

Autofreies Wohnen als Chance für den Klimaschutz CAS-Studie und Wiener Studie zum autofreien Wohnen

Die im Juni 2009 erschienene Studie des Clubs der Autofreien Schweiz (CAS) untersuchte anhand der Mikrozensusdaten 2005 das Mobilitätsverhalten von autofreien und autobesitzenden Haushalten in der Schweiz. Die Studie zeigt deutlich auf, dass die Verkehrsleistung einer Person aus einem 1-Auto-Haushalt rund 4 mal, aus einem 2-Auto-Haushalt rund 6 mal und aus einem 3+-Auto-Haushalt rund 8 mal grösser ist, als die eines autofrei lebenden Menschen. Ein ähnliches Verhältnis ergibt sich für die Umweltbelastung und die externen Kosten, welche von den verschiedenen Auto-Haushaltstypen ausgehen.

Eine österreichische Studie evaluierte die autofreie Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf. Die Untersuchung zeigt vor allem einen deutlich höheren Velonutzungsanteil der autofreien Haushalte in Floridsdorf (> 50%) gegenüber der Gesamtstadt Wien (8%). Die nötige Kapazität für Veloabstellmöglichkeiten (ca. 1.5 Velos pro Person!) wurde in der Planung der Siedlung völlig unterschätzt. Und ein Viertel der Bewohner haben ihr Auto mit dem Einzug in die Siedlung verkauft. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Club der Autofreien Schweiz (CAS)

www.clubderautofreien.ch

Mustersiedlung Wien-Floridsdorf

<http://chorherr.twoday.net/stories/5826468/>

Vivre sans automobile: une chance pour la protection du climat Deux études montrent l'impact du choix des « sans voiture »

Dans une étude (en allemand) parue en juin 2009, le Club des Suisses sans automobile (CAS) analyse, sur la base du microrecensement de 2005, les conséquences des comportements des ménages possédant et ceux ne possédant pas de voiture. L'étude montre que le nombre de kilomètres parcourus d'une personne ne possédant pas de véhicule motorisé privé est respectivement 4 fois moindre que celui d'un ménage ayant une voiture, 6 fois moindre que celui d'un ménage qui en a deux et 8 fois moins élevé que celui d'un ménage en possédant au moins trois. La proportion entre les différents cas de figure est plus ou moins la même pour ce qui est de l'impact environnemental et des coûts externes impliqués par ces déplacements.

Des résultats intéressants sont également mis en évidence par une étude autrichienne qui se penche en particulier sur l'eco-quartier sans voiture de Floridsdorf, à Vienne. Cette analyse fait apparaître que les habitants de ce quartier sont plus de 50% à se déplacer à vélo, alors que la moyenne viennoise est de 8%. Un quart d'entre eux ont, par ailleurs, abandonné leur voiture en déménageant dans ce lotissement. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Club des Suisse sans Automobile (CSA)

www.clubderautofreien.ch

L'eco-quartier Floridsdorf (en allemand)

<http://chorherr.twoday.net/stories/5826468/>

06.10.2009

Forum

Echter Klimaschutz dank autofreien Haushalten

Hohes Sparpotenzial für den Umwelthaushalt

Von Dieter Steiner*

Der Verfasser ist überzeugt, dass nur mit einer Reduktion der Verkehrsleistung eine rasche und nachhaltige Emissionsverminderung garantiert ist. Er plädiert deshalb für mehr autofreie Haushalte.

Dass das im CO₂-Gesetz festgelegte Reduktionsziel termingerecht erreicht werden könnte, scheint angesichts der bisherigen Entwicklung höchst illusorisch, jedenfalls, was den Sektor Verkehr betrifft. Hier sollte der CO₂-Ausstoss aus dem Verbrauch von Treibstoffen bis 2010 gegenüber dem Stand von 1990 um 8 Prozent vermindert werden. Bis 2007 hat dieser aber nicht ab-, sondern um 11 Prozent zugenommen. Dessen ungeachtet wird Optimismus verbreitet, und es werden schon die weit anspruchsvolleren Zukunftsziele von 20 bis 50 Prozent Reduktion genannt.

Es fällt auf, dass die Klimaschutz-Diskussion im Sektor Verkehr eine Infragestellung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens offenbar als Tabu betrachtet. Das kommt am klarsten in der Klimapolitik zum Ausdruck, die einen grossen Teil der notwendigen Reduktionen mittels Projekten im Ausland und einem entsprechenden Erwerb von Zertifikaten erzielen möchte. Das erspart uns, unser eigenes Tun und Lassen in Augenschein nehmen zu müssen. Das neulich von Greenpeace, WWF und VCS vorgeschlagene marktwirtschaftliche Bonus-Malus-Modell spricht zwar das Verhalten an, aber nicht bei der Mobilitätsgestaltung, sondern beim Autokauf. Es würde sicherstellen, dass Neuwagen im Durchschnitt einen festgelegten (über die Jahre sinkenden) CO₂-Ausstoss pro Kilometer nicht überschreiten, aber keine Gewähr dafür bieten, dass Autoflotte und Verkehrsleistung nicht wachsen. Das ebenfalls vor kurzem von der Beratungsfirma McKinsey propagierte Modell suggeriert uns, dass wir alles mittels technischer Massnahmen - von verbesserten Motoren und verringertem Pneu widerstand über alternative Treibstoffe und Leichtbauweise bis zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen - in den Griff bekommen können.

Wohlverstanden, ich meine nicht, dass solche Lösungsvorschläge nichts taugen. Wir brauchen eine Kombination davon als Klimaschutz-Instrument. Nur dauert es viel zu lange, bis es zu einer namhaften Wirkung kommt. Zudem kann der Effekt leicht ins Gegenteil umschlagen, solange nicht übergeordnet die gesamthaft gefahrenen Kilometer begrenzt werden. Gerade mit Effizienzsteigerungen verknüpfte technische Verbesserungen können zum Anreiz für ein die Einsparungen ein- und überholendes Mengenwachstum werden. «Hypermobilität» ist hier das Stichwort.

Einzig eine Methode, die bei der Verkehrsleistung und ihrer Reduktion ansetzt, kann eine rasche Emissionsverminderung garantieren, und die sicherste dafür ist eine Förderung der Verbreitung autofreier Haushalte. Vergleichen wir dazu anhand von

Daten aus dem Mikrozensus Verkehrsverhalten das Mobilitätsverhalten von Personen aus autolosen Haushalten (A) mit dem von Personen aus Haushalten mit 1 Auto (B), mit 2 Autos (C) und mit 3 oder mehr Autos (D). A-Personen legen im Durchschnitt pro Jahr rund 2000 Auto-Personenkilometer zurück, während bei B-, C- und D-Personen die entsprechenden Verkehrsleistungen pro Kopf auf das Vier- bzw. das Sechs- bzw. das Achtfache ansteigen. Dank der im letzten Herbst erschienenen Publikation «Umweltindikatoren im Verkehr» (Michael Spielmann und Peter de Haan, Rüegger-Verlag 2008) können wir diese Daten auch mit den zugehörigen Umweltbelastungen, darunter den Treibhausgas-Emissionen, verknüpfen. - Nehmen wir als Beispiel an, es sei eine Reduktion der Emissionen im Autoverkehr von 30 Prozent (gegenüber 1990) bei sonst gleichbleibenden Verhältnissen angesagt. Dies erfordert bezüglich Verkehrsleistung eine Verkleinerung des gegenwärtigen Gesamtdurchschnittes von rund 8700 Kilometern pro Kopf auf 5500 Kilometer. Dieses Ziel ist realisierbar, wenn der Anteil der Personen in autofreien Haushalten (A) von jetzt 18 auf 51 Prozent anwächst und bei den übrigen Haushaltstypen die folgenden Anteilsveränderungen stattfinden: B von jetzt 50 auf 33 Prozent, C von jetzt 26 auf 16 Prozent und D von jetzt 6 auf 0 Prozent.

Solche modellhaften Überlegungen zeigen, dass die Forderung nach einer Unterstützung der Verbreitung autofreier Haushalte gerechtfertigt ist. Das kann weiter mit einem Blick auf die von den haushaltsspezifischen Mobilitätsarten verursachten externen Kosten untermauert werden. Dazu kombinieren wir die Mikrozensus-Daten mit Angaben aus dem Bericht «Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz» (Ecoplan und Infras 2008). Das Resultat: A-Personen verursachen rund 470 Franken externe Kosten pro Kopf und Jahr, B-Personen 910, C-Personen 1160 und D-Personen 1510 Franken. Mit der lange fälligen Einführung der Lenkungsabgabe auf Treibstoffen mit Rückvergütung könnte ein gewisser Ausgleich geschaffen werden. Indes setzt eine solche Abgabe nur bei der Fahrleistung an und noch nicht bei der massgebenden Ebene, auf der gegen oder für ein eigenes Auto entschieden wird.

Letztlich wäre es natürlich schön, wenn wir gar nicht auf solche Anstösse angewiesen wären. Als Menschen sind wir ja nicht nur ökonomisch denkende Wesen. Wir könnten von uns aus auf die Idee kommen, dass es angesichts der bedrohlichen Klimaentwicklung angezeigt ist, ein eigenes Auto von der Wunschliste zu streichen.

* Prof. em. ETH für quantitative Geografie und Humanökologie und Vizepräsident Club der autofreien Schweiz (CAS).

Resultate aus der statistischen CAS-Studie 2:

Dieter Steiner: „Das Mobilitätsverhalten von Personen in autofreien und autobesitzenden Haushalten ...“ Januar 2009.

Das ganze Dokument ist verfügbar auf www.clubderautofreien.ch > Angebote > Zahlen und Zeilen > Statistisches

Tabelle 1: Durchschnittliche Jahresverkehrsleistungen im Inland von Personen in autolosen und autobesitzenden Haushalten, absolut in Personen-Km der verschiedenen Verkehrsmittel (obere Zahl) und relativ in Prozent bezogen auf alle Haushalte mit Auto(s) (untere Zahl)

Quelle: BFS 2007

Verkehrsmittel	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit 1 Auto	Haushalte mit 2 Autos	Haushalte mit 3+ Autos	Alle Haushalte mit Auto	Alle Haushalte
Langsamverkehr (LV)	1'303 131	1'062 107	909 91	814 82	996 100	1'050 105
Zu Fuss	967 134	756 105	675 94	628 87	721 100	765 106
Velo	336 122	307 112	234 85	186 68	275 100	286 104
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	2'223 21	8'709 83	12'760 122	15'870 151	10'500 100	9'039 86
Motorrad	62 35	186 105	146 82	248 140	178 100	157 89
Auto	1'964 19	8'289 82	12'428 123	15'231 151	10'093 100	8'658 86
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5'756 250	2'478 108	2'066 90	1'883 82	2'305 100	2'914 126
Bahn	4'588 255	1'898 106	1'661 92	1'544 86	1'798 100	2'290 127
Öffentlicher Verkehr Strasse	1'168 230	580 114	405 80	339 67	508 100	624 123
Verkehrsleistung total	9'282 67	12'249 89	15'735 114	18'568 135	13'801 100	13'003 94

Tabelle 2: Durchschnittliche jährliche Umweltbelastungen pro Person der haushaltsspezifischen Mobilitätsformen, absolut in den angegebenen Massen (obere Zahl) und relativ in Prozent bezogen auf alle Haushalte mit Auto(s) (untere Zahl) Quellen: BFS 2007; Spielmann und de Haan 2008, S.65-73						
Art der Belastung / Verkehrsmittel	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit 1 Auto	Haushalte mit 2 Autos	Haushalte mit 3+ Autos	Alle Haushalte mit Auto	Alle Haushalte
Energieverbrauch (MJ)						
Alle Verkehrsmittel	13'484 33	33'646 83	49'701 122	60'383 149	40'629 100	35'837 88
MIV	7'112 19	30'839 81	47'397 125	58'294 153	38'032 100	32'574 86
ÖV	6'372 245	2'808 108	2'304 89	2'090 80	2'597 100	3'263 126
Treibhausgas-Emissionen (kg)						
Alle Verkehrsmittel	541 25	1'784 81	2'721 124	3'315 151	2'189 100	1'898 87
MIV	388 18	1'712 81	2'664 125	3'264 154	2'123 100	1'817 86
ÖV	153 231	72 110	57 86	51 77	66 100	81 123
Stickoxid-Emissionen (g)						
Alle Verkehrsmittel	2'062 38	4'635 84	6'583 120	8'020 146	5'492 100	4'886 89
MIV	999 20	4'103 82	6'182 123	7'666 153	5'014 100	4'306 86
ÖV	1'063 223	531 111	402 84	353 74	477 100	581 122
Feinpartikel-Emissionen (PM2.5, g)						
Alle Verkehrsmittel	199 42	403 84	574 120	694 145	478 100	429 90
MIV	83 19	351 82	532 124	656 153	430 100	369 86
ÖV	116 242	52 109	42 88	38 79	48 100	60 125

Tabelle 2 (Fortsetzung)						
Art der Belastung / Verkehrsmittel	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit 1 Auto	Haushalte mit 2 Autos	Haushalte mit 3+ Autos	Alle Haushalte mit Auto	Alle Haushalte
Flächenverbrauch (m²)						
Alle Verkehrsmittel	44,1 47	80,8 85	112,0 118	136,4 144	94,6 100	85,7 91
MIV	17,2 20	69,5 83	102,3 122	127,5 152	84,0 100	72,2 86
ÖV	26,9 253	11,3 106	9,7 91	9,0 84	10,6 100	13,5 127

Tabelle 3: Durchschnittliche jährliche pro Person verursachte externe Kosten der haushaltsspezifischen Mobilitätsformen (in den vier bedeutendsten Bereichen und als Total) in Franken (obere Zahl) und relativ in Prozent bezogen auf alle Haushalte mit Auto(s) (untere Zahl) Quellen: BFS 2007; Ecoplan und Infrac 2008, S.294, 296						
Art der Schäden / Verkehrsmittel	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit 1 Auto	Haushalte mit 2 Autos	Haushalte mit 3+ Autos	Alle Haushalte mit Auto	Alle Haushalte
Unfälle (Sicht Verkehrsteilnehmende)						
Alle Verkehrsmittel	254,98 51	455,75 91	535,10 107	742,98 148	501,01 100	457,58 91
LV	111,53 124	98,99 110	77,64 87	63,87 71	89,73 100	93,58 104
MIV	132,65 33	351,55 86	453,68 112	675,88 166	406,67 100	358,30 88
ÖV	10,80 234	5,21 113	3,78 82	3,23 70	4,61 100	5,71 124
Luftverschmutzung: Gesundheit						
Alle Verkehrsmittel	57,33 44	113,00 86	154,66 118	188,60 144	131,56 100	118,46 90
MIV	24,75 21	97,32 83	142,23 121	177,60 151	117,23 100	100,91 86
ÖV	32,58 227	15,68 109	12,43 87	11,20 78	14,33 100	17,55 122

Tabelle 3 (Fortsetzung)						
Art der Schäden / Verkehrsmittel	Haushalte ohne Auto	Haushalte mit 1 Auto	Haushalte mit 2 Autos	Haushalte mit 3+ Autos	Alle Haushalte mit Auto	Alle Haushalte
Klimaänderung						
Alle Verkehrsmittel	30,30 24	103,51 83	151,04 121	185,98 149	124,41 100	107,80 87
MIV	24,64 20	100,46 83	148,79 122	184,00 151	121,69 100	104,56 86
ÖV	5,66 208	3,05 112	2,25 83	1,98 73	2,72 100	3,24 119
Lärm						
Alle Verkehrsmittel	40,90 46	80,00 90	98,75 111	126,98 142	89,25 100	80,72 90
MIV	19,44 24	70,35 88	90,79 113	119,73 149	80,30 100	69,56 87
ÖV	21,46 240	9,66 108	7,96 89	7,25 81	8,95 100	11,16 125
Externe Kosten total						
Alle Verkehrsmittel	465,94 45	908,69 88	1'156,69 112	1'508,45 147	1'029,50 100	930,02 90
MIV	234,98 26	754,76 85	1'034,60 116	1'404,35 158	889,19 100	773,71 87
ÖV	119,42 236	54,95 109	44,45 88	40,23 80	50,57 100	62,73 124

Erklärung zu den Unfällen: Für die Berechnung der externen Unfallkosten gibt es zwei Sichtweisen, die Sicht Verkehrsträger und die Sicht Verkehrsteilnehmende. Im ersteren Fall werden nur die Kosten, die auf die Allgemeinheit abgewälzt werden als extern betrachtet, nicht aber die Kosten, die unschuldige Unfallopfer selbst tragen müssen. Im letzteren Fall werden auch diese Kosten dazu gerechnet.

Quellen:

Bundesamt für Statistik (BFS) 2007: Mikrozensus Verkehrsverhalten 2005.

Ecoplan und Infras, 2008: Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz. Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten. Schlussbericht. Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bern.

Spielmann, Michael und Peter de Haan, 2008: Umweltindikatoren im Verkehr. Vergleich der Verkehrsmittel anhand CO₂-Emissionen, Energieaufwand und übriger Umweltauswirkungen. Rügger, Zürich und Chur (Publikation des Institutes für Umweltentscheidungen der ETH, Zürich)

Peter Moser, Eva Stocker (SRZ) in Kooperation mit
Raimund Gutmann, Barbara Wick (wohnbund:consult)

Autofreies Wohnen – Evaluierung der Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf

Verfasst im Auftrag der Stadt Wien - Magistratsabteilung 50/Wohnbauforschung; Dezember 2008

Kurzfassung des Endberichts

In den Jahren 1997 bis 1999 wurde im 21. Wiener Gemeindebezirk eine Wohnhausanlage mit 244 Mietwohnungen mit Kaufoption unter Verwendung von Mitteln der Wiener Wohnbauförderung (§14 WWFSG 1989) errichtet. Das Besondere an diesem Bauvorhaben bestand darin, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Mietvertrages verpflichten mussten, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Der Autoverzicht bzw. der eingesparte Garagenbau setzte die ansonsten dafür bereitgestellten Förderungsmittel frei. Diese konnten nun zu Gunsten anderer, wohnungsrelevanter Zielsetzungen investiert werden, und zwar in

- **den Bau von Gemeinschaftseinrichtungen,**
- **den Einsatz ökologischer Bauelemente und Betriebssysteme (Energie, Wasser, etc),**
- **die Gestaltung großzügiger Gartenanlagen und**
- **die Errichtung von umfangreichen Fahrradabstellanlagen.**

In einem Mieterbeteiligungsverfahren wurde während der Bauvorbereitung und bis ein Jahr nach der Besiedelung über die Art, die Ausgestaltung und Betreibung dieser Anlagen entschieden. Mit der „Umwidmung“ von Wohnbauförderungsmitteln hatten die an der Realisierung und späteren Nutzung der Mustersiedlung beteiligten Personengruppen verschiedenste Zielvorstellungen geknüpft. Die Hauptaufgabe der Evaluationsstudie bestand darin, Antworten auf die Frage zu finden, ob und inwieweit die – teilweise divergierenden - Ziele und Erwartungen erreicht wurden. Die Bewertung der Besonderheiten der Wohnanlage und ihrer Nutzungsentwicklung erfolgte daher aus je verschiedenen Blickwinkeln. Die wichtigsten Akteure für die Evaluierung waren

- **die Architekten und Bauträger,**
- **die Hausverwaltung,**
- **die Bewohnerinnen und Bewohner,**
- **das Car-sharing-Unternehmen,¹**
- **die kommunale Wohnungspolitik.**

Als Bewertungsinstrumente wurden Tiefeninterviews, mündliche und schriftliche Befragungen, teilnehmende Beobachtungen und Gruppendiskussionen angewandt. Darüber hinaus konnten fünf Bewohnerinnen und Bewohner, die an der Erstbesiedelung und an der die damalige Planungspartizipation begleitenden Evaluierung beteiligt waren, für eine Paneldiskussion – acht Jahre nach ihrem Einzug in die Wohnanlage - gewonnen werden.² Die schriftliche Personenbefragung richtete sich an alle über 15jährigen Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung. Sowohl die schriftliche Befragung als auch die Interviews wurden so

¹ Leider ist es nicht gelungen, das Car-sharing Unternehmen Denzel-drive für ein Interview zu gewinnen; die Bewertung des Car-sharing-Betriebs erfolgte daher nur aus der Bewohner- und Bewohnerinnensicht.

² Dieses Kleingruppengespräch wurde vom selben Forscher, Raimund Gutmann, geleitet, der auch für die Evaluierung im Jahre 2000 mitverantwortlich war.

strukturiert, dass die im Laufe der Zeit gemachten Erfahrungen der Befragten bzw. der Gesprächspartner ihren anfänglichen Erwartungen und Wünschen gegenüber gestellt werden.³

Die Rücklaufquote der schriftlichen Befragung betrug ca. 34 %; die retournierten Fragebögen kamen aus etwa 95 verschiedenen Haushalten. Akademikerinnen und Akademiker sind etwas überrepräsentiert: Nahezu jeder zweite Befragte hat einen Universitätsabschluss, ein Viertel gab eine Matura, ein Sechstel eine Lehre oder Fachschule als höchsten Bildungsabschluss an. Rund zwei Drittel der Antwortbögen (68 %) stammen von Personen, die unmittelbar nach oder knapp nach der Baufertigstellung eingezogen sind. Ein Drittel (32 %) des Fragebogenrücklaufs ist demnach von späteren Zuziehern oder Zuzieherinnen, die jedenfalls nicht am anfänglichen Partizipationsprozess in der Planungsphase teilgenommen hatten.

Die Kurzfassung des Projektendberichts konzentriert sich auf die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchungsbereiche „Autofreiheit und Mobilität“, „Nutzung und Bewertung der Gemeinschaftseinrichtungen“ sowie „Bewohnerinnenmitbestimmung und Selbstverwaltung“.

Autofreiheit und Mobilität

Die Autofreiheit war den Erstbesiedlern schon im Jahre 2000 sehr wichtig. Sie wurde gleich häufig als Motiv für den Einzug genannt wie das Preis-Leistungsverhältnis der Wohnanlage und die Ökologie. Die Wichtigkeit des Konzepts der Autofreiheit der Siedlung und ihrer Einhaltung wird auch dadurch untermauert, dass rund ein Viertel der jetzigen Bewohnerinnen und Bewohner früher einen PKW hatten, auf den sie dann aber verzichteten, um in der Siedlung einziehen zu können. Rund drei Viertel hatten weder vorher ein Auto noch haben sie heute eines.

Die Verknüpfung von Autofreiheit und Wohnrecht in der Siedlung fand bei den Akteursgruppen nicht immer die ungeteilte Befürwortung: Der Bauträger kritisierte, dass der geforderte Autoverzicht häufig als sehr negativer Aspekt von potenziellen Wohnungsinteressenten empfunden worden war und diese auch letztlich von einem Einzug in die Anlage abgehalten hatte. Die positiven Seiten der Autolosigkeit wären zu wenig in den Vordergrund gerückt worden. Von den heutigen Bewohnerinnen und Bewohnern gaben 15 % an, dass die vertragliche Verpflichtung zur Autolosigkeit damals gegen die Entscheidung gesprochen habe, hier zu wohnen. Sie zogen dennoch hier ein, weil man sich durch den Autoverzicht im Wohnbereich etwas anderes, qualitativ Wichtiges leisten konnte.

Der fehlende PKW im Haushalt wirkt sich erwartungsgemäß auf die Verkehrsmittelwahl der Haushaltsmitglieder der Mustersiedlung aus. Der Vergleich mit den autolosen Haushalten der Gesamtstadt zeigt vor allem hinsichtlich der Verwendung des Fahrrads einen sehr großen Unterschied im Mobilitätsverhalten. Sowohl auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte, als auch beim täglichen Einkauf und – falls erforderlich – bei der Begleitung der Kinder in den Kindergarten oder in die Schule kommt in der autofreien Mustersiedlung das Fahrrad um ein Vielfaches häufiger zum Einsatz als im Wiener Durchschnitt der PKW-losen Haushalte.⁴ Die extrem überdurchschnittlich häufige Fahrradverwendung hatte auch die planenden Architekten und Architektinnen überrascht, die die Abstellanlagen unterdimensioniert hatten. Das Thema hatte die meisten Bewohnerinnen und Bewohner lange Zeit bewegt – und tut es auch heute noch. Mittlerweile sind jedoch 80 % mit der Fahrradverwendung und – abstellung zumindest zufrieden, nur 13 % geben der Problemlösung ein negatives Urteil.

³ Im Anhang zum Endbericht befinden sich alle Interviewleitfäden, der schriftliche Fragebogen und das Protokoll der Paneldiskussion.

⁴ Vergleichsdaten aus der Großbefragung „Leben und Lebensqualität in Wien“ 1995 und 2003.

Die Benützung eines Leihwagens ist nur für die Durchführung größerer, nicht alltäglicher Einkäufe von relevanter Bedeutung: 28 % der Befragten gaben an, einen der in der Siedlung bereitgestellten Wagen für diesen Zweck zu verwenden. Für mehr als ein Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner spielt das Car-sharing-Angebot überhaupt keine Rolle. Für rund ein Fünftel stellen sich heute die Organisation und auch die Kostenentwicklung dieses Angebots schlechter dar, als sie es ursprünglich erwartet hatten.

Gemeinschaftsbereiche

Das Vorhandensein zahlreicher Gemeinschaftseinrichtungen und das überdurchschnittliche Angebot an Freiräumen, Grün- und Gartenflächen waren für 49 % der Bewohnerinnen und Bewohner sehr wichtige, weitere 37 % hielten sie für wichtige Einzugs motive.

Da die Kosten für die Wartung und Pflege und Betreuung dieser Bereiche unterschiedlich abgerechnet werden, teilen sich die prinzipiell allen Bewohnerinnen und Bewohnern zugänglichen Anlagen in zwei Kategorien. Die (a) „allgemeinen“ Gemeinschaftsbereiche sind - etwas vereinfacht dargestellt - jene, die alle Haushalte gemeinsam finanzieren. Zu ihnen zählen beispielsweise das Erwachsenenhaus („Wohnzimmer“), der Waschsalon, das Kinderhaus, der Mehrzweckgemeinschaftsraum, der Jugendraum samt dazugehörigen Freiräumen (Dachterrasse, Spielhof). Die (b) „speziellen“ Gemeinschaftsbereiche sind ebenfalls allen zugänglich, ihre Benützung bzw. Inanspruchnahme wird jedoch - zusätzlich zur allgemeinen Basisfinanzierung - individuell abgerechnet. Dies trifft z.B. für die Sauna, den Fitnessraum und die Werkstätten zu.

Nicht nur die Existenz dieser Einrichtungen wird von der überwältigenden Mehrheit gewünscht, auch die Nutzung wird größtenteils positiv bewertet. Die Urteile fallen für die allgemeinen Einrichtungen und Grünflächen generell noch positiver aus als für die speziellen. Kritik bezieht sich teils auf die Ausstattung der Räume und teils auf das Fehlen von nötigen Nebenräumen. Die generell positive Bewertung deckt sich auch mit den Beobachtungen der Architekten, deren Erwartungen an die Akzeptanz der von ihnen vorgesehenen und vorgeschlagenen Räumlichkeiten nicht enttäuscht wurden. Dies gilt auch für die Laubengänge, die leicht überdimensioniert wurden, um als „Orte des Gesprächs“ genutzt zu werden, was auch gelungen ist.

Im Unterschied zu den meisten anderen Wohnsiedlungen betragen die Außenanlagen in der autofreien Siedlung 3 %, sonst nur ca. 1-2 %. Auch die Nutzungszuordnungen - öffentlich/privat - spielen eine wichtige Rolle bei der Erhaltung und Pflege der Grünanlagen. Verglichen mit den meisten anderen Anlagen, in denen stets die private Fläche im Vordergrund steht, werden die gemeinschaftlichen Flächen in der autofreien Siedlung viel weniger vandalisiert. Die Entwicklung der Mietergärten ist sehr unterschiedlich und offensichtlich sehr von den Lebensläufen, den beruflich determinierten Alltagsgestaltungen der Leute abhängig.

Die speziellen Gemeinschaftsbereiche erhalten ebenfalls kaum negative Bewertungen. Da sie aber nicht von allen Bewohnerinnen und Bewohnern in der Siedlung genutzt werden - für rund ein Viertel sind diese Einrichtungen ohne Bedeutung -, fallen die positiven Urteile anteilmäßig etwas geringer aus als bei den allgemeinen Gemeinschaftsbereichen.

Auch aus der Sicht des Bauträgers und der Hausverwaltung werden die weit über den gewohnten Rahmen hinausgehenden Kommunikationseinrichtungen gut angenommen. Der Bauträger führt dies vor allem auf einige Einzelpersonen zurück, die reiche praktische Erfahrung mit demokratischen Prozessen haben. Die überraschend hohe Akzeptanz und Nutzung

der Gemeinschaftseinrichtungen erklärt sich – neben anderen Gründen – auch aus der Tatsache, dass „viel Kommunikation und Gemeinschaftsleben mit den Nachbarn“ für rund drei Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner ein zumindest wichtiger Einzugsgrund war. Die Bewertung des Lebens in der Siedlung fällt auch heute überwältigend positiv aus: Für 90 % der Bewohnerinnen und Bewohner gibt es so etwas wie ein positives „Siedlungsgefühl“. Dies deckt sich mit einer generellen Zufriedenheit, in der Siedlung zu wohnen: 81 % sagen, dass sie zufriedener sind als anfänglich erwartet; weitere 15 % finden es akzeptabel, hier zu wohnen.

Konfrontiert mit der Frage, wie sich das Ansehen oder das Image der autofreien Mustersiedlung bei den Bekannten oder bei Besuchern im Laufe der Zeit entwickelt hat, dann meint rund die Hälfte der hier Wohnenden, dass es besser geworden ist, jedenfalls positiver als ursprünglich gedacht. Nur insgesamt 8 % geben an, es sei schlechter geworden.

Über die Wartung und Pflege der allgemeinen Gemeinschaftsbereiche gibt es in der Siedlung eine ziemlich hohe Zufriedenheit. Dies betrifft sowohl die gemeinschaftlichen Räume als auch die Anlagen im Freiraum. Kritik dürfte nur in Einzelfällen existieren. Etwas anders sieht die Evaluierung der Verteilung der Wartungs- und Betriebskosten aus, die die Gemeinschaftsanlagen verursachen. Hier überrascht der relativ hohe Anteil, nämlich rund ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner, für die die Kostenverteilung ziemlich bedeutungslos ist. Da aber 80 % schon vor bzw. bei ihrem Einzug keine Befürchtungen hegten, dass es zu Betriebskostenexplosionen kommen könnte, erklärt sich die geringe Bedeutung der Frage dieser Kostenentwicklung in der Siedlung. Aus der gesamt durchschnittlich positiven Bewertung der Kostenentwicklung für die Gemeinschaftsbereiche heben sich die Alleinerzieherinnen und -erzieher jedoch ab: Unter ihnen sind die Unzufriedenen anteilmäßig am häufigsten.

Mitbestimmung und Selbstverwaltung

Die Leistung der Hausverwaltung und ihr Verhältnis zur Bewohnerschaft waren wichtige Teile der evaluatorischen Erhebungen, zumal von allem Anfang an die Bewohnerinneninteressen in einem starken Vertretungsstatut verankert sind. In der Siedlung gibt es einen Beirat, der von der Bewohnerschaft alle drei Jahre gewählt wird, um einerseits die Interessen gegenüber der Hausverwaltung wahrzunehmen und als Mietermitbestimmungsorgan zu fungieren, andererseits um als „Kontrollorgan“ die zahlreichen Selbstverwaltungsgruppen zu beaufsichtigen, denen die Wartung und Pflege der vielen Gemeinschaftseinrichtungen anvertraut ist.

Aus der Sicht der Hausverwaltung stellt sich die Kooperation mit der Bewohnerschaft durchwegs positiv dar; ein grundsätzlich auch positives, aber etwas differenzierteres Bild des Verhältnisses ergibt sich aus der Bewohnerbefragung. Drei Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner finden, dass die Hausverwaltung – zumindest teilweise – zu langsam, zu bürokratisch agiere; ebenso viele hätten zumindest fallweise gerne mehr Rechte und Kompetenzen für die Selbstverwaltungsorgane. Insgesamt halten jedoch alle die existierende Funktionenteilung für beide Seiten für vorteilhaft. Ein so grundlegend positiv bewertetes Verhältnis zwischen Bewohnerschaft und Hausverwaltung findet sich in kaum in anderen Wohnanlagen dieser Größenordnung in Wien.⁵

⁵ Siehe dazu: Peter MOSER et al: Hausbetreuung in Wien nach Abschaffung des Hausbesorgergesetzes; Wien 2007.

Die vertraglich geregelte Autofreiheit der Mustersiedlung ist nicht die einzige Besonderheit, die diese Wohnanlage von allen anderen in Wien heraushebt. Die Siedlung zeichnet sich auch durch ein hohes Maß an Selbstverwaltung aus, und zwar durch eine dauerhafte, organisierte, intern institutionalisierte Übernahme von Leistungen und Eigenverantwortung für Teile der „normalen“ Hausbetreuung und auch für ganze Bereiche des Wohnens und Lebens in der Siedlung durch die Bewohnerinnen und Bewohner selbst.

Die Arbeitsgruppen sind das Kernstück der Selbstverwaltung; ohne sie wäre die Realisierung der Aktivitäten und Einrichtungen in den zahlreichen Gemeinschaftsbereichen der Siedlung nicht möglich. Die Mitwirkung in den diversen Arbeitsgruppen ist unbezahlt, ehrenamtlich. Ein Zukauf dieser Arbeitsleistungen würde einerseits viele Bewohnerhaushalte finanziell überfordern, andererseits würde es – selbst wenn es für alle leistbar wäre – sicher nicht denselben gemeinschaftlichen Effekt haben. 41 % der Bewohner arbeiten in keiner einzigen Gruppe mit, 28 % nehmen an einer, 21 % an zwei und 10 % an drei oder mehr Arbeitsgruppen teil. Der Frauenanteil an diesen ehrenamtlichen Tätigkeiten ist deutlich höher als jener der Männer. Die Mitwirkung in diesen Selbstverwaltungsorganen ist für Zugezogene gleichermaßen attraktiv wie für die Erstbesiedler.

Zusätzlich zu den dauerhaft etablierten Arbeitsgruppen gibt es selbstorganisierte, gemeinschaftliche Aktivitäten, wie z.B. das Siedlungsfest. Trotz der großen Anzahl von themenzentrierten Selbstverwaltungsgruppen gibt es auch Bereiche, die unzulänglich oder gar nicht abgedeckt sind. Als Beispiele sind hier vor allem die „Außenbeziehungen“ zur nicht autofreien Wohnumgebung zu nennen. Die Integration von neuen Zuziehern und Zuzieherinnen kritisieren manche Bewohner als eine etwas vernachlässigte Aufgabe, die jedoch eine größere Kooperation mit der Hausverwaltung voraussetzen würde. Im Inneren der Siedlung wurden als Manko ein fehlender Ruhebereich für Ältere und ein „Lautbereich“ für Jugendliche genannt. Ein in nächster Zukunft wichtiger werdendes Thema wird die Frage der Kaufoption und die Möglichkeit der Zweiteilung der Bewohnerschaft in Mieter und Eigentümer werden.

Wohnbauförderungspolitische Schlussfolgerungen

Aus der langen Reihe von Lehren, die man aus der Geschichte der Mustersiedlung ziehen kann, seien die folgenden drei wohnbauförderungspolitisch relevanten hervorgehoben:

- Die Verwendung von Wohnbauförderungsmitteln für die Errichtung der Gemeinschaftsbereiche wird von den Bewohnern sehr positiv kommentiert. Ob diese hohe gemeinschaftliche Nutzen nur durch einen Autoverzicht oder nicht durch einen prinzipiell „maßgeschneiderten WBF-Mitteleinsatz“ zu erreichen wäre, sollte grundsätzlich diskutiert werden.
- Die Möglichkeit der Umwidmung von WBF-Mitteln sollte jedoch – so wie in der Mustersiedlung – stets an eine begleitende Besiedlungsbetreuung geknüpft, die Mitbestimmung in der Planungs- und Besiedlungsphase sollte als förderungswürdig erachtet werden. Sie ist eine langfristig wirksame, nachhaltige Investition in die Bestandspflege.
- Die in der Mustersiedlung praktizierte Kombination von Gemeinschaftseinrichtungen, Mietermitbestimmung und Selbstverwaltung in einer Wohnanlage dieser Größenordnung hat Modellcharakter für die Förderungswürdigkeit.

