

KURZBERICHTE AUS PRAXIS UND FORSCHUNG

Wagenheim-Dörfer: ein junger Siedlungstyp in den USA

Wer heute einige tausend Kilometer durch die USA fährt, stößt immer wieder auf kleinere oder größere Gruppen von „Mobile Homes“, von Häusern auf Rädern oder „Wagenheimen“ (wie ich sie nennen möchte, um eine Verwechslung mit dem bei uns üblichen kleineren „Wohnwagen“ als Pkw-Anhänger zu vermeiden). Einzeln sieht man solche Wagenheime neben Farmhäusern, wo sie in der Stadt wohnenden „Suite-Case-Farmern“ während der Saat- und Erntezeit Unterkunft bieten, oder neben dem vom alten Farmer-Ehepaar bewohnten ortsfesten Haus als Unterkunft für ein junges Farmerpaar, das so sein eigenes, preiswertes und voraussichtlich nur begrenzte Zeit benötigtes Heim bewohnen kann. Auch in Stadtrandgebieten sieht man einzelne Wagenheime, oft auf eigenem Grundstück; selbst in Europa werden Wohnwagen zuweilen ganzjährig bewohnt – wie ich das vor Jahren z. B. in London gefunden habe – oder stehen als Ferienhäuser nahe Fluß, See oder Wald oft mehrere Jahre auf einem Campingplatz, so vor allem im oder am Rand des Ruhrreviers; dort gibt es z. B. in den Borkenbergen aus England bezogene Wagenheime auf einem großen Campingplatz, wo 100-qm-Grundstücke an Wagenheimbesitzer für

350 DM pro Jahr vermietet worden sind und von Rentnern oder Invaliden ganzjährig benutzt werden.

Bemerkenswerter aber sind in den USA große Gruppen von Wagenheimen, regelrechte Wagenheim- oder Mobile-Dörfer, die überwiegend ganzjährig bewohnt werden und nach meinen Beobachtungen vier Standorte bevorzugen: 1. Stadtrandgebiete – z. B. bei Lexington-Kentucky und bei Cincinnati –, wo die Wagenheime auf von Unternehmern hergerichteten Grundstücken mit „Ent- und Versorgungseinrichtungen“ das bodenfestе Eigenheim ersetzen; 2. Erholungs- und Pensionärswohngebiete in klimatisch oder landschaftlich bevorzugter Lage, z. B. an der Atlantikküste oder im wald- und stauseereichen Bergland des Allegheny-Gebirges in N-Carolina und Tennessee; 3. nahe neuen Fabriken auf dem „platten Land“ oder in einiger Entfernung von Industriestädten, fast immer jedoch nahe Autobahnen oder ihnen ähnlichen Autoschnellstraßen, so bei New London/Connecticut, südlich Raleigh/N-Carolina und im Manufacturing Belt zwischen Toledo und Cleveland inmitten einer Agrarlandschaft; 4. bei militärischen Anlagen verschiedenster Art.

Von Interesse sind hier vor allem die Gruppensiedlungen von „Mobile Homes“ als Dauerwohnungen. In Erholungsgebieten erzählten mir ältere Pensionäre, sie wären mit

ihren Wohnheimen anfangs etwa zwischen Florida und dem Blue Ridge-Waldland gependelt, den Winter im warmen Süden, den Sommer im klimatisch angenehmeren Norden verbringend, doch sei ihnen der Umzug zu langweilig und zu lästig geworden. Mehrere Ehepaare wohnten seit drei bis fünf Jahren am gleichen Platz, doch wurde die Möglichkeit eines nochmaligen Wechsels nicht ausgeschlossen. Manche solcher Wagenheime in Erholungsgebieten sind jedoch das Zweithaus einer Familie, ihr Sommer- oder Ferienhaus; besaßen doch 1967 in den USA 2,9% der Haushalte (d. s. 1,7 Mill.) ein Zweithaus, davon 56,5% als Ferienhaus.

Bodenständiger sind jedoch die arbeitsplatzorientierten Wagenheime an Stadträndern und nahe stadtfernen Fabriken: Dort ist es zu echten Dauersiedlungen gekommen, die nach Häuser- (gleich Wagenheim-) und nach Bevölkerungszahl „Dörfer“, Wohn- und Schlafdörfer sind. Häufig konnte ich dort 20 bis 50, vereinzelt bis zu 70 Wohneinheiten zählen, nach Angaben von „Dorfbewohnern“ mit 60 bis fast 300 Einwohnern. Die meisten Wagenheim-Dörfer sah ich auf kahlen Flächen stehen, rechteckig abgegrenzt durch einen Drahtzaun oder allenfalls durch eine grüne Hecke, selten mit Baumbestand. Die Heime stehen locker nebeneinander, teils in parallelen Reihen, teils an einem irregulären Wegenetz, wie es in jungen Wohnvierteln an Großstadträndern heute oft zu finden ist. Während die Wagenheime in Erholungsgebieten z. T. auf Grundstücken der Wagenbesitzer stehen, fand ich alle arbeitsplatzorientierten Wagenheim-Dörfer auf Mietgrundstücken; hier hat der Grundstückseigentümer einen Zuweg angelegt, die „Dorflage“ durch ein Wegenetz erschlossen und für die Versorgung mit Kanalisation, Wasser, elektrischem Strom und Telephonanschlüssen gesorgt. Diese Leistungen sind in der Platzmiete für das einzelne Wagenheim einbegriffen. Bei kleineren Wagenheimsiedlungen sieht man oft Butangas-Behälter an den Wagen stehen. Die „Mobile Homes“ sind für die Anschlüsse an diese Versorgungsleitungen eingerichtet; so wird die Verbindung mit der Abwasserleitung durch einen dicken Gummischlauch hergestellt.

Die Anlage solcher Plätze hat oft spekulativen Charakter, doch ist ihre Nutzung billiger als der Kauf bzw. die Verzinsung eines teuren Bauplatzes. Zudem ist der Platzbedarf geringer als üblicherweise für ein Einfamilienhaus: etwa 10 bis 15 Wagen je Acre oder rd. 270 bis 400 qm je Wagenheim. Oft sind Parkplätze für mehrere Pkw am Rand der Wege eingerichtet; zwei Pkw je Wagenheim sind häufig vorhanden, vor allem dort, wo das „Dorf“ in größerer Entfernung von der Arbeitsstätte des Mannes liegt; den Zweitwagen benötigt die Hausfrau für Einkäufe, und dort, wo das Dorf keinen Anschluß an den Schul-Autobus hat, auch für die Beförderung der Kinder zur Schule und zurück. Fast alle Wagenheime haben eine TV-Antenne auf dem Dach. An der Einfahrt ins Dorf steht oft ein kleines Haus oder ein Wagenheim, das als Kaufladen und Verwaltungsbüro dient; nicht selten ist auch eine Wäscherei und Kleiderreinigung oder wenigstens eine Annahmestelle zu finden. Die Nähe der Autoschnellwege erlaubt leicht Einkäufe im nächsten Supermarket, der sich – schon aus steuerlichen Gründen – oft am Stadtrand angesiedelt hat und mit seinen Parkplät-

zen vom Autoschnellweg aus sichtbar ist. Es sind also alle Bedingungen für eine Dauerwohnung gegeben. Und in der Tat stehen zahlreiche Wagenheime nach Auskunft der Besitzer seit Jahren – oft wurden vier bis acht Jahre genannt – am gleichen Platz, so daß *McKeever* von „The Motionless Mobile Home“ sprechen konnte. Wohlhabende Bewohner tauschen ihre Wagenheime wie auch ihren Pkw nicht selten alle ein bis zwei Jahre gegen ein neueres Modell um. Dementsprechend gibt es auch Gebrauchtwagenmärkte für die Mobile Homes. Als Kaufpreise für neue Heime wurden mir 8000 bis 24 000 Dollar genannt. Zuweilen stehen auch einige Pkw-Wohnwagenanhänger auf den Plätzen; sie sind kleiner und billiger, machten aber 1960/67 in den USA nur 28 bis 36% aller Neuwohnwagen-Verkäufe einschl. der Mobile Homes aus. Neuerdings unterscheidet die amtliche Statistik zwischen „Mobile Homes“ oder „Housingtype Trailers“ (Wagenheim) und „Travel Trailers“ (Wohnwagenanhänger). Das „Mobile Home“ ist nach der amtlichen Definition eine transportable Behausung auf einem Chassis, ohne dauerhafte Gründung, ganzjährig benutzbar, wenn mit Ent- und Versorgungsleitung versehen, und muß mindestens 29 Fuß (8,8 m) lang und 4500 Pounds (2041 kg) schwer sein. „Travel Trailers“ haben geringere Länge oder geringeres Gewicht. Nicht mitgezählt werden bei den „Mobile Homes“ fahrbare Wagen für geschäftliche und andere Spezialzwecke sowie zusammenlegbare Wagenheime.

Die meist 9 bis 12 m langen Wagenheime besitzen zwei bis fünf Räume, selbstverständlich Kochnische oder kleine Küche, Bad oder Dusche sowie Toilette, und sie sind oft luxuriös eingerichtet, z. T. auch mit Klimaanlage.

Das Wagenheim ist aus Bedürfnissen des zweiten Weltkrieges erwachsen, als die Rüstungsindustrie answoll und viele neue Fabriken errichtet wurden. In der Nachkriegszeit sind zahlreiche Fabriken, vor allem für elektronische Anlagen einschl. für Spezialausrüstungen für die Weltraumforschung, hinzugekommen. Für die weitere Ausbreitung der Wagenheime ist aber auch die große Mobilität des Nordamerikaners von Bedeutung: Arbeitsplatz und Beruf werden leichter und häufiger gewechselt als in Europa, und damit auch die Wohnung (die jährlich fast ein Fünftel der US-Amerikaner wechselt: 1965/66 = 19,3%, 1966/67 = 18,3%). Für den Transport bedürfen die Wagenheime eines Spezialschleppers oder -traktors; sie können nicht an einen Pkw angehängt werden.

Welch steilen Anstieg die Zahl der Wagenheime in den letzten Jahren genommen hat und in welchem Ausmaß ihr Verhältnis zur Zahl der jährlich begonnenen Neubauten von Einfamilienhäusern und Wohneinheiten insgesamt zugenommen hat, mag die beifolgende Tabelle verdeutlichen.

Während der jährliche Zuwachs an Wohnungen von 1960 bis 1967 in den USA ungefähr $1,4 \pm 0,25$ Mill. Neubauwohnungen einschließlich $0,9 \pm 0,12$ Mill. Einfamilienhäuser betragen hat, also größenordnungsmäßig gleichgeblieben ist, hat die Zahl der Wagenheime jährlich – mit Ausnahme von 1961 – kräftig und stetig zugenommen; sie hat seit 1966 fast ein Fünftel der Zahl aller Neubauwohnungen und über ein Viertel der Zahl der Neubauten von Einfamilienhäusern erreicht! Für 1961 wurde die Zahl der Wagenheimbewohner

	Auslieferung von Wagenheimen (in 1000)	Baubeginn von Einfamilienhäusern (in 1000)	Baubeginn von Wohnungen insgesamt (in 1000)	Zahl der neuen Wagenheime im Verhältnis zu Neubauten von	
				Einfamilien- Häusern	Wohneinheiten insgesamt
1954	77				
1958	135				
1960	103,7	1009	1296	10,3%	8,0%
1961	90,2				
1962	118,0				
1963	150,8		1642		9,2%
1964	191,3		1562		12,2%
1965	216,5	965	1510	22,4%	14,3%
1966	217,3	780	1196	27,9%	18,1%
1967	241,0	845*)	1322	28,5%	18,2%
1968 (I-IV)	(101,0)		(466)		

*) Vorläufige Zahl

in den USA auf 3 bis 4 Mill. (nach *Wissink*) geschätzt, für 1968 von einem Unternehmer, der Mobile-Dorf-Grundstücke einrichtet, auf mehr als das Doppelte.

Fragt man Bewohner von Wagenheim-Dörfern, warum sie ihr Heim einem ortsfesten vorziehen, dann wiederholen sich drei Antworten:

1. Wagenheime mit allem Komfort, wenn auch mit beengtem, aber pflegeleichtem Wohnraum sind durchschnittlich wesentlich billiger als boden feste Einfamilienhäuser; deren Durchschnittspreis betrug 1967 – ohne Grundstück – 23 600 Dollar, d. h. wohl zumeist 8000 bis 16 000 Dollar mehr als ein gutes Wagenheim.
2. Eine geeignete, vom Arbeitsplatz des Mannes nicht zu ferne Wohnung war nicht zu finden; man wünscht nicht zu fern vom Arbeitsplatz des Mannes zu wohnen; eine längere Trennung der Familie will man vermeiden; ausgelöst wird diese Entwicklung durch die industrielle Expansion mit der Anlage moderner Fabriken außerhalb der Central Belts der großen Städte mit ihren hohen Grundstückspreisen und Mangel an geeigneten Grundstücken.
3. Ein bodenfestes Einfamilienhaus hemmt die Mobilität der Familie bei Arbeitsplatz- oder Berufswechsel und könnte dazu zwingen, relativ schlecht bezahlte Arbeit anzunehmen. Dabei wird darauf verwiesen, daß die ärmeren, in den Central Belts, den Wohn- und Industrievierteln der Städte wohnenden Bevölkerungsschichten durch Bindung an ihre billigen Mietwohnungen auch heute noch den höchsten Arbeitslosenanteil aufweisen.

Die rasche Zunahme der Wagenheime verursacht manchem Stadt- und Landesplaner Beklemmung. Die meist doch barackenähnlichen Wagenheime der Mobile-Dörfer liegen überwiegend recht kahl in der Landschaft; Raum für Durchgrünung wie in den umfangreichen, von alten Baumbestän-

den durchsetzten Wohnvororten der großen Städte des Ostens und Südens der USA, wahre Villen-Parklandschaften, sind derzeit nicht (oder kaum?) vorhanden. Trotz manchmal erheblicher Einkommensunterschiede der Mobile-Dorf-Bewohner gibt es noch keine sozialräumlichen Unterschiede innerhalb eines Dorfes; die Unterschiede prägen sich nur in der Mietgrundstücksgröße und in der Länge der Wagenheime aus. Ein Unternehmer, der mehrere Mobile-Dorf-Plätze eingerichtet hat und bewirtschaftet, sagte mir, er denke daran, Mobile-Dörfer auch mit größeren Grundstücken je Heim – vielleicht mit je 400 bis 800 qm – mit entsprechend höheren Mietpreisen und der Möglichkeit einer parkartigen Durchgrünung einzurichten; die Bewohner seiner Dörfer seien überwiegend Angehörige des Mittelstandes, vom Facharbeiter bis zum Ingenieur; leitende Angestellte einer neu errichteten Fabrik gäben allerdings ihr Mobile-Heim nach einiger Zeit zugunsten eines entfernter liegenden Einfamilienhauses auf. An einer weiteren kräftigen absoluten wie relativen Zunahme der Mobile-Heime aber zweifelte er nicht.

Literatur

McKeever, J. Ross: The motionless mobile home. The trailer problem in community development. In: *Urban Land*. (Washington, D. C.) 19. Jg. (1960) April.
Wissink, G. A.: American cities in perspective. With special reference to the development of their fringe areas. Diss. Utrecht 1962. – Assen 1962. = Publicatie Nr. A 19 uit het Geographisch Instituut der Rijks Universiteit te Utrecht.
Statistical abstract of the United States 1968. (Hrsg.:) U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census.
Pocket data book: USA 1969. (Hrsg.:) U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census.

Georg Niemeier