

---

## Transferelement

### Amerikanische Siedlung Bonn Plittersdorf

Anne-Julchen Bernhardt und Anna Marijke Weber

Migration erzeugt Architektur (s. Abb. 1, nachfolgende Seite). Die Geschichte der Architektur ist eine Geschichte des Transfers. Architektur ist ohne Migration nicht denkbar. Mit dem Menschen bewegen sich nicht nur seine Bedürfniswelt und Lebensweise, sondern auch seine räumlichen Gewohnheiten, seine technischen und konstruktiven Fähigkeiten und sein individuelles sowie kollektives Wissen über Architektur an einen neuen Ort. Am neuen Ort versammelt sich durch die Vielzahl unterschiedlicher Biographien ein enormer Fundus mitgebrachter bzw. erinnelter Architektur. Objekt dieses Transferprozesses ist nie eine vollständige Typologie, sondern es sind einzelne, die Typologie maßgeblich bestimmende, räumliche Elemente und Prinzipien. Diese räumlichen Elemente und Prinzipien werden mit den neuen örtlichen Konditionen konfrontiert, ergänzt und neu geordnet. Der Prozess der Verhandlung führt zu neuen räumlichen Manifestationen. Es entstehen neue Typologien. Die so geschaffenen Räume sind translokal, multikontextuell und hybrid. Sie reagieren auf den Kontext der Erinnerung ebenso wie auf den des physischen Ortes. Abhängig von den Handelnden und deren Anforderungen und Möglichkeiten werden Erinnerungen und Idee, Materialien und Bauelemente, Fachwissen und Fertigkeiten, Klima und Vegetation, Gebrauch und Ritus Objekte des Transfers. Es entstehen kulturell höchst aufgeladene Räume als Einheit von Altem und Neuem, Entferntem und Nahem, Gemeinschaftlichem und Allgemeinem, Regeln und Aneignung. Diese Räume werden im Alltag von vielen genutzt.

In Deutschland gebaute hinduistische Tempel, Gurdwaras, Shisha-Bars, Afro-Shops, Moscheen, englische Schulen, Kahvehanes und amerikanische Militärstützpunkte zeigen in ihrer Unvermitteltheit zweierlei: den Prozess der Entstehung von Typologie und den Prozess der Reflexion räumlicher Prinzipien. In ihrer Anpassung an den Kontext legen sie die wirksamen Systeme des uns umgebenden Raums offen. Die den Transfertypologien innenwohnenden Prinzipien machen diese Systeme in der Verhandlung mit dem neuen Kontext sichtbar. Transfer legt



Kontext und Typogenese offen. Architektonische Typologien werden als Summe ihrer räumlichen Prinzipien und Elemente und ihrem Verhältnis zueinander im Raum beschrieben. Der Entwurf eines Gebäudes beinhaltet in der Anwendung auf eine gegebene Situation immer eine Spezifizierung dieser Prinzipien. Jede Architektur ist damit eine Transformation räumlicher Prinzipien an einem neuen Ort. Entwerfen ist ein Transferprozess. Die Auswahl der Transferelemente, der Grad der Transformation, das Bewusstsein für den Prozess sowie seine Rezeption variieren.

Das einzelne räumliche Prinzip, welches im Verhältnis mit anderen eine Typologie bestimmt, wirkt auch isoliert oder in einem neuen Verhältnis mit anderen räumlichen Prinzipien oder Elementen. Diese Prinzipien äußern sich als strukturbestimmende Ordnung (Symmetrie, Zentriertheit, Orientierung, Hierarchie usw.) oder als räumliches Element (Vordach, Innenhof, Brüstung, Teppich usw.). Sowohl strukturbestimmende Prinzipien als auch räumliche Elemente finden sich in allen Maßstäben. Sie wirken vom Städtebau über das einzelne Gebäude bis hin zur Konstruktion und zum Material. Die einzelnen Maßstabebenen stehen in einem räumlichen Verhältnis zueinander und nehmen Einfluss aufeinander. (Alexander, Ishikawa & Silverstein 1977). Das Verständnis architektonischer Typologien als durch Einzelprinzipien beschreibbare Ordnungen eröffnet eine produktive Perspektive auf die Untersuchung von Architektur von Migrantinnen und Migranten in Deutschland. Es verdeutlicht sowohl die Vielzahl der Ausgangspunkte eines architektonischen Entwurfs als auch die sich daraus ergebende Synthese. Konglomerat oder Ganzheit stellen die zwei Pole dar, zwischen denen das gebaute Werk als Ergebnis seine Position findet.

Architektur ist Ausdrucksträger kollektiver Prozesse. Diese sind weder homogen noch statisch. David Turnbull (2000), der vergleichende Forschung zur Soziologie wissenschaftlichen und indigenen Wissens betreibt, bezeichnet jedes Gebäude, konkreter noch: jede Baustelle, als „knowledge space“ – einen konkreten Ort, an dem unterschiedliche Arten von Wissen von vielen zusammengetragen werden. „Any larger body of knowledge is strongly influenced by the circumstances it developed in and [that] any larger knowledge space is an assemblage of separately developed parts, which require the ability to be literally moved to different places in order to be part of any larger whole. It is two main characteristics – technical devices of representation and social strategies – which are required in order to form any larger space of knowledge.“ (Turnbull 2000, S. 41). Turnbull zeigt, dass die „separately developed parts“ unterschiedliche Orte der Entstehung haben können, dass Akt und Medium des Transports von Wissen, welches zum Gebäude führt, von großem Einfluss sind und dass ihre Zusammenführung in jedem Fall zu etwas eigenständigem Neuen führt.

Dabei wirken zwei von Aleida Assmann (2006) beschriebene Kategorien des kollektiven Gedächtnisses – ein „Gemachtes“ und ein „Gehabtes“. Das „Gehabte“ stellt eine Form des Gruppengedächtnisses dar, das auf geteilte räumliche Erlebnisse zurückgeht. Das „Gemachte“ bezieht sich vor allem auf größere konstruierte Gruppen wie Ethnien oder Nationen und wird mithilfe unterschiedlicher symbolischer Medien wie Texten, Bildern, Denkmälern, Jahrestagen und Kommemorationsriten etabliert. (Assmann 2006, S. 187). In den untersuchten Typologien lassen sich beide Prinzipien der Identitätsbildung erkennen. Das „Gehabte“ zeigt sich im unhinterfragten Alltagsgebrauch, während das „Gemachte“ kollektive Gedächtnis zu einer Verstärkung von räumlichen Bedürfnissen und der Verwendung von Zeichen und Elementen führt. Die gegenüberstellende Sammlung (Abb. 1) zeigt eine Auswahl von Gebäuden in Deutschland, deren Bauherrenschaft Migrantinnen und Migranten ist oder war und exemplarisch deren typologische Vorläufer. Strukturelle und geometrische Bezüge, Transformationen oder räumliche Neuentwicklungen werden erkennbar. Die Betrachtung jeweiliger typologischer Vorläufer und das Nachvollziehen des selektiven Entwicklungsprozesses geben Auskunft über Entwicklung und wechselseitigen Einfluss von gesellschaftlichem Bedarf und architektonischer Antwort.

Der Artikel untersucht im Folgenden ausführlicher den öffentlichen Raum, insbesondere den Straßenraum zwischen den Wohnbauten der Amerikanischen Siedlung in Bonn Plittersdorf von 1951. Er beschreibt ausschließlich den Bereich nördlich der Kennedyallee. Im Bereich südlich der Kennedyallee befanden sich vor allem öffentliche Gemeinschaftsbauten, von denen bis auf die Kirche und zwei Wohnzeilen nichts mehr erhalten ist. Die im Folgenden beschriebenen Prinzipien finden auf die zwei Wohnzeilen ebenfalls Anwendung.



**Abb. 2** Siedlung für amerikanische Mitarbeiter der Amerikanischen Hohen Kommission, Straßenraum , BARCH B 145 Bild-P002067 / Fotograf: ohne Angaben

---

## Amerikanische Siedlung Bonn Plittersdorf

Am 5. Dezember 1949 wird die militärische Verwaltungsorganisation der Vereinigten Staaten in Deutschland OMGUS (Office of Military Government for Germany / deutsch: Amt der Militärregierung für Deutschland) in die zivile Organisation HICOG (High Commissioner of Germany) überführt. Das Hohe Kommissariat der Vereinigten Staaten hat zu dem Zeitpunkt seinen Sitz in Frankfurt am Main, im IG-Farben-Haus. Trotz der Verlegung der deutschen provisorischen Hauptstadt nach Bonn beschließt die Hohe Kommission im Februar 1950 noch in Frankfurt eine neue Wohnsiedlung für seine Angestellten zu bauen. Wohnraum war knapp, mit 1,6–1,9 Deutschen pro Zimmer überbelegt und schlecht ausgestattet. An der Miquelallee entsteht die erste HICOG Siedlung mit 420 Wohneinheiten. Die Gesamtanlage und grundlegenden Strukturen werden vom amerikanischen Projektingenieur Lt. Col. George G. Davies geplant, für die Architektur sucht die Hohe Kommission eine deutsche Planergruppe und entscheidet sich für das Frankfurter Architekturbüro

Apel, Letocha, Rohrer, Herdt. Dieses entwirft eine Anlage mit mehrgeschossigen, parallelen Zeilen in einem „garden-type layout: the 32 buildings were kept low and spread over the site at a generous distance from one another, separated by spacious lawns“ (Chadbourn 1952, S.21).



**Abb. 3** Innenliegender Grünraum Siedlung Plittersdorfer Aue Januar 2015, FotografIn: Anna Weber

Bereits im Oktober 1950 aber deuten sich vor allem aufgrund organisatorischer Schwierigkeiten durch die räumliche Entfernung zwischen Frankfurt und Bonn Überlegungen zu einem Umzug in den Bonner Raum an. Am 1. Dezember ist die Entscheidung für den Umzug gefällt und der Umzugstermin der gesamten Behörde mit 1.146 US-Kräften und 2.097 Deutschen wird auf den 1. September 1951 festgelegt. (Vogt 2004). Es wird geplant, drei Siedlungen zu bauen: eine für amerikanische Mitarbeitende in der Plittersdorfer Aue und zwei für deutsche Beschäftigte der Amerikanischen Hohen Kommission in den Stadtteilen Tannenbusch und Muffendorf. Der Bund finanziert die zwei Grundstücke der Siedlungen für deutsche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Vereinigten Staaten das Grundstück der Siedlung für amerika-

nische Angestellte, außerdem die Erschließungskosten und den Bau der Häuser aller drei Siedlungen. Die Kommunen Bonn und Godesberg übernehmen die Verwaltung der Immobilien und erhalten die Mieten. Nach Abzug der Hochkommission sollen die Gebäude gegen eine geringe Entschädigung in städtischen Besitz übergehen. (Vogt 2004). Am 14. Februar 1951, also nur zweieinhalb Monate später, erfolgt der erste Spatenstich. Am 1. Juni findet das Richtfest für alle drei Siedlungen statt, mit den 6.000 Bauarbeitenden der drei Baustellen, das bis dahin größte Bauprojekt der Nachkriegszeit. („Deutsch-alliiertes Unternehmen“, 1951). Am 5. November desselben Jahres zieht die gesamte Behörde in 18 Arbeitstagen um und feiert mit 300 amerikanischen, deutschen und französischen Kindern eine Weihnachtsfeier mit internationalem Weihnachtsliedern, gefolgt von Erfrischungen (Waid 1952).

An der Planung der drei Siedlung beteiligt sind das Frankfurter Büro Apel, Letocha, Roher, Herdt, Professor Sep Ruf, München, Lt. Col. George G. Davies, Architekt des US Army Corps of Engineers und Raderschall und Herrmann Mattern, Kassel. Die exakte Verteilung der Aufgaben variiert je nach Autorin bzw. Autor. Die deutschen Architekten Apel und Ruf beschreiben in einem Briefwechsel die Verteilung der Rollen folgendermaßen:

- Gesamtoberleitung: Architekt BDA Apel,
- Entwurfsbearbeitung: Arbeitsgemeinschaft Architekturbüro Apel, Letocha, Rohrer, Herdt, Ffm., und Prof. Sep Ruf, München,
- Städtebauplanung: Prof. Sep Ruf, München,
- Gartenplanung: Prof. Mattern, Kassel. (Ruf 1951).

Lt. Col. George G. Davies, Architekt des US Army Corps of Engineers, erscheint lediglich in amerikanischen Publikationen und wird dort als verantwortlich für „die ersten Zeichnungen, die Planung der Grundstücke und technischen Arbeiten“ bezeichnet (Chadbourn 1952; McCloy 1953; Waid 1952, S.1). Lt. Davies wird an keiner Stelle als entwerfender Architekt genannt. Aus dem HICOG Construction Program, einem Dokument, welches der Hohe Kommissar John McCloy 1953 erstellen ließ, um über die gesamten Bauvorhaben vor der amerikanischen Regierung Rechenschaft ablegen zu können, geht sein großer Einfluss auf maßgebliche Entscheidungen bei der Ausführung der vorhandenen Architektur hervor. Je nach nationaler Perspektive ändert sich die Zusammenstellung bzw. Gewichtung der Einzelakteure der Planergruppe.

Die beiden Siedlungen für deutsche Beschäftigte in Tannenbusch und Muffendorf und die Siedlung für amerikanische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Plittersdorfer Aue unterscheiden sich maßgeblich voneinander. Insbesondere folgende Punkte sollen hervorgehoben werden:

- städtebauliche Gesamtanlage,
- städtebauliches Raumprogramm (Kindergarten, Bildung, Sport, Kirche, Club usw.),
- Beziehung der Wohnbauten zur Straße,
- städtebauliche Volumina,
- Dachform,
- Straßenbreite,
- Straßenbelag.

Die beiden Siedlungen in Tannenbusch und Muffendorf weisen je 412 Wohneinheiten auf, die Siedlung in der Plittersdorfer Aue 458 Wohneinheiten (McCloy 1953). Die zwei Siedlungen für deutsche Angestellte sind „Zwillinge“: Sie bestehen aus den gleichen Bautypen in unterschiedlicher Anordnung. Die Typen sind vielgestaltig – es gibt flache Zeilen mit Satteldach oder Flachdach, schmale Laubenganghäuser und ein elfgeschossiges Hochhaus als städtebauliches Zentrum der lockeren Anlagen. Zusätzlich zu den Wohnbauten besitzen die Siedlungen einen Supermarkt und Heizkraftwerke. (McCloy 1953). Die Architekten hatten bei der Planung weitgehend freie Hand, anders als bei der Siedlung in der Plittersdorfer Aue, für die „detaillierte Planungsvorgaben [bestanden], welche sich auch auf die Gestaltung bezogen“ (Kähling 2004, S. 101).

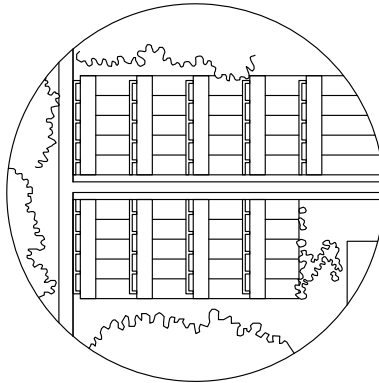
Im HICOG Construction Program von 1951, welches nach dem Bau der Siedlungen als Dokumentation des Bauprozesses entstand, finden sich Mustergrundrisse der unterschiedlichen Wohnungstypen. Jene für deutsche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterscheiden sich grundsätzlich von denen für amerikanische Beschäftigte – hinsichtlich ihrer Organisation, aber auch in Bezug auf Ausstattung und Materialität. Die Wohnungen in der Siedlung Plittersdorf für amerikanische Angestellte sind ausschließlich in zwei- bis dreigeschossige Zeilen mit Satteldach zusammengefasst. Die Siedlung besitzt umfassende Infrastruktur, Angebote für Bildung, Kultur und Freizeit: Theater, Kirche, Shoppingcenter, Kino, Baseballfelder, Clubhaus, Schule, Kindergarten u. a. (Kähling 2004). Sie wird ‚Klein-Amerika‘ getauft und gehört nicht mehr zu deutschem Hoheitsgebiet. „Im nunmehr extrritorialen Gelände der Siedlung lag die Planungshoheit in den Händen der Amerikaner, während die Straßen und deren Beleuchtungsvorrichtungen deutsches Eigentum blieben.“ (Stadt Bonn, Amt 61, Untere Denkmalbehörde 20010, S.3) Beim Richtfest für die HICOG Siedlungen in Bonn am 1. Juni 1951 in Plittersdorf stellt der Bad Godesberger Bürgermeister Hopmann die Siedlungen in den Kontext des ECA-Architekturwettbewerbs (Vogt 2004).



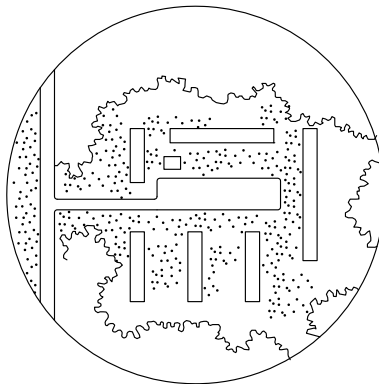
## ECA-Architekturwettbewerb

Im Sommer des Jahres 1951 lobt das Bundesministerium für Wohnbau zusammen mit der Economic Corporation Administration – Sondermission (ECA) für Deutschland einen Wettbewerb zum sozialen Wohnungsbau in 15 deutschen Städten für je 300 Wohneinheiten aus. „Die Architekten und Unternehmer sollten Wohnungen planen, in denen ein menschenwürdiges, glückliches und gesundes Leben zu finanziell tragbaren Bedingungen möglich ist. Für dieses große Versuchs- und Vergleichsbauvorhaben hatte die ECA-Mission 37,5 Millionen DM an ERP-Geldern (European Recovery Program, auch: Marshallplan) zur Verfügung gestellt, mit denen die reinen Baukosten von etwa 3300 Wohnungen finanziert werden sollten.“ (Döscher 1952, S. 6). Die Auswahl sowohl der Grundstücke, die von Städten angeboten werden können, als auch der Planungen inklusive verbindlichem Kostenvoranschlag, die von Architektinnen und Architekten eingereicht werden, erfolgt durch eine deutsch-amerikanisch besetzte Jury. Der Wettbewerb möchte neben der Bereitstellung von Wohnungen „den fortschrittlichen Kräften des Bauwesens die finanzielle Hilfe ... geben, die sie in die Lage versetzt, neue Ideen zu entwickeln und in die Tat umzusetzen und so auf den künftigen Wohnungsbau fördernd zu wirken“ (Döscher 1952, S. 8). Es werden 725 Entwürfe für Grundstücke in 15 Städten eingereicht, von denen bis auf wenige Ausnahmen alle mit dem städtebaulichen Element der Zeilen arbeiten.

In der anschließenden Publikation „Neuer Wohnbau“, 1952 kommen die Mitglieder der Jury sowie externe Autoren wie der Architekt Hugo Häring zu Wort und bieten so eine kompakte Übersicht über die Diskussion zum Siedlungsbau der frühen 50er-Jahre in Deutschland – auch aus Perspektive der amerikanischen Jurymitglieder. Besonders die amerikanischen Autoren weisen in ihrer Kritik explizit auf die Unterschiede im Siedlungsbau zwischen den USA und Deutschland hin.

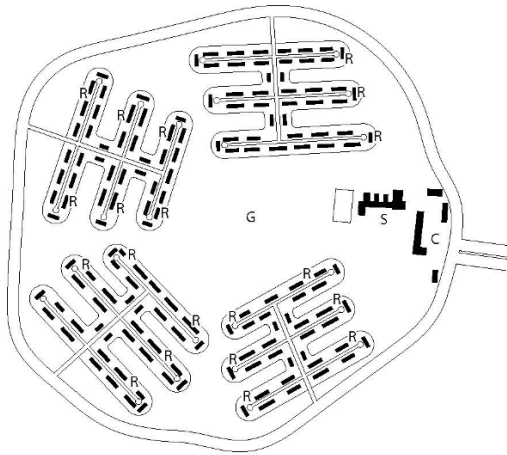


**Abb. 4** Prinzip Geländeanordnung der meisten ECA Wettbewerbsbeiträge; Durchzeichnung nach: Monson, Donald (Wandersleb 1952, S. 130)

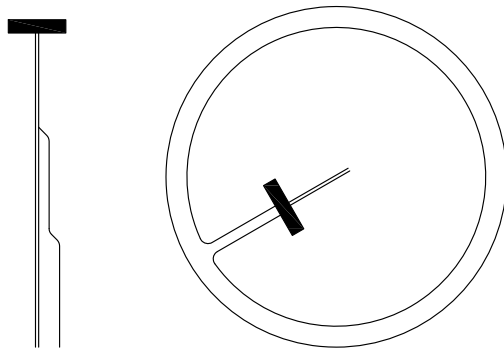


**Abb. 5** Gruppierung von Reihenhäusern um einen Hof mit Stichstraße, Radburn-System; Durchzeichnung nach: Monson, Donald (Wandersleb 1952, S. 130 S.)

„Bei allen drei Bauweisen bestand der vorherrschende Begriff von von Siedlungsplanung darin, eine einzige Gebäudeart zu entwerfen und dann diesen Bau in parallelen Reihen zu wiederholen, bis die benötigte Zahl von Wohnungen erreicht und die Siedlungsfläche bedeckt war. Man hat den Eindruck, dass da, wo Wohnblöcke die Grundlage des Entwurfs abgaben, die dreihundert Wohnungen gar nicht so viel eintönige Wiederholungen erlaubten, als der Architekt gern gesehen hätte.“ (Monson, Donald „Städtebau“ in: Wandersleb 1952, S. 130)



**Abb. 6** Schema großmaßstäbliche Verkehrsführung Radburn Plan: KFZ Verkehr außen, Fußgänger innen; Bogner, Walter F. „Lageplan“ (Wandersleb 1952, S. 130)



**Abb. 7** Erschließungsschemata, links nach: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, rechts: nach Radburn Plan

„Der in Deutschland reisende amerikanische Stadtplaner kehrt unter dem Eindruck nach Hause zurück, daß die Deutschen Städtebauer keine Ahnung haben, was das Automobil mit ihnen machen wird. Auch wenn die deutsche Gattung dieses Bazillus, der Volkswagen, kleiner ist als der amerikanische Ford, so vermehrt sich der Volkswagen doch mit einer erstaunlichen Geschwindigkeit, und seine Häufigkeit

wird bald den Umfang einer Epidemie annehmen.“ (Monson, Donald „Städtebau“ in: Wandersleb 1952, S. 130)

Donald Monson, Berater für Städtebau bei der MSA-Mission in Paris, fasst seine Beobachtungen in Skizzen zusammen (Abb. 4 und 5), die von W. F. Bogner, Professor in Harvard, um die Skizze im größeren Maßstab ergänzt werden (Abb. 6). Die Schemata weisen nur wenige Elemente auf, diese aber verhalten sich in ihren relevanten Eigenschaften gegensätzlich zueinander. Sie haben gemeinsam, dass sie eine Bebauung in Zeilen mit dazwischenliegenden Freiflächen zeigen, die sowohl aufgereichte Einfamilienhäuser als auch Geschosswohnungsbau unterschiedlicher Höhe zulassen. Im Schema zur Geländeanordnung der meisten ECA-Wettbewerbsbeiträge (Abb. 4) laufen Fußgängerinnen und Fußgänger und Kfz-Verkehr parallel, bis auf das letzte Stück des Weges, den Wohnweg, der allein der Passantin und dem Passanten vorbehalten ist. Geparkt wird auf der Straße oder in Garagenhöfen. Von dort wird das letzte Stück des Weges zu Fuß zurückgelegt (Abb. 7, Erschließungsschemata). Die Zeilen stehen senkrecht zur Straße für den Kfz-Verkehr. Im Radburn-Plan hingegen sind Fuß- und Kfz-Verkehr getrennt. Das Auto fährt den ‚langen Weg‘ außen herum, der Fußgängerin und dem Fußgänger ist das ‚Innere‘ der Siedlung mit fußläufig erreichbarer Infrastruktur vorbehalten (Abb. 7, Erschließungsschemata). Geparkt wird vor bzw. im Haus (Garage). Was in der Literatur als von zu Fuß Gehenden erschlossene Vorderseite der Häuser bezeichnet wird, ist die dem Parkplatz abgewandte, also der gemeinschaftlichen Grünfläche zugewandte Seite.

Die Schemata zeigen zugleich eine Zusammenfassung der Wettbewerbsergebnisse sowie die Prinzipzeichnungen von zwei jeweils aktuell diskutierten Siedlungstypologien in Deutschland und den USA: die „aufgelockerte und gegliederte Stadt“ und den „Radburn Plan“. Beide enthalten räumliche Prinzipien, die auch in der Siedlung Plittersdorf zur Anwendung kommen, weshalb sie im Folgenden ausführlicher erläutert werden.

---

## Typologie

Die Skizzen beschreiben unterschiedliche Typologien von Siedlungen und sind durch die Summe der sie beschreibenden räumlichen Prinzipien definiert und unterscheidbar. Das Zustandekommen der jeweils spezifischen Typologien ist im unterschiedlichen Kontext zu suchen. Beide weisen sowohl Ähnlichkeiten als auch Unterschiede auf. Die Unterschiede sind vor allem eine entwurfliche Reaktion auf

unterschiedliche Vorstellungen, Wünsche oder Gewohnheiten der Benutzung von Raum. Die Schemata weisen wenige Elemente auf – selbst diese aber beinhalten maßgebliche Entscheidungen. So bedeutet das Nach-,außen'-legen der Kfz-Strassen und die direkte Kfz-Erschließbarkeit jedes Gebäudes im Radburn-Plan eine Verdopplung der Verkehrsfläche gegenüber dem Schema der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“. Für eine solche Entscheidung benötigt die Bauherrenschaft Fläche und Kapital und eine Vorstellung von der Bedeutung des Automobils.

Das Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ ist keine Neuerfindung der Nachkriegszeit. Aufbauend auf den aus England stammenden Gartenstadtdenken des frühen 20. Jahrhunderts entwickeln Architekten wie Bruno Taut, Ernst May oder Ludwig Hilbersheimer unter Begriffen wie „Neues Bauen“ oder „Reformarchitektur“ städtebauliche Ansätze, die später in Beziehung zur Charta von Athen den städtischen Raum neu zu strukturieren suchen. Unter der nationalsozialistischen Herrschaft ideologisch überformt, finden diese Ansätze bereits in den 40er-Jahren Verwendung in Wiederaufbauplänen für vom Krieg zerstörte Städte. Zehn Jahre später kommen manche dieser Pläne, von denselben Planern schrittweise begrifflich entideologisiert, dann zur Ausführung. (Durth & Gutschow 1990).

Auch „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann erscheint 1957 als Neuauflage, nachdem sie im Zweiten Weltkrieg entstanden war, aber als verschollen galt (Meissner 2013). Die Autoren verstehen die Publikation als Instrument und Planungshilfe zur Neustrukturierung europäischer Städte, die sie als „künstlich, verwickelt, unnatürlich und damit ungesund“ (Göderitz, Rainer & Hoffmann 1957, S. 9) beschreiben. Sie entwickeln unterschiedliche Schemata, die sie explizit auch nur als solche verstehen, und nicht als formale Festlegung, und zeigen an diesen rechnerisch Überlegungen zu Gebäudehöhen, Gebäudeabständen, Flächenverbrauch unterschiedlicher Strukturen, Entfernungen für Fußwege oder Nutzungsverteilungen. Im Fazit stellen sie heraus, dass das zweigeschossige Einfamilienhaus als aufgereichte Zeile als optimale Grundeinheit einer Wohnsiedlung gilt. (Göderitz et al. 1957).

Die Vereinigten Staaten sind als Teil der Alliierten Gewinner des Krieges und befinden sich in einer Zeit sowohl des wirtschaftlichen Aufstieges als auch des Antikommunismus McCarthys, der das freistehende Einfamilienhaus auch politisch zum erstrebenswerten Ziel erhebt: „No man who has a house and a lot can be a Communist, he has too much to do.“ (Hayden 2003, S. 135). Demgegenüber bemühen sich manche in der Stadt- und Architekturplanung um gemeinschaftlichere Wohnformen, wie zum Beispiel im Chicagoer Stadtteil Park Forest von 1946, welcher zu großen Teilen aus Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern besteht. Park Forest orientiert sich am sogenannten Radburn-Plan, der eine Inversion von Auto- und Fußverkehr vorschlägt: Das Auto gelangt zum Haus von der einen, die

zu Fuß Gehenden erreichen es von der anderen Seite, was zu einer erheblichen Reduzierung von Kreuzungspunkten führt (Abb. 3).

Der Radburn-Plan ist benannt nach einem Schema von 1928–29 der Städtebauer und Architekten Clarence S. Stein und Henry Wright, welches in der Stadt Radburn das erste Mal zur Anwendung kommt, die sich als „The Town for the Motor Age“ bezeichnet. „Die Planung war das Produkt der Regional Planning Association of America (RPAA) mit dem Ziel, Sozialreformen zu fördern und auf Basis englischer Gartenstadtplanungen Wohnen für amerikanische Durchschnittsverdiener zu verbessern.“ (National Historic Landmarks Program 2005). Wasmuths Lexikon der Baukunst von 1932 erläutert unter dem Eintrag „Vereinigte Staaten von Amerika“ als einziges städtebauliches Beispiel den Radburn-Plan, für die Stadt des Motor-Zeitalters. Das Lexikon befindet sich in der Bibliothek Sep Ruf, einem der Architekten der Siedlung in der Plittersdorfer Aue, und befand sich höchstwahrscheinlich auch zur Zeit der Planung in seinem Besitz.

Der ‚neighbourhood‘-Gedanke, dem sowohl das Schema der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ als auch der Radburn-Plan folgen, beschreibt die Untergliederung einer Stadtbewohnerschaft in Kleinstgruppen von 4.000 bis 6.000 Bewohnerinnen und Bewohnern als „Grundlage städtischer Organisation“ (Göderitz et al. 1957, S. 24) mit jeweils eigener Infrastruktur, Einrichtungen für Bildung (16-klassige Volksschule), Kultur und Erwerb. Er dient als Grundlage für die Bestimmung von Stadtteil- bzw. Siedlungsgrößen. Die Siedlung in Plittersdorf ist mit etwa 1.000 Bewohnenden deutlich kleiner als eine solche ‚Nachbarschaft‘. Dennoch erhält sie große Teile der für eine solch große Einheit vorgesehenen Infrastruktur – in angemessener Größe. Sie ist vielmehr eine Miniatur oder ein Modell einer Nachbarschaft, weil Fragen nach der Organisation städtischer Einheiten immer auch Probleme der Strukturierung und Organisation von Massen enthalten. Diese Schwierigkeiten entfallen bei einem eigenständigen Stadtteil auf einer Fläche von nur 300.000 m<sup>2</sup>.

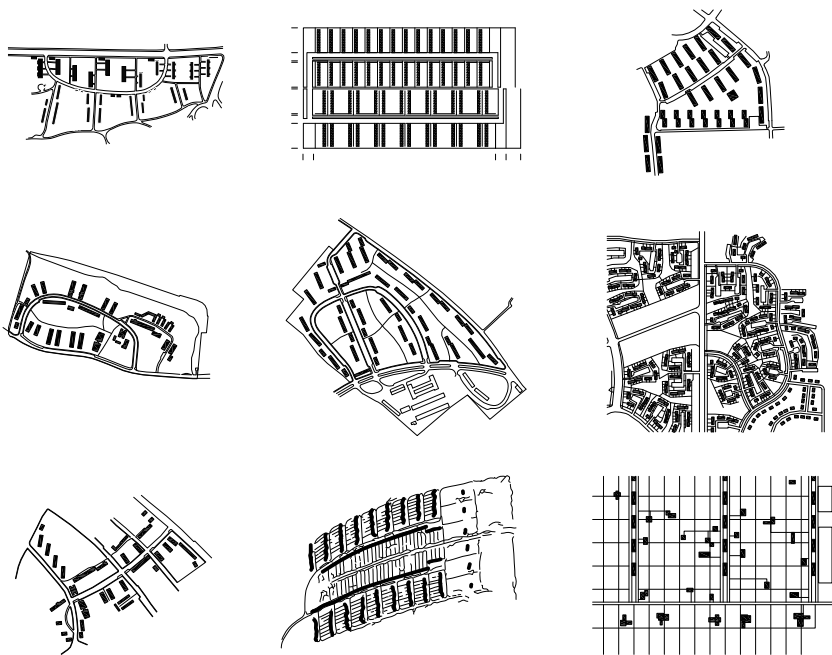
In der Siedlung in der Plittersdorfer Aue treffen Prinzipien der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ und des Radburn-Plans aufeinander. Die Siedlung entspricht keiner der bisher beschriebenen Typologien, weist aber Verwandtschaften mit ihnen auf. Zur weiteren Vertiefung wird der Siedlungsgrundriss anderen Typologien unterschiedlicher Entstehungskontexte gegenübergestellt: Deutschland – Vereinigte Staaten, theoretische Modelle – gebaute Beispiele, zivile-(post) militärische Siedlungen (Abb. 8). Die Siedlung in der Plittersdorfer Aue enthält Bezüge zu jedem dieser Grundrisse:

1. ECA-Siedlung Krefeld, Hafenstrasse, 1951: exemplarisch für Ergebnisse des ECA-Wettbewerbs aus derselben Kostenregion wie Bonn, nämlich Rheinland
2. HICOG Siedlung Bonn Tannenbusch für deutsche Angestellte, 1951

3. HICOG Siedlung Bonn Muffendorf für deutsche Angestellte, 1951
4. Schema zweigeschossige Mehrfamilienhaussiedlung als Zeile oder Reihe. In „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ (1957). Der Literatur zufolge Leitbild der Siedlung Plittersdorf (Kähling 2004; Meissner 2013)
5. HICOG Siedlung Bonn Plittersdorf für amerikanische Angestellte, 1951
6. Erste HICOG Siedlung in Deutschland, Frankfurt, Miquelallee, 1950: Chadbourn bezeichnet Plittersdorf als Kopie davon (Chadbourn 1952)
7. Park Forest, Illinois, USA, GI Town, 1952: exemplarische US Siedlung nach Radburn-Plan für Kriegsrückkehrer, zitiert im ECA-Kontext
8. Broadacre City, USA: deutlichstes Beispiel für Weite und Dezentralisiertheit als maßgebliche Strukturmerkmale amerikanischer Siedlungsgedanken

Die Beispiele werden im Folgenden vor allem im Hinblick auf folgende Themen untersucht:

- Gesamtanlage,
- städtebauliche Ordnungsprinzipien,
- Volumen,
- Organisation Verkehr (Automobil/Fußgehende),
- Bezug Verkehr zu Wohnung/Haus, funktional und geometrisch,
- Verkehrsfläche,
- Verkehrsraum.



**Abb. 8** Vergleich Siedlungsgrundrisse selber Maßstab

Von links oben nach rechts unten in vertikalen Spalten:

1. ECA Siedlung Krefeld, Hafenstrasse, Architekten Jack Martin Michel und Paul Klingenberg, Frankfurt, Siegerentwurf Wettbewerb 1951
2. HICOG Siedlung Bonn Tannenbusch für deutsche Angestellte, Architekten Apel, Rohrer, Letocha, Herdt / Städtebau Prof. Sep Ruf / Landschaftsarchitektur Herrmann Mattern 1951
3. HICOG Siedlung Bonn Muffendorf für deutsche Angestellte, Architekten Apel, Rohrer, Letocha, Herdt / Städtebau Prof. Sep Ruf / Landschaftsarchitektur Herrmann Mattern 1951
4. Schema zweigeschossige Mehrfamilienhaussiedlung als Zeile oder Reihe in: *Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957*
5. HICOG Siedlung Bonn Plittersdorf für amerikanische Angestellte Architekten Apel, Rohrer, Letocha, Herdt / Städtebau Prof. Sep Ruf / Landschaftsarchitektur Herrmann Mattern 1951
6. Organische Stadtbaukunst 1932, Hand Bernhard Reichow, Ausschnitt einer Nachbarschaft
7. HICOG Siedlung Frankfurt Miquelallee, Architekten Apel, Rohrer, Letocha, Herdt 1950
8. Park Forest. Illinois, USA, GI Town, Landschaftsarchitekt und Entwurf Lageplan Elbert Peets, Planung 1946, Überarbeitung 1952, Ausschnitt
9. Broadacre City, Frank Lloyd Wright, Zeichnung erstellt aus Modellfoto, Modell 1935, Ausschnitt



## Das einzelne räumliche Prinzip

Eine architektonische Typologie setzt sich immer aus einer Vielzahl einzelner räumlicher Prinzipien zusammen, welche in einem bestimmten Verhältnis zueinander stehen. Die Herkunft der einzelnen Prinzipien ist in jedem Fall projektspezifisch. Sie ergeben sich aus der eingeschriebenen Funktion, der konkreten urbanen Morphologie, den finanziellen Voraussetzungen beim Bau, der gesellschaftlichen Position der Bauenden, dem beabsichtigten Ausdruck des räumlichen Objekts oder Referenzen, auf welche aus ideellen Gründen Bezug genommen wird. Die Gegenüberstellung der städtebaulichen Grundrisse aus dem translokalen Kontext der Entstehungsgeschichte der Siedlung in der Plittersdorfer Aue macht die konkreten Herkunftsorte von Einzelprinzipien sichtbar. Sie ist ein Hybrid, translokal und multikontextuell.

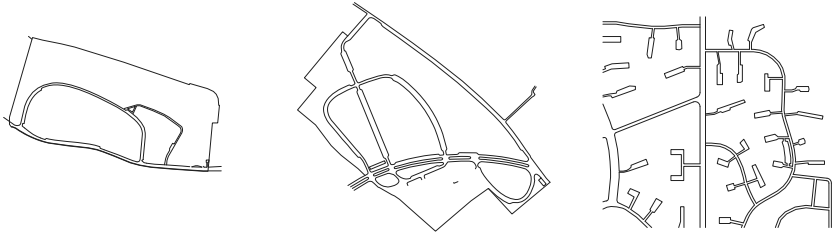
## Ausrichtung I: Gebäude und umgebender Raum

Im Deutschland der frühen 50er-Jahre stehen Zeilen mehrheitlich parallel zueinander. Die Wohnungen darin haben in der Regel eine Ost-West-Ausrichtung, was für die einzelne Wohnung als ideal gilt. Vorstellungen vom Raum dazwischen, dem Straßenraum und Grünraum, werden von Kritikerinnen und Kritikern in Kategorien von Räumen bewertet, die durch eine strukturell völlig andere, nämlich geschlossene Blockrandbebauung entstehen – „der gute alte Baublock“ (Wandersleb 1952, S.47). In diesen Kategorien erscheint er häufig defizitär. Den Planenden scheinen andere Qualitätskriterien bzw. Leitbilder für eine Gesamtanlage zu fehlen. (Wandersleb 1952). Das Kriterium der Flächeneffizienz und Rationalisierung von Verkehrswegen wird als Argument gegen andere Ordnungsprinzipien angeführt. In den USA gilt eine Ausrichtung von Südost bis Südwest als günstig, was zu Zeilen führt, die um 90° versetzt angeordnet werden können. Es zählt ebenso das Ergebnis der Anordnung von Einzelteilen zueinander. Die Begriffe „Park“ und „Landschaft“ dominieren Erläuterungen zu Lageplänen. In der Siedlungsplanung spielen neben Verantwortlichen für Architektur und Städtebau Planende für Landschaftsarchitektur eine wichtige Rolle. Günther Wasmuth übersetzt in seinem „Lexikon der Baukunst“ von 1932, Band V, P-Zyp, unter dem Eintrag „Vereinigte Staaten“ den „landscape architect“ als „Städtebauer“, welcher für die Aufstellung eines Bebauungsplans herangezogen wird, „um für Gelände und Landschaft die günstigste Straßenführung und Landverteilung für Grundstücke, Park- und Spielanlagen zu erzielen“ (S.576). In Plittersdorf stehen die Zeilen mehrheitlich parallel zueinander. Die Freiflächen dazwischen sind sehr großzügig angelegt.

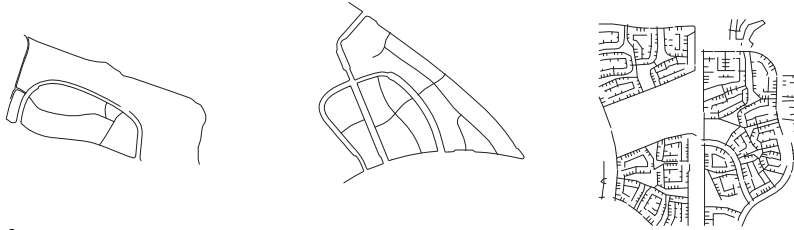
Parkartige gemeinschaftliche Grünräume gehen flach in den Verkehrsraum mit geschwungenen Straßen über.

## **Fahren und Laufen: Das Automobil als Verkehrsmittel oder Teil des Lebensraums**

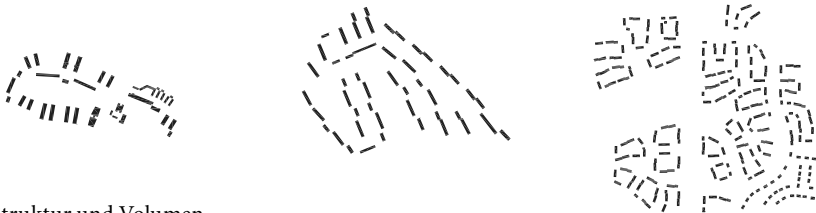
In Deutschland liegen die Zeilen senkrecht zur Kfz-Straße der niedrigsten Hierarchieebene. Man parkt an der kurzen Seite der Zeile oder in einem etwas abseits liegenden Garagenhof und geht das letzte Stück des Weges zu Fuß. Göderitz et al. (1957) berechnen diesen Weg und halten ihn für zumutbar. Der Fußweg ist das letzte Glied in der Hierarchieordnung des Straßensystems. Hans Preussner (1952), der in der Dokumentation des ECA-Wettbewerbs zur Aufschließung der Grundstücke schreibt, geht sogar noch weiter: „Der Fußweg kann eine ganz leichte Befestigung erhalten und ist im Wesentlichen zur Unterbringung der Versorgungsleitungen bestimmt.“ (Preussner 1952, S. 56). Dem Fußweg wird als Erlebnisraum keine weitere Bedeutung zugemessen. Die Kfz-Erschließung endet in der Nähe der Wohnung, das Automobil ist räumlich vom Wohnraum getrennt. In den USA liegen die Zeilen parallel zu einem Hof, der von Kfz befahren werden kann und als Parkplatz dient. Die Wohnung liegt zwischen Kfz-Straße und Fußweg. Es wird direkt vor bzw. hinter dem Haus geparkt, der Raum des Automobils ist Teil des Hauses. Die Wohnung ist die Schaltstelle zwischen Auto und Fußweg. Ein eigenständiges Fußwegesystem befindet sich auf der dem Parkplatz abgewandten Seite des Hauses. Es liegt in einem „Park“, soll schön und kurz, weil innenliegend sein. Wo der Fußweg parallel zur Kfz-Straße verläuft, ist er durch einen Rasenstreifen von dieser getrennt. Der Fußweg ist ein eigenes räumliches System, welches eine eigene Gestaltung erhält. In Plittersdorf wird in tiefen Parktaschen senkrecht direkt vor den Wohngebäuden geparkt. Im Schnitt ergeben sich daraus Stellplätze für 1,9 Pkw pro Wohneinheit, das ist mehr als heute mit in der Regel 1,5. Die Fußwege liegen direkt an der Straße. Ein innenliegendes Fußwegesystem erschließt den Kindergarten.



Straßen für den KFZ-Verkehr



Fußwege



Struktur und Volumen

2. HICOG Siedlung Bonn Tannenbusch für deutsche Angestellte, Architekten Apel, Rohrer, Letocha, Herdt / Städtebau Prof. Sep Ruf / Landschaftsarchitektur Herrmann Mattern 1951

5. HICOG Siedlung Bonn Plittersdorf für amerikanische Angestellte Architekten Apel, Rohrer, Letocha, Herdt / Städtebau Prof. Sep Ruf / Landschaftsarchitektur Herrmann Mattern 1951

8. Park Forest. Illinois, USA, GI Town, Landschaftsarchitekt und Entwurf Lageplan Elbert Peets, Planung 1946, Überarbeitung 1952, Ausschnitt

**Abb. 9** Beispielhafter Vergleich architektonischer Einzelemente: Straßen, Fußwege, Volumen

## Straßenbelag

Auffälliges Detail der Straßen in der Amerikanischen Siedlung in Plittersdorf ist ihr Belag, der im Unterschied zu den beiden deutschen Siedlungen aus Betonplatten besteht („70 000 Kubikmeter Erde“, 1951). Diese sind widerstandsfähiger als Asphalt, der unter hohem Druck zu fließen beginnt. Betonplatten finden Anwendung u. a. in amerikanischen militärischen Verwaltungssiedlungen in Deutschland, sie gelten als panzertauglich. Gleichzeitig aber sind Betonplatten als Straßenbelag in den Vereinigten Staaten auch bei kleineren Straßen geläufiger, während sie in Deutschland eher für Autobahnen verwendet werden. (Birk 1971; Hentrich 1928).

## Fläche

Parallele Zeilen sparen Platz. Im ECA-Entwurf für die Siedlung an der Hafestraße in Krefeld nimmt die Verkehrsfläche nur 5,9 % der Siedlungsfläche in Anspruch. In Plittersdorf sind es 13 %. 1935 stellt der Architekt Frank Lloyd Wright aus dem mittleren Westen der Vereinigten Staaten seinen Entwurf für Broadacre City vor. Sie entsteht als Kritik an der Stadt seiner Gegenwart und ist nicht als deren Weiterentwicklung gedacht, sondern als Gegenentwurf. Zentrales Element der Broadacre City ist eine Siedlungstypologie auf der Grundlage eines Rasters von einem Morgen Größe, welches je einer Wohneinheit zur Verfügung steht. Ein Morgen entspricht 4.047 m<sup>2</sup>. Wohnstraßen erschließen häufig nur ein Haus und die die Siedlung erschließende Autobahn hat zehn Spuren, was weder dem damaligen Verkehrsaufkommen noch den damaligen Zukunftsprognosen entsprach. Die Autobahn ist stattdessen raumordnendes Instrument, die Abfahrt gilt als beste Lage, ihre Breite folgt dem Entwurfsprinzip der Weite. Demgegenüber beschreibt der Architekt Erich Kühn 1981 in seinem Artikel für die Zeitschrift Arch+ relevante Themen der deutschen Nachkriegsarchitektur. Eines davon ist Normung zur Kosteneinsparung und Beschleunigung von Bauvorhaben, wofür er im Normenausschuss u. a. das Gebiet „Möbelstellfläche“ übernimmt. „Durch zwei Umstände waren sie wichtig geworden: In der Notwendigkeit, zunächst nur sog. ‚Schlichtwohnungen‘ zu bauen, um Material und Kosten zu sparen, steckte die Gefahr des Überziehens. Gespart wurde u. a. an Gehfläche. Als typisches Details: In den Schlafzimmern mit der üblichen Möblierung: Schränke an der Stirnwand, Gang, Betten – konnten die Schranktüren nicht voll geöffnet werden, wenn die Betten zu groß waren. Und das wurde durch zunehmenden Wohlstand – zunehmendes Imponiergehabe – der Fall .... Ich erinnere mich, dass dieser Abstand uns längere Zeit beschäftigt hat.“ (S. 25). Die Anekdote beschreibt eindrucksvoll das Ausmaß der Flächenoptimierung, die

aber in allen Bereichen der Architektur Anwendung findet. Ernst Neufert (1950), Herausgeber der Publikation „Bauentwurfslehre“, sieht unter Siedlungsstraßen bei offener Flachbauweise unter der Überschrift „Straßenprofil“ Folgendes vor: 2 m Gehweg einseitig + 4,5 m Straße + 0,5 m Rinne + Vorgärten oder 1,5 m Gehweg beidseitig + 5,5 m Straße + Vorgärten. Das ergibt insgesamt 8 m bzw. 8,5 m Straßenbreite inklusive Gehweg als Norm. Im amerikanischen Kontext beschreibt Dolores Hayden (2003) Kosteneinsparungen in der GI Town Park Forest: „Costs were slashed at every turn: houses were moved closer to the street to save on piping, planting strips were removed, sidewalks were combined with curbs to save on concrete work and installation and so on.“ (Hayden 2003, S. 146). Das Verlegen von Gehwegen direkt an die Straße gilt als radikales Mittel zur Kostenreduzierung. Straßenprofile haben dort, also im flächenoptimierten Fall: 3 m Gehweg + 8 m Straße + 3 m Gehweg und an Stellen, an denen der Gehweg nicht direkt an die Straße verlegt wurde: 3 m Gehweg + 1 m Grünstreifen + 8 m Straße + 1 m Grünstreifen + 3 m Gehweg. Das ergibt insgesamt 14 m bzw. 16 m Straßenbreite inklusive Gehweg als Norm. Sogar Levittown, das als eine der dichtesten Siedlungen und als gewinnorientiertes Bauprojekt im Amerika der 50er-Jahre gilt, besitzt denselben Straßenquerschnitt. Der Verkehrsraum im suburbanen USA der 50er-Jahre ist damit fast doppelt so breit wie in Siedlungen in Deutschland derselben Zeit. Die Siedlung in Plittersdorf orientiert sich an den amerikanischen Maßstäben.

## Sicherheit

Als die Rote Armee Fraktion (RAF) in Deutschland ab 1972 damit beginnt, auch Bombenanschläge gegen US-Militäreinrichtungen oder staatliche Einrichtungen zu verüben, ändert sich das Verhältnis der Bewohnerinnen und Bewohner der amerikanischen Siedlung gegenüber der umgebenden Gesellschaft. Die Grenzen des bis dahin vor allem verwaltungstechnisch exterritorialen Gebiets werden räumlich manifest. Der Perimeter erfährt eine Verstärkung und Aufdickung. Drei der fünf Zufahrtsstraßen, Steubenring, Kolumbusring und Martin-Luther-King-Straße nach Süden hin, werden geschlossen, von innen betrachtet also zur Sackgasse. Die Europastraße erhält zur Kennedyallee hin ein Wachhäuschen, einen Schlagbaum und einen Militärposten. Was mit der Martin-Luther-King-Straße nach Norden geschah, ist aus dem heutigen Zustand nicht mehr erkennbar.

Zwischen den Straßeneinfahrten am Rand des Außenraumes werden unterschiedliche Sicherheitselemente als fortlaufender Ring installiert. Die Einzelelemente ändern sich je nach konkreter räumlicher Situation, die sie beschützen sollen. Sie dienen der Abwehr eines mit Sprengstoff beladenen Autos.

Die Einzelemente sind:

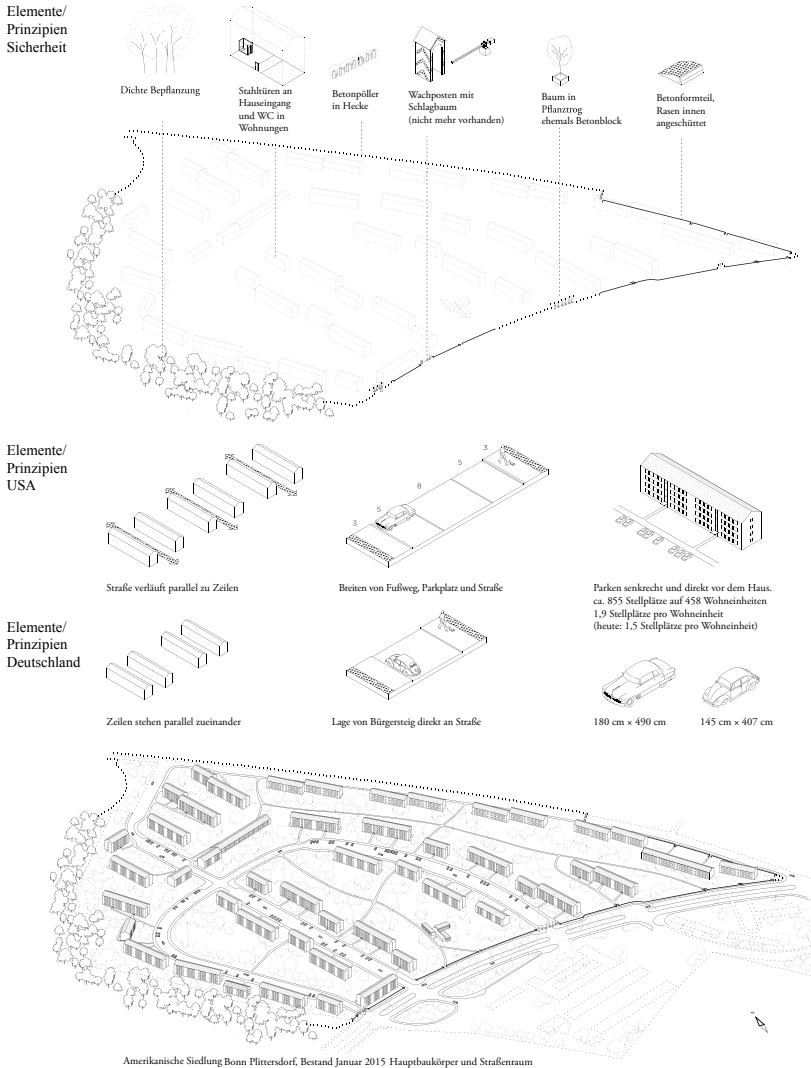
- Betonpoller, die häufig in einer Hecke stehen,
- Betonformteile, welche zur ‚Außenseite‘ der Siedlung hin eine Vertikale von etwa 80 cm aufweisen und nach innen, zum Rasen hin, zu einem sanften Hang hin aufgeschüttet werden.
- Betonpflanzkübel mit kleinen Bäumen, die zur Schließung der Straßen verwendet werden, ehemals Betonblöcke ohne Bäume,
- Wachhäuschen und Schlagbaum, die nicht mehr vorhanden sind.

(Stiftung Denkmalpflege, Bonn, persönliches Gespräch, 16.01.2015; Jordan, D., persönliches Gespräch, 22.5.2015; Begehung vor Ort, 3.2.2015)

Der Ring, bestehend aus den unterschiedlichen Einzelementen, ist durchlaufend deutlich zu erkennen.

Zur Nordseite der Siedlung hin befindet sich heute ein Park. Darin finden sich ebenfalls Reihen von Betonpollern, die an dichte Baumgruppen anschließen. Ob diese Teil der Sicherheitselemente sind, ist nicht geklärt. Auffällig ist die landschaftliche Integration der Sicherheitselemente in den vorhandenen Außenraum. An mehreren Situationen zur Kennedyallee hin stehen größere Bäume oder Sitzgruppen aus Bänken. Diese werden sorgfältig in einem perfekten Halbkreis von den Betonpollern ‚umfahren‘. Der Poller wird zum landschaftlichen Gestaltungselement. Von innen, also von der Rasenfläche aus betrachtet, sind die Betonformteile durch den nur leichten Anstieg des weitläufigen Geländes kaum zu erkennen.

Die Ausstattung der Siedlung mit umfassender städtischer Infrastruktur, Supermarkt, Kindergarten, Schule, Sportanlagen, Kino usw., wird auf neue Weise wirksam – ein großer Teil des Tages kann von den Familien innerhalb des geschützten Perimeters verbracht werden. Die Isometrische Darstellung (Abb. 16) zeigt graphisch die räumliche Synthese der relevantesten Einzelmerkmale unterschiedlicher Herkunft.



**Abb. 10** Synthese städtebaulicher Einzelprinzipien

## Selektiv, eklektisch und neu

Die Auswahl der jeweils einzelnen räumlichen Prinzipien ist selektiv und präzise, aus keiner der Referenzen werden große Blöcke entnommen, die eine Neusynthese verhindern könnten. In Plittersdorf entsteht kein zweites Radburn, obwohl die Anzahl der Parkplätze Stellflächen für 1,9 Pkw pro Wohneinheit bietet, man also von einer hochmotorisierten Bewohnerschaft sprechen kann. Bei den Siedlungen für deutsche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind es 0,4 Stellplätze pro Wohneinheit und zusätzlich Garagenhöfe etwas abseits. Stattdessen entsteht eine Siedlung, die aus prototypischen Siedlungsschemata unterschiedlicher Kontexte jeweils einzelne Prinzipien extrahiert und daraus ein neues räumliches Gefüge herstellt. Das Bauvorhaben war im Verhältnis zu den Siedlungen in Muffendorf und Tannenbusch teuer: Die Siedlung Plittersdorf kostete das 8,5-fache je einer der beiden deutschen – Plittersdorf 54.073.577,75 DM gegenüber Muffendorf und Tannenbusch je 6.412.000,00 DM, wobei bei den deutschen Siedlungen die Möbel nicht in den Kosten enthalten waren. Die Siedlung in der Plittersdorfer Aue sollte repräsentativ, aber nicht maßlos sein und den Bewohnern auch langfristig angenehme Wohnqualitäten bieten. (McCloy 1951). Einzelaspekte erscheinen im Kontext der deutschen Nachkriegszeit überzogen, im Kontext der Vereinigten Staaten zur selben Zeit wirken sie normal.

Zwei Absätze des HICOG Construction Program verdeutlichen finanzielle Abwägungen gegenüber Bequemlichkeit und Repräsentation. Der erste beschäftigt sich mit der Frage, ob die Siedlung eine eigene Bäckerei für Weißbrot haben sollte. Die Entscheidung fällt aus Kostengründen gegen die eigene Bäckerei, stattdessen wird die Versorgung einer Bäckerei aus der Gegend mit Weißmehl sichergestellt, damit ein Brot von gewünschter Konsistenz hergestellt und an die Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung verkauft werden kann. (McCloy 1951). Anders verhält es sich bei der Diskussion um die Straßenbreite der Turmstraße, der Verlängerung der Kennedyallee, bei der die Hohe Kommission eine Verbreiterung von 13 m auf „normale“ 19 m wünscht. Sowohl Stadt als auch Unterstützende des Naturschutzgebietes und die Eigentümerinnen und Eigentümer der angrenzenden Grundstücke sind dagegen. Nach längeren Diskussionen gibt die Hohe Kommission nach. (McCloy 1951). Die neue Siedlung ist keine Kopie einer amerikanischen Siedlung. Deren Maßstäbe und Elemente hätten im anderen Kontext der Bundesrepublik völliges Unverständnis hervorgerufen. Es erfolgen sowohl von deutscher als auch von amerikanischer Seite sorgfältige Abwägungen, welche Elemente notwendig oder vertretbar sind und welche nicht. Die Siedlung ist das Ergebnis einer Verhandlung. Sie wird von Vertretern beider Seiten als erfolgreiches deutsch-alliiertes Unternehmen bezeichnet. („Deutsch-alliiertes Unternehmen“, 1951).



## Sep Ruf

Der Schluss liegt nahe, dass dem Architekten Sep Ruf innerhalb der Entwurfsplanungen eine besondere Rolle bei der Integration der teils gegensätzlichen räumlichen Prinzipien zukommt. Er wird – einmal zur gleichen Zeit, einmal später – Abgesandten der Vereinigten Staaten in Deutschland, einmal der Hohen Kommission, das andere Mal den Foreign Building Operations (FBO), zuständig für Amerikanische Regierungsbauten im Ausland, empfohlen – aufgrund seiner besonderen Fähigkeiten, unterschiedliche, scheinbar gegensätzliche formale und funktionale Wünsche in eigenständiger Architektur von großer Qualität zu vereinen. Der erste Anlass ist der Bau des HICOG Verwaltungssitzes in Bonn in der Mehlemer Aue am Rhein, zeitgleich mit den oben diskutierten Siedlungsbauten. Für das Vorhaben liegt eine Planung des Frankfurter Büros Apel, Letocha, Roherer, Herdt vor; die Erbengemeinschaft des Grundstücks und die Nachbarschaft sowie die Stadt Bonn zeigen sich damit nicht einverstanden. „... [T]he office of administration insisted, that our architectural staff was augmented by one Professor Ruf, who would represent the German Federal Government, and would act in their behalf to ascertain, that the natural beauty of this Rhine are not be spoiled.“ (McCloy 1951, S. 40).

Dem Architekten gelingt mit wenigen Handgriffen eine Veränderung der Planung, die von allen Seiten akzeptiert wird und schließlich zur Ausführung kommt.

Der zweite Anlass ergibt sich bei den Planungen zum Amerikanischen Konsulat in München 1955. FBO engagieren 1952 Gordon Bunshaft von Skidmore, Owings and Merrill (SOM), für die Planung aller amerikanischen Konsulats- und Botschaftsgebäude in Deutschland. SOM, die gerade das Lever Building in New York geplant haben und aufgrund ihrer radikal vereinfachten Formensprache auch in den USA nicht unumstritten sind, stehen für die Architektur des modernen corporate Amerika. Gleichzeitig verstehen FBO die Beauftragung des Gropiusschülers Bunshaft als Reimport architektonischer Ideen und Zeichen des ‚goodwill‘ gegenüber Deutschland. In Deutschland wird SOM das Büro Apel zur Ausführungsplanung, Ausschreibung und Kostenschätzung zur Seite gestellt (Loeffler 2011). Das Bauprogramm umfasst 40 Gebäude, davon 5 Konsulate, eines in München. Bremen und Düsseldorf wurden 1955 fertiggestellt, die Planung in München stößt bei den Vertretern der Stadt auf größten Widerstand. „The plans went against their traditions and policy,“ Shepley noted, „and Bunshaft would not make any concessions.“ (Loeffler 2011, S. 92). „The major then hired a German architect, Sep Ruf, to draw up a compromise scheme. This scheme went extraordinarily well for them and was quite a handsome building – more suitable in appearance than Bunshaft’s, I think, less commercial. It was so like Bunshaft’s that it could have been agreed to easily except that the Germans, especially Stadtrat Fischer, the Planning Commissioner

was, in his turn, so arrogant and uncompromising in his attitude that our Deputy Commissioner, who had come down from Bonn to negotiate compromise, walked out of the meeting in disgust.“ (Loeffler 2011, S. 92). Im weiteren Verlauf bieten sich sowohl Otto Apel als auch Sep Ruf als Vermittlerarchitekten an. Weil FBO bereits vom ersten Kompromissplan Rufs angetan waren, entschied man sich, mit Ruf zu arbeiten. Dieser überarbeitete den Entwurf ein weiteres Mal, der schließlich zur Ausführung kam.

---

## Das Verhältnis zur Stadt

Jede architektonische Typologie entsteht in einem spezifischen historischen, klimatischen, theoretischen, technologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kontext und damit einer spezifischen urbanen Morphologie, welche das einzelne Bauwerk und seine architektonischen Elemente mitbestimmen und spezifische räumliche Anforderungen an sie richten. Die Fähigkeit, diese Bedürfnisse zu beantworten, erhält die architektonische Typologie durch die Entwicklung und Ausbildung konkreter räumlicher Elemente, Raumzusammenhänge und großmaßstäblicher Gebäudestrukturen. Kristallisationspunkt dieser Situation ist der Punkt, an dem Typologie und umgebende urbane Morphologie aufeinandertreffen: die Grenze, Schwelle, der Übergang. Hier wird nicht nur die Typologie als Ergebnis der Bedürfnisse der Bauherrenschaft deutlich, sondern ebenso das Verhältnis der bauenden zur umgebenden Gruppe. Die Aufdickung der Siedlungsgrenzen in den 70er-Jahren zeigt die Deutlichkeit, mit der sich das Verhältnis und damit dessen räumliche Manifestation ändern kann. Die Siedlung ist als autarkes Gebilde, als eigener funktionsfähiger Stadtteil geplant und gebaut. Er besitzt alle Einrichtungen des öffentlichen Bedarfs (Supermarkt, Kino, Heizkraftwerk, Sportanlagen, Kindergarten, Schule usw.) und bietet diese allen Einwohnerinnen und Einwohnern der umgebenden Stadt an. Mit der Grenzverstärkung wird den nun deutschen ‚Ausländerinnen‘ und ‚Ausländern‘ der Zugang zur Siedlung verwehrt. Mit der Terrordrohung durch die RAF wird die amerikanische zur amerikanischen Bewohnerschaft, die Siedlung erhält ein deutliches Innen und Außen, welches bis heute für Besuchende spürbar ist. Durch die erneute Veränderung des umgebenden Kontextes, die nicht mehr aktuelle Bedrohung der Einwohnerschaft, die keine Gruppe homogener Nationalität mehr ist, aber, führt der ‚Sicherheitsring‘ zu einer als angenehm empfundenen Abgeschirmtheit gegenüber Durchgangsverkehr und Lärmbelästigung.

## Schluss

Durch die Synthese räumlicher Qualitäten unterschiedlichster Kontexte entsteht eine typologisch einmalige Siedlung. Sie fügt sich der lokalen urbanen Morphologie ein und ermöglicht gleichzeitig eine gewohnheitsmäßige Benutzung, die sich aus sehr speziellen Benutzungsbedürfnissen ergibt. Während sich die Architektursprache der Wohnbauten wenig repräsentativ zeigt, was für ein Bauvorhaben mit der damaligen Medienpräsenz überraschend ist, ist die Repräsentation auf den Straßenraum übergegangen, der als deutlichstes funktionales, aber auch formales Zitat am stärksten auf den konkreten Herkunftskontext der Bewohnerschaft der Siedlung Plittersdorf verweist. Lester Walker erstellt in seinem 2000 erschienenen Buch „Amerikanische Wohnarchitektur: Vom indianischen Tipi zum Solarhaus“ eine Genealogie amerikanischer Wohnhaustypen und es fällt auf, dass bis in die 30er-Jahre des 20. Jahrhunderts die große Mehrzahl der Typologien als ‚kolonial‘ bezeichnet werden, so zum Beispiel Englisches Siedlerhaus, Niederländischer Kolonialstil, Italienischer Villenstil, Schweizer Haus oder Spanish Colonial Revival. Ausnahmen sind entweder stark kontextgebunden – Cape Cod House, Prairie House – oder speziellen Gruppen vorbehalten: Shaker- oder ‚Indianer‘-Architektur, die ebenfalls kolonialen Konstruktionen und Einteilungen entsprechen. Statt einer Gebäudetypologie werden die breite Straße und der Wohnbau auf dem Rasen, Überbleibsel der ‚frontier‘-Erfahrung, als Teil einer nationalen Geschichtsschreibung in der Siedlung Plittersdorf zum Transferelement (Hardinghaus 2004).

Bei ihrer Einwohnerschaft ist die Siedlung sehr beliebt, es werden Wartezeiten in Kauf genommen, um eine Wohnung mieten zu können (Bewohner George Scheller, persönliches Gespräch, 16.01.2015), und das, obwohl die Mietpreise wegen der großen Zimmer in den Wohnungen im Vergleich zu anderen Bonner Siedlungen um etwa 20 % höher liegen. Die Bewohnerschaft ist international, die UN auf dem Nachbargrundstück haben ein Wohnungskontingent für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter reserviert. Die Siedlung wird immer noch auch für temporäres Wohnen genutzt. Große Teile der Infrastruktur sind nicht mehr vorhanden oder nicht mehr in Funktion (Shoppingcenter, Kino, Club), die Schule ist dem Neubau der Bonn International School gewichen.

Durch die Schließung der drei ‚Seitenarme‘ Steubenring, Kolumbusring und Martin-Luther-King-Straße sind außergewöhnlich ruhige Wohnbereiche im Park am Rhein entstanden. Die großen räumlichen Qualitäten der lichten Wohnungen, die sich hinter den zurückhaltenden Fassaden verbergen, wie raumhohe Fenster ohne Sturz, ideale Ausrichtung, großzügige Flächen, Parkplatzdichte, zusammen mit den Serviceangeboten der aktuellen Verwaltung (Vebowag), wie Rasen- und Grünraumpflege, machen die Siedlung zu einem komfortablen Wohnort.

## Literatur

- Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977). *A pattern language, towns, buildings, construction*. New York: Oxford University Press.
- Assmann, A. (2006). *Einführung in die Kulturwissenschaft*. Berlin: Schmidt.
- Birk, A. (1971). *Die Straße, ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte*. Aalen: Scientia.
- Bonner Rundschau*. (24.05.1951). 70 000 Kubikmeter Erde wurden bewegt, Archiv Ruf, Gmund am Tegernsee.
- Bonner Rundschau*. (16.02.1951). Deutsch-alliiertes Unternehmen, Oberkommissar McCloy und Bürgermeister Hopmann taten den ersten Spatenstich, Archiv Ruf, Gmund am Tegernsee.
- Bryson, B. (1998). *Notes from a Big Country*. London: Black Swan.
- Chadbourn, D. (1952). HICOG houses its employees. *The Information Bulletin*, Februar, 19–23. Abgerufen am 18.02.2015 von <http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/History/History-idx?type=div&did=History.omg1951Feb.ChadbournHouses&isize=text>.
- Davies, G. G. (April 1951). Copy, Memo To Files. In J. J. McCloy (Hrsg.), *HICOG Construction Program: Bonn-Bad Godesberg Area*. [Report]. Eli W. Debevoise Papers (Box 1, Folder 36). Archives and Special Collections, Amherst College, Amherst, Massachusetts.
- Döscher, H. (1952). Der ECA Wettbewerb. In H. Wandersleb, *Neuer Wohnbau, Band I/ Bauplanung, Neue Wege des Wohnungsbaues als Ergebnis der ECA-Ausschreibung* (S. 6-9). Ravensburg: Maier.
- Durth, W. & Gutschow, N. (Hrsg.). (1990). *Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre: Ergebnisse der Fachtagung in Hannover, 2.–4. Februar 1990, Tagung des deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz und der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der „CONSTRUCTA“ in Hannover*. Bonn: Selbstverl.
- Göderitz, J., Rainer, R. & Hoffmann, H. (1957). *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*. Tübingen: Wasmuth.
- Hardinghaus, M. (2004). *Zur amerikanischen Entwicklung der Stadt: Ein Beitrag zur Kulturgenese des City-Suburb Phänomens unter besonderer Berücksichtigung protestantisch-calvinistischer Leitbilder*. Frankfurt (u. a.): Lang.
- Hayden, D. (2003). *Building Suburbia, Green Fields and urban Growth 1820–2000*. New York: Pantheon.
- Hentrich, H. & Kleinogel, A. (1949). *Der neuzeitliche Straßenbau, Teil 4: Betonstraßen. Halle/Saale*: Knapp.
- Kähling, K. (2004). *Aufgelockert und gegliedert: Städte- und Siedlungsbau der fünfziger und frühen sechziger Jahre in der provisorischen Bundeshauptstadt Bonn*. Bonn: Stadt Bonn.
- Kühn, E. (1981). Die 50er Jahre oder warum es keine deutsche Architektur gibt. *Arch+*, 56, 22–27.
- Loeffler, J. C. (2011). *The Architecture of Diplomacy: Building America's Embassies*. New York: Princeton Architectural.
- McCloy, J. J. (Hrsg.). (1953). *HICOG Construction Program: Bonn-Bad Godesberg Area*. [Report]. Eli W. Debevoise Papers (Box 1, Folder 36). Archives and Special Collections, Amherst College, Amherst, Massachusetts.
- Meissner, I. (2013). *Sep Ruf 1908–1982*. Berlin: Deutscher Kunstverlag.

- National Historic Landmarks Program 2005. Abgerufen am 11.02.2015 von <http://tps.cr.nps.gov/nhl/detail.cfm?ResourceId=862450687&ResourceType=District>.
- Nerdinger, W. & Meissner, I. (Hrsg.). (2008). *Sep Ruf: Moderne mit Tradition*. München (u. a.): Prestel.
- Neufert, E. (1950). *Bauentwurfslehre* (12. Aufl.). Berlin: Verlag des Druckhauses Tempelhof.
- Preussner, H. (1952). Aufschließung. In H. Wandersleb, *Neuer Wohnbau, Band I/Bauplanung, Neue Wege des Wohnungsbaues als Ergebnis der ECA-Ausschreibung* (S. 52-59) Ravensburg: Maier.
- Reichow, H. B. (1948). *Organische Stadtbaukunst*. Braunschweig (u. a.): Westermann.
- Ruf, S. (21.04.1951). [Brief an Herrn Architekt BDA Apel]. Archiv Ruf, Gmund am Tegernsee.
- Stadt Bonn, Amt 61, Untere Denkmalbehörde (2006). *Auszug aus Objektbeschreibung des Denkmalschutzes*. Bonn: Stadt Bonn.
- Turnbull, D. (2000). *Masons, Tricksters and Cartographers: Comparative Studies in the Sociology of Scientific and Indigenous Knowledge*. London: Routledge.
- Vogt, H. (2004). *Wächter der Bonner Republik: Die Alliierten Hohen Kommissare 1949–1955*. Paderborn: Schöningh.
- Waid, H. W. (Hrsg.). (1952). HICOG Builds For the Future [Extra-Beilage]. *The Information Bulletin*, Juni. Abgerufen am 18.02.2015 von <http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/History/History-idx?type=article&did=History.omg1952June.i0009&id=History.omg1952June&isize=M>.
- Walker, L. (2000). *Amerikanische Wohnarchitektur: Vom indianischen Tipi zum Solarhaus*. Köln: Könemann.
- Wandersleb, H. (1952). *Neuer Wohnbau, Band I/Bauplanung, Neue Wege des Wohnungsbaues als Ergebnis der ECA-Ausschreibung*. Ravensburg: Maier.
- Wasmuth, G. (Hrsg.). (1929–1937). *Wasmuths Lexikon der Baukunst, Band I–V*. Berlin: Wasmuth.