fließendem Übergang in den Freiraum bot (Sergeant   1976: 13). Im Unterschied zu den → Präriehäusern bildete hier nicht immer der Kamin das Zentrum des Gebäudes. Wrights Bauherren waren meist liberale Akademiker der Mittelschicht mit einem begrenzten Finanzbudget. Die usonischen Häuser sollten Beispiele für das Bauen in der Weite und in der Natur sein, daher stellte Wright seinen Bauherren vor Auftragserteilung die Bedingung, dass Baugrundstücke außerhalb der Stadt liegen müssten. Um Bau- und Entwurfskosten zu senken, ermutigte Wright seine Bauherren, beim Bau des Hauses selbst mitzuhelfen.</p> <p>Für die usonischen Häuser gibt viele Beispiele: Das Haus Jacobs gilt als Vorbote der usonischen Reihe. Das Haus Benjamin Adams Phoenix, Arizona, 1951 –1953 ist das erste usonische Automatikhaus (usonian Automatic), das gebaut wurde. Das Haus besteht aus zwei Gebäudeteilen, die durch eine überdachte Terrasse verbunden sind. Über das auf einer Hügelkuppe thronende Sturges Haus schreibt Desmond: „Mit diesem kleinen und praktischen Usonia-Haus verwandelte Wright einen unattraktiven vorstädtischen Standort in ein überzeugendes Sinnbild der Möglichkeiten, die sich dem Menschen in der Natur eröffnen“ (Desmond →De Long   1998: 207). Das Haus Herman T. Mossberg lag auf einem Eckgrundstück in einem Vorort. Es ist Beispiel dafür, wie man usonisch bauen kann, wenn das Grundstück selbst nicht ideal ist. Das Haus für John. E. Christian, gilt als spätes Meisterwerk der usonischen Häuser, das trotz des festen Prinzips durch seine Variantenvielfalt überrascht. Bekanntes Haus dieser Reihe ist das Goetsch-Winkler Haus in Okemos, Michigan (1939), das als ein Schlüsselwerk der Moderne gilt.</p> <p>&gt; circa 30 realisierte + 30 nicht realisierte Beispiele</p>
--	--

<sup>132</sup> Seine Studenten übernahmen in der Analysephase folgende Aufgaben: Sie führen zu den Klienten, wohnten eine Zeit mit ihnen zusammen in den Häusern und erfuhren so mehr über deren Bedürfnisse an den Raum. Diese Informationen wurden an den Architekten weitergeleitet.

<p>∞∞  <b>Haus Frederick C. Robie in Chicago, 1908 1910</b>                  Desmond, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Privatwohnhaus   Haus Robie setzte die unterschiedlichen Ebenen des privaten Familienlebens in Beziehung zur Stadtstraße. Mauern und Vorsprünge werden zu Schwellen, die Privates von der Straße abtrennen.                  &gt; <i>realisiert</i></p>
<p>∞∞  <b>Präriehäuser</b>                  Hitchcock, Mc. Carter, Fraser, Kerr, Wollen, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Privatwohnhaus   Reihe von Häusern für die Mittelschicht, die Wright entwickelte, um seine Architekturideen auch weniger finanzkräftigen Kunden öffnen zu können. Die Präriehäuser waren noch eingepasst in das Schachbrettmuster der Grundstücksgrenzen, versuchten aber innerhalb der Dichte der Stadt für private Weite zu sorgen. Bei diesen Häusern formt die Küche mit Kaminbereich das Zentrum des Hauses. Küche und Kaminbereich wurden zum Transferrium, das die Grenze zwischen Auto und Natur markierte. Wright schaffte fließende Übergänge von der offenen Garage in den häuslichen Lebensbereich. Ganz praktisch kann man von der Garage aus direkt die Speisekammer bedienen und gleichzeitig wird die offene zur Straße orientierte Garage als Carport zum Showroom für das Leidenschaftsobjekt Auto. Hinter der Küche/Kamin beginnt dann der private (autofreie) und zum Garten geöffnete Bereich des Hauses.                  &gt; <i>meist realisiert</i></p>

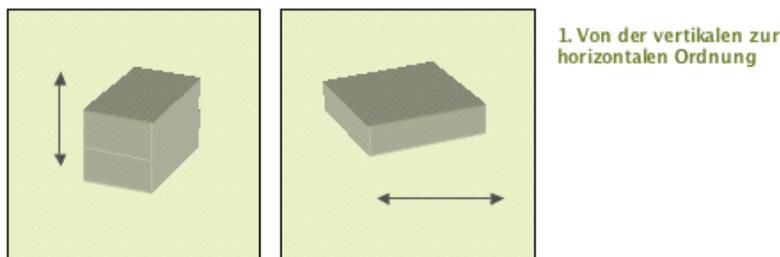


Abb. 41 [Gestaltungsprinzipien. Rasterstadt. Wohnungsbau 1 ]  
 Eigene Darstellung

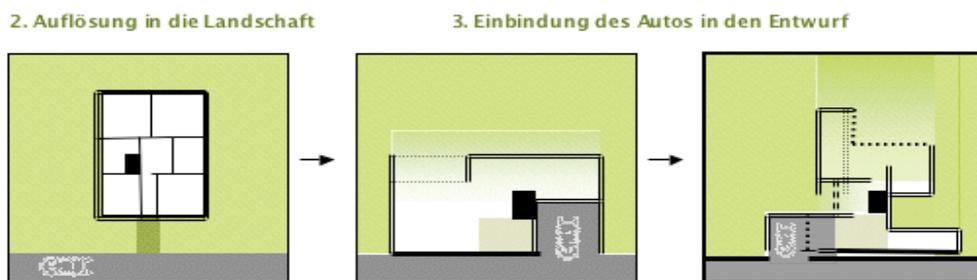
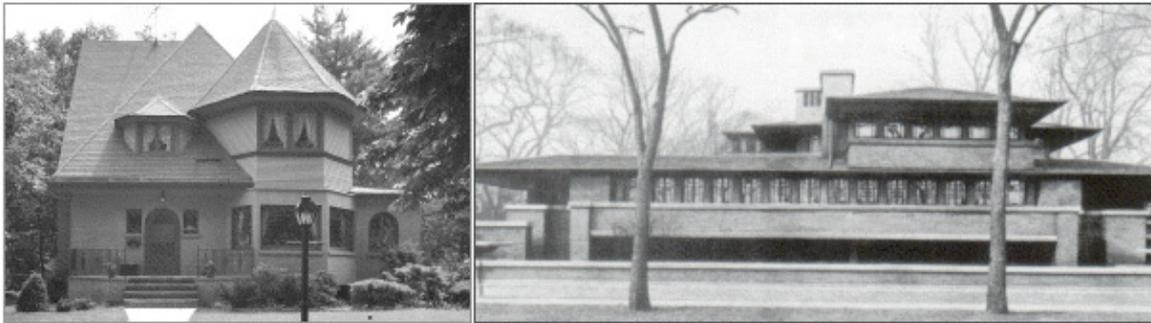


Abb. 42 [Gestaltungsprinzipien. Rasterstadt. Wohnungsbau 2 ]  
 Eigene Darstellung



● Musterentwurf für *Ladies Home Journal*, (1900)

● Haus Frederick C. Robie, Chicago (1908-1910)

Abb.43 [Veränderung im Entwurfsprinzip] Im Laufe seiner praktischen Tätigkeit löste sich Wright immer stärker von einem kompakten Grundriss. Die einzelnen Räume eines Hauses wurden verteilt, der Kamin rückte ins Zentrum des Hauses. Auch das äußere Erscheinungsbild veränderte sich: Der Musterentwurf für das *Ladies Home Magazine* wirkt noch konventionell. Das Wohnhaus für Frederick C. Robie orientierte sich stärker horizontal und schirmte sich zur Straße ab (wird zur Mauer). Erst zur Gartenseite gab es eine Öffnung zu Landschaft.

Bildquelle: Internet

Tab.11 [Projekte. Rasterstadt. Siedlungsbau]

<p>∞∞∞∞</p> <p>Cloverleaf Circle Pines, (Kleeblatt) Viererhaus Siedlung, Pittsfield, Massachusetts (1941)</p> <p>Johnson, Desmond, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Siedlungsbau   Entwurf für eine Wohnsiedlung für 100 Angestellte. Cloverleaf Projekt war ein Bindeglied zwischen den rechteckigen Siedlungsprojekten wie dem Quadruple House, →Suntop oder dem städtebaulichen Wettbewerb für die →National Conference und den späteren kreisrunden Projekten wie →Galesburg oder →Parkwyn Village. Wright entwarf einen Gebäudekomplex für vier identische Wohneinheiten (Kleeblatt), die sich rotierend um ein zentrales Wandkreuz bündelten. Das Wandkreuz als Gerüst des Komplexes sorgte für einen stetigen Auslauf der Nutzung. Vom Carport verliefen die einzelnen Räume fast zentrifugal in die Landschaft. Ganz außen lag der Wohnbereich, der den Übergang in den Naturraum schaffte. Die Eingänge waren so angebracht, dass sie nur von einer Seite aus einsehbar waren. Die Gebäude stellte Wright auf eine runde Plattform und er legte im Entwurf viel Sorgfalt in die Gestaltung der Gärten. Wright nahm hier beim Entwurf die Perspektive des Autofahrers und die des Bewohners ein und bot aus diesen beiden Perspektiven zwei unterschiedliche Eindrücke. Vom Auto aus hätte man die Häuser als Objekte vor einem relativ gleichmäßigen Hintergrund - „unauffälligem Buschwerk“ (Desmond   1998: 242) - gesehen. Von der Wohnung aus betrachtet, wäre nur das eigene Grundstück erlebbar.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
--	---

<p>∞∞∞∞</p> <p>Suntop („Ardmore Experience“), Ardmore, Pennsylvania (1938 )</p> <p>Hitchcock, Sergeant, Desmond, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Siedlungsbau   Suntop sollte zum Pilotprojekt für neue Bauformen und Bautypologien werden. Wright entwickelte einen Mehrfamilienbau, dem man nicht angesehen hätte, dass sich hier mehrere Haushalte ein Grundstück und Haus teilen. Suntop war ein Hybrid aus Reihenhaushaus und Stadtvilla - ein Mehrfach-Einfamilienhaus. Das Gebäude war in vier Quadrate geteilt, die je einem Haushalt zugeordnet wurden. Jede Wohneinheit erstreckte sich über zwei Geschosse und hätte einen Keller (mit offener Garage) und einen Dachgarten (Suntop) besessen. Um Kosten zu sparen, sollte der entwickelte Gebäudetyp mehrfach hergestellt werden. Um den Eindruck der Doppelung oder Reihung zu vermeiden, sollten die Gebäude versetzt und gedreht zueinander auf dem Gelände angeordnet werden. Durch diese Rotation schuf Wright eine Differenzierung zwischen öffentlichem und privatem Raum. Die Anordnung der Gebäude zueinander hatte den Zweck, die innere Logik des Gebäudes etwas zu verschleiern. Diese komplexe Geometrie erzeugte vielfältige Ordnungen, die bewusst verwirren sollten, um größtmögliche Privatheit zu erzeugen: <i>„This successive shifting works in this way, not simply by avoiding the perception of geometric order, but by providing too many competing orders”</i> (Desmond 1996: 87). Der Nachbar blieb trotz der räumlichen Nähe unsichtbar.</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>
<p>∞∞∞∞</p> <p>Pleasantville, Usonia II</p> <p>Desmond, De Long, Sergeant, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Siedlungsbau   Beispiel für eine Siedlung, die als private Kooperative von privaten Bauherren entstanden. Frank Lloyd Wright erstellte den Plan und betreute das Projekt. Die einzelnen Häuser sollten aber individuell entworfen und von den Bauherren realisiert werden. Die Ideen, mit Hilfe einer Eigentümerkooperative ein großzügiges Wohngebiet 30 Meilen von New York entfernt zu entwickeln, entstand bei dem Ingenieur David Henken, der zwei Jahre als Lehrling bei Wright gearbeitet hatte. In Wrights Planungen bekommt jedes Haus einen Acre Land. Wright zog 55 Kreise auf dem Plan. Sechs Kreise zusammen bilden einen größeren Kreis und umschließen eine Freifläche, die als Park genutzt werden soll. Die Kreise berühren sich nur an den Kreistangenten, die dreieckigen Restflächen werden keinem Grundstück zugewiesen, d.h. die Restflächen - das Stückchen Niemandsland zwischen den kreisrunden Grundstücken - wird zur Mini-frontier. Die Straße schlängelt sich entlang der kreisförmigen Grundstücke. Die gesamte Infrastruktur sollte von der Kooperative geplant, angelegt und unterhalten werden. Der Aspekt der Kooperative (Gemeinschaft, Zusammenarbeit) wurde von Wright gestalterisch nicht aufgegriffen, etwa in dem er verstärkt Orte des Gemeinsinns geschaffen hätte (gemeinsame Schwimmbäder, Spielplätze, Gärten).</p> <p>Kreisrunde Grundstücke wendete Wright auch bei den Siedlungsprojekten Galesburg Country Homes „The Acres“, Kalamazoo, Michigan und Parkwyn Circle Pine in Cloverdale an. Zu Parkwyn Circle Pine schrieb Desmond: <i>„Wer durch dieses bewaldete, hügelige Gelände fährt oder spaziert, wird nirgends Kreisformen vermuten. Sie waren lediglich ein Hilfsmittel, jedes Haus möglichst abgeschieden im Wald zu platzieren, so dass jedes eine Einheit für sich wurde”</i> (Desmond → De Long: 1998: 245).</p> <p>&gt; realisiert (→Henken /194: 298-299)</p>
<p>∞∞</p> <p>City Residential Land Development Plan, Wettbewerb für die National Conference (1913)</p> <p>Craneshawe</p>	<p>Siedlungsbau   Teilnahme an einem Wettbewerb. Wright zeigte hier erstmalig, wie er sich die Siedlungen der Zukunft vorstellte. Im Entwurf wurde vor allem der private Raum gestärkt. Laut Cranshawe lassen sich direkte Bezüge zu Ideen von Jefferson herstellen (Craneshawe   1978: 6).</p> <p>&gt; nicht realisiert</p>

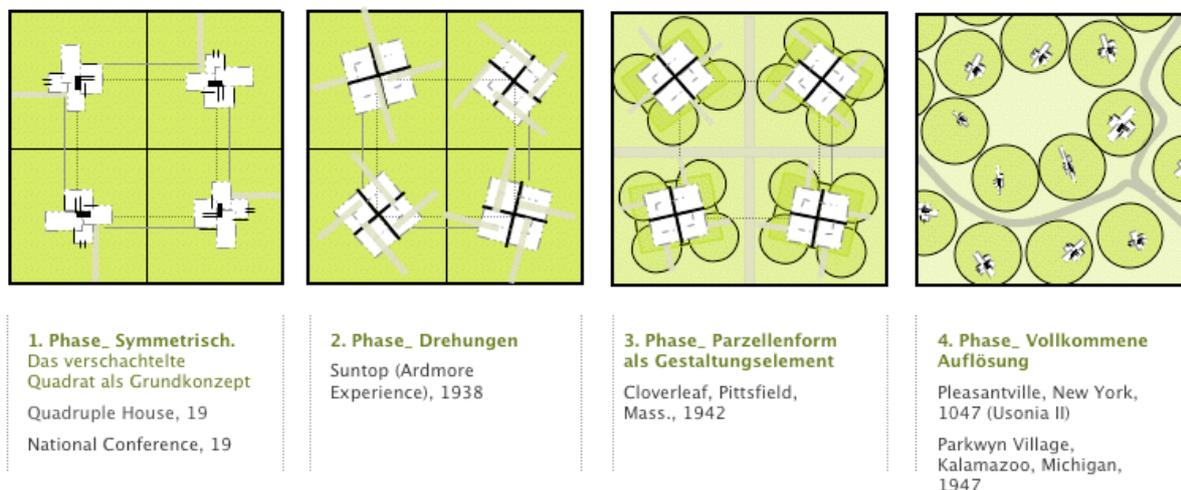


Abb.44 [Gestaltungsprinzipien. Rasterstadt. Siedlungsbau]

Eigene Darstellung

## Auswertung der Projektbeispiele

### Vertiefung von Gestaltungsideen

Durch die Projekte konnte Wright bestimmte, im Modell oder in den Texten bereits ange-deutete Gestaltungsideen vertiefen und um-setzen.

- > **Kostengünstiges und gleichzeitig individuelles und qualitätsvolles Bauen!** In vielen Wohnbauprojekten zeigte Wright, wie innovativ er den Aspekt der Kostensenkung umsetzte (→ usonische Häuser und → Präriehäuser). Aus Kosten-gründen entwickelte Wright eine beson-dere industriell herstellbare Fassaden-kachel aus Beton, die zur ästhetischen Eigenart wurde. Mit →Suntop (Ardmer Experience) und anderen Siedlungs-projekten entwickelte er Typologien, bei denen durch neuartige Grundrisse und neue Bautechniken eine Steigerung der Wohnqualität bei gleichzeitiger Baukosten-reduktion erreicht werden konnte.
- > **Sicherung von Baufreiheiten!** Vor allem in seinen Siedlungsprojekten setzte Wright den städtebaulichen Ordnungs- und Gestaltungsanspruch immer weiter zurück. Statt mit klaren, städtebaulichen Gestaltungsvorgaben (wie Raumkanten)

arbeitete er in Projekte wie Pleasantville mit nur wenigen und subtilen Gestaltungs-mitteln (Grundstücksgrenze), die dem Bauherren viel Gestaltungsspielräume und Baufreiheiten auf den Grundstücken lassen.

- > **Organisches Bauen/ Landschafts-bezug!** Im privaten Wohnungsbau entwickelte er radikal neuartige Haustypen mit verschachtelten Räumen und fließenden Übergängen zur Landschaft, welche die Architekturtheorie und Praxis stark beeinflusst haben. Auch in seinen städtebaulichen Projekten machte er die Rolle der Natur als Bindeglied und *frontier* deutlich.
- > **Kein Bezug zum städtischen Raum!** Wright machte durch seine Baupraxis deutlich, dass der Stadtraum für ihn tatsächlich kein gestalterischer Bezugspunkt war. Bei innerstädtischer Lage schottete er seine Gebäude soweit es geht von der Stadt und ihren Rahmenbe-dingungen ab.

Es gibt aber auch Aspekte, für die ihm entsprechende Bauaufgaben fehlten:

- > **Kultur als Mitte!** Zwar konnte Wright mehrere Schulgebäude und Gebäude für kulturelle Zwecke umsetzen (darunter auch das berühmte Guggenheim Museum in

New York), aber er konnte nicht die stadträumliche Bedeutung der Schul- und Kulturbauwerke vertiefen. Anders als in seinem Modell bildeten seine Kulturbauwerke keinen räumlichen Mittelpunkt.

> Auch das Prinzip der **Mischnutzung** konnte er selten verwirklichen, wenn man vergleicht, welchen Stellenwert das Thema in seinen Texten und im Modell einnahm.

### 2.4.4. Projekte für die [Parkstadt]

Weiterer Bestandteil des Modells war der prototypische Siedlungsraum der Parkstadt. Hier waren neben hochwertigen Wohngebäuden Ferien-, Freizeit-, Sport- und Erholungsanlagen sowie Gedenkorte untergebracht. Auch lagen die Verwaltungsbereiche der Broadacre City in der Parkstadt.

Nutzungen, die Wright in „ <i>The Living City</i> “ aufführt und die durch die Lage im Modell dem Typus „Parkstadt“ zugeordnet werden können	Klassifizierung
Commodious Dwellings + Larger Homes + Mashine Age Luxury House in the Mesa	<b>1. Hochwertiges Wohnen</b>
Automobile Objective + Athletic Clubs + Bath and Physical Culture + Circus + Country Club + Forrest Cabins + Musik Garden + Polo Ground and other Sport Fields + Sanatorium	<b>2. Ferien- und Freizeit-, Sport- und Erholungsanlagen</b>
Columbarium,+ Cementry + Temples + Universal Worship	<b>3. Erinnerungsorte, Gedenkstätten</b>
County Seat + Crafts and County Architect + Taliesin Equivalent	<b>4. Verwaltungsorte</b>

Die Parkstadt präsentierte im gewissen Sinne „*the best of Broadacre City*“. Es waren meist Projekte für prominente, reiche oder experimentieroffene Bauherren oder freie Wettbewerbsbeiträge, bei denen Wright seine architektonischen und städtebaulichen Vorstellungen

weiter ausbauen konnte, ohne auf einschränkende Rahmenbedingungen oder Restriktionen (Bauordnungen, finanzielle Grenzen oder unattraktive Baugrundstücke) Rücksicht nehmen zu müssen.

Tab.12 [Projekte. Parkstadt. Hochwertiges Wohnen]

<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Doheny-Ranch Anlage in Beverly Hills, Kalifornien (1923)</b></p> <p>Wright (Ansicht), De Long, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Hochwertiges Wohnen   Entwurf für eine hochwertige Siedlung, die aus großzügigen Einzelhäusern bestand (dem späteren Beverly Hills). Hier arbeitete Wright mit der Straße, d.h. dem Straßenverlauf als Gestaltungselement.</p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Gruppe   Hochwertiges Wohnen</b></p> <p>Wright (Text), Futagawa Pfeiffer; Wright (Ansicht), Desmond, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Hochwertiges Wohnen   Als Beispiel für hochwertiges Wohnen erwähnte Wright das <i>Haus auf der Mesa</i> in Denver, Colorado (1931). Dieses Projekt war für Wright ein typisches Beispiel für ein 5 Auto-Haus in der Broadacre City. Mesa aus dem Spanischen bedeutet Tisch, bzw. flaches Plateau in den Bergen. Das Haus thront auf einer Bergkuppe. Hier gab es keine Verbindung mit der Landschaft. Stattdessen wird die umliegende Landschaft abstrakt in den Entwurf übersetzt – durch das Spielen mit Ebenen und Höhen, Sprüngen und Rücksprüngen, wie auch beim Projekt für → John Nesbitt.</p> <p>Weitere Beispiele für Hochwertiges Wohnen: Haus Robert Herberger in Maricopa County, Arizona (1955) und Haus Charles Ennis, Los Angeles (1923-24) Das Ennis Haus bildet ein gutes Beispiel für ein Betonblockhaus. Es „<i>korrespondiert subtil mit den Formen der Landschaft in der Ferne</i>“ (Desmond   1998: 202). Durch die schwungvolle Linie der Zufahrt treten die hoch aufragenden Formen des Hauses in Beziehung zur Landschaft. Beim Haus Raul Bailleres, Acapulco. Mexiko (1952) wurden alle Räume und Gebäudeteile über Rampen und Brücken</p>

	<p>miteinander verbunden. Das Haus für Stuard Haldorn, Carmel Kalifornien (1945) ist ein organisches Haus, das sich in Wellen an den Hang schmiegt und den Blick auf das Meer freigibt. Das Pottery House, für Lloyd Burlingham, El Paso, Texas (1942) ist ein introvertierter, geschwungener Einfamilienhausbau für die Wüste.</p> <p>Das wohl bekannteste Wohngebäude von Frank Lloyd Wright ist „Fallingwater“, ein Ferienwohnhaus für Edgar J. Kaufmann, Bear Run, Pennsylvania (1935). Das Haus klammert sich an die senkrechte Felswand und ein Wasserfall scheint das Haus zu durchströmen. „<i>Here indeed is nature glorified as nature, with man held lovingly in its embrace</i>“ (Desmond   1998: 243). Das Haus Seacliff für V.C. Morris in San Francisco (1944-46) ist ein Musterbeispiel für die kreativen Höhenflüge, zu denen sich Wright durch einen spektakulären Standort inspirieren ließ. Im Entwurf thront das Haus auf der äußersten Klippe über dem pazifischen Ozean. Von der Straße aus hätte man das Gebäude nicht gesehen. Nur das begrünte Dach würde als Pier ins Meer laufen. Beim Boulder House, Edgar Kaufmann, Palm Springs, Kalifornien (1951) wand sich ein Schwimmbad als künstlicher Fluss durch ein Kreis- und Halbkreisensemble.</p> <p>Für den Musiker Walter Dayer entwarf Wright in Bloomfield Hills, Michigan (1946) ein Haus als Kombination aus Studio und Wohnhaus, in dem auch Studentenzimmer untergebracht werden sollten.</p> <p>&gt; <i>teils realisiert</i></p>
--	---

Tab. [Projekte. Parkstadt. Ferien- und Freizeit, Sport- und Erholungsanlagen]

<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Ferienhäuser für die Sommerkolonie am Lake Tahoe (1923-24)</b></p> <p>Wright (Text), De Long/Futagawa/Pfeiffer, De Fries Sweeny/Smith, Scott, Kaiser</p>	<p>Ferienanlage   Wrights Entwurf platzierte das Haupthaus der Ferienanlage auf die Fannette-Insel. Am Strand auf dem Festland brachte er einige Holzhütten unter. Innovativ ist die Erschließung über den See und die Hausboote, die für eine besondere Form von Mobilität sorgen. Der Entwurf ist ein Beispiel für Wrights gestalterischen Ansatz, Architektur und Landschaft miteinander zu verweben. Gleichzeitig bleibt die Anlage ein introvertiertes Implantat, das sich nur über die Bootshäuser öffnet und sonst mit der starken Geometrie in sich selbst ruht. Es gibt hier zwar eine Wechselwirkung mit der Landschaft aber keine wirkliche Symbiose aus Gebautem und Landschaft.</p> <p>&gt; <i>nicht realisiert. Grund: Eigentümerwechsel</i></p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Gordon Strong Ausflugsziel am Sugarloaf Mountain in Maryland (1924-25)</b></p> <p>Wright (Ansicht), Reinberger, De Long Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Sport- und Erholungsanlage   Ein Gebäude gedacht als Aussichtsplattform. Auf der Spitze des Berges sollte von hier aus die gesamte Schönheit der Berge erkennbar werden. Vorgesehen waren 200 – bis 500 Parkplätze in dem Gebäude und weitere 1000 Parkplätze auf einem kleinen Plateau nördlich des Gipfels. Im Gebäude sollten Kioske, ein Restaurant mit Panoramablick, Aussichtsplattformen für Picknicks, zwei Tanzsäle und einige Hotelzimmer oder Apartments untergebracht werden. Das Gebäude windet sich spiralförmig um den Berg. → Guggenheim Museum.</p> <p>&gt; <i>nicht realisiert</i></p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Sporthotel Huntington Harford in Hollywood, Kalifornien (1947)</b></p> <p>Wright (Ansicht), Desmond</p>	<p>Sport- und Erholungsanlage   Das Sporthotel war oberhalb eines spektakulären Canyons als Ausflugsort mit Blick auf den Großraum Los Angeles geplant. Es war gedacht als Motel mit weiteren Einrichtungen, die an die Felswände am Eingang des Canyons gebaut werden sollten. Im Canyon mit dem kleinen Bach und der kurvenreichen Straße hätten die Ferienhäuser gelegen. Der Bach wäre aufgestaut worden, damit mehrere kleine künstliche Seen entstehen. Restaurant, Schwimmbad und Tennisplätze wären dramatisch auf der Gipfelspitze untergebracht worden. Hier waren kreisrunde Formen das Grundgestaltungselement. → San Marcos-in-the-Desert</p> <p>&gt; <i>nicht realisiert</i></p>
<p>∞∞</p> <p><b>Wolf Lake, Chicago, Illinois (1895)</b></p> <p>Pfeiffer, Futagawa/Pfeiffer Desmond</p>	<p>Freizeitanlage   Streng symmetrische Anlage bestehend aus mehreren Halbkreisen und einem kreisrunden Platz, der in den See hineinragt. Dieses frühe Beispiel bildete einen noch „geradezu demonstrativ klassischen Entwurf“ (Desmond 1998: 149), der im krassen Gegensatz zum natürlichen Raum des Sees stand.</p> <p>&gt; <i>nicht realisiert</i></p>
<p>∞∞</p> <p><b>Circle Pine Resort, Cloverdale, Michigan</b></p>	<p>Ferienanlage   Ähnlicher Entwurf wie → Como Orchards: Ein Hauptgebäude als Speisesaal mit darum gruppierten Ferienhütten. Zusätzlich gab es ein Amphitheater und eine Anlegestelle. Die großen langen Gebäude hätten eine Kante zum Wald gebildet; im Wald</p>

<p>(1942) Craneshawe, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>versteckt hätten die Hütten gelegen. &gt; <i>nicht realisiert</i></p>
<p>∞∞ <b>Como Orchard Sommerkolonie (1908-10)</b> Cranshawe</p>	<p>Ferienanlage   Como Orchard war ein Plan für eine Sommerkolonie in Darby, Montana, die zur Universität Montana gehören sollte. Wright nutzte hier noch eine klassische Formsprache. Mittelpunkt der Anlage war ein Clubhaus, um das sich in die Natur eingebettet Holzferienhäuser gruppieren. Roger Cranshawe schrieb, dass Wright sich stark vom Plan von Thomas Jefferson für die Universität von Virginia hat inspirieren lassen. Como Orchard wurde als prototypische Akademiker-Siedlung angelegt (Cranshawe   1978: 6). Wie auch schon Jefferson in seinem Entwurf wendet sich die Anlage von der Umgebung ab und bildet einen introvertierte –theoretischen – Raum. &gt; <i>Der Entwurf wurde aus finanziellen Gründen nur in Teilen umgesetzt.</i></p>
<p>∞∞ <b>San Marcos-in-the-Desert- Resort Hotel für Dr. Alexander Chandler, Arizona (1928)</b> De Long, Desmond, Johnson, Leslie Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Ferien- und Sportanlage   Ähnlicher Entwurf wie das → Sporthotel Huntington Harford. Entwurf für einen Hotelkomplex in der Wüste. Der Entwurf ließ die formalen Zwänge der Stadt hinter sich und nutzte die Konturen des Landes: Die zerklüftete Form interpretierte die Felsformationen der Wüste und ahmte die Struktur der Saguaro-Kakteen nach. Alle Räume hatten Sonnenlicht und wurden im Grundriss den Konturen des Berges angepasst: „<i>The entire building, in pattern, was an abstraction of mountain region and cactus life, set up in permanent masonry shell</i>“ (Futagawa/Pfeiffer   1924-36: 56). &gt; <i>nicht realisiert</i></p>
<p>∞∞ <b>Ras-el-Bar, Strandferienzelte, Damiette, Ägypten (1927)</b> Johnson, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Ferienanlage   Entwurf für eine Feriensiedlung am Strand in Ägypten, die ein sehr ähnliches Prinzip wie das → <i>Ocotilla Camp</i> verwendete. Die Strandhütten bestanden aus einem massiven Holzunterbau, über den sich ein Zelt spannte. Die Konstruktion war schnell und einfach aufzubauen und konnte leicht wieder entfernt werden.</p>
<p>∞ <b>Crater Resort, Arizona (1947-48)</b> Desmond, Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Erholungsanlage   Eine Anlage entworfen als Aussichtspunkt am Rande eines gewaltigen Meteoritenkraters im nördlichen Arizona. Hier zeigte Wright, wie viel ihm daran lag, die Grenzen des Ichs durch die Entdeckung der Natur zu erweitern. Hier gab es keine Nutzungen, kein Restaurant, kein Theater, kein Sport, sondern nur noch die Natur (und das Auto, um dorthin zu kommen). &gt; <i>nicht realisiert</i></p>
<p>∞ <b>Schwimmende Gärten Resort für U.S. Plywood Co, Leesburg, Florida (1952)</b> Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Erholungsanlage   Nachfolge der ◊ San Marcos Wassergärten. Kleine, an einem See linear gruppierte Hütten mit einem zentralen Gesellschaftshaus (Restaurant und Clubräume) und einem Freiluftwassertheater. Wasser wird hier zum wichtigen Entwurfsselement. Es bringt Kühle in die Anlage (natürliche Klimatisierung) und gleichzeitig verbindet es alle Bestandteile des Entwurfs untereinander (Wasser als Thema auch bei → Boulder House, →Lake Tahoe, →San Marcos Wassergärten).</p>

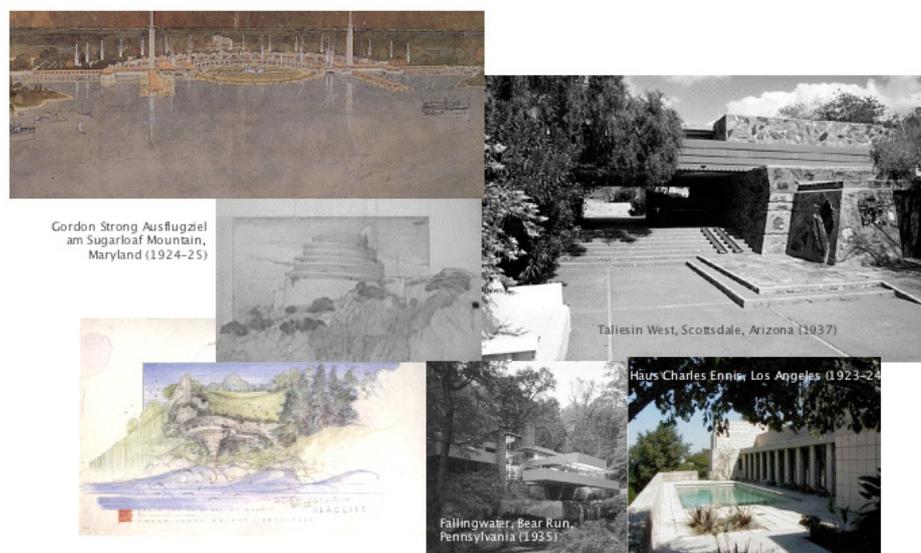


Abb.45 [Gestaltungsprinzipien. Parkstadt. Hochwertiges Wohnen]

Quelle: Futagawa/ Pfeiffer + Internet

Tab.14 [Projekte. Parkstadt. Erinnerungsorte, Gedenkstätten, Sakralbauten]

∞∞∞ Beth Solom Synagoge, Elkins Park, Pennsylvania (1954) Futagawa/Pfeiffer	Sakralbau ● Für den Entwurf der Synagoge verwendete Wright eine ähnliche Entwurfsidee wie vorab schon bei der Stahlkathedrale für William Norman Guthrie (1926). Der Entwurf war geprägt von einer großen Glas-Stahl Pyramide. Zentrales Entwurfs-element war das Licht. Die Atmosphäre im Innenraum ändert sich mit dem Tageslicht: Morgens erstrahlt der Raum blau, abends leuchtet er golden. In der Nacht tritt das Licht des Innenraums durch kleine Strahler in der Fassade nach außen. > realisiert
∞ Unitarian Church, Shorewood Hills, Wisconsin (1947) Futagawa/Pfeiffer	Um einen Entwurf für eine Kirche in der Stadt gebeten, schrieb Wright: „I didn't like to build a church in the city. I sought to take it into the country and make it more like a country club in its aspects and be more interesting and inviting with the congregation“ (Wright → Pfeiffer/Futagawa   1988: 324).
∞ Gedenkstätte für die Erde Futagawa/Pfeiffer	Gedenkstätte für Indianerkultur ● Wright entwarf hier kein klassisches Mahnmal als gebautes Objekt. Vielmehr bot er einen Landschaftsplanerischen Entwurf. Der Boden wurde als Gedenkraum inszeniert. > nicht realisiert
∞ Beerdigungskapelle für Nicolas Daphne, San Francisco, Kalifornien (1945) Futagawa/Pfeiffer	Gedenkstätte ● Entwurf für eine Beerdigungskapelle. Die Kapelle bestand aus 5 einzelnen Trauerräumen für je 100 Trauergäste. In einem Gebäude an der Ecke des Grundstücks waren ein Blumenladen und Büroräume untergebracht. Jedem der kreisrunden Räume war ein Garten zugeordnet. Die fünf Gärten formten einen großen Garten. Nicht der Tod, sondern das Leben in Form der blühenden Pflanzen sollten im Vordergrund stehen (Futagawa/Pfeiffer  1988: 91). > nicht realisiert

Tab.15 [Projekte. Parkstadt. Verwaltungsorte]

∞∞∞∞ Taliesin West, (1937) Scottsdale, Arizona Wright, Futagawa/Pfeiffer,	Ausbildungszentrum ● Ansammlung von Gebäuden und Flügeln, die begrünte Höfe bilden. > realisiert
---	---

Johnson	
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>Marin County Civic Center, Kalifornien (1957-1962)</b></p> <p>Wright (Ansicht), Melendy, Quinan, Cleary</p>	<p>Verwaltungsgebäude • 20 Gebäude bilden einen 400 m langen Komplex, der als Brückenbauwerk zwei Anhöhen miteinander verbindet. Die Straße inszeniert die Fahrt. Das Gebäude, so Quinan, soll sich von Auto aus rasch lesen lassen: „Wright wusste, dass die Fassadenkomposition traditioneller Architekturen für eine festen Blick bestimmt waren, der sich aus der Perspektive eines sich allmählich dem Gebäude nähernden Fußgängers oder Reiters entwickelte. Mit dem Auto war es nun möglich, auf einer Schnellstraße binnen weniger Sekunden um das Gebäude oder einen großen Teil davon herumzufahren – und so trat an die Stelle der Idee von Vorder-, Seiten und Rückansicht das Konzept einer gleichmäßigen Oberfläche, die sich auf einen Blick erfassen ließ. So erklärt sich auch eine gewisse Drastik in der Wahl der Farbe und Dekor, für die es weder Verständnis noch Anerkennung in seiner Zeit gab“ (Quinan 1998: 167).</p>
<p>∞∞∞∞</p> <p><b>The Oasis, Staat Arizona (1957)</b></p> <p>Quinan, Wright (Text), Levine, Joncas</p>	<p>Regierungssitz • Ohne beauftragt worden zu sein, schlug Wright vor, den Bau des Kapitols in Phoenix nicht im Zentrum der Stadt, sondern in der Wüste zu errichten. Er entwarf ein Gebäude mit einer riesigen feierlichen Kuppel, der die Arizona Hall, den Senat, das Repräsentantenhaus und die Mensa beherbergen sollte. Ein Brunnen sorgte für eine natürliche Kühlung der Kuppel. Eine ähnliche Entwurfsidee nutzte Wright später für Crescent Opera (Halbmond-Oper), Bagdad 1957.</p>
<p>∞∞∞</p> <p><b>Florida Southern College, (1938) Hollingsworth-See</b></p> <p>Joncas, Desmond, Turner</p>	<p>Forschung und Bildungszentrum • Zum ersten Mal konnte Wright seine Vorstellung von einer demokratisch organisierten Lerngemeinschaft verwirklichen. Wright entwarf eine betont asymmetrische Anlage. Die einzelnen Gebäude gruppieren sich um einen Wandelgang (Pfade des Wissens).</p> <p>&gt; teils realisiert</p>

## Auswertung Parkstadtprojekte

### Vertiefung von Gestaltungsideen

In der Parkstadt wurden Gebäude zu Landschaftselementen, die Besonderheiten betonen oder hervorheben. Sie dienten als Brücken zwischen gebauter Umwelt und der Natur. Die Nutzungen waren meist exklusiv und suchten die Stille und Abgeschiedenheit der Natur für kontemplative Tätigkeiten.

Durch die Parkstadtprojekte konnte Wright bestimmte, im Modell oder in den Texten ange-deutete Gestaltungsideen vertiefen und um-setzen:

- > **Mischnutzung!** Auch bei höherwertigen Wohnbauprojekten soll so weit wie möglich Mischnutzung realisiert werden, d.h. Studios, Büros, Kanzleien oder Praxen sollen auf dem privaten Grundstück integriert und für Mitarbeiter entsprechende Gästehäuser auf dem Grundstück untergebracht werden.
- > **Auflösung zwischen Innen und Außen:** Ein Haus ist ein „dynamischer Lebensraum“ ( → Wegener | 1999:3), der

nicht mehr zwischen Innen und Außen, Landschaft und Bebautem unterscheidet. Ein Haus unterteilt sich in Zonen, nicht in abgeschlossene Räume. Grundrisse werden offen.

- > **Landschaft als Mittelpunkt der Stadt:** Die Landschaft/Natur ist der Mittelpunkt der Stadt! Die wichtigsten öffentlichen Gebäude liegen in der freien Landschaft/Natur, denn die Natur ist ein zentraler Teil des Gesellschaftsraums. Wer Stadt (Broadacres) bauen will, muss dafür sorgen, dass Landschaft und Freiraum innerhalb des Bebauten erhalten bleiben. Je höherwertiger die Nutzung sein soll, desto mehr Landschaft/Natur braucht sie.
- > **Landschaft durch Architektur und Städtebau vervollkommenen!** Naturräume können durch Gebäude und Straßen inszeniert werden. Durch Gebäude oder Straßen wird die Natur modelliert und dadurch ihre positive Wirkung auf den Menschen noch gesteigert. Der Freiraum (die Natur) ist schützenswert, aber nicht unantastbar, sondern bildet eine entwerferische Masse, die der Architekt/Stadtplaner in ihrem Sein als Natur durch vorsichtige bauliche Ergänzungen und Überformungen noch verbessern kann.

> **Landschaft und Weite dort nachbauen, wo sie fehlt!** Wo keine Natur vorhanden ist (städtische Grundstücke), kann durch einen städtebaulichen Entwurf für eine

introvertierte Natur gesorgt werden. Gebäude, Straße und Freiraum bilden dann eine nach innen gerichtete Mini-Landschaft.

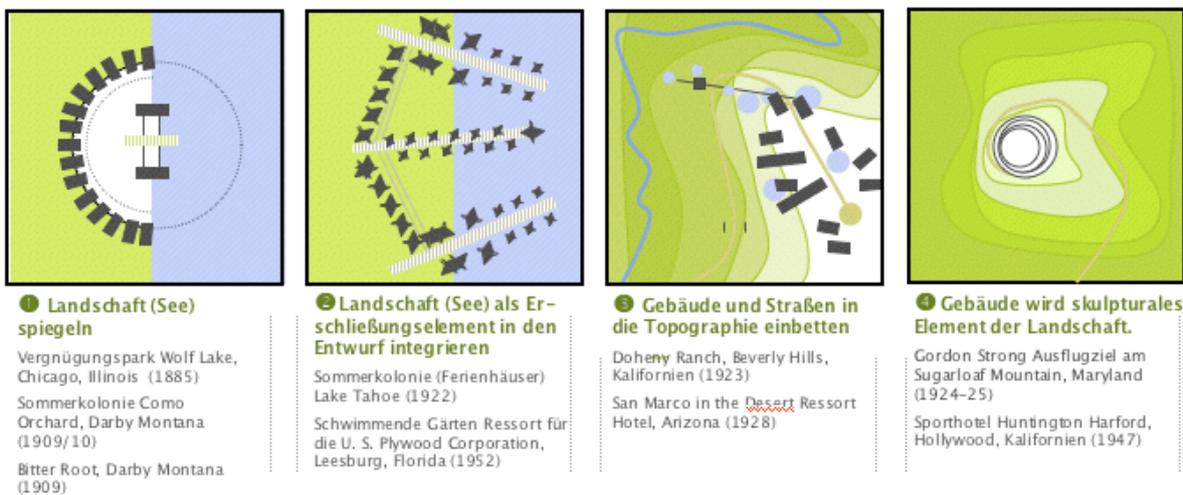


Abb.46 [Gestaltungsprinzipien. Parkstadt]

Eigene Darstellung

### 2.4.5. Projekte für die [Landstadt]

Die Landstadt war am Rande des Modells dargestellt. Es war der Bereich, wo landwirtschaftliche Betriebe und Betriebe der Ver- und Entsorgung bzw. Betriebe für die Verwertung landwirtschaftlicher Produkte (Molkerei) untergebracht waren.

Nutzungen, die Wright in „ <i>The Living City</i> “ aufführt und die durch die Lage im Modell dem Typus „Landstadt“ zugeordnet werden können.	Klassifizierung
Little Farms- fireproof all purpose units Vineyards and Orchards Creamery	= Landwirtschaftliche Betriebe
Water Supply	= Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

Für diesen prototypischen Siedlungsraum im Modell gibt es in der Baupraxis von Wright sehr wenige Beispiele. Wright selbst erwähnt das Projekt Usonia I. Putnam erwähnte zwei nicht von Wright entwickelte Projekte (Kohler Village + Planned Farm Communities, West Virginia).

Tab.16 [Projekte. Landstadt]

∞∞∞∞ Usonia I, East Lansing Alma Goetsch und Kathrinne Winckler, Okemos, Michigan (1939) Wright (im Model) Brandes, Desmond, Sergeant	Ländliche Kommune   Hauskooperative mit 7 Einzelhäusern und einer gemeinschaftlich bewirteten Farm als Mitte der Anlage für eine Gruppe von Akademikern aus Michigan. Hier war das Ideal 1 Haus/Acre verwirklicht „ <i>The design may be regarded as the first practical demonstration of the principles of Broadacre City</i> “ (Sergeant 1976: 78). Wright wendete im Entwurf das Prinzip der Verdrehung an (→ Ardmore Experiment). Alle Gebäude wurden den Wünschen der einzelnen Bauherren entsprechend individuell gestaltet und dann durch Drehung auf dem Plan in Beziehung zueinander gesetzt.
∞ Kohler Village Plan, Sheboygan, Wisconsin Putnam	Ländliche Kommune   Der Entwurf stammt nicht von Wright. Putnam verwies aber auf dieses Beispiel. Kohler Village ist eine Kommune, die 1912 von Walter J. Kohler gebaut wurde. Hier sollten agrarische und industrielle Lebensweisen kombiniert werden. Die Kommune verwaltete sich selbst und verfügte über eine vielfältige soziale Infrastrukturausstattung (Vorkindergarten, drei Kirchen und verschiedene kulturelle Einrichtungen). Der Entwurf der Anlage nutzte Gestaltungselemente vom Landschaftsarchitekten Frederick Olmsted.
∞ Heimstätten-Kooperative für Arbeiter der Detroiter Autowerke Detroit, Michigan (1942) Futagawa/Pfeiffer, Sergeant	Ländliche Kommune   Wohnsiedlung am Rand der Stadt für Arbeiter der Autofabrik und Gelehrte. Die Siedlung war gedacht für Menschen, die der Stadt den Rücken kehren wollten. Die Wohngebäude waren in Erdwälle eingebaut. Alle Häuser der Siedlung wurden durch eine Ringstraße an die Hauptstraße angebunden. Für die Erschließung der Häuser gingen von der Ringstraße kleinere Stichstraßen ( <i>lane</i> ) ab. Ein Park trennte die Siedlung von der vorhandenen Straße. Selbst das Gemeindezentrum und die Tankstelle waren nicht an die Hauptverkehrsstraße (East 15 Mile Road) angebunden.
∞ Vorgefertigter Stall für Walter V. Davidson (1932) Futagawa/Pfeiffer	Landwirtschaftlicher Betrieb   Wright entwarf eine modellhafte Farm, die sich Technologien und Bautechniken zunutzen machte, um eine saubere, rationelle Atmosphäre zu schaffen.

## Auswertung Landstadtprojekte

### Vertiefung von Gestaltungsideen

Aus den Texten wurde deutlich, dass Wright nach Gegenmodellen zur rein industriell orientierten Gesellschaft suchte. Er wollte der industriellen Gesellschaft eine neue Form der agrarischen Gesellschaft, nicht als

Rückbesinnung, sondern als moderne Adaption entgegenstellen (Ciucci | 1973: 332). Diese Idee konnte er aber in keinen Bauprojekt wirklich umsetzen oder gar vertiefen. Aus den Projektbeispielen lassen sich daher keine Gestaltungshinweise ableiten.

## 2.4.6. Projekte für die [Schnitt- und Knotenstellen]

Im Modell bildeten einzelne Gebäude Schnittstellen zwischen den verschiedenen prototypischen Siedlungsräumen.

Nutzungen, die Wright in „ <i>The Living City</i> “ aufführt und die durch die Lage im Modell dem Typus „Schnittstelle“ zugeordnet werden können	Klassifizierung
Gas Station	<b>Schnittstelle Gewerbe – Wohnen</b>
Apartment Houses	<b>Übergang Stadt – Broadacre City</b>
Arboretum + Zoo + Aquarium	<b>Schnittstelle zwischen Landschaft und Stadt</b>

Aus der Liste der relevanten Projekte können folgende Projekte als bedeutend für den Typus „Schnittstelle“ abgeleitet werden:

Tab.17 [Projekte, Schnitt- und Knotenstellen]

∞∞∞∞ <b>Büroturm für die H.C. Price Company, Bartlesville, Oklahoma (1952-1956)</b> Wright (Text), Quinan	Übergang Stadt – Broadacre City   Gemischt genutztes Hochhaus mit Büroräumen und Wohnungen. In den obersten Geschossen waren ein Restaurant und ein Fernsehstudio untergebracht. Es gab <i>single apartments</i> und <i>studios</i> , sich sich als Maisonett-Wohnung über zwei Ebenen erstreckten. Der Plan weist fast 50 Stockwerke aus. Dieser Entwurf stellt eine Vertiefung der Hochhaus-Idee von 1929 für → St Mark's Tower dar. Die gesamte Versorgung wurde in den tragenden Mittelteil gelegt, so dass die Außenseiten frei von Nebenräumen waren. Weitere Beispiele für Hochhäuser: Crystal Height, St. Mark's Wohnhochhäuser und der Golden Beacon Tower in Chicago (1956).
∞∞∞∞ <b>Tankstelle der Lindholm Oil Company in Cloquet, Minnesota (1956/57)</b> Wright (Text), Quinan, Bruce Brooks Pfeiffer,	Schnittstelle Auto – Stadt   Tankstellen hatten für Wright eine besondere Bedeutung. An verschiedenen Textstellen weist er darauf hin, dass die Tankstelle in der dezentralen Stadtlandschaft aufgrund ihrer Lage zentralörtliche und kulturelle Funktionen als Treffpunkt und Schnittstelle übernehmen werden (Wright   1950: 155-157) <sup>133</sup> . Die Lindholm Oil Tankstelle geht auf einen Entwurf von 1927 für eine Tankstelle für die Harris Oil Company zurück. Sie war ein zweigeschossiges Gebäude aus Glas und Stahl, das im

<sup>133</sup> „Ein wichtiger Zug der kommenden Auflösung der ersonischen Großstadt zeigt sich in jeder einzelnen Tankstelle an den Überlandstraßen. Die Tankstelle mit Service-Station ist der künftige Großstadt-Service im Embryonalzustand. Jede Tankstelle, die zufällig von Natur aus günstig liegt, wird ebenso von Natur aus zu einem Verteilungsmittelpunkt anwachsen – Versammlungsort, Restaurant, Rastplatz oder was sonst noch nötig ist. Tausend Zentren als Äquivalent für die City in Klein- oder Großstädten, die wir jetzt besitzen, werden das Ergebnis dieser vorausgeschobenen Kraft der Dezentralisation sein. Vielen dieser Tankstellen, die dazu bestimmt sind, Zentren für ganze Wohngegenden zu werden, wird man vielleicht Gelegenheiten für besondere Unterhaltung anfügen, die dem Menschen im eigenen Haus bisher noch nicht zur Verfügung stehen. Doch bald wird es nur wenig geben, was ihn nicht zu Haus erreichen könnte – Rundfunk, Fernsehen, Publikation. In kultureller Hinsicht verbessert sich die Maschine rasch und stetig.“

<p>Wright Martin Papers, Futagawa/Pfeiffer VIII Bruce Brooks Pfeiffer Band 8, 1951-59., Longstreth</p>	<p>oberen Stockwerk eine Toilette und einen Warteraum für Kunden beinhaltete. Die Zapfsäulen waren in dem weit hervor kragenden Dach untergebracht. Obwohl Wright die Rampe und die runde, stromlinienförmige Formen durch Neutra und Mendelsohn zu dieser Zeit bereits kannte und auch schon in Entwürfen angewandt hat, bleibt er bei der Harris Tankstelle und auch bei der Lindholm Tankstelle in einem eher klassischen Vokabular. In keiner Weise nutzt er hier eine eklektizistische Formsprache, wie sie in der Zeit für viele Tankstellenentwürfe von freien Tankstellenbetreibern üblich waren, sondern sein Gebäude wirkte mehr wie ein dezentes Pförtnerhäuschen. Auch die Funktion als Treffpunkt und Subzentrum ist dem Gebäude in seiner Architektursprache nicht anzuerkennen. &gt; Die Tankstelle wurde 1957 realisiert.</p>
<p>∞∞∞∞ <b>Pittsburgh Point Park Civic Center in Pittsburgh (1947-48)</b> Wright (Ansicht), Cleary</p>	<p>Schnittstelle Landschaft – Stadt   Entwurf für ein Bürgerzentrum auf einer Landzunge, die durch die Flüsse Allegheny und Monongahela in der Innenstadt von Pittsburgh geformt wurde. Mittelpunkt der Anlage war ein Konferenzzentrum, eine Sporthalle und ein Planetarium, das von einer spiralförmig nach oben steigenden Fahrbahnrampe (→ Gordon Strong, Guggenheim) ummantelt wurde. Wright nahm im Entwurf keinen Bezug zur Stadt auf, sondern setzte der Stadt das geometrische Kreisrund entgegen. In dem spiral-förmigen Gebäude waren auch die Parkplätze untergebracht. Das oberste Parkdeck diente als Aussichtsplattform.</p>
<p>∞ <b>Automobile and Airplane Filling and Service Station (1932)</b> Futagawa/Pfeiffer</p>	<p>Schnittstelle Auto – Stadt   Bei diesem Entwurf für eine Tankstelle handelt es sich weniger um eine Tankstelle als vielmehr um eine kleine dezentrale Wechselstation - eine Umsteigestation vom Auto auf das Flugzeug. Die Tankstelle liegt an der Autobahn. Sie ist ein kleines, einfaches Gebäude, fast gar kein Gebäude, denn sie besteht aus Trägerelementen für die Zapfanlagen und für Werbeschilder. Die Tankstelle wirkt weniger wie ein Gebäude als vielmehr wie eine Rauminstallation (Garderobe für Zapfsäulen und Werbung). &gt; nicht realisiert</p>

## Auswertung Schnittstellen

### Vertiefung von Gestaltungsideen

Durch die Projekte kann Wright bestimmte, im Modell oder in den Texten bereits angedeutete Gestaltungsideen (-regeln) vertiefen und umsetzen.

- > **Schlanke Markante!** Einzelne Gebäude bilden in der Stadtlandschaft hohe und schlanke (vertikale) Markanten
- > **Lange Markante!** Einzelne Gebäude bilden in der Stadtlandschaft horizontale Markanten. Die Gebäude bilden Brücken, indem etwa zwei Bergrücken miteinander verbunden werden.
- > **Dezentrale Knoten!** Knotenpunkte (z.B. Tankstellen) können auch klein und unscheinbar sein, d.h. dezent gestaltet

werden. Broadacres betont nur begrenzt die wirtschaftliche oder funktionale Bedeutungen eines Gebäudes, sondern mehr den kulturellen Nutzen.

Aber auch hier bei den Schnittstellen gibt es Aspekte, die er im Modell skizziert hat, zu denen ihm aber praktische Bauaufgaben zur Vertiefung fehlten:

- > **Lage im Stadtraum bestimmen!** In der Baupraxis kann Wright nie die Position der Gebäude bestimmen und dadurch dafür sorgen, dass Gebäude die Stellung im Raumgefüge bekommen, die er ihnen im Modell angewiesen hatte.

Tab.18 [Wandel in der Art der Gestaltung]

Frühe Phase (1887-1924)	Späte Phase (1924- 1959)
<i>Einzelelemente</i>	
Betonung von bestimmten Orten, indem Mittelpunkte und Achsen geschaffen werden	Betonung von bestimmten Orten, indem Mittelpunkte geschaffen werden
Vertikale Ordnung von Räumen	Horizontale Ordnung; später in Kombination mit der Höhenentwicklung der Gebäude
Bauliche Raumkanten	Grüne Raumkanten
Viele Ordnungsregeln in Bezug auf die Architektur. Das Gebäude muss sich in den gesamträumlichen Kontext einfügen.	Wenige Ordnungssysteme. Das Gebäude genießt viele Baufreiheiten, die städtebauliche Ordnung wird durch subtile Gestaltungselemente geschaffen, ohne den Gestaltungsfreiraum des einzelnen Gebäudes einzuschränken
Sichtachsen	Straßenverlauf; Ausblicke; Dramaturgien aus der Perspektive des Autofahrers oder des Fußgängers
Symmetrien + Spiegelungen	Mehrschichtige Verschachtelungen
Art und Maß der baulichen Nutzung und Bauweise bestimmt die städtebauliche Gestaltung	Immer mehr städtebauliche Gestaltungsfreiheit; statt Art und Maß und Bauweise bestimmt die Parzellenform die städtebauliche Gestaltung
<i>Ergebnis</i>	
<b>Städtebauliche Elemente</b>	<b>Landschaftsplanerische Elemente</b>
<b>Blick von oben (die Ordnung wird aus der Draufsicht erkennbar)</b>	<b>Teilnehmender Blick aus der Perspektive im Raum. Wright durchfährt/durchwandert seinen Entwurf und inszeniert den Raum in Raumabfolgen</b>

### 2.4.7. Zusammenfassung: Kernaussagen der Projekte

Die Projekte boten eine notwendige Ergänzung zu den Schriften und dem Modell. Die Projekte waren für Wright ein wichtiges Hilfsmittel zur Konkretisierung. Gleichzeitig zwangen sie ihn, sich mit den Baubedingungen seiner Zeit auseinanderzusetzen.

Mehrere Aspekte konnten anhand seiner Bauvorhaben veranschaulicht werden:

- > Die Bauvorhaben machten deutlich, wie sich Wright eine Verschmelzung von Stadt und Land und das Bauen in und mit der Natur vorstellte. In Pleasantville schuf er mit einer einfachen bodenordnerischen Maßnahme *mini frontiers*. Bei den Bauvorhaben der „Parkstadt“ ging die Verschmelzung so weit, dass Wright hier Gebäude als Instrument der Landschaftsmodellierung nutzte. Das Gebäude sollte nicht nur mit der Landschaft zu einer Einheit verschmelzen, sondern Gebäude sollten dazu beitragen, die Struktur der Umgebung zu vervollständigen.
- > Beim Entwerfen richtete sich Wright nach den Bedürfnissen des Einzelnen. Selbst bei Projekten für Wohnbau-Kooperativen entwarf er aus der Perspektive des Einzelnen – nicht aus der Perspektive der Gemeinschaft.
- > Auch die Darstellung einer auf die Geschwindigkeit des Autos ausgerichteten Architektur und eines entsprechenden Städtebaus wurde durch die Bauvorhaben klarer. Zunächst entdeckte Wright die Sicht des Autofahrers als Faktor bei der Gestaltung der Gebäude. In einem zweiten Schritt nutzte er dann auch die Straße zur Führung von Blicken.
- > Er konnte viele Projekte im Bereich der Rasterstadt verwirklichen. Damit konnte er beweisen, dass Broadacre City auch für mittlere bis untere Einkommensschichten erschwinglich war. Auch zeigte er, wie industrielle Techniken (vorgefertigte Bauteile, modulartiges Bauen, Bauen mit dem Billigmaterial Beton) zu individuellen Lösungen führten.
- > Auch musste sich Wright in seinen Bauprojekten mit dem „Standort Stadt“ auseinandersetzen. Hier wurde deutlich, dass er beim Entwerfen den Stadtraum als Bezugspunkt so weit wie möglich mied. Für Bauprojekte in der Stadt versuchte er introvertierte Oasen zu schaffen, die sich vom Stadtraum abwandten.

Die Tabelle Nr. 18 zeigt, wie Wright im Laufe der Zeit ein neuartiges Gestaltungsprinzip entwickelte. Zunächst arbeitete er noch „klassisch“, d.h. er arbeitete mit einer symmetrischen Formsprache. Er nutzte die Lage und Größe der Gebäude zur städtebaulichen Ordnung des Raumes. Dann aber löste sich Wright von diesem städtebaulichen Prinzip und entwickelte sein organisches Gestaltungsprinzip, bei dem es darum ging, aus dem landschaftlichen (nicht städtischen!) Kontext heraus eine Ordnung und Raumgestalt zu schaffen. Dafür waren Elemente der Bodenordnung (Parzellengröße und -form) und Elemente der Landschafts- und Straßenraumgestaltung von Bedeutung. Diese Ordnung lässt sich schwer aus einer zweidimensionalen Ebene (Plan- und Draufsicht) erkennen, sondern erschliesst sich aus der Perspektive im Raum (Raumabfolge).



## 2.5. Zusammenfassung: Kernaussagen der Broadacre City

### Vielschichtiger Zugang zum Ideenwerk Broadacre City

Wright nutzte Schriften, ein Modell und viele Bauprojekte, um die Idee der Broadacre City zu entwickeln und zu kommunizieren, an der er fast 50 Jahre lang gearbeitet hatte. Man merkt, dass sich Schriften, Projekte und Modell untereinander beeinflussen und zu Änderungen und stetiger Modifikation der Ideen führten<sup>134</sup>.

- > Mit den Schriften wurden meist allgemeine Ziele und Qualitätskriterien formuliert und Kernkonzepte als Ziel angerissen.
- > Das Modell verdeutlichte die Kernkonzepte und benannte wichtige Aufgabengebiete für die städtebauliche Gestaltung.
- > In den Projekten stellte er unter Beweis, mit welchen Gestaltungselementen seine Überlegungen in qualitätsvolle Räume und Architekturen umgesetzt werden können.

Schriften und Modell vermitteln dabei ein etwas anderes Bild als die konkreten Projekte. Die Texte sind fordernd, formulieren ein Gesellschaftsbild und machen gleichzeitig die planerischen und gestalterischen Ziele deutlich. Wright sah, dass sich die Gesellschaft und damit auch der Raum verändern würden und wollte den gesellschaftlichen Wandel durch einen neuen Städtebau begleiten. *„Wright was an architect, never a politician. His urban plan was an earnest and instructive attempt to integrate all the forces of society into a*

<sup>134</sup> „Die Bauten und Schriften von Wright spiegeln in einer seltenen Harmonie die Entfaltung von Ideen in Theorie und Praxis. Dabei kommt es zu Überarbeitungen, Wiederholungen und auch Verwässerungen theoretischer Positionen einer ständig expandierenden Architekturauffassung, die niemals eine endgültige Form erreicht hat“ (Kruft | 1985: 493)

*liberating form. It was a scenario of change“* (Sergeant | 1976: 136). Im Modell zeigte er, wie auf einer gesamtstädtischen (regionalen) Ebene räumliche Einheit (Re-Integration) und die räumliche Symbiose aus Stadt und Landschaft geschaffen werden kann. Auch verdeutlichte er, wie er sich die Dezentralisation vorstellte, in welcher Form zentrale Orte möglich sind und wie diese Orte in räumlichen Bezug zueinander stehen. Im Modell benannte er wichtige Räume der zukünftigen Gestaltung (prototypische Siedlungsräume), an die er Gestaltungsaufgaben knüpfte. Wrights Bauprojekte zeigen, wie Wright seine im Modell abstrakt formulierten Aufgaben und Prinzipien zur Anwendung brachte. In der Praxis hatte sich der Architekt viel stärker mit den realen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen des Auftraggebers (Finanzierungsfragen, Planungspolitiken) abfinden müssen. Die Projekte waren konkreter, widmeten sich aber meist nur einzelnen städtebaulichen Aspekten oder der Architektur<sup>135</sup>.

Aus Schriften, Modell und Projekten lassen sich folgende Kriterien für die Gestaltung ableiten:

<sup>135</sup> Deshalb sind die Projekte auch lange nicht als Bausteine der Broadacre City erkannt worden.

Tab.19 [ Gestaltungsstrategien]

<b>Den Determinanten des Wandels Raum geben</b>	
<b>Maßeinheit des Raums beachten</b>	Das Auto und das Flugzeug erzeugen eine neue Maßeinheit für Raum. Ein Entwurf muss diese neuen Raum- und Zeitmacher berücksichtigen, muss versuchen, den Siedlungsraum diesen Geschwindigkeiten anzupassen, ohne sich den neuen Maßeinheiten zu unterwerfen.
<b>Die neue Stadt braucht Raum für Neues</b>	Man muss Raum für den Wandel bieten. Man kann nicht davon ausgehen, dass sich das Neue innerhalb der alten Strukturen entwickelt. Man braucht Raum für Experimente außerhalb der dicht bebauten Stadt, sonst kann keine qualifizierte Stadtlandschaft entstehen.
<b>Anpassung an die Bedingungen der Zeit</b>	In der Stadtlandschaft gibt es keinen universell gültigen Städtebau. Der Städtebau muss an die Bedingungen der Zeit angepasst werden. Entwicklungstendenzen müssen genutzt und gestalterisch begleitet werden.
<b>Freiräume und Freiheiten</b>	
<b>Organisches Bauen</b>	Form und Funktion sind eins! Beim Gestalten muss nach dem Wesen der Dinge gefragt werden. Welchen Bedürfnissen der Bewohner oder Besucher soll der Ort gerecht werden? Welche konstruktive Funktion hat der Ort? Qualität und Schönheit entsteht, wenn Gestaltung dem Wesen der Dinge entspricht.
<b>Weite und Freiheit</b>	Jeder Mensch braucht Freiraum. Gestaltung soll den Menschen unterstützen, sich frei entfalten zu können. Jeder hat daher ein Recht auf sein eigenes Stück Land. Nur eine aufgelockerte Stadt kann auch eine freiheitlich-demokratische Stadt sein.
<b>Kleinteilige Mischnutzung, Körnung</b>	
<b>Kleinteilige Mischungsnutzung</b>	Es soll eine kleinteilige Nutzungsmischung entstehen: Bestimmte Nutzungskluster werden als lose zusammengefasste Siedlungseinheiten ausgewiesen und gestaltet. Mischung muss auf der Parzellenebene hergestellt werden, d.h. der Einzelne soll auf einem Grundstück viele, seinen Bedürfnissen entsprechende Nutzungsoptionen erhalten.
<b>Agrarraum als Sicherung einbinden</b>	Großzügige Parzellengrößen sollen dem Individuum die Möglichkeit von Nebenerwerbslandwirtschaft bzw. Existenzminimum und damit eine Sicherheit gegenüber wirtschaftlichen Krisen bieten.
<b>Verflechtung mit Freiräumen</b>	Alle Siedlungsräume sind mit Freiraumelementen durchzogen. Freiräume (Natur) werden durch bauliche Anlagen ergänzt und moduliert. So entsteht ein Siedlungsgefüge, bei dem nicht mehr klar zwischen bebautem Raum und Freiraum unterschieden werden kann. Landschaft wird zu einer Art Bauwerk und der Siedlungsraum wird zum Teil der Landschaft.
<b>Gleichwertige Strukturen (Netze) fördern</b>	
<b>Keine Hierarchisierung der Räume</b>	Der Siedlungsraum ist nicht auf ein Stadtzentrum ausgerichtet, sondern Städtebau betont die netzartige, d.h. demokratisch gleichwertige Struktur der einzelnen Siedlungseinheiten. Politische oder kommerzielle Zentren dürfen gestalterisch nicht betont werden. Auch Siedlungsräume, die auf die Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet sind (Gewerbegebiete, Einkaufszentren an Flughäfen oder Autobahnkreuze) dürfen nicht raumbestimmend sein. Städtebau muss den gleichwertigen Verbundcharakter der verschiedenen Siedlungsräume sichern.
<b>Vom Einzelnen aus Denken</b>	Der Einzelne und sein Haus steht im Mittelpunkt der gestalterischen Überlegungen. Das Individuum und die Wahrung der Interessen des Einzelnen sind oberstes Gebot im Städtebau.

<p>Städtebau dient dazu, verschiedene Siedlungsräume durch Sichtbezüge oder Raumabfolgen gleichwertig in Bezug zueinander zu setzen, den Gang/die Fahrt durch ein Gebiet - ebenso wie den Gang/die Fahrt durch ein Gebäude - zu leiten und zu inszenieren. Vor allem der Straßenraum ist ein Mittel, um Blicke zu dirigieren. Straßen sollten die Landschaft und die Architektur in Szene setzen.</p>	<p><b>Raumbezüge herstellen, Straße als Gestaltungsmittel nutzen</b></p>
<p><b>Private und öffentliche Räume</b></p>	
<p>Siedlungen müssen so parzelliert und gestaltet werden, dass möglichst viel Privatsphäre geschaffen wird. Beim Siedlungsbau darf das Gemeinwohl nicht über das Wohl des Einzelnen gestellt werden. Es müssen stets Möglichkeiten für die freie Entfaltung des Einzelnen geschaffen werden.</p>	<p><b>Privatsphären schaffen, durch Städtebau subtile Grenzen schaffen</b></p>
<p>Um Orte der Kommunikation und des öffentlichen Austausches zu schaffen, sind Freiräume dementsprechend zu qualifizieren. Die Landschaft und Orte der Bildung und Erziehung sind die wichtigen Plätze der Broadacre City.</p>	<p><b>Neue Formen von Öffentlichkeit</b></p>
<p><b>Geschichte + Identität + Baukultur</b></p>	
<p>Die Gestaltung nimmt Bezug auf lokale Eigenarten und Baukulturen, lediglich Bundesfernstraßen (<i>highways</i>) sollen als gestalterische Konstante (national bis international) ausgebildet werden. Die Morphologie der Stadt bietet keine erhaltenswerten Elemente, die genutzt werden können, um eine regionale Identität zu schaffen, sondern aus der Stadt können nur einzelene Elemente, ein Gebäude, ein Straßenzug oder eine Siedlung erhalten werden, nicht aber die Logik der Stadt.</p>	<p><b>Lokale Stile, Berücksichtigung lokaler Baukulturen und – traditionen</b></p>
<p>Standardisierte Bautechniken (Module) müssen genutzt werden, um kostengünstig eine größtmögliche Vielfalt anbieten zu können. Module sollen für eine breite Vielzahl an Gebäudeformen, nicht für eine Vereinheitlichung des Baues sorgen. Die gewünschte Vielfalt in der architektonischen Gestaltung muss auch vom Städtebau berücksichtigt werden.</p>	<p><b>Qualität durch Effizienz</b></p>
<p>Solange die Bürger nicht über das hinreichende ästhetische Verständnis verfügen, bleibt es die Aufgabe der Architektur bzw. des Städtebaus, den Raum so zu gestalten, dass der Raum mit zur baukulturellen und landschaftskulturellen Reife des Einzelnen beiträgt.</p>	<p><b>Gestaltung ist Aufgabe der Profis</b></p>

## Kapitel 3.

# Bewertung + Evaluation

## 3. Bewertung und Evaluation

In diesem Kapitel wird dargestellt, wie Broadacres bisher bewertet wurde. Dadurch soll geklärt werden, ob Wright im Laufe des Leitbildwandels im Städtebau (von der modernen autoorientierten Stadt zur nachhaltigen Stadt) anders bewertet wurde und ob seine Erfahrungen und Erkenntnisse genutzt wurden. Auch soll überprüft werden, inwieweit das Modell bisher evaluiert worden ist.

Das Kapitel ist wie folgt gegliedert:

3.1.	<b>Materialien und Methoden der Bewertung</b>	Hier sind zunächst Vorbemerkungen zu Materialien und Methoden für die Darstellung der Bewertung und Evaluation notwendig.
3.2.	<b>Amerikanische Bewertung</b>	Anhand der ausgewerteten Rezensionen wird die amerikanische Bewertung beschrieben. Die verschiedenen Arten der Bewertungen werden in Phasen zusammengefasst.
3.3.	<b>Bewertung im deutschsprachigen Raum</b>	Auch die Bewertung im deutschsprachigen Raum kann in Phasen dargestellt werden. Hier sollen auch die Unterschiede zur amerikanischen Debatte deutlich gemacht werden.
3.4.	<b>Evaluation</b>	Mit Hilfe einer Umsetzungsquote wird bestimmt, wie oft Wright bestimmte Gestaltungsideen erfolgreich umsetzen konnte.
3.5.	<b>Zusammenfassung: Bewertung und Evaluation</b>	Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse.

### 3.1. Materialien und Methoden der Bewertung

Grundlage der Analyse für dieses Kapitel bilden Rezensionen, die in Form von Kurzbeiträgen oder Essays zwischen 1935 und 2001 entstanden sind. Im Unterschied zu den Analysen und den Interpretationen ging es den amerikanischen und deutschsprachigen Autoren der Rezensionen nicht um die objektive Darstellung und Deutung der Ideen und Modellinhalte, sondern um eine Beurteilung.

Rezensionen finden sich in den USA vor allem in Architekturzeitschriften (*American Architect*, *Architectural Design*, *Architectural Form*, *Architectural Record*, *The Journal of Architectural and Planning Research*), die über Wrights Arbeit berichteten. Einige Artikel finden sich aber auch in Kunstzeitschriften (*American Magazine of Art*, *Arts and Architecture*, *Magazine of Art*) oder in Fachzeitschriften für Stadtplaner (*Urban Studies*, *The*

*American City*, *American Institute of Planners*, *Town & Country Planning*). Ebenso wurde Broadacres in Zeitschriften für Stadthistoriker (*Journal of the Society of Architectural Historians*) oder Zeitschriften mit sozialwissenschaftlichen oder politologischen Schwerpunkt (*New Masses*, *Centennial Review*, *American Political Science Review*) erwähnt. Es lassen sich aber auch Artikel in allgemeinen Zeitungen (*Times Magazine*) oder Nicht-Fachzeitschriften (*Journal of Housing*) finden.

Darüber hinaus wurden für dieses Kapitel wissenschaftliche Arbeiten verwendet, die sich bereits der Auswertung von amerikanischen Rezensionen gewidmet haben (Alofsin | 1989; Grabow | 1977). Auch für den deutschsprachigen Raum liegen vereinzelt Arbeiten vor (Kief-Niederwöhmeier | 1983; Bardeschi | 1970).

## 3.2. Amerikanische Bewertung

Seit Wright in der „*Disappearing City*“ die Idee und 1934 dann erstmals das Modell vorgestellt hat, ist seine Idee zur Stadt der Zukunft unterschiedlich in ihrer Bedeutung für den Städtebau und für die Stadtplanung bewertet worden (Krohe | 2000; Johnson | 1988).

Grundsätzlich fällt auf, dass ein Zusammenhang zwischen dem verwendeten Material und dem Urteil besteht: Kritiker, die Ihre Aussagen auf die Texte von Wright bezogen, kamen zu anderen Ergebnissen, als diejenigen, die sich stärker mit dem Modell beschäftigten. Mit der stetigen Verfeinerungen der Textanalysen und dem Beginn der Modell- und Projektauswertungen änderten sich die Meinungen und Urteile. Damit hat auch der Stand der Forschung Auswirkungen auf die Bewertung.

In Anlehnung an Stephen Grabow (Grabow | 1977) lässt sich die Diskussion und Bewertung der Broadacre City für den amerikanischen Raum in unterschiedliche, sich zeitlich überlappende Phasen einteilen:

### 1. Phase. Kritik vom Feuilleton

Das Modell löste schon in der sehr frühen Phase der Bewertung – zu Lebzeiten des Architekten – zwiespältige Reaktionen aus: Von einigen wurde es gelobt, andere kritisierten es heftig. In der frühen Bewertungsphase (Mitte 1930er bis circa Mitte 1960er) standen Wrights wirtschaftliche und gesellschaftliche Thesen im Vordergrund. Die meisten hier ausgewerteten Rezensionen beschäftigten sich mit den Zielen und Fragen der Umsetzung. Dabei überwogen die kritischen Äußerungen (→ Grabow | 1977: 122).

Als Beispiel für die negative Kritik werden im Folgenden die Arbeiten von **Churchill**, **Bauer**, **Alexander**, **Scharpio**, **Mumford** und **Smith** kurz vorgestellt:

Zur noch vagen *Disappearing City* schrieb der Planer, Architekt und Publizist **Henry Churchill**, dass Wright wichtige Themen berührt, aber dem Buch die konkrete räumliche Vision fehle. Die neue Stadt würde nicht nachvollziehbar werden (Churchill | 1933). Für **Catherine Bauer**, Co-Kuratorin der Internationalen Stil Ausstellung, blieben Wrights Aussagen reine Utopie. Dem Modell fehle ein Sinn für Gemeinschaft und die Rolle des Autos als treibende Kraft einer neuen Siedlungsform hielt sie für überbetont (Bauer | 1933). Bauers Art der Kritik wurde in den nächsten Jahren immer wieder von linken und liberalen Kritikern wiederholt (Alofsin | 1989: 16).

Nach der Präsentation des Modells auf der Industrial Design Ausstellung in New York (Rockefeller Center) schrieb der Soziologe **Stephen Alexander** 1935 in der *New Masses* über das Modell. Für ihn war die Broadacre City der Kern der Ausstellung. Nach Meinung von Alexander hätte Wright grundlegende Prinzipien der Bodenaneignung, des Eigentums, der Regierung und der Gesellschaftsformen nicht verstanden. Für den Soziologen blieb unverständlich, warum sich Wright keine Gedanken zur politischen Umsetzung gemacht hatte (Alexander | 1935). Der in den Vereinigten Staaten bekannte Kunsthistoriker **Meyer Scharpio** machte das Konzept im *Partisan Review* als "*shabby streamlined Utopia*"<sup>136</sup> (Scharpio | 1938) nieder. **Lewis Mumford**, der die Ausstellung in New York besuchte, lobte zunächst das Modell (Mumford | 1935). Später aber revidierte er seine Meinung und kritisierte Broadacre City (Mumford | 1956). Der Biograph **Kelly Norris Smith** hielt das Modell für nicht realisierbar<sup>137</sup>. Anders als Wright glaubte er

<sup>136</sup> „Minderwertige Stromlinienutopie“

<sup>137</sup> „An den pragmatischen Maßstäben der Arbeitswelt gemessen, ist das Projekt so irrelevant, dass man es einfach ignoriert hat, denn wenn

nicht, dass die gewünschte neue Siedlungsform von selbst entstehen würde, sondern dass hierzu radikale politische Instrumente (totale Enteignung, totale Auflösung der Städte) notwendig wären, die nicht umsetzbar sind: „*As a practical program it does not even deserve discussion*” (Smith [1966] → Grabow | 1977: 118) Aber er räumte ein, dass Broadacre zentral ist, um Wrights Art des Bauens zu verstehen.

Wright's Prognosen und Vorstellungen zur künftigen Siedlungsentwicklung wurden in diesen Arbeiten meist verurteilt, ohne Belege für die Kritik aufzuführen (o.V. | 1935b oder o.V. | 1945). Auch spielten bei der Bewertung oft private Angelegenheiten und Wrights Auftragslage eine Rolle (Goodman + Goodman | 1942). So sahen manche Kritiker in Broadacre lediglich ein Werbemittel, das einem Architekten, der in der Phase der Depression keine Aufträge bekam, Aufmerksamkeit bieten sollte, um so an potentielle neue Kunden zu kommen. Modell und Ansichten waren für diese Kritiker nicht mehr als eine verkleinerte Gedenkstätte für die nicht realisierten Wunschprojekte eines egozentrischen, alternden und immer unbedeutender werdenden Architekten (Goodman + Goodman | 1942); (Collins | 1970); (Smith | 1966); (Reiner [1968] → Grabow | 1977: 119).

Als Beispiel für positive Rezensionen in der Anfangsphase sollen nun **Agard, Duffus, Haskell** und **Thabit** kurz vorgestellt werden:

**Walter Agard**, Professor für Klassik an der Wisconsin Universität und Freund von Wright, lobte Broadacres, da er in dem Modell eine gelungene Alternative zu dem Städtebau des Internationalen Stils sieht (Agard | 1932).

---

*wir Broadacre verwirklichen wollten, müsste wir die Verfassung der Vereinigten Staaten abschaffen, tausende staatliche Einrichtungen auflösen, sämtliches Land im öffentlichen Interesse entschädigungslos enteignen, alle Städte zerstören und damit sämtliche Zeugnisse der Geschichte unseres Landes. Wir müssten die gesamte Bevölkerung umsiedeln, Millionen von Menschen durch entsprechende Ausbildung zu landwirtschaftlicher Selbstversorgung befähigen und zahlreiche andere Schwierigkeiten aus dem Weg räumen, die hier gar nicht alle aufgezählt werden können”* (Smith | 1966: 78) [Übersetzung S.Bremer]

Auch **Robert Luther Duffus** gehörte zu den wenigen Personen, die Wrights städtebaulichen Ideen verteidigten (Duffus | 1938). **Douglas Haskell** erinnerte daran, dass für Wright als Architekt der Schwerpunkt auch bei planerischen Fragen auf ästhetischen Aspekten lag. Darin sieht Haskell die Stärken von Broadacre City und seiner Meinung nach sollte man sich daher um die ästhetischen Komponenten der Idee kümmern, während man Wrights ökonomische Thesen weniger Bedeutung beimessen sollte (Haskell | 1933). Eine weitere positive Erwähnung findet sich bei Walter Thabit (Thabit | 1959).

Bisher gibt es keine Arbeit, die versucht, diese unterschiedlichen Reaktionen in der Fachwelt und Öffentlichkeit zu begründen. Lediglich bei Wright und seinen Schülern finden sich Begründungen. Die Wright-Schülerin **Cornelia Brierly** folgerte aus ihren Erfahrungen, dass Broadacre nur von einer Bevölkerung und Stadtregierung geschätzt wird, die Weite als Qualität einer Stadt erkannt hat. Brierly war 1934 bis 1935 als Schülerin in Taliesin und erstellte zusammen mit anderen Lehrlingen das Modell der Broadacre City. Anschließend begleitete sie das Modell auf der Wanderausstellung und gab Interviews und Auskunft zu Wrights stadtheoretischen Überlegungen. *“The first place it was sent was to Radio City in New York. Rockefeller Center. And New Yorkers being so confined in these huge buildings and in the shadow of the large buildings, couldn’t understand that any thing like Broadacre City would ever take place. But out in Wisconsin people thought, ‘what a good idea. This is a real possibility. We wish that something like this would be planned for.’ And as I say, the further you go away from the big centers the more people realized that this was a possibility “* (Brierly | 1990. 10). Ähnlich äußerte sich auch Wright gegenüber seinem Bauherren Otto Mallery. Er glaubte, Broadacres würde mehr zur Ostküste der USA

passen, weil die West-Küste für seine Art des Städtebaus noch nicht offen wäre.

## 2. Phase: Broadacre wird Zeitzeichen

Die Bewertung der Broadacre City änderte sich mit dem Aufkommen der ersten kunst- und kulturwissenschaftlichen bzw. architekturtheoretischen Arbeiten zu Wright, die sich nun intensiver mit den Aussagen von Wright und deren Bedeutung beschäftigten. Der Diskurs um die Broadacre City glitt nun langsam aus dem Architekturfeuilleton in die Gesellschaftswissenschaft. Ab 1940 entstanden an amerikanischen Kultur- und Architekturfakultäten Dissertationen zu Wright z.B. (Manson | 1940), (MacCormack | 1965), (Scholl | 1975), (Reinberger | 1982), (Desmond | 1996), (Young | 1997) und (Melendy | 1999).

Durch die Archive (vor allem die Arbeit von Bruce Brooks Pfeiffer) wurde Material zur Verfügung gestellt, das einen genaueren Einblick in die Arbeiten des Architekten gewährte. Wichtigste Forschungseinrichtung wurde die Frank Lloyd Wright Memorial Foundation in Scottsdale Arizona, die nach Wrights Tod gegründet wurde und die seine Lehr- und Forschungseinrichtung Taliesin bis heute verwaltet. **Bruce Brooks Pfeiffer** stellte 1994 die umfangreichen Schriften und alle Projekte von Wright zusammen (Pfeiffer [Hrsg.] | 1993a+b + 1994a+b); (Futagawa + Pfeiffer | 1990a-h). Auch mehrere Archive und Forschungseinrichtungen widmeten sich dem Erhalt und der Forschung über das umfangreiche Werk des Architekten<sup>138</sup>.

Immer mehr wird Wrights Werk als zwar junges, aber dennoch historisches Dokument der vorangegangenen Zeit eingestuft. Bei der Bewertung stand nun der Wert des Modells als Zeitzeichen im Vordergrund. Man begann das

Modell anderen Stadtmodellen der Moderne oder Vormoderne zuzuordnen (Collins | 1961, Fishman | 1977, Johnson | 1988, Scully | 1988, etc.). Im Rahmen der kulturwissenschaftlichen und stadttheoretischen Einordnung blieb man in den Urteilen sachlich und zurückhaltend. Fragen der Umsetzbarkeit/Anwendung wurden wenig diskutiert.

Ende der 1970er gehörte Wright zu einem der meist zitierten Architekten in der amerikanischen Architektur- und Stadtforschungsdebatte (Grabow | 1977: 118).

Bei der Einordnung waren zunächst mehr die Schriften von Interesse. Alofsin etwa hielt die einzelnen Bauwerke und deren Anordnung auf dem Plan für unwichtig (Alofsin | 1989: 12). Erst um 1980 wurden dann auch das Modell (Johnson, Putnam) und die Bauprojekte von Wright (De Long, Desmond) ausgewertet. Mit diesen Arbeiten leitete sich eine nächste Stufe der Bewertung ein.

## 3. Phase: Vergleiche

Um 1980 begann mit der Versachlichung und der Auswertung aller Materialien eine dritte Phase der Bewertung. Die Pflege, Archivierung und die Darstellung der Bau- und Siedlungsprojekte warfen ein anderes Bild auf Wrights Städtebau. Wright wurde nun als „größter amerikanischer Architekt der ersten Jahrhunderthälfte“ bezeichnet (Kruft | 1985: 492). Durch die Anerkennung seiner architektonischen Leistungen wurde dann auch sein städtebauliches Werk neu bewertet.

Die „Wiederentdeckung“ wurde durch den Prognosewert des Modells eingeläutet. Es erstaunte viele, wie gut Wright Siedlungsentwicklungen beschrieben hatte, die dann tatsächlich stattgefunden haben (Thabit | 1959 → Grabow | 1977), (Barnett [1972] → Zellner | 1999: 71): **Jon Lang** hielt Broadacre City für die empirischste aller Stadt-Visionen (Lang | 1994). *“To my mind Broadacre is one of the*

<sup>138</sup> Patrick J. Meehan führte über 55 Archive und Sammlungen in den USA auf, die über Originalmaterial (Schriften, Manuskripte, Zeichnungen, Tonbandaufzeichnungen etc.) verfügen (Meehan 1983).

most brilliant examples of what is today described as ‘futuristics’ – the study of possible futures – applied to man’s environment” (March in *Writing on Wright* → Secret | 1992: 448). **Joel Garreau** erstaunte, wie sehr Wright diese Auflösungsphänomene schon in den 30er Jahren vorhergesehen hatte, die Garreau 50 Jahre für die *edge cities* beobachten konnte (Garreau | 1992: 10 ff.). Durch den Vergleich mit der tatsächlichen Siedlungsentwicklung werden die Qualitäten des Entwurfes von Wright deutlich. Garreau etwa wies darauf hin, dass Broadacres im Unterschied zu den tatsächlichen *edge cities* mehr Platz für Fußgänger und ein viel umfassenderes Arbeits- und Freizeitangebot (De Long | 1998: 41) böte.

Im Jahr 1995 verglich die **Arizona State University** Luftbilder vom Entwurfsmodell der Broadacre City mit Realluftbildern von der Stadt Phoenix und erkannte starke Ähnlichkeiten<sup>139</sup> (HCDE | 1995)<sup>140</sup>.

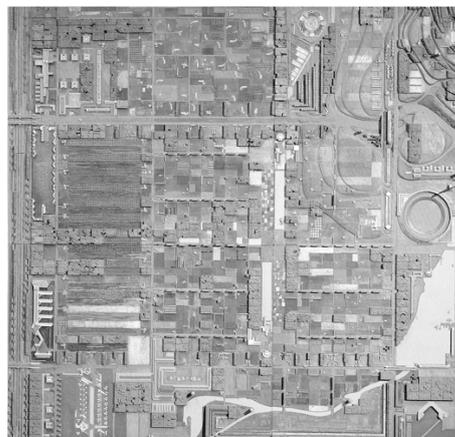


Abb.47 [Draufsicht vom Modell Broadacre City]  
Quelle: Internet

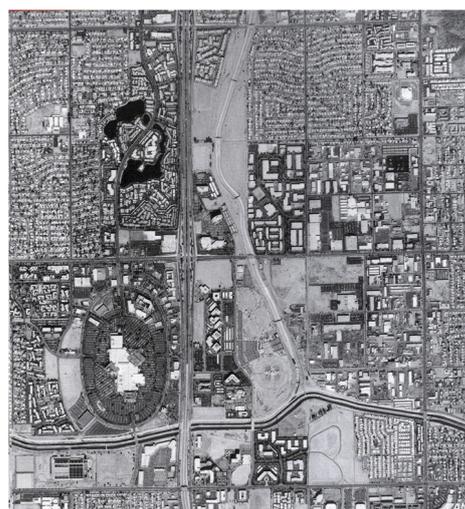


Abb.48 [Luftbild eines Stadtteils in Phoenix, Arizona 1990] Die Stadt ist viel dichter als die Broadacre City bebaut. Trotz der Ähnlichkeiten im Aufbau gibt es in Phönix keine harmonische Verzahnung zwischen Siedlungs- und Freiraum. Im Gegenteil, im Zuge der Bebauung des Geländes wurde in Arizona der vorhandene Freiraum zerstört oder ist nur noch als Fragment (Fluss) erhalten.  
Quelle: HCDE / 1995

Der Vergleich des Modells mit den Luftbildern machte deutlich, welche räumlichen Qualitäten Broadacres gegenüber der zwar ähnlichen, aber eben weniger harmonisch-integriert gewachsenen Hauptstadt von Arizona bieten könnte.

> stärkere räumliche Bezüge der Baugebiete

<sup>139</sup> So gibt es heute in Phoenix tatsächlich die von Wright beschriebene, kleinteilige, agrarisch/städtische Mischung auf den Parzellen mit kleinen Farmen mitten in der Stadt. Nur dienen diese Farmen nicht dem Existenzminimum, sondern in der wohlhabenden Stadt Phoenix einer Mittelschicht als Wohnform, die gerne mit Handwerk und Pferden (und großen Geländewagen) das städtische und ländliche Leben miteinander kombiniert.

<sup>140</sup> Literatur zur Siedlungsstruktur der Stadt Phoenix: → Burghardt | 1979.

untereinander

- > harmonische Verzahnung zwischen Frei- und Siedlungsraum
- > weniger monotone Wohngebiete, stattdessen ein hoher Grad an individueller Gestaltungsfreiheit

Broadacres wurde zunächst genutzt, um Städte der Westküste der USA (Los Angeles und Phoenix) zu beschreiben. Später aber erstaunte Forscher, dass auch andere Städte der USA Siedlungsstrukturen der Broadacre City aufwiesen. **Peter Rowe** etwa beschrieb 1995 Ähnlichkeiten zwischen der texanischen Stadt Houston und dem Modell von Wright (Rowe | 1995). Für **James Krohe** waren es die Stadtränder von Illinois, die viel Ähnlichkeiten mit der Broadacre City aufwiesen (Krohe | 2000). In anderen Arbeiten diente der Vergleich mit der Broadacre City dazu, geplante Siedlungen oder Stadtteile z.B. Levitown<sup>141</sup> in Philadelphia, oder die Sea Ranch in Sonoma Country nördlich von San Francisco (Axhausen | 2000) in ihrer Struktur zu analysieren und in den Planungskontext einzubinden.

Peter Rowe beschrieb in seinem Buch die heutige Form von Siedlungsraum als Hybrid zwischen Stadt und Landschaft - als *middle landscape*<sup>142</sup>. Aus Beobachtungen und systematischen Beschreibungen von neuen Siedlungsformen leitete er Handlungsempfehlungen für die Gestaltung ab. Er stellte fest, dass

<sup>141</sup> Levitown ist eine geplante Siedlung in Bucks County 22 Meilen nordöstlich von Philadelphia. Es ist ein früher Versuch eines Bauunternehmens (Levitt and Sons, inc.), der für seine Einfallslosigkeit beim Bau von preisgünstigen Vorortsiedlungen - „*little boxes, tickly tacky little houses*“ (Rowe 1991: 49 u. ff.) - kritisiert wurde, eine besser gestaltete und städtebaulich nicht so eintönig gegliederte Variante zu entwickeln. In Bucks County wurden auf 24.000 m<sup>2</sup> 17.000 vorgefertigte Wohnungen gebaut, die trotz der Standardisierung zu einem qualitativ vollen Städtebau gruppiert wurden, so dass die Siedlung sehr schnell wuchs und binnen 5 Jahren zur fünftgrößten Siedlung im Bundesstaat Pennsylvania mit 67.000 Menschen wurde (Homepage Pennsylvania State Archives).

<sup>142</sup> Während Sieverts diese Gebilde „Zwischenstadt“ nennt, also den Schwerpunkt im Namen auf der Stadt belässt, betont der Amerikaner Rowe mit seinem Titel „Mittelland“ das Ländliche.

es heute in den USA verschiedene Formen von „*middle landscapes*“ gibt<sup>143</sup>. Allen *middle landscapes* gemein ist die Dominanz des Verkehrsmittels Auto und die Autobahn als wichtigste Verkehrsinfrastruktur. Weitere wichtige Grundkomponenten der *middle landscape* sind darüber hinaus das freistehende Haus, die Shopping Mall, der *corporate estate*. In Bezug auf Nutzungen und Stile sind unterschiedliche Stadtformen denkbar. Die Broadacre City sei für ihn eine mögliche Ausprägung einer *middle landscape*. Sie ist für Rowe Beispiel für einen „Ranch-Typ“.<sup>144</sup>

#### 4. Phase: Neuentdeckung als Entwurfsanregung

Dieter Hoffmann-Axthelm bemerkt, dass man sich Anfang der 90er Jahre in den USA wieder verstärkt auf Broadacres bezog (Hoffmann-Axthelm | 1992: 13).

Der Herausgeber **James Krohe** etwa folgerte, dass Wrights Arbeit eine Tür zur Gestaltung moderner Siedlungsformen öffnen würde (Krohe | 1999). Die in der amerikanischen Planungsdebatte bedeutende Architektin **Denise Scott Brown** verwies auf Wright, weil sie glaubte, dass die Konzepte der Moderne helfen könnten, die Probleme vorhandener amerikanischer Siedlungsräume zu lösen.<sup>145</sup> Der Regionalökonom **Arthur Nelson** hielt die Broadacre City für ein gelungenes Konzept für die *Exurbia*, eine Siedlungsform der amerikanischen Oberschicht, die am Rand der amerikanischen Metropolräume entstand (Nelson | 1995). **John Tierney** erinnerte in einem

<sup>143</sup> „*There are many different kinds of suburban and metropolitan development, producing not just one but a variety of middle landscapes*“ (Rowe | 1991: 33)

<sup>144</sup> Hier wird der empirische Charakter von Rowe gegenüber Wright deutlich: Wright hatte Kultur und Bildung in seiner Stadt betont (Wunsch). In der real-existierenden *middle landscape* in Amerika des ausgehenden 20. Jahrhunderts steht aber der Kommerz im Vordergrund (Wirklichkeit).

<sup>145</sup> „*today it is inconceivable that the solution for our urban ills should be a good dose of early American rural virtue*“ (Scott Brown | 1993: 56)

Artikel im *Times Magazine* daran, dass Wright gezeigt hatte, dass auch für weitläufige Siedlungsformen (sprawl) positive Modelle erstellt werden können (Tierney | 1996, ebenso Weinstein | 1997). Für den Engländer **Alex Wall** liefert Wright Impulse zur Gestaltung von autoorientierten Märkten und Gewerbegebieten (Wall | 1994). **Lionel March** ging noch einen Schritt weiter und appellierte daran, sich an die humanistischen und ökologischen Ziele von Wright bei Fragen der Ge-

staltung zu erinnern: *„I hold the view that Frank Lloyd Wrights vision of the home and city is by far the most realistic in human, ecological terms of all proposals for urban development put forward by planners and architects in this century and as such demands much more serious attention than has hitherto been given it by those politicians and professionals whose actions shape the future of countless urban regions“* (March → Sergeant | 1976: 7).

### 3.3. Bewertung im deutschsprachigen Raum

In Deutschland und Europa wurde über Wright – nach Kief-Niederwöhrmeier und Alofsin – in „Wellen“ berichtet. Nach einer Ausstellung oder Buchveröffentlichung häuften sich die Publikationen („Wellenberge“), die durch längere Pausen („Wellentäler“) voneinander getrennt waren (Kief | 1978: 120; ebenso Alofsin | 1999: 18).

Somit kann auch die deutsche Bewertung in sich zeitlich überlappende Phasen/Wellen beschrieben werden, wobei im Vergleich zur USA insgesamt eine viel geringere Auseinandersetzung stattfand.

#### 1. Phase: Begeisterte Berichte

In der ersten Phase waren es nicht selten Schüler von Wright (Neutra) oder Personen, die Wright in Arizona persönlich kennengelernt hatten, die nun mit Begeisterung von den Arbeiten des amerikanischen Architekten berichteten. Der Architekturkritiker Heinrich De Fries beispielsweise lobte die innovative und unkonventionelle Bauweise von Wright. In Europa, so Fries, würden Häuser wie Abbildungen von feudalen Herrenhäusern aussehen, während Wright sich um einen demokratischen Geist beim Bauen bemühte (De Fries |

1926: 27)<sup>146</sup>. Auch in frühen Bauwelt-Ausgaben finden sich lobende Rezensionen (o.V. (K.) | 1950).<sup>147</sup> Insgesamt aber wurde Wright in dieser Phase selten erwähnt.

#### 2. Phase Ablehnung

Erst mit der deutschen Übersetzung von Jäger und Kanitsch<sup>148</sup> in den 1950er Jahren wurden die stadtplanerischen Ideen und Broadacre City in Deutschland weiter bekannt. Mit der steigenden Bekanntheit stieß das Modell auf immer mehr Kritik. Wie in den USA standen die Weite, die starke Konzentration auf den Einzelnen und die starke Fortschrittsgläubigkeit des Modells, ebenso die auch in Europa bekannten Besonderheiten des Privatlebens des Architekten im Mittelpunkt der Kritik. Viele Kritiker stuften das Modell pauschal als „zu amerikanisch“ ein und behaupteten, dass sich diese Form von Städtebau nicht auf euro-

<sup>146</sup> Fries stellt in seinem Buch auch einige Bauprojekte vor, die Wright für seine Erläuterungen zur Broadacre City nutzte, beispielsweise das Projekt Lake Tahoe.

<sup>147</sup> Weitere Besprechungen und Rezensionen: (o.V. | 1976); (o.V. | 1981); (o.V. | 1935a); (o.V. | 1935b).

<sup>148</sup> 1950 wurde „When Democracy Builds“ unter dem Titel „Usonian“ in Deutschland veröffentlicht.

päische Verhältnisse übertragen ließe<sup>149</sup>. Diese Kritik bestimmte vor allem die Nachkriegszeit und verblassste im Laufe der Zeit, aber Beispiele für diese Kritik lassen sich auch noch in jüngster Zeit finden (Schmitz | 2001).

Zwar wurde Broadacres auch in den 70er und 80er Jahren mehr kritisiert als gelobt, aber nun änderten sich die Argumente. Hauptargument für die Ablehnung war, dass Broadacres als „nicht nachhaltig“ betrachtet wurde. Im Rahmen einer Evaluation von stadtplanerischen Leitbildern und Stadtutopien stellte beispielsweise das Dortmunder IRPUD fest, dass Broadacre kein nachhaltiges Leitbild sei, weil Wright „in seinen Entwürfen auf die Erfordernisse des Umweltschutzes und Naturschutzes kaum Bezug“ (Fürst u.a. | 1999: 41) nimmt. Hauptkritik war, dass Wright die Verkehrserzeugung und den Flächenverbrauch der Broadacre City nicht als kritische Variable erkannte (Fürst u.a. | 1999: 41) und das Modell daher in den Augen der Dortmunder Forscher als ein auf den Individualverkehr ausgerichtetes und nicht-dichtes Stadtmodell und damit per se kein nachhaltiges Modell sein konnte.

<sup>149</sup> Beispielhaft für die Kritik sei hier der Londoner Entwurf kurz dargestellt. 1941 bat der *New Chronicle* Wright um einen Entwurf für den Wiederaufbau des zerstörten Londons. Im Sinne seiner Broadacre City entwirft er eine dezentrale auto- und flugzeugorientierte Stadtlandschaft. Alle Londoner Slums riß Wright in seinem Entwurf ab. An ihrer Stelle sollte ein Park errichtet werden, in dem die bedeutenden historischen Monumente der ehemaligen Stadtviertel eingebunden werden sollten. Der Stadtplaner Patrick Abercrombie, der drei Jahre später einen eigenen Plan für den Wiederaufbau der Stadt London vorlegte, bemängelte die extrem aufgelockerte Bauweise in Wrights Entwurf und urteilte, dass solch eine geringe Baudichte nur in den Weiten der Wüste von Arizona umsetzbar wäre. Dabei gibt es inhaltliche Überschneidungen zwischen dem Plan von Wright für London und seinem eigenen Entwurf für den Wiederaufbau von London („Abercrombie-Plan“). Auch Abercrombie schlägt vor, durch ein großräumiges Grüngürtelsystem für eine Auflockerung des Londoner Stadtgebietes zu sorgen. Die einzelnen Grünräume sollten in Form von *parkways* (lineare Grünräume, Flussufer-, Reit- Feld-, Wander- und Fahrradwege, aber auch durchgrünte Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen) untereinander verbunden und jedem Bewohner so ein direkte Verknüpfung mit städtischen und ländlichen Freiräumen geboten werden.

### Phase 3: unrelevant aus Sicht der Europäischen Forschung

Auch die dritte Phase der Bewertung gestaltet sich in Deutschland anders als in den USA. Während in den USA um 1970 eine Versachlichung der Diskussion um das Modell stattfand und das Modell wissenschaftlich ausgewertet wurde, entstehen im deutschsprachigen Raum nur wenige Forschungsarbeiten oder Dissertationen zu Wright oder zur Broadacre City<sup>150</sup>. In Europa werden andere Stadtwürfe der 20er und 30er Jahre wissenschaftlich eingeordnet und gedeutet (Le Corbusier, Bandstädte, Gartenstädte). Die Broadacre City als Modell für eine Stadtlandschaft spielt trotz teilweiser Überschneidungen (Göderitz, Taut) keine Rolle. Man hielt sie für nicht relevant (Collins | 1963: 74). Wenige der in den USA entstandenen wissenschaftlich orientierten Arbeiten aus den 60er bis 80er Jahren werden ins Deutsche übersetzt (Ausnahme die Arbeit von Vincent Scully), so dass nur eine eingeschränkte Auseinandersetzung mit den amerikanischen Forschungsergebnissen stattfand. Wright war als Architekt in Europa zwar sehr bekannt und es war allgemein in der Fachwelt bekannt, dass er ein Stadtmodell entwickelte hatte, aber es gab nur wenige Theoretiker oder Forscher, die sich mit dem Modell wirklich auseinandersetzten.

Die wenigen, die sich mit Wright beschäftigten, hielten eine stärkere Auseinandersetzung mit dem Ideenwerk von Wright für lohnenswert. **Thomas Heyden** fasst 1997 die kulturwissenschaftliche Diskussion<sup>151</sup> aus den USA in einem Artikel zusammen (Heyden | 1997). **Richard A. Etlin**, der Wright und Le Corbusier in einer

<sup>150</sup> Seltene Beispiele: Heidemarie Kief, die im Rahmen der Debatte um Ansätze für ein naturorientiertes, ökologisches Bauen den Einfluss von Wright auf die mitteleuropäische Einfamilienhausarchitektur darstellte (Kief-Niederwöhmeier | 1983) und Marco Dezzi Badeschi (Bardeschi | 1970).

<sup>151</sup> Er stellt die Ideen der Broadacre und die Bezüge zum Denken von Walt Whitman, Henry David Thoreau, zur Bodenreform von Henry George und dem amerikanischen Recht auf Freiheit = Recht auf Eigentum dar (Heyden 1997).

architekturgeschichtlichen Arbeit vergleicht, zeigte, dass Wright stark vom europäischen Denken beeinflusst war (Etlin | 1994, ebenso: Quinan | 2000) und sich sehr wohl auch in das europäische Verständnis der Architektur einordnen lässt. Für **Heidemarie Kief-Niederwöhrmeier** boten Wrights Gedanken zur organischen Architektur und seinem usonischen Städtebau gute Ansätze für eine Einbindung in die ökologische Debatte der 80er Jahre (→ Kief-Niederwöhrmeier | 1983).

Aber die vorherige Einstufung als auto-orientierter Entwurf der Moderne erschwerte eine Neueinordnung oder Neu-Interpretation der Arbeit.

#### Phase 4: Neuentdeckung

Erst Ende der 1990er Jahre wird dann auch in Deutschland und Nordwest-Europa tatsächlich wieder häufiger auf Wright und Broadacres verwiesen.

Ähnlich wie in den USA finden sich nun auch im deutschsprachigen Raum Arbeiten, die auf den prognostischen Wert verweisen bzw. vorhandene Räume mit der Broadacre City vergleichen (Wagener | 1999).<sup>152</sup>

Im Zuge der Auseinandersetzung mit der Zwischenstadt (Arch+ | 1991); (TOPOS | 1996); (TOPOS | 2001); (Architectural Design | 1981);

<sup>152</sup> Wenn etwa **Wolfgang Wagener** Los Angeles beschreibt, dann wirkt es, als ob er Broadacre City beschreiben würde: „Für die meisten Bewohner von Los Angeles in den 50er Jahren ist das Zentrum ihres Lebens nicht ländlich, vorstädtisch oder städtisch. Das wirkliche „Stadtzentrum“ liegt in jedem Haus, jeder Wohnung selbst. Von diesem Zentrum aus schafft jeder Haushalt eine eigene „Stadt“. Sie ist charakteristisch durch die Dichte von Aktivitäten, die durch die Reichweite des Autos definiert werden. In dieser urbanen Ökologie sind die Wohnhäuser durch eine radikale Trennung von Privatheit und Öffentlichkeit charakterisiert. Sie wenden sich zur Straße hin von der Bevölkerung ab, auf der privaten Seite dagegen öffnen sie sich uneingeschränkt zur Natur. Das ‚Small California House,‘ wie es von Bauunternehmern und Developern genannt wird, hat die wichtigste Lektion der Moderne gelernt: Form, Funktion und Tragwerk sind eins; Innen und Außen verschmelzen und die Grundrissorganisation basiert auf dem freien Grundriss. Für einen kurzen Moment im zwanzigsten Jahrhundert finden moderne Architektur, populäre Wünsche auf eine besseres Leben und die ökonomischen und technischen Anforderungen des Marktes zusammen“ (Wagener | 1999: 3)

(Univ. Stuttgart | 1992); (Architectural Design | 1994); (Der Architekt | 2002); (db. deutsche Bauzeitschrift | 2003) wird Wright auch als Anregung für den städtebaulichen Entwurf wiederentdeckt. Für **Thomas Sieverts** bleibt Broadacres eine der „großen, klassischen Städtebau-Utopien mit weitreichender Wirkung“ (Sieverts | 1997: 113). Für Sieverts liegt die Bedeutung von Wright darin, dass er die verstärkte Landschaft frühzeitig vorausgesehen hat, auch wenn sich die Gesellschafts- und Wirtschaftsformen, die Wright in seiner Utopie skizziert, nicht realisieren ließen; der „Glaube an die Segnungen des Autos hat sich heute eher in die Furcht vor den Übeln verwandelt“ (Sieverts | 1997: 113). Der Berliner Publizist und Stadttheoretiker **Dieter Hoffmann-Axthelm**<sup>153</sup> schlägt die Wiederentdeckung von Wright und gleichzeitig Reichow vor, denn beide Architekten hätten ein Stadtbild skizziert, das erste Hinweise für die Gestaltung dieser neuen Siedlungsform liefert, innerhalb derer Autobahn, Abstandsgrün und Häusermassen selber als neue Landschaft wahrgenommen werden (Hoffmann-Axthelm | 1992: 13). **Eva Benz-Rababah**<sup>154</sup> beschäftigt sich mit den Konzepten zur Stadtlandschaft und überprüft deren Bedeutungen in der aktuellen Debatte (Benz-Rababah | 1999). 1996 widmet sich **Roland von Rebay** in einem Artikel der „Legende Frank Lloyd Wright“. (Rebay | 1996) **Thomas Zellner**<sup>155</sup> schlägt die Wiederentdeckung von Wright im Sinne von → Krohe und →Nelson vor.

Auch im praktischen Städtebau ist nun eine verstärkte Auseinandersetzung bzw. ein Bezug

<sup>153</sup> Dieter Hoffmann-Axthelm ist Stadtplaner und Planungskritiker. Seine Bücher „Die dritte Stadt“ und „Anleitung zum Stadtbau“ fordern zur Rückkehr zu höherer Dichte und kompromissloser Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Konsumieren auf. Die Parzelle soll als Planungsgrundlage des Stadtbbaus dienen, da sie eine hohe soziale und funktionale Mischung und Dichte ermöglicht. (→ Borowski | Homepage)

<sup>154</sup> Vertretungsprofessur für Landschaftsarchitektur an der TU Berlin

<sup>155</sup> Zellner lehrt an der Graduated School of Design an der Harvard University.

zur Broadacre City erkennbar. Für Winy Maas, Mitbegründer des niederländischen Architekturbüro **MVRDV**, ist Frank Lloyd Wright und seine Broadacre City Vorbild und Inspiration (Tröster | 2002: 124). In den Arbeiten des Büros lassen sich Ähnlichkeiten zu Themen der Broadacre City erkennen<sup>156</sup>. Auf der Architekturbienale Rotterdam 1ab unter Leitung von **Francine Houben** wird die Broadacre City als ein für die Diskussion um eine stärkere Verzahnung von Straßen- und Stadträumen nutzbare Ideenquelle vorgestellt (MTPwWt | 2003).

Es sind vor allem Architektinnen und Städtebauer - weniger Stadtplaner -, die sich wieder mit Wright beschäftigen. Aber bisher bleibt es bei Hinweisen und Verweisen. Bisher ist nicht systematisch erfasst worden, wie konkret welche Gestaltungskonzepte oder -elemente heute genutzt werden können.

---

<sup>156</sup> Das Büro skizziert oder beschreibt mögliche Siedlungsformen der Zukunft. Dabei nutzen sie die Technik des Extremisierens: Derzeitige Trends werden in die Zukunft extrapolarisiert und visualisiert. So geht das Büro davon aus, dass mit der Zunahme der persönlichen Freizeit auch der Anteil an Wohn- und Erholungsgebieten steigen wird und daraus neue Formen des Wohnens (Saisonwohnen, Datschenwohnungen, temporäre Wohnformen, Mischwohnformen aus Arbeit und Freizeit oder Dienstleistungsarbeit und Landwirtschaft) entstehen werden. Maas entwirft die Idee vom *Campingland*: Hütten, Ferienhäuser, Charlets, Farmen. Das Land verschmilzt clusterartig zu einem riesigen Familienzeltlager (*One big family-campsite*) (Maas | 1995: 60).

## 3.4. Evaluation

### 3.4.1. Materialien und Methoden zur Evaluation

Bisher beschäftigten sich nur wenige Forscher (Futugawa, Pfeiffer) mit Fragen der Evaluation.

Um zu prüfen, welche von Wrights Vorschläge sich auch in die Praxis haben umsetzen lassen, sollen seine Projekte evaluiert werden. Im Rahmen dieser Arbeit wird eine vereinfachte Evaluation durchgeführt, indem eine

**Umsetzungsquote** ermittelt wird. Das heißt: Für alle hier ausgewerteten Projekte wird ermittelt, ob die Projekte erfolgreich realisiert worden sind bzw. welche Gründe für das Scheitern gefunden werden können.

Dafür wurden die Projekttabellen aus dem vorherigen Kapitel noch einmal ausgewertet.

### 3.4.2. Ermittlung der Umsetzungsquote

Die nachfolgende Tabelle listet auf, welche der hier ausgewerteten Entwürfe und Projektideen von Wright auch tatsächlich umgesetzt werden konnten und zeigt - soweit ermittelbar - warum die Umsetzung scheiterte.

Tab.20 [Stand der Umsetzung]

Projektname	Siedlungsraumtyp	Realisierungsstatus			Anmerkungen
		Nicht realisiert	In Teilen realisiert	realisiert	
Adelman Wäscherei, Milwaukee	Auto	≤			
Autohaus Roy Wetmore, Detroit, Michigan	Auto	≤			
Capitol Journal Gebäude	Auto	≤			
Hagan Ice Cream Company, Pennsylvania	Auto	≤			Hagan hat sich später von Wright ein Wohnhaus bauen lassen
Hotel Roger Lacy, Dallas	Auto	≤			
Jaguar Showroom Max Hoffmann, New York	Auto	≤			
Larkin-Gebäude, Buffalo, New York	Auto			≤	1906 fertig gestellt, in den 1950ern abgerissen
Lenkurt Electric Company	Auto	≤			
Markthalle für Walter V. Davidson	Auto	≤			Schriftwechsel mit Davidson vorhanden, Beauftragung unklar
Motel Daniel Wieland, Maryland	Auto	≤			
Ocotilla Camp, Chandler, Arizona	Auto			≤	Umsetzung 1929 als temporäres Gebäude
Paradies auf Rädern, Trailer Park	Auto	≤			
S.C. Johnson & Co, Verwaltungsgebäude	Auto			≤	
Schmetterlingsbrücke (Butterfly Bridge) in Spring Green, Wisconsin	Auto	≤			

Heimstättenkooperative für Detroitter Arbeiter, Michigan	Land		≤		Ein Prototyp wurde umgesetzt, Projekt wurde aufgrund des Krieges eingestellt.
Midway Barns, Farm Gebäude für Taliesin, Spring Green, Wisconsin	Land			≤	Wright als eigener Bauherr
Usonia I, East Lansing	Land		≤		Aufgrund von Finanzierungs-schwierigkeiten nicht realisiert. Einzelne Häuser wurden später an anderen Orten gebaut, u.a. für → Goetsch-Winckler.
Vorgefertigte Ställe für Walter V. Davidson	Land	≤			Auftragsentwurf
[Gruppe hochwertiges Wohnen]	Park			≤	Circa 10 Beispiele Überwiegend realisiert [Verhältnis: 8:2]
Beerdigungskapelle für Nicolas Daphne, San Francisco, Kalifornien	Park	≤			Auftragsarbeit, nicht umgesetzt.
Beth Solom Synagoge, Pennsylvania	Park	≤			
Bürgerzentrum Monona Terrace	Park	≤			Freier Entwurf ohne Beauftragung. Einige Bürger warben für Wright. Letztendlich konnte die Stadt aber nicht überzeugt werden.
Circle Pine Resort, Michigan	Park	≤			
Como Orchard Sommerkolonie	Park		≤		Die Gesamtanlage konnte nicht realisiert werden, da die Kosten für die Ver- und Entsorgungssysteme zu teuer wurden.
Crater Resort, Arizona	Park	≤			
Denkmal für die Erde, Wisconsin	Park	≤			
Doheny Ranch, Kalifornien	Park	≤			Aquiseentwurf ohne Beauftragung
Florida Southern College, Florida	Park		≤		Acht der geplanten 17 Gebäude wurden realisiert.
Gordon Strong Ausflugsziel	Park	≤			
Kirche, Shorewood Hills, Wisconsin	Park		≤		
Marin County Civic Center, San Rafael, Kalifornien	Park			≤	
Ras-el-Bar, Strandferienzelte, Ägypten	Park			≤	Briefwechsel weist darauf hin, dass das Projekt gebaut wurde, heute aber zerstört (Futugawa/Pfeiffer 1985, Bd.5: o.S.)
San Marcos in the Desert, Resort	Park	≤			Ausführungsphase wurde abgebrochen.
Sommerkolonie Lake Tahoe	Park	≤			Ein Eigentümerwechsel führte dazu, dass der beauftragte Entwurf von Wright nicht weiter verfolgt wurde.
Schwimmende Gärten Resort, Florida	Park	≤			
Sporthotel Huntington, Harford	Park	≤			
Taliesin West, Scottsdale, Arizona	Park			≤	Teilrealisierung aufgrund der Wirtschaftskrise
The Oasis, Kapital des Staates Arizona	Park	≤			
Wolf Lake, Chicago	Park	≤			Beauftragter Vorentwurf
<b>[Gruppe Mischnutzung]</b>	Raster			≤	Circa 6 Beispiele, meist nicht realisiert [Verhältnis: 1:5]
<b>[Gruppe Präriehäuser]</b>	Raster			≤	Circa 15 Beispiele, meist realisiert [Verhältnis: 10:5]

<b>[Gruppe usonische Häuser]</b>	Raster			≤	Circa 60 Beispiele, gut zur Hälfte realisiert [Verhältnis: 30:30]
Barnsdall Municipal Park Gallery, L.A.	Raster	≤			
Kalita- Humphreys Theater	Raster			≤	
Kirche, Kansas City, Missouri	Raster	≤			Technisch neue Konstruktion mit Spritzbeton wurde nicht genehmigt.
Kleeblatt Siedlung, Circle Pines, Pittsfield, Massachussets	Raster	≤			Aufgrund politischer Probleme wurde das Projekt nicht umgesetzt.
Neuroseum, Neurological Treatment, Madison	Raster	≤			
Non Competitive Plan for the National Conference on City Planning	Raster	≤			Wettbewerbsbeitrag
Pleasantville, Usonia II	Raster			≤	Teilrealisierung trotz hoher Bodenpreisen und Schwierigkeiten bei der Kreditvergabe
Rosenwald Schule, La Jolla, Kalifornien,	Raster		≤		
Solomon Guggenheim Museum, New York	Raster			≤	
Suntop („Ardmore Experience“)	Raster		≤		Teilrealisierung durch die Todd Company.
Wyoming Valley School, Wisconsin	Raster		≤		
Büroturm für die H.C. Price Company, Bartlesville, Oklahoma	Schnitt	≤			
Hotel Apartments („Chrystal Heights“), Washington D.C.	Schnitt	≤			Die Gebäude wären höher als das Capitol gewesen, daher nicht genehmigt.
Pittsburgh Point Park Civic Center, Pittsburgh	Schnitt	≤			
Restaurant + Tankstelle für Glenn Richardson, Spring Green, Wisconsin	Schnitt	≤			Vorentwurf
Tankstelle am Flugplatz	Schnitt	≤			Ohne Beauftragung, Entwurf nutzte Wright später für die Lindholm Tankstelle.
Tankstelle der Lindholm Oil Company, Cloquet, Minnesota	Schnitt			≤	

Von den hier ausgewerteten 147 Projekten sind 66 realisiert worden.

Aus der Sekundärliteratur konnten unterschiedliche Gründe für das Scheitern oder den späteren Abriss einzelner Gebäude ermitteln werden:

1. Viele der hier ausgewerteten Projekte waren reine **Aquiseprojekte**, d.h. Wright wurde nicht beauftragt. Die Realisierung war nicht das Ziel, sondern mit dem Entwurf sollten neue Kunden oder Aufgabenfelder erschlossen werden
2. **Finanzielle Gründe:** Weiterhin fällt auf, dass viele Projekte aus finanziellen Gründen scheiterten. Auch hier muss die Zeit der Weltwirtschaftskrise und des Zweiten Weltkrieges berücksichtigt werden

3. Auch **genehmigungsrechtliche Vorbehalte** können als Gründe für das Scheitern identifiziert werden. Wrights neuartige Baumethoden und Architekturstile stießen bei den Genehmigungsbehörden teils auf Widerstand

4. Nur in **wenigen Einzelfällen** liegt der Grund für das Scheitern der Realisierung in der **gestalterischen Idee**, d.h. der Bauherr war mit dem Entwurf nicht zufrieden und die Ausführung wurde entwurfsbedingt gestoppt

### 3.4.3. Auswertung der Ergebnisse

In Bezug auf die prototypischen Siedlungsräume sind unterschiedliche Umsetzungsquoten erkennbar:

Tab.21 [Umsetzungsquoten]

	Σ	Nicht realisiert		Teils realisiert	Realisiert	
		Anzahl	Quote		Anzahl	Quote
Autostadt	14	11	79%	--	3	21%
Rasterstadt	92	45	49%	3	44	51%
Parkstadt	31	16	51%	3	12	48%
Landstadt	4	2		1	1	
Schnittstelle	6	5		-	1	
Σ	147	79		5	61	
	100	54%		5%	41%	

Gerade im Wohnungsbau - vor allem im privaten Wohnungsbau - hat Wright verhältnismäßig viele Entwürfe auch realisieren können. Für die **Parkstadt** finden sich viele, teils sehr bekannte Beispiele (Fallingwater etc.). Die hohe Quote dankt sich zweifellos auch dem Vermögen der Bauherren. Die Kundschaft war meist wohlhabend, so entfiel (trotz Wirtschaftskrise) der finanzielle Aspekt für das Scheitern. Auch aufgrund des geringeren Bauvolumens und der Auftragsgröße verursachten die Wohnhäuser meist wenig technische oder baurechtliche Schwierigkeiten. Auffällig bleibt, dass Wright selten die in Broadacres präferierten gemischtgenutzte Wohngebäude umsetzen konnte. Selten wurde er für den Bau von Studios oder Praxen

beauftragt. Auch im Bereich der kulturellen Bauwerke erreicht Wright nur eine geringe Umsetzungsquote. Teilweise waren seine Entwürfe für Kulturbauwerke nicht beauftragt (→Stahlkathedrale). Auch merkt Joncas an, dass seine Bauten für die Künste „zu radikal [waren], als dass ein potentieller Kunde ihm einen Auftrag hätte anvertrauen können. Was er als Bauten für die Künste schuf, ließ bisweilen geradezu besessen alle Konventionen hinter sich“ (Joncas → De Long | 1998: 131).

In Bezug auf die Autostadt hatte Wright insgesamt wenig Projekte mit gewerblicher oder kommerzieller Nutzung entworfen und noch weniger umsetzen können. Jack Quinan führte dafür verschiedene Gründe an. Wrights innovative Ideen stießen bei den eher konservativen Bauherren auf Ablehnung. Auch stammen die meisten Aufträge für Fabriken, Büro- oder Gewerbebauten aus der Zeit der Weltwirtschaftskrise sowie der Anfangszeit des Kalten Krieges, einer Zeit, in der „kaum jemand in der Wirtschaft Experimente wagte“ (Quinan → De Long | 1998: 77).

Auffällig bleibt die geringe Anzahl der Projekte für den Typus Landstadt und Schnittstelle.

### 3.5. Zusammenfassung: Bewertung und Evaluation

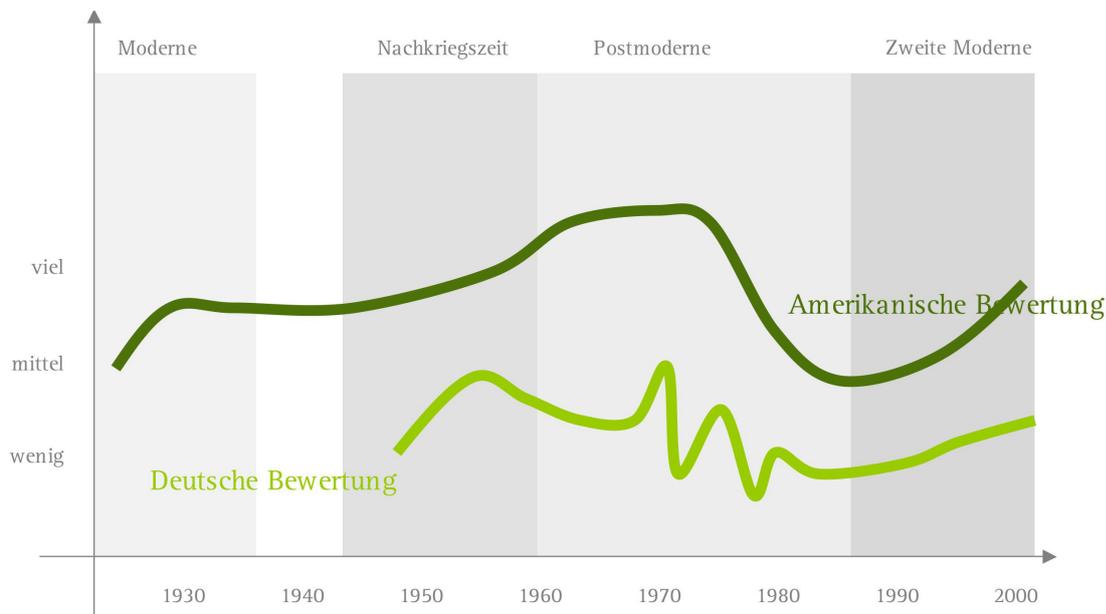


Abb.49 [Phasen der Bewertung] Über Broadacres wurde in den unterschiedlichen städtebaulichen Epochen unterschiedlich stark diskutiert. Die Auseinandersetzung fand in Wellenbewegungen statt. Dabei blieb die Diskussion in Deutschland insgesamt verhaltener.

*Eigene Darstellung*

#### Bewertung

Die Idee der Broadacre City ist bisher aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet worden. Wenn man die bisherige Bewertung betrachtet, fallen verschiedene **Phasen** auf. Gegenüber den USA findet in Deutschland insgesamt eine viel geringere Auseinandersetzung statt. Die Unterschiede in der Häufigkeit und Intensität der Auseinandersetzung und in der Art der Bewertung können mit verschiedenen Faktoren begründet werden:

- > Materialauswahl
- > Disziplinen
- > Phasen in der Leitbilddiskussion
- > Raumbezug

#### *Materialauswahl*

Es fällt auf, dass Autoren, die sich mit den Texten von Wright beschäftigten, die Idee anders bewertet haben, als Autoren, die Modell oder Projekte zur Bewertung der Idee genutzt haben. Erst in den letzten Jahren lassen sich Arbeiten finden, die alle Komponenten der Arbeit (Schrift, Modell, Projekte) nutzen.

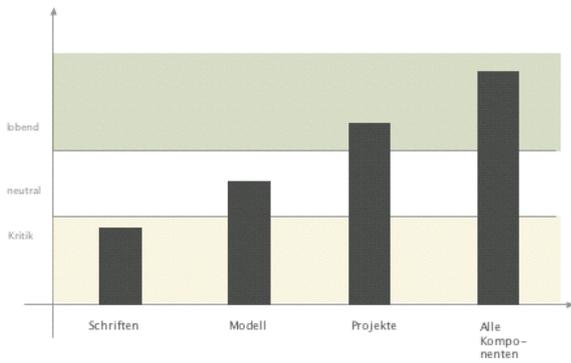


Abb.50 [Abhängigkeit Bewertung – Materialwahl] Wurden nur die Schriften für die Bewertung genutzt, fiel die Bewertung der Idee meist negativ aus. Erst wenn auch die Bauprojekte mit ausgewertet wurden, wurde Wright positiv bewertet.

Eigene Darstellung

### Disziplinen

Auch besteht ein Unterschied in der Bewertung je nachdem, ob das Modell aus wissenschaftlicher (kulturwissenschaftlicher, architekturtheoretischer oder planungswissenschaftlicher) Perspektive oder aus Sicht des Feuilletons betrachtet wurde.

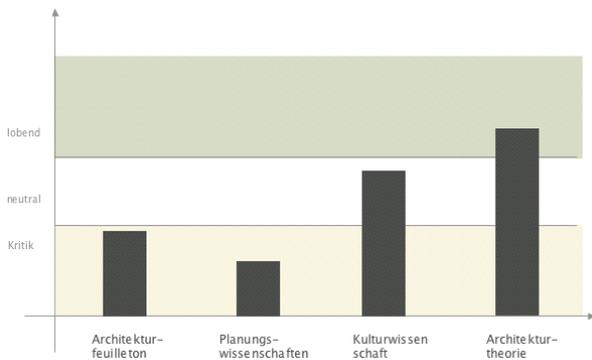


Abb.51 [Abhängigkeit Bewertung – Disziplin] Jede Disziplin bewertete Broadacres anders. Hier fällt auf, dass deutsche Planungswissenschaften das Modell - wenn sie es überhaupt genutzt haben - am stärksten kritisiert haben.

Eigene Darstellung

### Phasen der Leitbilddebatte

Die Auseinandersetzung mit Wright war bisher immer auch stark von dem jeweils vorherrschenden Leitbild abhängig. Zur Zeit der Moderne - im Leitbild der gegliederten, aufgelockerten Stadtlandschaft - galt Wright als

Querdenker. Seine Broadacre City bildete ein Gegenmodell zu den Ideen der Zeit in den USA, die damals stark vom europäischen Denken (Internationaler Stil) beeinflusst waren. Mit dem Leitbildwandel im Städtebau (von der auto-orientierten Stadt zur nachhaltigen Stadt) gerieten seine Ideen in Vergessenheit. In der aktuellen Debatte um die *middle-landscape* bzw. Zwischenstadt häufen sich Forderungen, das Modell stärker zu nutzen.

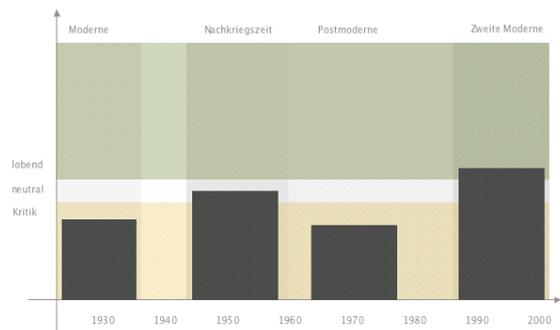


Abb.52 [Abhängigkeit Bewertung – Leitbilder] In der planerischen-städtebaulichen Leitbilddebatte fallen Phasen unterschiedlicher Bewertung auf.

Eigene Darstellung

### Ortsbezug

Von Wright wurde darauf hingewiesen, dass die Ostküste der USA auf das Modell anders reagiert hat als die Westküste. Auch in Europa lassen sich räumliche Unterschiede erkennen. Die niederländische Debatte bewertet Wright meist positiver als die deutsche Debatte. Auch hier kann vermutet werden, dass der Unterschied in der Bewertung mit der Siedlungsstruktur der Länder zu tun hat. Die weitläufige Randstadt bietet scheinbar mehr Anknüpfungspunkte.

## Evaluation

Für diese Arbeit war die Frage wichtig, welche im Modell skizzierten Ideen durch Bauprojekte erfolgreich umgesetzt werden konnten und welche Modellideen nie zur Realisierung kamen.

Hier fiel auf, dass Wright nicht alle Themen und Ansprüche, die er mit dem theoretischen Text und dem abstrakten Modell angerissen hat, auch in realen Bauprojekten umsetzen konnte. Für die im Modell wichtigen Themen Straße, Autobahn, Mischnutzung und die

Etablierung urbaner Farmen in der Stadt gibt es keine Bauprojekte. Die damit verbundenen Gestaltungsideen konnten daher nicht vertieft werden. Dagegen gelang es Wright mit seinen Projekten herauszuarbeiten, wie er sich die Verzahnung zwischen Stadt und Land und das Leben an der *frontier* vorstellte. Auch in Bezug auf kostengünstiges aber gleichzeitig individuelles Bauen kann aus Wrights Baupraxis-Erfahrungen gelernt werden.

Tab.22 [Evaluation der Gestaltungsstrategien]

Autostadt	Passiver Lärmschutz, Visuelle Einbindung großvolumiger Bauten	--	Hier fehlten Wright entsprechende Bauprojekte. Gerade im Bereich des Gewerbebaus ist Wright selten beauftragt worden.
	Infrastruktur für Durchreisende, Motels, Drive-In Architekturen, mobile Architekturen	--	Auch hier fehlten Wright Bauprojekte. Er wurde nicht beauftragt, solche neuartigen Formen zu entwickeln.
	Hauptstraße als dezent gestalteter Parkway	--	Wright als Architekt konnte diese Ideen nicht umsetzen, weil ihm entsprechende Aufträge fehlten.
Rasterstadt	Kostengünstig + individuell	∞∞∞∞	Hier hat Wright viele gelungene Projekte umsetzen können. Wrights Arbeiten sind ein gutes Beispiel dafür, dass individuelles und qualitätsvolles Bauen auch kostengünstig sein kann.
	Landschaft und Gebäude verschmelzen	∞∞∞∞∞	Hier konnte Wright sehr viele Gebäude umsetzen und entwickelte eine hohe Virtuosität in seiner Architektur.
	Baufreiheiten zulassen und durch Städtebau subtil formen	∞∞∞∞	Gerade in den Siedlungsbauprojekten konnte er diesen Gedanken innovativ umsetzen, viele seiner Siedlungsbauprojekte sind aber aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt worden.
	Kein Bezug zur Stadt, Abstraktion von der Stadt	∞∞∞∞	Gerade bei Bauvorhaben auf innerstädtischen Grundstücken wird Wrights ablehnende Haltung deutlich. Selten wird er von Bauherren oder Genehmigungsbehörden zu einem stärkeren Umgang mit dem Stadtraum aufgefordert.
	Stärkung der Position kultureller Gebäude im Siedlungsraum	0	Auch hier fehlten Wright entsprechend großräumige Aufträge.
	Mischung auf Parzellenebene	∞0	Diese Entwurfsidee kann Wright selten umsetzen.
	Schaffung von Landschaft	0	Hierzu erarbeitet Wright virtuose Entwürfe, die aber meist nicht umgesetzt werden. Ausnahme: Wright selbst ist der Bauherr.
	Schaffung von <i>frontiers</i>	∞∞	Im Siedlungsbau hat Wright diese subtile Art der Gestaltung immer wieder mal umsetzen können.
	Außergewöhnliche Architektur an außergewöhnlichen Orten für Verwaltungs- und Kulturbauwerke	∞	Wenn Wright an entsprechenden Wettbewerben teilnahm, konnten sich seine Ideen selten erfolgreich durchsetzen. Zwar wurden die Ideen teilweise von Bürgerbewegungen gefördert, bei Behörden und politischen Gremien stießen die innovativen Ideen aber oft auf Ablehnung.
	Verbindung agrarischer und städtischer Funktionen	-	Hier fehlen Wright entsprechende Bauaufgaben. Die Idee bleibt theoretisch.
	Parks als Schnittstellen	0	Auch diese Idee kann Wright aufgrund fehlender Bauaufgaben nicht umsetzen.
	Apartments als Schnittstellen	0	Zwar hat Wright Apartment-Hochhäuser entworfen, aber die Gebäude hatten selten die entsprechende Stellung als Schnittstelle zwischen traditioneller Stadt und der neuen Stadtlandschaft
	Tankstellen als Knotenpunkte	0 ∞	Wright konnte eine Tankstelle entwerfen und bauen, aber die Wirkung als <i>centroid of culture</i> hat seine entworfene Tankstelle nicht entfaltet.

# Kapitel 4.

# Vergleich. Broadacre City und die Zwischenstadt

## 4. Vergleich. Broadacre City und die Zwischenstadt

In diesem Kapitel werden die Aussagen von Wright den Aussagen von Sieverts und der Zwischenstadt-Debatte gegenübergestellt und dargestellt, welche Impulse das Broadacre Modell geben kann:

- > Beschreibt Wright Themen, die auch in der heutigen Diskussion eine Rolle spielen, und kann für diese Themen Wrights Erfahrungsvorsprung genutzt werden, um die Themen der Zwischenstadt zu vertiefen? Wo kann aus Wrights Erfahrungen (seinen Erfolgen, aber auch seinem Scheitern) gelernt werden?
- > Welche Aspekte beschrieb Wright, die heute nicht diskutiert werden, bei denen sich aber eine „Wiederentdeckung“ lohnt?
- > Wie geht man mit den Themen um, die heute eine große Rolle spielen, für Wright aber unbedeutend waren?

Das Kapitel ist wie folgt aufgebaut:

4.1	Methode für den Vergleich	Das Kapitel beginnt mit methodischen Vorüberlegungen. Es wird dargestellt, welche Arbeiten aus der Zwischenstadt-Debatte den Komponenten von Wright gegenübergestellt werden können. Auch wird die Methode zur Erstellung des hypothetischen Entwurfsmodells beschrieben.
4.2.	Textvergleich	Hier werden die Ziele und Qualitätskriterien von Broadacre City und Zwischenstadt miteinander verglichen.
4.3.	Kombinierter Modell- und Projektvergleich	Konzepte und Aufgabenfelder der beiden Ideen werden durch einen kombinierten Modell- und Projektvergleich zueinander in Beziehung gesetzt.
4.4.	Zusammenfassung: Vergleich	Ergebnisse des Vergleichs werden zusammengefasst.

### 4.1. Methoden für den Vergleich

#### Auswahl der Arbeiten für den Vergleich

Im ersten Kapitel wurden circa 50 Arbeiten aus der Zwischenstadt-Debatte in Bezug auf ihre Kernaussagen und Arbeitsweisen analysiert. Die Klassifizierung der Arbeitsweisen der Zwischenstadt-Debatte war ein notwendiger Schritt, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Nun ist einordbar, welche Arbeiten in ihrer Arbeitsweise den Arbeiten von Wright gegenübergestellt werden können:

Den Texten von Wright kann das Buch „Zwischenstadt“ von Thomas Sieverts sowie ergänzende theoretische Arbeiten (Körner, Hauser) gegenübergestellt werden.

Für einen kombinierten Modell- Projektvergleich bieten sich Arbeiten von Christ/Bölling (Bölling/Christ | 2005) und Koch/Wall (Bormann et al. | 2005) an, wobei die Arbeit von Koch/Wall aufgrund ihres teils interpretations-offenen Charakters nur begrenzt ausgewertet werden kann. Als Ergänzung wurden daher Arbeiten von Mario Campi, Franz Bucher und Mirko Zardini (Campi et al. | 2001) mit herangezogen.

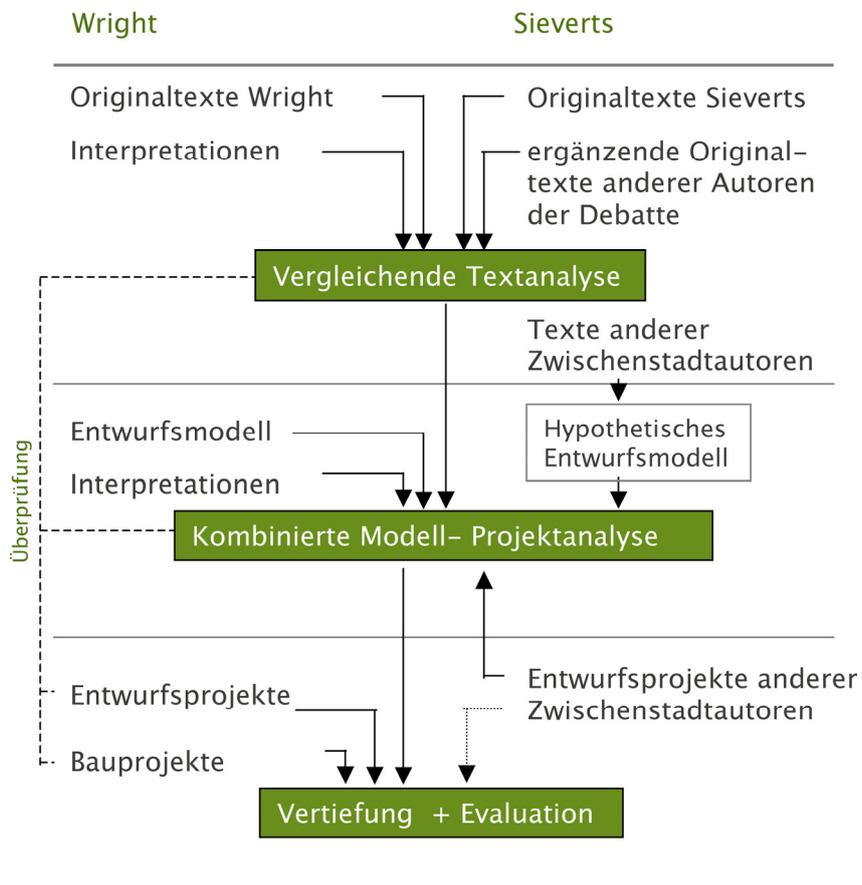


Abb.53 [Vorgehensweise zur Herstellung der Vergleichbarkeit]

Eigene Darstellung

## Textanalyse

Grundstruktur für den Textvergleich soll die für den Text von Wright entwickelte Gliederungssystematik bilden. In derselben Weise wurden für Sieverts Text die Kernthemen und Themenblöcke ermittelt. Die Aussagen der Themenblöcke können miteinander verglichen werden.

## Kombinierte Modell- und Projektanalyse

Um einen Vergleich durchführen zu können, wird zunächst aus textlichen Arbeiten der Zwischenstadt-Debatte ein **hypothetisches Modell der Zwischenstadt** entwickelt. Dieses Modell wurde aus der Beobachtung abgeleitet, dass Arbeiten aus der Zwischenstadt-Debatte mit phänomenologischem Ansatz häufig reale Orte beschreiben, an die stellvertretend bestimmte Gestaltungsaufgaben geknüpft werden.

Diese „Orts- und Raumbeschreibungen“ wurden genutzt, um zu vergleichen, welche prototypischen Siedlungsräume bei Wright und der Zwischenstadt-Debatte diskutiert werden. Dabei ist die unterschiedliche Herangehensweise zu beachten: Während die Zwischenstadt bei ihren Raumbeschreibungen mit Negativbeschreibungen (= Orte, die zu verbessern sind) arbeitet, widmet sich Wright mehr den „Potenzialorten“, d.h. den Orten, die sich für die Schaffung der Broadacre City besonders gut eignen.

Die verschiedenen Orts- und Raumbeschreibungen der Zwischenstadt-Debatte wurden zunächst in tabellarischer Form erfasst. Die Inhalte der Tabelle wurden dann in eine erste Modellzeichnung übersetzt, in der prototypische Siedlungsräume ausgewiesen wurden. Diese Modellzeichnung nutzt dieselbe Gestaltungslogik wie Wright, d.h. die Verteilung der einzelnen Siedlungsräume

im Modell ist an das Broadacre Modell angepasst. Damit wird klar, dass ein hypothetisches Modell kein Entwurfsmodell der Zwischenstadt sein kann, sondern ein Mittel zur Herstellung einer Basis für den Vergleich.

Dann wurden die von den verschiedenen Autoren aufgeführten Projektbeispiele genutzt, um zu vertiefen, mit welchen Gestaltungselementen und Gestaltungsstrategien diese Räume qualifiziert werden können. Hier stößt man in der Auswertung auf Grenzen. Denn bei den von den Autoren aufgeführten Projektbeispielen handelt es sich oft um Beiträge zu Ideenwettbewerben, freie Kunstarbeiten oder um Entwürfe, die im universitären Rahmen (Studentische Stegreifentwürfe, Diplomarbeiten, freie Arbeiten von Büros) entstanden sind. Man kann hier nicht von einer erprobten „best-practise“-Sammlung reden, sondern die Autoren bieten hier lediglich „Testentwürfe“, die eine Richtung oder eine denkbare Gestaltungsstrategie skizzieren, ohne dass gesichert ist, ob diese neuen Strategien oder Richtungen auch tragfähig und dauerhaft erfolgreich sind. Die Autoren selbst weisen auf den unerprobten Charakter ihrer Ausführungen hin.

Für die Erstellung des hypothetischen Modells waren somit folgende Arbeitsschritte notwendig:

1. Ermittlung der prototypischen Siedlungsräume der Zwischenstadt durch die Auswertung der textlichen Raumbeschreibungen der ausgewählten Autoren
2. Ermittlung von Gestaltungselementen und Gestaltungsstrategien anhand von Entwürfen und Beispielen
3. Zeichnerische Darstellung des hypothetischen Modells

## 4.2. Textvergleich

Tab.23 [Vergleich Themenblöcke]

Wright „The Living City“		Gliederung	Sieverts „Zwischenstadt“	
Form	Themen		Themen	Form
Meist beschreibend	Kritik an der Stadt; Kritik an der Wirtschaftsform, Gesellschaft, Individuum, Stadt, Demokratie, Technikverwertung	Ausgangslage, Probleme	Fraktale Struktur, Globalisierung, Kritik + Zweifel an der Stadt	Meist beschreibend
Beschreibungen + Thesen	Möglichkeiten der Technik Dezentralisation, Wirtschaft, Wohn- und Lebensform, Zentralörtliche Gliederung	Rahmenbedingungen	Möglichkeiten der Epoche + Technik, Wandel der Raumeinheiten, Soziale, Fragen, Nachhaltigkeit, „Sieben Thesen“, Flexibilität	Meist Thesen
Meist Forderungen	Appell zu Reformen, Demokratieverständnis, Individualität, Dezentralisation + Re-Integration, Organisches Bauen, Amerikanische Kultur, Neue Ästhetik	Ziele	Gesellschaft, Individuum und Stadt Informelles, Unangepasstes, Nachhaltigkeit, Mischung, Urbanität, Autarkie, Agora „Ort + Welt“, Deutung, Ästhetik, Sichtweisen	Meist Forderungen
Meist Thesen	Land, Landwirtschaft, Natur und Landwirtschaft, Boden, Eigentum, Weite – Dichte	Qualitätskriterien	Weite – Dichte, Urbanität, Mischung, Landschaft + Natur, öffentlicher Raum, Netzmodell	Beschreibung und Thesen
Meist beschreibend	Flächenmanagement, Siedlungsstruktur, Mischung, Organisches Bauen, Wirtschaft, Landwirtschaft, Umgang mit Bestand, Grundeigentum, Landschaft + Natur, Stil, Architektur, Ästhetik, Baukultur, Gesellschaft + Individuum, Verkehrsplanung	Entwurf	Raumwahrnehmung, Strukturkonzept, Siedlungsstruktur, Öffentlicher Raum	Meist beschreibend
Meist Fordernd	Appell zu Reformen und Umdenken, Eigendynamik nutzen, Bodenmanagement, Verkehrsplanung, Stil, Baukultur, Umgang mit Vorhandenem	Umsetzungsstrategien	Aufruf zum Umdenken, Neue Sichtweisen, Realitäten anerkennen, Verkehrsplanung, Regionalplanung, Handlungsfelder, Instrumentenfelder, Integrierte Planung, „Kleine Schritte-Politik“, Wettbewerb, Wirtschaft, Denkmalschutz-Bestand	Meist fordernd
	Trends beobachten	Methode	Potenziale aufspüren	

In Tabelle 23 sind die Themen aufgeführt, die sich aus dem Textvergleich von „The Living City“ mit der „Zwischenstadt“ ergeben. Angaben zum Entwurf sollen in die Modellanalyse einfließen. Der Vergleich der Texte bietet damit Material für folgende Punkte:

### 4.2.1. Ausgangslage.

### 4.2.2. Rahmenbedingungen.

### 4.2.3. Ziele und Qualitätskriterien.

### 4.2.4. Umsetzungsstrategien.

In der nun folgenden Textanalyse werden zunächst die wesentlichen Aussagen der beiden Autoren dargestellt und dann vergleichend interpretiert.

### 4.2.1. Ausgangslage

#### Vergleich der Kernaussagen

Bei Wright wird klar, dass er die dichte Stadt („alte Stadt“) für ein überholtes Modell hält, das auf lange Sicht einer neuen weitläufigen Stadtform weichen wird/muss. Zwar nutzt auch Sieverts eine ähnliche Beobachtung als Ausgangspunkt seiner Überlegungen, wenn er die Stadt als „*historisch bedingte Zwangsform*“ (Sieverts | 1997: 13) beschreibt, deren „*Hochzeit sich dem Ende neigt*“ (Sieverts | 1997: ebenda), aber er wertet den Tatbestand anders. Für Sieverts stellt Stadt nichtsdestotrotz eine bedeutende kulturelle Leistung dar und ist als solche erhaltenswert. Trotz der „*Liebe zur Alten Stadt*“ appelliert auch er dafür, sich stärker mit dem Raum auseinander zu setzen, der nicht ins Bild der historischen europäischen Stadt passt (Sieverts | 1997: 29).

Für Wright war die Peripherie der Stadt eine Verheißung, weil dieser Raum gerade erst am entstehen (1910) und daher gut formbar war. Aus Sieverts Perspektive (mehr als 80 Jahre später) ist die Peripherie nun bebaut. Für Sieverts ist die bebaute Peripherie eine notwendige, wenn auch nicht unbedingt gern gewollte Planungsaufgabe. Im Ladenburger Kolleg wurde die „Unübersichtlichkeit“, „Mehrdeutigkeit“, „Mehrschichtigkeit“, „Diffusität“ sowie das Fehlen einer räumlichen Gliederung und Struktur der bebauten Peripherie (Zwischenstadt) als Problem beschrieben. Zwischenstadt als real existierender Raum ist also -anders als die Broadacre City- keine Möglichkeit, sondern zunächst ein Problem; keine Lösung, sondern eine offene Aufgabe. Dabei ist Sieverts bei seiner Kritik an der Zwischenstadt vorsichtig. Er hält den Ort für unfertig, bringt ihm aber dennoch ein gewisses Verständnis entgegen. Zwischenstadt besteht aus „unzähligen rationellen Einzelentscheidungen“, so Sieverts. Diese Entscheidungen hinterfragt er nicht. Stärker dagegen kritisiert

Sieverts die Haltung der Planer, die aus seiner Sicht jahrelang vergessen hatten, sich um diesen Raum zu kümmern.

#### Interpretation

Beide Autoren haben also eine Vorstellung von einem zukünftigen Siedlungsraum, der aus alten und neuen Stadtteilen mit einer ganz anderen Logik bestehen wird. Aus <Stadt> und <Peripherie> wird und soll bei beiden Autoren <Stadtlandschaft> werden. Der Unterschied ist: Während Wright den alten Teil duldet, ihm beim „sterben helfen“ möchte und dafür nun die Bauaufgabe Peripherie in Angriff nimmt, ist für Sieverts sowohl die Verbesserung (Qualifizierung) des Neuen als auch die Reparatur des Alten notwendig.

Die Raumvorstellung der beiden Autoren lässt sich in einer „Formel“ ausdrücken. Sieverts möchte aus möglichst viel „alter Stadt“ und möglichst wenig verstädterter Peripherie (Zwischenstadt) eine urbane nachhaltige Stadtlandschaft machen. Wright sah es genau umgekehrt: Er wollte mit möglichst wenig alter Stadt und möglichst viel neuer verstädterter Peripherie (Broadacre City) eine harmonisch gestaltete Stadtlandschaft entwerfen:

#### [Sieverts Gestaltungsformel]

$$\text{Stadt}_{\max} + \text{Peripherie}_{\min} = \text{Stadtlandschaft}$$

#### [Wrights Gestaltungsformel]

$$\text{Stadt}_{\min} + \text{Peripherie}_{\max} = \text{Stadtlandschaft}$$

Die vorgenommene Gewichtung begründete Wright vor allem mit gestalterischen Aspekten. Aus seiner Sicht könne die alte Stadt nicht mehr Bezugspunkt für den modernen Städtebau sein, weil damit die Möglichkeit vertan werden würde, etwas „Neues“ zu schaffen. Das

„Neue“ könne sich nicht hinreichend behaupten und eine eigene Ästhetik entwickeln, wenn es aus den alten Strukturen heraus gebildet werden müsse.

Wesentlich für die Zwischenstadt ist für Sieverts, dass sich das „Neue“ aus dem „Alten“ entwickelt hat. Das „Alte“ müsse für die Qualifizierung daher immer mitberücksichtigt werden. Es müsse eine Harmonie zwischen Stadt und Zwischenstadt geschaffen werden. „*Notwendig*“, so Robert Kaltenbrunner, ist „*die sensible, vorsichtige Weiterentwicklung und*

#### 4.2.2. Rahmenbedingungen

##### *Vergleich der Kernaussagen*

Sowohl Wright als auch Sieverts widmen sich in ihren Texten bestimmten Faktoren, die einen Einfluss auf die Form und Gestalt von Siedlungsräumen haben. Aber wie schon Wright geht es Sieverts nicht um die Ermittlung aller Faktoren, die einen Einfluss auf die Form, Größe und Gestalt von Siedlungsräumen haben, sondern auch er beschäftigt sich nur mit bestimmten Teil- und Einzelaspekten. Beide Autoren begründen ihre Auswahl nicht. Interessanterweise gibt es bei den Autoren trotz ihrer unterschiedlichen Haltungen thematische Überschneidungen:

> Beide beschreiben Verkehrs- und Kommunikationstechniken als wichtige Faktoren: Wright sagte der Transport- und Kommunikationstechnik voraus, dass sie eine Dezentralisation einleiten und dem einzelnen Menschen neue Möglichkeiten bieten werden würde (Wright | 1858 → Pfeiffer 1995: 294). Sieverts bestätigt 80 Jahre später, dass Menschen dank Telematik, verkürzter Arbeitszeit und Dienstleistungsarbeitsplätzen tatsächlich viel freier mit Zeit und Raum umgehen (Sieverts 1997: 22). Wright war sich sicher, dass die Menschen die Möglichkeiten des Individualverkehrs nutzen würden, um sich aus der Stadt raus,

*Ergänzung dieser verstreuten und heterogenen Siedlungsgebilde in ihrer eigenen Struktur und Charakteristik – und in ihrem Zusammenfügung zu einer neuen Struktur“* (Kaltenbrunner → Bölling, Sieverts | 2004: 67).

- > Sieverts sucht nach einer Symbiose zwischen Stadt und Peripherie. Bezugspunkt der Verschmelzung bleibt die Stadt.
- > Wright wollte aus der Peripherie ein neues symbiotisches Gebilde aus bebautem Raum und Landschaft machen. Bezugspunkt der Verschmelzung wird die Landschaft.

einen Wohnort am Rand/im Grünen zu schaffen. Aufgabe der Planung und Gestaltung war es, diesen Trend der Dezentralisation zu gestalten. Auch Sieverts beobachtet, dass das Wachstum und die Form der Zwischenstadt stark von Verkehrs- und Kommunikationstechnologien abhängig ist (Sieverts | 1997: 21 ff.). Doch Sieverts sieht in diesem Tatbestand weniger ein Potenzial, sondern kritisiert die starke Autoabhängigkeit der Zwischenstadt und fordert dazu auf, durch Planung gegenzusteuern (Sieverts | 1997: 93 ff.).

> Sieverts stellt den Prozess der Globalisierung als Rahmenbedingung vor; Wright beschäftigte sich mit der Individualisierung der Gesellschaft: Sieverts beobachtet, dass die Globalisierung Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur hat, etwa wenn durch Rationalisierung immer größere Raumeinheiten mit weniger Beschäftigten geschaffen werden (Sieverts | 1997: 47). Und Sieverts merkt an, dass sich Stadt und Gemeinde als soziokulturelle Einheit auflösen. Vor allem die Medien führten zu Realitätsverlusten, denen die Planung etwas konkret Räumliches entgegenstellen sollte (Sieverts | 1997: 75). Wright dagegen kriti-

sierte die anonymisierte großstädtische Gesellschaft, der man das Recht auf lokale Individualität entgegenstellen müsste. Statt großstädtischer Gesellschaft schlug Wright ein Leben in einer kleineren, pseudo-dörflichen Gesellschaft vor, so wie er es selbst in seinem *Taliensin-fellowship* vorgelebt hat.

- > Gemeinsam ist beiden Autoren, dass sie sich kurz dem Einzelhandel als Faktor für Stadtwachstum widmen. Wright beobachtete in seiner Zeit, dass der Einzelhandel an den Stadtrand wanderte. Hierin sah er eine Möglichkeit, eine neue Form von Markt am Rand der Städte zu schaffen. Für Sieverts dagegen hat die *Mall* am Stadtrand keine Qualität. Sorgenvoll beobachtet er, dass durch die Konkurrenz die Innenstadt an Qualität und Bedeutung verliert, sich dem Einkaufszentrum am Rand der Städte angleicht (Sieverts | 1997: 31). Auch beschreibt Sieverts eine neue Tendenz im Einzelhandel. Durch Teleshopping werde der traditionelle Einzelhandel enträumlicht

und ein neuer Wirtschaftsverkehr induziert (Sieverts | 1997: 48).

### *Interpretation*

Es erstaunt, dass beide Autoren sich den fast gleichen Rahmenbedingungen widmen, diese aber anders werten. Während Wright deutlich machte, welche *Chancen* neue Techniken, neue Verkehrsmittel und der Trend der Dezentralisation bringen, weist Sieverts vor allem auf die *Gefahren und Probleme* eben dieser Faktoren hin.

Sieverts wagt dabei selten einen eigenen Blick in die Zukunft, so wie das Wright schon vor 80 Jahren gemacht hatte, indem er bestimmte Aspekte, die zu seiner Zeit nur als schwache Trends sichtbar waren, für seine Vorstellung extrapolierte. Interessant wäre, welche demographischen, gesellschaftlichen und technischen Trends von heute Sieverts wiederum für die Gestaltung der Zukunft für besonders wichtig hält. Zwar nennt Sieverts den Computer und das Internet, aber er zieht aus ihnen keine weiteren Rückschlüsse in Bezug auf die Raumgestaltung.

### 4.2.3. Ziele + Qualitätskriterien

Bei beiden Autoren kann zwischen Zielen auf gesellschaftlicher, raumordnerischer und gestalterischer Ebene unterschieden werden.

#### **Gesellschaftliche Ziele**

##### *Vergleich der Kernaussagen*

Wright sah in Broadacres die Möglichkeit, eine neue Gesellschaft vorzubereiten: eine demokratische Stadt mit einem freien, offenen Bodenmarkt, in der das Leben in der Natur stattfindet. Für Wright war es wichtig, den Menschen zum Souverän zu erziehen. Er glaubte, dass auch der Städtebau dazu einen Beitrag leisten kann, indem er – in Broadacres – dem Einzelnen durch Grundbesitz und durch die Schaffung der Möglichkeit einer selbstbestimmten Arbeit eine Stellung gab, die es ihm er-

möglichte, sich gegen die aus Wrights Sicht abhängig machende nationale und internationale Wirtschaft stellen zu können – auch um sich in Krisenzeiten (Kriege, Weltwirtschaftskrisen) unabhängig machen zu können.

Sieverts formuliert zwar keine hohen gesellschaftlichen Ziele. In seinem Text wird dennoch deutlich, dass auch er über den Städtebau mehr als nur eine physische Veränderung des Raums erreichen möchte. Mit einem Verweis auf die griechische Agora<sup>157</sup> fordert Sieverts

<sup>157</sup> Agora war ein Wesensmerkmal des griechischen Stadtstaates (polis). Es war ein Platz, der als politische und juristische Versammlungsstätte diente, gleichzeitig Marktplatz war und auch wichtiges

Möglichkeiten für politisches Handeln mit einem räumlichen (lokalen) Bezug ein. Der Raum der Peripherie (Zwischenstadt) hat für Sieverts eine Vermittlerrolle zwischen Ort und Welt: „*Dem System der globalisierten Ökonomie muss die Agora der örtlichen Wirtschaftskreisläufe, dem System der abstrakten Kommunikation, die Agora des lebendigen Gesprächs, dem System der gesamtgesellschaftlichen-bürokratischen Versorgung die Agora der gemeindlichen und nachbarschaftlichen Verantwortung gegenübergestellt werden*“ (Sieverts | 1997: 89). Die qualifizierte Zwischenstadt solle städtische sowie ländliche Aufgaben übernehmen und eine Autarkie entwickeln: Alle Lebensbedürfnisse (Wohnen, Arbeiten, Anbau von Lebensmitteln, Kultur) müssten innerhalb der Zwischenstädte gedeckt werden (Sieverts | 1997: 22). Die qualifizierte Zwischenstadt als Wirtschaftsraum soll damit Orte des nicht-globalen Wirtschaftens bieten.

### Raumordnungsziele

#### *Vergleich der Kernaussagen*

Für Wright ist das Thema der **Dezentralisation** von besonderer Bedeutung. Er suchte nach der nicht-zentralen, vollkommen dezentralen Stadt mit knotenartigen Verdichtungsstrukturen. Auch Sieverts sieht in einer dezentral organisierten Stadt eine gute Basis für eine pluralistisch-demokratische Gesellschaft (Sieverts | 1997: 70). Sieverts verwendet wie auch Oswald und Baccini den Begriff >Netz<. Eine Netzstruktur ist für Sieverts ein System aus mehreren gleichwertigen Knoten-/Zentren,

die in Beziehung zueinander stehen (Sieverts | 1997: 39). Aus dem Netz-Bild lasse sich ein neues Muster für Ordnung schaffen.

Sieverts führt in seinem Text darüber hinaus den Begriff der Nachhaltigkeit ein. Nachhaltigkeit versteht er als Verknüpfung von Kreislaufprozessen (sparsamer Umgang mit Ressourcen), umweltfreundlicher Landwirtschaft mit regionaler Vermarktung, neu entstehender Wildnis und attraktiver urbanisierter Kulturlandschaft (Körner | 2005: 131).

Sieverts und Wright sprechen sich beide für gemischte Baustrukturen aus. Wright hatte im Modell fast ausschließlich gemischte Siedlungsräume geschaffen, denn gemischte Bauformen (Wohnhaus + Studio, Wohnen und landwirtschaftlicher Betrieb, Wohnen und Handwerksbetrieb) waren für Wright Ausdruck eines selbstständigen, freien Lebens. Aus Wrights Sicht entsprach es nicht der Natur des Menschen, wenn an einem Ort gewohnt und an einem anderen Ort – in einem Abhängigkeitsverhältnis – gearbeitet wurde. Er schlug stattdessen vor, dass der Einzelne sich eine Lebensform schafft, bei der er selbstbestimmtes Wohnen und Arbeiten auf einem (seinem) Grundstück verwirklichen kann. In der Zwischenstadt-Debatte wird in der Schaffung von gemischten Baustrukturen ein wichtiges Qualifizierungsinstrument gesehen. Sieverts hält am Konzept der Mischung fest, weil dadurch ein hoher Grad an Diversifikation und Flexibilität erreicht werden könne.

---

kultisches Zentrum der Polisgemeinschaft. Altäre und kleine Tempel gehörten daher zum Bild einer jeden Agora. Als Verwaltungszentrum standen hier oftmals auch Amtsgebäude politischer Institutionen und städtischer Magistrate. Um 600 v. Chr. wurde die Agora als offener Platz ausgebaut und durch Grenzsteine abgegrenzt, die die Unbebaubarkeit dieses Platz markierten. Verbrechern, Kriegsdienstverweigerern und anderen Leuten, die auf der Agora nicht erwünscht waren, wurde der Zutritt zur Agora verboten. Mit dem wirtschaftlichen und kulturellen Aufstieg der griechischen Stadtstaaten wurde nun auch die Agora mit öffentlichen Gebäuden bebaut. Es entstanden die Säulenhallen (Stoien), und die Agora war nun von allen Seiten bebaut und mit Säulenfronten geschmückt.

### *Interpretation*

Es wird deutlich, dass beide Autoren großen gesellschaftlichen Prozessen (bei Wright die Industrialisierung; bei Sieverts die Globali-

sierung) skeptisch gegenüberstehen. Beide versuchen durch Raumplanung und Städtebau den Einzelnen vor dem „System“ zu stärken. Während Wright den modernen Menschen im Rahmen der Re-Integration für ein Leben zwischen der agrarischen und der industriell-städtischen Gesellschaft rüsten wollte, ist für Sieverts nun das Aushalten zwischen der lokalen und der global Erfahrungswelt von Bedeutung.

#### [Sieverts]

~~Das Globale~~ → Das Lokale

#### [Wright]

~~Die städtisch-industrielle Gesellschaft~~ → Die agrarische Gemeinschaft

Als Lösung auf raumordnerischer Ebene werden von beiden Autoren Konzepte der Dezentralisation, insbesondere die Schaffung einer netzartigen Raumordnungsstruktur und die Herstellung einer einheitlich erlebbaren Siedlungseinheit, angesprochen. Der Unterschied besteht darin, dass Wright ein Siedlungsraum vorschwebte, der in Dichte und Mischung an dörfliche Strukturen (geringe Dichten, parzellenorientierte Mischung) erinnerte, während in Sieverts Texten eine auf Quartiersebene ausgerichtete Mischung angesprochen wird.

#### [Sieverts]

Netz mit städtischen Dichten und einer Mischung auf Quartiersebene

#### [Wright]

Netz mit geringen Dichten und feinkörniger Mischung auf Einzelparzellenebene

### Gestalterische Ziele

#### Vergleich der Kernaussagen

In beiden Texten spielt die Landschaft als Element für die Gestaltung bzw. Qualifizierung eine wichtige Rolle. Sieverts schreibt, dass der Freiraum in der Zwischenstadt zum eigent-

lichen Gestaltungsfeld wird, um Identität und Eigenart bewahren und herstellen zu können.

Für Wright war die *frontier*, der Übergang zwischen Wildnis und Kulturraum, besonders wichtig. Ziel seiner Gestaltung war es, dem Einzelnen ein Erleben von Natur und *frontier* zu ermöglichen, indem Übergänge zwischen gebautem Raum und Wildnis entworfen wurden. Durch den patchworkartigen Wechsel zwischen bebautem und unbebautem Raum entstand ein Siedlungsraum als totale Symbiose aus Stadt und Freiraum.



Abb.54 [**Real frontier**] Wright wollte die Natur zum wichtigen Parameter für die Gestaltung machen. Weniger der bebaute Raum, sondern vor allem der naturbelassene Freiraum erzeugte aus seiner Sicht einen einzigartigen Charakter (*genius loci*), dem sich das Gebaute unterzuordnen hatte.

Quelle: Internet

Auch Sieverts fordert, dass der Unterschied zwischen gebautem Raum und Landschaft aufgehoben werden muss (Sieverts | 1997: 54). In diesem Zusammenhang spielen im Ladenburger Kolleg vor allem Brachen eine besondere Rolle. Durch den Wegfall der Nutzung entstehe eine „Natur aus zweiter Hand“, ein nicht bewußt vom Menschen als *cultura* geschaffener Raum, dem Sieverts bei der Qualifizierung der Zwischenstadt ein besonderes Potenzial einräumt. Die von der Industrie verursachte Brachenlandschaft wird in der Zwischenstadt für ein neues Bild der Region genutzt. Für Sieverts ist vor allem der Bruch/Übergang zwischen kultiviertem Raum und den aus dem kulturellen Prozess herausge-

fallenen Flächen interessant. Dabei erweitert er den Begriff, begrenzt ihn nicht nur auf die Kontaktstelle zwischen Stadt und Brache, sondern meint allgemein die Stellen, wo ein (noch) intakter Siedlungsraum auf einen Leerraum stößt oder wo unvermittelt zwei von der städtebaulichen Figur nicht zueinander passende Siedlungsformen (z.B. Großindustrie und Schrebergärten oder großflächiger Einzelhandel und Wohnsiedlungen) aneinanderstoßen. Dieses „Aufeinanderprallen“ von verschiedenen Raumformen bildet für Körner eine Grundcharakteristik der Zwischenstadt (Körner → Körner | 2005: 155), daher liegt hier ein besonderer Ansatz zur Gestaltung.<sup>158</sup>

#### Interpretation

Es fällt auf, dass beide Autoren den amerikanischen Begriff der *frontier* benutzen, ihn aber unterschiedlich auslegen:

##### [*frontier* bei Wright]

Siedlung trifft auf unberührte Natur. Die Natur wurde der wichtigste Parameter bei der Gestaltung, dem sich das Gebaute stets unterzuordnen hatte.

##### [*Neue frontier* bei Sieverts]

Brachen bieten ein besonderes Potenzial, weil hier auratische Orte entstehen können. Wenn man die Eigenart dieser „wilden Räume“ respektiert und erhält, können diese Bruchstellen zwischen gebautem Raum und „neuer Wildnis“ für eine Qualifizierung genutzt werden.

Beide Autoren gehen davon aus, dass die direkte Konfrontation mit ungestalteten Freiräumen (der Leere) einen für den Städtebau nutzbare Besonderheit darstellt.

<sup>158</sup> Körner warnt aber auch vor einer Überbetonung des Themas, dann nämlich, wenn die Brache als neuer Naturtypus zum umfassenden Topos der Zwischenstadtgestaltung gemacht werde. Diese „vierte Natur“ kann aus seiner Sicht keinen übergreifenden Sinn schaffen, der die fraktale und bezugslose Struktur zu einer Einheit verbindet. Die Brache könne nur an bestimmten Orten zum Einsatz kommen.

Diese Idee findet sich auch in anderen Arbeiten – beispielsweise bei dem Architekturtheoretiker Rem Koolhaas oder dem französischen Philosophen Jean Baudrillard. Koolhaas verweist auf die Leere/Brache, weil hier einer der wenigen noch formbaren Räume besteht.<sup>159</sup> Für Baudrillard bildet die maßlose Weite des amerikanischen Raums das traditionelle Fundament des *american dream*. Der weite Raum prägt das Bewusstsein und Denken der Amerikaner, macht sie zu für Baudrillard faszinierenden „Primitiven“.<sup>160</sup>



Abb.55 [*New frontier*] Auch für Sieverts erzeugen die Brachen (Natur aus zweiter Hand) eine besondere Atmosphäre, die man bei der Gestaltung von Gebäuden zu berücksichtigen hat.

Bildrechte: S. Bremer

<sup>159</sup> „Nicht weniger naiv wäre es, am Ende unseres Jahrhunderts zu glauben, dass die städtebauliche Entwicklung vorausschaubar ist und mit Vernunft beherrschbar und gelenkt werden kann. Zu viele Visionen von Architekten sind gescheitert, weil sie von neuen Hinzufügungen zu dieser trügerischen Masse geträumt haben. Das Überbaute, das Volle ist seither unbeherrschbar, in jeder Hinsicht politisch, finanziellen und kulturellen Mächten unterworfen, die es in fortwährende Umwandlung stürzen. Vom Leeren kann man nicht dasselbe sagen; es ist vielleicht der letzte Freiraum, bei dem Gewissheit noch möglich ist“ (Koolhaas Hompage Netz)

<sup>160</sup> „Im Grunde sind die Vereinigten Staaten mit ihrem Raum, ihrem technologischen Raffinement, ihrem brutalen guten Gewissen einschließlich der Räume, die sie der Simulation öffnen, die einzige aktuelle primitive Gesellschaft. Und es ist faszinierend sie als die primitive Gesellschaft der Zukunft, als die der Komplexität, der Gemischtheit und der größten Promiskuität zu durchreisen, als die eines raubtierhaften, aber in seiner oberflächlichen Buntheit schönen Rituals, einer psychischen und sozialen Ausrottung der Negativität, einer totalen metasozialen Tatsache mit unvorhersehbaren Folgen, deren Immanenz uns staunen macht, die aber keine Vergangenheit hat, in der sie sich spiegeln könnte, die also zutiefst primitiv ist“ (Baudrillard | 1986: 17)

Unbestimmte Räume und Weiten sind also nicht nur deshalb interessant, weil sie noch formbar (bebaubar) sind, sondern die Auseinandersetzung mit der Leere/dem Unbestimmten prägt den Menschen. Der Kontakt mit dem Leeren wird zu einem Wesenszug für einen Raum. Wright forderte, die Natur als *genius loci* bei der Gestaltung zum maßgebenden Kriterium für die Neubebauung zu machen. In der Zwischenstadt-Debatte wird nun die Brache/Leere mit ihrer wilden Schönheit zum Kriterium für die Qualifizierung.

#### *Vergleich der Kernaussagen*

Eine weitere thematische Gemeinsamkeit besteht darin, dass beide Autoren eine neue Ästhetik für die Stadtlandschaft als Voraussetzung für die Gestaltung/Qualifizierung fordern: Wright entwickelte Vorstellungen von einer „organischen Architektur“ und einem „organischen Städtebau“. Für Sieverts ist eine Lesbarkeit der Zwischenstadt nur erreichbar, wenn man sich eine Nicht-Ästhetik oder Para-Ästhetik (Hauser) zunutze macht.

Die Suche nach Lesbarmachung ist für Sieverts der Versuch, einen Beitrag zu einer neuen Übereinstimmung von Zwischenstadt und Gesellschaft zu leisten (Sieverts | 1997: 70). Das Sichtbare muss an Ereignisse und Bilder gekoppelt werden (Sieverts | 1997: 123). Dabei müssen gängige Sichtweisen neu erschlossen und umgedeutet werden. Das Spiel mit „*Figur und Grund*“, der großen Traditionslinie für die Stadt, stößt in der Peripherie an seine Grenzen. Stattdessen bilden Ungers Stadtarchipel, Collin Rows *Collage City* und Venturis/Scott Browns *Learning from Las Vegas* das „*kritische Instrumentarium für die Peripherie*“ (Sieverts | 1997: 104). Nach Sieverts muss man Bewohner und Planer für die an-ästhetischen Seiten sensibilisieren. Dabei sollte es keinen absoluten oder vorgegebenen Sinn (*form follows function*) geben, sondern der Sinn sollte sich erst in einem System aus Verweisen und Verschiebungen

(Derrida, Wolfgang Welsch) ergeben. Das könnte, so Sieverts, zu einer „*leichten Urbanität*“ vorläufiger Lösungen und kühner Experimente führen. Es scheint hier, als ob sich Sieverts für das Unfertige, Provisorische stark macht. Für die Gestaltung der Zwischenstadt muss ein „*neues Verhältnis für Ästhetik der Unordnung und dem Maß der klassischen Ordnung und gewohnten Harmonie abgeleitet*“ werden (Sieverts | 1997: 112).

Das Kollegiumsmitglied Ursula Stein definiert Ästhetik als eine „*der Wahrnehmung dienliche Form, die zu Komposition und Verbindung der einheitlichen Elemente beiträgt*“ (Stein → Sieverts, Koch et al. | 2005: 176).

*Organisches Bauen* war für Wright ein mit Mensch, Natur und Technik in vollkommenem Einklang stehendes Bauen. *Organisches Bauen* war für Wright der Anspruch, beim Bauen das jeweils bestmögliche – und das heißt: den passenden Stil zu entwickeln. Wright war davon überzeugt, dass ein *organischer Städtebau* und eine *organische Architektur* zu einer anderen, aber dennoch neuen Ästhetik und Schönheit führen würden.

Für ihn gab es keinen Grund, als Gestalter das „*Halb-Schöne*“, Unfertige oder gar „*Nicht-Schöne*“ (Para-Ästhetik) zu akzeptieren.

#### *Interpretation*

Die Debatte um Schönheit ist eine der ältesten und gleichzeitig schwierigsten Debatten im Städtebau. Sie bestimmt sich durch die Frage nach dem Wechselverhältnis zwischen Form und Funktion von baulichen Anlagen.

Zwar sind beide Autoren mit der jeweiligen Ästhetik ihrer Zeit nicht zufrieden, aber Wright und Sieverts finden hier sehr unterschiedliche Antworten. Wright suchte nach einer Verschmelzung. Er hielt klassische Schönheitsvorstellungen für nicht mehr passend und suchte nach einem Stil, der in der Lage war, den neuen technischen und gesellschaftlichen

Ansprüchen eine neue, passende Form zu geben. Form und Funktion würden zu einer Einheit verschmelzen und als Einheit auch als schön empfunden werden. Wie auch sein Lehrmeister Sullivan ging Wright davon aus, dass es durch einen neuen Städtebau und eine neue Architektur gelingen kann, eine zeitgemäße und als schön empfundene Einheit aus Form und Funktion zu erzielen.

**Form follows function.** [ Sullivan]

**Form and function are one.** [ Wright]

Sieverts hat dieses Ziel aufgegeben. Angesichts von weiterhin rapiden und manchmal auch schnelllebigen technischen und gesellschaftlichen Veränderungen glaubt er nicht mehr

#### 4.2.4. Umsetzung

*Vergleich der Kernaussagen*

Sieverts hält für die Qualifizierung der Zwischenstadt drei Instrumentenfelder für besonders wichtig. Dazu gehört die Planung und der Betrieb regional bedeutsamer Infrastrukturen, des öffentlichen Nahverkehrs, Ver- und Entsorgungsanlagen, regionale Kultureinrichtungen und Regionalparks. Wichtig ist für ihn auch die Sicherung, Kontrolle und Gestaltung öffentlicher Orte. Dritter wichtiger Baustein ist die Information und Kommunikation der Bürger. Unter anderem fordert Sieverts, dass *„alle Anstrengungen unternommen werden sollen, die Bürger als Bauherren eines eigenen Gebäudes an ihre Stadt zu binden“* (Sieverts | 1997: 47)

Auch fordert Sieverts, Regionalplanung und interdisziplinäre Arbeitsweisen zu stärken. Zur Qualifizierung der Zwischenstadt sind *„gestaltende Regionalplanung und insbesondere Landschaftsplanung, andererseits aber auch Elemente der Projekt- und Infrastruktur-*

*planung“* erforderlich (● Sieverts | Bölling, Sieverts 2004|: 19).

Bei Fragen der Umsetzung war für Wright der Bodenmarkt zentral. Hier ging es vor allem um ein gerechtes Abschöpfen von Bodenwertzuwächsen, die durch Planung induziert werden.

**Form annotates the function.** [ Sieverts]

*planung“* erforderlich (● Sieverts | Bölling, Sieverts 2004|: 19).

Bei Fragen der Umsetzung war für Wright der Bodenmarkt zentral. Hier ging es vor allem um ein gerechtes Abschöpfen von Bodenwertzuwächsen, die durch Planung induziert werden.

#### Vergleich/Interpretation

Einigkeit besteht bei beiden Autoren darin, dass die Gestaltung der Peripherie nur fachübergreifend an der Schnittstelle zwischen Stadt,- Verkehrs- und Landschaftsplanung zu bewerkstelligen ist. Während Wright in seinen Texten mehr eine Top-Down-Strategie entwarf, beschreibt Sieverts eine Bottom-Up-Strategie. Wright möchte die notwendigen Kompetenzen in einer Person/Institution bündeln, Sieverts sucht nach einem gleichberechtigten Akteursnetz aus Fachplanern und Bürgern.

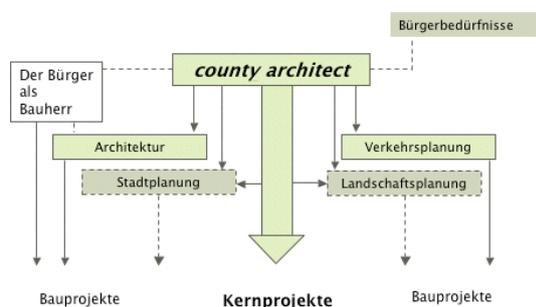


Abb.56 [Hierarchisches System Wright] Der *county architect* hatte bei Wright eine zentrale Stellung. Er vertrat anwaltlich die Interessen der Bürger. Bürger wurden nicht direkt eingebunden. Planung und Gestaltung blieb im Hoheitsbereich der Experten.

*Eigene Darstellung*

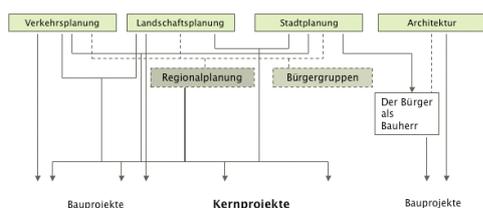


Abb.57 [Moderierendes System Sieverts] Für die Qualifizierung der Zwischenstadt müssen verschiedene Fachdisziplinen und Planungsebenen miteinander verzahnt werden. Der Bürger soll direkt in den Planungs- und Gestaltungsprozess eingebunden werden.

*Eigene Darstellung*

Wichtiges Steuerungsinstrument für Wright war der Bodenmarkt und die Bodenpolitik. Für Sieverts dagegen ist heute die Einbindung der Interessen von Bürgern von großer Bedeutung.

#### [Wright]

Bodenmarkt als wichtiges Steuerungsinstrument

#### [Sieverts]

Planung (öffentlicher Raum) und Partizipation als wichtiges Steuerungsinstrument

Beide Autoren möchten - auf unterschiedliche Art - Bürger einbinden. Wright wollte den Einzelnen zum Souverän machen, indem er möglichst vielen Menschen die Möglichkeit zur Selbstverwirklichung und Bauen auf dem

eigenen Stück Land bot. Er vertraute auf den Einzelnen, dass dieser ein hinreichendes ästhetisches Verständnis besitzt bzw. durch die Selbstverwirklichung auf dem eigenen Stück Land besitzen wird, so dass die vielen einzelnen Bauherren in der Summe einen qualitätsvollen Stadtraum erzeugen werden. Wright machte aber auch deutlich, dass er von den einzelnen Bauherren eine gewisse ästhetische Reife erwartet. Daher war in seinem Konzept der Aspekt der Erziehung und Schulung von großer Bedeutung.

Sieverts hat zwar beobachtet, dass die Summe der rationalen Einzelentscheidungen der privaten Bauherren nicht zu einem qualitätsvollen Stadtraum geführt hat (sondern eben zur unfertigen Zwischenstadt), aber er fordert nun weder eine stärkere ästhetische Schulung des Einzelnen (so wie es Wright wahrscheinlich getan hätte) noch fordert er, dass der Städtebau eine stärkere ästhetische Steuerung der Bautätigkeiten übernehmen soll, um ein ansprechenderes Gesamtbild zu erzeugen. Sondern Sieverts vollzieht hier eine Art kopernikanische Wendung: Er hinterfragt die Wahrnehmung der Experten (Stadtplaner und Architekten): Ist das, was im Zuge der Bauaktivitäten der einzelnen Bauherren entstanden ist, wirklich so qualitätslos? Kann mit einem anderen Begriff von Ästhetik (Paraästhetik) das Tun der vielen einzelnen, architekturästhetisch oft ungeschulten Bauherren nicht auch als Wert/Qualität verstanden werden? Und so fordern Thomas Sieverts und Ursula Stein, dass die Stadtplanung in ihrem ästhetischen Denken stärker von Bürgern und Bauherren lernen sollte.

#### [Wright]

Partizipation<sup>161</sup> heißt: Sich selbst auf seinem eigenen Land verwirklichen können. Dadurch wird der Mensch zum politischen Souverän. Voraussetzung ist eine gewisse

<sup>161</sup> Dabei muss man bedenken, dass Wright den Begriff Partizipation nicht nutzte, da er in der Debatte der Moderne nicht geläufig war.

gesellschaftliche, politische und ästhetische Reife des Einzelnen.

**[Sieverts]**

Partizipation heißt: Menschen direkt in Planungsprozesse einbinden, von ihnen

lernen. Die Reife des Einzelnen wird nicht mehr in Frage gestellt, sondern er wird – so wie er ist – als mündiger Bürger akzeptiert.

#### 4.2.5. Zusammenfassung Textanalyse

Als erster Schritt einer Einbindung wurde im Rahmen einer Textanalyse der vorab dargestellte Text von Wright („The Living City“) auf der Basis der bisherigen Interpretationen dem Text „Zwischenstadt“ von Thomas Sieverts gegenübergestellt. Die Textanalyse diente dazu, die beiden Arbeiten in Bezug auf die formulierten Ziele der Planung, die Qualitätskriterien und auf erste grobe Handlungsansätze zu durchleuchten. Dabei wurden auch die von beiden Autoren formulierten Ausgangslagen und die Rahmenbedingungen vorgestellt.

Deutlich wurde, dass es viele thematische Ähnlichkeiten in den Aussagen der beiden Texte gibt, obwohl fast 80 Jahre zwischen der Entstehung der Texte liegen. Es sind trotz der Unterschiede zwei aufeinander aufbauende Arbeiten. Sieverts führt im gewissen Sinne einen Diskussionsbeitrag fort, den Wright vor 80 Jahren begonnen hatte, auch wenn die Themen bei beiden Autoren unterschiedlich gewichtet und andere Schlussfolgerungen daraus gezogen werden.

Beide Arbeiten sind kritische Gegenentwürfe auf ein in ihrer Zeit vorherrschendes Leitbild. Broadacres wendet sich gegen die Moderne, vor allem gegen Le Corbusier und die Charta von Athen. Sieverts hat die „Zwischenstadt“ in die „Zweite Moderne“ eingeordnet (Sieverts | 1997: 174). Mit seinem Buch hinterfragt er das

Leitbild der europäischen Stadt, das nicht vollständig ersetzt - wohl aber ergänzt werden soll.

In ihren Texten kritisieren beide Autoren die rein nach marktwirtschaftlichen Kriterien gewachsene Stadt und halten der vollkommen liberalen Stadt einen nach künstlerisch-architektonischen (Wright) bzw. kulturell-ökologischen Kriterien (Sieverts) geplanten Siedlungsraum entgegen. Beide erkennen, dass Stadtentwicklung stark von wirtschaftlichen Prozessen abhängig ist und beide fordern, Stadtentwicklung stärker von der Abhängigkeit zur Wirtschaft abzukoppeln, um die Anfälligkeit der Stadt gegenüber wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Veränderungen zu verringern.



Abb.58 [2 Köpfe in einem Raum] Auch wenn Sieverts und Wright unterschiedlichen Zeiten und Planungsepochen angehören, führen sie doch ein Gespräch: Sieverts führt den Diskussionsbeitrag von Wright auf seine Weise fort.

*Eigene Darstellung, Bildgrundlage: Internet*

*Frage: Stadt oder Zwischenstadt als Aufgabe?*

Darauf geben die Autoren unterschiedliche Antworten. Beiden geht es um die Stadtlandschaft, einem Raum, der sich aus „alter Stadt“ und neuer verstädterter Peripherie zusammensetzt. Während aber für Wright der Bau des neuen Raums in der Peripherie besonders wichtig war und er die alte Stadt als Gestaltungsaufgabe negierte, bleibt für Sieverts die Auseinandersetzung mit der alten Stadt weiterhin von großer Bedeutung.

*Konsens: Stärkung des Einzelnen*

Für beide Autoren bildet der Einzelne mit seinen Bedürfnissen und Möglichkeiten der Behauptung einen wichtigen Handlungsansatz, denn beide wollen den Einzelnen gegenüber großen gesellschaftlichen Trends rüsten. Wright wollte dem Einzelnen Raum für eine Autarkie gegenüber dem Prozess der Industrialisierung bieten; Sieverts hält es für wichtig, den Einzelnen durch den Bezug zum Lokalen gegenüber dem Prozess der Globalisierung zu stärken.

*Konsens: Das Netz als Raumordnungsmodell*

Beide Autoren sehen in netzartig strukturierten Siedlungsräumen besondere Vorteile. Beide fordern, Mischnutzungen zu fördern.

*Frage: Dienende oder kritische Ästhetik?*

Beide Autoren haben weit gefasste Begriffe von Ästhetik, welche die Verfasstheiten einer Gesellschaft widerspiegeln und formen kann. Während für Wright die Form einer Stadt, einer Siedlung oder eines Gebäudes die Funktion widerspiegeln soll („Form and function are one“), wird bei Sieverts und im Ladenburger Kolleg mehr darüber diskutiert, wie die Form genutzt werden kann, um die Funktion/Aufgabe/Bedeutung einer Stadt, einer

Siedlung oder eines Gebäudes zu kommentieren („form annotates function“).

*Frage: Landschaft als alleiniges oder zusätzliches Qualitätskriterium?*

Zwar setzt sich Sieverts intensiv mit den Begriffen der europäischen Stadt (Mischung, Dichte, Urbanität, Ökologie) auseinander, aber für die Qualifizierung der Zwischenstadt entdeckt er dann Landschaft (vor allem die Brache) als wichtiges zusätzliches Qualitätskriterium. Wright dagegen akzeptierte für seine Broadacre City nur die Landschaft als Bezugspunkt der Gestaltung.

*Konsens: Mehr fachübergreifende Zusammenarbeit*

Mit Fragen der Umsetzung beschäftigen sich zwar beide Autoren nur am Rand, aber beide erwähnen, dass die Gestaltung/Qualifizierung der Stadtlandschaft mehr interdisziplinäre und regionale Zusammenarbeit erfordert. Das für Wright wichtige Thema der Bodenpolitik, Bodengerechtigkeit greift Sieverts nicht mehr auf.

*Frage: Anwalt oder Moderator der Bürgerinteressen?*

Beide fordern, dass Planung mehr die Interessen und Bedürfnisse der Bürger berücksichtigen muss. Wright forderte eine Person/Institution, welche die Fähigkeit besitzt, die Bedürfnisse der Bürger im Sinne eines Anwaltes in Gestaltung umzusetzen, bis derjenige politisch und kulturell-ästhetisch soweit geschult ist, dass er sich selbst vertreten kann. Sieverts dagegen rät mehr dazu, Bürger schon jetzt direkt einzubinden, denn er glaubt, dass Planung und Architektur vom Bürger lernen können.

## 4.3. Modell- und Projektvergleich

Im Folgenden wird durch die kombinierte Modell- und Projektanalyse dargestellt, mit welchen Aufgabenfeldern und Gestaltungsstrategien Wright und die Zwischenstadt-Debatte arbeiten. Dafür wird das Modell von Wright – ergänzt um die Erkenntnisse aus der Projektanalyse – mit dem hier erarbeiteten hypothetischen Modell der Zwischenstadt verglichen.

Dafür werden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

4.3.1	Erstellung eines hypothetischen Modells der Zwischenstadt	1.	Ermittlung der prototypischen Siedlungsräume der Zwischenstadt in tabellarischer Form
		2.	Ermittlung von Gestaltungselementen und -strategien durch die Auswertung der Projekte
		3.	Zeichnerische Darstellung des hypothetischen Modells
4.3.2	Vergleich. Broadacre Modell und hypothetisches Modell der Zwischenstadt		
4.3.3.	Zusammenfassung: Kombinierte Modell- und Projektvergleich		

### 4.3.1. Erstellung eines hypothetischen Modells der Zwischenstadt

#### Ermittlung der prototypischen Siedlungsräume der Zwischenstadt

Ähnlich wie Wright beschreiben auch die Zwischenstadtautoren Räume, die sie für die Qualifizierung für besonders wichtig halten:

Die umfassendste Beschreibung bieten Mario Campi et al. Sie analysieren ein Gebiet zwischen dem Flughafen und dem Zentrum der Stadt Zürich, wo die „Glattalstadt“ entstanden ist. In einem „Atlas“ stellen sie verschiedene „Elemente“ der Glattalstadt vor, die sie auf der Basis ihrer Bestandsaufnahme ermittelt haben. Lars Bölling und Wolfgang Christ fassen ihre Bestandsaufnahme die Regionaltangente West in der Rhein-Main-Region in „Zwischenstadtbausteinen“ zusammen. Wichtig war ihnen die Erfassung der Räume, die besondere Qualifizierungsoptionen bieten. Auch Koch/Wall sprechen von „Elementen“, die sie

aus vier internationalen Vergleichsregionen<sup>162</sup> abgeleitet haben. Für sie sind „Elemente“ Orte und Raumzusammenhänge, die sie besonders typisch für die Zwischenstadt halten („DNA der Zwischenstadt“).<sup>163</sup>

<sup>162</sup> Erfstadt am Niederrhein, Limmattal in der Schweiz, eine deutsch-französische Region mit Karlsruhe als Oberzentrum und Mailand.

<sup>163</sup> Dabei muss berücksichtigt werden, dass nur Wachstumsregionen (Schweiz, Frankfurt, Süddeutschland) als Untersuchungsraum genutzt wurden. Möglicherweise wäre ein anderes Ergebnis entstanden, wenn auch schrumpfende Regionen oder ländlich geprägte Räume mit untersucht worden wären.

Tab.24 [Prototypische Siedlungsräume der Zwischenstadt]

Campi/Bucher/Zardini	Bölling/Christ	Wall/Koch
<i>Folgende „Elemente“ sind in der Glatthalstadt wahrnehmbar, d.h. prägen den Raum....</i>	<i>Folgende vorhandene „Bedeutungsorte“ im Raum Rhein-Main sind für die Gestaltung gut nutzbar...</i>	<i>An folgenden „Elementen“ der vier Untersuchungsorte werden „urbane Zusammenhänge generiert“....</i>
<b>Autobahn als kultureller Ort</b> Flughafen, Hochwertige Hotels für Geschäftsreisende, Einkaufszentren und Gewerbegebiete mit hohem Einzelhandelsanteil, Industrie, Eisenbahn, Mall = introvertiertes Großgebäude fürs Einkaufen	<b>Verkehrsräume als Rückgrat,</b> Autobahn als Grundlage der Suburbanisierung, (Das Fehlen von Schienenverbindungen wird als Defizit erwähnt. )	<b>Bänder</b> = Hauptinfrastrukturen Nutzungen dieser Orte: XXL Großstrukturen entlang der Hauptinfrastruktur wie Flughäfen, Einkaufszentren, Raffinerien
<b>Hochschulstandorte</b>	Keine Aussagen	Keine Aussagen
<b>Gartenstadt</b> = Wohngebiete mit einheitlicher Gestaltung und Einfamilienhausgebiete mit Stilmixen <b>Neue Stadt</b> = Stadtrandwohngebiete der 50-70er Jahre <b>Arbeiterquartiere</b> = Baugenossenschaftliche, locker verdichtete Wohnsiedlungen der 50er Jahre <b>Einwanderer</b> = In der Glatthalstadt gibt es im Unterschied zur Stadt keine ethnisch geprägten Viertel. Ethnien sind räumlich integriert.	<b>Orte</b> = neuere Wohn- oder Gewerbegebiet mit Adresse <b>Orte</b> = vorbildlicher suburbaner Siedlungsbau für Arbeiten und Wohnen mit „Adressqualitäten“ <b>Klone</b> = Monofunktionale, monotone Einfamilienhauswohngebiete oder reine Arbeitsorte (Gewerbegebiet der 50er bis 80er Jahre) <b>Geschosswohnungsbau</b> der 50er bis 80 Jahre, räumliche Qualität, aber Probleme der Verwahrlosung und Segregation <b>= neue Sanierungsgebiete</b>	Keine Aussagen  <b>Klone</b> = monofunktionale Wohn- und Gewerbegebiete
<b>Festival</b> = Neue Orte des Festes im technischen Raum (Messe, Flughafen, Sporthallen, Straßen in Zentren)	<b>Neue öffentliche Räume</b> = großvolumige introvertierte Freizeit-, Konsum-, Gesundheits-, Forschungs- oder Erziehungseinrichtungen	<b>Temporäre Zentren</b> = Flächen für zeitweilige Massenveranstaltungen
<b>Familiengärten</b> = Kleingärten, Schrebergärten	Keine Aussagen	Keine Aussagen
Keine Aussagen	<b>Schnittstellen</b> = <b>Orte</b> zwischen globaler und lokaler Welt (Flughafen, Tankstelle) bzw. Stadt und Landschaft (Zoo)	<b>Tankstellen</b> = Orte der informellen Jugendkultur
Keine Aussagen	<b>Auratische Orte</b> = Alte Ortskerne, historische oder punktuelle Monumente, narrative Orte	<b>Kerne</b> = Historische Siedlungsflächen mit hoher Dichte
<b>Grün</b> = Verschiedene Grünräume der ersten bis vierten Natur	<b>Freiräume</b> = (Wachstums- bzw. Arrondierungspotenziale?)	<b>Ränder</b> = Krasse Kontaktlinie zwischen Stadt + Landschaft
<b>Infrastruktur</b> = Orte für Ver- und Entsorgung	Keine Aussagen	<b>Blinde Flecken</b> = Orte der Ver- und Entsorgung + Industrie
<b>Bürogebiete</b> = Arbeitsplätze im Finanzsystem, Headquarter Economy (→Monumente)	<b>Headquarters</b> = können zu auratischen Orten gemacht werden.	Keine Aussagen

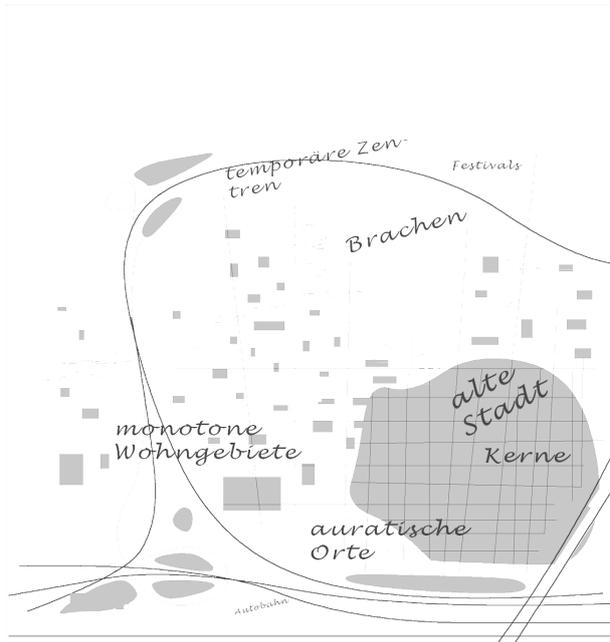


Abb.59 [Hypothetische Skizze]

Eigene Darstellung

↓ Aus der Tabelle kann eine erste Skizze für ein hypothetisches Modell abgeleitet werden. Diese Skizze ist vergleichbar mit der Skizze, die Wright 1934 vor dem Bau des Modells gezeichnet hatte.

Erste Gemeinsamkeiten und Unterschiede lassen sich erkennen: Im Zwischenstadt-Modell wäre auch ein autoorientierter Siedlungsraum erkennbar.

Anders als in Wrights erster Skizze würde in der Skizze für das Zwischenstadt-Modell ein historischer (auratischer) Stadtraum vorhanden sein. Brachen würden zwischen den einzelnen Baugebieten liegen.

### Ermittlung von Gestaltungselementen und -strategien

Aufgrund der Unterschiede in den zur Verfügung stehenden Materialien und der neuen Gewichtung durch das Kolleg muss die Ermittlung von Gestaltungselementen und -strategien durch Projektbeispiele wie folgt strukturiert werden:

<b>Thematische Überschneidungen</b>	Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen
	Umgang mit den Bauaufgaben des Alltags
	Landschaft als Qualifizierungsaufgabe
	Schaffung von Schnittstellen
<b>Spezifische Zwischenstadt-Themen</b>	Umgang mit der historischen Stadt
	Öffentlicher Raum
	Temporäres, Zwischennutzung + Kunst

## Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen

Für fast alle Autoren ist der gestalterische Umgang mit Verkehrskorridoren eine wichtige Aufgabe. In der Zwischenstadt-Debatte wird dieses Thema unter dem Begriff „Netze“ (Christ/Bölling, Oswald/Baccani, Campi/Bucher/Zardini) oder „Bänder“ (Koch/Wall) thematisiert. Wright hatte sich in seinen Überlegungen auf die Autobahn als zentraler Verkehrsachse seiner Stadt fokussiert. In der Zwischenstadt-Debatte wird der Begriff der Infrastrukturbänder zunächst weiter gefasst und beinhaltet auch technische Infrastrukturen wie Ver- und Entsorgungssysteme. Letztendlich ist auch in der Zwischenstadt-Debatte eine Schwerpunktsetzung auf den überregionalen Verkehrsinfrastrukturen (Autobahn, Flughafen, Regionalbahn) erkennbar.

Wolfgang Christ und Lars Bölling haben im Rahmen einer an Donald Appleyard, Kevin Lynch und John R. Myer angelehnten Analyse-methode (Appleyard et al. | 1964) eine Autobahn in ihrem Untersuchungsraum in der Rhein-Main-Region als Wahrnehmungsraum untersucht. Sie beobachten, welche Siedlungselemente mit welcher Prägung aus der Perspektive des schnell fahrenden Autos erkennbar sind, wo Strukturen, sowie räumlich erlebbare Zusammenhänge und damit Ansätze für eine städtebaulich-urbanistische Qualifizierung bestehen (Bölling/Christ | 2005: 83 ff.). Am Beispiel der geplanten Regionaltangente West (RWT) zeigen sie in studentischen Entwürfen, wie der „von der RTW aufgespannte Raum interpretiert, lesbar und damit als zusammengehörig begreifbar gemacht werden kann“ (Bölling/Christ 2005: 249 ff.).<sup>164</sup> Koch und Wall verweisen zum

Thema „Transit“ vor allem auf niederländische Projekte, wo großvolumige, stark verdichtete Schnittstellen oder multi-modale Transportknoten entstanden (Entwurf Double Decker vom Büro UN Studio van Berkel& Bos, Amsterdam oder Entwurf „Transferia“ von OMA. Office for Metropolitan Architecture, Rotterdam). In anderen Entwürfen ist die Autobahn bereits vorhanden und es wurde versucht, durch nachträgliche Interventionen den Raum aufzuwerten oder umzudeuten (Herbstakademie Stadtraum B1).

### Vergleich mit Wright

Im Vergleich mit Wright und seinen Überlegungen zur Gestaltung von Verkehrskorridoren fällt auf, dass die Autoren der Zwischenstadt andere Gestaltungsziele verfolgen.

Wright nutzte das Entwicklungspotential und die in Bezug auf Erreichbarkeit zentrale Stellung von Verkehrsknotenpunkten, um Nutzungen zu platzieren, die viel Zielverkehr erzeugen. Solche raumordnerischen Ziele (Siedlungsverdichtung an monomodalen oder multimodalen Schnittstellen) werden im Kolleg nicht weiter thematisiert.

Auch wird keine landschaftsplanerische Integration der Bebauung gefordert, wie es Wright in seinem Modell tat. Die Zwischenstadt lässt an den Knotenpunkten und Abfahrten stärkere Verdichtungen und stärker sichtbare Gebäude zu.

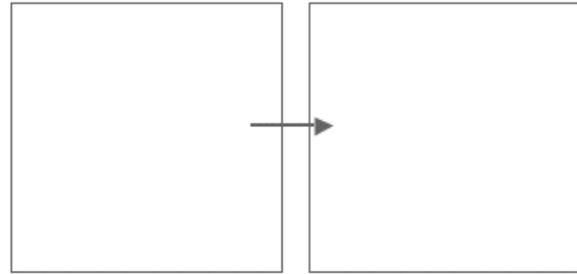
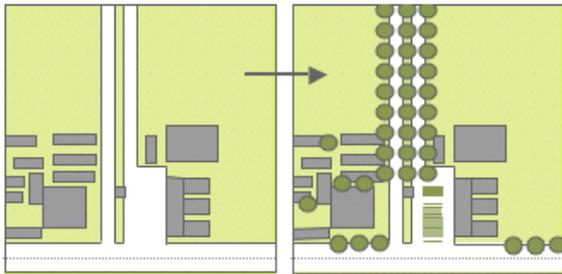
Anders als bei Wright sucht man in der Zwischenstadt-Debatte nicht nach neuen, auto-orientierten Nutzungen, denen eine auf die Geschwindigkeit angepasste Form (Drive-In Architektur) gegeben werden soll. Die Wahrnehmungsperspektive des Autofahrers soll stattdessen genutzt werden, um eine „regionale Story“ erzählen zu können. Verkehrskorridore haben die Aufgabe, die fragmentierten Orte der Zwischenstadt zu einem urbanen Raum

<sup>164</sup> Ansätze bieten hier die studentischen Arbeiten von Juliane Naumann oder Ami K.I. Arnscheidt und Lennart Sobiecki, welche die Bahnstrecke zur „Gesundheitsstrecke“ umgestalten, indem vorhandene Freizeiflächen an den Bahnhöfen zu vielschichtigen Sporteinrichtungen verknüpft werden (Bölling/Christ | 2005: 250 + 258).

(Identitätsband) zu verknüpfen  
(Bölling/Christ| 2005: 247 + 251).

Während Wright die Schnellstraßen als *parkway* nutzte, d.h. als Entree zur dahinter liegen-

den Stadt, wird die Autobahn/Bahn in der qualifizierten Zwischenstadt zum Teil der Stadt.

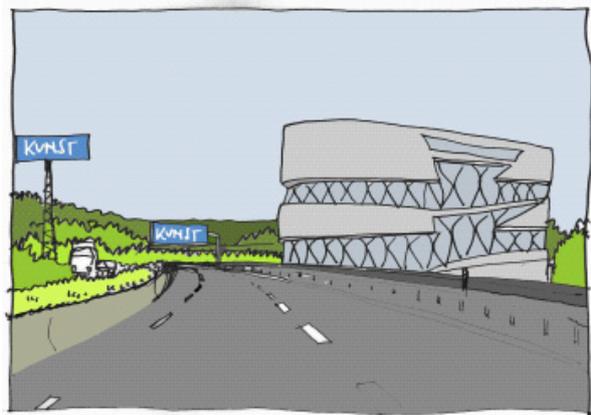


[Wright] > In den Siedlungsbereichen des verdichteten Bauens (Gewerbe + Einzelhandel) werden Landschaftselemente genutzt, um einen verdichteten Gesamteindruck abzumildern.

[Ladenburger Kolleg] > Das Kolleg trifft keine Aussagen dazu, wie gewerblich genutzte Räume qualifiziert werden können.

Abb.60 [Rolle der Landschaft an Verkehrsknoten]

Eigene Darstellung



[Wright] > Zur Gestaltung der Autobahn nutzte Wright vor allem Landschaftselemente, wie Bäume, Baumreihen und Baumgruppen. Mittelstreifen wurden großzügig begrünt. Abfahrten wurden durch einzeln sichtbare Gebäudeelemente dezent betont. Die Autobahn hat insgesamt den Charakter eines *parkways*. Sie ist homogen und einheitlich gestaltet.

[Ladenburger Kolleg] > Bereiche an Abfahrten (Knoten) werden durch markante, deutlich sichtbare Gebäude in Szene gesetzt. Die grundsätzliche Gestaltung bzw. Möblierung des Raums durch Verkehrsplanung (Schilder, Brücken, Leitplanken, Lärmschutz) wird akzeptiert. Der Anspruch der Gesamtgestaltung wird nicht verfolgt.

Abb.61 [Gestaltung der Autobahnen und Straßen]

Eigene Darstellung

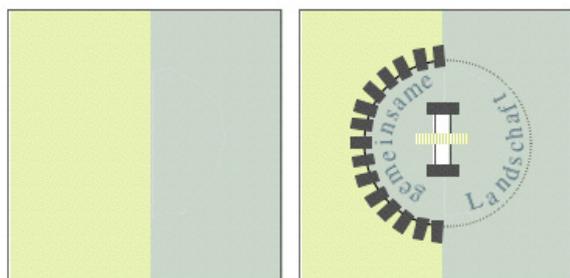
### Umgang mit den Bauaufgaben des Alltags (Bauten für die Rasterstadt)

Wie Wright mit der „Rasterstadt“ beschäftigt sich auch das Kolleg unter dem Schlagwort „Monotonie“ mit den Orten des Alltags, d.h. einfachen Bauaufgaben im Wohnungs- und Gewerbebau (wenig Schulbau).

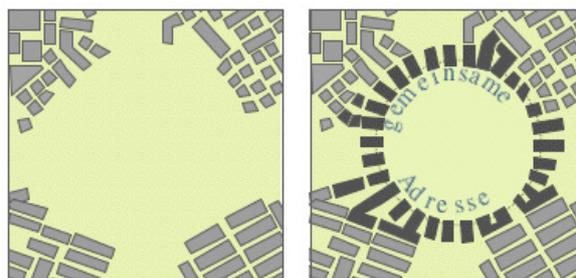
Durch „Adressen“ will das Entwurfsteam Bölling/Christ räumliche Identität über bildhafte, thematische, funktionale Anreicherungen schaffen. Die Strategie der „Adresse“ wird schon heute von Projektentwicklern angewandt wird. „Adresse ist die heute am deutlichsten erkennbare Qualifizierungsstrategie in der Zwischenstadt“ (Bölling, Christ | 2005: 177). Sie nennen es „Trend der Thematisierung“ (Bölling, Christ | 2005: 149), d.h. Projektentwickler bestimmen für eine Siedlung ein verkaufsförderndes Thema oder Flair, welches dann über Gestaltungssatzungen oder Verträge gesichert wird. Dadurch würden gemeinschaftliche Aspekte an Bedeutung gewinnen und der Einzelne und sein eigenes Grundstück (seine Bau- und Entfaltungsfrei-

heit) weniger im Mittelpunkt stehen. „Entgegen der auf die private Zelle konzentrierten klassischen Vorortsiedlung erleben damit die Begriffe Gemeinschaft, Community und Nachbarschaft eine neue Wertschätzung, versinnbildlicht durch das starke Bild der Siedlung und einem deutlich akzentuierten öffentlichen Raum, dem sich das einzelne Haus unterzuordnen hat“ (Bölling, Christ | 2005: 177)

Hier wird der Kontrast zu Wright besonders deutlich, der gerade das Planen/Entwerfen vom Einzelnen aus forderte. Mit siedlungsspezifischen „Adressen“ oder „Themen“ zu arbeiten, die einige Nutzungs- oder Gestaltungsinteressen des Einzelnen einschränken könnten, ist mit Wrights Prinzipien für organisches Bauen nicht in Einklang zu bringen. So gibt es denn auch wenig Parallelen zwischen den Entwurfsstrategien von Bölling/Christ und denen von Wright. Nur bei Koch/Wall findet sich mit dem Projekt „KaiserRot“ von Kees Christianse und Ludger Hobestadt ein Entwurf, der sich in Analogie zu Wright mit dem Thema Baufreiheit beschäftigt.



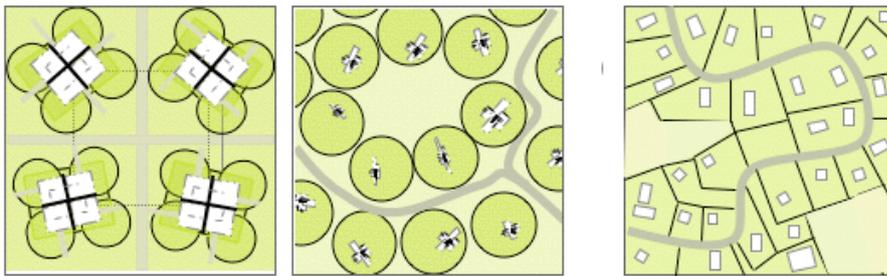
**[Wright]** > In frühen Siedlungsprojekten arbeitete Wright mit Formen. Der Kreis vervollständigt sich hier erst, wenn man ihn zum Wasser hin spiegelt. Der gemeinsame Nenner der Siedlung ist der Blick auf die Landschaft (See), der dann auch die bauliche Anordnung der Gebäude (alle mit Seeblick) bedingt.



**[Ladenburger Kolleg]** > Eine städtebauliche Form (der Kreis) wird hier genutzt, um Siedlungsbereiche miteinander zu verbinden. Das Gefühl der Einheit wird erzeugt, indem dem Wohngebiet ein prägendes Image gegeben wird, z.B. „Gartenstadt“. Diesem Image müssen sich alle Gebäude unterordnen. Dadurch entsteht eine gemeinsame Adresse.

Abb.62 **[Rasterstadt. Gestaltung durch Adressen]**

Eigene Darstellung



**[Wright]** > Bei späteren Siedlungsbauprojekten verzichtete Wright auf eine Ordnung des Raums durch die Anordnung der Gebäude zueinander. Stattdessen entdeckt er die Parzellenform als Gestaltungsmittel. Ohne Regeln entsteht dennoch eine gestalterische Form.

**[KaiserRot]** > Aus vorgegebenen Parametern in Bezug auf die Anzahl und Größe der Gebäude entwickeln Christiaanse und Hovestadt eine Software, die eine optimale Aufteilung der Grundstücke generiert. Das computergenerierte Optimum erzeugt aber in Bezug auf die Anordnung der Grundstücke und Lage der Gebäude keine gestalterische Form.

Abb.63 **[Baufreiheit als Gestaltungsinstrument]**

*Eigene Darstellung*

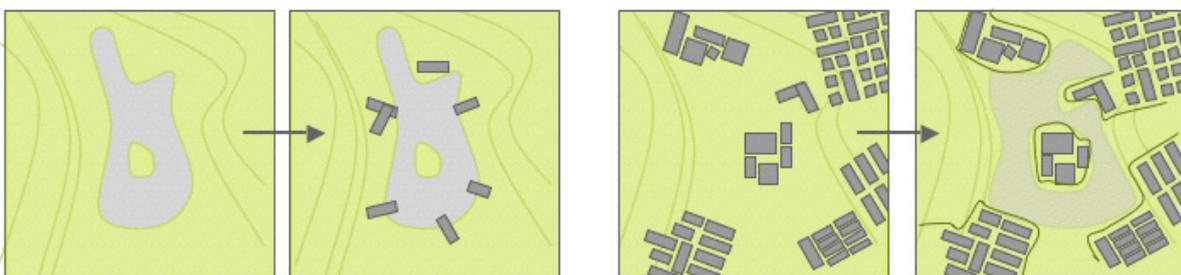
Anders als bei Wright wird durch die Projektauswahl im Kolleg der Aspekt der kostengünstigen Qualifizierung nicht weiter vertieft,

da es sich im Kolleg meist um nicht realisierte Projektvorschläge handelt, die sich nicht dem Druck realer Budgets stellen mussten.

### Landschaft als Qualifizierungsaufgabe

Im Kolleg wurde diskutiert, in wie weit der Freiraum/die Landschaft als Ort der Eigenart und damit Ansatzpunkt für die Gestaltung angesehen werden kann. Beide Autorenteam zeigen durch Entwurfsbeispiele, wie

Landschaftselemente (Beispiel See) oder besondere Landschaftsparks (Beispiel Zoo, Golfplatz) als Mittler zwischen dem Bebauten genutzt werden können.

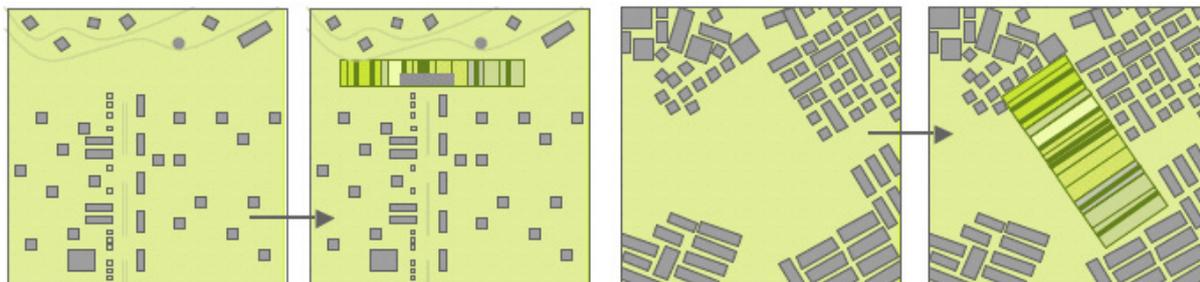


**[Wright]** > Die Umgebung eines Sees wird behutsam bebaut. Der See wird zum Bindeglied für die in die Landschaft integrierten Gebäude. Der See ist bestimmend für den Entwurf.

**[Ladenburger Kolleg]** > Einzelne Gebiete werden über einen imaginären See in Beziehung zueinander gesetzt. Der Saum der Siedlungsbereiche wird landschaftsplanerisch gestaltet. Der See ist nur eine fiktive Entwurfsstütze.

Abb.64 **[Landschaft als Mittler]**

*Eigene Darstellung*



**[Wright]** > Als Mittler zwischen Siedlungsbereichen mit unterschiedlicher Prägung (organisch auf der einen und schachbrettartig strukturiert auf der anderen Seite) setzt Wright eine gebündelte Landschaft (Zoologischer Garten).

**[Ladenburger Kolleg]** > Um heterogene Siedlungsbereiche miteinander zu verbinden, wird ein Park oder Zoo verwendet. Der Zoo dient als Mittler zwischen den Gebieten. In dieser Rolle werden auch flächenintensive Sporteinrichtungen (Golf) verwendet.

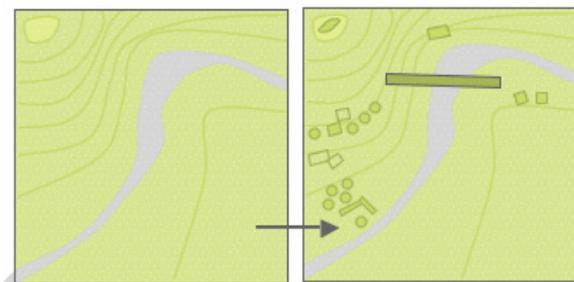
Abb.65 **[Künstliche Landschaften als Verbindungselement]**

*Eigene Darstellung*

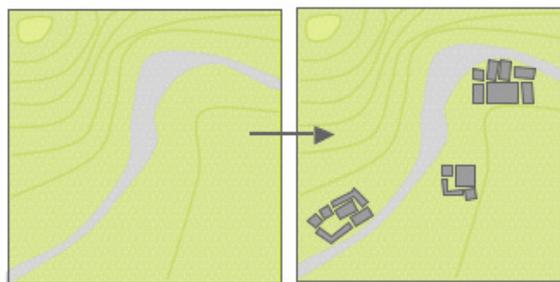
Koch/Wall thematisieren in ihren Projektbeispielen den sich auflösenden Dualismus zwischen Stadt und Land.

Aber gerade im Vergleich zu Wright bleiben sie dabei stärker dem Städtischen verhaftet. Ihre Entwurfsbeispiele entwickeln nicht die Radikalität, Landschaft über die Prinzipien des Städtebaus (der gebauten Umwelt) zu setzen. Bei den Entwurfsbeispielen des Kollegs spielt die Beziehung der Gebäude zueinander immer auch eine wichtige Rolle, während Wright sich

viel stärker der Beziehung von Gebäuden zur Landschaft widmete. Den hohen Grad der Verschachtelung zwischen Gebautem und Freiraum, den Wright vor allem mit seinen umgesetzten Siedlungsbauprojekten unter Beweis stellen konnte, erreichen die Beispiele des Entwurfsteams Koch/Wall nicht. Anders als bei Wright scheint es weniger um die totale Auflösung der Stadt in die Landschaft (totale Symbiose) zu gehen, sondern ihnen geht es eher um die Betonung und damit Aufrechterhaltung eines spannungsreichen Kontrastes.



**[Wright]** > Gebäude und Straßen fügen sich vollkommen in die Landschaft ein. Sie ergänzen und akzentuieren die Landschaft, lösen sich fast auf. Nur bedeutende Kulturbauwerke bilden einen klaren Kontrast zur Landschaft.



**[Ladenburger Kolleg]** > In die offene Landschaft werden Siedlungsräume als Enklaven eingebettet. Die Dichte der Siedlungsbauwerke erzeugt eine an Klosteranlagen erinnernde Form der Urbanität. Gebautes steht im spannungsreichen Kontrast zur Landschaft.

Abb.66 **[Einfügen von Gebäuden in die Landschaft]**

*Eigene Darstellung*

## Schaffung von Schnittstellen oder Plätzen

Analogien gibt es auch zu Wrights Schnittstellen, denn sowohl Bölling/Christ als auch Koch/Wall stellen Entwürfe vor, bei denen die Funktion des Ortes als Treff- oder Kommunikationspunkt herausgearbeitet wurde. Sie stellen verschiedene Verkehrsknotenpunkte, wie Flughäfen, Bahnhöfe, Tankstellen vor. An Flughäfen und Tankstellen entstehen „*vielschichtige Verknüpfungspunkte zwischen lokaler, regionaler und globaler Ebene*“. Der Flughafen Rhein-Main wird mit Freizeitinfrastrukturen angereichert, damit wird er auch für die Nicht-Flieger zum Treffpunkt und bekommt für die wartenden Fluggäste mehr Aufenthaltsqualität (Bölling/Christ 2005: 232-244). Während Koch/Wall bestehende Tankstellen als Orte der informellen Aneignung durch Jugendgruppen beschreiben, gestalten Bölling/Christ eine Autobahnraststätte im Sinne von Wright als Schnittstelle zwischen Geschwindigkeit und Landschaft.

Die Arbeiten des Kollegs entwickeln nicht die Radikalität von Wright. Während Wright in seinem Modell keinen klassischen städtischen Platz - d.h. einen durch Raumkanten klar gefassten öffentlichen Raum - ausweist, schaffen vor allem Bölling und Christ in ihren Arbeiten auch klassische Plätze etwa wenn in einem Entwurf entlang einer Regionalbahnstrecke eine „*Perlenkette*“ markanter „*Plätze der Region*“ vorgeschlagen wird (Bölling/Christ | 2005: 244). Wright negierte in Broadacres die Vorstellung, dass auch städtische Plätze im suburbanen Raum zu Orten des gesellschaftlichen Austausches werden. In seinem Modell zeigte er, dass stattdessen im Freiraum (offene Landschaft) oder an den neuartigen Verkehrsknotenpunkten (Flughäfen, Tankstellen) Keime für die Gestaltung des öffentlichen Raums als Kommunikationsraum entstehen. Zwar folgt auch das Kolleg dieser Idee, wenn

Tankstellen und andere Verkehrsknotenpunkte in ihrer Bedeutung als Platz beschrieben werden. Doch das Kolleg vermeidet die Ausschließlichkeit von Wright.

## Umgang mit Stadt

In Bezug auf den Umgang mit Stadt gibt es einen starken Unterschied in der Haltung von Wright und dem Kolleg.

Gerade Bölling/Christ weisen mit ihren Beispielen für Entwürfe im Wohnungsbau darauf hin, dass bei der Qualifizierung von Wohngebieten aus dem Bestand - dem *genius loci* heraus - Konzepte entwickelt werden müssen. Es soll mit Referenzen gearbeitet werden und es soll versucht werden, Gestaltung auf die Gegebenheiten des Ortes zu beziehen. Für Bölling/Christ sind es vor allem die „*auratischen Orten*“, die „*Monumente*“ oder „*narrativen Orte*“, die Ansatzpunkte für die Gestaltung bieten. Hier erwähnen sie historische Siedlungen (Dorfkerne, Stadtkerne), historische Straßen (Ochsenweg, Hellweg) oder monumentale Bauwerke einer abgeschlossen Kulturepoche (Industriearchitektur oder Ernst-Mai-Siedlung). Aber auch *Headquarter* großer/global agierender Firmen können als Monument verstanden werden. Für Bölling/Christ sind Bedeutungsorte vor allem die Orte, an denen sich „*neue Hierarchien*“ bilden, die das „*Potenzial zur Bildung neuer Kerne in der Zwischenstadt in sich tragen*“ (Bölling/Christ | 2005: 142).

## Temporäres, Informelles, Zwischennutzungen

Auch die Auseinandersetzung des Kollegs mit dem Thema Zwischennutzung, Umwertung, Umdeutung und die Einbindung von Kunst in die Qualifizierungsaufgabe ist im Vergleich zu Wright neu.

Wright sah für seine Broadacre City die Notwendigkeit, Raum für saisonale Marktplätze

oder Wandermessen (für Messen, Sondermärkte etc.) anzubieten<sup>165</sup>. Aufgabe der Planung und Gestaltung war es, Raum und Gestalt für diese nicht-stationären Nutzungen zu bieten. In der Zwischenstadt dagegen sind es vor allem kulturelle und subkulturelle Nutzungen, die temporäre Bau- und Nutzungsflächen benötigen. Der Begriff temporär ist in der Zwischenstadt dabei stärker mit den Begriffen *informell* und *Aneignung* verbunden, ein Aspekt, der bei Wright keine Rolle spielte.

Zwar beschreiben die Autoren diese informellen Strategien der Bewohner und weisen daraufhin, dass diese freien Aneignungsräume weiterhin planerisch unreglementiert bleiben soll. Es ist keine Aufgabe für Planung und Städtebau, diese Möglichkeiten für temporäre Bau- und Aneignungsformen vorzubereiten, zu lenken oder gar zu gestalten. Vielmehr müsse die „*Ästhetik der Unordnung*“ akzeptiert werden. Die Fähigkeit der Jugendkulturen, auf informelle Weise „öffentlichen Raum“ in die Zwischenstadt zu schaffen, solle als Qualität anerkannt werden (Bormann, Koch | 2005: 59). Eine gestalterische Qualifizierung oder Unterstützung bei diesen Prozessen ist aus Sicht der Autoren nicht notwendig.

---

<sup>165</sup> In der Broadacre City, die in ihrem Nutzungsspektrum auf Kultur und Freizeit ausgerichtet war, brauchte man keine zusätzlichen temporären Orte für Freizeiteinrichtungen und kulturelle Veranstaltungen, weil für dieses Bedürfnis genug Räume zur Verfügung standen.

### Zeichnerische Darstellung des hypothetischen Modells

Alle ermittelten Angaben können nun auf eine Modellzeichnung übertragen werden:



Abb.67 [Lageplan hypothetisches Modell der Zwischenstadt] Die Raum- und Gestaltungshinweise aus der Debatte der Zwischenstadt wurden auf einen in der Grundstruktur an Broadacre City angepassten Plan übertragen.

*Eigene Darstellung*

### 4.3.2. Vergleich der Modelle

Das hypothetische Modell kann nun mit der Modellzeichnung von Broadacre City verglichen werden.



Abb.20 [Lageplan Broadacre]

*Eigene Darstellung*

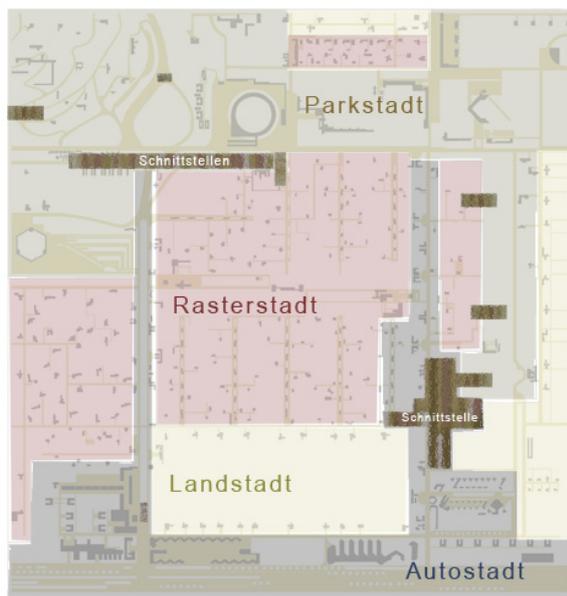
Innerhalb des Kolleg ist eine „Arbeitsteilung“ erkennbar: Während Bölling/Christ ihren Schwerpunkt auf die Suche nach Orte für die urbane Nachverdichtung legen (Thema der Europäischen Stadt), sucht das Entwurfsteam Koch/Wall nach „neuen“ Strategien.

Beiden Entwurfsteams gelingt es aber nicht, die unterschiedlichen, sich teils widersprechenden Entwurfsansätze in eine Synthese zu bringen. So kommt es insgesamt zu einem eher unstrukturiert wirkenden „Repertoire-Sampling“.

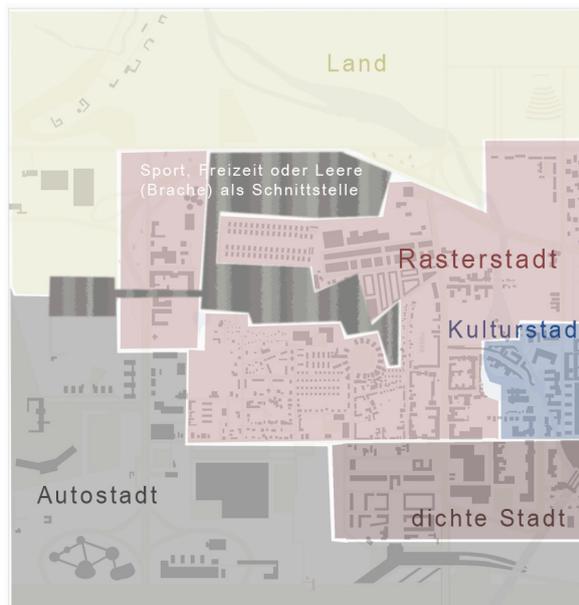
Und so wirkt auch das hypothetische Modell der Zwischenstadt im Direktvergleich mit Broadacre City unstrukturierter. Während bei Wright die verschiedenen Modellbestandteile

eine harmonische Einheit bildeten, besteht das hypothetische Modell aus einzelnen für sich gestalteten Orten, die in keinem klaren räumlichen Bezug zueinander stehen. Einzelne Teilbereiche sind zwar gestaltet, aber ein Gesamtgestaltungsansatz ist nicht erkennbar.

Wright hatte in seinem Modell durch eine vielschichtige Straßenraumgestaltung und Freiraumgestaltung für eine stadträumliche Einheit gesorgt. In der Zwischenstadt-Debatte wurden diese Themen zwar benannt, aber es wurden dann keine Praxisbeispiele aufgeführt. Somit bleiben die Straßenräume im hypothetischen Modell ungestaltet.



[Wright] >



[Zwischenstadt] >

Abb.68 [Vergleich: Prototypische Siedlungsräume] Die Zwischenstadt legt einen klaren Schwerpunkt auf dichte Stadträume (historische Orte und Zentren). Auch wird in der Zwischenstadt-Debatte klarer zwischen Stadt- und Landschaftsraum unterschieden. Der Dualismus Stadt-Land ist klarer erkennbar.

*Eigene Darstellung*

In beiden Modellen sind Wohnstandorte der Mittelschicht („Rasterstadt“) von besonderer Bedeutung, wobei die Zwischenstadt stärker

differenziert und nicht nur Einfamilienhäuser und Apartments beschreibt. Anders als bei Wright haben die Schul- und Bildungsein-

richtungen in der Zwischenstadt keine so zentrale Stellung.

Die Zwischenstadt ist stärker auf einen historischen Stadtkern ausgerichtet. Sie enthält auch dichte, kompakte Siedlungsbereiche.

Dafür fehlt in der Zwischenstadt die „Parkstadt“, Wrights exklusivster Siedlungsraum. Es scheint, dass es keine hochwertigen oder gar exklusiven Wohngebiete in der Zwischenstadt gibt bzw. die hochwertigen Gebiete in Bezug auf Qualifizierungsaufgaben als nicht bedeu-

tend betrachtet werden. In der Parkstadt der Broadacre City gab es ein starkes Wechselspiel zwischen reiner Natur und bebautem Raum. Dieses Thema fehlt in der Zwischenstadt fast vollständig. Der Freiraum bleibt in der Zwischenstadt unbebaut. Lediglich durch temporäre Sportereignisse oder Festivals kommt es hier zu einer kurzen Nutzungsüberlagerung, ohne dass diese temporären Bauten oder Ereignisse für stadtgestalterische Zwecke genutzt werden könnten.

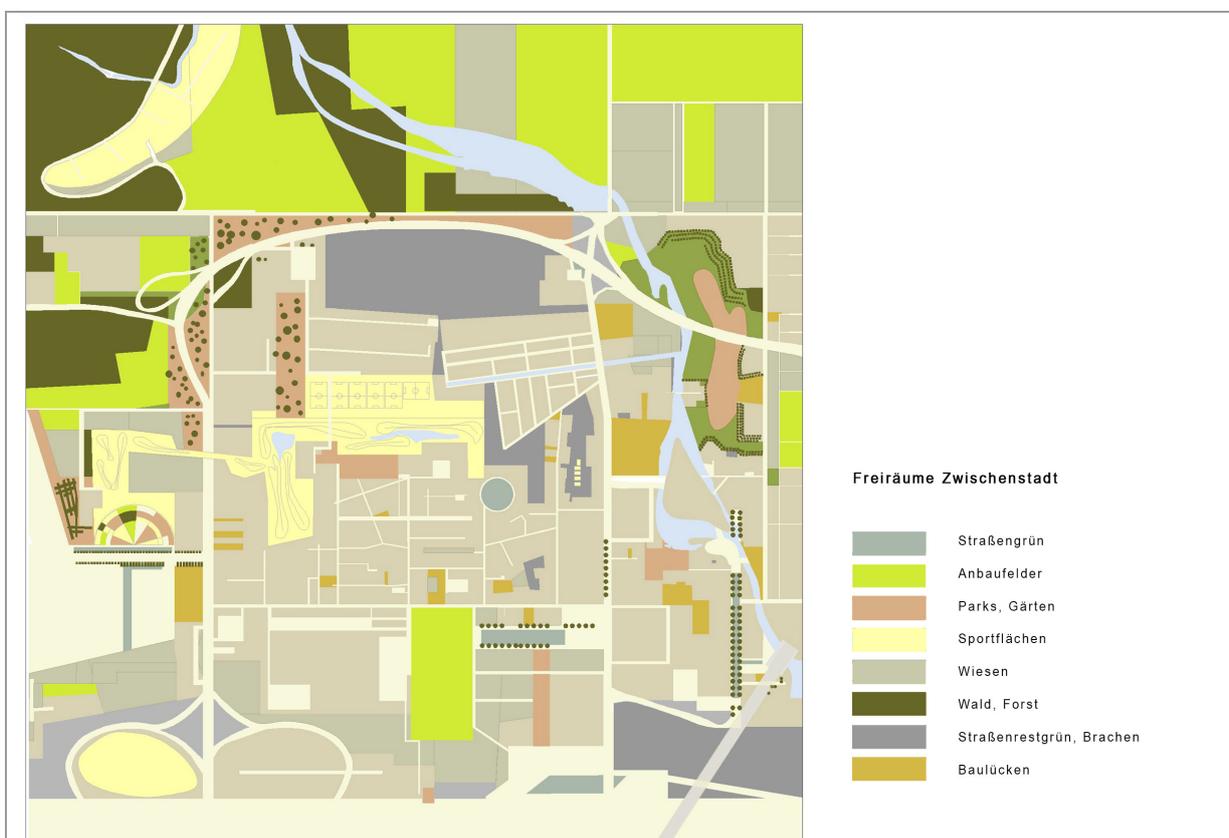


Abb.69 [Rolle der Freiräume in der Zwischenstadt] Die starke Verzahnung zwischen bebautem und unbebautem Raum gibt es in der Zwischenstadt nicht. Trotzdem hat auch hier der Freiraum eine besondere Stellung: Immer dort, wo sich Übergänge zwischen bebautem Raum und Freiraum bilden (Ränder), soll der Freiraum zur Qualifizierung genutzt werden. Diese Rolle als Mittler übernehmen in den Entwürfen der Zwischenstadt-Debatte oft Sportflächen (Golfplatz), zoologische Gärten oder Brachen. Der harmonische Gesamteindruck, den Broadacres bot, kann hier nicht erreicht werden.

*Eigene Darstellung*

## 4.4. Zusammenfassung Vergleich

Tab.25 [Gesamtvergleich Broadacre City - Zwischenstadt]

	Broadacre City	Zwischenstadt
Allgemein	Entstanden aus einer Notsituation (Weltwirtschaftskrise) Moderne: comprehensive Planung	Entstanden in den 90er Jahren Zweifel an Wirkungskraft der Planung Zweite Moderne: perspektivischer Inkrementalismus
	Stadt als Tumor Stadt soll aufgelöst werden	Liebe zur Stadt, aber Zweifel, ob die Stadt weiterhin die einzig gültige Siedlungsform in Europa sein kann
Rahmenbedingungen	Uneingeschränkter Fortschrittsglaube	Verhaltener Fortschrittsglaube
	Determinanten des Stadtwachstums: Auto, Telefon, Flugzeug	Determinanten des Stadtwachstums: Auto, Telefon (Computer)
	Tendenz: Suburbanisierung	Tendenz: Suburbanisierung, Counterurbanisierung Schrumpfung
Ziele/Strategien	Freie demokratische Stadt (aristoi) Dezentralisation Re-Integration Organisches Bauen	Pluralistisch demokratische Stadt Nachhaltigkeit Netzmodell Para-Ästhetik
Qualitätskriterien	Weite Loser gleichwertiger Verbund Mischung auf Parzellenebene Maßstab Auto	Dichte, leichte Urbanität Kerne + Knoten Mischung auf Siedlungsebene -----
	Zentrale Stellung der Landschaft	Landschaft als Qualifizierungselemente bedeutend
	Natur als <i>frontier</i>	Die Brache, der Bruch als <i>new frontier</i>
Raumstruktur	Förderung gleichwertiger Siedlungsräume, wenig Zentralität, Städtebau nutzen, um Zentralitäten visuell abzupuffern und Bezüge untereinander herzustellen	Alte Stadtkerne erhalten, Betonung und Verdichtung an Knotenpunkten (Flughäfen, Autobahnkreuze, Bahnhöfe) Städtebau nutzen, um Knoten zu betonen und „auratische Kerne“ zu schaffen
Gestaltungsansatz	Schaffung einer vollkommen neu gestalteten Stadtlandschaft als Symbiose aus Stadt und Land Schaffung von Ordnung durch räumliche Harmonie = hoher gestalterischer Eingriff	Umdeuten, Neudeuten des Vorhandenen, Ränder/Übergänge qualifizieren; Aufzeigen von zufälligen Schönheiten Schaffung von Ordnung durch neue Bilder = vorsichtiger gestalterischer Eingriff, Kunst
Form	Städtebau erzeugt eine an Natur und Landschaft angelehnte (organische) Form, die als Einheit erlebbar wird.	Man kann im Städtebau auch auf den Anspruch verzichten, Form zu schaffen.
Umsetzungsvoraussetzung	Interdisziplinäre Zusammenarbeit Klärung der Bodenfrage Abschaffung des spekulativen Bodenmarktes	Interdisziplinäre Zusammenarbeit Partizipative Strategien
Perspektive	Erreichung eines Idealzustandes	Verbesserung eines bisher nicht idealen Zustands

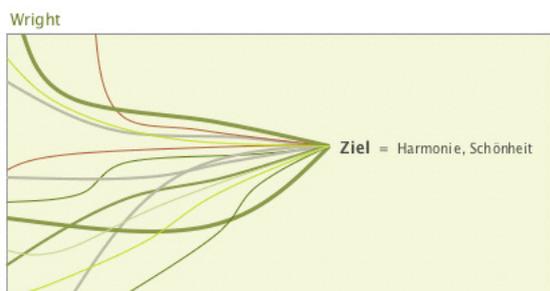
Nun wird klar, dass Wright die aus der Diskussion um die Zwischenstadt abgeleiteten **Kernfragen der Gestaltung** teils ähnlich, teils anders beantworten würde:

### Räumliche Einheit

Wright schuf eine räumliche Einheit, indem er mit einem umfassenden Gestaltungsvokabular fast alle Siedlungsräume neu entwarf.

Räumliche Einheit, so könnte man Wright zusammenfassen, lässt sich nur durch eine starke, umfassende und vorausschauende städtebauliche Gestaltung verwirklichen, deren zentraler Fokus der Umgang mit Freiräumen und das Verhältnis zwischen Natur, Landschaft und bebautem Raum ist.

Im Bewusstsein dessen, dass es schwer sein wird, alle sektoralen Planungs- und Gestaltungsinstrumente zu bündeln, beantwortet die heutige Zwischenstadt-Debatte den Wunsch nach räumlicher Einheit anders. Im gewissen Sinne machen die Akteure der Zwischenstadt hier einen verzweifelt-mutigen Schritt nach vorn. Weil eine umfassende Einheit (Schönheit oder Harmonie des Stadtraums) nicht mehr erreicht werden kann, fordern sie, den eigenen Blick auf das, was als schön oder harmonisch empfunden wird, zu hinterfragen. Ist ein vollkommen als Einheit erlebbarer Siedlungsraum ohne Brüche und Widersprüche tatsächlich erstrebenswert?



Während Wright die Vorstellung hatte, alle sektoralen Planungs- und Gestaltungselemente der verschiedenen Fachdisziplinen zu bündeln, um einen harmonischen, als Einheit erlebbarer Stadtraum zu schaffen...

Zwischenstadt-Debatte



... hat sich die Zwischenstadt-Debatte von solchen hohen Zielen der Gestaltung verabschiedet. Lediglich in der Freiraumgestaltung wird eine Möglichkeit gesehen, nachträglich eine Einheit zu schaffen.

Abb.70 [Offene Ziele]

Eigene Darstellung

### Symbiose zwischen Stadt und Land

Im Laufe der Zeit hatte Wright vor allem die Landschaftsgestaltung als Element des Städtebaus genutzt. Wright hatte mit Broadacres verschiedene Grade der Verzahnung zwischen Stadt und Freiraum skizziert: Von stark durchgrünt, aber dennoch dichten Räumen bis hin zu offenen Landschaftsräumen, die von einzelnen Gebäuden akzentuiert werden. Er entwickelte ein hohes Maß an gestalterischer Virtuosität, um Gebäude und Siedlungen mit der Landschaft zu verzahnen.

Im Ladenburger Kolleg wird mehr darüber diskutiert, dass vorhandene Übergangszonen als Saum/Rand qualifiziert werden könnten. Es wird nicht mehr nach einer wirklichen Verschmelzung zwischen Stadt und Landschaft gesucht. Man beschränkt sich darauf, Übergangsbereiche (Ränder) zu erhalten und zu qualifizieren.

### Dichte oder Weite, Mischung oder Funktionstrennung?

Die Stadtlandschaft ist ein von Mischnutzung geprägter Siedlungsraum. Darin sind sich

Wright und die Zwischenstadt-Debatte einig. In Bezug auf die Frage der Dichte bestehen aber Unterschiede. Die Zwischenstadt-Debatte will - soweit es geht - Dichte erhalten; Wright wollte - so weit wie möglich - Weite neu erzeugen. Beide lassen letztendlich unterschiedliche Dichtegrade zu.

### Grenzen der Gestaltung

Auch wenn Wright glaubte, dass Städtebau ein starkes Instrumente zur Formung des Raums

und der Gesellschaft wäre, setzte er sich letztendlich dafür ein, die „Zügel“ des Städtebaus stetig zu lockern, um den Menschen immer mehr Freiheiten zu lassen. Die Akteure der Zwischenstadt-Debatte haben die Erfahrung gemacht, dass Städtebau viel wenig Wirkung (Macht) hat. Sie fordern nun aber nicht mehr Kompetenz (Macht) für den Städtebau. Vielmehr gehen auch sie davon aus, dass es besser ist, den Menschen viele Freiräume beim Bauen zu lassen.

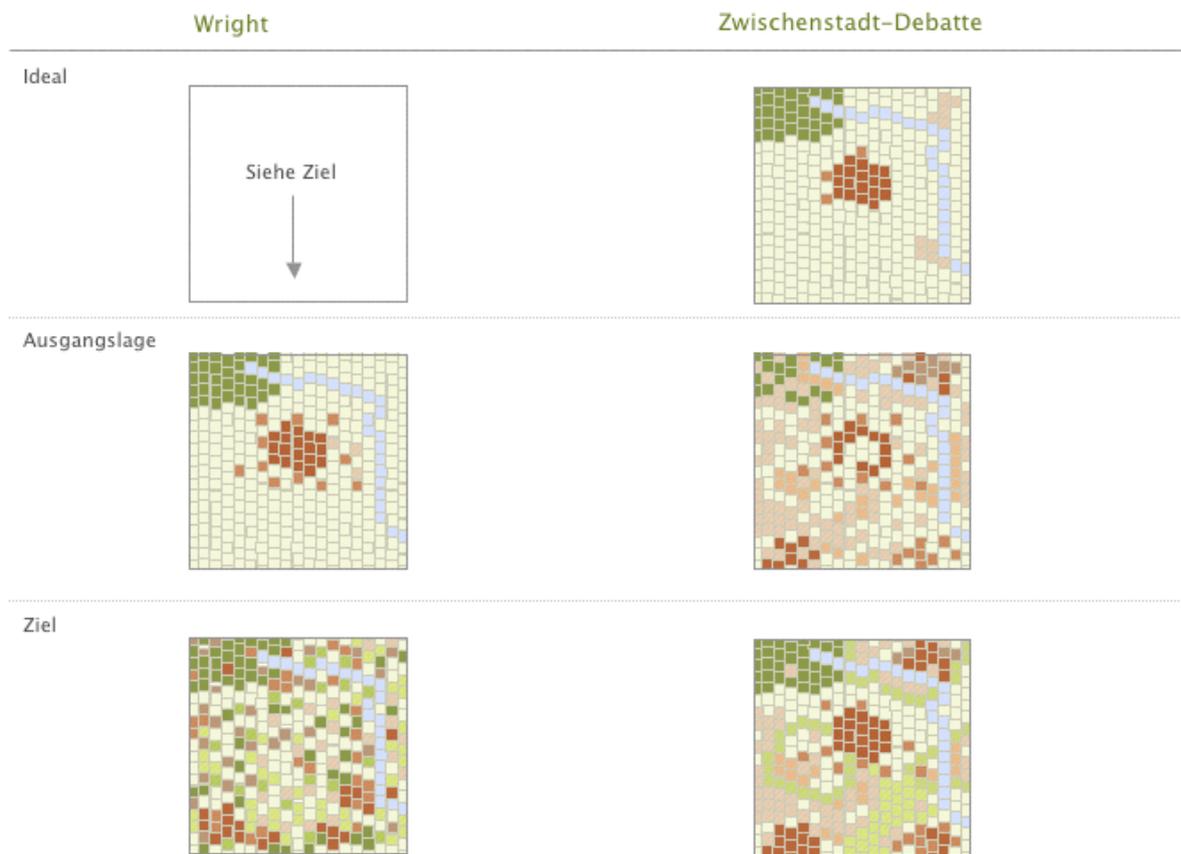


Abb.71 [Ausgangslage, Ideal und Ziel] Wright wollte den Prozess der Dezentralisation nutzen, um einen neuartigen Stadtraum zu schaffen, der aus einer fast totalen Symbiose aus Stadt und Land bestand. Darin lag für Wright das Ideal und er setzte sich die Erreichung dieses Idealzustandes zum Ziel. Die Akteure der Zwischenstadt-Debatte stehen vor der Aufgabe, einen nun bestehenden Siedlungsraum nachträglich zu qualifizieren. Aber auch wenn die Qualifizierung durchgeführt worden ist, entsteht kein Ideal. Das Ideal bleibt die dichte, europäische Stadt. Man versucht also nicht mehr, einen Idealzustand zu erreichen, sondern einen vorhandenen Zustand zu verbessern.

*Eigene Darstellung*



# Kapitel 5.

# Rückschlüsse, Fazit

## 5. Rückschlüsse, Fazit

Das Modell der Broadacre City kann für die anstehende Aufgabe der Qualifizierung der Zwischenstadt in zweierlei Hinsicht genutzt werden:

Im Rahmen dieser Arbeit wurden die Aussagen der Broadacre City den aktuellen Überlegungen der Zwischenstadt-Debatte gegenübergestellt. Der Vergleich mit Wright hilft, die Zwischenstadt-Debatte zu schärfen. Hieraus können Hinweise für die weitere Zwischenstadt-Forschung und -Debatte gegeben werden.

Für die Praxis können aus dem Vergleich von Broadacres und der Zwischenstadt erste Anregungen für den Städtebau abgeleitet werden.

Das abschließende Kapitel ist daher wie folgt gegliedert:

5.1.	Empfehlungen für die weitere Forschung	Hier wird dargestellt, welche Empfehlungen für die weitere stadttheoretische Grundlagenforschung, für die empirische und phänomenologische Raum- und Prozessbeobachtungen und Anwendungsforschung aus dem Vergleich abgeleitet werden können.
5.2.	Erste Anregungen für die gestaltende Praxis	Im Sinne eines Zwischenstandes werden erste Anregungen für die Gestaltungspraxis formuliert.
5.3.	Schlussbemerkungen, Ausblick	Die Arbeit endet mit einem Ausblick. Welche Erkenntnisse konnten aus der Arbeit gewonnen werden. Was ist in Zukunft zu tun?

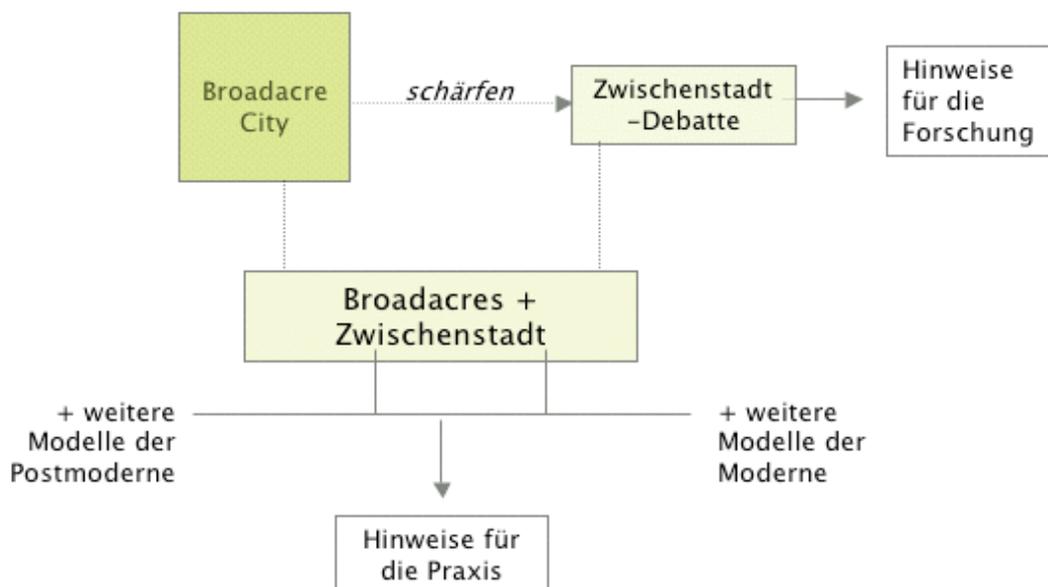


Abb.72 [Rückschlüsse]

Eigene Darstellung

## 5.1. Empfehlungen für die weitere Forschung

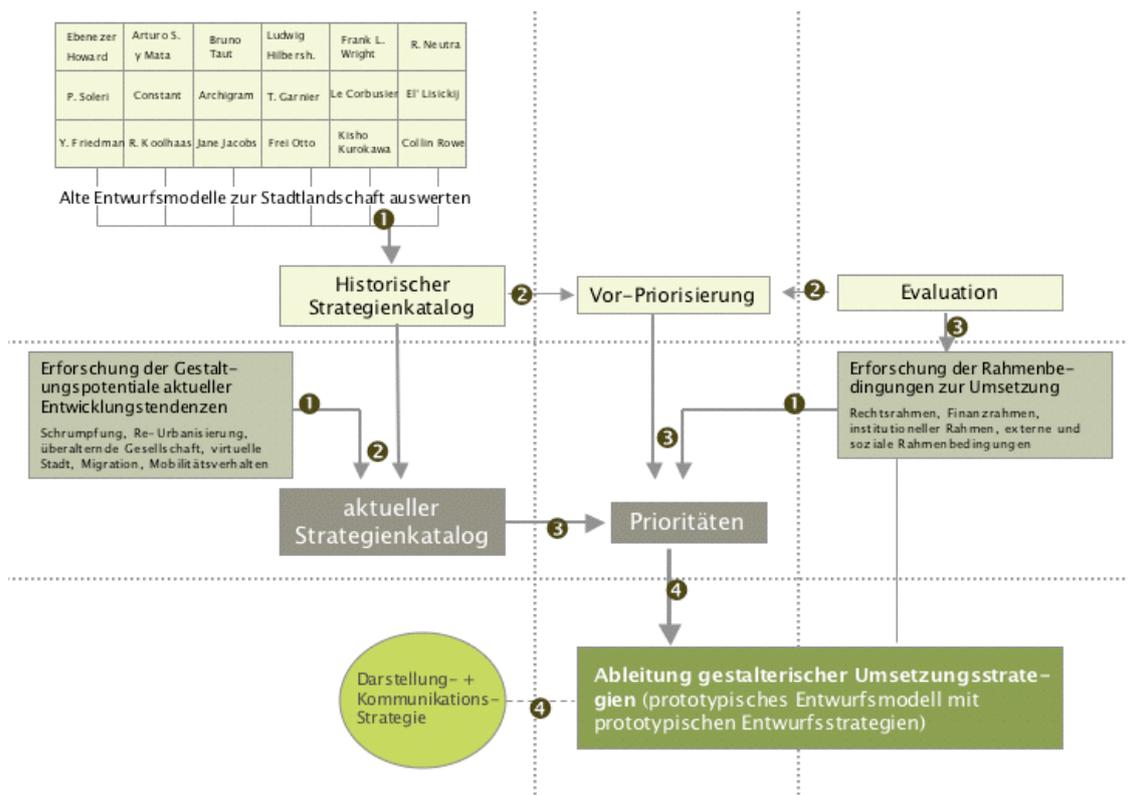


Abb.73 [Weiterer Forschungsprozess]

Eigene Darstellung

Die oben dargestellte Grafik verdeutlicht, wie aus den Erfahrungen ein weiterer Forschungsprozess für die Qualifizierung der Zwischenstadt aufgebaut werden könnte. Dabei lassen sich Aufgabenbereiche für

- > Grundlagenforschung (in der Grafik hellgrün dargestellt)
- > Empirische und phänomenologische Raum- und Prozessbeobachtungen (graugrün) und
- > Anwendungsforschung (grün)

unterscheiden:

### Grundlagenforschung

Die Arbeit hat gezeigt, dass vorhandene Modelle zur Gestaltung der Stadtlandschaft wesentliche Impulse für die Qualifizierung in der Zwischenstadt liefern können. Daher wird empfohlen, weitere Modelle der Moderne und Postmoderne auszuwerten, um so einen fundierten historischen Strategiekatalog zu erhalten. Die historische Auswertung sollte dabei mit dazu beitragen, dass die bisherige Diskussion zur Zwischenstadt von der Darstellung der möglichen Bandbreite der Aufgaben und

Strategien in eine Diskussion um die Priorisierung der Aufgaben gelenkt wird.

Zu vielen Modellen der Moderne und Postmoderne ist bereits ein Fundus an wissenschaftlich auswertbaren Materialien zusammengetragen worden (Fishman | 1977, Eaton | 2001). Doch es steht noch aus, die alten Modelle – ähnlich wie in dieser Arbeit geschehen – in den Zusammenhang zur anstehenden Qualifizierungsaufgabe zu setzen.

#### **Schaffung eines Doktorantenkollegs zur Modellauswertung**

- > Ein interdisziplinär besetztes Doktorantenkolleg schafft eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, vorhandene Forschungsmaterialien zu alten Entwurfsmodellen für die Zwischenstadt-Debatte neu auszuwerten. Wichtig ist der frühzeitige und kontinuierliche Austausch der Ergebnisse untereinander, so dass eine Gesamtauswertung der Modelle möglich ist und ein vollständiger historischer Strategiekatalog entsteht, der durch kompatibel gehaltene Methoden der Evaluierung auch priorisiert werden kann.

#### **Raum- und Prozessbeobachtung**

Parallel zur historischen Modellauswertung sind weitere Beobachtungen von räumlichen Trends, Phänomenen und Rahmenbedingungen der Gestaltung wichtig. Diese Beobachtungen helfen, den historischen Strategiekatalog auf heutige Raumbedürfnisse der Gesellschaft anzupassen. Forschungsarbeiten müssen sich den Wohnwünschen und Raumansprüchen der Nutzer, dem neuen Freizeit- und Mobilitätsverhalten und den digitalen Erlebnis- und Arbeitswelten widmen.

Auf der anderen Seite müssen Rahmenbedingungen für die Umsetzung besser erforscht werden, d.h. es muss aus der bisherigen Gestaltungspraxis abgeleitet werden, welche Gestaltungsstrategien erfolgreich sind und in welchen Bereichen der Einfluss der Gestalter aus welchen Gründen bisher gering war/ist.

#### **Kosten berücksichtigen!**

- > Durch die Auswertung der Baupraxis muss ermittelt werden, wie eine baukulturelle Qualifizierung kostengünstig durchgeführt werden kann. Ähnlich wie Wright es in seinen Bauprojekten getan hat, muss bewiesen werden, wie Kosten gespart und gleichzeitig qualifiziert werden kann.

#### **Anwendungsforschung**

Der Zwischenstadt-Debatte fehlt bisher eine zielgerichtete Kommunikationsstrategie. Und ein Modell!

#### **Work in progress Charakter vermeiden!**

- > Broadacres war bei seiner ersten Veröffentlichung nicht mehr als eine vage Idee und These, die Wright erst im Laufe der Zeit vertiefte und zu einem Konzept ausbaute. Dieser *work in progress* Charakter führte zu Verwirrungen und wurde von Kritikern als konzeptionelle Schwäche ausgelegt. In der Kommunikation nach Außen sollte in der Debatte um die Zwischenstadt daher stärker darauf geachtet werden, dass Ergebnisse von Diskussionen und Forschungen eindeutiger und abgestimmter vermittelt werden.

#### **Ein großes Entwurfsmodell bauen!**

- > Erst durch das Modell wurden Wrights städtebauliche Überlegungen verständlich. Ein Modell ist für die Fachwelt ein gutes Kommunikationsmedium, denn es ist klar, einprägsam und verständlich. Der Zwischenstadt-Debatte fehlt bisher ein großes Entwurfsmodell. Aus dem hier entwickelten hypothetischen Modell muss ein Entwurfsmodell erarbeitet werden, das über alle Orte und Gestaltungsaufgaben in der Zwischenstadt informiert und Orte nachvollziehbar in Beziehung zueinander setzt.

#### **Auf keinen Fall viele kleine unabgestimmte Modelle für diverse Einzelthemen anbieten!**

- > Viele kleine Modelle zu diversen Einzelthemen und Orten würden die Zersplitterung der aktuellen Debatte nur weiter vorantreiben und wären kontraproduktiv.

**Kommunikationsmedien für Nicht-Gestalter anbieten!**

- > Da Entwurfsmodelle oft nicht verstanden oder unterschätzt werden, muss für die Kommunikation mit Nicht-Städtebauern (Planung, Politik, Wirtschaft, Bewohner)

eine leichter verständliche Form der Kommunikation angeboten werden (Handbücher). Handbücher sind aber nicht für die Diskussion innerhalb der Fachdebatte geeignet.

## 5.2. Anregungen für die gestaltende Praxis

Durch die Einordnung ist vor allem klar geworden, dass die Arbeit an der Zwischenstadt-Debatte weiter gehen muss. Es wäre einseitig, allein aus einem Vergleich zwischen Wright und der Zwischenstadt-Debatte allgemeingültige Empfehlungen ableiten zu wollen. Erst wenn auch andere Modelle der Moderne neu eingeordnet worden sind und der dann historische Zielkatalog auf die heutigen Rahmenbedingungen und Situationen angepasst worden ist, können wirkliche Empfehlungen ausgesprochen werden.

### Anregungen für die Stadtplanung auf Bundesebene

Wright deutete an, dass bestimmte Aufgaben der Gestaltung nur von einer übergeordneten Institution (*county architect*) umgesetzt werden können. Die Zwischenstadt-Debatte organisiert sich bisher eher in informellen Netzen. Sie fordert keine Stärkung von Kompetenzen und Unterstützung für die Vertiefung und Umsetzung ihrer Themen. Das ist ein Fehler.

**Zwischenstadtgestaltung ist Bundesaufgabe!**

- > Die Zwischenstadt-Debatte bleibt machtlos, wenn sie nicht die Kompetenzen und Fähigkeiten der Bundesebene einfordert. Der Bund muss sich des Themas annehmen und entsprechende Forschungs- sowie Förderprogramme für die Stadtentwicklung aufsetzen, um die auf lokaler oder regionaler Ebene schwierigen, weil übergeordneten Themen (Verkehr, Freiraum etc.) in Angriff nehmen zu

Die folgenden Anregungen dokumentieren demnach nur einen ersten Zwischenstand.

Deutlich wird, dass man sich auf verschiedenen Ebenen mit der Qualifizierung der Zwischenstadt beschäftigen muss. Die Anregungen sind demnach wie folgt gegliedert:

- > Anregungen für die Stadtplanung auf Bundesebene
- > Anregungen für die Regionalplanung
- > Anregung für den Städtebau vor Ort

können. Sonst kann der Zwischenstadt-Debatte nicht der Schritt von der Diskurs- in die Umsetzungsebene gelingen.

**Höchstmögliche, aber nicht unmögliche Ziele verfolgen!**

- > Um städtebauliche Gestaltung als tatsächlich gesellschaftspolitisches Instrument einsetzen zu können, muss genauer definiert werden, durch welche baulichen Maßnahmen oder Planungsprozesse Ziele erreicht werden. Es muss stärker zwischen möglichen und unmöglichen Zielen bei der Gestaltung unterschieden werden. Mögliche Ziele müssen als solche klar benannt und in Angriff genommen werden. Unmögliche Ziele müssen verworfen werden. Für Ziele, die bisher nicht umgesetzt werden können, weil dafür Reformen oder gesetzliche, institutionelle oder ökonomische Veränderungen notwendig sind, muss der Bund die notwendigen gesetzlichen Änderungen schaffen.

**Aufgabenfelder priorisieren!**

- > Um sich in der Vielschichtigkeit und Komplexität der Aufgaben nicht zu verlieren, müssen Aufgaben priorisiert werden. Beginnt man mit den Orten:
  - > an denen die Qualifizierung besonders einfach machbar ist?
  - > die besonders auffällig, einprägsam und markant sind?
  - > an denen eine besonders gute Wirkung erzielt werden kann, wo zu erwarten ist, dass die Maßnahmen auch positive Auswirkungen auf die noch nicht qualifizierten Gebiete haben (Sogwirkung)?

**Keine dogmatischen Leitbilder verfolgen!**

- > Ein für alle Siedlungsräume zur selben Zeit gleichermaßen gültiges Leitbild ist ein störendes Dogma. Der Bund, die Länder und die Kommunen müssen sich von der Vorstellung lösen, ihren gesamten Administrationsraum durch nur ein planerisches Leitbild (Europäische Stadt oder Zwischenstadt) gestalten zu können. Es gibt in jeder Kommune Orte, die besser mit dem Leitbild der Europäischen Stadt qualifiziert werden können. Ebenso gibt es Orte, die sich besser aus den Leitmodellen der Moderne oder der Zwischenstadt qualifizieren lassen.

**Anregung für den Städtebau vor Ort**

Die nachfolgende Tabelle zeigt, mit welchen Entwurfsaufgaben sich die Architekten, Verkehrsplaner, Stadt- und Landschaftsplaner in der Zwischenstadt stärker beschäftigen sollten. Die Tabelle zeigt aber auch, welche Themen und Gestaltungsansätze aus den hier ermittelten Erfahrungen durch den Vergleich nicht weiter vertieft werden sollten.

Tab.26 [Priorisierte Entwurfsaufgaben für die Zwischenstadt]

Entwurfsaufgabe		Thema	Entwurf	Umsetzung	Summe	Priorisierung
Landschaft und Stadt verschmelzen	Wright	≤	≤	≤	4	vertiefen
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Räume für die Auseinandersetzung mit dem nicht codierten Raum (Natur/Wildnis) schaffen. (frontier)	Wright	≤	≤	≤	4	vertiefen
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		

**Anregungen für die Regionalplanung**

Die Gestaltung bzw. Qualifizierung des suburbanen Raums kann nur erreicht werden, wenn über Fach- und Verwaltungsgrenzen hinaus zusammengearbeitet wird.

**Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Stadt- und Verkehrsplanung!**

- > Verkehrsräume übernehmen oft auch wichtige Aufgaben im Stadtraum. Die städtebaulichen Effekte müssen in der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. Ebenso müssen Stadtplaner stärker die Wechselverhältnisse zwischen Verkehrs- und Stadtraum erkennen und mit ihren Instrumenten zum Schutz der angrenzenden Bebauung (passiver Lärmschutz) und zur Entwicklung von Flächen mit positiven Optionen (Knoten) beitragen.

**Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Stadt- und Landschaftsplanung**

- > Um suburban geprägte Räume qualifizieren zu können, benötigt man einen erweiterten Gestaltungsbegriff. Landschaftsarchitektonische Gestaltungsmittel müssen in den Städtebau mit einbezogen werden. In der Zwischenstadt sollte nicht mehr zwischen Landschaftsgestaltung und Stadtgestaltung unterschieden werden.

Mehr Orte und Gebäude für kulturelle Nutzungen und Orte für den geistigen Austausch der Menschen schaffen	Wright	≤	≤	≤	<b>3,5</b>	<b>vertiefen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Landschaft und Gebäude verschmelzen	Wright	≤	≤	≤	<b>3</b>	<b>vertiefen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Kostengünstig + individuell bauen	Wright	≤	≤	≤	<b>3</b>	<b>vertiefen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Dem Einzelnen möglichst viel Baufreiheiten auf dem privaten Grundstück einräumen und durch einen subtilen Städtebau für Harmonie sorgen	Wright	≤	≤	≤	<b>3</b>	<b>vertiefen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Öffentliche Gebäude, vor allem Kulturbauten im Stadtraum besonders betonen und als Solitäre und <i>landmarks</i> entwerfen	Wright	≤	≤	≤	<b>2,5</b>	<b>prüfen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Straßen als lineare Parks und zur Inszenierung des Stadtraums nutzen. Gestalterische Aspekte bei der Straßenplanung stärker berücksichtigen	Wright	≤	≤	≤	<b>2</b>	<b>prüfen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Gebäude als passiven Lärmschutz nutzen	Wright	≤	≤	≤	<b>1,5</b>	<b>prüfen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Vorhandene Landschaften ästhetisch durch bauliche Elemente optimieren, Landschaft inszenieren	Wright	≤	≤	≤	<b>1,5</b>	<b>prüfen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Beobachtung informeller Aneignungsstrategien durch die Bewohner, Zulassen von Unerwartetem	Wright	≤	≤	≤	<b>1,5</b>	<b>prüfen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Verbindung agrarischer und städtischer Lebensweisen	Wright	≤	≤	≤	<b>1,5</b>	<b>prüfen</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Urbanität durch die Nachverdichtung und eine am bebauten Raum orientierte Raumbildung schaffen	Wright	≤	≤	≤	<b>0,5</b>	<b>aufgeben</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		
Die Para-Asthetik des suburbanen Raums akzeptieren	Wright	≤	≤	≤	<b>1</b>	<b>aufgeben</b>
	Zwischenstadt	≤	≤	≤		

#### Legende

≤ = Es gibt eine Auseinandersetzung mit der Aufgabe

≤ = Es gibt in Teilen eine Auseinandersetzung mit der Aufgabe

≤ = Es gibt bisher keine Auseinandersetzung mit der Aufgabe



### 5.3. Schlussbemerkungen, Ausblick

*Wie gestaltet man den suburbanen Raum? Wie kann man vorhandene Zwischenstädte nachträglich qualifizieren? Wie kann man dafür sorgen, dass bei Stadterweiterungen im suburbanen Raum in Zukunft auf mehr räumliche Qualität geachtet wird?*

Obwohl Frank Lloyd Wright und Thomas Sieverts zwei unterschiedlichen Planungs-epochen zuzuordnen sind, kommen beide in Bezug auf die Gestaltung bzw. Qualifizierung von suburbanen Räumen auf einen gemeinsamen Nenner: Der Schlüssel zur Gestaltung bzw. Qualifizierung liegt im Umgang mit den Freiräumen. Ebenso ist die raumstrukturelle und ästhetische Wirkung von Verkehrsbauwerken und Verkehrsknoten von großer Bedeutung.

Wenn also mehr Sorgfalt in die Lage und Gestaltung der Freiräume gelegt und wenn stärker für eine ästhetische Aufwertung der Straßen- und Verkehrsräume gesorgt wird, dann wäre ein großer Schritt zur Qualifizierung der Zwischenstadt getan. Es bedarf baukulturell geschulter Verkehrsplaner und Freiraumplaner, die sich mit dem Menschen und seinem Verhältnis zur Natur beschäftigen und sich trauen, die Grenze zwischen Innen- und Außenbereich, unbebaubaren und bebaubaren Flächen aufzuheben.

Wieso aber gibt es gerade für diese Aufgabenbereiche so wenig gute Gestaltungsbeispiele und fast keine Entwurfsmodelle? Wieso werden Straßen/Autobahnen nicht auch nach gestalterischen Kriterien entworfen?

Beide Aufgaben sind schwierig. Für beide Aufgaben sind fachübergreifende Kooperationen und neue Kompetenzverteilungen nötig. Beide Aufgaben können nur umgesetzt werden, wenn die Politik die entsprechenden

Rahmenbedingungen für eine hinreichend leistungsstarke Umsetzung schafft.

Die deutsche Zwischenstadt-Debatte agiert und diskutiert derzeit eher introvertiert. Keiner der zentralen Akteure der Debatte fordert die politische Ebene ein. Gerade aber dadurch läuft man Gefahr, einen Fehler von Wright zu wiederholen, der sich zu wenig mit Fragen der Umsetzung beschäftigt hatte.

*Kann man von Wright lernen?*

Wright inspiriert, an die Qualifizierungsaufgaben in der Zwischenstadt mit mehr visionärem Mut heranzugehen, denn in der Zwischenstadt schlummert ein großes Ideal. Das Ideal vom Leben und Arbeiten an einer symbiotischen Schnittstelle zwischen Stadt und Land. Diese visionäre Kraft der Moderne sollte wiederentdeckt werden – auch durch die Auswertung weiterer Modelle.

Um diese Idee dann auf den heutigen Raum übertragen zu können, braucht man ein (!) großes inspirierendes Entwurfsmodell. Ebenso braucht man ein praktisches Pilotvorhaben.

Um die Debatte zur Zwischenstadt fortführen und vertiefen zu können, ist ein großer städtebaulicher Realisierungswettbewerb notwendig, der dazu aufruft, eine autarke und gleichzeitig global vernetzte weitläufige Stadtlandschaft aus dem Bestand heraus zu entwickeln. Ein geeignetes Instrument zur Schaffung realer Visionen wäre eine IBA Zwischenstadt. Diese Bauausstellung könnte Impulse für die Zukunft urbaner Stadtlandschaften liefern –weit über

ihre unmittelbaren Schauplätze hinaus. Als Untersuchungsraum bietet sich der zersiedelte Raum zwischen Leipzig und Halle oder das Ruhrgebiet an.

Das Ruhrgebiet bietet fast alle raumstrukturellen Voraussetzungen: Viele Verkehrs-räume, aufgelockerte Bebauung, beginnende

Durchmischung in Gewerbegebieten, viele kulturelle Einrichtungen und viel (zu viel unqualifiziertes) Grün.

Alle diese Raumelemente warten darauf, nicht bloß umgedeutet, sondern wirklich qualifiziert zu werden.



# Anhang

# | Anhang

## Literaturliste

### A

- Agard, Walter R. | 1932 | **Review of the Disappearing City** → American Magazine of Art 25. Dezember 1932: 364
- Albers, Gerd | 1985 | **Prioritätenwechsel in der Stadtplanung**. München: [Manuskriptreihe] Institut für Städtebau und Wohnungswesen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung
- Alexander, Christopher | 1964 | **Eine Muster-Sprache**. Wien: Löcker 1995
- Alexander, Stephen | 1935 | **Frank Lloyd Wright's Utopia**. → New Masses 15. Juni, 1935: 28
- Alofsin, Anthony [Hrsg.] | 1988 | **Frank Lloyd Wright. An Index to the Taliesin Correspondence**. 5 Bände. New York: Garland Publishing.
- Alofsin, Anthony [Hrsg.] | 1999 | **Frank Lloyd Wright. Europe and Beyond**. Berkeley – Los Angeles – London: University of California Press.
- Alofsin, Anthony | 1989 | **Broadacre City: The Reception of a Modernist Vision, 1932 - 1988**. → Center: A Journal for Architecture in America 5-1989: 8 - 43
- Appleyard, Donald. Lynch, Kevin. Myer, John R. | 1964 | **The View from the Road**. Cambridge: MIT. 1966
- Arch+ | 1992 | **Die Gestaltung der Landschaft**. Arch+ 112
- Arch+ | 1999 | **Den Tiger reiten** – Konzepte und Projekte zur Automobilität. Arch+ 147
- Archithese: Stadt Zug in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Baar, Cham und Steinhausen sowie dem Kanton Zug und dem Verband freierwerbender Schweizer Architekten [Hrsg.] | 2000 | Archithese Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur. Sonderheft: **Stadt-Landschaft oder Landschafts-Stadt Schweiz Lorenzstadt Zug im Kontext**. Sulgen: Niggli
- Arizona State University | 1991 | **CAED News. The Newsletter of the College of Architecture and Environmental Design**. Summer 1991. Vol 5 Nr. 1: 5
- Axhausen, Kay W. | 2000 | **Geographies of Some-**

**where: A Review of Urban Literature**. →Urban Studies. Vol. 37. Nr. 10: 1849–1864

### B

- Bandes, Susan [Hrsg.] | 1991 | **Affordable Dreams. The Goetsch-Winkler House and Frank Lloyd Wright**. East Lansing, Kresge Art Museum Bulletin. Special Issue Vol. VI. Michigan: Michigan State University
- Banham, Reyner | 1967 | **Frank Lloyd Wright as Environmentalist**. →Architectural Design 37. April. 67: 174-177
- Bardeschi, Marco Dezzi | 1970 | **Frank Lloyd Wright. Freudenstadt u. Wien**. Gestalter unserer Zeit. Luzern: Kunstkreis Luzern
- Barnett, Jonathan | 1972 | **Rethinking Wright** → Architectural Forum 136, Juni 1972: 44
- Barth, Hans Paul | 1972 | **Schlüsselbegriffe der Soziologie**. München: Beck 1994
- Batty, Michael. Lonley, Paul | 1994 | **Fractal Cities. A Geometry of Form and Function**. London [u.a.]: Acad. Press
- Baudrillard, Jean | 1986 | **Amerika**. Berlin: Matthes & Seitz. 1995
- Bauer, Catherine K. | 1933 | **When is a House not a House?** →Nation 136. Januar, 26. 1933: 99-100
- BBR. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung | 2004 | **Suburbia. Perspektiven jenseits der Zersiedlung**. Forum Bau und Raum [Konzept Robert Kaltenbrunner] Bonn: BBR Selbstverlag
- Beard, Charles A. | 1928 | **The City's Place in Civilization** →The American City. November 1928: 101-103
- Benevolo, Leonardo | 1983 | **Die Geschichte der Stadt**. Frankfurt-New York: Campus. 2000 [Italienische Erstausgabe Storie della città: 1975]
- Benz-Rababah, Eva | 1999 | **Stadtlandschaft**. Die Neubewertung eines früheren Leitbildes der Stadtplanung im Lichte der heutigen Planungsdiskussion. → Stadt und Grün, Nr. 9, 1999: 592-599
- Berry, Brian. Loble, Joe | 1977 | **Urbanization and**

- Counterurbanization.** London: SAGE Publications
- Bignens, Christoph | 1998 | **FLW: Die lebendige Stadt.** → Archithese 28.4.
- Blake, Peter | 1959 | **The Guggenheim: Museum or Monument?** → Architectural Forum, Dezember 1959: 263-267
- Blake, Peter | 1960 | **The Master Builders: Frank Lloyd Wright. Architecture and Space.** Harmondsworth: Penguin Books. 1963
- Blake, Peter | 1992 | **Who really designed the Guggenheim** → Interior Design 63, Nr 12, September 1992: 242
- Blödt, Raimund. Bühler, Frid. Murat, Faruk. Seifert, Jörg | 2006 | **Beyond Metropolis.** Eine Auseinandersetzung mit der verstädterten Landschaft. Sulgen-Zürich: Niggli
- Blotevogel, Hans-Heinrich [o.J.] | **Geschichte und Theorie der Raumplanung** → Homepage Regionsurf.
- BMVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung | 2005 | **Future Landscapes.** Perspektiven der Kulturlandschaft. Bonn: BBR Selbstverlag
- Boczek, Barbara | 2004 | **Auf dem Weg zu neuen Feldern - Strukturwandel der Landwirtschaft im Ballungsraum** → Polis, Zeitschrift für Stadt und Baukultur, Wuppertal 1/2004
- Bodenschatz, Harald | 2004 | **Suburbia als städtebauliche Herausforderung** → BBR | 2004 | 56-58
- Bodenschatz, Harald. Kegler, Harald | 2000 | **Städtebaureform auf Amerikanisch.** 13 Projekte von der Wüstenstadt Civano bis zur State Street Chicago → Stadtbauwelt 145: 42-59
- Bodenschatz, Harald. Schönig, Barbara | 2004 | **Smart Growth - New Urbanism - Liveable Communities.** Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA. Band 2 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller und Bussmann
- Bodensteiner, Christian | 2000 | **Gerechte Bodenpolitik – Zwischen Utopie und Zukunftsmodell.** Warum sich Architekten und Stadtplaner mehr für die Bodenfrage interessieren sollten. → Deutsches Architektenblatt. Schwerpunkt Boden. Heft 2:126-131
- Bölling, Lars. Christ, Wolfgang | 2005 | **Bilder einer Zwischenstadt.** Ikonographie und Szenographie eines Urbanisierungsprozesses. Band 6 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller + Bussmann
- Bölling, Lars. Sieverts, Thomas [Hrsg.] | 2004 | **Mitten am Rand.** Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Band 1 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller und Bussmann
- Bormann, Oliver. Koch, Michael. Schmeing, Astrid. Schröder, Martin. Wall, Alex | 2005 | **Zwischen Stadt Entwerfen.** Band 5 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller + Bussmann
- Bose, Michael [Hrsg.] | 1997 | **Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region?** Kritische Betrachtungen neuer Leitbilder, Konzepte, Kooperationsstrategien und Verwaltungsstrukturen für Stadtregionen. Hamburger Berichte zur Stadtplanung Band 9. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
- Brake, Klaus. Dangschat, Jens S. Herfert, Günter [Hrsg.] | 2001 | **Suburbanisierung in Deutschland.** Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske + Budrich
- Brake, Klaus. Einacker, Ingo. Mäding, Heinrich | 2005 | **Kräfte, Prozesse, Akteure - Zur Empirie der Zwischenstadt.** Band 3 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller und Busmann
- Bremer, Stefanie. Sander, Henrik | 2006 | **Heimat Autobahn.** Dortmund: Hardware Medien-Kunstverein
- Bremer, Stefanie. | 2002 | **Jenseits von Benzin.** → Koch, Sander, Wachten | 2002 | 18-23
- Brierly, Cornelia | 1990 | **Class on Broad Acre City at Taliesin West** Cabaret Theatre for Class of Paul Zygass of Arizona State University. April 2. 1990. Frank Lloyd Wright Archives. Scottsdale Arizona
- Brinckerhoff Jackson, John | 1994 | **A Sense of Place, a Sense of Time.** Yale: Yale University Press 1996
- Brownell, Baker. Wright, Frank Lloyd | 1937 | **Architecture and Modern Life.** New York-London: Harper bros. 1937
- Burghardt, Marlies | 1979 | **Phoenix - Eine Stadt am Rande der Wüste.** → Neue Heimat 26. Nr.7, 1979: 36-45
- C**
- Campi, Mario. Bucher, Franz. Zardini, Mirko | 2001 | **Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt/Greater Zurich Area.** Basel: Birkhäuser
- Carroll, David | 1987 | **Paraesthetics.** Foucault, Lyotard, Derrida. New York – London: Methuen

- Christ, Wolfgang | 2004 | **Ist Suburbia gestaltbar?** → BBR | 2004: 62-65
- Christaller, Walter | 1933 | **Die zentralen Orte in Süddeutschland:** eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Jena: Fischer
- Christiaanse, Kees | 2000 | **Wohnen in der Landschaft.** → Archithese Sonderheft Stadt - Landschaft oder Landschaft - Stadt. 2000: 12-17
- Christiaanse, Kees. Mensing, Angela [Hrsg.] | 1997 | **Suburbia in Holland.** Vinex – Standort Arnhem. ISA Buch 2. Berlin: Oktoberdruck. 1997
- Chung, Chuihua Judy. Inaba, Jeffrey. Koolhaas, Reem. Leong, Sze Tsung | 2001 | **Harvard Design School. Guide to Shopping.** Köln: Taschen
- Churchill, Henry S. | 1933 | **Review of the Disappearing City.** → Architectural Record. 73. Nr. 1. Januar 1933: 12-14
- Ciucci, Giorgio. Dal Co, Francesco. Manieri-Elia, Mario. Tafuir, Mafredo | 1973 | **The American City. From the Civil War to the New Deal.** Cambridge, Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology. 1979
- Cleary, Richard | 1993 | **Edgar J. Kaufmann, Frank Lloyd Wright and the Pittsburgh Point Park:** Coney Island in Automobile Scale. → Journal of the Society of Architectural Historians 52. Juni 1993: 139-158
- Clout, Hugh | 1991 | **The recomposition of rural Europe.** → Annales de géographie 561/562: 714-729
- Cole, Wendell | 1960 | **The Theatre Projects of Frank Lloyd Wright** → Educational Theater Journal 12, Nr 2, Mai 1960: 78-95
- Collins, George R. | 1961 | **Broadacre City: Wright's Utopia Reconsidered.** || Symposium Columbia University School of Architecture. Four Great Makers of Modern Architecture. New York: Trustees of Columbia University 1963: 55-75
- Comey, Arthur | 1923 | **Regional Planning Theory: A Reply to the British Challenge.** o.A.
- Comey, Arthur C. | 1945 | o.T. → Landscape Architecture 36. October 1945: 128
- Commager, Henry S. Giordanetti, Elmo | 1967 | **Was America a mistake?** An Eighteenth Century Controversy. New York
- Cranshawe, Roger | 1978 | **Frank Lloyd Wright's Progressive Utopia.** → Architectural Association Quarterly 10. Nr. 1. 1978: 1-9
- Creese, Walter L. | 1985 | **The Crowning of the American Landscape: Eight Great Spaces and Their Buildings.** Princeton: Princeton University Press
- Cullingworth, Barry | 1997 | **Planning in the USA. Policies, Issues and Process.** London: Routledge
- D**
- Daidalos | 1999 | **Urbane Strategien** 72. 1998/99
- db.deutsche bauzeitung | 2003 | **Zwischenstadt.** 137, 07/2003. Stuttgart: Konradin Medien. BdB Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure e.V., Berlin
- De Bruyn, Gerd. Trüby, Stefan [Hrsg.] | 2003 | **architektur\_theorie.doc. Texte seit 1960.** Basel-Boston-Berlin: Birkhäuser
- De Long, David G. [Hrsg.] | 1996 | **Frank Lloyd Wright: Designs for an American Landscape. 1922 - 1932.** New York: Harry N. Abrams [in Zusammenarbeit mit dem Canadian Centre for Architecture]
- De Long, David G. [Hrsg.] | 1998 | **Frank Lloyd Wright. Die lebendige Stadt.** Weil am Rhein: Vitra Design Museum
- De Nevi, D.D. | 1967 | **The Taliesin Thesis and Frank Lloyd Wright.** The educational thoughts of an artist-philosopher put into practice within his school. → Homepage Journal of Art Education
- Der Architekt. Zeitschrift des Bundes Deutscher Architekten BDA | 2002 | **Stadt – Landschaft - Stadt.** || Stuttgart: Rudolf Müller: Nr. 8. 2002
- Der Architekt. Zeitschrift des Bundes Deutscher Architekten BDA | 1992 | **Metropole und Provinz.** Nr.4, 1992
- Desmond, John Michael | 1996 | **A Clearing in the Woods: Self and City in Frank Lloyds Wrights organic communities.** PHD-Arbeit am Massachusetts Institute of Technology
- Doremus, Thomas | 1985 | **Frank Lloyd Wright and Le Corbusier. The Great Dialogue.** New York: Van Nostrand Reinhold Company
- Dougherty, James | 1981 | **Broadacre City: Frank Lloyd Wright's Utopia.** → Centennial Review 25. Nr. 3. Sommer 1981: 256-349
- Duffus, R.L. | 1938 | **Frank Lloyd Wrights Way to a better world.** → New York Times Book Review 2, Januar: 2
- Durth, Werner | 2007 | **Stadt bauen. Zum Aufgabewandel der Stadtplanung.** Preisverleihung Deutscher Städtebaupreis 2006. Berlin: Jovis
- E**

- Eaton, Ruth | 2001 | **Die ideale Stadt. Von der Antike bis zur Gegenwart.** Berlin: Nicolai
- Elser, Oliver | 2001 | **Schade, dass Beton nicht blüht.** → Homepage Frankfurter Allgemeine Zeitung
- Emerson, Ralph Waldo | 1836 | **Nature and other things.** Berlin: Libri. 2003
- Etlin, Richard A. | 1994 | **Frank Lloyd Wright and Le Corbusier.** Manchester-New York: Manchester Univ. Press
- Ewing, Reid | 1997 | **Is Los Angeles-style sprawl desirable?** → Journal of the American planning Association, Vol. 63 Nr.1, Winter 1997: 107-126
- F**
- Fehl, Gerhard [Hrsg.] | 1997 | **Die Stadt wird in der Landschaft sein und die Landschaft in der Stadt.** Basel u.a.: Birkhäuser
- Fein, Albert | 1970 | **The American City: The Idea and the Real** || Edgar Kaufmann, Jr. [Hrsg.] | 1970 | **The Rise of an American Architecture.** New York-London: 51
- Feiss, Carl | 1959 | **Broadacre City Revisited** → Progressive Architecture 40. July 1959: 181-182
- Felderer, Brigitte [Hrsg.] | 1996 | **Wunschmaschine, Welterfindung.** Wien: Springer
- Ferguson, Francesca [Hrsg.] | 2004 | **Deutschland-schaft. Epizentren der Peripherie.** Deutscher Pavillon. Biennale Venedig. 9. Internationale Architekturausstellung 2004. Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Ostfildern-Ruit: Hatje-Cantz
- Fishman, Robert | 1977 | **Urban Utopias in the Twentieth Century.** Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier. Cambridge: MIT Press. 1999
- Fishman, Robert | 1985 | **Urban Decentralization and the New American Landscape** → Landscape Architecture. Dezember 1985:| ohne Seitenangabe
- Fishman, Robert | 1990 | **Megalopolis Unbound** → The Wilson Quarterly. o.A.
- Fishman, Robert | 2002 | **Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies** by Reyner Banham → Harvard Design Magazine, Winter/Spring 2002: 16
- Fitch, James Marston | 1961 | **Wright and the Spirit of Democracy.** || Symposium Columbia University School of Architecture. Four Great Makers of Modern Architecture. New York: Trustees of Columbia University 1963: 84-92
- Ford, Henry | 1926 | **100 mile City.** Today and Tomorrow. New York: Doubleday, Page and Company
- Frampton, Kenneth | 1983 | **Modern Architecture: A Critical History.** New York: Oxford University Press. 1983
- Franzen, Brigitte. Krebs, Stefanie [Hrsg.] | 2006 | **Mikro-landschaften. Landscape Culture on the Move. Microlandscapes.** Band 1 der Reihe Gegenwartskunst + Theorie. Westfälisches Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, Münster. Köln: Verlag der Buchhandlung Walter König
- Franzen, Brigitte. Krebs, Stefanie | 2005 | **Landschaftstheorie.** Kunstwissenschaftliche Bibliothek. Band 26. Köln: Verlag der Buchhandlung Walter König
- Fries, Heinrich De [Hrsg.] | 1926 | **Frank Lloyd Wright. Aus dem Lebenswerk eines Architekten.** Berlin: Ernst Pollack
- Fritz, Oliver | 2004 | **Digital: Raumlabor – Architektur-baukasten aus dem Computer** → Homepage ETH Zürich
- FU Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften [Hrsg.] | 2000 | **Logistik im Prozess der Sub- und Desurbanisierung.** Wege zur Erkundung der postmodernen Stadtlandschaft. Berlin: METAR - Manuskripte zur empirischen, theoretischen und angewandten Regionalforschung. 37 [Markus Hesse]
- Fürst, Franz. Himmelsbach, Ursus. Potz, Petra | 1999 | **Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert.** Wege zur Nachhaltigkeit? Berichte aus dem Institut für Raumplanung der Universität Dortmund 41. Dortmund: IRPUD
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990a | **Frank Lloyd Wright Monograph 1887-1901. Vol. 1.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990b | **Frank Lloyd Wright Monograph 1902-1906. Vol. 2.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990c | **Frank Lloyd Wright Monograph 1907-1913. Vol. 3.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990d | **Frank Lloyd Wright Monograph 1914-1923. Vol. 4.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990e | **Frank Lloyd Wright Monograph 1924-1936. Vol. 5.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990f | **Frank Lloyd Wright Monograph 1937-1941. Vol. 6.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990
- Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990g | **Frank Lloyd Wright Monograph 1942-1950. Vol 7.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990

Futagawa, Yukio. Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990h | **Frank Lloyd Wright Monograph 1951-1959. Vol. 8.** Tokyo: A.D.A. Edita. 1990

## G

Gallion, Arthur B. Eisner, Simon | 1950 | **The urban pattern: city planning and design.** Princeton, NJ [u.a.]: Van Nostrand. 1963

Ganser, Karl. Siebel, Walter. Sieverts, Thomas | 1993 | **Die Planungsstrategie der IBA Emscher Park** → Raumplanung Nr. 61 Juni 1993

Garreau, Joel | 1991 | **Edge City.** Life on a new Frontier. New York: Anchor Books. 1992

Gates, Paul Wallace | 1942 | **The Role of the Land Speculator in Western Development** || The Pennsylvania Magazine of History and Biography 66, 1942: 314-333

Gates, Paul Wallace | 1996 | **The Jeffersonian Dream: Studies in the History of American Land Policy and Development** (Allan G. and Margaret Beatti Bogue) Albuquerque: University of New Mexico Press

Geddes, Normal Bel | 1940 | **Magic Motorways.** New York: Random House

George, Henry | 1880 | **Fortschritt und Armut.** Eine Untersuchung über die Ursache der industriellen Krise und der Zunahme der Armut bei zunehmendem Reichtum. → Homepage The Progress Report

Gerbi, Antonello | 1973 | **The Dispute of the New World.** The History of a Polemic, 1750-1900. Pittsburgh: University of Pittsburgh

Gill, Brendan | 1994 | **The Suburbanite.** → The New Yorker. The Sky Line. 7. März. 1994: 84-87

Gill, Brendan | 1998 | **Many Masks. A Life of Frank Lloyd Wright.** New York: Da Capo Press

Göderitz, Johannes. Rainer, Roland. Hoffmann, Hubert | 1957 | **Die gegliederte und aufgelockerte Stadt.** Thübingen: Wasmuth

Goldberger, Paul | 1996 | **Long Island. Over 25 Years: Realizing a Dream.** Crossing the Island. A Slice of America. → The New York Times. 5. Mai 1996

Goodman, Paul + Percival | 1947 | **Communitas.** New York: Random House

Goodman, Paul + Percival | 1960 | **Frank Lloyd Wright on Architecture.** → Kenyon Review 4:1. Winter 1946: 26

Grabow, Stephen | 1977 | **Frank Lloyd Wright and the American City: The Broadacre Debate.** → American Institute of Planners. Journal 43. Nr. 2. April 1977: 115-124

Graham, Stephen | 2001 | **Splintering Urbanism.**

Routledge

Griswold, A. Whitney | 1946 | **The Agrarian Democracy of Thomas Jefferson** → American Political Science Review. Vol. 40. 1946: 657-681

Griswold, A. Whitney | 1948 | **Farming and Democracy.:** New York: Harcourt, Brace and Company

Großklaus, Götz. Oldemeyer, Ernst | 1983 | **Natur als Gegenwelt.** Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur. Karlsruhe: Angelika von Loeper Verlag

Gsell, Silvio | 1929 | **Die natürliche Wirtschaftsordnung durch Freiland und Freigeld.** Nürnberg: Rudolf Zitzmann 1949

Gutheim, Frederick | 1980 | **The Turning Point in Mr. Wright's Career.** → AIA Journal 69. June 1980. Washington DC: 48-49

## H

Habermas, Jürgen | 1990 | **Die Moderne – ein unvollendetes Projekt.** Leipzig: Reclam

Hafertepe, Kenneth | 2000 | **An Inquiry into Thomas Jefferson's Ideas of Beauty.** → Journal Society of Architectural Historians, 59.2, 2000: 216-231

Hall, Peter | 1988 | **Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century.** Oxford [u.a.]: Blackwell. 1999

Hamilton, Mary Jane | 1990 | **Neurological Treatment Center (Neuroseum)** → Sprague, Paul E. | 1990 |: 189-193

Hamilton, May Jane | 1990 | **The Olin Terraces and Monona Terrace Projects** → Sprague, Paul E. | 1990 |: 195-206

Harris, Linda K. | 1994 | **In Lakeland.** A Campus built by Frank Lloyd Wright. → Record. 19. Juni 1994: o. Seitenangabe

Hartmann, Nicolai | 1974 | **Die Philosophie des Deutschen Idealismus.** Berlin/New York

Hasenpflug, Dieter [Hrsg.] | 2002 | **Die Europäische Stadt – Mythos und Wirklichkeit.** Münster-Hamburg-London: LIT-Verlag

Hauser, Susanne | Kamleithner, Christa | 2006 | **Ästhetik der Agglomeration. Zwischenstadt.** Band 8 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller und Bussmann

Häußermann, Hartmut. Siebel, Walter | 1987 | **Neue Urbanität.** Frankfurt a.M.: Suhrkamp. Edition Suhrkamp

HCDE. The Herberger Center for Design Excellence. College of Architecture and Environmental Design. Arizona State University | 1995 | **Frank Lloyd Wright: The Phoenix Papers.** Vol I: Broadacre City. Tuscon: University of Arizona

- Press
- Heck, Sandy | 1985 | **Disappointing Usonia**: Review of Exhibition Featuring the Largest of Wright's Co-operative Communities, Usonian Homes, Pleasantville. → *Architectural Review* 177 | Nr. 1060 | 1985: 4
- Hegemann, Werner | 1930 | **Das steinernde Berlin**. Braunschweig: Vieweg. 1992
- Henken, Priscilla J. | 1954 | **A Broadacre Project**. A Description by a Resident of a Co-operative House-building Scheme und the Influence of Frank Lloyd Wright, with some unusual features of planning and financial interest. → *Town and Country Planning* 22. Juni 1954: 294-300
- Herbers, John | 1986 | **The new Heartland**: America's flight beyond the suburbs and how it is changing our future. New York: Time Books
- Heyden, Thomas | 1997 | **Ein amerikanischer Traum**. → *Der Architekt* 8/97 | 485-487
- Hildebrand, Grant | 1991 | **The Wright Space**. Pattern and Meaning in Frank Lloyd Wrights Houses. Seattle: University of Washington Press
- Hitchcock, Henry Russell | 1940 | **Wright's Influence Abroad** → *Parnassus*, New York: 11-15
- Hitchcock, Henry-Russell | 1942 | **In the Nature of Materials: 1887-1941**. The Buildings of Frank Lloyd Wright. New York: Da Capo Press 1975
- Hitchcock, Henry-Russell | 1944 | **Frank Lloyd Wright and the Academic Tradition of the Early Eighteen-Nineties** → *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes* 7, Januar bis Juni 1944. Nachdruck: Vaduz: Kraus Reprint 1965: 46-63
- Hitchcock, Henry-Russell. Johnson, Philip | 1932 | **Der international Stil 1932**. Braunschweig: Birkhäuser 1985
- Hoag, Joy + Edwin | 1977 | **Masters of modern architecture**: Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, Mies van der Rohe, and Walter Gropius. Indianapolis: Bobbs-Merrill
- Hoffmann, Donald | 1978 | **Frank Lloyd Wrights Fallingwater**: The House and its History. New York: Dover
- Hoffmann-Axthelm, Dieter | 1992 | **Die Wiederkehr der Stadtlandschaft?** Das Städtische als Ästhetik. → *Werk, Bauen + Wohnen*, Zürich. Nr.10, Oktober 1992: „Stadt-Landschaft“: 8-13
- Howard, Ebenezer | 1898 | **Garden Cities of Tomorrow**. Toronto: Books for Business 2001
- HRM: The Hudson River Museum | 1985 | **Realisations of Usonia**. Frank Lloyd Wright in Westchester. New York: o.V.
- Hugo, Victor | 1831 | **Der Glöckner von Notre Dame**. Zürich: Diogenes. 1985
- Humpert, Klaus. Brenner, Klaus. Becker, Sibylle [Hrsg.] | 2002 | **Fundamental Principles of Urban Growth**. Wuppertal: Müller, Busmann
- I
- Ibelings, Hans [Hrsg.] | 2000 | **Die Gebaute Landschaft**. Zeitgenössische Architektur, Landschaftsarchitektur und Städtebau in den Niederlanden. München: Prestel
- International Architecture Biennale, Rotterdam | 2003 | **Mobility: A Room with a view**. Rotterdam: NAI Publishers
- Ipsen, Detlev | 1988 | **Vom allgemeinen zum besonderen Ort. Zur Soziologie räumlicher Ästhetik**. → Spitzer et al | 1988
- Irving, Carol | 2003 | **Influences of the Organic**. → Homepage Sacramento State University
- J
- Jackson, John Brinckerhoff | 1970 | **Landscapes**. University of Massachusetts Press
- Jackson, John Brinckerhoff | 1984 | **Discovering the Vernacular Landscape**. New Haven and London: Yale University Press.
- Jackson, John Brinckerhoff | 1994 | **A Sense of time. A Sense of place**. Yale: Yale University Press
- Jäger, Siegfried | 2004 | **Kritische Diskursanalyse – Eine Einführung**. Münster: Unrast
- Johnson, Donald Leslie | 1988 | **Broadacre Geometry: 1934-35**. || *The Journal of Architectural and Planning Research*. Vol. 5, Nr. 2, Sommer 1988 Chicago: Locke: 129-144
- Johnson, Donald Leslie | 1990 | **Frank Lloyd Wright versus America**: the 1930s. Cambridge (Massachusetts) - London: Massachusetts Institute of Technology Press. 1990
- Johnston, Kenneth Gordon | 1966 | **The organic Principle in industrial America**: A study of the Architectural and social Philosophy of Frank Lloyd Wright. Dissertation. Minnesota: University of Minnesota
- Jordy, William | 1976 | **The Encompassing Environment of Free Form Architecture**: Frank Lloyd Wrights Guggenheim Museum. *American Buildings and their architects*, Band 4. New York: Anchor Books: 279 – 363
- K
- Kaltenbrunner, Robert | 2002 | **After-Sprawl**. Buchbesprechung || *StadtBauwelt* 48. 27. Dezember 2002. 93. Jahrgang | 66

- Kantorowich, Roy | 1941 | **Architectural Utopias: the City Planning of Frank Lloyd Wright and Le Corbusier.** || Task 2 1941: 30-35
- Kantzow, Wolfgang | 1995 | **Grundrente und Bodenpolitik.** Zur ökonomischen und politischen Relevanz der Naturressource Boden. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Forschung
- Kantzow, Wolfgang, Oswald, Philipp | 2004 | **Eigentum. Wem gehört die Stadt?** || Philipp Oswald: Schrumpfende Städte. Aachen: Arch+: 683 – 699
- Keck, Herbert | 1991 | **Automobile and Architecture: The History of A Fascination.** Promotionsarbeit an der Technischen Universität Wien
- Kief-Niederwöhrmeier, Heidemarie | 1983 | **Frank Lloyd Wright und Europa.** Architekturelemente, Naturverhältnis, Publikationen, Einflüsse. Stuttgart: Karl Krämer
- Kierau, Stephan, Timberlake, James | 1992 | **Die neue amerikanische Landschaft.** → Arch+ 112, Juni 1992: 28-39
- Klein, Bernhard | 1989 | **Schweizerhaus versus Usonien.** Am Beispiel zweier früher Wohnbauten von Ernst Andereg. → Archithese, 19 (1989), Nr.6, S.57-62
- Klotz, Heinrich | 1994 | **Kunst im 20. Jahrhundert.** Moderne - Postmoderne - Zweite Moderne. München: Beck
- Klotz, Heinrich | 1984 | **Moderne und Postmoderne.** Architektur der Gegenwart 1960 - 1980. Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg
- Koch, Michael, Sander, Henrik, Wachten, Kunibert | 2002 | **Stadtraum B1.** Visionen für eine Metropole. Lünen: Schmidt
- Kohte, Maya | 2007 | **Landschaftsarchitektur in der Agglomeration des Züricher Glattals?** Eine Analyse der Agglomerationslandschaft und ihrer Entwicklungsmaßnahmen seit 1960. → DISP. 168, 2997: 74-90
- Koolhaas, Rem | 1978 | **Delirious New York: A retro-active Manifesto for Manhattan.** London: Academy Editions
- Koolhaas, Rem | 1990 | **Tempo 160.** Transkription eines Dia-Vortrags zur 'Plankton City'. → Archithese 1.90 Januar/Februar 1990 | 39–43
- Koolhaas, Rem, Mau, Bruce | 1995 | **S,M,L,XL.** Rotterdam: 010 Publishers
- Körner, Stefan | 2002 | **Naturschutz und Landschaftsgestaltung in suburbanen Räumen – sozio-kulturelle Grundlagen eines neuen Aufgabengebiets.** Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege (74): 54-61
- Körner, Stefan | 2005 | **Natur in der urbanisierten Landschaft.** Ökologie, Schutz und Gestaltung. Band 4 der Schriftenreihe Zwischenstadt | Thomas Sieverts [Hrsg.]. Wuppertal: Müller und Busmann
- Krens, Thomas, Pfeiffer, Bruce Brooks | 1996 | **Das Solomon R. Guggenheim Museum und Frank Lloyd Wright.** Ostfildern: Hatje Cantz
- Krohe, James | 1999 | **Wright had it right: Even unbuilt. Broadacre has something to teach us.** → Planning. Chicago: Vol 65, Nr. 12: 16-17
- Krohe, James | 2000 | **What should suburbia look like? Frank Lloyd Wright had an answer for that, too.** → Homepage Illinois Issues. 04.2000
- Kropotkin, Pyotr Alekseyevich | 1890 | **Fields, Factories and Workshop: or Industry Combined with Agriculture and Brainwork.** Boston: Houghton Mifflin & Co. 1899
- Kruft, Hanno-Walter | 1985 | **Geschichte der Architekturtheorie.** Von der Antike bis zur Gegenwart. Studienausgabe. München: C.H. Beck 1995
- Kultermann, Udo | 1958 | **Frank Lloyd Wright und seine Nachfolge** → Bauen und Wohnen. München. 1958: 365-366
- Küster, Hansjörg | 1995 | **Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa.** München: C.H. Beck
- L**
- Lampugnani, Vittorio Magnago, Noell, Matthias | 2008 | **Handbuch zum Stadtrand.** Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum. Basel – Boston – Berlin: Birkhäuser: 2008 [mit Gabriela Barman-Krämer, Anne Brandl, Patric Unruh]
- Lang, Jon | 1994 | **Urban Design: The American Experience.** New York: Van Nostrand Reinhold
- Le Corbusier | 1927 | **Towards a New Architecture** Original: Vers une Architecture | Princeton: Architectural Press 1991
- Leggitt, Carol | 1964 | **Social Values and Urban Form: An Examination of the Works of Six Architect-Planners.** New Brunswick, New York: Rutgers State University Urban Studies Center. June 1964
- Leser, Hartmut | 1997 | **Diercke Wörterbuch Allgemeine Geographie.** München: DTV. 2000
- Levine, Neil | 1996 | **The Architecture of Frank Lloyd Wright.** Princeton, New York : Princeton Univ. Press
- Lichtenberger, Elisabeth | 1995 | **Stadtgeographie.** Begriffe, Konzepte, Modelle. Prozesse. Band 1. Stuttgart: Vieweg+Teubner. 1998
- Lionel March | 1995 | **Frank Lloyd Wright. The Phoenix Papers.** Bd 1. Arizona State University

- Lipman, Jonathan | 1986 | **Frank Lloyd Wright and the Johnson Wax Building**. New York: Rizzoli
- Loderer, Benedikt | 2004 | **Ohne Hüsli kein Heil**. Ein ketzerischer Katechismus. → Neue Züricher Zeitung 05/04
- Lohrberg, Frank | 2001 | **Stadtnahe Landwirtschaft in der Stadt- und Freiraumplanung**. Ideengeschichte, Kategorisierung von Konzepten und Hinweise für die künftige Planung. Dissertation Uni Stuttgart
- Longstreth, Richard | 1996 | **From City Center to Regional Mall: Architecture, the Automobile and Retailing in Los Angeles, 1920 – 1950**. Cambridge, Massachusetts: M.I.T. Press
- Longstreth, Richard | 2000 | **The Drive-In, The Supermarket, and the Transformation of Commercial Space in Los Angeles, 1914-1941**. Cambridge, Massachusetts: M.I.T. Press
- Lorenz, Hans E.H. | 1971 | **Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen**. Wiesbaden: Bauverlag
- Loudivin, George | o.J. | **The Road to Pleasantville**. Wrights Usonian Houses for Junius Clinies. Unveröffentlichtes Manuskript. Scotsdale: Frank Lloyd Wright Archives. 3405 5-15-99
- Lynch, Kevin | 1976 | **Managing the sense of a region**. Cambridge, MA: MIT Press
- Lynch, Kevin | 1960 | **Das Bild der Stadt**. Wiesbaden: Bauwelt Fundamente. Band 16: 1989
- M**
- Maak, Niklas | 2003 | **Lernen von der Vorstadt. Krise als Chance**: Unsere beste Architektur entsteht nicht in den Innenstädten. Sie wächst zwischen Mall und Baumarkt → FAZ. Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung. 19. Oktober 2003, Nr. 42: 25
- Maas, Winy | 1995 | **Light Urbanism** → Haus der Architektur Graz [Hrsg.] 1995: Heimlich – Eine Forschungsreise nach dem Traum vom eigenen Haus: 52-69
- Maas, Winy, van Rijs, Jacob [Hrsg.] | 1998 | **FARMAX. Excursions on density**. Rotterdam: 010 Publishers.
- MacCormack, R.C. | 1965 | **An Investigation of Space and Form in the Architecture of Frank Lloyd Wright**. Dissertation. London: University College London
- Manson, Grant Carpenter | 1941 | **The Work of Frank Lloyd Wright before 1910**. Dissertation. Harvard University
- March, Lionel | 1970 | **An Architect in Search of Democracy**: Broadacre City → Brooks, H. Allen [Hrsg.] | 1981 | Writings on Wright. Cambridge, Mass.: MIT. 1981: 195-206
- March, Lionel | 1979 | **Imperial City of Boundless West** – Lionel March describes the Impact of Chicago on the Work of Frank Lloyd Wright → Listener 30. April 1970 | 581-584
- March, Lionel | 1981 | **An Architect in Search of Democracy: Broadacre City**. Transcription of talks broadcast on the BBC's third Programme. Januar 7 & 15, 1970. → Brooks, H. Allen [Hrsg.] | 1981 | Writings on Wright. Cambridge, Mass.: MIT. 1981
- Margolies, John | 1993 | **Pump and Circumstance**. Glory Days of the Gas Station. London: Little Brown and Company
- Martin, Philip | 1993 | **Room with no view**. Frank Lloyd Wright's houses are nice places to visit – but you wouldn't want to live there → Phoenix New Time. February 10-16. 1993: 22-29
- Massing, Peter [Hrsg.] | 2001 | **Demokratietheorien**: Von der Antike bis zur Gegenwart. Texte und Interpretationen. Schwalbach/Ts: Wochenschau 2005
- McCarter, Robert | 1991 | **Frank Lloyd Wright. A Primer on Architectural Principles**. New York: Princeton Architectural Press
- Meehan, Patrick J. | 1983 | **Frank Lloyd Wright. A Research Guide to Archival Sources**. New York – London: Garland Publishing. 1983
- Meehan, Patrick J. | 1987 | **Truth Against the World**. Frank Lloyd Wright Speaks for an Organic Architecture. New York-Chichester-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons
- Meili, Marcel | 2003 | **Für eine urbane Topographie der Differenzen**. Das ETH Studio Basel und das städtebauliche Porträt der Schweiz → db.deutsche bauzeitung. 07/03: 60-64 [Interview Axel Simon mit Marcel Meili]
- Melendy, Cynthia Anne | 1999 | **Frank Lloyd Wright's Marin Civic Center (California)**. Dissertation (MA-Arbeit). California State University, Dominguez Hills
- Menocal, Narciso G. | 1988 | **Frank Lloyd Wrights Concept of Democracy**. An American Architectural Jeremiad. → Pfeiffer, Bruce Brooks [Hrsg.] 1988, **Frank Lloyd Wright: In the Realm of Ideas**. Carbondale: Southern Illinois University Press: 149-164
- Meyer, Peter | 1952 | **Bemerkungen zur Ausstellung Frank Lloyd Wright**. → Schweizerische Bauzeitung. Zürich, 70. Jahrgang: 481 ff.

- Migge, Leberecht | 1982 | **Essay über Gartengestaltung**. Teil 1-3 → Garten und Landschaft 92: 768-771, 865-867, 940-946
- Mittermaier, Karl. Mair, Meinhard | 1995 | **Demokratie** - Die Geschichte einer politischen Idee von Platon bis heute. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft
- Morris, A.E.J. | 1972 | **History of Urban Form**. Before the Industrial Revolutions. Essex: Longman Scientific & Technical: 1994
- Morris, William I 1890 | **News from Nowhere and Other Writings**. London: Penguin 2004
- Moser, Werner M. | 1952 | **Frank Lloyd Wright: Sechzig Jahre lebendige Architektur**. Sixty Years of Living Architecture. Winterthur: Buchdruckerei
- MTPwWt: Ministry of Transport, Public Works and Water Management | 2003 | **Holland Avenue, Research Road Atlas + Design Road Atlas**. A Strategy of Collecting and Analysing Information relevant to the Roaduser's Experience + An introduction and examination of Design Terms, Tools and Strategies that relate to the roaduser's visual intake [Bearbeitung: Mecanoo Architects, Delft, Niederlande] Delft: o.V. (Schefferdrukkerij)
- Müller-Raemisch, Hans-Rainer | 1990 | **Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung: 1945-1985**. Frankfurt/M.: Kramer
- Mumford, Lewis | 1925 | **Vom Blockhaus zum Wolkenkratzer**: Eine Studie über amerikanische Architektur und Zivilisation. Berlin: Gebr. Mann. 1997
- Mumford, Lewis | 1953 | **The Skyliner**. →The New Yorker 11. Oktober 1947: 63-65
- Mumford, Lewis | 1962 | **Megalopolis as Anti-City**. →Architectural Record 132. Dezember 1962: 101-108
- Mumford, Lewis | 1968 | **The Urban Prospect**. Gloucester, MA.: Peter Smith.1984
- Muschamps, Herbert | 1983 | **Man About Town**: Frank Lloyd Wright in New York City. Cambridge, Mass: MIT Press
- Myhra, David | 1974 | **Rexford Guy Tugwell**: Initiator of America's greenbelt new town →Journal of the American Institute of Planners, 40, May: 176-188
- N**
- Nelson, Arthur C. | 1993 | **Disamenity Influences of Edge Cities on Exurban Land Values**: A Theory with Empirical Evidence and Policy Implications. → Urban Studies 1993 Vol. 30, Nr. 10: 1683
- Nelson, Arthur C. | 1995 | **The planning of Exurban America**: Lessons from Frank Lloyd Wrights Broadacre City. →Journal of Architectural And Planning Research. 1995. Vol. 12, Nr. 4 Chicago: Locke | 337-356.
- Nelson, Arthur C. Sanchez, Thomas W. | 1999 | **Debunking the Exurban Myth**: A Comparison of Suburban Households. →Housing Policy Debate. Washington: Fanni Mae Foundation 1999. Vol. 10, Nr. 3: 689-709
- Newhouse, Victoria | 1998 | **Wege zu einem neuen Museum**. Museumsarchitektur im 20. Jahrhundert. Ostfildern: Hatje Cantz
- Nicolin, Piere Luigi | 1992 | **Notizen zur Peripherie – Metropole – Loslösung** →archithese 6/92
- Noller, Peter. Prigge, Walter. Ronneberger, Klaus [Hrsg.] | 1994 | **Stadt-Welt**. Frankfurt a.M.: Campus
- Northup, A. Dale | 1986 | **The planned Communities of Frank Lloyd Wright**. Michigan Academician. Papers of the Michigan Academy of Science Winter: 139-142
- O**
- o. V. | 1945 | o.T. → Architectural Record 97. Mai 1945: 120
- o. V. | 1953 | **Usonian Houses** →Journal of Housing 10. Nr. 9. Oktober 1953 | 318-320 und 344-345
- o.A. | 1910 | **Ausgeführte Bauten und Entwürfe von Frank Lloyd Wright**. Berlin: Wasmuth
- o.V. (K.) | 1950 | **Einer steht auf dem hohen Berg und hat eine Vision**. Zu Frank Lloyd Wright: ‚Usonian‘. →Neue Bauwelt. Berlin: 804.
- o.V. | 1935a | **An Architect Visualizes 'Broadacre City'** → American City 50 (April 1935): 85-87
- o.V. | 1935b | **Broadacre City: Frank Lloyd Wright, Architect** → American Architect 146. Mai 1935: 55-62
- o.V. | 1945 | o.T. →Architectural Forum. 83. July 1945: 160, 164
- o.V. | 1950 | **Zwei Schüler von Frank Lloyd Wright bauen Einfamilienhäuser**. Eine Sache nicht ganz ohne grundsätzliche Bedeutung. →Der Baumeister. Zeitschrift für Baukultur und Bautechnik. Jg.47. Heft 11, November 1950: 697-707
- o.V. | 1963 | **Four Great Makers of Modern Architecture**. Gropius, le Corbusier, Mies van der Rohe, Wright. New York: Da Capo 1970.
- o.V. | 1976 | **Buchbesprechung: Frank Lloyd Wright Usonia**. →Architectural Record. New York: 43
- o.V. | 1981 | **Broadacre City, 1935** → Architectural Design 51, Nr. 10/11. 1981: 86
- o.V. |1960 | **Kalita Humphreys Theater in Dallas**,

- Texas** → Werk 437. September 1960: 301-303
- o.V. | 1981 | **Broadacre City, 1935.** →Architectural Design 51. Nr. 10/11, 1981: 86
- o.V. | 1948 | **Usonian Homes: Every Family Has an Acre.** →Architectural Forum 89. Nr. 4. Oktober 1948: 16
- Oswald, Franz. Baccini, Peter | 2003 | **Netzstadt. Einführung in das Stadtentwerfen.** Basel: Birkhäuser
- Oswald, Franz. Schüller, Nicola [Hrsg.] | 2003 | **Neue Urbanität: Das Verschmelzen von Stadt und Landschaft.** Zürich: gta Verlag
- Oswald, Philipp | 2004 | **Schrumpfende Städte.** Band 1. Internationale Untersuchung. Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz
- Oswald, Philipp | 2004 | **Shrinking Cities reinventing urbansim.** Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz
- Ouroussoff, Nicolai | 1998 | **Pillars of the 20th Century.** An exhaustive study curated by Museum of Contemporary Art director Richard Koshalek examines the legacy of architecture's grand experiments in shaping the urban landscape and defining domestic life. →The Los Angeles Times. 19. Juli 1998
- P**
- Pascucci, E | 1997 | **FLW: Designs for an American Landscape, 1922-1932.** →Journal Society of Architectural Historians 56. 2
- Pellegrino, Pierre. Jeanneret, Emmanuelle P. Kaufmann, Renee M. | 1999 | **Infrastructures et modes urbanistiques.** → Espaces et Soc., Toulouse. 96 (1999): 11-29
- Pells, Richard | 1973 | **Radical Visions and American Dreams.** New York: Harper + Row
- Perlik, M. | 2001 | **Alpenstädte – zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit.** Bern: Geographica Bernensia
- Pevsner, Nikolaus | 1939 | **Frank Lloyd Wrights Peaceful Penetration of Europe.** →The Architect's Journal. London. 1939: 731-734
- Pfeiffer, Bruce Brooks [Hrsg.] | 1994a | **Frank Lloyd Wright. Collected Writings.** Volume 3: 1931-1939. New York: Rizzoli International
- Pfeiffer, Bruce Brooks [Hrsg.] | 1994b | **Frank Lloyd Wright . Collected Writings.** Volume 4: 1939-1949. New York: Rizzoli International
- Pfeiffer, Bruce Brooks [Hrsg.] | 1995 | **Frank Lloyd Wright . Collected Writings.** Volume 5: 1949-1959. New York: Rizzoli International
- Pfeiffer, Bruce Brooks | 1985 | **Treasures of Taliesin:** Seventy-Six Unbuilt Designs. Fresno: California State University. 1985
- Pfeiffer, Bruce Brooks | 1986 | **Frank Lloyd Wright. The Guggenheim Correspondence.** Fresno: Carbondale
- Pfeiffer, Bruce Brooks | 1990 | **Master Drawings From Frank Lloyd Wright Archives.** London: Thames and Hudson 1990
- Pfeiffer, Bruce Brooks. Nordland, Gerald [Hrsg.] | 1988 | **Frank Lloyd Wright: In the Realm of Ideas.** Carbondale: Southern Illinois University Press
- Pfeiffer, Bruce Brooks. Wojtowicz, Robert [Hrsg.] | 2001 | **Frank Lloyd Wright and Lewis Mumford. Thirty Years of Correspondence.** New York: Princeton Architectural Press
- Pfister, A. | 1952 | **Vor Nachahmung wird gewarnt! Zu einer Frank Lloyd Wright Ausstellung in Europa.** → Der Baumeister 1952. München: Callwey: 491-492
- Pope, Albert | 1996 | **Ladders.** Houston: Princeton Architectural Press. 1996
- Posner, Julius | 1979 | **Frank Lloyd Wright.** Vorlesungen zur Geschichte der neuen Architektur. Sondernummer zum 75. Geburtstag von Julius Posner. → Arch+ 48.. 1983: 38-43
- Prigge, Walter [Hrsg.] | 1998 | **Peripherie ist überall.** Frankfurt a.M. – New York: Campus.
- Prominski, Martin | 2004 | **Landschaft entwerfen.** Zur Theorie aktueller Landschaftsarchitektur. Berlin: Reimer
- Puttnam, Antony | o.J. | **The Living City.** An Introduction to Broadacre City. Frank Lloyd Wright, Architect. Taliesin: Frank Lloyd Wright Foundation.
- Q**
- Quinan, Jack | 1987 | **Frank Lloyd Wrights Larkin Building: Myth and Fact.** Cambridge Mass: MIT Press
- Quinan, Jack | 2000 | Buchrezensionen: Richard A. Etlin "Frank Lloyd Wright and Le Corbusier: "A Romantic Legacy" und Paul Kruty: "Frank Lloyd Wright and Midway Gardens". → Journal Society of Architectural Historians 59.2. 2000: 254-256
- R**
- Rabeler, Gerhard | 1989 | **Wiederaufbau 1945-1960.** Anmerkungen zu ideengeschichtlichen Zusammenhängen und städtebaulichen Problemfeldern. → Die Denkmalpflege 47(1989), Nr.2: 114-128
- Rebay, Roland von | 1996 | **Die Legende Frank Lloyd Wright.** → Der Architekt. Zeitschrift des Bundes Deutscher Architekten Nr. 10: 619-622

- Reichow, Hans Bernhard | 1948 | **Organische Stadtbaukunst**. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft. Braunschweig-Berlin-Hamburg: Westermann
- Reinberger, Marc E. | 1982 | **Frank Lloyd Wrights Sugarloaf Mountain Automobile Objective Project**. Masterthesis. Cornell University
- Reinberger, Marc E. | 1984 | **The Sugarloaf Mountain Project and Frank Lloyd Wright's Vision of a New World**. → Journal of the Society of Architectural Historians 43.1. März 1984: 38-52
- Reiner, Thomas A. | 1963 | **The place of the ideal community in urban planning**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press
- Reisley, Roland | 2001 | **Usonia, New York: Building a Community with Frank Lloyd Wright**. New York: Princeton Architectural Press
- Reissman, Leonard | 1964 | **The Urban Process. Cities in Industrial Societies**. New York: Free Press of Glencoe
- Reps, John W. | 1965 | **The making of urban America**. A History of City Planning in the United States. Princeton: Princeton University Press
- Reus, Jim De | 1960 | **Was wir von Frank Lloyd Wright lernten**. Ein Bauunternehmer berichtet. → Bauwelt, Heft 2, 1960: 45-48.
- Roche, John F. Jr. | 1987 | **Walt Whitmans 'Manahatta' and Frank Lloyd Wrights 'Broadacre City'**: Concurrent Envisionings of a Democratic City (Utopias). PHD-Arbeit, State University of New York, Buffalo
- Rosenbaum, Alvin | 1993 | **USONIA**. Frank Lloyd Wright's Design for America. Washington D.C.: Preservation Press. National Trust for Historic Preservation
- Rowe, Peter | 1991 | **Making a Middle Landscape**. Cambridge, Mass.: MIT Press. 1992
- Rowe, Peter G. | 1995 | **Broadacre City and Contemporary Metropolitan Development**. → The Heuzberger Center for Design Excellence. Frank Lloyd Wright: The Phoenix Papers, Volume 1: Broadacre City. Phoenix: Arizona Board of Regents: 48-65
- S**
- Saraceno, Elena | 1995 | **Recent Trends in Rural Development and their Conceptualisation** || Journal of Rural Studies 10(4): 321-330
- Sander, Henrik | 2000 | **Urban Terminal** → Convenience Shop. 2/2000 Neuwied: Verlag Neuwied
- Scharpio, Meyer | 1938 | **Architect's Utopia** || Partisan Review. März 1938: 42-47
- Schmidt, Heinrich | 1991 | **Philosophisches Wörterbuch**. Stuttgart: Alfred Körner
- Schmitz, Frank | 2001 | **Berlin. Frank Lloyd Wright. Die lebendige Stadt**. || Bauwelt 92. 32/33 2001: 3
- Scholl, W.O. | 1975 | **Frank Lloyd Wright. P. Picasso. A. Schoenberg**. Signposts of a New Civilisational Context. Dissertation. Ohio: University of Ohio
- Scott Brown, Denise | 1993 | **Wright in the Rear View Mirror**. → New York Times. 12. September 1993: 56
- Scully, Vincent | 1970 | **American Architecture and Urbanism**. New York-Washington: Frederick A. Prager
- Scully, Vincent J. | 1960 | **Frank Lloyd Wright. Große Meister der Architektur VI**. Ravensburg: Otto Maier
- Secret, Meryle | 1992 | **Frank Lloyd Wright. A Biography**. New York: Alfred A. Knopf. 1992
- SenBauWohnen: Senator für Bau- und Wohnungswesen, Berlin | 1984 | **Idee, Prozess, Ergebnis**. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt. Berlin
- Sergeant, John | 1976 | **Frank Lloyd Wright. Usonia Houses**. The Case of Organic Architecture. New York: Whitney Library of Design, imprint of Watson-Guipill Publications 1984
- Sexton, Richard | 1995 | **Parallel Utopias: Sea Ranch, California and Seaside, Florida**. San Francisco: Chronicle Books
- Shapiro, Meyer | 1938 | **Architect's Utopia**. → Partisan Review 4.4. März 1938: 42-47
- SI. Städtebauliche Institut der Universität Stuttgart [Hrsg.] | 1992 | **Das Phänomen der Stadt**. Stuttgart. Arbeitsberichte des städtebaulichen Instituts der Univ. Stuttgart. Nr. 47 [Verfasser: Klaus Humpert, Hansjörg Bohm]
- SI: Städtebau-Institut der Fakultät Architektur und Stadtplanung Universität Stuttgart | 2003 | **Lehrbausteine Städtebau**. [Redaktionsgruppe: Johann Jessen, Ursula Grammel, Anette Häussermann] Stuttgart: o.V.
- Sieferle, Rolf Peter | 2005 | **Die totale Landschaft**. || Topos Nr. 47: S. 6-13
- Sieverts, Thomas | 1997 | **Wiedergelesen: Kevin Lynch und Christopher Alexander**. Das Aufbrechen und Wiedererfinden der Konvention – auf der Spur des Geheimnisses lebendiger Räume und Städte → DISP 129: 52-59
- Sieverts, Thomas | 2003 | **Sieben einfache Zugänge zum Begreifen und zum Umgang mit der Zwischenstadt** → Franz Oswald und Nicola Schüller [Hrsg.] | 2003 | 79-99.

- Sieverts, Thomas | 1997 | **Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.** Braunschweig-Wiesbaden: Friedrich Vieweg. 1998
- Sieverts, Thomas | 2000 | **Zwischenstadt. Zum Stand der Diskussion** → Archithese Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur. Sonderheft: Stadt-Landschaft oder Landschafts-Stadt Schweiz Lorenzstadt Zug im Kontext: 6-11
- Sieverts, Thomas | 2002 | **Zur Diskussion um die Zwischenstadt** → Homepage Topos. European Landscape Magazine
- Sieverts, Thomas | 2003 | **Mitten am Rand - Vom Vorort über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft** → Polis 3/2003: 36.
- Sipe, Greg | 1979 | **From Prairie House to Usonia:** Wright's Wilderness Years. → New Zealand Architect 4. 1979: 16-25
- Siry, Joseph | 1996 | **Unity Temple:** Frank Lloyd Wright and Architecture for Liberal Religion. New York: Cambridge University Press
- Smith, Norris Kelly | 1961 | **The Domestic Architecture of Frank Lloyd Wright.** || Symposium Columbia University School of Architecture. Four Great Makers of Modern Architecture. New York: Trustees of Columbia University 1963: 76-83
- Smith, Norris Kelly | 1966 | **Frank Lloyd Wright. A Study in Architectural Content.** New York: Prentice Hall
- Spitzer, H. Ipsen, Detlef. Hoisl, R. von Wilamowitz-Moellendorff, U. | 1988 | **Raumästhetik, eine regionale Lebensbedingung.** Bonn: Schriftenreihe Forschungsgesellschaft für Agrarpolitik und Agrarsoziologie
- Sprague, Paul E. | 1990 | **Frank Lloyd Wright and Madison:** Eight Decades of Artistic and Social Interaction. Ausstellungskatalog Madison, Wisconsin: Elvehjem Museum of Art
- Stadtbauwelt. | 2000 | **New Urbanism** . März 2000. 91 Jahrgang
- Stein, Ursula | 2003 | **Zwischenstadt 2030?! Zwischenstadt als Zwischenzustand.** → PlanerIn, Heft 3/2003: 8-10.
- Stein, Ursula. Schultz, Henrik | 2005 | **Herausforderung Stadtlandschaft** → Forum. Zeitschrift für Politik, Gesellschaft und Kultur in Luxemburg Nr. 243, Februar 2005: 11-14
- Storrer, William Allin | 1974 | **The Architecture of Frank Lloyd Wright.** Chicago: University of Chicago Press 2002
- Stoval, Floyd [Hrsg.] | 1934 | **Walt Whitman: Representative Selections.** New York: Hill and Wang 1961
- Sullivan, T. D. | 1995 | **The Trouble with Genius: Reassessing Frank Lloyd Wright** → World and I. Vol 10. Nr. 2: 107
- Sutcliffe, Anthony | 1980 | **Vorstadtplanung im Vergleich mit anderen Ländern.** Die geplante Wanderung an die Peripherie als Reformmoment um die Jahrhundertwende → Stadtbauwelt 65, März 1980, Heft 12: 462-467
- Sweeney, Robert Lawrence | 1978 | **Frank Lloyd Wright: an Annotated Bibliography.** Los Angeles: Hennessey & Ingalls. 1978
- T**
- Tafari, Manfredo. Dal Co, Francesco | 1977 | **Architektur der Gegenwart.** Weltgeschichte der Architektur. Stuttgart: Nervi
- Taut, Bruno | 1920 | **Die Auflösung der Städte.** → Homepage TU Cottbus
- Thabit, Walter | 1959 | **Review of The Living City.** → Journal of American Institute of planners 25, August: 163-64
- The Frank Lloyd Wright Building Conservancy | 2000 | **The Tragic Life for an American Architect:** Robert Twombly → Reviews in American History 1987, Vol. 15, Nr. 3: 428
- Thomson, Iain | 1997 | **Frank Lloyd Wright.** Washington: Thunder Bay Press
- Thorau, Henry D. | 1854 | **Walden oder Hüttenleben im Walde.** Zürich: Manesse. 1995
- Tierney, John | 1996 | **The Optimists Are Right:** So Why Do So Many People Think Things Are Going to Hell? → Times Magazine. 29. September 1996: 91-95.
- Titscher, Stefan. Wodak, Ruth. Meyer, Michael. Vetter, Eva | 1998 | **Methoden der Textanalyse, Leitfaden und Überblick.** Wiesbaden: VS Verlag
- TOPOS. | 1996 | **Themenheft „Periphere Landschaften“.** München: Callwey 17
- TOPOS. | 2001 | **Themenheft „Stadtgestaltung. Designing the city“.** München: Callwey Nr. 35
- Touraine, Alain | 1996 | **Die Stadt. Ein überholter Entwurf?** || Die Stadt, Ort der Gegensätze. Sondernummer von Demokratische Gemeinde. Monatszeitschrift für Kommunalpolitik, Bonn März
- Treanor, Paul | 1998 | **An Urban Ethic of Europa.** → Web Architecture Magazine 3. || <http://web.inter.nl.net/users/Paul.Treanor/urban.ethic.html>. Zugriff: 04.11.02
- Tröster, Christian | 2002 | **MVRDV: Die Hochstapler.** →

- Häuser: Architektur. Design Kunst. Garten. Reisen. 1/02: 116-125
- Tselos, Dimitri | 1959 | **Frank Lloyd Wright. Klassiker der modernen Weltarchitektur.** →Der Architekt. Stuttgart, 1959: 117-120
- Tunnard, Christopher. Pushkarev, Boris | 1963 | **Man-Made America - Chaos or Control?** An Inquiry into Selected Problems of Design in Urbanized Landscape. New Haven: Yale University Press
- Turner, Frederic Jackson | 1893 | **The Significance of the American Frontier.** Annual Report of the American Historical Association for the Year 1893.
- Turner, Paul | 1984 | **Campus, an American Planning Tradition.** Cambridge, Mass: MIT
- Twombly, Robert C. | 1968 | **The Life and Ideas of Frank Lloyd Wright.** Dissertation. University of Wisconsin
- Twombly, Robert C. | 1973 | **Frank Lloyd Wright: An Interpretive Biography.** New York: Harper & Row
- Twombly, Robert C. | 1979 | **Frank Lloyd Wright. His Life. His Architecture.** New York-Chichester-Brisbane-Toronto: John Wiley
- U**
- Uttke, Angela | 2002 | **Planung und Aufbau der Democracy.** Referenzen und Kritiken. → Homepage Lehrstuhl Theorie der Architektur an der TU Cottbus
- F**
- Venturi, Robert. Scott Brown, Denise. Izenour, Steven | 1972 | **Learning from Las Vegas.** Cambridge, MA: MIT Press. 1977
- Viollet-le-Duc | 1875 | **Discourses on Architecture.** Boston: James
- Vorländer, Hans | 2003 | **Demokratie.** München: Beck Wissen
- W**
- Waechter, Matthias | 1996 | **Die Erfindung des amerikanischen Westens.** Die Geschichte der Frontier-Debatte. Freiburg im Breisgau: Rombach
- Wagener, Wolfgang | 1999 | **Befreites Wohnen.** Die Wiederentdeckung der modernen Architektur in Los Angeles. →Homepage Telepolis. Magazin für Netzkultur
- Wall, Alex | 1994 | **The Dispersed City.** →Architectural Design, Vol 64, Nr. 3/4, März-April 1994: The Periphery. London: 8-11
- Wegener, Michael | 1994 | **Operational Urban Models – State of the Art.** → American Planning Association. Vol. 60, Nr. 1
- Wegg, Talbot | 1970 | **Frank Lloyd Wright versus the USA .** →AIA. Journal of the American Institute of Architects | Februar 1970 | 48-52
- Weinberg, Robert C. | 1961 | **Review of the Living City.** →American Institute of Planners. 27 Nr. 4. November 1961: 352-354
- Weinstein, Michael | 1983 | **Wrights Thinking:** Politics and Ideology in the Work of FLW. →+ Crit 13, Frühjahr 1983: 47-50
- Weinstein, Richard | 1997 | **Beyond the Edge.** Wrights Vision of Broadacre City' emerges in today's Los Angeles. →The Los Angeles Times. 31. August 1997
- Weiss, Rolf | 1962 | 1935 | **F. L. Wright, Broadacre City.** →Harvard University Graduate School of Design. Intercity. Mai 1962
- Westfälischer Kunstverein [Hrsg.] | 1995 | **Die verstädterte Landschaft.** Münster: Aries 1995
- White, Morton and Lucia | 1962 | **The Intellectual Versus the City:** from Thomas Jefferson to Frank Lloyd Wright. Cambridge, Mass.: Harvard University Press + MIT Press
- Williams, Raymond | 1973 | **The country and the city.** Oxford: Oxford University Press
- Wright, Frank Lloyd | 1953 | **The Future of Architecture.** New York: Horizon Press
- Wright, Frank Lloyd | 1927 | **Review of Le Corbusier.** Towards a New Architecture. New York: Brewer and Warren. World Unity II. September 1928: 393-395
- Wright, Frank Lloyd | 1931 | **An Autobiography. Book Six: Broadacre City.** Spring Green, Wisc.: Taliesin Press 1944
- Wright, Frank Lloyd | 1931 | **Modern Architecture.** Being the Kahn Lectures for 1930. Princeton: Princeton University Press. 1931
- Wright, Frank Lloyd | 1932 | **Broadacre City:** An Architect's Vision. → New York Times Magazine. 20. März 1932: 8-9
- Wright, Frank Lloyd | 1932 | **Disappearing City.** New York: William Farquar Payson.
- Wright, Frank Lloyd | 1932 | **Today Tomorrow, America Tomorrow.** → American Architect, 141, Mai 1932: 76
- Wright, Frank Lloyd | 1935 | **Broadacre City:** A New Community Plan. → Architectural Record 77 Nr. 4 April 1935: 242 – 254
- Wright, Frank Lloyd | 1935 | **Broadacres — A Dream of the City of the Future** → G.T. 5. Juni 1935, ohne Seitenangabe. Quelle: Frank Lloyd Wright Archives, Taliesin West, Scottsdale Arizona

- Wright, Frank Lloyd | 1935 | **Freedom based on Form.**  
→ New Masses 16. 23 July 1935: 23-24
- Wright, Frank Lloyd | 1939 | **An Organic Architecture:**  
The Architecture of Democracy. The Sir George  
Watson Lectures of the Sulgrave Manor Board →  
Pfeiffer | 1993: 299-334
- Wright, Frank Lloyd | 1940 | **Taliesin. The New Frontier**  
→ Broadacre City. Vol 1 Nr. 1 1940. Mineal Point,  
Wisconsin: Democrat-Tribune Press. 1940
- Wright, Frank Lloyd | 1945 | **Usonia. When Democracy**  
**Builds.** Chicago: University of Chicago Press  
1951
- Wright, Frank Lloyd | 1945 | **Usonien.** Berlin: Gebr. Mann  
1995 [Übersetzung Jäger + Kanitsch]
- Wright, Frank Lloyd | 1953 | **Die Zukunft der Archi-**  
**tektur.** München: Albert Langen, George Müller.  
1966
- Wright, Frank Lloyd | 1953 | **For a Democratic**  
**Architecture.** → House Beautiful 95 Nr. 10.  
Oktober 1953: 316-317
- Wright, Frank Lloyd | 1955 | **The Future of the City.** ||  
Bruce Brooks Pfeiffer, 1993: 135- 143
- Wright, Frank Lloyd | 1957 | **A Testament.** Reinbeck:  
Rowohlt 1966
- Wright, Frank Lloyd | 1958 | **The Living City.** New York:  
Horizon Press 1958
- Wright, Frank Lloyd | 1963 | **Schriften und Bauten.**  
Berlin: Gebr. Mann 1997
- Wright, Frank Lloyd | 1969 | **The Industrial Revolution**  
**Runs Away.** New York: Horizon Press (revised  
Edition of "Disappearing City")
- Wright, Frank Lloyd | o.J. | **Broadacre to Pittsburgh** ||  
Pittsburgh Sun Telegraph. Frank Lloyd Wright  
Archives, Taliesin West, Scottsdale Arizona
- Wright, Olgivanna Lloyd | 1966 | **Frank Lloyd Wright.**  
**His Life. His work. His words.** New York:  
Horizon Press
- X
- Y
- Yeomans, Alfred B. [Hrsg.] | 1916 | **City Residential and**  
**Land Development.** Chicago: University of  
Chicago Press
- Young, Patricia Mae | 1997 | **Frank Lloyd Wright: His**  
**search for the perfect blend of nature and city**  
**in his model of Broadacre City.** MA-Arbeit an  
der California State University, Dominguez Hill
- Z
- Zapatka, Christian | 1987 | **The American Parkways:**  
Origins and Evolution of the Park-Road → Lotus  
International 56. 1987: 96-128
- Zellner, Thomas | 1998/99 | **Die Großstadt ist nicht**  
**mehr modern.** Broadacre City von Frank Lloyd  
Wright. → Daidalos. Architektur - Kunst - Kultur  
„Forschungsbedarf“, Dezember 1998/Januar  
1999, 69/70, Berlin: 68-75
- Zevi, Bruno | 1950 | **Architecture as Space.** New York:  
Horizon Press. 1957
- Zeyfang, Florian | 2001 | **Wright City.** Frank Lloyd  
Wrights städtebauliche Visionen im Vitra Design  
Museum in Berlin. → Homepage Heise online
- Zibell, Barbara | 2004 | **Suburbia: Qualität von Ge-**  
**staltung und Entwicklung** → BBR [2004]: 50-52
- Zucker, Paul | 1929 | **Die Entwicklung des Stadtbildes.**  
**Die Stadt als Form.** Braunschweig: Vieweg 1986

## Internetseiten, Nachschlagewerke

- Homepage **All Wright Sites** || <http://www.geocities.com/allwrightsite/flwgas.html> || Zugriff: 20.03.01
- Homepage **ASA. American Planning Association** ||  
<http://www.planning.org/pathways/history.htm> ||  
Zugriff: 24.01.03
- Homepage **Botschaft der Vereinigten Staaten von**  
**Amerika in Deutschland.** Informationen zur US  
Geschichte || <http://www.usembassy.de/usa/geschichte-depression.htm> || Zugriff: 19.09.03
- Homepage **Cornell University Library Rare &**  
**Manuscript Collections** || <http://rmc.library.cornell.edu/EAD/html/docs/RMM02789.html> ||  
Zugriff: 24.01.03
- Homepage **Daimler-Benz-Stiftung Ladenburger Kolleg**  
„Lebensperspektiven in der Zwischenstadt“ ||  
[http://www.daimler-benz-stiftung.de/home-discussion\\_research/collegia/city/de/center.html#aufbau\\_zwischenstadt](http://www.daimler-benz-stiftung.de/home-discussion_research/collegia/city/de/center.html#aufbau_zwischenstadt) || Zugriff: 29.09.03
- Homepage **David Kolb** || <http://www.dkolb.org/sprawling-places/thenewci/wrightsd.html> || Zugriff: 20.12.06
- Homepage **David Sides:** Exploring the Works of Frank  
Lloyd Wright || <http://www.sidesways.com/flw/>

- suntop.htm || Zugriff: 24.01.03
- Homepage **Deutsches Historisches Museum**. Ausstellung zum Erstdruck der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung || <http://www.dhm.de/-ausstellungen/grundrechte/katalog/9-14.pdf>. [Autor: Uwe Wesel] || Zugriff: 11.06.2008
- Homepage **Doney** || [http://doney.net/aroundaz/celebrity/wright\\_franklloyd.htm](http://doney.net/aroundaz/celebrity/wright_franklloyd.htm) || Zugriff: 2.06.05
- Homepage **Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich**, Lehrstuhl Angelil || <http://www.-arch.ethz.ch/jahrbuch00/text.php?lang=de&sub=1jahr&text=angelil> || Zugriff: 07.05.08
- Homepage **Embedded Spaces** || [http://www.embedded-spaces.dk/Epages/E\\_TA/E\\_ta\\_flwprojects.html](http://www.embedded-spaces.dk/Epages/E_TA/E_ta_flwprojects.html) || Zugriff: 24.01.03
- Homepage **ETH Zürich** || [architektur-informatik.scix.net/data/works/att/fritz\\_raumlabor.content.03053.pdf](http://architektur-informatik.scix.net/data/works/att/fritz_raumlabor.content.03053.pdf) || Zugriff: 07.07.06
- Homepage **Frankfurter Allgemeine Zeitung**. Archiv 30.06.2001 (Feuilleton) || <http://www.architektur-texte.de/volltexte/at-faz-haering.htm> || Zugriff 5.10.06
- Homepage **Gerald R. Ford Library and Museum** || [http://www.ford.utexas.edu/library/fafolder/amsinc\\_e2.htm](http://www.ford.utexas.edu/library/fafolder/amsinc_e2.htm)
- Homepage **Heise online** || <http://www.heise.de/tp/-deutsch/inhalt/sa/9466/1.html> || Zugriff: 20.02.2002
- Homepage **History Department at the University of San Diego** | Evolution of the Shopping Center | <http://history.sandiego.edu/gen/soc/shoppingcenter.html> Zugriff: 18.08.05
- Homepage **IBA Emscherpark** || <http://www.iba.-nrw.de/arbeitsbereiche/main.htm> || Zugriff: 12.11.06
- Homepage **Illinois Issues**. April 2000, || [www.lib.niu.edu/ipo/ii000427.html](http://www.lib.niu.edu/ipo/ii000427.html). || Zugriff: 15.11.01
- Homepage **Internationale Architektendatenbank** || archINFORM. Daniel Hudson Burnham & Co. || <http://www.archINFORM.de/arch/761.htm?ID=59c3235eb304c3f4e959436ef6f7c82f> || Zugriff: 19.09.03
- Homepage **Journal of Art Education 1947-1997** || [www.naea-reston.org/Titlendx.doc](http://www.naea-reston.org/Titlendx.doc) | Zugriff: 23.10.03
- Homepage **Ladenburger Kolleg** || <http://www.zwischenstadt.net/start.html?page=personen/personen.html>
- Homepage **Lexikon der Nachhaltigkeit** (Aachener Stiftung Kathy Beys) || [http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/deutsche\\_politik\\_5/index.htm](http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/deutsche_politik_5/index.htm) || Zugriff: 30.10.06
- Homepage **Library of Congress Exhibition** || <http://www.loc.gov/exhibits/flw/flw04.html> || Zugriff: 7.3.03
- Homepage **Meine Stadt. De** || <http://www.meinestadt.de/> || Zugriff: 23.05.03
- Homepage **National Archives and Records Administration (NARA)** || <http://www.archives.gov/welcome/index.html> || Zugriff: 23.05.03
- Homepage **Netzwerkzeug** || <http://netzwerkzeug.de/netzwerkzeug/hauptoffenheit.htm> || Zugriff: 1.12.06
- Homepage **Regionsurf** || <http://www.regiosurf.net/-geographie/blotevog/raump/geschichte1.htm> || Zugriff: 20.09.05
- Homepage **Sacramento State University** || [www.csus.edu/indiv/c/craftg/LIBA200B/Frank%20Lloyd%20Wright.doc](http://www.csus.edu/indiv/c/craftg/LIBA200B/Frank%20Lloyd%20Wright.doc) || Zugriff: 6.6.2008
- Homepage **Spartacus** || <http://www.spartacus.-schoolnet.co.uk/USAprosperity.htm> || Zugriff: 19.09.03
- Homepage **Stadt Schwarzheide** || <http://www.schwarzheide.de/start.htm> || Zugriff: 23.05.03
- Homepage **SU ABROAD**. Austauschprogramme der Syracuse Universität. Biographie Giorgio Ciucci. || <http://suabroad.syr.edu/programs/florence/faculty.asp?id=158> || Zugriff: 19.09.03
- Homepage **Swissonline Hollywood** || [http://homepage.swissonline.ch/kscherrer/fr\\_bz\\_dielsdorf.html](http://homepage.swissonline.ch/kscherrer/fr_bz_dielsdorf.html) | Hollywood || Zugriff 23.05.03
- Homepage **Technische Universität Eindhoven. Fakultät für Architektur** || <http://www.-ds.arch.tue.nl/education/students/Multi-Media/FallingWater/FLWORKS.HTM> || Zugriff: 24.01.03
- Homepage **Telepolis. Magazin für Netzkultur** || <http://www.heise.de/tp/deutsch/special/arch6429/1.html> || Zugriff: 25.04.03
- Homepage **The Progress Report** || <http://www.progress.org/neuland/hg/> || Zugriff: 20.04.2005
- Homepage **The Stump Ranch**. Family and Community History of the Upper Skagit Valley || <http://www.stumpranchonline.com> || Zugriff am 19.09.2006
- Homepage **Topos. European Landscape Magazine** 4/2000 || <http://www.topos.de/hefte/-volltext.htm?acl=10::7020> || Zugriff: 8.10.03
- Homepage **TU Cottbus** || [http://www.tu-cottbus.de/-Theo/D\\_A\\_T\\_A/Architektur/20.Jhdt/BrunoTaut/DieAufloesung/Aufloesung1.htm](http://www.tu-cottbus.de/-Theo/D_A_T_A/Architektur/20.Jhdt/BrunoTaut/DieAufloesung/Aufloesung1.htm) || Zugriff 20.04.2005

Homepage **United State Codes** || <http://www.access.gpo.gov/uscode/index.html> || Zugriff: 24.01.03

Homepage **Universität Essen (Literaturwissenschaften)** || <http://www.uni-essen.de/literaturwissenschaft-aktiv/Vorlesungen/methoden/positivismus.htm> || Zugriff: 19.09.2006

Homepage **Universität Karlsruhe. Lehrstuhl für Städtebau und Entwerfen.** Archiv Seminararbeiten, Sommersemester 2002: Autogerechte Stadt, die Zweite. Über einen neuen

Umgang mit der Mobilität als städtebaulichem Potential [Bearbeiter: Alexander Huhle] || [http://www.uni-karlsruhe.de/~stba/projekte/stdteb\\_thes/Auto.pdf](http://www.uni-karlsruhe.de/~stba/projekte/stdteb_thes/Auto.pdf) || Zugriff: 20.10.03

Homepage zkm online = **Zentrum für Kunst- und Medientechnologie** || [http://on1.zkm.de/zkm/discuss/msgReader\\$1417?mode=day](http://on1.zkm.de/zkm/discuss/msgReader$1417?mode=day) || Zugriff: 11.10.06

## Glossar

In der Stadtplanung und im Städtebau werden Begriffe oft mehrdeutig genutzt. Das Glossar dient dazu, Kernbegriffe dieser Arbeit kurz vorzustellen. Hier sollen keine allgemeingültigen Definitionen vorgestellt werden, sondern auf der Basis von Definitionen aus der Stadtforschung, in Klammern als Literaturhinweis dargestellt, wird erläutert, auf welche Bedeutung die Begriffe im Rahmen dieser Arbeit eingrenzt wurden oder ob keine Eingrenzung stattfand. Die Begriffe sind alphabetisch sortiert. Innerhalb des Glossars verweist ein Pfeil (→) auf artverwandte Begriffe oder notwendige Abgrenzungen.

**Ästhetik** | Allgemein: Lehre der sinnlichen Wahrnehmung, Lehre vom Schönen. Bis in die 80er Jahre spielten „das Schöne“ und Fragen zur sinnlichen Raumwahrnehmung in der Diskussion der Planer eine eher untergeordnete Rolle. Erst in den letzten Jahren findet eine verstärkte Auseinandersetzung statt (Ipsen | 1988). Im Gegensatz zu früheren Ansätzen, bei denen durch ein optimales Verhältnis in den Proportionen von Gebäuden und Stadträumen („Goldener Schnitt“) ein Maß für Schönheit und Harmonie festgelegt werden sollte, werden heute solche „Schönheits-Regeln“ eher hinterfragt. Vor allem in Bezug auf die ästhetische Qualifizierung der Zwischenstadt wird mehr von einer → Para-Ästhetik gesprochen.

**Arbeitsweise** | beschreibt bewußt durchgeführte Schritte, die unternommen werden, um ein gewünschtes Ziel/Ergebnis zu erreichen. Die häufig im Städtebau angewendete Arbeitsweise besteht aus drei zentralen Arbeitsschritten: →Bestandsaufnahme, → Entwurf/Plan → Ausführung.

**Außenbereich** | ist ein baurechtlicher Fachbegriff. Er beschreibt alle Grundstücke, die nicht im Geltungsbereich eines qualifizierten Bebauungsplans liegen und die auch nicht zu einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil (unbeplanter Innenbereich) gehören. Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung wird in dieser Arbeit meist der alltagssprachliche Begriff →Land

verwendet.

**Bestandsaufnahme** | Die Bestandsaufnahme ist eine grundlegende Arbeitsweise im Städtebau. Jeder →Entwurf beginnt mit einer Bestandsaufnahme, d.h. der systematischen Beschreibung der bestehenden Raumsituation mit dem Ziel, nachvollziehbare Kriterien für die geplante Raumveränderung abzuleiten. Die Bestandsaufnahme folgt einer wissenschaftlichen → Methode. Die Bestandsaufnahme bildet die Grundlage für den kreativen Akt des Entwerfens →Entwurf.

**Einwohnerdichte** | Einwohner je km<sup>2</sup> Gesamtfläche

**Entwurf, städtebaulicher Entwurf** | Ein städtebaulicher Entwurf ist ein eher schöpferischer Akt der Zusammenschau und Synthese von Ergebnisse, die im Rahmen einer →Bestandsaufnahme erarbeitet wurden (ARL | 1994: 876). Ein Entwurf ist eine normative Setzung. Abgeleitet aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme wird beschrieben, wie der untersuchte Stadtraum verändert werden soll. Ein städtebaulicher Entwurf besteht meist aus einem zweidimensionalen Gestaltungsplan mit textlichen Erläuterungen und zusätzlichen gezeichneten Detailansichten zur Verdeutlichung. Teils werden auch →Entwurfsmodelle erarbeitet.

**Entwurfsmodell** | Ein Entwurfsmodell dient dazu, die Aussagen eines städtebaulichen Entwurfes zu verdeutlichen. Ein Entwurfsmodell ist eine üblicherweise aus Holz, Pappe oder anderen Modellbaumaterialien er-

arbeitete dreidimensionale Abbildung eines Raums. Die Abbildung stellt die gewünschte räumlich-physische Veränderung des Raums dar, d.h. das Entwurfsmodell beschreibt einen gewünschten zukünftigen Zustand. Entwurfsmodelle im Städtebau werden je nach Aufgabe und Größe des Entwurfsgebietes in den Maßstäben 1:20.000 bis 1:500 dargestellt. → Modell

**Konzept, Gestaltungskonzept** | Ein Konzept ist ein längerfristig ausgerichtetes planvolles Anstreben eines vorteilhaften Raumgefüges oder eines raumrelevanten Zieles. In Abgrenzung zum Begriff → Entwurf beschreibt im Rahmen dieser Arbeit ein Gestaltungskonzept eher allgemeine Aussagen, die für mehrere verschiedene Räume gelten können, d.h. ein Konzept ist nicht notwendigerweise auf einen bestimmten Raum ausgerichtet. Der Begriff >Strategie< wird synonym verwendet.

**Land** | ist zunächst ein alltagssprachlicher Begriff, der aber auch in der Stadtplanung oft als unbestimmtes Synonym für den Begriff →Außenbereich verwendet wird. Er umschreibt – unscharf – den Raum mit seinen typischen Nutzungen und baulichen Anlagen, der außerhalb der →Stadt liegt. Land wird gleichzeitig auch als Synonym für den Begriff >Boden< verwendet.

**Landschaft** (*landscape*) war zunächst ein wenig verbreiteter bäuerlicher Alltagsbegriff aus dem Niederländischen, der eine Menge kleinerer, temporärer und grob vermessener Räume bezeichnete. John Brinckerhoff Jackson führte den Begriff um 1950 in die amerikanische Geographie ein, um damit ein System verschiedener menschlich definierter Räume zu beschreiben (Franzen, Krebs | 2005).

**Leitbild** | Ein häufig in der Stadtplanung und im Städtebau verwendeter, nicht klar abgrenzbarer Begriff. Leitbilder beschreiben allgemein Handlungsansätze oder Konzepte, die nicht auf einen bestimmten Raum bezogen sind, sondern allgemein für eine bestimmte Zeit/ Phase/ Generation gelten – beispielsweise >autogerechte Stadt<, >Charta von Athen<, >Urbanität durch Dichte<, >Nachhaltige Stadt<. Ein Leitbild ist hier also ein allgemeines städtebauliches →Konzept, das für eine ganze Generation prägend wurde (Müller-Raemisch| 1990).

**Modell** | ist ein vielschichtiger Begriff. Als wissenschaftlicher Begriff bezeichnet er Abbilder der Wirklichkeit, um bestimmtes Verhalten auf der Grundlage des Modelles möglichst treffend vorhersagen zu können (Oswald/Baccini | 2003: 36-37). Im Städtebau werden Modelle in einem anderen Sinn verwendet. Hier geht es vor allem um normativ gemeinte →Entwurfsmodelle. Hier sei darauf hingewiesen, dass zum Zwecke der sprachlichen Vereinfachung in dieser Arbeit die Begriffe Entwurfsmodell und Modell synonym verwendet wurden.

**Methode** | Der Begriff beschreibt eine Vorgehensweise, um neue Erkenntnisse zu erlangen. Eine →Arbeitsweise

zur Gewinnung neuer Erkenntnisse ist nur dann wissenschaftlich, wenn die Arbeitsweise nachvollziehbar und in ihren Ergebnissen stets wiederholbar ist. Kernmethode für die Erforschung städtebaulicher → Entwürfe ist der → Vergleich und die → Einordnung.

**Para-Ästhetik** | Ein von Susanne Hauser (Hauser, Kamleithner | 2006) in den Städtebau eingeführter Begriff, der auf die Theoretiker der Postmoderne (Jean François Lyotard, David Carroll) zurück geht: Carroll definierte Paraästhetik als „eine →Ästhetik, die über ihren Bereich hinausgeht und als Kritik ethisch bzw. politisch agiert, sich aber letztendlich aufgrund ihres ästhetischen Ausgangspunktes selbst widersprechen muss“ (Carroll | 1987).

**Rurbanisierung** | Durchdringung städtischer und ländlicher Lebenswelten/-weise; Provinzialisierung der Stadt und Verstädterung des Landes (Perlik | 2001: 23).

**Siedlungsdichte** | Einwohner je km<sup>2</sup> Siedlungsfläche

**Stadt** | Zu diesem Begriff gibt es im Städtebau verschiedene Definitionsansätze (Lichtenberger). Im Rahmen dieser Arbeit muss der Begriff vor allem gegenüber dem Begriff →Zwischenstadt abgegrenzt werden. Daher ist hier mit dem Begriff vor allem die physische Eigenschaft einer Siedlungseinheit gemeint - und weniger eine administrative Verfasstheit. >Stadt< ist dieser Definition entsprechend ein kompakter, dichter Siedlungskörper, der auch physisch als Einheit erfahrbar ist. Der Begriff >Stadtraum< wird synonym verwendet.

**Siedlungsraum** | Wenn in dieser Arbeit nicht zwischen →Stadt und →Zwischenstadt unterschieden werden soll, sondern ganz allgemein der gesamte bebaute Raum gemeint ist, wird von Siedlungsraum gesprochen. Synonym dazu wird der Begriff >bebauter Raum< verwendet.

**Städtebau** | ist die vorausschauende Ordnung des baulichen Geschehens in der Stadt unter vor allem gestalterischen Aspekten (ARL | 1995: 875). Ähnlich wie im angelsächsischen Sprachgebrauch wird in dieser Arbeit zwischen →Stadtplanung (*urban planning*) und Städtebau (*urban design*) unterschieden (ARL | 1995: 876).

**Stadt-Land-Kontinuum** | Ein in der Geographie benutzter Begriff, um die räumliche Verflechtung zwischen Stadt und Land zu beschreiben. Anders als bei den Begriffen → Stadtlandschaft oder →Zwischenstadt sind mit diesem Begriff keine planerischen oder gestalterischen Intentionen verbunden. Er beschreibt wertneutral die Verflechtung von Siedlungs- und Freiraumstrukturen.

**Stadtlandschaft** | Begriff des modernen Städtebaus. Anders als der geographische Begriff →Stadt-Land-Kontinuum soll hier nicht nur eine Eigenschaft eines vorhandenen Raums beschrieben werden, sondern

Stadtlandschaft ist ein Begriff, der konzeptionelle Bestandteile enthält, z.B. die Schaffung von Siedlungsräumen, in denen sich Siedlungs- und Freiraumstrukturen symbiotisch miteinander verzahnen. Vergleiche →Zwischenstadt.

**Stadtplanung** | ist die vorausschauende Lenkung der räumlichen Entwicklung einer Stadt (ARL | 1995: 899). Im Rahmen dieser Arbeit soll Stadtplanung als weitgefaster Begriff verwendet werden, der planerisches Handeln auf städtischer, ländlicher oder regionaler Ebene umfasst. Immer wenn von Stadt-, Regional-, Landes- und Ortsplanung gesprochen werden müsste, sind die Begriffe aufgrund der Übersichtlichkeit auf Stadtplanung verkürzt. →Städtebau versteht sich als Teildisziplin der Stadtplanung.

**Strategien** | = Konzept

**Suburbanisierung** | Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum etc. in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropolitanen Gebietes (Friedrichs | 1995).

**Urbanisierung** | Innovationsprozess der →Verstädterung im Sinne einer Ausbreitung städtischer Verhaltensweisen und Lebensformen der Bevölkerung und der sich daraus ergebenden räumlichen Strukturen und Prozesse. Bisher ländlich geprägte Räume verstädtern in Bezug auf Sozial-, Berufs- und Erwerbsstrukturen und der Physiognomie der Kulturlandschaft.

**Verstädterung** | Ausdehnung, Vermehrung und/ oder Vergrößerung der Städte eines Raums nach Zahl, Fläche und Einwohnern, sowohl absolut als auch im Verhältnis zu den nicht-städtischen Siedlungen und zur ländlichen Bevölkerung. Der Begriff Verstädterung wird zur Beschreibung des Wachstumsprozesses städtischer Siedlungen sowie des Zustandes benutzt, der sich im Verstädterungsgrad ausdrückt (Dierke | 2000).

**Zwischenstadt** | soll hier, soweit nicht anders eingegrenzt, weniger als konkrete Raumbeschreibung, sondern als Begriff zur Bezeichnung von Prozessen (Suburbanisierung, Counterurbanisierung, Rurbanisierung) genutzt werden, die sich an verschiedenen Orten und in verschiedener Form räumlich manifestieren können. An Zwischenstadt ist - wie bei dem Begriff Stadtlandschaft - eine planerisch, gestalterische Haltung geknüpft. Der Raum, der durch die Prozesse überformt wurde, hat gestalterische Defizite und soll qualifiziert werden. Zwischenstadt beschreibt also kein Ziel des Städtebaus, sondern eine Aufgabe.



Kann man von der Broadacre City noch etwas lernen?

Frank Lloyd Wrights Broadacre City ist, neben der Ville Radieuse und der Gartenstadt, das zentrale Stadtmodell der Moderne. Wright formulierte mit der Broadacre City eine radikale Dezentralisierung der Stadt. Damit ist es das umstrittenste und gleichzeitig das realistischste der drei Stadtmodelle.

Die deutsche Debatte um die Zwischenstadt, die 80 Jahre nach Wright an der Gestaltung der nun real entstandenen dezentralen Stadtlandschaft arbeitet, kann über die Wiederentdeckung Wrights geschärft werden. Die Broadacre City ist das historische Fundament der Zwischenstadtdebatte, mit einem Erfahrungsschatz von rund 600 Entwürfen und 400 gebauten Projekten.

Die vorliegende Arbeit ist ein systematischer Vergleich der Broadacre City und der Zwischenstadt. Sie erforscht Parallelitäten und zeigt auf, was wir heute noch von Frank Lloyd Wright über die Gestaltung moderner Stadtlandschaften lernen können.

