

STÄDTEBAU DER ZUKUNFT

• AM BEISPIEL REGIONALER STADTSTRUKTUREN •

Tom Weichelt
Hölderlin-Gymnasium Nürtingen
SEMINARKURS ZUKUNFT | Herr Proß | 2017/18

INHALT

Vorwort	3
I. Vergangenes	4
II. Aktuelles	5
III. Zukünftiges	7
a) Bauliche Struktur	7
b) Öffentlicher Raum	8
c) Freiraum	8
d) Gestaltung	9
e) Verbindung von Alt und Neu	10
f) Nutzungsmischung und Alltagsinfrastruktur	10
g) Mobilität	11
IV. Konzepte zukunftssträchtiger Quartiere	12
a) Fallbeispiel 1	12
b) Fallbeispiel 2	13
V. Szenario	14
Schlusswort	16
Abbildungen	17
Schwarzpläne	19
Eigene Skizzen	21
Literaturverzeichnis	24

VORWORT

Die Siedlung spielte schon immer die wohl zentralste Rolle für die Gesellschaft, denn sie ist Lebensraum und Existenzgrundlage allen menschlichen Daseins und so gibt es Rückkopplungen und Verbindungen zu vielfältigen Bereichen der Soziologie, Politik, Wirtschaft und Technik. Entwicklungen dieser Bereiche haben wiederum Folgen für die Stadtentwicklung. Am Städtebau lässt sich ablesen, wie die Menschen zu einer bestimmten Zeit gelebt haben und welche Form des Zusammenlebens in diesem Kontext erstrebenswert war.

Die Stadt ist ein Wesen – ein Wesen im ständigen Wandel. Die Menschen bestimmen diesen Wandel und der Wandel bestimmt die Menschen.

Die Stadt ist wesentliches gesellschaftliches Zentrum unserer kulturellen Welt und wird zukünftig die bereits bestehende Wichtigkeit noch übersteigen.

Es scheint unmöglich, Richtlinien und Ideen für eine zukünftige Stadt zu entwickeln, wenn die Vorgeschichte nicht bekannt ist und aus Fehlern aber auch aus der Kunst unserer Ahnen keine Lehren gezogen werden können.

Die vorliegende Seminararbeit wird sich daher auch in besonderem Maße vergangenen Beispielen widmen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in eine zukünftige Sprache übersetzen.

„Heute aus dem Gestrigen lernen – für morgen.“¹

Die Seminararbeit hat nicht den Anspruch, die Stadtentwicklung großer, internationaler Metropolen vorherzusehen, sondern sich auf die direkte Umgebung zu beschränken. Wenn ein Konzept in Klein- und Mittelstädten funktioniert, dann kann es problemlos auf Großstädte übertragen werden.

¹ eigenes Zitat

I. VERGANGENES ²

Der Städtebau und die Stadtentwicklung haben sich schon immer verändert. Von der Antike bis zur Gegenwart waren verschiedene Siedlungsformen und Architekturstile entstanden³. Für europäische Regionen sind mittelalterliche Stadtzentren sehr typisch und durch die hohe Zahl der Stadtgründungen im Spätmittelalter⁴ auch sehr häufig anzutreffen.

Auch, wenn Erweiterungen und Veränderungen der letzten Jahre eine wichtige Rolle spielen, ist die mittelalterliche Stadt – der Kern – meist kulturelles, gesellschaftliches und soziales Zentrum der Region. Im alten Kern spielt sich - damals wie heute - das städtische Leben ab⁵. Hier sind Geschäfte und Handwerk angesiedelt, hier kann man einkaufen, essen, in Theater oder ins Museum gehen und zugleich Menschen treffen, Begegnungen hautnah erleben und ein Gefühl für die Mode der Zeit – für den Zeitgeist bekommen.

Die Städte waren früher gezwungenermaßen auf engstem Raum gebaut⁶, da die Stadtmauer zeitlich vor der Stadt gebaut wurde und erst danach mit Gebäuden - mit Leben gefüllt wurde. Hauptfunktion der Stadtmauer war es, umarmend die Menschen in ihrem Inneren zu beschützen und ein Gefühl von Sicherheit vor feindlichen Angriffen zu geben. Neben der ursprünglichen Schutzfunktion hatte die Mauer aus heutiger Sicht eine überaus wichtige städtebauliche und soziologische Bedeutung. Den Bewohnern wird ins Bewusstsein gerufen, dass unsere Fläche begrenzt ist und wir uns im sparsamen Umgang mit Grund und Boden üben müssen.

Die Landschaft war in den Jahren vor der industriellen Revolution noch weitgehend frei von Bebauung – das Leben war in der Stadt und es war eindeutig getrennt, wo diese begann und endete. Die Stadttore bildeten Anfang und Ende der Stadt und trennten den intimer gelegenen Innenteil von der Außenwelt⁷.

Im Mittelalter wurden die Gebäude direkt vor Ort geplant, so konnte die örtliche topografische Gegebenheit möglichst gut in die bauliche Entwicklung integriert werden⁸.

Die Häuser wurden viel kleiner umgesetzt, da allerdings auch die Ansprüche der Bürger geringer waren und die Anforderungen nicht mit den heutigen vergleichbar.

Gassen, Plätze und Straßen der alten Stadt waren mit einfachsten Mitteln, wie Straßenpflaster oder Splitt⁹ befahrbar gemacht und so konnte das anfallende Regenwasser direkt an Ort und Stelle versickern.

Die hauptsächliche Beschäftigung lag in den ersten beiden Wirtschaftssektoren – beschränkte sich größtenteils auf Landwirtschaft und Handwerk und daher musste auch ein Teil der häuslichen Nutzung darauf ausgelegt werden. Die sogenannten Ackerbürgerhäuser

² Definiert den zeitlichen Bereich vom Jahr 500 bis 1700.

³ Vgl. Albers, G. & Wékel, J. (2017). Stadtplanung – eine illustrierte Einführung. Darmstadt, WBG, S. 18f.

⁴ Vgl. Abb.1, S.17

⁵ Vgl. Wieland, Dieter: Landshut. Youtube, 14.12.2012, TV, 11.04.2018 um 19:41 Uhr, in:

<https://www.youtube.com/watch?v=vaFrFogsfi0>

⁶ Vgl. Schwarzplan ①, S. 19

⁷ Vgl. Wieland, Dieter: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. Youtube, 13.10.2017, TV, 15.06.2018 um 17:56 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=aWX29ki9LWs>

⁸ Vgl. Wieland: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. (2017).

⁹ Vgl. Wieland: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. (2017).

kombinierten die Möglichkeit zur Haltung von Nutztieren mit Wohnräumen für die Menschen¹⁰.

Die Städte waren – zumindest damals – immer auch problematisch. Die enorme Dichte an Menschen und das Zusammenleben derselben mit den Tieren förderte die Übertragung von Krankheiten und Seuchen, die sich sehr schnell verbreiten konnten. Außerdem gab es keine Kanalisation – Abfälle und menschliche Ausscheidungen wurden auf der Straße entsorgt und oft erst vom nächsten Regen wieder entfernt¹¹.

Auch die Dichte der Häuser zueinander war nicht unproblematisch. Die oft hölzernen Bauwerke konnten bei einem Brand im Ernstfall große Teile der Stadt zerstören¹².

II. AKTUELLES¹³

Als der Platz hinter der Stadtmauer eng wurde und sich die Herrschaftsverhältnisse dahingehend veränderten, dass die Menschen freier und selbstbestimmter leben konnten, begann das bis dahin bestehende Ökosystem Stadt zu expandieren¹⁴.

Mit dem Wandel der Wirtschaftssektoren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts¹⁵, vom Landwirtschafts- zum Dienstleistungsbereich änderten sich auch gesellschaftliche Bedürfnisse, da nun weniger die Eigenversorgung der Familie und die Haltung von Nutztieren, als mehr die Produktion in den Fabriken und das Angebot von Dienstleistungen eine wichtige gesellschaftliche Rolle spielten.

Auch neue Mobilität, wie das Automobil, das in den Goldenen Zwanziger Jahren seinen endgültigen Siegeszug feierte, veränderte international die Bedürfnisse und Anforderungen der Menschen, wie auch den Städtebau, der sich mit Erscheinen des Autos änderte¹⁶.

Nach 1950 brachte das Wirtschaftswunder allgemeinen Wohlstand nach Deutschland und im gleichen Zeitraum entwickelte sich der, noch immer aktuelle Traum des Durchschnittsbürgers – ein Einfamilienhaus mit großem Garten und schöner Aussicht¹⁷, während im anderen deutschen Staat die Regierung versuchte für bezahlbaren Wohnraum im DDR-typischen Einheitsbau¹⁸ zu sorgen.

Doch auch in der Marktwirtschaft setzte sich zunehmend eine monotone Bauweise – zurückzuführen auf industrielle Produktion und Massenware – durch¹⁹.

Wobei gerade in den 1980er Jahren selbige ‚Verödung der Landstriche‘²⁰ mit einer ablehnenden Haltung gegenüber der Natur einherging, was zu einem massiven Artenrückgang

¹⁰ Vgl. Wieland: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. (2017).

¹¹ Vgl. Wieland: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. (2017).

¹² Vgl. Albers, G. & Wékel, J. Stadtplanung S. 20.

¹³ Definiert den zeitlichen Bereich vom Jahr 1700 bis zur Gegenwart mit dem hauptsächlichen Augenmerk auf die Jahre 1900 bis heute.

¹⁴ Vgl. Schwarzplan ⑥, S. 20

¹⁵ Vgl. Abb. 2, S.17

¹⁶ Persönliches Gespräch mit Stadtplanerin und Diplom-Geografin Heidrun Eissele, Stadtplanungs- und Umweltamt Nürtingen

¹⁷ Ausstellung: Architekturgalerie am Weißenhof, Kleine Häuser, großes Thema – Haben Einfamilienhausgebiete eine Zukunft?

¹⁸ Vgl. Schwarzplan ④, S. 20

¹⁹ Vgl. Wieland, D. & Bode, P. & Disko, R. (1983). Grün kaputt – Landschaft und Gärten der Deutschen. München, Raben Verlag, S.102ff.

²⁰ Vgl. Abb. 3, S.18

führte, der bis in die Gegenwart wirkt²¹. Der Flächenverbrauch war, wegen der großen Grundstücke enorm hoch.

Doch gerade die Grundstücksgrößen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der aufgelockerten baulichen Gestaltung lassen viel Raum für üppige Grünflächen.

So ist die Biodiversität im Vorort höher als im Zentrum²², wobei diese dichten Siedlungsräume meist von Parkanlagen tangiert werden.

Nach Zielen der Bundesregierung soll der Flächenverbrauch in Deutschland bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag gesenkt werden. So soll ein hauptsächliches Augenmerk auf der Innenentwicklung der Städte liegen und beispielsweise Brachflächen bebaut und Leerstand saniert werden²³.

Doch gerade die, besonders in Deutschland, sehr starke Normung der Städte trägt immer weiter zur Monotonie der Neubaugebiete bei.

Die Position des Autos ist noch immer so hoch, dass neue Erschließungsgebiete mehr nach den Bedürfnissen der Technik geplant und weniger nach denen der Menschen, die dort leben werden²⁴. Selbige werden in Planungs- oder Veränderungsprozesse wenig einbezogen oder haben auch kein Interesse einbezogen zu werden.

Die Entwicklung des modernen Städtebaus mit dem Drang nach verdichteten Wohnformen einerseits aber mit der Position von Einfamilienhaus und Auto andererseits ist durchaus kritisch zu betrachten und es erfordert eine genaue Analyse alter Stadtbaukunst im Kontrast zu heutigen Bauformen, um aus der Vergangenheit für die Zukunft zu lernen.

„[...] Warum haben Menschen mit weniger Geld und ohne Maschinen und ohne Computer etwas besseres und dauerhafteres hingestellt, als wir, die wir so viel Geld und so viel Technik und so viele akademisch gebildeten Köpfe und so viel Planung ins Bauen investieren, wie noch nie eine Gesellschaft vor uns.“

(Wieland, Dieter: Topographie – Haßberge. Youtube, 12.10.17, TV, 21.05.2018 um 20:32 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=zzsLFPY3zTE>, 41:30 Minuten)

²¹ Gespräch mit Heidrun Eissele, Nürtingen

²² Vgl. Abb. 4, S. 18

²³ Vgl. Umweltbundesamt, 25.04.2017: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#textpart-1> (abgerufen am 18.04.2018)

²⁴ Gespräch mit Peter Scharf, Tiefbauamt der Stadt Nürtingen.

III. ZUKÜNFTIGES

Zukünftige Stadtgebiete müssen mannigfaltige Ansprüche erfüllen, die in den folgenden Kapiteln erläutert werden.

a) Bauliche Struktur

Das Einfamilienhaus in seiner heutigen Form kann für zukünftige Stadterweiterungen nicht als nachhaltig angesehen werden²⁵. Einzelne Punkthäuser stellen keine Beziehungen zu anderen Gebäuden her²⁶ und so fehlt auch den Bewohnern eine nachbarschaftliche Bindung. Die, zwischen den Häusern mehr oder weniger zufällig übrig gebliebenen Abstandsflächen sorgen für eine starke Distanzierung der Gebäude und sind in diesem Sinne nutzloser Raum, ohne wirkliche gesellschaftliche Bedeutung²⁷.

„Freistehende Gebäude sind Ausdruck einer kaputten Gesellschaft ohne (inneren) Zusammenhang.“

(Alexander, C. (2011). Eine Muster-Sprache: Städte – Gebäude – Konstruktion. Löcker-Verlag, S. 532)

Genauso sind ‚Wohnmaschinen‘, wie Hochhäuser, überaus problematisch. Durch die große Dichte der Menschen fallen zwischenmenschliche Begegnungen schwer und ein wirklicher gesellschaftlicher Zusammenhalt mag nicht entstehen²⁸.

Eine Zwischenlösung mag also eine verdichtete Wohnform sein, die angelehnt ist Gründerzeit- und Jugendstilbebauung des frühen 20. Jahrhunderts²⁹.

Wichtig ist hierbei, dass die Gebäude nicht frei stehen, sondern zusammenhängend eine sichtbare Einheit bilden und so das Gemeinschaftsgefühl im Quartier verstärken³⁰. Aneinandergebaute Gebäudeblöcke sorgen für eine eindeutige Trennung von öffentlicher und privater Sphäre. Gleichzeitig bilden die Gebäude aber auch eine Barriere gegen die Straße – trennen Lärm von Ruhe³¹.

Die Innenhöfe bieten Möglichkeiten zur freien Entfaltung der Bewohner und können wichtiger Treffpunkt innerhalb eines Gebäudekomplexes sein.

Ein zukunftsfähiges Stadtgebiet muss also eine städtebauliche Struktur aufweisen, die einen Kompromiss von Reihenhaushaus und Geschosswohnungsbau³² erreicht und abwechslungsreiche Strukturen schafft.

²⁵ Auslobung. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Bergäcker in Nürtingen. (2018). S. 33f.

²⁶ Vgl. Schwarzplan ⑤, S. 20

²⁷ Alexander, C. (2011). Eine Muster-Sprache: Städte – Gebäude – Konstruktion. Löcker-Verlag, S.532

²⁸ Alexander, C. (2011). Eine Muster-Sprache: Städte – Gebäude – Konstruktion. Löcker-Verlag, S.470

²⁹ Vgl. Schwarzplan ②/③, S.19

³⁰ Alexander, C. (2011). Eine Muster-Sprache: Städte – Gebäude – Konstruktion. Löcker-Verlag, S.518

³¹ Vgl. Abb.5, S.21

³² Präsentationsheft. (2018) Hosoya Schaefer Architects AG Zürich, Agenceter Landschaftsarchitekten. Bahnstadt Nürtingen, Bürgerforum

b) Öffentlicher Raum

Die Qualität der Gestaltung und Planung öffentlicher Plätze und Straßen muss den gleichen Anspruch und die gleiche Wichtigkeit haben, wie die architektonische Ausarbeitung der Gebäude³³. Die Planung darf also nicht allein auf die Gebäudekomplexe und Innenräume beschränkt sein, sondern muss in besonderem Maße die Außenflächen behandeln.

Der Straße ist in Gegenwart und Zukunft ein elementarer Bestandteil des gesellschaftlichen und sozialen Zusammenlebens.

Kontakte und Gespräche auf der Straße entwickeln sich nur, wenn die Straßen Räume und Platzstrukturen bilden, die die Passanten zum Verweilen bringen und den Schritt verlangsamen³⁴.

Räume entstehen, wenn die Fassaden der Häuser versetzt und lebendig angeordnet sind³⁵ aber auch Bäume können in einigen Varianten³⁶ Räume bilden und vorhandene Platzwirkungen in Städten verstärken³⁷.

Wichtig ist eine Verbindung der entstehenden Außenräume mit dem Gebäudeinneren. Dies kann beispielsweise mit Arkaden geschehen, die den öffentlichen Raum ins innere, geborgene der Bauten fortführen und dem Fußgänger Schutz geben³⁸.

c) Freiraum

Jedwede Form von Begrünung hat vielfältige Auswirkungen auf das Biotop Stadt. Es wird durch die beruhigende Wirkung der Natur dazu beigetragen, dass das Stadtbild ästhetisch aufgewertet und attraktiver für die Bewohner gestaltet wird, da die – oft als trist und karg empfundene – Beton- und Asphaltlandschaft durch begrünende Elemente aufgewertet wird³⁹.

Gerade Kletterpflanzen und Rankgewächse eignen sich gut für eine vertikale Begrünung der Städte und besitzen auch einen wichtigen ökologischen Nutzen für die Artenvielfalt in großstädtischen Regionen⁴⁰. Sowohl Vögel, als auch Insekten finden hier Möglichkeiten der Ansiedlung⁴¹.

Im Verhältnis zur stadtklimatischen Bereicherung durch Kletterpflanzen ist der Kosten- und Pflegeaufwand minimal und kann von jedem Bürger als kleiner Schritt in die richtige Richtung selbst bewältigt werden.

Neben Fassadenbegrünungen, die durchaus auch an höheren Gebäuden – bis zu einer Höhe von sechs Stockwerken - durchgeführt werden können, spielen Dachbegrünungen eine

³³ Gespräch mit Heidrun Eissele, Nürtingen

³⁴ Vgl. Wieland: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. (2017).

³⁵ Vgl. Abb. 6, S. 22

³⁶ Vgl. Abb. 7-8, S. 22

³⁷ Vgl. Abb. 9, S.23

³⁸ Alexander, C. (2011). Eine Muster-Sprache: Städte – Gebäude – Konstruktion. Löcker-Verlag, S.581f.

³⁹ Vgl. Wieland, D. & Bode, P. & Disko, R. (1983). Grün kaputt – Landschaft und Gärten der Deutschen. München, Raben Verlag, S.92f

⁴⁰ Vgl. NABU: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/oekologisch-leben/balkon-und-garten/dach-und-wand/00570.html> (abgerufen am 01.06.2018)

⁴¹ Vgl. Wieland, Dieter: Bauen und bewahren – Begrünte Wände. Youtube, 12.10.2017, TV, 23.05.2018 um 17:30 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=jcgAV-pgA6o>

entscheidende Rolle. Besonders für Flachdächer und geneigte Dächer bis 15° Dachneigung⁴² ist diese Art der Begrünung geeignet und kann dafür sorgen, dass bereits versiegelte Flächen großzügig ökologisch aufgewertet werden können⁴³.

Eine Alternative für die Kombination von Aufenthaltsort und Lebensraum für Tiere können eine Dachterrasse oder ein Dachgarten sein, wobei hier der soziale Aspekt, also Begegnungsräume der Gemeinschaft eine vordergründige Rolle spielen und häufig der Nutzen mit der Zier kombiniert wird.

So lassen Dachgärten oder Balkonbereiche zu, Gemüse zu kultivieren und so wäre es zukünftig eine wichtige Möglichkeit, auch dem Nahrungsproblem in kleinen Schritten zu begegnen.

Auch Bäume bieten diese Möglichkeit der eigenen Lebensmittelproduktion und daher wird es für die Stadt der Zukunft notwendig, eine Anpflanzung von Obstbäumen im großen Maßstab durchzuführen. Durch den geringen Platzbedarf solcher Bäume und die ökologische Aufwertung wird der, in der Stadt zur Verfügung stehende Raum sinnvoll und nachhaltig genutzt.

d) Gestaltung

Sowie eine naturnahe Gestaltung der Stadt Einfluss auf das Wohlbefinden der Menschen hat, so hat es auch die Gestaltung der Fassaden und Straßenzüge.

Vitale Farben, wie gelb oder grün an der Hauswand haben positive Auswirkungen auf das Miteinander im Quartier und stehen für Optimismus und Lebensfreude⁴⁴, wohingegen Farbtöne wie grau oder schwarz eher eine depressive Stimmung verbreiten⁴⁵.

Die Stadtgestalt in ihrer Gänze muss zukünftig ein ansprechendes, heiteres Gesamtbild ergeben – mit positiven Einflüssen auf die Menschen, die dort leben.

Doch die Stadtgestalt hat nicht nur einen großen Einfluss auf die Bewohner, sondern auch auf jene, die die Stadt aus der Ferne wahrnehmen.

Es ist notwendig, wieder ein Bewusstsein für den visuellen Störradius⁴⁶, also die, durch die Sichtbarkeit des Gebäudes beeinträchtigte Fläche zu schaffen und Lösungsansätze durchzusetzen, die auf die Minimierung dieses Störfaktors abzielen, wie eine intensive Begrünung der zukünftigen Stadt (siehe Absatz Freiraum, S.8f).

⁴² Gespräch mit Heidrun Eissele, Nürtingen

⁴³ Auslobung. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Bergäcker in Nürtingen. (2018). S. 38f

⁴⁴ Vgl. Wieland, Dieter: Topographie (1982) Die Farbe. Youtube, 05.03.2017, TV, 06.04.2018 um 18:20 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=uxVWQnOa09A>

⁴⁵ Vgl. Gesundheit.de: <https://www.gesundheit.de/wellness/sanfte-medizin/weitere-therapien-und-behandlungen/farben-und-ihre-wirkung> (aufgerufen am 31.05.2018)

⁴⁶ Vgl. Wieland, D. & Bode, P. & Disko, R. (1983). Grün kaputt – Landschaft und Gärten der Deutschen. München, Raben Verlag, S.182f

e) Verbindung von Alt und Neu

Eine völlig neu erschaffene Stadt wird es – zumindest in Deutschland – vermutlich nicht mehr geben⁴⁷. Wenn also von der Stadt der Zukunft die Rede ist, wird damit teils visionäre, teils standardisierte Stadterweiterungen gemeint, die zukünftig eine Rolle spielen werden.

Altstädte und aktuelle Siedlungen werden nebst neuen Quartieren also eine ebenso wichtige Bedeutung für die zukünftige Stadt haben und immer wird beides – alt und neu – koexistieren.

Eine gerechte Kopplung aller städtischen Bestandteile ist daher essentiell für das Stadtbild und das Gefühl der Akzeptanz und Integration der Bewohner unterschiedlicher Baugebiete.

Der Städtebau der Zukunft darf also nicht verachtend auf das sehen, was gestern war, wie dies teilweise in der Modernisierungsphase der 1970er Jahre üblich war⁴⁸, sondern muss das Alte akzeptieren und in bestmöglicher Form weiterstricken – für zukünftige Generationen.

f) Nutzungsmischung und Alltagsinfrastruktur

Der beste Bebauungsplan und die beste räumliche Gestaltung einer Stadt ergeben keinen Sinn, wenn dem Gebiet das Leben fehlt – wenn es eine Schlafstadt, eine Trabantenstadt ist⁴⁹, wovon es tausende gibt. Dort, wo die Menschen zur Arbeit ihr Quartier verlassen und erst abends wieder kommen, ist die Stadt tot – ausgestorben.

In der Zukunft muss es also gelingen, Arbeitsplätze, zumindest teilweise zurück in die Wohnsiedlung zu holen, Handwerk und Gewerbe anzusiedeln und so Aktivität und urbanes Leben zurückzuholen.

Schon wenige kleine Geschäfte genügen und es kann wieder Interaktion zwischen den Menschen stattfinden und es entstehen Begegnungen, die in unserer technisierten Welt so fehlen.

Der Leitsatz muss also auf die Dezentralisierung des Einzelhandels abzielen, um die Wege in der Stadt zu verkürzen und eine ständige Erreichbarkeit einzelner Handelpunkte zu gewährleisten.

⁴⁷ Gespräch mit Heidrun Eissele, Nürtingen

⁴⁸ Vgl. Wieland, D. (2003). Bauen und bewahren auf dem Lande. Bonn, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, S. 17ff

⁴⁹ Vgl. Deutschlandfunk Kultur, (2014). Adolf Stock: https://www.deutschlandfunkkultur.de/grosssiedlungen-heute-zu-hause-in-der-trabantenstadt.976.de.html?dram:article_id=296648 (aufgerufen am 31.05.2018)

g) Mobilität

In der Aufbauzeit - nach dem Zweiten Weltkrieg - wurde vielerorts die vom Krieg unzerstörte Infrastruktur abgebrochen, um breitere Straßen bauen zu können die den gestiegenen Anforderungen der autogesteuerten Menschen angepasst waren⁵⁰.

Heute ist klar geworden, dass eine Stadt nicht nur für den Verkehr der Autos, sondern vielmehr zum Wohlgefühl der Menschen, die im Gebiet leben gebaut werden muss. Es wird also mehr denn je eine Stadtplanung benötigt, die sich bewusst für Fußgänger und Radfahrer und deren verdienten Freiraum in der Stadt einsetzt⁵¹.

Werden Investitionen in diese Richtung getätigt, so ist die Akzeptanz der Bürger erkennbar, wie auch die Resonanz positiv ist⁵² und der Sinn für umwelt- und menschenfreundliche Verkehrsmittel nimmt zu. Ein erster Schritt sollte also von den Behörden und Ämtern und deren Planung ausgehen, um mit diesen Entscheidungen die Bevölkerung positiv zu beeinflussen.

Für die Zukunft in den Städten ist ein Umdenken weg von der rein ‚autogerechten Stadt‘ notwendig, um verkehrstechnische Probleme langfristig zu lösen. So ist ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs genauso unabdingbar, wie der Neubau von Radwegen und eine großzügige Befreiung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr, um den Menschen ihre eigentliche Freiheit zurückzugeben.

⁵⁰ Vgl. Wieland, D. (2003). Bauen und bewahren auf dem Lande. Bonn, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, S. 44f

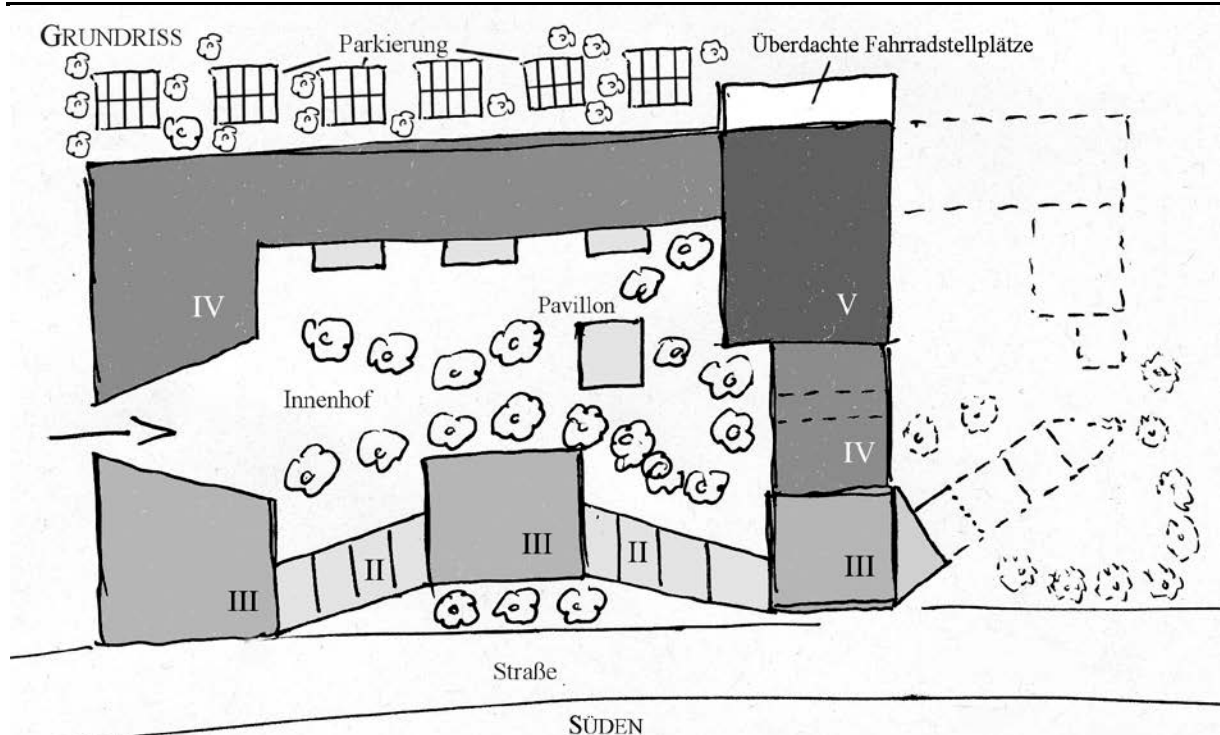
⁵¹ Gespräch mit Heidrun Eissele, Nürtingen

⁵² Gespräch mit Peter Scharf, Nürtingen

IV. KONZEPTE ZUKUNFTSTRÄCHTIGER QUARTIERE

Die folgenden Zeichnungen und Ideen sind Resultat eigener Denkleistungen. Die römischen Ziffern bezeichnen die Anzahl der Geschosse.

a) Fallbeispiel 1



Der Entwurf zeigt eine idealtypische Vorstellung eines zukünftigen Wohnblocks, wobei je nach topografischer Lage und Grundstücksvorgabe individuelle Veränderungen vorgenommen werden müssen. Der angedeutete rechte Bereich könnte eine mögliche Erweiterung darstellen.

In seinen Grundgedanken zeigt der Entwurf eine typologische Mischung, deren Bandbreite von einer Reihenhausbebauung im Süden bis zum Geschosswohnungsbau reicht.

Im Querschnitt steigt die Höhe der Gebäude nach Norden an, um Sonnenlicht zur ausreichenden Belichtung zu nutzen.

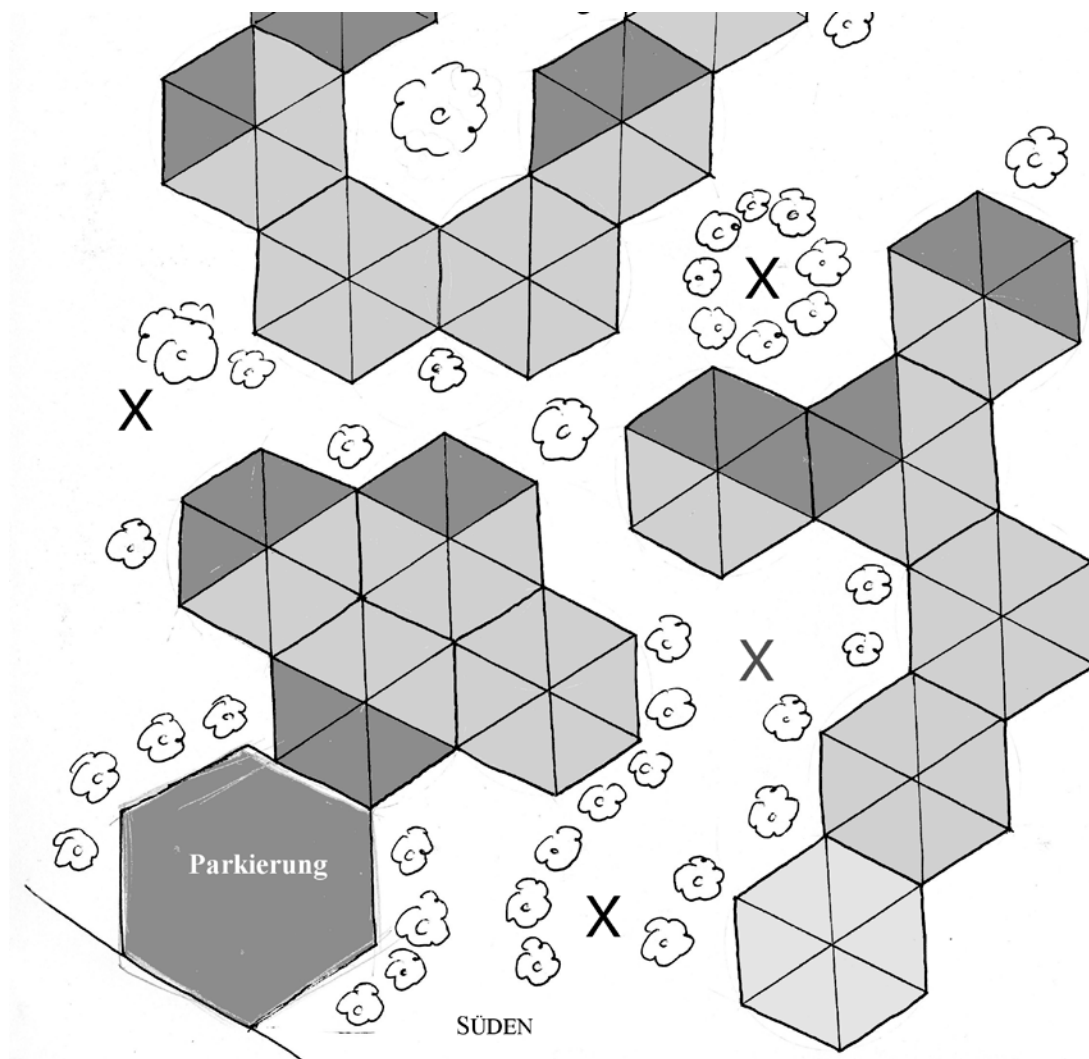
Nach Betreten des Quartiers öffnen sich die Fassaden hin zum Hof, wobei Baumreihen die weitere Laufrichtung vorgeben. Durch Einbuchtungen, verschiedene Wandstellungen und Erker entstehen lebendige Raumeindrücke. Es ist niemals der gesamte Platz einsehbar, sondern die Gestaltung weckt vielmehr Interesse ihn genauer zu erkunden.

Zentral befindet sich ein Pavillon, der Platz für kulturelle und künstlerische Veranstaltungen bietet. Die unteren Etagen der Geschosswohnungsbauten bieten Räume für vielfältige Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen, um den Quartiersbewohnern unnötig weite Wege zu Versorgungszentren zu ersparen.

Die Flachdächer der Gebäude werden als zusätzlicher Lebensraum für Mensch und Tier betrachtet und erfüllen hauptsächlich Anforderungen des zwischenmenschlichen Zusammenlebens im Quartier. Die Nutzung ist in Form von Dachterrassen vorgesehen.

Der ruhende Verkehr ist im verschatteten, nördlichen Außenbereich in Form von einzelnen, durchgrüneten Parkgruppen vorgesehen, die mit einem Fußweg miteinander verbunden werden, wobei der Hof lediglich für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut wird. Außerdem befinden sich im nördlichen Bereich überdachte Abstellbereiche für Fahrräder, die für die Gemeinschaft zugänglich sind.

b) Fallbeispiel 2



Ein weiterer Entwurf setzt das Augenmerk auf eine innovative Gestaltung der Häuser und deren abwechslungsreiche Südausrichtung. Die dunkel eingefärbten Gebäudeteile sind um ein Stockwerk erhöht, um die Sonneneinstrahlung ideal für die Belichtung verwenden zu können. Die Sechseckform der Gebäude ist eine Kopie der Natur, die diese Formen wegen hoher Stabilität und effizienter Nutzung der Fläche beispielsweise bei Bienenwaben verwendet. Die Gebäude weisen eine hohe Kombinationsvielfalt auf und bilden so kreative Hof- und Straßenstrukturen, die in ihrer Wirkung ebenfalls durch Bäume verstärkt werden. Die entstehenden Plätze (x) können gemeinschaftlich gestaltet und von allen Quartiersbewohnern als erweiterter Wohnraum gesehen werden.

Die Straßen sind ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Der Entwurf weicht von klassischen Grundrisslösungen – wie teilweise im ersten Fallbeispiel vorgestellt – ab.

V. SZENARIO

2035. Ein Kamerateam begleitet die Bürgermeisterin der thüringischen Stadt Suhl beim Rundgang durch die Stadt. Der Journalist erkundigt sich über neueste Entwicklungen der Stadt.

Liebe Zuschauerinnen und Zuschauer, wir befinden uns hier mitten im Thüringer Wald, genauer gesagt in Suhl, der wohl umweltfreundlichsten und nachhaltigsten Stadt unseres Landes. Seit dem Jahr 2019 entsteht hier eine Musterstadt.

Frau Kühn, Sie sind Bürgermeisterin dieser Stadt. Erklären Sie mir doch bitte, wie es dazu kam.

Kühn: Ende des Jahres 2018 hatte die Bundesrepublik Deutschland einen nationalen Wettbewerb für das Pilotprojekt einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Stadt ausgeschrieben. Über 200 Städte hatten sich damals beworben – kein Wunder, die Bundesregierung versprach dem Sieger finanzielle Mittel.

Nach einem aufwändigen Auswahlverfahren wurde Suhl als Sieger gekürt.

Journalist: ...und wie ging es dann weiter?

Kühn: Innerhalb eines Jahres haben wir, also die Stadtverwaltung, gemeinsam mit den Bürgern das Zukunftskonzept ‚*Nachhaltige Musterstadt Suhl*‘ entwickelt, das dann ab 2020 Stück für Stück umgesetzt wurde.

Journalist: Welche konkreten Ziele wurden denn im Rahmen dieses Konzepts entwickelt?

Kühn: Als wohl wichtigstes Ziel haben wir festgesetzt, die Attraktivität unserer Stadt erheblich zu steigern und daraus entstanden verschiedene Methoden, um das gut umzusetzen, wie beispielsweise der Umbau von Verkehrs- zu Grünflächen.

Journalist: Da kommen wir schon zu meiner nächsten Frage: Was hat sich seit 2020 verkehrstechnisch in Suhl verändert?

Kühn: Direkt hier, wo wir jetzt stehen, war noch vor fünf Jahren eine vielbefahrene, vierspurige Straße.

Journalist: Ach...

Kühn: Ja, die meisten Besucher unserer Stadt können das gar nicht glauben. Es ist schon eine enorme Aufwertung, dass statt einer Asphaltpiste mit viel zu schnellen Autos hier jetzt eine große Grünanlage mit Fuß- und Radwegen ist.

Journalist: Wird diese Neugestaltung auch von den Bürgern gut angenommen? Ich könnte mir vorstellen, dass es auch Widerstand aus Reihen der Autofahrer gegeben haben könnte.

Kühn: Natürlich gibt es immer Kritiker, aber im Nachhinein sind die meisten doch sehr froh, diesen Schritt gegangen zu sein. Außerdem haben wir ja nicht von heute auf morgen den ganzen Stadtbereich für autofrei erklärt, sondern Stück für Stück daran gearbeitet und heute sind 92% unserer Verkehrswege autofrei.

Journalist: Sie hatten eben schon die Grünanlagen angesprochen und es ist auch wenn man sich hier umschaut doch sehr auffällig, wie grün alles ist. Was wurde also getan, dass es jetzt so aussieht?

Kühn: Abgesehen von städtischen Verkehrsflächen, die renaturiert wurden und jetzt begrünt sind, waren wir besonders auf die Initiative unserer Mitbürger angewiesen. In mehreren

Veranstaltungen haben wir auf die Wichtigkeit von Straßenbäumen, Sträuchern und Blumenwiesen aufmerksam gemacht und es hat schon sichtlich ein Umdenken stattgefunden. Alle Flachdächer der DDR-Hochhäuser sind jetzt üppig begrünt und es entsteht eine faszinierende Flora und Fauna.

Außerdem haben wir als Stadt uns das Ziel gesetzt, im Zeitraum der Umgestaltung mindestens 2500 neue Bäume zu pflanzen. Das ist schon eine besondere Bereicherung für die Stadt.

Journalist: Schade, dass solche selbstverständliche Möglichkeiten nicht von mehr Städten genutzt wird...aber lassen Sie uns über den städtebaulichen Aspekt sprechen. Welche Neuerungen gibt es hier?

Kühn: Seit der Wende war in Suhl ein dramatischer Bevölkerungsrückgang von etwa 55 000 Bewohnern im Jahr 1988 auf lediglich 35 000 im Jahr 2018 zu verzeichnen. Daher wurde in den 1990er Jahren damit begonnen, das Plattenbauviertel Suhl-Nord abzureißen, da eine Instandhaltung nicht mehr rentabel war.

Wir mussten uns also erst wieder eine attraktivere Stadt werden, bevor wir uns dem Städtebau widmen konnten. Wir setzen seither auf eine etappenweise Nachverdichtung des Stadtkerns, um nicht die grüne Wiese bebauen zu müssen. Hinter uns sehen wir ein Gebäude, das erst vor einem Jahr in ein bestehendes Ensemble sehr rücksichtsvoll hineingebaut wurde.

Journalist: Das ist sehr vorbildlich...und die Bevölkerung wächst wieder?

Kühn: Ja, in den letzten 15 Jahren um etwa 12000 Personen. Unsere Strategie zeigt Wirkung und immer mehr Menschen ziehen wieder von der Metropole in die Kleinstadt.

Journalist: Alles in allem sind das ja unglaubliche Fortschritte und ich muss schon sagen, dass Suhl eine wirklich tolle, lebendige Stadt ist.

Kühn: Leider ist Suhl ja noch ein Einzelfall. Die meisten anderen Städte unserer Republik sind noch nicht so weit und deshalb sehen wir unsere Aufgabe auch darin, für die nachhaltige Zukunftsstadt zu werben und so möglichst viele andere Orte zu erreichen. Das kann noch nicht alles sein! Es ist unsere Aufgabe, jetzt etwas zu verändern!

Journalist: Herzlichen Dank für das Gespräch! Ich wünsche Suhl alles Gute für die Zukunft!

SCHLUSSWORT

Es ist festzustellen, dass es für die Stadt der Zukunft unerlässlich ist, aktuelle Innovationen, Technologien und Ideen mit Erkenntnissen und Regeln zu vereinen, die sich über Jahrhunderte hinweg bewährt haben – also nicht verachtend auf das Alte schauen, sondern eine Verbindung von Tradition und Moderne in ästhetisch ansprechender und sozial verträglicher Form zu schaffen und nicht im klassischen Sinne zu planen, sondern Mensch und Natur den entsprechenden Freiraum für deren Entfaltung zu geben und beide zu würdigen und zu respektieren.

In diesem Zusammenhang ist es nicht nur Aufgabe der Stadtplaner, Architekten und Landschaftsplaner, die Stadt der Zukunft zu entwickeln, sondern auch die der Bürger, sich vom konventionellen Stil des Wohnens in der Stadt zu lösen und sich für neue Bauformen zu öffnen.

In der Vergangenheit liegen bessere Ideen und Ansätze für eine zukunftsfähige Stadt, als im zeitgenössischen Städtebau und es muss Aufgabe der Zukunft sein, diese alten Prinzipien und Regeln in die jeweilige Zeit zu übertragen.

*„Ein Blick zurück ist nicht reaktionär, sondern ein Zeichen von Verständnis, Weisheit und Weitblick.“*⁵³

Die Stadt ist ein komplexes System, das von und mit der Veränderung lebt.

Jeder einzelne ist verantwortlich, wie das Leben in der Stadt von morgen – für morgen aussieht. Nicht nur für das eigene Leben, sondern für das derer, die nach uns kommen und die von uns hinterlassene Welt vorfinden.

⁵³ eigenes Zitat

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Fundamente Geographie, Geographisches Grundbuch, Schülerbuch, Oberstufe. Stuttgart, Ernst Klett Verlag, S. 272

Abb. 2: <https://www.diercke.de/content/deutschland-wirtschaftsstruktur-978-3-14-100700-8-64-1-0>

Abb. 3: aus: Wieland, D. & Bode, P. & Disko, R. (1983). Grün kaputt – Landschaft und Gärten der Deutschen. München, Raben Verlag, S. 68

Artenvielfalt von Brutvögeln in Mitteleuropa

Abb. 4: aus: Bauer, J. & Englert, W. & Götz, C. (2010). Geographie Baden-Württemberg, Kursstufe. Schroedel.

SCHWARZPLÄNE

Schwarzpläne sind ein, in der Stadtplanung vielfach eingesetztes Mittel, um Körnung, Form und Dichte eines Quartiers auf einen Blick abschätzen zu können und auch die geschichtliche Entwicklung einer Stadt nachvollziehen zu können.

① **Mittelalterlicher Stadtkern Rothenburg o. d. T. (Ausschnitt)**

Dieser Schwarzplan verdeutlicht die lebendige Bauweise des Mittelalters durch die unterschiedlichen Grundformen der einzelnen Gebäude und auch besondere Raum- und Platzwirkungen werden durch die variierende Breite von Straßen und durch die Abwesenheit des rechten Winkels ermöglicht. Der entstehende Raum lässt eine hohe Aufenthaltsqualität vermuten.

② **Gründerzeitviertel Berlin- Friedenau (Ausschnitt)**

Hier wird auf den ersten Blick bereits die Innenhofkonzeption deutlich, wobei die Fassaden zur Straße hin geschlossen sind und so eine eindeutige Trennung von privatem und öffentlichem Raum geschaffen wird. Das Wegenetz weist bereits eine geometrisch, geplante Struktur auf, wobei teilweise noch Rundungen und abnormale Winkel verwendet wurden.

③ **„Ackerbürgerviertel“ Kirchheimer Vorstadt, Nürtingen**

Die Erschließung dieses Gebiets ist zeitlich in die der Gründerzeitquartiere einzuordnen und weist daher einige Gemeinsamkeiten, wie die blockartige Gliederung und die Innenhofsituation auf. Unterschiede sind jedoch die vereinfachte Ausführung der Bebauung und der eingeplante Abstand der einzelnen Bauten.

**④ Sozialistische Siedlung, Leipzig
Connewitz (Ausschnitt)**

Die Anwesenheit des Reißbretts ist nicht mehr zu leugnen. Das Gebiet zeigt die typische Zeilenbebauung der DDR. Die Gebäude bilden keine Räume und stehen nicht in Beziehung zueinander – fast erscheint die Anordnung willkürlich.

Die übrig gebliebenen Flächen sind sinnloser Abstand und erfüllen keine wirkliche Funktion.

**⑤ Villenviertel, Kleinmachnow
Berlin**

Die einzelnen Punkthäuser sind mit großem Abstand zueinander angeordnet, was auf eine geringe Dichte schließen lässt. Die Gebäude sind durchlässig und ohne erkennbare Struktur – auch hier entstehen keine Beziehungen.

**⑥ Gesamtplan Rothenburg ob der
Tauber**

Der Stadtkern ist klar erkennbar und zeigt eine höhere Dichte, als die Umgebung. Stadterweiterungen zersiedeln immer weiter in die Landschaft hinein – verbrauchen also sehr viel Fläche. Eine klare Stadtstruktur ist nicht mehr erkennbar.

Zeitlich gesehen nimmt der Schwarzanteil der Pläne vom Mittelalter zur Neuzeit immer weiter ab und die Struktur zeigt eine enorme Veränderung. Der Abstand zwischen den Gebäuden wird immer größer und so auch Distanz und Verhältnis zum Nachbarn.

Schwarzpläne abgerufen von: <http://schwarzplan.der-geograph.de/>

EIGENE SKIZZEN

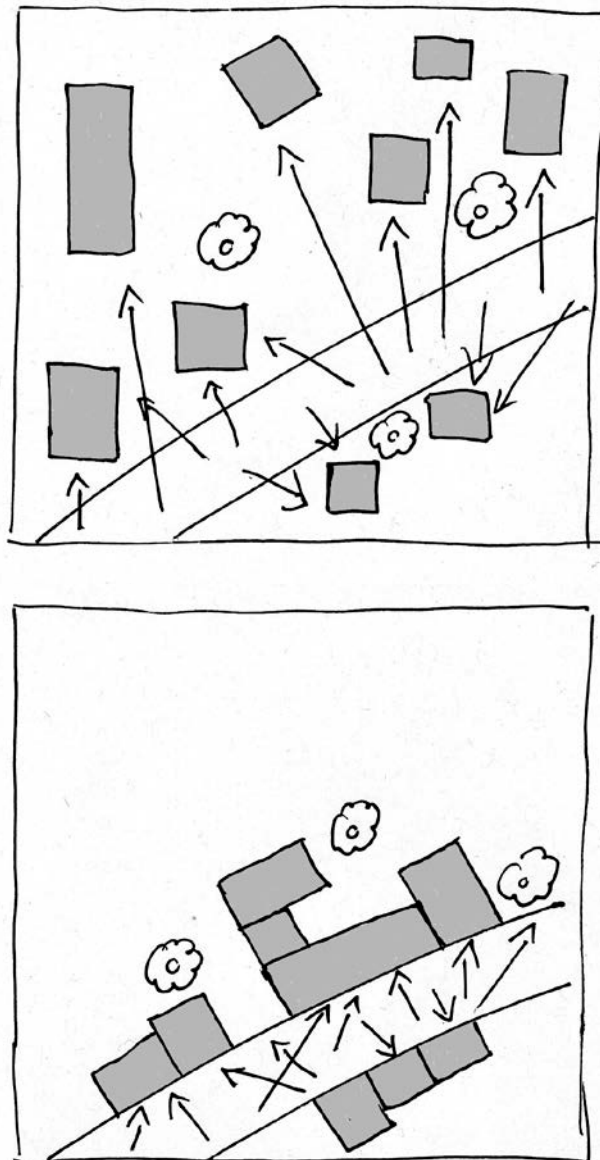


Abb. 3: Oben: Privater und öffentlicher Raum sind nicht getrennt; von der Straße aus sind Einblicke in Gärten möglich.
Unten: Privater und öffentlicher Raum sind klar getrennt; die Blicke gehen kaum über den Straßenraum hinaus.

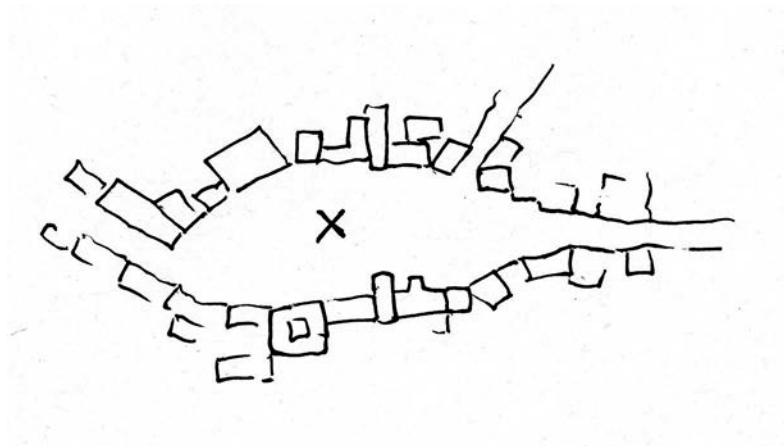


Abb. 4: Verschachtelte Gebäude bilden eine vielfältige Platzstruktur.

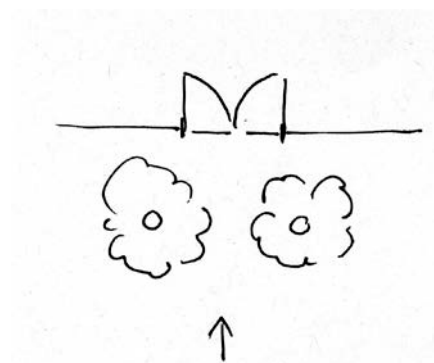


Abb. 5: Zwei Bäume verstärken die Raumwirkung eines Eingangsbereiches und bilden gemeinsam ein Portal.

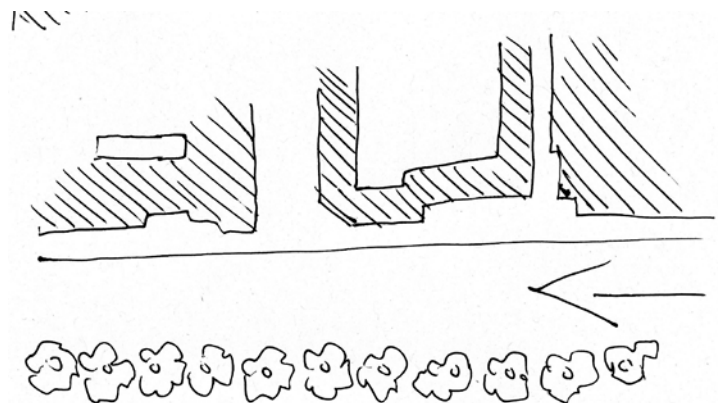


Abb. 6: Eine Baumreihe kann einen Gegenpol zur Bebauung darstellen und die Straße säumen.

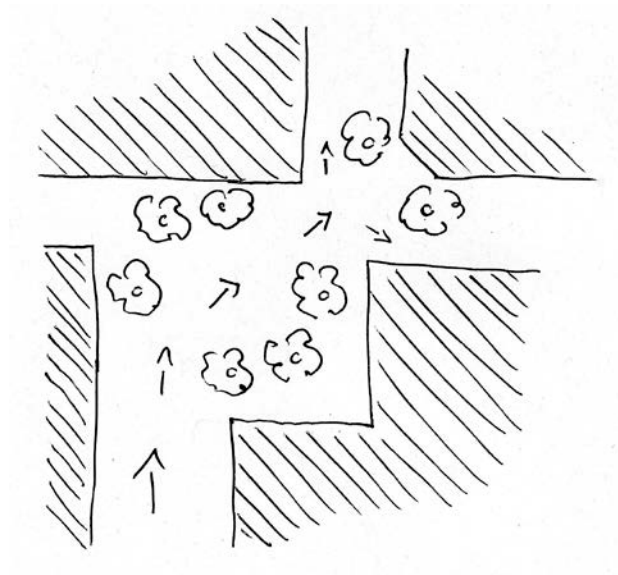


Abb. 7: Eine vorhandene Platzstruktur wird durch Bäume verstärkt.

LITERATURVERZEICHNIS

Literaturquellen (öffentlich)

Albers, G. & Wékel, J. (2017). Stadtplanung – eine illustrierte Einführung. Darmstadt, WBG

Alexander, C. (2011). Eine Muster-Sprache: Städte – Gebäude – Konstruktion. Löcker-Verlag

Fundamente Geographie, Geographisches Grundbuch, Schülerbuch, Oberstufe. Stuttgart, Ernst Klett Verlag

Marx, K. & Engels, F. (2015). Das kommunistische Manifest. Hamburg, Severus

Rave, R. & Knöfel, J. (1963). Bauen seit 1900 – Ein Führer durch Berlin. Berlin, Ullstein

Wieland, D. & Bode, P. & Disko, R. (1983). Grün kaputt – Landschaft und Gärten der Deutschen. München, Raben Verlag

Wieland, D. (2003). Bauen und bewahren auf dem Lande. Bonn, Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz

Literaturquellen (nicht öffentlich)

Auslobung. Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Bergäcker in Nürtingen. (2018).

Präsentationsheft. (2018) Hosoya Schaefer Architects AG Zürich, Agenceter Landschaftsarchitekten. Bahnstadt Nürtingen, Bürgerforum

Internetquellen

Bundeszentrale für politische Bildung:

Die 16 Grundsätze des Städtebaus, (2005): <http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-geschichte/wiederaufbau-der-staedte/64346/die-16-grundsätze-des-staedtebaus> (aufgerufen am 31.05.2018)

Stadt und Gesellschaft: <http://www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/> (aufgerufen am 31.05.2018)

Entwicklungslinien des Städtebaus, (2005): <http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-geschichte/wiederaufbau-der-staedte/64348/entwicklungslinien-des-staedtebaus> (aufgerufen am 31.05.2018)

Wirtschaftssektor: <http://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/lexikon-der-wirtschaft/21098/wirtschaftssektor> (abgerufen am 31.05.2018)

Die Ursprünge der europäischen Stadt, (2012):
<http://www.bpb.de/politik/grundfragen/deutsche-verhaeltnisse-eine-sozialkunde/138630/die-urspruenge-der-europaeischen-stadt> (abgerufen am 31.05.2018)

Naturschutzbund Baden-Württemberg:

Grüne Wände: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/oekologisch-leben/balkon-und-garten/dach-und-wand/00570.html> (abgerufen am 01.06.2018)

Landschaftsverbrauch: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/bauen/hintergrund/darumgehts.html> (abgerufen am 02.06.2018)

Bauen & Siedlung: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/bauen/> (abgerufen am 01.06.2018)

Nachhaltiges Bauen: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/bauen/hintergrund/index.html> (abgerufen am 27.05.2018)

Sonstiges:

Ein internationales Vorbild: Die Verkehrspolitik der Stadt Zürich, Martin Randelhoff (2014):
<https://www.zukunft-mobilitaet.net/88783/urbane-mobilitaet/vorbild-verkehrspolitik-zuerich-oeffentlicher-verkehr/> (abgerufen am 29.06.2018)

Gesundheit.de: <https://www.gesundheit.de/wellness/sanfte-medizin/weitere-therapien-und-behandlungen/farben-und-ihre-wirkung> (aufgerufen am 31.05.2018)

Deutschlandfunk Kultur, (2014). Adolf Stock:
https://www.deutschlandfunkkultur.de/grosssiedlungen-heute-zu-hause-in-der-trabantenstadt.976.de.html?dram:article_id=296648 (aufgerufen am 31.05.2018)

Artikel, Thüringer Allgemeine, Keine Alternative in Suhl: Plattenbau verschwindet bis 2025:
<https://www.thueringer-allgemeine.de/web/zgt/wirtschaft/detail/-/specific/Keine-Alternative-in-Suhl-Plattenbau-verschwindet-bis-2025-1325629579> (abgerufen am 26.06.2018)

Verkehrsentwicklung Suhl 2030: <https://www.suhltrifft.de/content/view/4476/2163/>
(abgerufen am 21.06.2018)

Videoquellen/Fernsehdokumentationen

Wieland, Dieter: Dinkelsbühl – Stadtbaukunst des Mittelalters. Youtube, 13.10.2017, TV, 15.06.2018 um 17:56 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=aWX29ki9LWs>

Wieland, Dieter: Topographie (1982) Die Farbe. Youtube, 05.03.2017, TV, 06.04.2018 um 18:20 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=uxVWQnOa09A>

Wieland, Dieter: Bauen und bewahren – Begrünte Wände. Youtube, 12.10.2017, TV, 23.05.2018 um 17:30 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=jcgAV-pgA6o>

Wieland, Dieter: Grün kaputt. Youtube, 21.06.2012, TV, 19.01.2018 um 19:45 Uhr, in: https://www.youtube.com/watch?v=h464P_ztgfg

Wieland, Dieter: Unser Dorf soll hässlich werden. Youtube, 25.03.2012, TV, 03.02.2018 um 9:15 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=8FRBMmM0qjc>

Wieland, Dieter: Die Gartenstadt Piesteritz. Youtube, 14.10.2017, TV, 03.02.2018 um 14:50 Uhr, in: <https://www.youtube.com/watch?v=fFg7SMroC0E>

Bildnachweis

Titelseite: Berlin, abgerufen von: <http://schwarzplan.der-geograph.de/>

Ein besonderer Dank gilt Heidrun Eissele, Peter Scharf und Susanne Schreiber für die fachliche Beratung und Robin Korfmann für die inspirierenden Gespräche.

Dankeschön auch an das Weißenhofmuseum in Stuttgart und an die Architekturgalerie am Weißenhof.

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Seminararbeit selbständig und nur mit den angegebenen Hilfsmitteln verfasst habe. Alle Passagen, die ich wörtlich aus der Literatur oder aus anderen Quellen übernommen habe, habe ich deutlich als Zitat mit Angabe der Quelle kenntlich gemacht.