

Alexandra Staub

Von Stunde Null bis Tempo 100. Das Einfamilienhaus und die "Amerikanisierung" westdeutscher Wohnideale in der Nachkriegszeit

2017

<https://doi.org/10.25969/mediarep/13979>

Veröffentlichungsversion / published version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Staub, Alexandra: Von Stunde Null bis Tempo 100. Das Einfamilienhaus und die "Amerikanisierung" westdeutscher Wohnideale in der Nachkriegszeit. In: *Zeitschrift für Kulturwissenschaften*. Das Einfamilienhaus, Jg. 11 (2017), Nr. 1, S. 73–95. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/13979>.

Erstmalig hier erschienen / Initial publication here:

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:6:3-zfk-2017-19920>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0/ Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Share Alike 4.0/ License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Von Stunde Null bis Tempo 100. Das Einfamilienhaus und die »Amerikanisierung« westdeutscher Wohnideale in der Nachkriegszeit*

Alexandra Staub

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen die Alliierten zunächst die politische Verantwortung über Deutschland; es folgten Entscheidungen über Politik, Presse, das Ausbildungssystem und die Gewerkschaften.¹ Die USA, als dominierende Besatzungsmacht im Gebiet der Bundesrepublik, nutzte unter anderem den Marshallplan dazu, politische und gesellschaftliche Änderungen herbeizuführen. In den frühen Jahren des Kalten Krieges war es das Ziel, die Bundesrepublik als verlässlichen Partner in ein westliches Wirtschaftssystem einzubinden.

Um dies umzusetzen, versuchte man das deutsche Kaufverhalten zu beeinflussen: Ähnlich wie in den USA sollten die Verbraucher in Deutschland die Freuden des Konsums erleben. Das Einfamilienhaus als Eigenheim, vor dem Krieg für die kleinen Leute nahezu unvorstellbar, wurde ein Teil dieser Politik.

Vom bürgerlichen Landsitz zum Häuschen im Grünen

Eine Traditionslinie des Anziehungsobjekts »Einfamilienhaus« führt aus den USA und Deutschland gleichermaßen nach Großbritannien, in dessen hierarchischem Klassensystem ein Landsitz, wie er in der Aristokratie üblich war, für höchsten gesellschaftlichen Status stand. Durch die Rezeption englischer Wertvorstellungen in den USA, die sich in der Architektur bereits in der andauernden Beliebtheit von Stilrichtungen wie »Tudor«,

* Eine ausführlichere Fassung dieser Überlegungen auf Englisch ist Staub 2014. Für eine weitere Diskussion zu den Einflüssen auf das bundesdeutsche Einfamilienhaus in der Nachkriegszeit vgl. Staub 2015, Kapitel 5.

1 Über den Einfluss der USA auf die bundesdeutsche Nachkriegskultur und -institutionen ist viel geschrieben worden, siehe z.B. Berghahn 1986; Ermarth 1993; Lüdtko/Marßolek/Saldern 1996; Greiner 1997; Doering-Manteuffel 1999; Kruip 1999; Angster 2003; Schildt 2007a; Schildt 2009. Zum Einfluss der US-Regierung auf den bundesdeutschen Städtebau vgl. z.B. Diefendorf 1993a; 1993b; Schildt 2007b.

›Georgian‹ oder ›Victorian‹ zeigte, wurde im 19. Jahrhundert das Landhaus bei wohlhabenden US-Bürgern und -Bürgerinnen ebenso begehrt. Frühe Siedlungen wie Llewellyn Park in New Jersey oder Riverside im Bundesstaat Illinois wurden als Kommunen für die betuchte Gesellschaft einer benachbarten Großstadt gebaut. Die reichlich vorhandenen Land- und Naturressourcen, sowie die Gelder der Industrie- und Geschäftswelt führten jedoch bald dazu, dass Vorstadtsiedlungen als Spekulationsobjekte gebaut wurden. Somit wirkten Immobilienentwickler, Transit-, Wasser- und Gasgesellschaften mit Lokalregierungen zusammen, um aus dem ländlichen Raum am Rande der Großstädte grüne Vorstadtidyllen mit Einfamilienhäusern zu schaffen (vgl. Hayden 2003).

Während Immobilien- und Bauwirtschaft im ausgehenden 19. Jahrhundert immer mehr an politischem Einfluss gewannen, betrachtete die Bevölkerung das Einfamilienhaus im Grünen zunehmend als notwendigen Ausgleich zum Leben in der Industriestadt. Wie auch in anderen Industriegesellschaften plädierten durchaus unterschiedliche politische Lager in den USA dafür, das (stets patriarchal gedachte) Familienleben vor dem Dreck und der Sittenlosigkeit der Großstadt zu schützen, eine Sichtweise die bis weit in das 20. Jahrhundert hineinreichte (vgl. Hayden 2003).

In Deutschland diente die vom Herrenhaus abgeleitete bürgerliche Villa seit dem 19. Jahrhundert als Ort gesellschaftlicher Repräsentation. Die Schichtung der Räume diente dazu, die intime Familiensphäre zu schützen und dem vornehmen, distinguierten Leben der Oberschicht einen räumlichen Rahmen zu bieten (vgl. Issel 1910; Brönnner 1987). Die deutsche Stadtvilla und das herrschaftliche Landhaus des 19. und frühen 20. Jahrhunderts unterschieden sich zwar in ihrer architektonischen Struktur von den Stadthäusern und Landsitzen der Engländer oder Franzosen (vgl. Elias 1983 [1969]), doch gemeinsam war allen ihr symbolischer Wert als Wohnform einer Elite, die aus Aristokratie oder bürgerlicher Oberschicht bestand. Im Gegensatz dazu bewirkte die Kapitalentwicklung der USA, der relativ sprunghafte Aufstieg einzelner Familien und der Profit, der vom spekulativen Bauen zu erwarten war, dass das Vorstadthaus im Grünen zunehmend den gehobenen Mittelschichten zugänglich wurde (vgl. Jackson 1985; Hayden 2003).

Im Gegensatz zu dem in den USA im 19. Jahrhundert dominanten Aufstiegsmythos (›vom Tellerwäscher zum Millionär‹) galten die Klassenschränken in Europa als schwer durchbrechbar. Die Tradition und die damit verbundenen Gepflogenheiten waren stärker als der Egalitarismus. Es überrascht deshalb nicht, dass die Deutschen im Hinblick auf das Landhaus ihr Vorbild eher im traditionsreichen englischen Modell suchten, besonders nachdem 1905 Hermann Muthesius nach seinem Engländeraufenthalt *Das englische Haus. Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum* in drei Bänden veröffentlicht hatte. Für die Deutschen galten amerikanische Gesellschaftsnormen als nivellierend; eine Einstellung, die sich nach dem Ersten Weltkrieg bei der Oberschicht verhärtete. Eine deutsche »Amerikanisierung« und das damit einhergehende Aufweichen gesellschaftlicher Hierarchien galt es zu verhindern (vgl. von Saldern 1996).

Doch gab es in Deutschland auch seit dem 18. Jahrhundert philanthropische Bewegungen, die zum Ziel hatten, die Wohnbedingungen der Arbeiterschicht zu verbessern. Solche Bewegungen stellen die ersten Versuche dar, das Einfamilienhaus als ›gesunde‹ Wohnform auch für Arbeiter und Arbeiterinnen einzuführen. Großbetriebe bauten für ihre Arbeiter und Arbeiterinnen Siedlungen, die aus kleinen Ein- oder Mehrfamilienhäusern

bestanden, zum Beispiel die Saline Königsborn nahe Unna (1780), die 1825-26 erstellten Häuser des Elberfelder Bauvereins und die Siedlung Eisenheim, die 1844-46 von der Gutehoffnungshütte errichtet wurde (vgl. Führ/Stemmrich 1985).

Die Siedlungen galten schon früh als ideale Wohnform, auch wenn ihre Entstehung erzieherische Zwecke erfüllte. Karl Friedrich Hoffmann brachte 1847 die Argumente der Reformen zum Ausdruck: »Will man den Arbeiter nach vollbrachtem Tagewerk an seine Frau und seine Kinder fesseln, das beste Mittel, ihn von der Schenke abzuhalten, so gebe man ihm eine Wohnung, die diesen Namen verdient, ein Zimmer, in welchem er Herr ist« (zitiert nach Führ/Stemmrich 1985: 89).

Den eigenen Wohnraum als Förderung der traditionellen Kleinfamilie und als Hemmschwelle gegen die Politisierung in der Kneipe – diesen Gedanken vollendeten Reformen, indem sie für das Einfamilienhaus warben. Das Einfamilienhaus galt als Mittel, die Arbeiterkultur in eine bürgerliche umzuwandeln und somit die Möglichkeit einer politischen oder gesellschaftlichen Revolution zu unterbinden. Dieser Gedanke blieb, wie wir sehen werden, bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg aktuell.

Zudem sollte der Garten des Einfamilienhauses die Naturverbundenheit der deutschen Bevölkerung fördern. Zwar blieb die Landvilla den Bürgerlichen vorbehalten, doch war ›Natursehnsucht‹ kein Privileg der Eliten. Die Gartenstadtbewegung, die für das Einfamilienhaus in einer durchgrünten Siedlungslandschaft als ideale Wohnform warb, wurde unter anderem durch die 1902 in Berlin gegründete *Deutsche Gartenstadtgesellschaft* (DGG) vertreten. Gartenstadtideen verbreiteten sich um die Jahrhundertwende durch die Schriften des Engländers Ebenezer Howard sowie des Deutschen Theodor Fritsch (vgl. Howard 1902; Fritsch 1903; 1912). Lebensreformer wie die 1896 gegründeten Wandervögel, eine eher bürgerliche Gruppierung überwiegend jugendlicher Leute, suchten nach neuen Lebensweisen im Umgang mit der freien Natur (vgl. Ille/Köhler 1987; Hermann 2006). Die von der Regierung geförderte Siedlerbewegung des frühen 20. Jahrhunderts, die Arbeitern und Arbeiterinnen zu neuem Wohnraum in Form von Vorstadthäuschen mit Nutzgarten verhalf, bediente sich ebenfalls ländlicher Ideale (vgl. Harlander et al. 1988; Hafner 1996; Prinz 2012). Somit wurde der direkte Umgang mit der Natur als Teil eines körperlich und geistig gesunden Lebensstils durch alle Schichten und verschiedene politische Schattierungen weithin propagiert.

Elemente des Herrenhauses, die die Bewohner an der Natur teilhaben ließen, wurden von anderen sozialen Schichten nachgeahmt. Der Gartensalon der Oberschicht mutierte zum Gewächshaus (vgl. Brönnner 1987: 38), welches mit der Zeit als Wintergarten an das Haus gebaut wurde. Im 19. Jahrhundert wurden Hauspflanzen beliebt und sogar ärmere Schichten konnten sich einen bepflanzten Fensterkasten leisten (vgl. Fehl 1987: 99).

Obwohl das Einfamilienhaus und die damit gekoppelte Naturnähe in Deutschland schon seit dem 19. Jahrhundert in vielfältiger Weise und durch diverse Einflussquellen ein Idealbild darstellten, blieb dort das Einfamilienhaus bis Mitte des 20. Jahrhunderts doch einer Elite vorbehalten. Dagegen änderte sich kurz nach dem Zweiten Weltkrieg in den USA der Zugang zum ›Landhaus‹, das zum Vorstadthaus wurde. Das Landhaus, das in den USA schon vor dem Krieg als Spekulationsobjekt diente, wurde abgespeckt und nun als preisgünstige Variante in Serie gebaut. Somit wurde das Haus im Grünen zum erreichbaren

Ziel für breite Bevölkerungsschichten, ein Wirtschaftsmuster, welches die US-Regierung nach dem Zweiten Weltkrieg auch in der Bundesrepublik einzuführen versuchte.

Trotz unterschiedlicher Rahmenbedingungen in beiden Ländern sah die USA die Bauindustrie als Wirtschaftsmotor an und erkannte den Hausbau und die damit zumeist verbundene Familiengründung als politische Strategie, um rückkehrenden Soldaten eine neue Lebensperspektive zu eröffnen. Beflügelt wurde die Hinwendung zum Einfamilienhaus in den USA durch Gesetze wie den 1944 verabschiedeten *Servicemen's Readjustment Act*, auch *G.I. Bill* genannt, der für ehemalige Soldaten günstige Kredite zum Hauserwerb bereitstellte. Da Hypothekenzinsen zudem steuerlich absetzbar waren, erwies sich das eigene Haus im Grünen oftmals als günstiger als eine Mietwohnung in der Innenstadt.

Die wirtschaftlichen Anreize zeigten Wirkung, doch wurde der Exodus aus den Großstädten in die Vororte zusätzlich durch veränderte demografische Tendenzen beschleunigt: In den USA suchten schwarze Landarbeiter und Landarbeiterinnen aus dem Süden nach dem Krieg Arbeit im industriellen Norden. Da Politik und der Immobilienhandel dafür sorgten, dass diesen Neuzugezogenen der Zugang zu den Vorstadtsiedlungen versperrt blieb, konzentrierte sich die schwarze Bevölkerung in den Innenstädten. Dies führte weiter dazu, dass die Vororte politisch und finanziell begünstigt wurden, während in einer Abwärtsspirale die Innenstädte vernachlässigt und stigmatisiert wurden (vgl. Bristol 1991; Friedrichs 2011).

Während die US-Innenstädte von der Politik abgeschrieben wurden, stand der Vorstadt-Baubooms für eine neue, bessere und gesündere Zukunft, die an eine Lebensweise als Kleinfamilie gekoppelt war. Die alten Ideale des gesunden Lebens inmitten der Natur waren nur die eine Seite des Szenarios, denn nun wurden die Vororte zusätzlich als Motor des wirtschaftlichen Aufschwungs gepriesen. Dem Bauboom selbst folgte eine Welle von Konsumangeboten für den gestiegenen Bedarf der Vorstadt-Kleinfamilien: Möbel, Autos, Elektrogeräte, Kinderartikel und allerhand Haus- und Gartenbedarf wurden als für den neuen Lebensstandard unerlässlich vermarktet. Sogar das Haus wurde als ersetzbares Produkt dargestellt, denn es galt, im Zuge des sozialen und wirtschaftlichen Aufstiegs der Familie, die Notwendigkeit von immer luxuriöseren Wohnverhältnissen zu etablieren.² Ein Werbefilm der Frauenzeitschrift *Redbook* aus dem Jahre 1957 veranschaulicht, wie die Anpreisung des neuen Lebensstils funktionierte: An Hersteller von Haushaltsartikeln gerichtet, stellte *Redbook* das Vorstadtleben dar als »sich ewig drehendes Glückskarussell des Konsums«, bei dem *Redbook* als treue Begleiterin der neuen Vorstadt-Hausfrau und -Mutter den nötigen Rat zum erfolgreichen Umgang mit den diversen Konsumartikeln erteilte (vgl. On Film, Inc. 1957).

2 Das Haus als Erfolgsindex und als Investment wird schon durch dessen Kennzeichnung deutlich: »*starter home*« nennt man in den USA das erste Haus, mit dem man sein Leben als Hauseigentümer »beginnt«.



Abb. 1: Die Bevölkerung steht Schlange bei den Vororts-Eigenheimen in Levittown, Pennsylvania (USA), die 1951 zum Verkauf angeboten wurden. Solche Häuser, in Serie gebaut, galten in den USA als wichtiger Bestandteil des Wirtschaftswachstums.

Neuer Wohnraum für Nachkriegsdeutschland

Während die USA in der frühen Nachkriegszeit einen Bau- und Konsumboom erlebten, herrschte in Deutschland große Wohnungsnot. Der Wohnraum war schon vor dem Krieg unzureichend gewesen; zudem wuchs zwischen 1939 und 1950 die Bevölkerung im Gebiet der Bundesregierung überwiegend durch den Zuzug der Vertriebenen um 8,2 Millionen Einwohner, wovon fast die Hälfte nach 1946 eintraf (Zahlen nach Rabeler 1990: 11). Der Wohnraumverlust durch die großflächige Kriegszerstörung verschärfte die Wohnungskrise der Nachkriegszeit erheblich. Viele Haushalte befanden sich in Notunterkünften und Familien mussten ihren Wohnraum mit anderen Familien teilen (vgl. Statistisches Bundesamt 1951: 7).

Keiner zweifelte daran, dass dringend Wohnraum gebaut werden musste, doch bot die großflächige Zerstörung der Städte die Möglichkeit, deren Struktur grundsätzlich zu überdenken. Im Rausch der imaginierten »Stunde Null« sah man politisch, in der Planung und in der Architektur die Gelegenheit, eine grundsätzliche Debatte über den Wohn- und Städtebau der Zukunft zu führen. Diese Debatte war in erster Linie eine deutsche, doch wie es sich herausstellt, trugen die USA mit dem Marshallplan nicht unwesentlich zu deren Ausgang bei, denn sie betrachteten das Eigenheim und den damit verbundenen Konsum nicht nur aus eigener Erfahrung als die ideale Wohnform, sondern sahen darin auch einen Wirtschaftsmotor, der auch Deutschland voranbringen sollte. Die

durch den Marshallplan vertretene US-Entwicklungshilfe, die in der Bundesrepublik vor allem darauf zielte, die Wirtschaft und weniger die Städte aufzubauen (vgl. Diefendorf 1993b: 333), wirkte durch eine gezielte Geldvergabe für Musterprojekte indirekt auf die bundesdeutsche Städte- und Wohnungsbaudebatte ein.

Die Städtebaudebatte selbst wurde von deutscher Seite in den Feldern der Architektur, Stadtplanung und Politik geführt und involvierte indirekt auch die Bevölkerung, die durch ihre Konsumententscheidungen zu den Ergebnissen beitrug. In dem Versuch, Wohnformen und damit auch die Stadt der neuen Bundesrepublik zu definieren, wurden von verschiedenen Akteuren unabhängig voneinander zwei allgemeine Richtungen verfolgt: Einerseits das Hochhaus in einer Parklandschaft, ein Konzept, welches in den Zwischenkriegsjahren von einer europäischen Architektenavantgarde als zukunftsweisend entwickelt worden war und von einer begeisterten Architektenschaft nach dem Kriege weiterhin als vielversprechend angesehen wurde und andererseits das Einfamilienhaus in der Vorstadtsiedlung, eine Wohnform, welche in den USA erprobt und von den US-amerikanischen Besatzern befürwortet wurde, und als freistehende Einzelhäuser oder in Reihenhäusern durch Gartenstadtbewegung, Siedlungsgenossenschaften und Arbeiterwohnungen der Vorkriegszeit den Deutschen durchaus bekannt waren. Beide Wunschbilder hatten durchaus politischen und fachlichen Rückhalt, doch wurden die jeweiligen Vorstellungen in den gebauten Ergebnissen nur zum Teil verwirklicht.

Das Hochhaus der Moderne ruft

Das Hochhaus in der Parklandschaft wurde als Wohnform in den 1920er Jahren entwickelt und durch die Projekte und Texte des französisch-schweizerischen Architekten Le Corbusier sowie der Deutschen Ludwig Hilberseimer und Ludwig Mies van der Rohe propagiert. Schon 1922 veröffentlichte Le Corbusier seine Vision für eine zeitgenössische Stadt für drei Millionen Einwohner, die *Ville Contemporaine*, deren Kernstück ein regelmäßiges Raster sechziggeschossiger Wohn- und Bürohäuser in einer mit Schnellstraßen durchsetzten Parklandschaft bildete. Ein weiteres Projekt folgte, der *Plan Voisin*, welches den Abriss des historischen Kerns von Paris vorsah, um ihn mit einem Hochhausraster zu ersetzen (vgl. Le Corbusier 2015).

Das Hochhaus als neue Bau- und Wohnform fand auch in Deutschland seine Verfechter. Ludwig Hilberseimer entwickelte 1924 eine »Hochhausstadt« (die er in Berlin verwirklichen wollte), gekennzeichnet von gewaltigen Gebäudescheiben sowie Freiflächen, die, nach den Zeichnungen zu schließen, hauptsächlich dem Verkehr dienen sollten (vgl. Hilberseimer 2013; Abb. 2). Ludwig Mies van der Rohe entwickelte für Berlin ebenfalls zwei bemerkenswerte Hochhausprojekte, die, obwohl als Bürohäuser konzipiert, als Vorläufer seiner Nachkriegswohnhäuser, zum Beispiel der Lake Shore Drive-Projekte in Chicago, angesehen werden können (vgl. Blake 1996: 167-286).



Abb. 2: Hochhausstadt, Nord-Süd Straße, 1924, Architekt: Ludwig Karl Hilberseimer.

Bei diesen Projekten wurde zwar argumentiert, dass das Stapeln von Wohnraum den Boden für Parklandschaften freigebe und die Häuser selbst den Bewohnern und Bewohnerinnen vermehrt Licht, Luft und Sonne böten, doch bleibt bemerkenswert, dass der Großteil der Darstellungen wenig Grün, sondern stattdessen liebevolle Details zu Verkehrskonzepten bot. In diesem Sinne dienten die Zeichnungen schon als Vorboten der 1970er Jahre, als Großwohnsiedlungen wie die Gropiusstadt in Berlin wegen ihrer fehlenden Freiflächengestaltung in Verruf gerieten.³

Architekten und Planer der Nachkriegszeit nahmen zunächst den allgemeinen Ruf der 1920er Jahre nach Licht und Sonne im Wohngebilde verstärkt auf. Fachleute plädierten für eine Stadt, die »gegliedert und aufgelockert« sein sollte (vgl. Göderitz/ Rainer/ Hoffmann 1957) – wie die Architekturgeschichte mittlerweile dokumentierte, war das auch ein Erbe der Stadtplanung im NS-Staat, bei der die geringere Dichte Schäden bei Luftangriffen minimieren sollte (Durth/Gutschow 1993). Zwar argumentierten kultur- und architekturhistorisch Interessierte dafür, dass besondere Stadtensembles wie der Radialplan Karlsruhes aus dem 18. Jahrhundert oder das Stadtzentrum Frankfurts erhalten und wiederaufgebaut werden sollten, doch hielten die lokale Politik und Geschäftsleute unter Verweis auf eine notwendige Modernisierung dagegen, dass die engen Gassen historischer Stadtkerne den Bedürfnissen moderner Verkehrsplanung und Wohnformen weichen müssten (vgl. *Der Spiegel* 24/1949; *Der Spiegel* 1/1952).

In der Diskussion um die städtebauliche Erneuerung nach dem Krieg witterten insbesondere Architekten die Chance, die nicht erfüllten Träume der zwanziger Jahre wieder aufzugreifen. Die in der Weimarer Republik propagierte bauliche und gesellschaftliche Erneuerung, die von Teilen der Architektenschaft vertreten wurde, sah das Hochhaus

3 Die Lebensbedingungen in den Großsiedlungen wurden im Buch *Wir Kinder vom Bahnhof Zoo* thematisiert (vgl. Christiane F. 2008 [1978]).

als technisches und ästhetisches Novum, das somit als prominentes Symbol eines dynamischen Fortschritts fungierte. Es überrascht deshalb nicht, dass nach dem Zweiten Weltkrieg erneut Stimmen dazu aufriefen, das Experiment einer Hochhauslandschaft weiter voranzutreiben. Die Nationalsozialisten hatten sich konsequent gegen Hochhäuser gestellt, mit wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel bei der Planung der Hafenlandschaft Hamburgs (vgl. Ellenbogen 2006: 52-57). Somit erschien das Hochhaus als politisch unbelastete Bauform für die Nachkriegszeit. Dennoch fiel das erste größere Projekt den Deutschen fast unversehens in den Schoß.

Die britische Besatzungsmacht suchte in den Monaten nach Kriegsende Unterkünfte für ihre Soldaten und Offiziere in Hamburg, die über die Stadt verstreut in beschlagnahmten Wohnungen untergebracht waren. Da das Grindelberg-Viertel im Krieg stark zerstört worden war, entschieden die Briten, die verbliebenen Bauten abzureißen und das Viertel ganz neu zu bebauen. Die Wohnungen sollten Offiziere beherbergen und wurden als Vierzimmer-Wohnungen mit Küche und Bad konzipiert. Mit der Planung beauftragten die Briten deutsche Architekten. Da diese keine Beziehungen zu den Nazis haben durften, wurden jüngere Fachleute gewählt, von denen viele als Studenten oder Berufsanfänger von der Avantgarde der 1920er Jahre gelernt hatten. Somit waren sie gegenüber dem Wohnen in Hochhäusern sehr aufgeschlossen (vgl. Schildt 1988: 29). Bei dem Bauprogramm verlangten die Briten 150.000 m² Wohnraum und jede Wohnung musste mindestens eine Stunde Sonnenlicht pro Tag erhalten. Von diesen Vorgaben ausgehend präsentierten die Architekten verschiedene Entwurfsvarianten, darunter auch eine, die acht- bis vierzehnstöckige Hochhausscheiben vorsah. (Schildt 1988: 32).

Als die Briten 1948 aus politischen Gründen das Grindelberg-Projekt fallen ließen, waren die Grundmauern der Wohnbauten schon errichtet. Die Stadt Hamburg entschied sich dafür, das Projekt mit kleineren Wohneinheiten in vierzehngeschossigen Wohnscheiben weiterzuführen. Die Politiker begründeten die teurere Bauform damit, dass aufgrund der neuen Wohnform, der parkähnlichen Umgebung und der gehobenen Gebäudeinfrastruktur höhere Mieten zu erwarten seien (vgl. Schildt 1988: 77).

Die Grindelberg-Hochhäuser wurden 1956 fertiggestellt. Obwohl zunächst nicht als Prototyp des Hochhauswohnens gedacht, wurde das Projekt unter Fachleuten schnell als solches diskutiert. Als der Berliner Senat 1957 die Interbau-Ausstellung in Berlin als »Stadt von Morgen« ausrief, wurden die geplanten Wohnbauten von vornherein als Hochhäuser in einer Parkanlage entworfen.

West-Berlins Interbau-Ausstellung diente unter anderem als Kontrast zu den repräsentativen und klassizistischen Bauten der Stalinallee, mit der Anfang der 1950er Jahre die DDR ihre eigene Bauausstellung in Ostberlin präsentiert hatte. Die Wohnungen der Stalinallee waren in einer geschlossenen Straßenrandbebauung untergebracht, deren neoklassizistische Fassaden nach Moskauer Vorbild gestaltet waren. Obwohl die russischen Hochhäuser generell als Blockrandbebauung mit gestalteten Innenhöfen konzipiert wurden, beschränkte sich die Berliner Variante auf die Wirkung vom Straßenraum aus. Durch die neoklassizistische Architektur wirkte das Ensemble zwar elegant, aber auch rückwärtsgewandt.

Der Senat West-Berlins wollte mit einem starken, zukunftsorientierten Gegenbild kontern. Gleichzeitig sahen die Organisatoren der Ausstellung die Gelegenheit zu



Abb 3: Grindelberg Hochhäuser, Hamburg, 1948-56.



Abb. 4: Interbau Bauausstellung Berlin, 1957, Modellansicht. Das Projekt versprach viel Grünraum. Obwohl einige Einfamilienhäuser vorgesehen waren, bestand der überwiegende Wohnraum aus Punkthochhäusern oder Hochhausscheiben.

einer politischen Aussage anderer Art: Die Bundesregierung hatte 1956 das Zweite Wohnungsbaugesetz verabschiedet mit dem klaren Ziel, als »Familienheim« vor allen anderen Wohnformen das Einfamilienhaus zu fördern. Der Wortlaut des Zweiten Wohnungsbaugesetzes rekurrierte auf traditionelle Familienverhältnisse und verdeutlicht die konservativen Vorstellungen der Adenauer-Regierung. Er erinnert an die Argumente der Wohnungsreformer des 19. Jahrhunderts, die eine patriarchalische Familienstruktur als Mittel sahen, die politische Organisation von Arbeitern zu unterbinden:

»Die Förderung des Wohnungsbaus hat das Ziel, die Wohnungsnot, namentlich auch der Wohnungsuchenden mit geringem Einkommen, zu beseitigen und zugleich weite Kreise des Volkes durch Bildung von Einzeleigentum, besonders in der Form von Familienheimen, mit dem Grund und Boden zu verbinden. [...] In ausreichendem Maße sind solche Wohnungen zu fördern, die die Entfaltung eines gesunden Familienlebens, namentlich für kinderreiche Familien, gewährleisten« (Zweites Wohnungsbaugesetz 1956: Art. 1, 2).

Da eine weitere Gesetzgebung, das Bundesbaugesetz, ab 1958 beraten werden sollte, erhoffte man sich, dass die Interbau als Beispiel einer »Stadt von Morgen« eine Alternativvorstellung für die zukünftige deutsche Stadtlandschaft formulieren könne.⁴ Die deutsche Architektenschaft stand mit dieser Vision nicht alleine, auch in anderen Ländern, wie z.B. in Großbritannien, liebäugelte eine auf Innovation bedachte Architektenschaft mit den gestalterischen Möglichkeiten der neuen Wohnform und mit der Aussicht, neue Wohnvorstellungen einzuführen (vgl. Dunleavy 1981: 99).

Um die Bedeutung der Interbau zu unterstreichen, lud der Senat international renommierte Architekten ein, unter anderem Le Corbusier, Walter Gropius, Oscar Niemeyer und Alvar Aalto. Dennoch gab es Schwierigkeiten: Die Planer mussten den restriktiven Richtlinien für den sozialen Wohnungsbau folgen, welche Zimmergrößen sowie maximale Miet- und Einkommenshöhen bestimmten. Viele Wohnungen wurden demnach als Ein- oder Zweizimmerwohnungen geplant, was für Familien mit Kindern unpassend war. Die Initiatoren der Interbau hatten erhofft, dass Architekten mit Weltruf Bauten der Weltklasse planen würden, doch reagierten manche der eingeladenen Architekten verärgert angesichts der engen Vorschriften: »Man hat hier Schindluder mit unseren Namen getrieben!« beschwerte sich Gropius verärgert (Der Spiegel 31/1957: 52).

Wohnhochhäuser in einer Parklandschaft blieben als Wohnkonzept in den 1950er Jahren zwar bei Fachleuten und manchen Politikern beliebt, doch wurde in der Öffentlichkeit »Die Stadt von Morgen« schnell als »Stadt von heute Abend« verspottet (Der Spiegel 31/1957: 48). Zwar wurden in vielen internationalen Kontexten Wohnhochhäuser gebaut, doch in der Bundesrepublik, wie in vielen westeuropäischen Ländern, galten diese bald nicht mehr als exklusive Wohnform, sondern als kostengünstigster Weg, möglichst viele Wohnungssuchende unterzubringen.

4 Eine Rede des Vizedirektors des Bau- und Wohnministeriums Max Steinbiss bei einem Interbau-Symposium in Berlin am 11. September 1958 betonte diese Hoffnung der Fachleute (vgl. Senator für Bau und Wohnungswesen 1960: 86).

Die Bundesregierung, die sich im Zweiten Wohnungsbaugesetz zum Einfamilienhaus bekannt hatte und die amerikanische Besatzungsmacht, die das Einfamilienhaus als Schritt in den Wohlstand betrachtete, teilten in der frühen Nachkriegszeit ohnehin ein anderes Bestreben: Sie sahen das Einfamilienhaus als vermögenssicherndes Eigentum, das gegen die Gefahren des Kommunismus aus dem benachbarten anderen Deutschland immun machen sollte.

Der Marshallplan begünstigt das Einfamilienhaus

Obwohl die Wohnungsnot nach Kriegsende offensichtlich war, verlief der Wohnungsbau in den ersten Nachkriegsjahren nur schleppend. Eine erste Bilanz 1950 zeigte, dass trotz erhöhten Bedarfs nur 5,5 Prozent des gesamten Wohnraums nach 1945 gebaut worden war (Statistisches Bundesamt 1951: 7, 11). Das erste Wohnungsbaugesetz von 1950 versuchte deshalb durch Finanzierungsmodelle und Baugesetze kleinere, aber zukunftstaugliche Mietwohnungen zu fördern (vgl. Erstes Wohnungsbaugesetz 1950). Doch lag der Gedanke schon in der Luft, Eigenheime in Vorstadtsiedlungen auch für Arbeiter zu planen.

Architekten wie Martin Wagner und Bruno Taut in Berlin und Ernst May in Frankfurt am Main hatten schon in den 1920er Jahren versucht, die damalige Wohnungsmisere durch neue (Miet-)Wohnungen zu bekämpfen, oft mit sachlich gestalteten Zeilenbauten und Reihenhäusern in Großsiedlungen. Die Architekten-Avantgarde der 1920er Jahre hatte sich zum Ziel gesetzt, neue Grundrissideen und Konstruktionsmethoden im Kleinwohnungsbau zu erproben, wie z.B. in der Weissenhofsiedlung nahe Stuttgart (1928) sowie 1929 in der Werkbund Wohnungs- und Werkraum Ausstellung in Breslau (heute Wrocław). Doch trotz der architektonischen und technischen Experimentierfreude der Nachkriegsplaner blieben in der politischen Landschaft der Nachkriegszeit diese Projekte linker Regierungen als mögliche Vorbilder für den neuen Wohnungsbau größtenteils unberücksichtigt. In der Diskussion, die zum Zweiten Wohnungsbaugesetz führte, sowie im Gesetzestext selbst wurden neue Begründungen für den Eigenheimbau angeführt: Eigentum wurde als gesellschaftsstabilisierendes Element gedeutet, das die Bevölkerung mit ›Grund und Boden‹ verbinden würde und nach den Erschütterungen des Krieges ein ›normales‹ – sprich patriarchales – Familienleben wieder herbeiführen könnte.

Auch die Amerikaner nahmen wenig Bezug auf die baulichen Experimente der 1920er Jahre. Zwar hatte der Militärgouverneur der amerikanischen Besatzungszone, Lucius Clay, 1947 den ehemaligen Bauhaus-Direktor Walter Gropius eingeladen, deutsche Städte zu besuchen und Empfehlungen zu deren Neuaufbau zu verfassen (vgl. Gropius 1948). Doch hatte Gropius, ein Verfechter der Moderne, der mit der Bauhaussiedlung Dessau-Törten selbst Erfahrung mit dem experimentellen Kleinwohnungsbau gemacht hatte, keine Entscheidungsbefugnis und seine Vorschläge, z.B. ein zentrales Planungsministerium auf Bundesebene zu etablieren oder Großstädte durch kleinere, bewusst geplante Gemeinden zu ersetzen, wurden von den politischen Entscheidungsträgern wenig berücksichtigt (vgl. Diefendorf 1993b; Schildt 2007b).

Vielmehr betrachteten die Amerikaner das Eigenheim und dessen massenhaften Verkauf als ein Mittel, die deutsche Wirtschaft anzukurbeln. Das Haus selber sollte

nicht mehr für die Ewigkeit gebaut, sondern als ein ständig zu erneuerndes Produkt neu definiert werden (vgl. Blumenfeld 1949: 14; Wandersleb 1958a). Diese Vorstellung ging Hand in Hand mit einem neuen Konsumgedanken, der den deutschen Verbrauchern und Verbraucherinnen schon durch diverse *Home Shows*, also Ausstellungen, die neue Konsumgüter in einem dafür aufgebauten Musterhaus präsentierten, vermittelt wurde (vgl. Castillo 2010). Waren die Ziele des gesteigerten privaten Konsums überwiegend ökonomische, so sahen die USA darin auch eine positive gesellschaftliche Entwicklung in Form der Modernisierung der aus ihrer Sicht geradezu mittelalterlich rückständigen deutschen Bauindustrie (vgl. Wandersleb 1958a: 8).

Auch die US-amerikanische Wirtschaft sollte von der angestrebten Umgestaltung der deutschen Baubranche profitieren. Publikationen der US-Regierung wie *Marshall Plan* oder *Information for American Businessmen on the Marshall Plan* machen deutlich, dass die US-Gelder, die den Wiederaufbau Europas mitfinanzierten, nicht nur der politischen und sozialen Stabilität Europas dienen sollten, sondern auch für US-Firmen profitabel waren (vgl. Office of Information o.J.; Office of Information 1949). Der europäische Bedarf an Konsumgütern war groß und Veröffentlichungen wie *Information for American Businessmen* boten einen detaillierten Überblick, wie amerikanische Firmen von der Entwicklungshilfe für Europa profitieren könnten, indem die zur Verfügung gestellten Entwicklungsgelder als Zahlung für die Lieferung von Waren nach Europa verwendet werden konnten.

Obwohl die US-Regierung im Allgemeinen die Haltung vertrat, dass der Wohnungsbau Sache der Bundesdeutschen sein sollte (vgl. Diefendorf 1993b), veranlasste die US-Regierung dennoch zwei Wohnungsbauprogramme, die deutschen Arbeiterfamilien zum Eigenheim verhelfen und das Eigenheim als Standard für die deutsche Nachkriegsgesellschaft einführen sollte. Das Programm *Economic Cooperation Administration* (ECA) finanzierte 1951 in 15 deutschen Städten den Bau von 3.300 Wohneinheiten; darauf folgte das Programm *Mutual Security Agency* (MSA), bei dem 1953-55 4.500 Einfamilienhäuser für Bergmannsfamilien in neun Gemeinden im Ruhrgebiet gebaut wurden. Beide Programme boten Wohnraum für die Beschäftigten in wichtigen Industriebranchen und wurden deshalb als bedeutend für den wirtschaftlichen Aufschwung gesehen. Doch forderten beide Programme auch inhaltliche Entscheidungen zu Siedlungsformen, Grundrissen und ästhetischem Erscheinungsbild – Faktoren, die allesamt nicht nur wirtschaftliche, sondern auch gesellschaftliche Konsequenzen hatten.

Die Einfamilienhäuser des ECA- und MSA-Programms

Das ECA-Programm wurde als die Suche nach »neuem Wohnbau« gepriesen. Gefordert wurden kostengünstige Grundrisslösungen sowie bautechnische Neuerungen für den Kleinwohnungsbau in Form von Eigenheimen (vgl. Wandersleb 1958b). Das darauf folgende MSA-Programm diente nicht nur der Beschaffung von Wohnraum, sondern versuchte bei den Bergarbeiterfamilien, für die die Häuser bestimmt waren, eine neue Wohnkultur einzuführen (vgl. Wandersleb 1954; Wandersleb 1958b; Hanke 1993). Die ECA-Wettbewerbe sowie der Bau der Wohneinheiten in beiden Vorhaben wurden zum

Großteil von der US-Regierung finanziert und, durch die Teilnahme von US-Vertretern an den inhaltlichen Entscheidungsprozessen, weitgehend auch von dieser bestimmt.

Die ECA-Projekte wurden gemeinsam vom Wohnungsbauministerium der Bundesrepublik und der ECA-Mission in Deutschland als Wettbewerbe ausgerufen. Fünfzehn Städte hatten sich für die Teilnahme am Programm erfolgreich beworben: Aachen, Braunschweig, Bremen, Frankfurt, Freiburg, Hannover, Kaufbeuren, Krefeld, Lübeck, Mainz, Mannheim, München, Nürnberg, Reutlingen und Stuttgart. Alle beherbergten Industriezweige, die als besonders wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands galten. Die ECA-Bauten sollten den Beschäftigten dieser Industrien vorbehalten sein, um deren Ausbau zu ermöglichen (vgl. »Anlage« 1951). Bis auf Bremen stellten alle Städte dem Programm eine neue Vorstadtlage als Baugrund zu Verfügung.

Obwohl der Ausschreibungstext recht kleine Wohneinheiten forderte – die Obergrenze betrug 50 m² – und die teilnehmenden Büros die Kostengünstigkeit ihrer Vorschläge unter Beweis stellen mussten (vgl. »Öffentliche Ausschreibung« o.J.), wurden für den Wettbewerb »aus wohnungspolitischen Gründen« dennoch Reihenhäuseranlagen mit Eigenheimen statt Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen verlangt (vgl. »Beantwortung der Rückfragen« 1951: 1). Die Aufgabe, billiger und besser durch eine teurere Wohnform zu bauen, schien in finanzieller Hinsicht paradox.

Die in den Unterlagen geforderten Grundrisse entsprachen nicht den üblichen Konventionen einer Arbeiterwohnung: Statt der typischen Wohnküche wurden kleine Küchen und ein Wohnzimmer verlangt, was eine verkleinerte Version bürgerlicher Wohnungen darstellte. Auch die Gärten waren nicht, wie bei den Siedlungsprojekten der Weimarer Jahre, als Nutzgärten, sondern als reine Ziergärten gedacht. Die gewählte Wohnform schien den Zweck zu verfolgen, die Arbeiterschicht kulturell zu erziehen.

Die Wettbewerbsergebnisse der ECA-Projekte ließen trotz großer Hoffnungen zu wünschen übrig. Obgleich die Initiatoren Eigenheime gefordert hatten, erwies sich diese Bauform in den für den Wettbewerb eingereichten Kalkulationen als zu teuer, sodass jedes der fünfzehn prämierten Projekte auch Mehrfamilienhäuser vorsah – insgesamt zwei Drittel der geplanten Einheiten. Die meisten der Wohnungen wurden in drei- bis viergeschossigen Bauten untergebracht, viele mit Steildach, die an übergroße Einfamilienhäuser erinnerten (vgl. Wandersleb 1952). Auch die bi-nationale Wettbewerbsjury, die im Schnellverfahren von Stadt zu Stadt reiste, um ihre Bewertungen abzugeben, notierte etwas resigniert, dass die Ergebnisse insgesamt nicht die erhofften konzeptionellen Durchbrüche gebracht hätten (vgl. Bogner 1951: 19). Allein die städtebaulichen Lösungen wurden gelobt, stellten sie doch mit ihren oft willkürlich angeordneten Baukörpern eine »gelockerte« Bauform dar (Wandersleb 1958a: 9).

Die von der US-Regierung geförderten ECA-Bauten waren ein Vorgeschmack des erst fünf Jahre später ins Leben gerufenen Zweiten Wohnungsbaugesetzes. Mit der Finanzierung der fünfzehn Projekte und der Betonung des Eigenheims als allgemeiner Wohnform gerade auch für Arbeiterfamilien hatte die US-Regierung zusammen mit der Bundesregierung das Thema »Familienheim« bereits etabliert.



Abb. 5: Als Dank für die Aufnahme der Stadt in das ECA-Programm benannte Reutlingen die Siedlung im Ortsteil Betzingen nach dem verstorbenen Bundesminister für Wohnungsbau, Eberhard Wildermuth.

Nach erfolgreicher Beendigung der ECA-Projekte förderte die US-Regierung ein zweites Bauprogramm, die *Mutual Security Agency* (MSA) sollte Häuser für Bergleute zur Verfügung stellen. Dieses Projekt hatte zum Ziel, Arbeitskräfte für die Kohlegewinnung im Ruhrgebiet zu gewinnen. Die 4.500 Wohneinheiten wurden als 90 m² große Einfamilienhäuser auf durchschnittlich 250 m² großen Grundstücken geplant. Das waren vergleichsweise großzügige Verhältnisse für Arbeiterunterkünfte (vgl. Wandersleb 1958a: 11). Die Häuser sollten den Bergleuten für nur 10 Prozent der Erstellungskosten verkauft werden, zudem hatte die Soziologie Bergmannsfamilien zu ihren Wohnwünschen befragt (Wandersleb 1958a: 12). Tatsächlich scheint die Arbeit der Soziologen jedoch eher darin bestanden zu haben, den Bergmannsfamilien Wohnungen der Mittelschicht zu erläutern, zum Beispiel die Vorteile der Ein-Personen-Küche gegenüber der traditionellen Wohnküche der Arbeiterschicht (vgl. Wandersleb 1958a: 12).

Die MSA-Bauten wurden von ihren Bewohnern und Bewohnerinnen zwiespältig aufgenommen. Obwohl ihnen die Häuser verbilligt überlassen wurden, betrug die durchschnittliche Hypothek 95 DM monatlich, während eine Mietwohnung ähnlicher Größe nur 38 DM monatlich kostete (vgl. Hanke 1993: 65). Viele Eigentümer und Eigentümerinnen der neuen Häuser nahmen deswegen Mieterinnen oder Schlafgänger auf, oder führten in den Wohnräumen kleine Betriebe – in der Weiterführung von Gewohnheiten, die der Arbeiterkultur entsprangen (vgl. Hanke 1993: 66). Die von Soziologen durchgeführte Studie hatte ermittelt, dass die Hälfte der befragten Familien lieber mieten als kaufen wollten, dass aber fast alle Familien freistehende Häuser gegenüber Reihenhäusern den

Vorzug gaben – doch wurden, wohl auch aus Kostengründen, ausschließlich letztere gebaut (vgl. Hanke 1993: 67).⁵

Die zwei durch den Marshallplan finanzierten Wohnungsbauvorhaben versuchten, trotz der höheren Baukosten, das Einfamilienhaus als neue Norm in Deutschland durchzusetzen. Mündete die Wohnungsbaudebatte der Vorkriegszeit noch in eine Kulturdebatte, die als Ästhetikdebatte geführt wurde – Haus mit Flachdach oder Steildach, modernes oder traditionelles Erscheinungsbild – wendete sich das Augenmerk nach dem Kriege auf die Wiederherstellung konservativer Familienformen, die sich durch eine bürgerliche Bauform am besten realisieren ließen. Dahinter standen auch ökonomische Motive, wollte die US-Regierung den Wohnbau doch dazu nutzen, ähnlich wie in den USA die bundesdeutsche Wirtschaft anzukurbeln und somit die Dominanz des westlichen kapitalistischen Systems gegenüber der Sowjetunion und deren osteuropäischen Verbündeten, insbesondere der DDR, zu garantieren.

In der Bundesrepublik wurde dieser Wunsch von der CDU als konservativer Regierungspartei begrüßt, entsprachen solche Vorstellungen doch ihren eigenen Wünschen nach traditionellen Familienstrukturen und einer sesshaften Gesellschaft, die mit eigenem ›Grund und Boden‹ im Kapitalismus verankert war. Obwohl das Einfamilienhaus für die meisten Arbeiter und Arbeiterinnen unerschwinglich blieb, zielte die Gesetzgebung auf dessen Verbreitung. Dem konnte die SPD als traditionelle Arbeiterpartei in der Debatte um das Zweite Wohnungsbaugesetz wenig entgegensetzen. Noch mit ihrem Ruf aus der Zwischenkriegszeit kämpfend, dem Marxismus freundschaftlich gesinnt zu sein, geriet die traditionelle Arbeiterpartei schnell in den Verruf, dem ›anderen Deutschland‹ zu nahe zu stehen.

Das Auto zieht ein

In der Wohnungsbaudebatte der frühen Nachkriegszeit wurden also zwei Positionen vertreten: Die Erneuerung, die das Hochhaus im Park als »Stadt von Morgen« zu etablieren betrachtete, und eine traditionsbezogene Position, die das Einfamilienhaus im Grünen, das »Familienheim«, als Garantie einer bodenständigen Nachkriegsordnung beinhaltete. Die entgegengesetzten Ansichten der beiden Fraktionen erinnerten an die Polemik der Weimarer Jahre, als die Architekturdebatte der Moderne neue Wohnformen suchte, die auf funktionalistisch geprägten Grundrisslösungen basierten, auf technischen Neuerungen und einer transparenten Architektur, während konservative Kräfte hergebrachte Bauweisen und eine traditionelle Architekturästhetik als Zeichen einer etablierten Ordnung anstrebten. Während Einfamilienhaussiedlungen in den 1920er Jahren von modernen wie auch von konservativen Architekten gebaut wurden, flammte in der Nachkriegszeit eine neue Begeisterung der Modernisten für das Hochhaus auf, als Ausdruck eines neuen Weges zu technischen und sozialen Innovationen. Das Hochhaus war nicht nur

5 Hans Hanke weist auf den inhärenten Zynismus eines Vorgehens hin, das die Wünsche der Arbeiter nur so weit respektierte, wie sie der politischen Klasse opportunistisch schienen (vgl. Hanke 1993: 67).

eine gestalterische Herausforderung, es stellte auch eine klare Abgrenzung zur Ideologie der Nationalsozialisten dar. Das als »Familienheim« neu definierte Einfamilienhaus blieb damit weitgehend den Traditionalisten vorbehalten. Die US-Regierung, mit ihrer Hinwendung zum Einfamilienhaus als Wirtschaftsmotor und als Mittel, die deutsche Wirtschaft zu »modernisieren«, stolperte mitten in diese ideologische Debatte hinein, ohne sich dessen recht bewusst zu sein.

Doch im Hintergrund bahnte sich eine weitere Neuerung an, die von allen politischen Fraktionen mit Begeisterung aufgenommen wurde: Das Auto, welches als Demonstration technischen Könnens und als Symbol individueller Freiheit bewundert und von den Konservativen als Symbol wirtschaftlicher Stärke gefeiert wurde. blieb das eigene Haus in den Nachkriegsjahren trotz allem für viele ein schwer zu erreichender Traum, so erwies sich das Auto als zugänglichere Stufe auf der Erfolgsleiter – eine Anschaffung, mit der die Arbeiterschaft in die untere Mittelschicht vorrücken konnte. Die Massenmotorisierung, die in den 1950er Jahren einen rasanten Anstieg erlebte, wurde zum Nachkriegs-Modernisierungskonzept, bei dem sich alle politischen Fraktionen einig waren.

Schon in der Diskussion um den Städtebau der Nachkriegszeit wurde deutlich, welche gewichtige Rolle das Auto spielen würde. Geschäftsleute hatten die Neugestaltung zerstörter Innenstädte befürwortet, da breitere Straßen den Autoverkehr und somit den Handel begünstigen würden (vgl. Der Spiegel 1/1952). Technische Entwicklungen führten dazu, dass Tempo groß geschrieben wurde: Hannover baute nach den Träumen des Stadtbaurats Rudolf Hillebrecht eine gewaltige Stadtautobahn, die in der Presse als Leistung gepriesen wurde, die den Verkehr von den Vororten in die Innenstadt »unbehindert durch Kreuzungen oder Ampeln mit unbeschränkter Geschwindigkeit bis zum Stadtkern preschen« lassen würde, worauf die Provinzstadt zum »Wallfahrtsziel« von Architekten, Städtebauer und Verkehrsplaner wurde (Der Spiegel 23/1959: 56). Nahe Bielefeld wurde die neu gegründete Sennestadt, die vorwiegend Flüchtlingsfamilien aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten Unterkunft bot, gänzlich auf die Verkehrsplanung zugeschnitten. Statt einem konventionellen Blockraster wurden die Straßen Sennestadts »organisch« gewunden, sodass ein Gebilde entstand, in dem sich die Nebenstraßen in die Hauptstraßen einfädelten. Der Planer Sennestadts, Hans Bernhard Reichow, versprach eine kreuzungslose Stadt, die die Autofahrer »wieder lustvoll fahren [lassen würde], genau wie auf der Autobahn« (Der Spiegel 40/1957: 60).

Das Auto blieb in den 1950er Jahren zwar ein Statussymbol, jedoch eines, das sich immer größere Teile der Gesellschaft leisteten. Bestand 1953 der »Anteil der Arbeitnehmer (Beamte, Angestellte und Arbeitnehmer) an den Fahrzeughaltern von Personenwagen« in der Bundesrepublik bei nur 12,7 Prozent stieg diese Quote bis 1963 auf 63,1 Prozent. Die Zahl der Pkw in dieser Gruppe stieg in derselben Zeit von rund 145.000 auf 4,18 Millionen (Hollatz/Tamms 1965: 96f.). Die zunehmende Anzahl von Autos bei Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen stärkte die Ansicht der Politik, dass eine weitreichende Reform der Städte dringend nötig war.

Die Bundesregierung beauftragte 1961 eine Kommission von führenden Stadtplanern, eine umfassende »Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« durchzuführen. Die Kommission veröffentlichte ihren Bericht zunächst 1964; ein Jahr später präsentierte die Bundesregierung der Öffentlichkeit ein

anspruchsvoll aufgemachtes Buch, das die Ergebnisse der Untersuchung detailliert darstellte. Jedem Punkt des Kommissionsberichtes folgte jeweils ein Kommentar der Bundesregierung (vgl. Hollatz/Tamms 1965).

Der Verkehrsbericht war umfangreich. Er beinhaltete Empfehlungen zu Stadt- und Regionalplanung, Städtebau, Steuer- und Finanzgesetzen und sogar zu Arbeits- und Schulstunden. Viele der Empfehlungen fielen in den Bereich der Bundesländer oder Gemeinden, jedoch übernahm die Bundesregierung die Aufgabe, in zahlreichen Vorschlägen einen Leitfaden für das ganze Land zu benennen und Gelder dafür bereitzustellen (vgl. Hollatz/Tamms 1965: II).

Um die steigende Zahl der Pkw unterzubringen, empfahl der Bericht vor allem Straßenbau. Dieser wurde mithilfe von mathematischen Modellen und Verbraucherumfragen detailliert ausgearbeitet und schlug eine »Aufstellung von Ausbauprogrammen für die städtischen Verkehrsstraßen mit dem Ziel der größtmöglichen Vermehrung der Verkehrsflächen (einschließlich der Flächen für den ruhenden Verkehr)« vor (Hollatz/Tamms 1965: III). Um den Straßenbau voranzutreiben, befürworteten die Gutachter administrative Reformen (Hollatz/Tamms 1965: 49ff.). Fotos zeigten als Beweis des Handlungsbedarfs die »[g]egenseitige Behinderung im Verkehrsablauf« von Autos, Fußgängern und Fußgängerinnen und Bussen oder Straßenbahnen, die füreinander sowohl eine Gefahr als auch eine Belästigung darstellten (Hollatz/Tamms 1965: 99). Die Kommission empfahl die Trennung von Fuß- und Autowegen und forderte Fußgängerunter- oder -überführungen bei Schnellstraßen (vgl. Hollatz/Tamms 1965: 118-121).

Die Kommission empfahl zudem, dass Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen den Weg zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen sollten (Hollatz/Tamms 1965: 103). Doch bot die Möglichkeit, die Fahrt zur Arbeit mit dem eigenen Auto steuerlich großzügig abzusetzen, einen starken Anreiz, täglich mit dem Auto zu pendeln. Da die Steuerersparnis oft größer war als diejenige durch die Sonderausgabenpauschale (Der Spiegel 38/1966: 44f.), befand die Kommission, dass Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen aller Sozialschichten nicht zuletzt aufgrund der steuerlichen Begünstigung zunehmend das eigene Auto für den Arbeitsweg verwendeten. Die Kommission empfahl zwar die Abschaffung dieser Steuerbegünstigung zugunsten des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes, doch erwies sich diese Empfehlung als politisches Debakel. Steuerzahler und die Automobilindustrie protestierten scharf, besonders da die Steuerbegünstigungen als entscheidender Punkt für den Autokauf bei »Kleinverdienern« betrachtet wurden (Der Spiegel 42/1966: 31f.). Diese Ansicht wurde von Politikern geteilt, die Steuervergünstigungen als Mittel sahen, »sozial Schwächeren« Zugang zum Statussymbol Auto zu ermöglichen (Der Spiegel 41/1964: 66).



Abb. 6: »Gegenseitige Verhinderung im Verkehrsablauf«, abgebildet in einer Bundesdeutschen Verkehrsstudie von 1961-64.

Das Auto wurde während der 1950er Jahre zu einem Zeichen des wirtschaftlichen Erfolgs. Nicht nur die Wirtschaft profitierte vom Autoboom, die Verbraucher und Verbraucherinnen hatten ein Konsumgut entdeckt, das man sich schneller leisten konnte als ein Eigenheim. Hatte die US-Regierung davon geträumt, dass deutsche Einfamilienhäuser wie ihre US-amerikanischen Vorbilder als ein privates Investitionsgut eingesetzt würden und damit das Mittel des wirtschaftlichen Antriebs wären, wurde das Eigenheim in der Bundesrepublik eher einmal im Leben erworben, während der zugehörige Jahreswagen sich zum Wirtschaftsmotor entwickeln sollte.

Schlussfolgerungen

Ein Spaziergang durch die Städte der früheren Bundesrepublik bestätigt, dass in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg sehr wohl Mietwohnungen gebaut wurden – die beabsichtigte Wendung zum »Familienheim«, wie es wörtlich im 2. Wohnungsbaugesetz von 1956 genannt wurde, erwies sich als zu teuer und die damalige Vorstellung der US-Regierung, in Westdeutschland das Einfamilienhaus als ein gewinnträchtiges Investitionsgut zu implementieren, ging nicht auf. Doch bekam die Idealvorstellung vom Einfamilienhaus als Eigenheim durch die Bestrebungen der US-Regierung einen gewissen Rückenwind, der durch die Verwendung des Autos als erreichbares Konsumobjekt weiter gestärkt wurde.

Konnten in den USA der Nachkriegszeit selbst Familien aus bescheidenen Verhältnissen sich ein Vorstadthäuschen leisten, diente in der Bundesrepublik primär das eigene Auto als wirtschaftliches Statussymbol. Das Auto wurde zum Mittel, durch das auch jene

Familien, die sich kein Haus leisten konnten, am Wirtschaftswunder sichtbar teilhatten, auch wenn das daraus resultierende Verkehrsaufkommen hohe volkswirtschaftliche sowie gesellschaftliche Kosten mit sich brachte.

Der Aufstieg des Automobilkonsums bewirkte jedoch weiteres: Die Entscheidung zur passenden Nachkriegs-Wohnform wurde damit scheinbar einfacher. Das Auto bedeutete Unabhängigkeit vom öffentlichen Nahverkehr und ermöglichte eine stark aufgelockerte Siedlungsform. Einfamilienhäuser konnten mit einer Garage zur Beherbergung des Autos ausgestattet werden, wohingegen die erbaulichen Parklandschaften der Hochhäuser bald zu Parkplätzen mutierten. Dass ein vermehrtes Bauen von Einfamilienhäusern die öffentlichen Verkehrsmittel unrentabel machen würde, stellte hingegen kein Hindernis für diejenigen dar, die ein Auto besaßen.

Der US-Einfluss auf den deutschen Wohnungsbau beschränkte sich, betrachtet man die Direktfolgen, größtenteils auf wirtschaftspolitische Bereiche. Obwohl die USA in der Nachkriegszeit versuchten, die deutsche Bauindustrie nachhaltig zu verändern, indem sie das eigene Haus als marktgängiges Investitionsobjekt für Familien vorschlugen, scheiterte dieses Vorhaben. Dennoch lieferte die US-Regierung mit den ECA- und MSA-Projekten frühe Beispiele dafür, wie eine Neuordnung der bundesdeutschen Wohn- und Siedlungslandschaft aussehen könnte.

Bundesdeutsche Politiker wie auch die Bevölkerung betrachteten das Einfamilienhaus als begehrte Wohnform, eine Wohnform, die das Wirtschaftswunder allen sozialen Schichten verfügbar machen sollte. Das Eigenheim bot ein Stück Natur in Form eines Gartens. Es bot vor allem den Rahmen für einen stabilen Konsum von diversen Haushaltsgütern, das mit der Kontinuität von patriarchalen Gesellschaftsmustern korrespondierte. Der Eigenheim-Boom der Nachkriegszeit, zu Beginn im Rahmen des Marshallplans von den USA gefördert, wurde von in der Bundesrepublik von unterschiedlichen Beteiligten als Teil der gesellschaftlichen Modernisierung mit Begeisterung aufgenommen und jahrzehntelang weitergetragen.

Dieser Beitrag hat ein peer-review-Verfahren mit double-blind-Standard durchlaufen.

Literatur

- ANGSTER, Julia (2003): *Konsenskapitalismus und Sozialdemokratie. Die Westernisierung von SPD und DGB*, München: Oldenbourg.
- BERGHAHN, Volker R. (1986): *The Americanisation of West German Industry 1945-1973*, Leamington Spa, New York: Berg Publications.
- BLAKE, Peter (1996): *Master Builders. Le Corbusier, Mies van Der Rohe, and Frank Lloyd Wright*, New York: W. W. Norton & Company.
- BRISTOL, Katharine G. (1991): »The Pruitt-Iggo Myth«. In: *Journal of Architectural Education* 44: 3, 163-171.
- BRÖNNER, Wolfgang (1987): *Die bürgerliche Villa in Deutschland 1830-1890 unter besonderer Berücksichtigung des Rheinlandes*, Düsseldorf: Schwann.
- CASTILLO, Greg (2010): *Cold War on the Home Front. The Soft Power of Midcentury Design*, Minneapolis: University of Minnesota Press.

- DIEFENDORF, Jeffrey M. (1993a): *In the Wake of War: The Reconstruction of German Cities after World War II*, Oxford: Oxford University Press.
- DIEFENDORF, Jeffrey M. (1993b): »America and the Rebuilding of Urban Germany«. In: *American Policy and the Reconstruction of West Germany, 1945-1955*, hg. v. Jeffrey M. Diefendorf/Axel Frohn/Hermann-Josef Rupieper, Washington: German Historical Institute und Cambridge: Cambridge University Press, 331-351.
- DOERING-MANTEUFFEL, Anselm (1999): *Wie westlich sind die Deutschen? Amerikanisierung und Westernisierung im 20. Jahrhundert*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- DUNLEAVY, Patrick (1981): *The Politics of Mass Housing in Britain, 1945-1975. A Study of Corporate Power and Professional Influence in the Welfare State*, Oxford, New York: Clarendon Press, Oxford University Press.
- DURTH, Werner/GUTSCHOW, Niels (1993): *Träume in Trümmern – Stadtplanung 1940-1950*, München: dtv.
- ELIAS, Norbert (1983 [1969]): *Die höfische Gesellschaft*, Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- ELLENBOGEN, Michael (2006): *Gigantische Visionen. Architektur und Hochtechnologie im Nationalsozialismus*, Graz: Ares Verlag.
- ERMARTH, Michael (Hg.) (1993): *America and the Shaping of German Society 1945-1955*, Providence: Berg.
- F, Christiane (2008 [1978]): *Wir Kinder vom Bahnhof Zoo*. Nach Tonbandprotokollen aufgeschrieben von Kai Hermann und Horst Rieck. Mit einem Vorwort von Horst Eberhard Richter, Originalausgabe, 50. Auflage, Hamburg: Gruner & Jahr.
- FEHL, Gerhard (1987): »Der Kleinwohnungsbau, die Grundlage des Städtebaus? Von »offenen Kleinwohnungen« in Berlin und vom unbeirrt seit 1847 verfolgten Reformprojekt der »abgeschossenen Kleinwohnung««. In: *Die Kleinwohnungsfrage: Zu den Ursprüngen des sozialen Wohnungsbaus in Europa*, hg. v. Juan Rodriguez-Lores/Gerhard Fehel, Hamburg: Christians Verlag, 95-134.
- FRITSCH, Theodor (1903): *Die neue Gemeinde (Gartenstadt)*, 2. Fassung, Leipzig: [ohne Verleger].
- FRITSCH, Theodor (1912 [1896]): *Die Stadt der Zukunft (Gartenstadt)*, Leipzig: Hammer-Verlag.
- FÜHR, Eduard/STEMMRICH, Daniel (1985): *Nach gethener Arbeit verbleibt im Kreise der Eurigen. Arbeiterwohnungen im 19. Jahrhundert*, Wuppertal: Peter Hammer.
- GÖDERITZ, Johannes/RAINER, Roland/HOFFMANN, Hubert (1957): *Die Gegliederte und Aufgelockerte Stadt*, Berlin: Wasmuth.
- GREINER, Bernd (1997): »»Test the West«. Über die »Amerikanisierung« der Bundesrepublik Deutschland«. In: *Mittelweg* 36 6: 5, 4-48.
- GROPIUS, Walter (1948): »Reconstruction: Germany«. In: *Task. A Magazine for Architects and Planners* 7-8, 353-356.
- HAFNER, Thomas (1996): »Eigenheim und Kleinsiedlung«. In: *Geschichte des Wohnens 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung*, hg. v. Gerd Kähler, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 557-598.
- HANKE, Hans H. (1993): »Eigenheime. Bewohnte Bollwerke der Demokratie«. In: *Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar* 39, 59-72.
- HARLANDER, Tilman/HATER, Katrin/MEIERS, Franz (1988): *Siedeln in der Not. Umbruch von Wohnungspolitik und Siedlungsbau am Ende der Weimarer Republik*, Hamburg: Christians.

- HAYDEN, Dolores (2003): *Building Suburbia. Green Fields and Urban Growth, 1820- 2000*, New York: Vintage Press.
- HERRMANN, Ulrich (2006): »Mit uns zieht die neue Zeit...«: *Der Wandervogel in der deutschen Jugendbewegung*, Weinheim: Beltz Juventa.
- HILBERSEIMER, Ludwig (2013): *Metropolisarchitecture and Selected Essays*, New York: GSAPP Books.
- HOLLATZ, Joseph Walther/TAMMS, Friedrich (Hg.) (1965): *Die kommunalen Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland. Ein Sachverständigenbericht und die Stellungnahme der Bundesregierung*, Essen: Vulkan-Verlag Dr. W. Classen.
- HOWARD, Ebenezer (1946 [1902]) *Garden Cities of Tomorrow*, London: Faber & Faber.
- ILLE, Gerhard/KÖHLER, Günter (Hg.) (1987): *Der Wandervogel. Es begann in Steglitz*, Berlin: Stapp Verlag.
- ISSEL (1998 [1910]): *Die Wohnungs-Baukunde (Bürgerliche Baukunde)*, 3. Fassung, Augsburg: Weltbild Verlag.
- JACKSON, Kenneth T. (1985): *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, Oxford, New York: Oxford University Press.
- KRUIP, Gudrun (1999): *Das »Welt«-»Bild« des Axel Springer Verlags: Journalismus zwischen westlichen Werten und deutschen Denktraditionen*, München: Oldenbourg.
- LE CORBUSIER/PEHNT, Wolfgang (2015): *Städtebau*. Mit einem Vorwort von Wolfgang Pehnt, in der Übersetzung von Hans Hildebrandt, München: Deutsche Verlags-Anstalt.
- LÜDTKE, Alf/MARSSOLEK, Inge/SALDERN, Adelheid von (Hg.) (1996): *Amerikanisierung. Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- MUTHESIUS, Hermann (1905): *Das englische Haus. Entwicklung, Bedingungen, Anlage, Aufbau, Einrichtung und Innenraum in 3 Bänden*, Berlin: Wasmuth.
- PRINZ, Michael (2012): *Der Sozialstaat hinter dem Haus. Wirtschaftliche Zukunftserwartungen, Selbstversorgung und regionale Vorbilder: Westfalen und Südwestdeutschland 1920-1960* (Forschungen zur Regionalgeschichte 69), Paderborn u. a.: Schöningh.
- RABELER, Gerhard (1990): *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit. Ein Überblick aus städtebaulicher Sicht*, Bonn: Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz.
- SALDERN, Adelheid von (1996): »Überfremdungsängste. Gegen die Amerikanisierung der deutschen Kultur in den zwanziger Jahren«. In: *Amerikanisierung: Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts*, hg. v. Alf Lüdtke/Inge Marßolek/Adelheid von Salder, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 213-244.
- SCHILDT, Axel (1988): *Die Grindelhochhäuser. Eine Sozialgeschichte der ersten deutschen Wohnhochhausanlage Hamburg-Grindelberg 1945-1956*, Hamburg: Christians.
- SCHILDT, Axel (2007a): »Zur sogenannten Amerikanisierung in der frühen Bundesrepublik. Einige Differenzierungen«. In: *Modernisierung als Amerikanisierung? Entwicklungslinien der westdeutschen Kultur 1945-1960*, hg. v. Lars Koch, Bielefeld: transcript, 23-44.
- SCHILDT, Axel (2007b): »Amerikanische Einflüsse auf den Wiederaufbau westeuropäischer Städte nach dem Zweiten Weltkrieg«. In: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS) 1/2007*, 48-62.

- SCHILDT, Axel (2009) »Amerikanische Einflüsse auf die westdeutsche Konsumententwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg«. In: *Die Konsumgesellschaft in Deutschland 1890-1990. Ein Handbuch*, hg. v. Heinz-Gerhard Haupt/Claudius Torp, Frankfurt/Main, New York: Campus, 435-447.
- DER SENATOR FÜR BAU UND WOHNUNGSWESEN BERLIN (Hg.) (1960): *Die Interbau wird diskutiert. Die ersten Ergebnisse*, Wiesbaden: Bauverlag.
- STAUB, Alexandra (2014): »The Road to Upward Mobility. Urbanity and the Creation of a New Middle Class in Postwar West Germany«. In: *Journal of Urban History* 40: 3, 563-584.
- STAUB, Alexandra (2015): *Conflicted Identities. Housing and the Politics of Cultural Representation*, London, New York: Routledge.
- WANDERSLEB, Hermann (Hg.) (1952): *Neuer Wohn-Bau*, Ravensburg: Otto Maier.
- WANDERSLEB, Hermann (Hg.) (1954): *Eigenheime für den Bergmann/Homes for the miner/Maisons pour les mineurs*, Bonn: Bundesministerium für Wohnungsbau.
- WANDERSLEB, Hermann (1958a): »Die Bedeutung der ECA- und MSA-Siedlungen und anderer Versuchs- und Vergleichsbauten als Beitrag zur Entwicklung des Wohnungsbaus«. In: *Neuer Wohnbau Band II: Durchführungen von Versuchssiedlungen*, hg. v. Hermann Wandersleb, Ravensburg: Otto Maier, 7-17.
- WANDERSLEB, Hermann (Hg.) (1958b): *Neuer Wohnbau Band II: Durchführungen von Versuchssiedlungen*, Ravensburg: Otto Maier.

Quellen

- ANLAGE zum Schreiben des Bundesministeriums für Wohnungsbau vom 14.3.1951. Bundesarchiv B/134/214.
- BEANTWORTUNG der Rückfragen ECA-Entwicklungsbauten (unterschrieben von Oberregierungsbaurat Steinbiß am 10. August 1951). Bundesarchiv B/134/225.
- BLUMENFELD, Hans (1949): »City Planning in Germany. Report of Hans Blumenfeld, Visiting Consultant on City Planning«. NARA (United States National Archives and Records Administration) RG 59, 862.502/12-849.
- BOGNER, Walter (1951): »Report of the Selecting Committee«. Bundesarchiv B/134/214.
- ERSTES WOHNUNGSBAUGESETZ vom 24. April 1950. In: Bundesgesetzblatt Nr. 16/1950 83-8.
- FREIDRICHS, Chad (2011): *The Pruitt-Igoe Myth* [Film], Columbia, Missouri: Unicorn Stencil Films.
- ÖFFENTLICHE AUSSCHREIBUNG für ECA-Entwicklungsbauten. Bundesarchiv B/134/211.
- OFFICE OF INFORMATION, Economic Cooperation Administration (o.D.): *Marshall Plan: A Handbook of the Economic Cooperation Administration*, Washington, D.C.
- OFFICE OF INFORMATION, Economic Cooperation Administration (1949): *Information for American Businessmen on the Marshall Plan*, Washington, D.C.
- ON FILM, INC. (with Redbook Magazine) (1957): *In the Suburbs* [Film], <http://archive.org/details/IntheSub1957> (13.03.2017).
- DER SPIEGEL (1949): »Rettet die Familie. Rettet den Wald«. In: *Der Spiegel* 24/1949, 09.06.1949, 8-9.
- DER SPIEGEL (1952): »Verkehrsprobleme. Planer, werdet hart«. In: *Der Spiegel* 1/1952, 02.01.1952, 20-25.
- DER SPIEGEL (1957): »Interbau. Heiliger Otto«. In: *Der Spiegel* 31/1957, 31.07.1957, 48-53.

- DER SPIEGEL (1957): »Stadtplanung. Ohne Kreuzungen«. In: *Der Spiegel* 40/1957, 02.10.1957, 60-62.
- DER SPIEGEL (1959): »Städtebau. Das Wunder von Hannover«. In: *Der Spiegel* 23/1959, 03.06.1959, 56-69.
- DER SPIEGEL (1964): »Mit dem Auto vom Bett ins Büro«. In: *Der Spiegel* 41/1964, 07.10.1964, 63-70.
- DER SPIEGEL (1966): »Kilometergeld. Marathon zum Büro«. In: *Der Spiegel* 38/1966, 19.12.1966, 44-45.
- DER SPIEGEL (1966): »Stoff für Zorn«. In: *Der Spiegel* 42/1966, 10.10.1966, 31-32.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hg.) (1951): *Statistik der Bundesrepublik Deutschland. Der Bestand an Gebäuden in der Bundesrepublik Deutschland nach der Zählung vom 13.9.1950*, Stuttgart: Kohlhammer.
- ZWEITES WOHNUNGSBAUGESETZ vom 28. Juni 1956. In: Bundesgesetzblatt Nr. 30/1956, 523-558.

Abbildungsnachweise

- Abb. 1: Foto: Special Collections Research Center, Temple University Libraries, Philadelphia, PA, USA.
- Abb. 2: Foto: Ludwig Karl Hilberseimer Papers, Ryerson and Burnham Archives, The Art Institute of Chicago. Digital File # 070383.HochhNord_1, © The Art Institute of Chicago.
- Abb. 3: Foto: Staatsarchiv Hamburg, Signatur 720-1/Hzg 00399. Mit freundlicher Genehmigung des Staatsarchivs Hamburg.
- Abb. 4: Foto: Gert Schütz. Landesarchiv Berlin, Digitale Aktiennummer F Rep. 290 (02) Nr. 0050578. Mit freundlicher Genehmigung des Landesarchivs Berlin.
- Abb. 5: Foto: Stadtarchiv Reutlingen, S 105/4 II Nr. 928/37, Fotograf Carl Näher. Mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchivs Reutlingen.
- Abb. 6: Aus: Hollatz/Tamms 1965: 13.