

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Band: 25 (2010)

Artikel: Berufspendler und "grüne Witwen" : Suburbanisierungsprozesse, Verkehrspolitik und geschlechtsspezifische Raumerfahrungen in den "langen Sechzigerjahren"
Autor: Woyke, Meik
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871769>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Meik Woyke

Berufspendler und «grüne Witwen»

Suburbanisierungsprozesse, Verkehrspolitik und geschlechtsspezifische Raumerfahrungen in den «langen Sechzigerjahren»

Im Jahr 1959 beschäftigte sich der deutsch-amerikanische Mediziner Klaus F. Wellmann mit der zunehmenden Besiedlung der grossstädtischen Peripherie. Die Lage war seiner Ansicht nach ernst. Während die Suburbanisierung in den USA ein weitverbreitetes Phänomen darstellte, hatte sie in der Bundesrepublik Deutschland gerade erst begonnen.¹ Trotzdem könnten die negativen Auswirkungen dieses Prozesses bereits in beiden Staaten beobachtet werden. Die zahlreichen neuen Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen am Stadtrand kritisierte Wellmann als gesichtslos, nicht zuletzt wegen der standardisierten Wohnungsausstattung, zu der ein Fernsehapparat ebenso gehöre wie der Besitz einer möglichst repräsentativen Einbauküche oder ein zweiter Telefonanschluss im Schlafzimmer. Kurz: Der soziale Anpassungsdruck in diesen überwiegend von den Mittelschichten bewohnten Gemeinwesen sei enorm hoch.²

Für weitaus gefährlicher hielt der zumeist als Pathologe tätige Mediziner jedoch die Bindungslosigkeit, die in Suburbia herrsche. Alles könne ausgetauscht werden, nicht bloss die Wohnhäuser, Supermärkte, Kirchen und Schulen, sondern auch die Nachbarn und Freunde. Dies betraf nach der Diagnose von Wellmann besonders die Berufspendler, die ihren Arbeitsplatz in einer Grossstadt hatten, aber in deren suburbanen Umland wohnten. Weil der Alltag dieser sozialen Gruppe von zwanghafter Mobilität bestimmt werde, bleibe kaum Zeit für Heimatgefühle, ein geordnetes Familienleben oder gesellschaftliche Bindungen. Auf Dauer, dessen war sich Wellmann sicher, mache die fatale Kombination aus Ruhelosigkeit, Zeitnot und häufig dazukommendem beruflichem Leistungsdruck krank. Die Symptome des «Suburbanismus» konnten demnach vielfältig sein: «Kopf- und Kreuzschmerzen, depressive Verstimmung und Angstzustände, Fehlgeburten, erhöhte Anfälligkeit gegenüber Nasen-Racheninfektionen, schlechte Haltung, Neigung zu Erschöpfung, Sexualstörungen, leichter bis mittelschwerer Alkoholismus und augenscheinlich unbegründete Aggressionshandlungen.» Zwar konzidierte Wellmann, dass nicht jedes dieser Krankheitsanzeichen auftreten müsse, auch fehlte ihm empirisches Material

zur Untermauerung seiner Ausführungen; trotzdem verstieg er sich zur Behauptung, die meisten Tranquilizer würden nicht von den eigentlichen Grossstadtbewohnern, sondern in Suburbia verbraucht.³

Die von Wellmann überaus einseitig beurteilte Suburbanisierung war die grundlegende Form der Urbanisierung in den entwickelten Industriegesellschaften des 20. Jahrhunderts. Etliche (Gross-)Städte breiteten sich über ihre jeweiligen Kommunal- und Siedlungsgrenzen hinaus aus, vormals agrarisch strukturierte Regionen erhielten ein urbanes Gepräge. In der Bundesrepublik ging der Eigenheim- und Siedlungsbau am Stadtrand seit der Mitte der 1950er-Jahre zunehmend mit der räumlichen Dekonzentration von Handel-, Gewerbe- und Industriestandorten einher. Später wurden zudem Arbeitsplätze des Dienstleistungssektors von den Kernstädten ins stadtnahe Umland verlagert.⁴

Es ist kaum ein Zufall, dass sich die bundesrepublikanische Suburbanisierung in den «langen Sechzigerjahren» enorm verstärkte. Während die materiellen, politischen und kulturellen Spielräume in der Dekade nach dem Zweiten Weltkrieg ausserordentlich eng gewesen waren, profitierten die Westdeutschen jetzt von weitreichenden gesellschaftlichen Reform- und Wandlungsprozessen, die in der Endphase des Wiederaufbaus einsetzten. Der Weg zu einer pluralen, demokratischen Gesellschaft westlichen Typs wurde durch mehrere, dynamische Modernisierungs- und Liberalisierungsschübe geebnet.⁵

Ab dem letzten Drittel der 1950er-Jahre kamen die Bundesbürger in den Genuss eines kräftigen, auf die Währungsreform von 1948 zurückgehenden ökonomischen Aufschwungs. Der immense Anstieg der Einkommen, die äusserst geringe Arbeitslosigkeit und die im Jahr 1957 beschlossene Dynamisierung der Renten liessen ein bisher ungekanntes Gefühl finanzieller Sicherheit entstehen. Überdies veränderten sich die Ansprüche, die gewöhnlich an Wohnlage, -fläche und -komfort gestellt wurden; insbesondere der individuelle Flächenbedarf nahm signifikant zu.⁶ Angesichts der fortschreitenden Tertiärisierung und der hohen Baulandpreise in den citynahen Gebieten entschlossen sich zahlreiche Stadtbewohner, ihren Wohnsitz «ins Grüne» zu verlegen. Leitende Angestellte und qualifizierte Arbeitskräfte bildeten den grössten Teil dieser Gruppe. Speziell für Familien und junge Paare mit Kinderwunsch besass das suburbane Wohnen seinen Reiz. Der Erwerb eines landschaftlich schön gelegenen Eigenheims war bei einer umfassend gesicherten Existenzgrundlage kein grosses Wagnis mehr, zumal die Bundesregierung mit dem Zweiten Wohnungsbaugesetz (1956) und der sogenannten Pendlerpauschale attraktive steuerliche Anreize schuf. Gleichzeitig zogen Arbeitskräfte aus strukturschwachen Regionen an den Rand der Kernstädte, wo ab den 1960er-Jahren – im Einklang mit dem sich durchsetzenden architektonischen Leitbild «Urbanität durch Dichte» – vielfach überdimensionale Wohnblöcke und Hochhäuser mit verhältnismässig niedrigem Mietniveau entstanden. Das «Wirtschaftswunder» gab der Suburbanisierung die materielle Basis, und die



Abb. 1: «Das Häuschen im Grünen», hier in der Gemeinde Ulzburg nördlich von Hamburg, um 1960. Quelle: Privataarchiv Klaus Pinck.

sukzessive Ausweitung des individuellen Freizeitbudgets, vor allem die wiederholte Reduzierung der täglichen Arbeitszeit und die Einführung des arbeitsfreien Wochenends, erleichterte das in der Regel zeitraubende Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsstätte, das für viele Berufstätige rasch zur Gewohnheit wurde.⁷

Mit der Ausweitung des Möglichkeitsspektrums und mit dem Entstehen neuer, individueller Spielräume stiegen auch die Erwartungshaltungen der Westdeutschen. Die Bildungsreform nach dem «Sputnik-Schock» von 1957 und die allmähliche politische Umorientierung, vom Rücktritt Adenauers über die konservative Modernisierung während der Grossen Koalition bis hin zur sozial-liberalen Bundesregierung ab 1969, weckten vielgestaltige Zukunftshoffnungen und erzeugten ein Aufbruchklima, das auch unterprivilegierten Schichten einen sozialen Aufstieg und grössere Mobilität zu versprechen schien. Es wäre jedoch verfehlt, die «langen Sechzigerjahre» als bruchlose Modernisierungsperiode zu beschreiben. Tradierte Schichtgegensätze, Milieubindungen und nicht zuletzt die nach wie vor überwiegend hierarchisch geordneten Geschlechterverhältnisse verloren keineswegs völlig an Bedeutung. Zudem erinnerte die erste wirtschaftliche Rezession 1966/67 seit langer Zeit an *Die Grenzen des Wachstums*, vor denen eine gleichnamige Publikation des *Club of Rome* zu Beginn der 1970er-Jahre eindringlich warnte. Die neokonservative «Tendenz-

wende» und speziell der erste Ölpreisschock 1973/74 schärften ebenfalls den Blick für bislang vernachlässigte Fragen. In der Stadt- und Verkehrsplanung gewann der Umweltschutzgedanke an Gewicht. Künftig wurde versucht, die flächenintensive, zunehmend autogestützte und deshalb ökologisch bedenkliche Suburbanisierung in geordnetere Bahnen zu lenken.⁸

Die folgende Darstellung konzentriert sich auf den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems und die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzende Massenmotorisierung. Wie durch ausgewählte Beispiele aus dem Grossraum Hamburg gezeigt werden soll, gehörte die von dem Mediziner Klaus F. Wellmann frühzeitig mit kulturkritischem Impetus angegriffene exorbitante Steigerung der individuellen Mobilität seit den 1950er-Jahren zu den entscheidendsten Voraussetzungen für die Ausbreitung städtischer Wohn- und Lebensformen mit gesamtgesellschaftlicher Durchschlagskraft. Vor allem die nach dem Wiederaufbau bis zur Ölkrise ungebremsst zunehmende Automobilisierung war verkehrspolitisch gewollt und beförderte die Herausbildung von spezifischen Bewegungs- und Handlungsmustern, die nicht an historisch gewachsenen Siedlungsgrenzen halt machten.⁹ Nach einer knappen Analyse der autofahrerfreundlichen Verkehrspolitik der Bundesregierung und einigen heuristischen Überlegungen zu dem Begriff des Erfahrungsraums sollen zwei der in diesen Prozess involvierten sozialen Gruppen besonders intensiv betrachtet werden: zum einen die von Wellmann undifferenziert pathologisierten, zumeist männlichen Berufspendler, zum anderen ihre Ehefrauen, die «grünen Witwen», deren Wahrnehmungen und Erfahrungen häufig durch einen wesentlich geringeren persönlichen Aktionsradius geprägt waren. Ihr Mobilitätsgrad hing gerade in suburbanen Wohnorten mit schlechter Bus- und Bahnverkehrsanbindung stark davon ab, ob ihnen ein Zweitwagen zur Verfügung stand. Dieser geschlechtergeschichtliche Ansatz mag auf den ersten Blick als dichotom und konstruiert erscheinen. In der Tat geht es nicht darum, sich in Einseitigkeiten zu verlieren. Beleuchtet werden soll vielmehr das breite Spektrum der in grossstädtischen Agglomerationsräumen seit den «langen Sechzigerjahren» vorherrschenden, sozial- und kulturhistorisch relevanten Raum- und Alltagserfahrungen, wobei schicht-, geschlechts- und altersspezifische Differenzierungen unerlässlich sind.

Als Quellen dienen narrative Zeitzeugeninterviews, aus denen sich die individuellen Wahrnehmungen und Erfahrungen im Suburbanisierungsprozess erschliessen lassen. Ergänzend sind – neben der einschlägigen Literatur – Informationsblätter und Zeitschriften sowie weiteres Archivmaterial ausgewertet worden.¹⁰

In Hamburg, der grössten Stadt der alten Bundesrepublik, wurde der Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems massgeblich durch das Achsenkonzept bestimmt. Dieses raumordnerische Leitbild hatte der langjährige Oberbaudirektor der Hansestadt, Fritz Schumacher, bereits gegen Ende des Ersten Weltkriegs entworfen, um ein Gliederungsprinzip für die «Erweiterung des hamburgischen Staatsgebiets

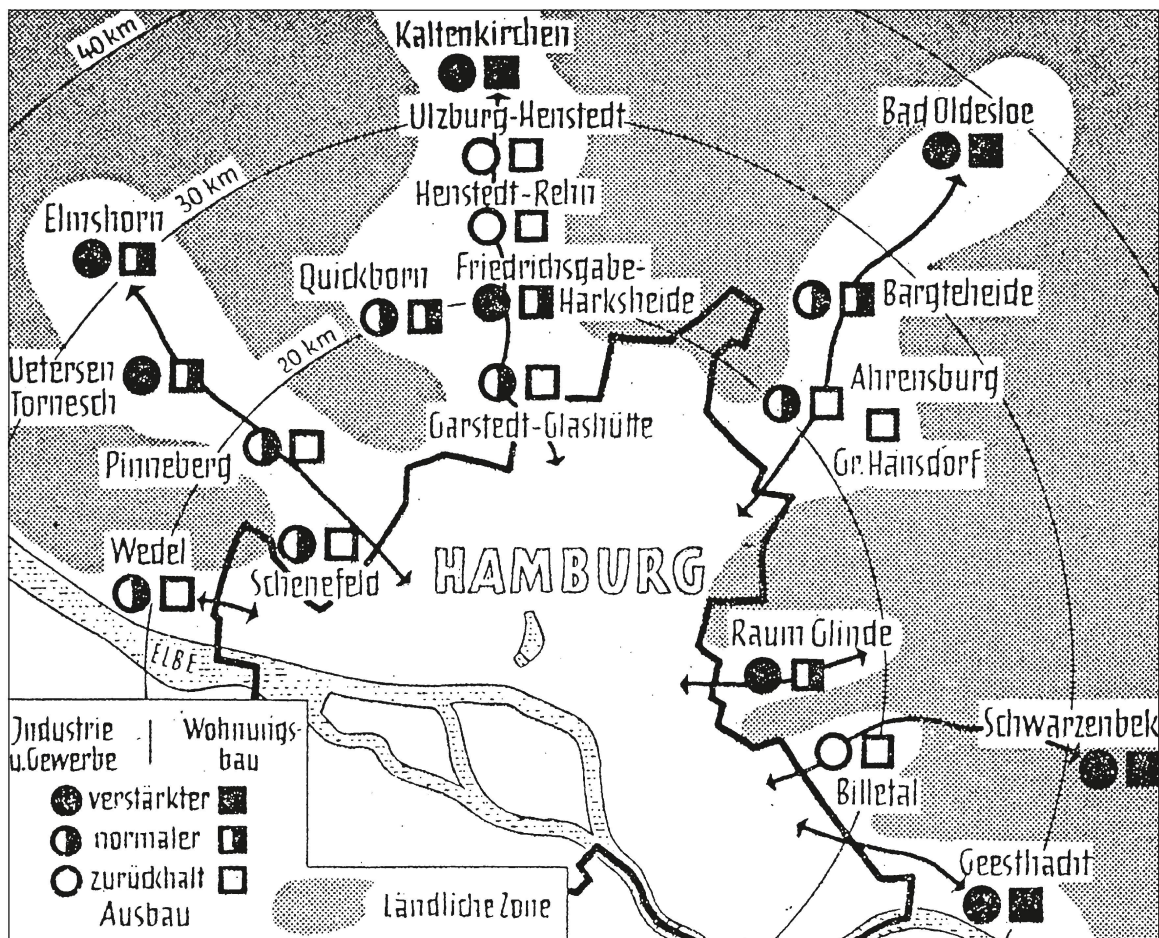


Abb. 2: Das Achsenkonzept für das nördliche Umland von Hamburg. Aus: *Die WELT*, 11. 4. 1959.

für Wohn- und Industierzwecke» zu schaffen.¹¹ Im Einklang mit diesem Konzept wurden mehrere Verkehrswege, die strahlenförmig in das noch weitgehend landwirtschaftlich strukturierte Umland von Hamburg führten, seit den 1950er-Jahren massiv ausgebaut. Entlang dieser Entwicklungsachsen konzentrierte sich, wie von Schumacher gewünscht, der suburbane Siedlungsbau. Wer an einer solchen Verkehrsstrasse wohnte, konnte vergleichsweise zügig und bequem in die Hansestadt gelangen. Demgegenüber waren die in den Achsenzwischenräumen gelegenen Gemeinden und Dörfer, die für die Naherholung reserviert bleiben sollten, allenfalls durch sporadisch fahrende Omnibusse zu erreichen. Zwar brachte die Gründung des Hamburger Verkehrsverbunds im Jahr 1965 manche Verbesserung, vor allem den Gemeinschaftstarif, der freies Umsteigen ermöglichte und die Fahrtzeiten verkürzte; zu einer grundsätzlich veränderten Situation führte dies jedoch nicht.¹²

Unterdessen nahm der motorisierte Individualverkehr unvermindert zu. Der ebenfalls auf der Grundlage des Achsenkonzepts vorangetriebene Strassenbau verknappte die für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Verfügung stehen-

den Finanzmittel nachhaltig, wodurch die Erweiterung der Bus- und Bahnlinien stark eingeschränkt wurde. Während es 1950 in der Bundesrepublik lediglich 500'000 private Kraftwagen gab, waren es zehn Jahre später bereits mehr als acht Mal so viele. Neben dem weitverbreiteten VW-Käfer prägten anfangs Kleinstwagenmodelle wie die BMW-Isetta, das Goggomobil und der NSU-Prinz den Strassenverkehr. Bis 1970 stieg die PKW-Zahl auf 13 Mio. an, wobei der Trend zum Mittelklassewagen unübersehbar war. Zu den neuen Autobesitzern zählten überdurchschnittlich viele Arbeitnehmer. Das ehemalige Luxusgut konnten sich mittlerweile selbst die unteren Gesellschaftsschichten leisten, häufig allerdings nur durch Kreditkauf. Ausserdem erwarben zunehmend Frauen den Führerschein, bald verfügte jede zweite Familie über einen Kraftwagen.¹³

Mit der Automobilisierung der westdeutschen Gesellschaft, die Hamburg zügig erfasste, vergrösserte sich die individuelle Mobilität beträchtlich. Das Auto blieb jedoch noch lange eine Männerdomäne. Selbst grössere Pendeldistanzen konnten mühelos überwunden werden, unabhängig von starren Fahrplänen und vorgegebenen Strecken. Das verkehrsplanerische Leitbild der autogerechten Stadt fand weithin Beachtung und wurde auf das städtische Umland übertragen. Infolgedessen erreichte die Suburbanisierung bis zu 40 km von den Kernstädten entfernt liegende Gebiete. Im Grossraum Hamburg avancierten überdies die landschaftlich reizvollen Achsenzwischenräume zu beliebten Wohnorten.¹⁴

Die neuartige Mobilität wurde durch eine autofahrerfreundliche Verkehrspolitik unterstützt. Zahlreiche Lobbyisten, vor allem der öl- und gummiverarbeitenden Industrie, machten ihren Einfluss auf die CDU-geführte Bundesregierung geltend. Auch die Automobilclubs wurden aktiv, 1965 veröffentlichte der ADAC z. B. das *Manifest der Kraftfahrt*. Unterdessen propagierte die sozialdemokratische Führungsspitze, im Verbund mit den Gewerkschaften, die Motorisierung breiter Arbeitnehmerschichten als gesellschaftlich überaus erstrebenswertes Ziel. Der von christdemokratischer Seite erhobene Vorwurf, die Politik der SPD führe mit dem «Bus in den Wohlfahrtsstaat», während die CDU mit dem Auto der Wohlstandsgesellschaft entgegensteuere, entsprach nicht den Tatsachen. Grundsätzlich erfreuten sich verkehrspolitische Diskussionen einer regen Anteilnahme, gleichgültig ob über die Promillegrenze, Gurtpflicht, Führerscheinvorschriften, rapide steigenden Unfallzahlen oder die Einführung einer zentralen Verkehrssünderkartei gestritten wurde. Die Ausgestaltung des Strassenverkehrs gehörte in der jungen Bundesrepublik zu den wichtigsten Feldern der öffentlichen Auseinandersetzung. Schliesslich galt Mobilität in weiten Bevölkerungskreisen als unabdingbare Voraussetzung für die Wahrnehmung der sich vervielfältigenden Chancen in Beruf und Freizeit. Die Regierung in Bonn sah dies genauso: Bereits im Jahr 1952 waren sämtliche pauschalen Geschwindigkeitsbegrenzungen für PKW-Fahrer im gesamten Bundesgebiet aufgehoben worden. Ausserdem förderte das Verkehrsministerium das

Berufspendeln. Seit 1955 durfte jeder abhängig Beschäftigte seine Autofahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als Werbungskosten in der Steuererklärung absetzen; für Selbständige bestand eine solche Regelung schon längst. Pro gefahrenen Kilometer gab es 25 Pf. Derart viel hatte selbst die mächtige Autolobby nicht gefordert. Erst 1967 erzwang die Sparpolitik des Finanzministeriums eine vorübergehende Herabsetzung des Betrags. Die Einführung der sogenannten Pendler- oder Kilometerpauschale stellte eine weitere deutliche Vorzugsbehandlung der Kraftwagenbesitzer gegenüber den Nutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln dar.¹⁵

Mancher Autofahrer fühlte sich daher als Herr über Zeit und Raum. Nach den entbehrungsreichen Nachkriegsjahren war der eigene Kraftwagen ein Prestigeobjekt. Er fungierte als Ausdrucksträger für individuelle Freiheit, Privatheit, Sicherheit, Geschwindigkeit, Wohlstand, technisch-ökonomische Modernität und Westorientierung. Die Anschaffung eines Automobils stand für Dynamik, Erfolg und Aufschwung.¹⁶

Im Zuge dieser Entwicklung veränderte sich auch das Raumgefühl der meisten Bundesbürger. Dies betraf die Berufswege ebenso wie die Einkaufsfahrten und den Freizeitverkehr. Gerade die neuen Bewohner der suburbanen Agglomerationsräume entwickelten neben den in Mode kommenden, ausgedehnten Urlaubsreisen auch im Alltag verstärkt überlokale Orientierungen, je nach persönlicher Mobilität und Infrastruktur des Wohnorts. Etliche Bedürfnisse liessen sich trotz der fortschreitenden Einzelhandels- und Gewerbesuburbanisierung nach wie vor lediglich in der jeweiligen Kernstadt erfüllen. Zudem fehlte es in Suburbia an qualifizierten Arbeitsplätzen, Kindergärten und weiterführenden Bildungseinrichtungen. Auch die im Gegensatz zum städtischen Niveau rudimentäre Gesundheitsversorgung und die nicht sehr abwechslungsreichen Kultur-, Sport- und Vergnügungsangebote liessen viele Wünsche offen.¹⁷

Es bietet sich an, die Entgrenzung des Städtischen mithilfe eines dynamischen Raumbegriffs zu analysieren, zumal sich die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in unterschiedlichen Erfahrungsräumen bewegten. Räume, dies haben Soziologen wie Pierre Bourdieu und Martina Löw betont, sind keine stabilen, unveränderlichen Grössen, sondern das Produkt menschlichen Handelns, vielfältiger sozialer Beziehungen und diskursiver Prozesse. Das Nebeneinander von sich teilweise überlappenden räumlichen Orientierungen ist charakteristisch für komplexe, arbeitsteilige und mobile Gesellschaften. Vor allem in diffusen Stadtregionen, etwa im Grossraum Hamburg, besteht – trotz mancher Fixpunkte wie dem Hauptbahnhof, der Binnenalster oder dem Rathaus – selten Einigkeit über die Grenzen, Qualitäten und Zentren des (sub)urbanisierten Raums. Gewöhnlich dominieren hybride Bewegungsmuster und disperse mentale Landkarten.¹⁸ Die individuelle Raumanerkennung erfolgt nicht planmässig, sondern grösstenteils unbewusst. Gesellschaftliche Barrieren, nicht zuletzt

die tradierte Aufteilung der Geschlechterrollen, können die Raumaneignungschancen erheblich vermindern. Zumindest in den «langen Sechzigerjahren» waren Frauen an der städtischen Peripherie aufgrund des geringeren Mobilitätsgrads im Vergleich zu ihren erwerbstätigen Männern tendenziell unterprivilegiert. Die alltägliche Reduzierung auf den Privatraum und das schmale Angebotsspektrum des suburbanen Wohnorts machten auch Einkommensschwachen, Kindern, Jugendlichen und Senioren zu schaffen, denn schliesslich waren sie in der Regel ebenfalls auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.¹⁹

Unterdessen blieben solche Exklusionserfahrungen den beinahe täglich zur Arbeit pendelnden Männern erspart. Die Zahl der Berufspendler stieg im Grossraum Hamburg ab den 1950er-Jahren deutlich an. Bei einer Zunahme der in dieser Region lebenden Gesamtbevölkerung von 2,2 auf rund 2,6 Mio. Einwohner gab es 1950 knapp 50'000 Pendler, 1970 fuhren schon mehr als 134'000 Berufstätige aus dem Umland zur Arbeit in die Stadt, zunehmend mit dem privaten Kraftwagen. Die Auspendlerzahl war hingegen mit circa 17'600 Personen verschwindend gering.²⁰ Trotz mitunter langer Anfahrtswege, Verkehrsstaus, der nervenaufreibenden Parkplatzsuche und anderer Belastungen wie des wachsenden Unfallrisikos nahmen viele motorisierte Pendler die individuelle werktägliche Autofahrt zur Arbeit anscheinend durchaus als entlastend wahr. Speziell für Männer fungierte der PKW in solchen Fällen als mobiler Privatraum, als willkommene Möglichkeit, um von den Anforderungen des Tages und gegebenenfalls der Familie Abstand gewinnen zu können. Die boomende Autoindustrie unterstützte diese Tendenzen durch kontinuierliche technische Innovationen. Manch ein Kraftwagen glied mit seinen gewissenhaft ausgewählten Schonbezügen für die Sitze, zusätzlichen Kissen und dekorativen Accessoires einem zweiten Wohnzimmer. Die Fortschritte bei der Klimatisierung und in der Unterhaltungselektronik, die ein unbeschwertes Fahrvergnügen garantieren sollten, trugen in starkem Mass zu einer gleichsam häuslichen Gemütlichkeit bei.²¹

Zu diesem Ergebnis kam auch eine 1970 veröffentlichte Broschüre der Behörde für Wirtschaft und Verkehr in Hamburg. Betont wurden die «statussymbolische Bedeutung» und die «Hobby-Bedeutung» des eigenen PKW. Dazu gehörte neben dem Wunsch nach einer unabhängigen Bewegungsmöglichkeit das Streben nach dem jeweils neuesten Modell einer bestimmten Automarke sowie das gestiegene Interesse an der Wagentechnik, besonders was Extraausstattungen anbetraf. Auch wenn die ins Umland der Hansestadt führenden Bahnen und Busse durchaus frequentiert wurden, liess sich der Primat des Automobils kaum durch rationale Argumente brechen. Für das aus der neuen Ökologiebewegung gespeiste Bemühen, den ÖPNV zur Verringerung des Verkehrsaufkommens gegenüber der Individualmotorisierung zu stärken, war das eine denkbar schlechte Voraussetzung. Dennoch setzte Hamburg den Schnellbahnausbau gemäss dem Achsenkonzept in Zusammenarbeit mit seinen Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen

fort. Im Zuge dessen entstanden an zentralen Umlandhaltestellen zahlreiche neue Park-and-Ride-Plätze. Doch letztlich obsiegte die Bequemlichkeit, die meisten Pendler scheuten längere Fusswege, gerade bei schlechtem Wetter, und zogen es vor, mit dem Kraftwagen ohne Rücksicht auf Fahrpläne direkt bis zu ihrer Arbeitsstätte zu fahren.²²

Das galt z. B. für Klaus Pinck. 1943 in Hamburg geboren, kam er mit seiner Mutter und deren neuem Mann als Kind nach Ulzburg. Von dieser nördlich der Hansestadt im Kreis Segeberg gelegenen Wohngemeinde pendelte er jahrzehntelang mit dem PKW zur Arbeit nach Hamburg-Eimsbüttel. Als Filialleiter einer Bank war er bestrebt, die Pendelzeit auf ein Minimum zu verkürzen. Zudem wollte er flexibel auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren können. Indessen arbeitete seine Frau, nach einer neunjährigen Kinderpause, in Kaltenkirchen. Diese Nachbarstadt von Ulzburg liess sich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Einen Zweitwagen besass das Ehepaar lange Zeit nicht.²³

Nicht immer konnte ein Berufspendler mit dem Auto effektiv Zeit sparen, vor allem wenn er schon am Stadtrand von Hamburg in die Rushhour geriet. Auch das 1957 erlassene Tempolimit für den örtlichen Verkehr oder die Einführung der Gleitzeit brachten keine wesentliche Änderung. Das Pendeln mit dem privaten Kraftwagen war selbst nach den zahlreichen Komfortverbesserungen oftmals weniger Selbstverwirklichung als Aggressionen auslösende Strapaze. Allerdings genossen die bis heute grösstenteils männlichen Berufspendler, die nur wenig Zeit mit ihren Familien verbringen konnten, einen nicht zu unterschätzenden Vorteil: ihre trotz allem enorme Mobilität. Räume zu überwinden war für sie eine Selbstverständlichkeit.²⁴

Ganz anders sahen die Erfahrungen zahlloser Frauen aus. Besonders die «grünen Witwen», die relativ immobilen, überwiegend nichterwerbstätigen Pendler-Ehefrauen, konnten nur unter bestimmten Voraussetzungen am städtisch-gesellschaftlichen Leben teilhaben. Auf ein häuslich-reproduktives Aufgabenfeld verpflichtet und häufig räumlich getrennt von Verwandten, Freunden und anderen funktionierenden sozialen Netzwerken, standen diese Vollzeit-Hausfrauen im Gegensatz zu ihren Männern unter dem latenten Druck, sich nahezu vorbehaltlos auf ihr suburbanes Wohnumfeld einzulassen.²⁵

Der Begriff «grüne Witwe», eher die Metapher für ein in den 1960er- und 70er-Jahren weitverbreitetes Phänomen als eine wissenschaftliche Kategorie, wurde von der nordamerikanischen Suburbanisierungsforschung geprägt und in den westeuropäischen Industriestaaten rasch aufgegriffen.²⁶ Mitte der 1960er-Jahre widmete beispielsweise die Zeitschrift des schweizerischen Migros-Genossenschafts-Bunds den «grünen Witwen» einen ganzseitigen Artikel. Mit vielfältigen Bezügen auf die ähnliche Situation in der Bundesrepublik wurden unter anderem sieben goldene Regeln für Männer beim Umgang mit ihren an der städtischen Peripherie lebenden Ehefrauen abgedruckt. Hierbei traten ein stark hierarchisch geordnetes Geschlechterverständnis sowie ein

antiquiertes Frauenbild zutage. Etwas differenzierter las sich ein Artikel, der 1970 in dem Informationsblatt der vier staatlichen Wohnungsunternehmen in Hamburg erschien. Das Fazit, das Leben sei eben hart und die betroffenen Frauen seien oftmals überempfindlich, erinnerte im Tenor jedoch stark an die Migros-Zeitschrift.²⁷ Eine kuriose Ausschachtung des Themas stellte der 1982 veröffentlichte Roman *Das Haus der grünen Witwe* dar. Im Klappentext des Buchs aus dem – laut Eigenwerbung – auf «erotische Phantasien und prickelnde Anregung» spezialisierten Carl Stephenson Verlag hiess es andeutungsreich: «In den Häusern der Vorstädte findet man sie – die sogenannten grünen Witwen. Warum man sie so nennt – nun, sie sind eben oft allein, weil ihre Männer den ganzen Tag lang in der meist nahegelegenen Stadt arbeiten. So kommt es auch, dass diese Frauen manchmal von einem ungeheuren Erlebnishunger gepackt werden.» Selbst der populäre Steuerratgeber *Der Kleine Konz* thematisierte das hier näher betrachtete Phänomen, noch im Jahr 2005 wurde im Abschnitt über die Absetzbarkeit von Ausbildungskosten ausgeführt: «Mit grüner Witwe wird kein Krankheitsbild beschrieben, wohl aber ein ungesunder Gemütszustand: Eine junge Frau langweilt sich tagsüber, weil sie etwas abgeschieden im Grünen lebt, während ihr Gemahl dem Erwerb nachgeht. Mit einem Studium nebenbei wäre ihr doch schon geholfen, und steuerlich kommt auch einiges dabei herum.»²⁸

Wie gerade die letzten beiden Beispiele zeigen, birgt die Rede von den «grünen Witwen» die Gefahr, individuelle Lebensentwürfe und Erfahrungsräume generalisierend als defizitär abzuqualifizieren. Gleichwohl verweist der Begriff auf spezifisch weibliche Raumerfahrungsmuster. So erinnerte sich Gertrud Eller, eine 1928 geborene Rechtspflegerin aus der westlich von Hamburg gelegenen holsteinischen Stadt Wedel, ausserordentlich lebhaft, wie beschwerlich es für sie als junge Mutter von drei Kindern in den 1950er-Jahren war, von ihrer etwas abgelegenen Wohnsiedlung zu Fuss über Schotterstrassen zum S-Bahnhof zu gelangen. Später wurde die Fahrt in die Hansestadt zwar durch einen Buszubringer erleichtert, doch Kinderwagen durften nicht mitgenommen werden. Auch im folgenden Jahrzehnt waren die Raumaneignungschancen der «grünen Witwen» in suburbanen Agglomerationsräumen tendenziell begrenzt. Waltraud Schröder, die Ehefrau eines in Hamburg tätigen Bankangestellten aus Schwarzenbek im Kreis Herzogtum Lauenburg, die ihren Beruf nach der Geburt ihres ersten Kindes aufgegeben hatte, blickte häufig an einer Bushaltestelle den abfahrenden Fahrgästen nach. Die erzwungene Ortsansässigkeit in einer neu errichteten Reihenhaussiedlung belastete sie erheblich. Soziale Kontakte hatte sie anfangs kaum. Erst mit der Zeit verbesserte sich ihre Situation, auch weil sie trotz ihrer mittlerweile drei Kinder ehrenamtlich beim Deutschen Roten Kreuz tätig geworden war.²⁹

Ab den 1970er-Jahren differenzierten sich die Lebensverhältnisse von Frauen zunehmend aus. Weibliche Erwerbsarbeit wurde angesichts der in dieser Dekade auftretenden ökonomischen Krisen immer öfter akzeptiert. Auch der Abbau von



Hilfe vom Mann Der Vorzug, sozusagen «auf dem Lande zu wohnen», wird vor allem von den Männern geschätzt. Sie, die tagsüber mit Existenzarbeit überlastet sind, denken selten an die manchmal schwierige Situation, mit der ihre Frauen zu Hause fertig werden müssen. Auswege und echte Lösungen des «Witwen»-Problems finden zwar viele Frauen mit der Zeit selber. Sie brauchen ein Hobby als Gegengewicht. Sie suchen Kontakte zu gleichgesinnten Nachbarinnen, treffen sich mit Freundinnen, legen sich über ihre Hausarbeit hinaus eine Aufgabe zu. Viele werden wieder berufstätig. Unvergleichlich mehr aber kann nach Ansicht der Eheberater der Ehemann selber helfen, indem er die Not seiner Frau erkennt. Amerikas Psychiater, die rund 30 Prozent aller «Grünen US-Witwen» in der Sprechstunde behandeln, haben sieben goldene Regeln aufgestellt: «Rufen Sie Ihre Frau tagsüber hin und wieder an! Schleppen Sie keine Arbeit nach Hause. Erzählen Sie Ihrer Frau nicht andauernd, was Sie alles leisten müssen! Loben Sie Ihre Frau, ihr Aussehen, ihr Abendessen, die Gemütlichkeit des Heims! Ueberlassen Sie manchmal Ihrer Frau den Wagen und nehmen Sie dafür den Bus! Gehen Sie zweimal im Monat abends mit Ihrer Frau bummeln. Spielen Sie einmal im Monat den ‚Grünen Witwer‘ und schicken Sie Ihre Frau in die Stadt!»

Abb. 3: «Grüne Witwen»: Sieben Goldene Regeln. Aus: Wir Brückenbauer, hg. vom Migros-Genossenschafts-Bund, vermutlich 1966.

geschlechtsspezifischen Benachteiligungen im Bildungswesen eröffnete zusammen mit anderen gesellschaftlichen Modernisierungsprozessen individuelle Freiräume. Nicht zuletzt deshalb wurde das lange Zeit gültige Familienmodell, ein männlicher Alleinverdiener, eine «Nurhausfrau» sowie zwei bis drei Kinder, langsam von alternativen Vorstellungen überlagert. Das von der in den 1960er-Jahren erstarkten Frauenbewegung eingeforderte Selbstbestimmungsrecht und die erweiterten Wahlmöglichkeiten bei der Lebensplanung führten jedoch für viele Frauen zu enormen Doppelbelastungen. Sogar Zuverdienerinnen mit einem wohnungsnahen Teilzeitarbeitsplatz litten unter der aus männlicher Perspektive nach wie vor bestehenden Verpflichtung, neben dem Beruf noch den Haushalt zu bewältigen, was oftmals mit den eigenen Ansprüchen korrespondierte. Auch wenn sich neue biografische Optionen auftaten und vielfältige Formen des Zusammenlebens etablierten, verloren die althergebrachten Rollenzuschreibungen nicht vollends an Bedeutung. Die geschlechtsspezifischen Ausgrenzungserfahrungen dehnten sich vielmehr auf die von Frauen verstärkt erschlossenen gesellschaftlichen Bereiche aus. Hierzu gehörte vor allem die anhaltende Diskriminierung auf dem Arbeitsmarkt, speziell das im Vergleich zu männlichen Erwerbstätigen deutlich niedrigere Lohnniveau.³⁰

Unterdessen machte der Infrastrukturausbau in den suburbanen Wohnsiedlungen beachtliche Fortschritte. Parallel dazu verschwand – wohl kaum zufällig – der Begriff der «grünen Witwe» aus dem öffentlichen Sprachgebrauch. Offenbar galt Suburbia in den 1970er-Jahren nicht mehr per se als Inbegriff einer antifeministischen Umgebung. Die betroffenen Siedlungen, die übrigens hauptsächlich von Männern als reine «Schlafstädte» abgestempelt wurden, gewannen auch dank engagierter Stadtplanerinnen an Qualität, während sich die Erfahrungsräume von Frauen infolge der steigenden Zahl familiärer Zweitwagen erheblich veränderten.³¹

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems und die Automatisierung gehörten, dies lässt sich abschliessend festhalten, zu den wesentlichen Voraussetzungen für die Suburbanisierung, die ab den 1950er-Jahren zur Erschliessung immer grösserer Räume führte. Im Zusammenspiel mit dem lang andauernden ökonomischen Aufschwung und der Erweiterung des Sozialstaats bot die massenhafte Verbreitung des privaten Kraftwagens, die von einer autofahrerfreundlichen Verkehrspolitik befördert wurde, breiten Gesellschaftsschichten eine bisher exklusive Flexibilität bei der Ausprägung eines persönlichen Wohn-, Konsum- und Freizeitstils; gleichzeitig verfestigte sich allerdings die auf Normierung und Standardisierung ausgelegte industrielle Massenkultur. Mit dem Auto konnten die ohnehin nie gänzlich starren Grenzen zwischen Stadt und Land mühelos überwunden werden. Infolgedessen stieg die Zahl der Berufspendler enorm an. Gerade Männer profitierten von der autogestützten Mobilität und waren in der Lage, bisherige Formen von Raumgebundenheit zu überwinden. Demgegenüber blieben ihre Ehefrauen, die «grünen Witwen», sowie Kinder, Jugendliche und Senioren zunächst auf öffentliche Verkehrs-

mittel und die lückenhafte Infrastruktur im suburbanen Wohnumfeld angewiesen, sodass ihre alltäglichen Erfahrungsräume in den «langen Sechzigerjahren» weniger abwechslungsreich waren. Erst ganz allmählich nahm die Mobilität von Frauen zu. So erlebten beide Geschlechter die für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts charakteristische Verinselung des Lebens, die im Zuge der wachsenden Beschleunigung mit einer immer flüchtigeren Raumwahrnehmung einherging. Dies traf, so der französische Ethnologe Marc Augé, in besonderem Mass auf «Nicht-Orte»³² wie Autobahnraststätten, Bahnhöfe, Flughäfen, Shoppingcenter oder Freizeitparks zu. In solchen Transit- und Aktionsräumen ohne hervorstechende Eigenschaften wurden kurze, zweckgebundene Aufenthalte zur Regel.

Anmerkungen

- 1 Für die USA siehe: Duany Andres, Plater-Zyberk Elizabeth, Speck Jeff, *Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York 2000; Lenger Friedrich, «Urbanisierung als Suburbanisierung – Grundzüge der nordamerikanischen Entwicklung im 20. Jahrhundert», in: Lenger Friedrich, Tenfelde Klaus (Hg.), *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion*, Köln 2006, S. 437–475.
- 2 Wellmann Klaus F., «Suburbanismus. Lebensform und Krankheit der amerikanischen Mittelklasse», *Deutsche Medizinische Wochenschrift* 84 (1959), S. 2031–2037.
- 3 Ebd., Zitat S. 2036.
- 4 Für die bundesdeutsche Entwicklung siehe: Reulecke Jürgen, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt a. M. 1985, S. 153 ff.; Harlander Tilman et al. (Hg.), *Villa und Eigenheim. Suburbaner Städtebau in Deutschland*, Stuttgart, München 2001; Brake Klaus, Dangschat Jens S., Herfert Günter (Hg.), *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*, Opladen 2001; Oswald Franz, Schüller Nicola (Hg.), *neue urbanität – das verschmelzen von stadt und landschaft*, 2., unveränderte Aufl., Zürich 2003.
- 5 Grundlegend dazu: Schildt Axel, Siegfried Detlef, Lammers Karl Christian (Hg.), *Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften*, Hamburg 2000; Doering-Manteuffel Anselm, *Wie westlich sind die Deutschen? Amerikanisierung und Westernisierung im 20. Jahrhundert*, Göttingen 1999.
- 6 «So möchte ich wohnen!» *Ergebnisse einer wohnungswirtschaftlichen Befragung der Bevölkerung in 11 deutschen Städten*, hg. von der Neuen Heimat, Bd. 2, Hamburg 1955, S. 8 ff.; Tessin Wulf, *Der Traum vom Garten – ein planerischer Alptraum? Zur Rolle des Gartens im modernen Städtebau*, Frankfurt a. M. 1994, bes. S. 65 ff.
- 7 Wie Anm. 5.
- 8 Ebd.
- 9 Siehe dazu Bahrenberg Gerhard, «Suburbanisierung – die Abschwächung der Stadt/Land-Differenz in der modernen Gesellschaft», in: Krämer-Badoni Thomas, Kuhm Klaus (Hg.), *Die Gesellschaft und ihr Raum. Raum als Gegenstand der Soziologie*, Opladen 2003, S. 215–232, bes. 216 ff.; Woyke Meik, «Mobilität im suburbanen Raum. Das schleswig-holsteinische Umland von Hamburg (1950–1980)», in: Von Saldern Adelheid (Hg.), *Stadt und Kommunikation in bundesrepublikanischen Umbruchszeiten*, Stuttgart 2006, S. 123–146.
- 10 Die im Rahmen des DFG-Projekts *Suburbane Erfahrungsräume: Das nördliche Umland Hamburgs von den fünfziger Jahren bis in die siebziger Jahre* durchgeführten Zeitzeugeninterviews, die in diesen Aufsatz eingeflossen sind, wurden nach dem Abschluss des Forschungsprozesses in der «Werkstatt der Erinnerung» der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg archiviert.

- 11 Nachlass Fritz Schumacher: Protokoll der 6. Senats- und Bürgerschaftskommission zur Vorbereitung der Massnahmen zum Wiederaufbau von Hamburgs Handel, Schiffahrt und Industrie nach dem Kriege, 24. Juli 1917. Zit. nach Pahl-Weber Elke, «Fritz Schumacher und die Anfänge der Regional- und Landesplanung in Hamburg», in: *Zur Aktualität der Ideen von Fritz Schumacher*. Fritz-Schumacher-Kolloquium 1990, hg. von der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium, Hamburg 1992, S. 105–124, hier 110.
- 12 Siehe: Südbeck Thomas, *Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre. Umrisse der allgemeinen Entwicklung und zwei Beispiele: Hamburg und das Emsland*, Stuttgart 1994, S. 165 ff.; Staisch Erich, *Hamburg und sein Stadtverkehr. Vom Pferdebus zur Stadtschnellbahn. Eine 150jährige Fahrt durch Hamburg*, Hamburg 1989, S. 158 ff.
- 13 Siehe: Schmucki Barbara, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt a. M., New York 2001; Möser Kurt, *Geschichte des Autos*, Frankfurt a. M., New York 2002, S. 193 ff.; Südbeck (wie Anm. 12), S. 33 ff.
- 14 Siehe: Borscheid Peter, «Auto und Massenmobilität», in: Pohl Hans (Hg.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*. Referate und Diskussionsbeiträge des 11. Wissenschaftlichen Symposiums der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte e. V., 27./28. November 1986 in Fellbach, Stuttgart 1988, S. 117–141, bes. 120 ff.; Hesse Markus, «Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext», in: Brake/Dangschat/Herfert (wie Anm. 4), S. 97–108; siehe auch das 2006 erschienene Themenheft *Stadt und Verkehr* der Informationen zur modernen Stadtgeschichte.
- 15 Siehe: Klenke Dietmar, *Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs*, Stuttgart 1993, S. 111 ff.; Möser (wie Anm. 13), S. 195 ff.; Polster Werner, Voy Klaus, «Eigenheim und Automobil – Materielle Fundamente der Lebensweise», in: Voy Klaus (Hg.), *Gesellschaftliche Transformationsprozesse und materielle Lebensweise. Beiträge zur Wirtschafts- und Gesellschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland (1949–1989)*, Bd. 2, Marburg 1991, S. 263–320, hier 290 ff.
- 16 Siehe Andersen Arne, *Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute*, Frankfurt a. M., New York 1997, S. 154 ff.
- 17 Siehe: Prigge Walter (Hg.), *Peripherie ist überall*, Frankfurt a. M., New York 1998; Friedrichs Jürgen, «Aktionsräume von Stadtbewohnern in verschiedenen Lebensphasen», in: Bertels Lothar, Herlyn Ulfert (Hg.), *Lebenslauf und Raumerfahrung*, Opladen 1990, S. 161–178.
- 18 Zu dem Konzept der *mental maps* siehe Downs Roger M., Stea David, *Kognitive Karten. Die Welt in unseren Köpfen*, New York 1982; Damir-Geilsdorf Sabine, Hartmann Angelika, Hendrich Béatrice (Hg.), *Mental Maps – Raum – Erinnerung. Kulturwissenschaftliche Zugänge zum Verhältnis von Raum und Erinnerung*, Münster 2005; aus historischer Perspektive Schenk Frithjof Benjamin, «Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung», *Geschichte und Gesellschaft* 28 (2002), S. 493–514.
- 19 Siehe: Zimmermann Clemens (Hg.), *Zentralität und Raumgefüge der Grossstädte im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 2006, insbesondere die instruktive Einleitung; Schroer Markus, *Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums*, Frankfurt a. M. 2006, S. 222 ff.
- 20 Siehe Haack Annemarie, *Die Trennung von Arbeiten und Wohnen. Eine Analyse der Berufspendlerströme in Hamburg 1939 bis 1970*, Hamburg 1981, S. 88 f.
- 21 Siehe: Möser (wie Anm. 13), S. 331 f.; Wolf Winfried, *Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Strasse. Geschichte, Bilanz, Perspektiven*, erweiterte Neuausg., Hamburg, Zürich 1992, S. 187 ff.
- 22 *Leitlinien für den Nahverkehr in Hamburg* (Schriftenreihe der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, Heft Nr. 7), Hamburg 1970, S. 25 f.
- 23 Zeitzeugeninterview mit Karin und Klaus Pinck, Henstedt-Ulzburg, 13. 10. 2005.
- 24 Siehe: Woyke (wie Anm. 9), S. 137 ff.; Borscheid (wie Anm. 14), S. 135 ff.
- 25 Siehe: Borst Renate, «Die zweite Hälfte der Stadt: Suburbanisierung, Gentrifizierung und frauenspezifische Lebenswelten», in: Dies. et al. (Hg.), *Das neue Gesicht der Städte. Theoretische Ansätze und empirische Befunde aus der internationalen Debatte*, Basel, Boston, Berlin 1990,

- S. 235–268, hier 243 ff.; Spiegel Erika, «Weibliche Lebensentwürfe und räumliche Mobilität», in: Krämer-Badoni Thomas (Hg.), *Das Verschwinden der Städte*, Dokumentation des 16. Bremer Wissenschaftsforums der Universität Bremen, 14. bis 16. November 1996, Bremen 1997, S. 250–261.
- 26 Grossen Einfluss entfaltete die 1963 im amerikanischen Original erschienene Arbeit von Friedan Betty, *Der Weiblichkeitswahn oder die Mystifizierung der Frau*, Reinbek 1966. Für einen literaturgesättigten Überblick siehe Frank Susanne, *Stadtplanung im Geschlechterkampf. Stadt und Geschlecht in der Grossstadtentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts*, Opladen 2003, S. 309 ff.
- 27 *Wir Brückenbauer. Organ des Migros-Genossenschafts-Bundes*, vermutlich 1966; Herbst Mechthild, ««Grüne Witwen» und kein Ende», *WIR. Die vier staatlichen Wohnungsunternehmen in Hamburg und ihre Mieter* 1 (1970), S. 9.
- 28 Renz Martin, *Das Haus der grünen Witwe*, Flensburg 1982; Konz Franz, Borrosch Friedrich, *Der Kleine Konz 2005/2006. Das Arbeitsbuch mit 1000 Steuertips*, München 2005, S. 182.
- 29 Zeitzeugeninterview mit Gertrud Eller, Wedel, 10. 8. 2005, sowie mit Eberhard Schröder, Schwarzenbek, 16. 11. 2005.
- 30 Siehe Kuller Christiane, *Familienpolitik im föderativen Sozialstaat. Die Formierung eines Politikfeldes in der Bundesrepublik 1949–1975*, München 2004, S. 60 ff.
- 31 Siehe: Borst, «Die zweite Hälfte der Stadt» (wie Anm. 25), S. 250 ff.; Von Saldern Adelheid, Zibell Barbara, «Frauen und Stadträume. Aufbruchsstimmung in den 1970er Jahren», in: Von Saldern (wie Anm. 9), S. 367–390.
- 32 Augé Marc, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt a. M. 1994 [1992].

