



Autofreies Wohnen Evaluierung der Mustersiedlung in Wien Floridsdorf

Endbericht
Dezember 2008



Peter Moser
Eva Stocker

SRZ

Stadt+Regionalforschung GmbH

Lindengasse 26/2/3
1070 WIEN/Österreich
T: +43/1/523 89 53*
F: +43/1/523 89 535
srz@srz-gmbh.com
www.srz-gmbh.com

in Kooperation mit
Raimund Gutmann
Barbara Wick

wohnbund:consult

gefördert von der
Stadt Wien – Magistratsabteilung 50/Wohnbauforschung

Vorwort

Die hier vorliegende Studie und Evaluierung der autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf wäre nicht ohne die Hilfe sehr vieler Leute möglich gewesen. An erster Stelle möchte ich alle Bewohnerinnen und Bewohner der Anlage selbst erwähnen und ihnen für die Teilnahme an der Befragung danken. Einige von ihnen haben darüber hinaus ganz besonders tatkräftig bei der Durchführung der Befragung und der Interviews geholfen und mir auch aufschlussreiche Führungen durch die gesamte Anlage geboten. Stellvertretend für viele bedanke ich mich bei Stephan Fickl und Hans Steiner und dem gesamten Bewohnerinnenbeirat. Danken möchte ich auch den Architekten Rudolf Szedenik, Maria Auböck und János Kárász; der Vertreterin der GEWOG, Susanne Reppé und dem früheren Stadtrat Christoph Chorherr. Sie haben durch ihre Interviewbeiträge die Palette der Blickwinkel möglich gemacht.

Gerne danke ich auch Raimund Gutmann, der sich bereit erklärt hat, die Paneldiskussion zu gestalten und durchzuführen, und der selbst als Mitautor der ersten Evaluierungsstudie über die Mustersiedlung im Jahre 2000 sehr viel Sachkenntnis in dieses gemeinsam vorbereitete, nun vorliegende Projekt eingebracht hat.

Peter Moser

Wien, im November 2008.

INHALTSÜBERSICHT

Vorwort	<i>I</i>
Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen im Text	<i>III</i>
Literaturverzeichnis	<i>V</i>
0 Einleitung	1
0.1 Gesetzlicher Rahmen und Nutzungsvertrag	1
0.2 Zweck der Evaluierung	3
0.3 Methoden, Vorgehensweise, Eckdaten	5
0.4 Die „AMS“ im europäischen Forschungskontext	9
1 Autofreiheit und Mobilität	13
1.1 Konzept der Autofreiheit	13
1.2 Bewertung der Verkehrslage der Siedlung	18
1.3 Verkehrsmittelwahl	20
2 Das Wohnen	25
2.1 Bewohnerstruktur	25
2.2 Wohnung und Wohnumfeld - Einzugsmotive und Bewertung	29
2.2.1 Gemeinschaftsbereiche	30
2.2.2 Gemeinschaftsleben, Wohnzufriedenheit	36
2.2.3 Kosten des Wohnens	40
3 Verwaltung und Hausbetreuung	46
3.1 Hausverwaltung	46
3.2 Selbstverwaltung und Mitbestimmung	51
4 Zusammenfassung	59
Anhang	
Befragungsbogen für Bewohner/innen	
Interviewleitfäden für	
Architekten	
Bauträger und Hausverwaltung	
Car-sharing Unternehmen	
Politiker	
Bewohner/innen	
Jugendliche	
Paneldiskussion – Protokoll und Zusammenfassung	

Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen

alle Fotos	aufgenommen im Mai 2008; © Peter Moser.	
alle Plandarstellungen	© Schindler+Szedenic ; http://www.schindler-szedenic.at/amsinfo/	
0	Einleitung	
Tabelle 0/1	Fragebogenrücklauf je Haushaltstyp	6
0/2	Fragebogenrücklauf nach Geschlecht und Alter	7
1	Autofreiheit und Mobilität	
Abbildung 1/1	Wichtigkeit der Autofreiheit als Einzugsmotiv	13
1/2	Autofreiheit – Bewertung heute	
1/3	Anbindung an öffentlichen Verkehr – Bewertung beim Einzug	17
1/4	Angebot öffentliche Verkehrsmittel – Bewertung heute	17
1/5	Erreichbarkeit täglicher Einkaufsmöglichkeiten – Bewertung heute	17
1/6	Mobilitätsaspekte (Car-sharing, Fahrrad) – Bewertung heute	17
Tabelle 1/1	Verkehrsmittelwahl je Wegezweck - Vergleich Gesamtstadt 1995, 2003 und Mustersiedlung 2008	
2	Das Wohnen	
Abbildung 2/1	Einzugsmotive – „sehr wichtig“-Nennungen	29
2/2	Gemeinschaftsräume, Grünflächen – Wichtigkeit beim Einzug	30
2/3	Nutzung der allg. Gemeinschaftsräume – Bewertung heute	32
2/4	Nutzung der allg. Grünflächen – Bewertung heute	32
2/5	Nutzung der spez.. Gemeinschaftsräume – Bewertung heute	35
2/6	Nutzung der Dachgartenbeete – Bewertung heute	35
2/7	Kommunikation, Nachbarschaft - Wichtigkeit beim Einzug	36
2/8	Gemeinschaftsleben in der Siedlung – Bewertung heute	36
2/9	Generelle Wohnzufriedenheit – Bewertung heute nach Berufstätigkeit, Alter, Geschlecht	37
2/10	Gemeinschaftsleben in der Siedlung Bewertung heute nach Berufstätigkeit, Alter, Geschlecht	38
2/11	Image der Siedlung bei Bekannten – Bewohnerbewertung heute nach Berufstätigkeit, Alter, Geschlecht	38
2/12	Preis-Leistungsverhältnis – Wichtigkeit beim Einzug	40
2/13	Leistung der Wohnkosten – Bewertung heute	41
2/14	Wartung der Gemeinschaftsbereiche – Bewertung heute	42
2/15	Verteilung der Betriebskosten der Gemeinschaftsbereiche – Bewertung heute	42
2/16	Angst vor hohen Betriebskosten - Bewertung beim Einzug	43
2/17	Kostenverteilung für allg. Gemeinschaftsräume - Bewertung heute	44
2/18	Kostenverteilung für allg. Grünflächen - Bewertung heute	44
2/19	Kostenverteilung für spez. Gemeinschaftsräume - Bewertung heute	45
Tabelle 2/1	Eckdaten zur Bewohnerstruktur	26

Tabelle 2/2	Eckdaten zur Wohnungsstruktur	27
2/3	Erstbesiedler – Beteiligung an der Planungs- und Erstbesiedelungsmitbestimmung	28
2/4	Nachvollziehbarkeit der Wohnungs- und Betriebskosten- abrechnung – Bewertung heute	41
2/5	Bewertung der Kostenverteilung für Gemeinschaftsbereiche nach Haushaltstyp (AlleinerzieherInnen)	45
3 Verwaltung und Hausbetreuung		
Abbildung 3/1	Hausverwaltung und Selbstverwaltung - Bewohnerbewertung	49
3/2	Teilnahme an BewohnerInnenversammlungen	53
3/3	Mitbestimmungsorgane - Bewohnerbewertung	54
3/4	Teilnahme an Arbeitsgruppen nach Geschlecht	56
3/5	Teilnahme an Arbeitsgruppen nach Wohndauer	56

Literatur- und Quellenverzeichnis

- DITTRICH Andrea, KLEWE Heinz: „Autofreies Wohnen – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen“; Hrsg.: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Monatsbericht des Forschungsbereichs Verkehr 3/1996; Dortmund 1993.
- DITTRICH Andrea, KLEWE Heinz, ZLONICKY Peter et al.: „Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. Anforderungen - Konzepte - Chancen der Umsetzung“; Hrsg.: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS-Schriften Bd. 108, Dortmund 1997.
- GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau GesmbH (Hrsg.): „Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung – Projektinformation Erste autofreie Wohnhausanlage in Österreich“; Wien 2000.
- GUTMANN Raimund, HAVEL Margarete: „Autofreie Mustersiedlung Wien-Floridsdorf – Sozialwissenschaftliche Dokumentation & Evaluierung“; Wien 2000.
- KOERDT Arne: „Autofreies Wohnen – Nischenprodukt oder Leitbild“; Hrsg.: TU Harburg/Deutschland, in: Planungsrundschau – Theorie, Forschung, Praxis, Ausgabe 5 Sommer 2002.
- KRIEN Evelyn, KREIBICH Volker, HOLZ-RAU Christian et al.: „Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt“ Hrsg.: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen ILS-Schriften Bd. 68, Dortmund 1992.
- MOSER Peter, STOCKER Eva et al.: „Detailanalysen (insbesondere zur Verkehrsmittelwahl) der Großbefragungen Leben und Lebensqualität in Wien 1995 und 2003“, im Auftrag der Stadt Wien MA 18, Wien 2005.
- MOSER Peter, STOCKER Eva: „Hausbetreuung in Wien nach Abschaffung des Hausbesorgergesetzes“, im Auftrag der Stadt Wien MA 50, Wien 2007.
- NOBIS Claudia: „Evaluation des Verkehrskonzeptes im autoreduzierten Stadtteil Freiburg-Vauban“; Fachbeiträge „Wohnen plus Mobilität“ Nr. 33, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.); Dortmund, Juni 2003.
- SCHEURER Jan: „Car-Free Housing in European Cities – A Survey of Sustainable Residential Development Projects“; Murdoch University, Perth 2001.
- SCHINDLER Cornelia, SZEDENIK Rudolf: „Autofreie Mustersiedlung Information“, Internet-Seite: http://www.schindler-szedenic.at/amsinfo/dateien/index_ams.htm
- TAPPEINER Georg, Inge SCHRATTENECKER, Robert LECHNER, et. al. (Österreichisches Ökologie Institut) in Kooperation mit HAVEL Margarete (Wohnbund Wien): „Wohnräume - Nutzerspezifische Qualitätskriterien für den innovationsorientierten Wohnbau“, in Schriftenreihe „Berichte aus Energie- und Umweltforschung“ des Bundesministeriums Verkehr, Innovation, Technologie Nr. 21/2001, Wien.

0 Einleitung

In den Jahren 1997 bis 1999 wurde im 21. Wiener Gemeindebezirk eine Wohnhausanlage mit 244 Mietwohnungen mit Kaufoption errichtet. Unter der Leitung der Architekturbüros Lautner-Scheifinger-Szedenic-Schindler wurde die Anlage von den beiden Bauträgern DOMIZIL GmbH und GEWOG, gemeinnützige Bauvereinigung, in der Nordmanngasse 25-27 unter Verwendung von Mitteln der Wiener Wohnbauförderung (§14 WWFG 1989) gebaut. 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.

Autoverzicht

Diese Verzichtserklärung war nicht nur die Voraussetzung für die Wohnungsnutzung. Sie ermöglichte es auch, nach Änderung des Wiener Garagengesetzes, statt für jede einzelne nur für jede zehnte Wohnung einen Garagenstellplatz zu errichten. Die durch diese Restverpflichtung verlangten Stellplätze wurden als Car-Sharing-Station gewidmet. Der Autoverzicht bzw. der eingesparte Garagenbau setzte die ansonsten zweckgebundenen Mittel frei. Sie konnten nun in Gemeinschaftseinrichtungen und in eine über das übliche Maß hinausgehende Grünraumgestaltung investiert werden. In einem Mieterbeteiligungsverfahren wurde während der Bauvorbereitung und bis ein Jahr nach der Besiedelung über die Art, die Ausgestaltung und Betreibung dieser Anlagen entschieden. Für Haushalte, die zu einem späteren Zeitpunkt doch einen eigenen PKW anschaffen wollten oder aus irgendwelchen Gründen ein Auto erwerben mussten, sollte in der Hausgemeinschaft eine Lösung gefunden werden. Das Grundkonzept, die Autofreiheit der Wohnanlage, sollte jedoch unbedingt erhalten bleiben.

Grundkonzept:
Autofreiheit der Anlage

0.1 Gesetzlicher Rahmen und Nutzungsvertrag

Eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des Projektes war die Änderung des Wiener Garagengesetzes. Dieses hatte nämlich vor seiner Novellierung den Wohnbauträgern ausnahmslos vorgeschrieben, PKW-Stellplätze in der gleichen Anzahl wie Wohnungen zu errichten. Für diese verpflichtend bereitzustellenden Plätze sieht das Wohnbauförderungsgesetz auch eine finanzielle Unterstützung vor. Ein Verzicht auf die Fördermittel, bzw.

eine Nicht-Errichtung der PKW-Stellplätze waren vor der Novellierung nicht möglich gewesen.

Änderung des
Wiener Garagengesetzes

Der Wiener Landtag änderte diese Regelung im September 1996 dahingehend ab, dass das Verhältnis zwischen Wohnungs- und Stellplatzanzahl bis auf 10:1 reduziert werden kann. Bei Festsetzung oder Abänderung eines Stellplatzregulativs hat der Gemeinderat auf die Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf die für das Gebiet unter Berücksichtigung der zulässigen Nutzungen notwendige Ausstattung mit Stellplätzen Bedacht zu nehmen.¹ Es muss - auch für den Fall, dass nicht alle Pflichtstellplätze errichtet werden - dafür gesorgt sein, dass „Pflichtstellplätze für die Dauer von mindestens zwanzig Jahren ab Einlagen der Fertigstellungsanzeige der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen“.² Diese Regelungsmöglichkeit kam bei der autofreien Mustersiedlung zur Anwendung. In der Tiefgarage der Wohnanlage werden nur 10 % der Pflichtstellplätze bereitgestellt. Dies hatte die Freihaltung einer Reservefläche zur Folge.

Umwidmung der
Stellplatz-Förderungsmittel

Da die Kosten für die Errichtung der gesetzlich vorgeschriebenen Einstellplätze (1:1) in die Gesamtkostenberechnung für die Gewährung der Wohnbauförderung einfließen, bestand die Möglichkeit, die dafür vorgesehenen Fördermittel für andere Zwecke zu verwenden. Der Gemeinderat hatte für die Wohnanlage befunden, dass die sonstigen, im Garagengesetz formulierten Auflagen und Ziele (§ 36 Abs. 3, Z. 1-3) eingehalten werden. Diese beziehen sich insbesondere auf die Erreichbarkeit der Anlage mit öffentlichen Verkehrsmitteln und/oder die Erhaltung und Möglichkeiten stadtverträglicher Verkehrsarten, insbesondere des Fußgeher- und Fahrradverkehrs.

Senkung der
Gesamtbaukosten wegen
reduzierter Garage wurde
nicht in Betracht gezogen.

Auf der Seite der Bewohnerhaushalte wurde die Einhaltung dieser Zielsetzungen durch den im Mietvertrag verankerten Verzicht auf einen eigenen PKW abgesichert. Damit war die Möglichkeit geschaffen, die Wohnbauförderungsmittel, die wegen des reduzierten Garagenbaues freiwerden, zur Finanzierung anderer Vorhaben einzusetzen oder die Gesamtbaukosten überhaupt zu senken. Diese Variante der Kosteneinsparung kam jedoch für die damaligen Wohnungsinteressenten nicht in Betracht.

¹ § 36 (3) Wiener Garagengesetz

² ebd. Abs. (4)

0.2 Zweck der Evaluierung

Die **Hauptaufgabe der Studie besteht darin, Antworten auf die Frage zu finden, ob und inwiefern Ziele und Erwartungen erreicht wurden, die mit dem abgeänderten Einsatz von Wohnbauförderungsmitteln verbunden waren. Die im Normalfall für die Garagen- bzw. PKW-Stellplatzerrichtung vorgesehenen Mittel wurden in der autofreien Mustersiedlung umgewidmet, um folgende infrastrukturelle Einrichtungen bzw. alternative Bautechnologien zu finanzieren:**

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

Mit dieser „Umwidmung“ von Wohnbauförderungsmitteln hatten die an der Realisierung und späteren Nutzung der Mustersiedlung beteiligten Personengruppen zum Teil gleiche, zum Teil aber auch divergierende Zielvorstellungen geknüpft. Der übergeordneten Frage nach der Annäherung bzw. Erreichung der Ziele geht daher notwendigerweise die Darstellung der jeweiligen Erwartungen und Ziele der einzelnen Gruppen voraus. Die Bewertung der Besonderheiten der Wohnanlage und ihrer Nutzungsentwicklung erfolgt daher aus je verschiedenen Blickwinkeln. Die drei wichtigsten Personengruppen³ für die Evaluierung waren

unterschiedliche
Blickwinkel der Bewertung

- a) **die Architekten und Bauträger,**
- a) **die Hausverwaltung,**
- b) **die Bewohnerinnen und Bewohner**

Da die Siedlung sehr maßgeblich auf die Initiative von Christoph Chorherr, dem ehemaligen Stadtrat der Grünen Landtagsfraktion in Wien, zurückzuführen ist, wurde auch er um eine rückblickende Bewertung der Mustersiedlung gebeten.

Im Detail verfolgten diese Akteurs- und Beteiligungsgruppen unterschiedliche oder verschieden gewichtete Intentionen bei der Realisierung und späteren Nutzung der Anlage. Einige generelle Leitfragen ziehen sich jedoch

³ Die Einbeziehung des Car-Sharing-Unternehmens war ebenfalls vorgesehen; sie ist jedoch trotz mehrfacher Versuche der Kontaktaufnahme bedauerlicherweise nicht zustande gekommen. Auch auf die Zusendung eines schriftlichen Befragungsbogens erhielten wir von Denzel-drive leider keine Antwort.

quer durch die Evaluierungen der einzelnen Gruppen. In den Interviews wurden diese Fragestellungen jeweils gruppenspezifisch ausgeformt.⁴

Leitfragen im Projekt

- **Welche Ziele, Motive, Erwartungen waren vor und bei der Besiedelung maßgeblich für die einzelnen Akteursgruppen?**
- **Welche Besiedelungsbedingungen hatten potenzielle Interessenten abgehalten?**
- **Wurden Ziele im Laufe der Jahre seit der Besiedelung modifiziert? Wurden Erwartungen aufgegeben und durch neue ersetzt? Haben anfänglich sehr wichtige Ziele an Bedeutung verloren? Welche beim Einzug formulierten Motive und Erwartungen (an die Wohnanlage) haben nach wie vor Gültigkeit bzw. wurden realisiert?**
- **Welche Probleme, neue Fragen des Wohnens sind mittlerweile aufgetreten?**
- **Welche (vorher nicht intendierten) Folgewirkungen hat der geänderte Mitteleinsatz?**
- **Wie flexibel kann eine themen- bzw. zielgruppenorientierte Wohnanlage auf Veränderungen in der Bedürfnis- und Anspruchsstruktur ihrer Bewohnerschaft reagieren?**
- **Welche Rahmenbedingungen haben die Verfolgung bzw. die Erreichung von Zielen begünstigt, welche haben sie behindert?**
- **Welche Verbesserungen sind notwendig?**
- **Welche Auswirkungen hat die Verpflichtung zur Autofreiheit auf die Mobilitätsbedürfnisse und auf die Verkehrsmittelwahl im Alltag? Welche Verkehrsmittel werden für welche Wegezwecke verwendet? Ist ein nachhaltiger Effekt auf das Mobilitäts- und Wohnverhalten feststellbar?**
- **Wie werden Gemeinschaftseinrichtungen genutzt und wie sind Nutzung und Betrieb organisiert? Ist der (Förder)Mitteleinsatz für die Gemeinschaftseinrichtungen gerechtfertigt und die Nutzung angemessen?**
- **Wie entwickelten sich die laufenden Wohn- und Betriebskosten für die Gemeinschaftsanlagen?**
- **Wie kann sich die bald realisierbare Kaufoption der Mieter auf das Zusammenleben und die Nutzung der Anlagen auswirken?**
- **Welche speziellen Schlussfolgerungen können aus der Projektgeschichte für die Mustersiedlung und ihre Weiterentwicklung gewonnen werden? Welche Projektschritte**

⁴ siehe die Interviewleitfäden im Anhang.

sind unumgänglich, welche können anders gestaltet werden, welche sind überflüssig?

0.3 Methoden, Vorgehensweise, Eckdaten

Im Vordergrund stehen qualitative Methoden der empirischen Sozialforschung: Tiefeninterviews, Kleingruppengespräche und die schriftliche Befragung.

Tiefeninterviews	<p>Für jede der drei Personengruppen – Planer/Bauträger, Hausverwaltung, Bewohnerschaft – wurden Interviewleitfäden erarbeitet und den Personen vorab zugeschickt. Diese Tiefeninterviews dauerten im Schnitt knapp eine Stunde. Zusätzlich zu diesen Interviews wurden in der Vorbereitungsphase des Projekts etliche informative Gespräche mit engagierten Bewohnerinnen und Bewohnern sowie mit dem Bewohnerinnenbeirat geführt. Nur über deren Mitwirkung war es möglich, Zugang zu allen Teilen der Siedlung zu erhalten, Detailinformationen zu sammeln und das Projekt überhaupt abzuwickeln.</p>
Informationsgespräche, Führungen durch die Siedlung	<p>Die Mitarbeit zahlreicher Bewohnerinnen und Bewohner erstreckte sich auch auf die Pretests der schriftlichen Fragebögen und die technische Abwicklung der schriftlichen Personenbefragung. Informationsplakate über die Befragung wurden an allen Hauseingängen und in den Gemeinschaftseinrichtungen angebracht. In jedes Brieffach wurden zwei Fragebögen eingeworfen, insgesamt also rund 500 Bögen; zusätzliche Fragebögen wurden im Waschsalon der Siedlung aufgelegt, um auch Haushalten mit mehr als 2 Personen die Teilnahme an der Befragung zu ermöglichen. Außerdem konnten die Fragebögen auch elektronisch beantwortet werden, zumindest von jenen rund 100 Bewohnerinnen und Bewohnern, deren Adressen im e-mail-Verteiler des Beirats angeführt sind. Der Beirat hat diese Weiterleitung der Fragebögen übernommen und damit für die Anonymität der Befragung gegenüber dem Forschungsteam gesorgt. Nach der Erstinformation über die Befragung wurde noch zweimal mittels Plakaten und Rundschreiben zur Teilnahme aufgerufen und die Abgabefrist zweimal verlängert. 85 % der beantworteten Fragebögen wurden per Post retourniert, 15 % nutzten die elektronische Möglichkeit.</p>
schriftliche Personenbefragung	<p>Die Antworten stammen aus allen Teilen der Siedlung und aus den verschiedensten Wohnungstypen in der Anlage: Aus nord-südorientierten Laubengangwohnungen kamen 58 % der Fragebögen. Da nur 44,7 % aller Wohnungen</p>
elektronische Beantwortung	
Rücklauf aus allen Wohnungstypen und Siedlungsteilen	



diesem Typ zuzuordnen sind, bedeutet das eine leichte Überrepräsentation des Rücklaufs aus den Laubengangtypen. 135 (55,3 %) aller Wohnungen in der Siedlung sind Ost-West-orientierte Typen (in der Planskizze in den grau eingefärbten Gebäuden.) Aus diesen Wohnungen stammen 42 % des Rücklaufs. Etwa zwei Drittel des Rücklaufs kam aus Wohnungen, die in einem mittleren Geschöß des Wohngebäudes liegen; jeweils rund ein Sechstel kam aus Erd- bzw. Dachgeschoßwohnungen.

Insgesamt langten 133 Fragebögen beim SRZ ein. Bei einer angenommenen Durchschnittsgröße⁵ der Haushalte von 1,6 über 15jährigen Personen ergibt sich ein Rücklauf von etwa 34 %.

Rücklaufquote ca. 34 %

Aufgrund der von den Befragten gemachten Angaben über die Größe des Haushalts und über die Anzahl der im Haushalt insgesamt ausgefüllten Fragebögen kann über die Herkunft der beantworteten Fragebögen folgendes gesagt werden: 28 % kommen aus Ein-Personen-Haushalten, 27 % aus Zwei-Personen-Haushalten, 19 % aus Drei-Personen-Haushalten und 26 % des Fragebogenrücklaufes stammt aus Haushalten mit 4 oder mehr Personen.

Antwortbögen stammen aus rund 95 verschiedenen Haushalten

Nicht alle Personen beantworteten die Frage nach der Anzahl der im Haushalt abgegeben Bögen. Daher kann die Frage, aus wieviel verschiedenen Haushalten die Bögen stammen, nur ungefähr beantwortet werden, nämlich aus 90 bis 96 verschiedenen Haushalten. Die Differenzierung nach Haushaltstypen ergibt die nachstehende Verteilung:

Tabelle 0/1: Fragebogenrücklauf je Haushaltstyp

Haushaltstyp	Anzahl ausgefüllter FB im Haushalt					FB gesamt	FB in % je HH-Typ
	1	2	3	4	k.A.		
Ein-Personen-Haushalt	37					37	27,8
Mehr-Personen-HH ohne Kind	3	17		1	8	29	21,8
AlleinerzieherInnen-HH	4	8			2	14	10,5
Mehr-Personen-HH mit Kind	5	32	4		12	53	39,8
GESAMT	49	57	4	1	22	133	100,0

Der größte Anteil des Rücklaufs (40 %) kommt aus den Mehr-Personen-Haushalten mit Kindern (Tab. 0/1), wobei in diesen Haushalten meistens zwei Fragebögen ausgefüllt wurden. Die Hälfte aller beantworteten Bögen wurde

⁵ die Evaluation 2000 wies pro Haushalt 1,40 Erwachsene (mind. 18 Jahre) aus.

in kinderlosen Haushalten ausgefüllt. Dass mehr als zwei Fragebögen aus demselben Haushalt stammen, kommt nur selten vor: 5mal, wenn man die 22 Bögen außer Acht lässt, die dazu keine Angabe enthalten.

Rücklaufstruktur nach Geschlecht und Alter **42,1 % der zurückgesandten Fragebögen wurden von Männern, 57,9 % von Frauen ausgefüllt (Tab. 0/2). Das Gros der beantworteten Bögen - rund 60 % - stammt aus der Altersgruppe der 36- bis 50jährigen. Immerhin 6 % des Rücklaufs sind von Jugendlichen. Die Altersstruktur en der männlichen und weiblichen Fragebogenbeantwortern unterscheiden sich kaum; lediglich in der Gruppe der über 65jährigen findet man fast nur noch Frauen.**

Tabelle 0/2: Fragebogenrücklauf nach Geschlecht und Alter

beantwortete Fragebögen von ...			Gesamt	
	M %	F %	%	abs.
16 bis 18 Jahre	7,1	5,2	6,0	8
19 bis 35 Jahre	10,7	11,7	11,3	15
36 bis 50 Jahre	58,9	61,0	60,2	80
51 bis 65 Jahre	21,4	15,6	18,0	24
66 bis 80 Jahre	1,8	6,5	4,5	6
GESAMT Spaltenprozent	100,0	100,0	100,0	
GESAMT Zeilenprozent	42,1	57,9	100,0	
GESAMT absolut	56	77		133

überdurchschnittlich hoher Bildungsgrad der Bewohnerschaft

80 % der beantworteten Bögen wurden von Berufstätigen ausgefüllt. Der Blick auf das Ausbildungsniveau der an der Befragung Beteiligten zeigt leider eine Überrepräsentation der Akademikerinnen und Akademiker: Nahezu jeder zweite Befragte hat einen Universitätsabschluss, ein Viertel gab eine Matura, ein Sechstel eine Lehre oder Fachschule als höchsten Bildungsabschluss an. Die im Zuge der ersten Evaluierungsstudie im Jahre 2000 durchgeführte Erhebung⁶ hatte ebenfalls einen starken akademischen Überhang gezeigt: 39 % der Befragten hatten Universitäts-, bzw. Hochschulabschluss, 38 % eine Matura. Da die Ausbildungsstruktur in der Grundgesamtheit der heutigen Bewohnerschaft nicht bekannt ist, kann leider keine Gewichtung der Antworten vorgenommen werden.

Einzugszeitpunkt und Planungspartizipation

Die Wohndauer und das persönliche Engagement der Bewohnerinnen und Bewohner in der Siedlung wurde von

⁶ Befragung durch den Wohnbund-Wien; fast gleiche Rücklaufmenge (126), jedoch höhere Quote, weil erst rund ¼ aller Wohnungen bewohnt waren.

	<p>uns als ein sehr wichtiges Kriterium für die Bewertung der meisten Aspekte angesehen. Aus diesem Grund wurde gleich zu Beginn der Befragung nach dem Zeitpunkt des Einzugs in die Wohnanlage gefragt.</p>
zwei Drittel „Erstbesiedler“	<p>Rund zwei Drittel der Antwortbögen (68 %) stammen von Personen, die schon seit der Baufertigstellung oder knapp danach 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.</p>
ca. jeder Zweite an Planungsmitbestimmung beteiligt	<p>Die zwei Drittel „Erstbesiedler“ hatten die Möglichkeit, sich damals (Planungsphase vor dem Einzug) an verschiedensten Mitbestimmungsthemen zu beteiligen. Die Zusammenfassung und Gruppierung der Antworten auf die entsprechenden Fragen nach intensivem bzw. partiellem oder gar keinem Engagement in den verschiedensten Bereichen ergibt folgendes Bild unter den Erstbesiedlern: 53 % der heute befragten Erstbesiedler hatten sich damals überwiegend an der Mitbestimmung beteiligt; 47 % hatten sich fast oder überhaupt nicht partizipativ in der Planungsphase engagiert.</p>
Paneldiskussion	<p>Wie schon erwähnt, war schon in der Phase der Bauprojektvorbereitung und in den ersten Monaten nach Besiedelungsbeginn (Anfang des Jahres 2000) eine Evaluation⁷ durchgeführt worden. Dadurch bot sich nun die seltene Gelegenheit, eine Paneldiskussion mit denselben Personen durchzuführen. Von den Erstbesiedlerpersonen, die sich damals in Form von Interviews an der Evaluation beteiligt hatten, erklärten sich fünf bereit, an dem Panel mitzuwirken. Dieses Kleingruppengespräch wurde vom selben Forscher geleitet, der auch für die damalige Evaluierung mitverantwortlich war.⁸</p>
Anknüpfung an die Evaluierung 2000	<p>Die hier vorliegende Evaluierung knüpft nicht nur über die Paneldiskussion an die Studie vor 8 Jahren an. Eine ganze Reihe der damals gestellten Fragen an die Bewohnerinnen und Bewohner wurden in die heutige Befragung übernommen, um aus der Rückblickperspektive Bewertungen zu erhalten und sie mit den damaligen Erwartun-</p>

⁷ Raimund GUTMANN, Margarete HAVEL – Österr. Wohnbund: „Sozialwissenschaftliche Dokumentation & Evaluierung ‚Autofreie Mustersiedlung‘ Wien-Floridsdorf; Wien 2000.

⁸ Der Arbeitsbericht über die Paneldiskussion ist als Material dem Anhang beigelegt.

gen bei der Erstbesiedlung zu konfrontieren. Sowohl die schriftliche Befragung als auch die Interviews wurden so strukturiert, dass die im Laufe der Zeit gemachten Erfahrungen der Befragten bzw. der Gesprächspartner ihren anfänglichen Erwartungen und Wünschen gegenüber gestellt werden.

0.4 Die „AMS“ im europäischen Forschungskontext

Die wissenschaftliche Literatur über autofreie Wohnanlagen ist verglichen mit anderen Fragen der Wohnforschung nicht sehr umfangreich. Etwa seit Anfang der 1990er Jahre findet das Thema des autoarmen, autoreduzierten oder autofreien Wohnens in der Stadt – insbesondere in Nordrhein-Westfalen – erhöhte Aufmerksamkeit. Der ständig zunehmende Motorisierungsgrad und die steigenden Belastungen des motorisierten Straßenverkehrs rückten die Benachteiligung autoloser Haushalte, die selbst kaum oder nichts zur Verschärfung der Situation beitragen, mehr und mehr ins Blickfeld von Stadtpolitik und sozialwissenschaftlicher Forschung. Man begann über Wohnangebote nachzudenken, die den in autolosen Haushalten lebenden Menschen die Möglichkeit verschaffen, im näheren Wohnumfeld vom eigenen Mobilitätsverhalten zu profitieren. Definitiv wurde eine Abgrenzung gegenüber dem „normalen“ Angebot versucht, indem man die Grundidee der Autolosigkeit in den Vordergrund rückte: *„Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das sich speziell an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen.“*⁹ Das entscheidende Kriterium sollte also sein, ob gezielte Angebote an autolose Haushalte gemacht werden, und der Zusammenhang zwischen individuellem Autobesitz/Autonutzung und alternativen Qualitäten sichtbar wird.

steigende Verkehrsbelastung

Benachteiligung
autoloser Haushalte

Definition:
Autofreies Wohnen

Wiener Modell:
legale Verknüpfung von
Autolosigkeit und Wohnrecht

In den meisten Studien oder Dokumentationen über Siedlungen, die eine von der Norm abweichende Mobilität der Bewohnerschaft in den Mittelpunkt stellen, wird die autofreie Mustersiedlung Wien-Floridsdorf als herausragendes Beispiel erwähnt. Eine der Besonderheiten des Wiener Modells ist die vergleichsweise strenge Verbindung des Wohnrechts in der Anlage mit einem autolosen Lebensstil. Damit zählt das Wiener Modell – gemeinsam mit der Anlage in Hamburg/Saarlandstraße – zu den besonders

⁹ Andrea DITTRICH, Heinz KLEWE: „Autofreies Wohnen – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen“; S. 2; Dortmund 1996.

andere Wege zur autofreien Wohnsiedlung	<p>seltenen Beispielen der privatrechtlichen Verknüpfung von Autolosigkeit und Nutzungsvertrag.</p>
Europaweiter Konsens: erstrebenswerter PKW-Besitz in jedem Haushalt	<p>Dass es auch andere Wege gibt, eine Wohnanlage autofrei oder mindestens autoarm zu halten, zeigen Siedlungen in Amsterdam oder Edinburgh (Parkplätze sind räumlich weit entfernt außerhalb der Wohnanlage, keine sonstigen Auflagen) oder z.B. der Stadtteil Freiburg-Vauban, wo grundsätzlich Haushalte mit und ohne Auto einziehen können. Wer ein Auto hat, muss selbst einen gebührenpflichtigen Stellplatz in einem Parkhaus am Rande des Gebietes erwerben und die Betriebskosten entrichten.</p> <p>Vor den ersten autofreien Wohnmodellen in Europa Anfang der 1990er Jahre gab es einen unausgesprochenen allgemeinen Konsens, dass grundsätzlich jeder Haushalt im Land einen PKW-Besitz anstrebe und dass demnach trendkonform jeder Wohnungsbau mit der Errichtung von Stellplätzen für jeden PKW jedes Haushalts zu verknüpfen sei. Bauordnungen (und Wohnbauförderungsregeln) wurden nicht nur in Wien diesem vielfach unreflektierten Grundkonsens entsprechend verfasst. Ein autofreies Lebensziel war etwa seit 1955 als Minderheitenprogramm gebrandmarkt und folgerichtig vernachlässigbar.</p>
Wandel der Haushaltsstruktur	<p>Die Opposition gegen die Erbauung autofreier Wohnsiedlungen kam jedoch angesichts der Entwicklung der autolosen Privathaushalte sukzessive ins Wanken: Obwohl der Anteil dieser Haushalte überall in Europa nach dem Ende des zweiten Weltkrieges sank, scheint er sich nun in den meisten urbanen Zentren und europäischen Metropolen bei über 40 % zu konsolidieren. Die Zunahme von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten, insbesondere der Seniorenhaushalte (über 65jährige), die viel weniger zum Autobesitz neigen als die Familienhaushalte im mittleren Alter, spricht sogar für eine Trendumkehr in der Entwicklung des Anteils der autolosen Haushalte.</p>
Aufweichung der 1:1 Stellplatzverpflichtung	<p>Die Politik reagierte – nicht nur in Österreich und Wien, sondern auch in zahlreichen anderen Städten und ermöglichte ein Aufweichen der 1:1-Stellplatzerrichtungspflicht. Die neuen Möglichkeiten für die Schaffung autofreier Wohnsiedlungen wurden jedoch nicht überall in der Weise genutzt, wie das in Wien der Fall war, wo man nicht auf Reduzierung der Baukosten setzte, sondern auf Umwidmung der Finanzmittel für die Errichtung von Gemeinschaftseinrichtungen und dem Einsatz ökologischer Baumaterialien bzw. Energiesysteme.</p>

Im internationalen Diskurs über autofreie Wohnsiedlungen in Europa nimmt Wien einen prominenten Platz ein. Der Wiener Modellcharakter in diesem Vergleich beruht jedoch nicht nur auf der erwähnten legalen Junktimierung. Misst man die Floridsdorfer Anlage an Kriterien, die idealtypisch die Qualitäten autofreier Wohnsiedlungen garantieren sollten, dann kommt die Mustersiedlung einem solchen Anforderungsprofil¹⁰ sehr nahe:

autofreie Siedlungen sollen:

- **ein leistungsstarkes öffentliches Transitverkehrsmittel integrieren (vorzugsweise schienengebunden),**
- **Nahversorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf integrieren oder in fußläufig leicht erreichbarer Entfernung haben,**
- **an ein Radwegenetz angeschlossen sein,**
- **von Verkehrslärm und -luftbelastung abgeschirmt sein,**
- **sicheren Freiraum bieten für Kinder (mit der Möglichkeit des unbeaufsichtigten Spielens) und für Erwachsene (einladend zu spontanem Verweilen und als Erweiterung des privaten Wohnbereichs nutzbar).**

In welchem Maße die Mustersiedlung diesen und etlichen anderen Kriterien in den Augen jener Menschen, die dort wohnen, heute entspricht, wird in den folgenden Berichtsabschnitten dargestellt. In der Evaluierung (im Jahre 2000) hatten die Erstbesiedler folgende Noten (Schulnoten 1 bis 5, Mittelwerte) vergeben:

- **2,4 Anschluss an den öffentlichen Verkehr**
- **2,5 Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten**
- **1,9 Nähe zu Schule, Kindergarten**
- **1,7 Gestaltung der Freiflächen**
- **2,3 Größe der Freiflächen**

Vorteile nehmen mit Größe des autofreien Quartiers zu

Die autofreie Mustersiedlung in Floridsdorf zeigt – wie die meisten anderen Fallbeispiele auch –, dass die Wohnqualitäten autofreier Anlagen erst dann voll zum Tragen kommen, wenn die Autofreiheit zumindest in einem größeren Wohnquartier oder in einem ganzen Stadtteil realisiert wird. Die über ein alternatives Mobilitätsverhalten und die eigene Autolosigkeit lukrierbaren Vorteile (Wohnqualität) werden umso deutlicher, je dichter solche Wohnangebote beisammen liegen. Die Kleinheit der Wiener Anlage (244 Wohneinheiten auf knapp 11.400 m² Grundstücksfläche) war auch für zahlreiche Wiener Interessen-

¹⁰ aus: Jan SCHEURER, „Car-free Housing in European Cities – A Survey of Sustainable Residential Development Projects“ Murdoch-University, Perth 2001. (Übersetzung P. Moser)

ten oft ein Grund, warum sie doch nicht dort eingezogen sind. Die Kombination von Kostenersparnis, ökologischer Qualität und gleichzeitig hoher Flexibilität und Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner setzt eine gewisse Mindestgröße voraus, um diese unterschiedlichen Ziele realisieren zu können.¹¹

Modellcharakter des
Wiener Beispiels
geht weit über die
Autolosigkeit hinaus

Die Dokumentationen und Evaluationen autofreier Siedlungen konzentrieren sich vorrangig auf die physischen und rechtlichen Maßnahmen, mit denen die Autofreiheit der Anlagen bewerkstelligt wird, und auf das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner, bzw. auf die Vorkehrungen und Rahmenbedingungen für diese Mobilität. Die Orientierung auf diese Aspekte ist zwar verständlich, sie greift aber – zumindest im Wiener Beispiel etwas zu kurz. Dieses zeichnet sich nämlich nicht nur durch die Autofreiheit, bzw. die spezifische Regelung, mit der die Autofreiheit gewährleistet wird, aus, sondern auch durch die Ausstattung der Anlage mit außergewöhnlich vielen Gemeinschaftseinrichtungen und vor allem den Aspekten der Mitbestimmung und der weitreichenden Selbstverwaltung der Anlage durch die Bewohnerinnen und Bewohner. In welchem Maße diese Besonderheiten der Wiener Siedlung mit dem thematischen Aspekt der Autofreiheit zusammenhängen, ist auch Gegenstand der nun vorliegenden Evaluierung.

¹¹ siehe Arne KOERDT: „Autofreies Wohnen – Nischenprodukt oder Leitbild“ in Planungsrundschau – Theorie, Forschung, Praxis, Ausgabe 5 Sommer 2002, TU Harburg/Deutschland.

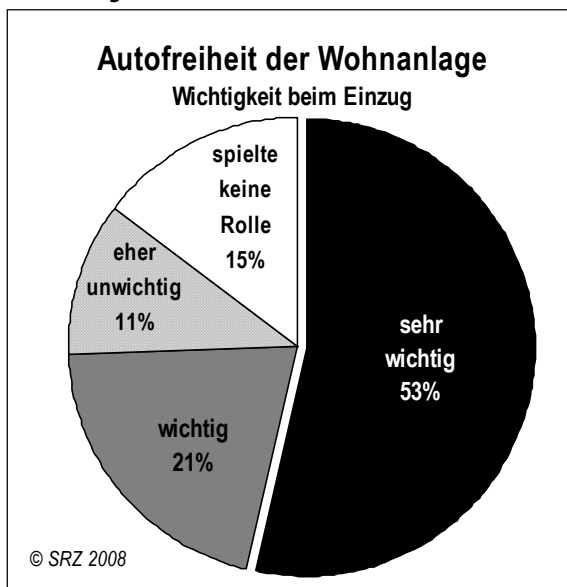
1 Autofreiheit und Mobilität

1.1 Konzept der Autofreiheit

sehr wichtiges Einzugsmotiv

Die Autofreiheit war den Erstbesiedlern schon im Jahre 2000 ein sehr wichtig. Sie wurde gleich häufig als Motiv für den Einzug genannt wie das Preis-Leistungsverhältnis der Wohnanlage und die Ökologie. Nach nur wenigen Monaten des Wohnens in der Anlage hatten die Bewohnerinnen und Bewohner die Autofreiheit mit der Durchschnittsnote 1,8 (österreichische 5-teilige Schulnotenskala, 1 = sehr gut) bewertet; damit rangierte das Konzept, bzw. die noch junge Erfahrung mit der Autofreiheit, an der viertbesten Stelle der 12 Aspekte der Siedlung, die im Zuge der Erstevaluierung zu beurteilen waren.

Abbildung 1/1



Auch heute, im Jahre 2008, ist die Autofreiheit der Siedlung für drei Viertel aller Bewohnerinnen und Bewohner im Rückblick ein zumindest „wichtiger“ Grund für den Einzug gewesen, für knapp mehr als die Hälfte sogar ein „sehr wichtiger“. Unter den 10 abgefragten Einzugsmotiven liegt die Autofreiheit heute an 6. Stelle. Für ein Viertel der jetzt dort lebenden Leute war die Autofreiheit der Anlage eher unwichtig oder spielte keine Rolle bei der Wohnungswahl. Diese Werte gelten für Erstbesiedler und Menschen, die erst später eingezogen sind, gleichermaßen.

Ob auch Jugendliche die Verpflichtung zur Autollosigkeit, die ihre Eltern beim Einzug in die Siedlung eingegangen waren, als bindend empfinden werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt vielleicht noch nicht eine sehr relevante Frage. Es ist auch kaum anzunehmen, dass junge Menschen sich gezwungen fühlen würden, das Elternhaus primär deswegen verlassen zu müssen, weil sie im Falle eines Verbleibs in der elterlichen Wohnung kein Auto haben dürften. Für einen Auszug von zuhause werden sehr wahrscheinlich andere Motive maßgeblich werden. Die Frage, ob noch im Elternhaus in der Siedlung wohnende Jugendliche selbst in der Siedlung eine Wohnung ins Auge fassen, ist noch nicht sehr häufig aufgetaucht. Zur Zeit dürfte die verbindliche Autollosigkeit kein emotional belastendes Thema zwischen Eltern und Jugendlichen sein.

Den Führerschein möchte ich auf jeden Fall machen, aber ein Auto brauche ich nicht. Meine Eltern haben auch noch nie ein Auto gehabt. Im Urlaub haben wir uns hin und wieder eines ausborgt. Das ist praktisch. Ich finde die Autolosigkeit prinzipiell gut. Das ist eine Art Lebensstil.¹²

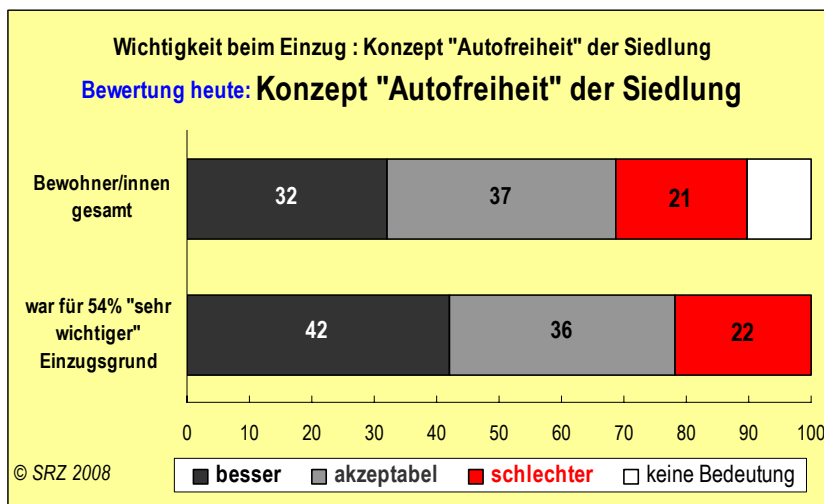
An den Generationenwechsel wurde eigentlich noch nicht viel gedacht. Derzeit ist alles auf Kinderfreundlichkeit ausgerichtet. (...)

Bei den Jugendlichen wollen wir keinen Zwang wegen der Autolosigkeit ausüben. Sie sollen sich wohlfühlen. Man kann sie ja nicht rauswerfen, wenn sie ein Auto haben wollen.¹³

24 % „Autoverzichter“
beim Einzug

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 einzuziehen zu können. Rund drei Viertel hatten weder vorher ein Auto noch haben sie heute eines. Spätere Zuzieher und Erstbesiedler unterscheiden sich diesbezüglich nicht.

Abbildung 1/2



Wie hat sich die Verknüpfung von Autolosigkeit und Wohnrecht in der Anlage in der Praxis bewährt? Die Bewohnerinnen und Bewohner geben auf diesbezügliche Fragen recht unterschiedliche Antworten. Für ein Drittel hat sich das Autofreiheitskonzept in

der Siedlung besser als erwartet durchgesetzt; 37 % finden die Realisierung des Konzepts akzeptabel; rund ein Fünftel bewerten die Entwicklung negativ, d.h. schlechter als sie es sich gewünscht hatten (Abb. 1/2). Etwas besser fällt die Bewertung der Autolosigkeit in der Siedlung unter jenen (53,5 %) aus, denen das Konzept ein sehr wichtiger Einzugsgrund war: 42 % bewerten es klar positiv.

Autobesitz heute

Mit der Frage, ob jemand heute in der Siedlung ein Auto besitzt, wurden die Bewohnerinnen früher sehr häufig

¹² Interview mit jugendlicher Bewohnerin, Juli 2008.

¹³ Interview mit erwachsenem Bewohner, Juni 2008.

konfrontiert. Nicht selten wurde ihnen auch unterstellt, dass der Autobesitz verheimlicht würde. Die anonyme Befragung 2008 weist 3 % der Bewohner aus, die vor UND nach ihrem Einzug hier ein Auto besitzen. Einige Erstbesiedler schätzen den Anteil der heimlichen Autobesitzer auf 10 %; allerdings sei es sehr schwer zu sagen, ob ein Auto einem Wohnungsmieter oder seiner Freundin gehöre, die nicht in der Siedlung gemeldet ist. Insgesamt sehen die Bewohner jedoch die Autofreiheit der Siedlung nicht durch ein paar „schwarze Schafe“ gefährdet.

Autoverzicht
als negativer Aspekt

Der Autoverzicht hatte auch eine negative Seite. 15 % der heutigen Bewohnerinnen und Bewohner gaben an, dass die vertragliche Verpflichtung zur Autolosigkeit damals gegen die Entscheidung sprach, hier zu wohnen. Sie zogen dennoch hier ein, weil man sich durch den Autoverzicht im Wohnbereich etwas anderes, qualitativ Wichtiges leisten konnte.

Bauträger
anfangs skeptisch

Die Verknüpfung von Mietvertrag und Autoverzicht hatte zahlreiche Interessenten, denen die Lage der Siedlung gefallen hätte, von einer Zusage abgeschreckt, erinnert sich der Bauträger an die Phase der Wohnungsbewerbung noch vor der Erstbesiedelung. Bei der damaligen Bewerbung der Anlage habe man viel zu wenig die positiven Seiten der Autolosigkeit betont; die negativ besetzte „Verzichtsleistung“ war damit zu oft im Vordergrund.

... es gab die große Angst, dass die Siedlung nicht voll wird, weil die Verzichtserklärung viele abgeschreckt hat. Der Name der Siedlung war auch „ein großer Hammer“: Man hätte die Vorzüge des Projekts in den Vordergrund stellen müssen und nicht den Verzicht auf etwas.

Im Moment gibt es keinen Leerstand; manchmal stehen aber 1 bis 2 Wohnungen leer. Wohnungstausch kommt auch eher nicht in Frage, weil individuell viel in die Wohnungen investiert wurde.¹⁴

Im Langzeitrückblick beurteilt der Bauträger die Verknüpfung des Mietvertrags mit dem Autoverzicht weder als Gewinn noch als Verlust. Leerstellungs- bzw. Wohnungswechselquoten sind vergleichsweise eher gering. Der anfängliche Boom habe jedoch nachgelassen. Trotz grundsätzlicher Befürwortung des Konzepts der Autofreiheit kritisiert der Bauträger die quantitative und räumliche Begrenztheit des Projekts:

¹⁴ Interview mit Bauträger, Juni 2008.

Einzelne Projekte können wenig bewegen. So merkt man ja nicht viel von der Autofreiheit, weil der Verkehr rund herum sehr stark ist.¹⁵

Der „Inselcharakter“ im Verkehrsgetöse ist jedoch keineswegs eine „Beruhigungspille“ für die „Insulaner; er motiviert sogar eher die Bewohnerinnen und Bewohner ...

Vor 3-4 Jahren ist die Schnellstraße gebaut worden; da wurde eine Bürgerinitiative gestartet, damit eine Verkehrsberuhigung erreicht werden kann. Da wurden auch Gehsteige gebaut. Die Obere Alte Donau Straße und die Nordmannstraße wurden gesperrt.¹⁶

... und bewirkt, dass Mobilitäts- und Wohnumfeldqualitätsfragen über die Siedlungsgrenze hinaus in den Stadtteil getragen werden.

Die drastische Reduktion der Stellplätze hat im konkreten Fall der Mustersiedlung sich nicht sehr auf das Bauauftragsvolumen ausgewirkt. Durch das Fehlen des Garagenbauauftrages ...

... wäre die Ersparnis pro m² nicht sehr groß gewesen, weil die Anlage selbst ja relativ groß ist. Bei einer kleineren Wohnanlage hätte es schon eine beachtliche Ersparnis gegeben. (...)

Für Bauträger ist es sicher leichter, keine Garagen zu bauen. In manchen Lagen ist sogar der Garagenleerstand ein Problem. Es ist schöner, Gemeinschaftseinrichtungen zu bauen – ob das mit Wohnbauförderungsmitteln geschehen soll, ist aber fragwürdig. (Andererseits muss jedoch gesehen werden),

... dass durch Garagen auch die Anrainer profitieren, weil dadurch der öffentliche Raum von Autos frei gehalten wird.¹⁷

Die Autofreiheit war auch eine politische Zielsetzung bei der Initiierung der Wohnanlage in den späten 1990er Jahren. Die sogenannten „Themenbauten“ sind ...

Modelle, die sich an spezielle Zielgruppen wenden, haben die besten Chancen, (...) im Bauträgerwettbewerb und bei der Grundstückskommission positiv beurteilt zu werden. (...) Die Bewohner werden durch den bewussten Verzicht auf ein eigenes Auto viele Gemeinschafts- und Freizeiteinrichtungen (...) genießen können, die durch die Einsparung der finanziellen Mittel für Garagenplätze geschaffen werden konnten.¹⁸

Sich mit der Autofreiheit, bzw. dem Autoverzicht andere wichtige Wohnqualitäten „erkaufen“ zu können, sollte jedoch nicht der „Weisheit letzter Schluss“ sein. Die Autolo-

¹⁵ Interview mit Bauträger, Juni 2008.

¹⁶ Interview mit Bewohner, Juni 2008.

¹⁷ Interview mit Bauträger, Juni 2008.

¹⁸ Werner Faymann, Wohnbaustadtrat Wien, cit in: GEWOG (Hrsg.): „Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung – Projektinformation Erste autofreie Wohnhausanlage in Österreich“; Wien 2000.

sigkeit sollte als ein positiver Wert an sich gesehen werden, der ins öffentliche Bewusstsein dringen sollte, kommentiert der Initiator der Anlage, Christoph Chorherr. Die rechtliche Verknüpfung mit dem Mietvertrag sei eine Forderung der Verwaltung gewesen, die nicht unbedingt nötig wäre, um Autofreiheit zu erreichen.

Der autolose Haushalt verzichtet auf das Auto nicht aus ökonomischer Knappheit, sondern weil er es sich gönnt, kein Auto zu besitzen.

*Die Verknüpfung der vertraglichen Verpflichtung [zur **Autolosigkeit**] mit der Kaufoption der Wohnung könnte Schwierigkeiten machen. In der Planungsphase hat man darin aber kein Problem gesehen.*

Dass es auch anders gehen kann, wird gerade versucht: Es entsteht jetzt die „Bike-City“, die eine „autofreie Siedlung light“ ist.¹⁹

Der autolose Haushalt war der thematische Mittelpunkt des damaligen Bauträgerwettbewerbs gewesen. In den Wettbewerbsunterlagen war auf tiefgehende Konsequenzen der Autofreiheit hingewiesen worden, die bei der Planung zu berücksichtigen seien:

Die Konsequenzen aus der Autofreiheit und die dadurch zu erwartende Lebensweise der Bewohner sollten durch das städtebauliche Konzept unterstützt werden. Die Autofreiheit läßt auch auf ein anderes Mobilitätsverhalten schließen, so dass viel mehr Freizeit in der Siedlung verbracht werden wird.²⁰



Diese Wettbewerbsvorgabe veranlasste zu folgenden Fragen im Zuge der Evaluierung: Gab es bei den planenden Architekten Vorstellungen, Bilder von diesem Haushaltstyp? Hatte so ein Haushalt vielleicht eine andere Nutzungskultur und Nutzungsweise von Architektur? Oder reduzierte sich für die Architekten das Spezielle dieser Bauaufgabe darauf, dass eben keine, bzw. eine viel kleinere Garage und mehr Fahrradabstellplätze vorzusehen waren? So einfach war es für die Architekten jedoch nicht:

Wir hatten eine klare Vorstellung vom autolosen Haushalt. Die Autofreiheit hat den Benutzer definiert. Die Konturen haben sich zwar etwas verändert, aber den Kern hatten wir getroffen. Die Autolosigkeit war

demnach die Kristallisation eines Verhaltens. Falls sie aufgegeben werden müsste, war eine mechanische Garage eingeplant.²¹

¹⁹ Christoph Chorherr, ehem. Stadtrat der Grünen in Wien,, Interview Juni 2008.

²⁰ Wettbewerbsunterlagen 1996, cit in: http://www.schindler-szedenic.at/amsinfo/dateien/index_ams.htm

²¹ Rudolf Szedenik, Architekt, Interview Juni 2008.

1.2 Bewertung der Verkehrslage der Siedlung

Dass das Grundstück, auf dem die autofreie Mustersiedlung errichtet wurde, nicht die optimale Verkehrslage gerade für dieses wohnbauthematische Projekt aufweist, war schon den damaligen Initiatoren bekannt. Die ungenügende Anbindung der Wohnanlage an das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere die Entfernung von der U-Bahn-Station, war schon vor der Besiedelung bei vielen interessierten Haushalten einer der maßgeblichen Gründe, der sie schließlich von einem Einzug abgehalten hatte.²²

Verkehrsanbindung
war negativer Aspekt

Auch die generelle Befragung belegt, dass ein gutes Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner im Rückblick sagen, die dezentrale Lage und die schlechte Verkehrsanbindung seien damals ein negativer Aspekt bei ihrer Entscheidung für den Einzug gewesen. Auch unter den später Zuziehenden ist diese Bewertung der Verkehrslage als ein negatives Moment gegen den Einzug gleich häufig anzutreffen (35 %). Im detaillierten Gespräch mit Bewohnerinnen und Bewohnern zeigt sich jedoch, dass die Entfernung zur U-Bahn-Station sehr unterschiedlich erlebt wird. Dies ist freilich eine nicht überraschende Beobachtung bei allen Untersuchungen über Erreichbarkeiten im städtischen Bereich.

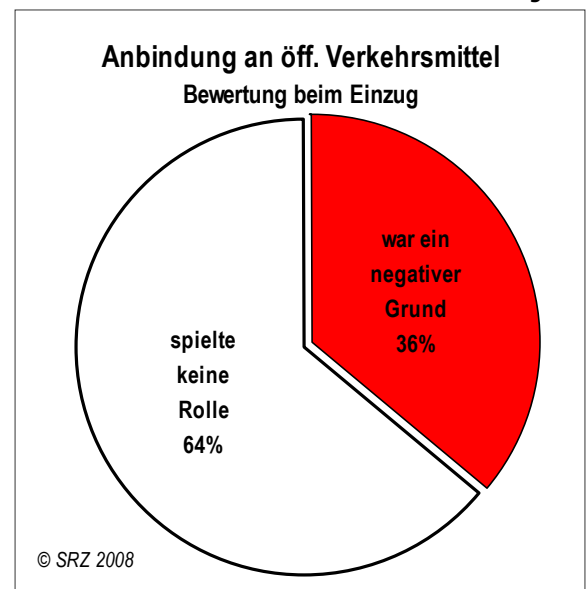
Verlegung der Straßenbahn -
Bewohnerskepsis

Nicht sehr zufriedenstellend fallen die Urteile über die Straßenbahn aus; die Fahrt auf der Strecke bis nach Kagran dauere zu lange und die Frequenzen, insbesondere am Abend, seien zu gering. Hinsichtlich der möglichen Verlegung der Straßenbahntrasse in die Nordmannstraße gibt es

in der Siedlung unterschiedliche Meinungen, die jedoch derzeit keine allzu heftigen Diskussionen auslösen, denn

...

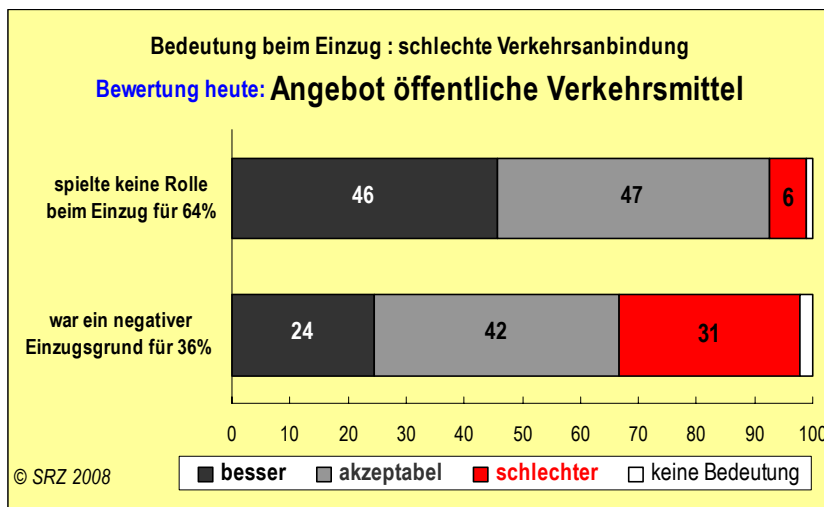
Abbildung 1/3



²² Paneldiskussion Mai 2008, siehe Anhangsbericht.

... wahrscheinlich ist das erst in 10 Jahren aktuell, wenn die Gärtnereien [im Osten der Siedlung, in der Verlängerung der Nordmannstraße] zu Wohnhäusern werden.²³

Abbildung 1/4



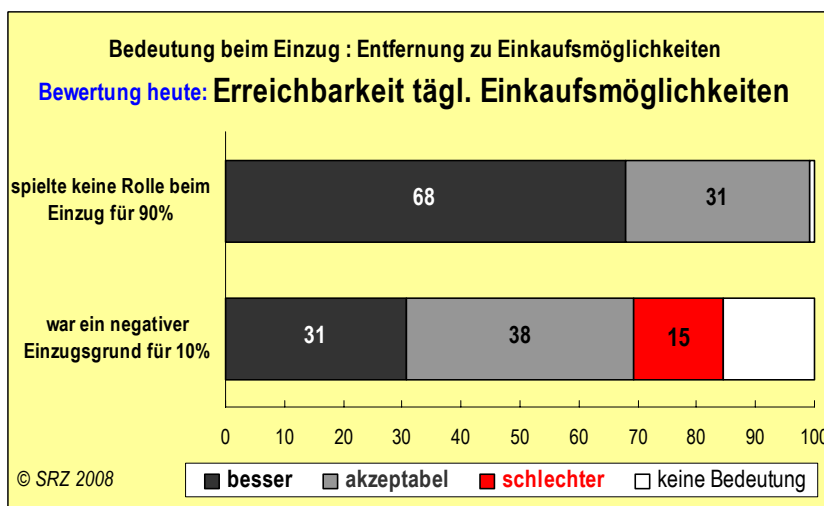
Verglichen mit den ursprünglichen Erwartungen wird das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln heute insgesamt etwas besser beurteilt: Das Angebot habe sich für

- 38 % besser
- 45 % akzeptabel
- 15 % schlechter

entwickelt, als erwartet.

Hierbei fällt auf, dass die später zugezogenen Personen die Verkehrslage heute besser beurteilen als die Erstbesiedler. Die 36 % Bewohner und Bewohnerinnen, die die schlechte Verkehrsanbindung schon beim Einzug als einen Aspekt nannten, der gegen eine Übersiedlung hierher gesprochen hatte, sind auch heute damit deutlich weniger zufrieden als jene, für die das keine Rolle spielte (oberer Balken in Abb. 1/4).

Abbildung 1/5



Deutlich seltener als die Verkehrsanbindung wurde die Entfernung zu den Einkaufsmöglichkeiten als negativer Aspekt angegeben, der gegen den Einzug gesprochen hatte. Für 90 % habe das – rückblickend – keine Rolle gespielt. Sie finden auch – zu zwei Drittel (oberer

Balken, Abb. 1/5) –, dass diese Nahversorgungsinfrastruktur besser erreichbar sei, als anfangs erwartet. Von den später Zugezogenen finden heute sogar 75 % die Ein-

²³ Interview mit Bewohner, Juni 2008.

kaufsmöglichkeiten besser als erwartet; jene, die seit der Baufertigstellung hier wohnen, geben diese Bewertung nur zu 59 %.

Entfernung zu Einkaufsmöglichkeiten: war nur für 10 % negativ

Nur 10 % der heutigen Bewohnerinnen und Bewohner gaben an, dass das eher ein Gegenargument zu ihrer Einzugsentscheidung gewesen war. Unter den Erstbesiedlern war dieser Anteil signifikant höher als unter den späteren Zuzieherinnen und Zuziehern. Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten wird aber fast gar nicht genannt.

1.3 Verkehrsmittelwahl

Die Frage nach den eigenen Verkehrsmitteln, die vor dem Einzug in die Siedlung zur Verfügung standen und welche die Bewohnerinnen und Bewohner jetzt besitzen, ergab, dass nur das Fahrrad und der PKW eine relevante Bedeutung haben.

Fahrrad

- 88 % hatten schon vor ihrem Einzug ein Fahrrad
- 7 % schufen sich erst, seit sie in der Siedlung wohnen, eines an
- 6 % hatten früher und haben auch heute keines.



Die Einkäufe für den täglichen Bedarf werden von der Hälfte der Leute – von Frauen sogar etwas häufiger – mit dem Fahrrad und/oder mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erledigt. In den Altersgruppen zwischen 36 und 65 Jahren wird das Fahrrad von noch mehr Personen (63 %) für die alltäglichen Einkäufe benützt. Auf dem Weg zum Arbeitsplatz oder zur Schule, für Ausflüge in die Umgebung, zum Besuch von Freunden in Wien kommt ebenfalls von rund der Hälfte das Fahrrad zum Einsatz. Auch für größere Einkäufe wird von einem Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner das Fahrrad verwendet – teilweise auch in Kombination mit einem öffentlichen Verkehrsmittel. Der Transport oder die Begleitung der Kinder in die Schule oder den Kindergarten ist nur für rund 40 % der Befragten von Bedeutung; ein Fünftel von ihnen verwendet dafür auch das Fahrrad.

PKW

- 73 % hatten schon vor ihrem Einzug kein Auto
- 24 % hatten vor ihrem Einzug einen PKW, verzichteten jedoch dann auf das Auto
- 3 % hatten früher und haben auch heute ein Auto.

Das eigene Auto spielt also bei der Verkehrsmittelwahl keine Rolle. Dies gilt auch für Mopeds und Motorräder; Kleinbusse oder Lieferwägen fallen ebenso als relevante

Verkehrsmittel aus. Die wenigen, die vor dem Einzug in die autofreie Siedlung im Besitz von Bewohnern waren, wurden aufgegeben.

zu Fuß **Ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner erledigt die Einkäufe für den täglichen Bedarf ausschließlich zu Fuß. Die Jüngeren (- 35 Jahre) und die Ältesten (65+) tun dies jedoch in deutlich größerem Ausmaß, nämlich zwischen 50 und 66 %. Größere Einkäufe werden nur selten ausschließlich zu Fuß erledigt (6 %). Niemand geht ausschließlich zu Fuß zur Arbeit.**

öffentliches Verkehrsmittel **Erwartungsgemäß werden Straßenbahn und U-Bahn für alle Wegezwecke in Anspruch genommen, wie schon erwähnt, oft in Kombination mit dem Fahrrad:**

- **48 % bei alltäglichen Einkäufen**
- **65 % bei größeren Einkäufen**
- **88 % beim Weg zur Arbeit**
- **über 90 % bei Besuchen und Behördenwegen**
- **55 % (der Betroffenen) zum Kindertransport**

Geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel fallen bei keinem dieser Wegezwecke signifikant auf. Die älteste Bewohnergruppe (65+) fährt außer bei den Alltagseinkäufen stets deutlich häufiger öffentlich als die anderen.

Tabelle 1/1

Verkehrsmittelwahl je Wegezweck – Vergleich Gesamtstadt 1995, 2003 und Mustersiedlung 2008

Werte in % der (über 15jährigen) Personen in autolosen Haushalten

Verkehrsmittel	Wegezweck								
	Arbeit, Ausbildung			täglicher Einkauf			Kinderbegleitung		
	LIW 1	LIW 2	AMS*	LIW 1	LIW 2	AMS*	LIW 1	LIW 2	AMS*
zu Fuß	12	12	0	61	48	26	52	35	32
Fahrrad (auch mit ÖV)	3	8	56	1	4	56	1	2	21
öffentliches Verkehrsmittel	84	79	88	36	47	48	46	63	55
Sonstiges	1	1	7	1	1	2	1	1	2
GESAMT	100	100	151	100	100	132	100	100	110

Anmerkung AMS*:

Die Befragung 2008 in der Mustersiedlung erlaubte Mehrfachantworten bei der Verkehrsmittelwahl. Die Prozentwerte beziehen sich auf Personen; die Prozentsumme ist daher größer als 100. Der Wert für die Antwort "zu Fuß" bedeutet jedoch, dass x% der Personen diesen Weg NUR zu Fuß erledigt, also kein anderes Verkehrsmittel dafür benützt.

Die beiden anderen Befragungen (1995 und 2003) beziehen sich auf ganz Wien. Die Prozentwerte sind keine Mehrfachantworten, sie repräsentieren das "hauptsächlich genutzte" Verkehrsmittel. Die Summen sind daher 100.

Vergleich mit der Gesamtstadt **Beim Vergleich mit entsprechenden Werten für die Stadt Wien müssen jedoch vorab einige Eckdaten angeführt werden, die aus den beiden Großbefragungen „Leben in Wien“ stammen.**

Im Jahre 2003 haben ²⁴

- **52 % aller Wiener Privathaushalte 1 PKW**
- **15 % mehr als einen PKW.**
- **33 % aller Privathaushalte sind autolos.**

In den neueren Wohnhausanlagen²⁵ liegt der Anteil der Haushalte mit PKW sogar noch höher: Er stieg von 1995 bis 2003 von 68 auf 78 %. Im hier angestellten Vergleich werden freilich nur die Resultate aus autolosen Haushalten einander gegenüber gestellt.

die AMS als
Fahrrad-Mustersiedlung



Beim Vergleich der drei Erhebungen sind auch die unterschiedlichen Befragungsmethoden zu berücksichtigen: Die beiden Befragungen LIW 1 und LIW 2 betreffen die Gesamtstadt; gefragt wurde das hauptsächlich benützte Verkehrsmittel. Die Befragung in der Mustersiedlung 2008 erlaubte - außer bei der Antwort „zu Fuß“ - die Angabe mehrerer Verkehrsmittel. Die Werte in der Tabelle 1/1 sind daher zwar nicht direkt vergleichbar, sie zeigen aber deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten auf.

Die weit überdurchschnittliche Benützung des Fahrrades in der autofreien Mustersiedlung ist das augenfälligste Ergebnis: Mehr als die Hälfte (56 %) der Leute in der Siedlung verwenden das Fahrrad auf dem Weg in die Arbeit oder zur Ausbildungsstätte und für die alltäglichen Einkäufe (siehe Tab. 1/1). Der vor fünf Jahren erhobene Durchschnittswert für Wien liegt bei 8 % (Arbeitsweg) bzw. 4 % (Einkauf), wobei dieser Wert auch den Teil jener Personen inkludiert, die Fahrrad und ÖV miteinander kombinieren.

Der in der Mustersiedlung vergleichsweise geringe Anteil der Personen, die die alltäglichen Einkäufe „nur zu Fuß“ erledigen, erklärt sich leicht daraus, dass sehr viele diesen Weg auch mit dem Fahrrad erledigen, was der bzw. die Durchschnittswienerin ganz offensichtlich nicht tut: Er/sie kauft zu 61 % (1995) bzw. 48 % (2003) vorwiegend als Fußgängerin ein.

Für die entsprechende Frage zum Transport bzw. zur Begleitung der Kinder auf dem Schule- oder Kindergartweg erklärt sich der höhere Fahrradanteil (21 % zu Wien generell 1-2 %) auf die gleiche Weise.

²⁴ Peter MOSER: Detailanalysen der Großbefragungen „Leben und Lebensqualität in Wien“ (1995/2003), i.A. Stadt Wien/MA 18.

²⁵ In diesen Wiener „Gebietstyp“ ist auch die autofreie Mustersiedlung einzuordnen.



Die sichtlich herausragende Rolle des Fahrrads als wichtiges Verkehrsmittel war in diesem Maße von den planenden Architekten nicht erwartet worden. Der bei der Planung zu Grunde gelegte Schlüssel war zu niedrig angesetzt worden, was sich in einem Mangel an Fahrradstellplätzen niederschlug. In der Anlage musste deshalb zusätzlicher Freiraum für Fahrradboxen verwendet werden.

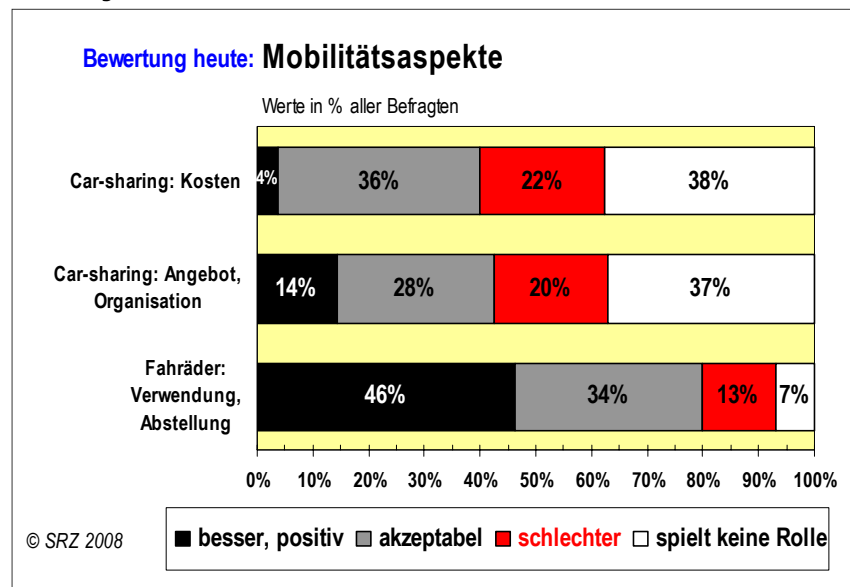
Pro Haushalt wurde mit 2,5 Fahrrädern gerechnet, tatsächlich hätte mit 1,5 Rädern pro Person gerechnet werden müssen. Jetzt gibt es zusätzlich zwei Boxen und Möglichkeiten im Keller, da nicht alle für das Car-sharing geplanten Plätze gebraucht wurden.²⁶

Dies hatte auch zu einem Konflikt mit dem Architektenteam geführt, das für die Freiraumplanung zuständig war. Ein Kompromiss zwischen und Bewohnerwünschen und jenen der planenden Landschaftsarchitekten war notwendig geworden.

Es hat zu Diskussionen darüber geführt, dass die Radfahrer einen Hof queren mussten, um bis zur Wohnung zu gelangen. Mittlerweile hat sich das [diese Zumutung] aber gelegt. (...) Fahrradabstellplätze im 3. oder 4. Stock wären doch auch gut.²⁷

Fahrradabstellung: **Das Thema hat fast alle Menschen in der Siedlung bewegt: Nur 7 % aller Befragten sagten, dass Verwendung und Abstellen der Fahrräder für sie keine Rolle spiele.**
80 % zumindest zufrieden

Abbildung 1/6



Fast die Hälfte bewertet diese Sache heute positiv und besser als zur Zeit des Einzugs erwartet. Die später zugezogenen Bewohnerinnen und Bewohner urteilen jedoch deutlich besser (58 %) als die Erstbesiedler (41 %). Letz-

²⁶ Rudolf Szedenik, Architekt, Interview Juni 2008.

²⁷ M. Auböck + J.Kárász, Landschaftsarchitekten, Interview Juni 2008.

tere finden die Fahrradverwendung und -abstellung in der Siedlung zu 37 % akzeptabel; die späteren Zuzieher teilen dieses Urteil nur zu 27 % - sie haben, wie erwähnt, eine viel bessere Wertung gegeben.

Car-sharing 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. Die Zahl der am Standplatz in der Siedlungsgarage bereitgestellten Leihwägen betrug anfangs bis zu zehn; heute stehen nur mehr zwei Kleinwägen dort. „Das Angebot wird bedarfsorientiert bereitgestellt“, hatte das Betreiber-Unternehmen bei der Erstbesiedelung erklärt.²⁸

Dass das Car-sharing-Angebot so gering angenommen wird, hat sicher vielfältige Gründe. Leider ist es trotz zahlreicher Versuche nicht gelungen, den Betreiber - DENZELdrive - zu einem Interview oder einer schriftlichen Fragebeantwortung zu bewegen. Deshalb stützt sich der Evaluationsbericht zu diesem Teilthema nur auf die Gespräche und die Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner in der Siedlung.

Bewertung von Organisation und Kosten für 20 % negativ

Für mehr als ein Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner spielt das Car-sharing-Angebot überhaupt keine Rolle (siehe Abb. 1/6). Für rund ein Fünftel stellen sich heute die Organisation und auch die Kostenentwicklung dieses Angebots schlechter dar, als sie es ursprünglich erwartet hatten. 28 % halten die Organisation für akzeptabel, 36 % bewerten die Kosten als akzeptabel. Für nur 15 % ist das Angebot besser, als sie es erwartet hatten. Zwischen Erstbesiedler- und Zuzieherhaushalten zeigen sich in diesen Bewertungen keine bemerkenswerten Unterschiede.

Früher hatte es Kombis und einen Transporter zum Ausleihen gegeben. (...) um so einen Wagen heute zu bekommen, muss man bis zum nächsten Denzeldrive-Standplatz gehen; der ist bei der Shopping-City-Nord.

Kombis im Car-sharing wären schon gut. Das Angebot vermisse ich.²⁹

sukzessive
Angebotsreduktion

Das Car-sharing-Angebot wird sowohl hinsichtlich seines Umfangs als auch seiner Qualität kritisiert: Es gäbe zu wenig Wägen und für vielfach benötigte Zwecke nicht die passenden; für Transportfahrten und Fahrten mit Kindern seien die angebotenen zwei Kleinwägen nicht brauchbar.

²⁸ GEWOG (Hrsg.): „Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung – Projektinformation Erste autofreie Wohnhausanlage in Österreich“, S. 14; Wien 2000.

²⁹ Paneldiskussion, Mai 2008.

2 Das Wohnen

Im Einleitungsabschnitt, insbesondere im Kapitel 0.3, wurden einige Eckdaten zur Befragungsteilnahme sowie die für die Auswertung wichtigsten Dimensionen dargestellt. Im folgenden Kapitel werden einige wesentliche Eigenschaften der Struktur der Stichprobe der Bewohnerinnen und Bewohner vorgestellt. Eine Gewichtung der Stichprobe kann mangels personengeschützter Daten der Grundgesamtheit nicht vorgenommen werden. Wenn daher von „Bewohnern/Bewohnerinnen“ bzw. von „Bewohnerstruktur“ gesprochen wird, dann ist korrekterweise zu bedenken, dass die erwähnten Verteilungen Stichprobenwerte sind, die von entsprechenden Werten in der Gesamtheit der in der Siedlung wohnenden Menschen abweichen können.

2.1 Bewohnerstruktur

Da die Wohndauer für die meisten Bewertungsvorgänge als ein determinierendes Kriterium angenommen wurde, sind alle Strukturdaten sowohl für die Gesamtstichprobe als auch für die beiden, nach dem Zeitpunkt ihres Einzugs differenzierten Bewohnergruppen ausgewiesen. Als ein kritischer Zeitpunkt ist jener zu sehen, bis zu dem die Möglichkeit zur Teilnahme in der Planungs- bzw. Vorbereitungsphase des Siedlungsprojektes gegeben war. Die bis zu diesem Zeitpunkt in die Siedlung eingezogenen Bewohnerinnen und Bewohner nennen wir „Erstbesiedler/innen“. Sie konnten also schon in der Planungsmitbestimmungsphase teilnehmen, bzw. konnten dazu eingeladen werden. Ihr Einzugszeitpunkt ist somit unmittelbar nach der Baufertigstellung anzusetzen. „Zuzieher/innen“ sind alle jene, die diese Planungspartizipationsmöglichkeit gar nicht hatten und frühestens etwa ab dem 2. Quartal des Jahres 2000 eingezogen sind.

Rund zwei Drittel der Teilnehmenden an der Befragung sind Erstbesiedler- bzw. -besiedlerinnen. Die 32 % Zuzieher/innen sind zu einem Fünftel auch sehr bald nach Baufertigstellung, und zwar noch im Jahre 2000 in die Siedlung gezogen. Etwa ein Viertel lebt seit dem Jahre 2001 hier; ein weiteres Viertel der Zugezogenen ist erst nach 2005 hierher übersiedelt.

Die Gegenüberstellung der Strukturdaten (siehe Tab. 2/1) zeigt, dass die beiden Gruppen nicht sehr viele strukturelle Unterschiede aufweisen: Unter den Zugezogenen ...

- sind etwas mehr Frauen (62 %),
- der Anteil der 19- bis 35jährigen (19 %) ist mehr als doppelt so hoch,
- der Akademiker/innenanteil (52,4 %) ist etwas höher,
- die 2-Kinder-Haushalte (9,5 %) sind unter den Zugezogenen wesentlich seltener als unter den Erstbesiedlern (26,4 %).

Tabelle 2/1
Eckdaten zur Bewohnerstruktur (Stichprobe der Befragung 2008)
Werte in %

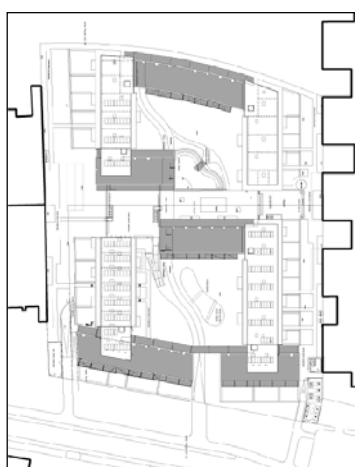
	Wohndauer		Gesamtstruktur
	Erstbesiedler	Zuzieher	
	ca Ende 1999 bis 1. Quartal 2000	2000 und später	
Gesamt	68,4	31,6	100,0
Geschlecht			
männlich	44,0	38,1	42,1
weiblich	56,0	61,9	57,9
Altersgruppen			
16 bis 18 Jahre	6,6	4,8	6,0
19 bis 35 Jahre	7,7	19,0	11,3
36 bis 50 Jahre	60,4	59,5	60,2
51 bis 65 Jahre	20,9	11,9	18,0
66 bis 80 Jahre	4,4	4,8	4,5
Berufstätigkeit			
berufstätig	79,8	81,0	80,2
nicht berufstätig insgesamt	20,2	19,0	19,8
nicht Berufstätige:			
arbeitslos, in Karenz	4,5	0,0	3,1
Pension, Rente	7,9	4,8	6,9
(überwiegend) im Haushalt tätig	1,1	4,8	2,3
(überwiegend) in Ausbildung	6,7	9,5	7,6
höchste abgeschlossene Ausbildung			
kein Schulabschluss	3,3	0,0	2,3
Volks-, Hauptschule	3,3	2,4	3,0
Lehre, Fachschule	15,6	16,7	15,9
Matura	25,6	21,4	24,2
Fachhochschule	7,8	7,1	7,6
Universität	44,4	52,4	47,0
Haushaltstyp nach Kindern			
Ein-Personen Haushalt	29,7	23,8	27,8
Mehr-Personen HH ohne Kind	19,8	26,2	21,8
Alleinerzieher/in HH	9,9	11,9	10,5
Mehr-Personen HH mit Kind	40,7	38,1	39,8
Haushalte nach Kinderanzahl (bis 18 Jahre)			
kein Kind im Haushalt	49,5	50,0	49,6
1 Kind	23,1	31,0	25,6
2 Kinder	26,4	9,5	21,1
3 oder mehr Kinder	1,1	9,5	3,8



Wohnungstypen **Da die Siedlung eine breite Palette unterschiedlicher Wohnungstypen bietet, interessiert die Frage, ob es Ty-**

pen gibt, die für später zugezogene Personen gar nicht mehr oder in nur geringem Umfang zur Wahl gestanden haben. Dies scheint bei Dachgeschoßwohnungen der Fall zu sein:

Dachgeschoß-
und Laubengangwohnungen
besonders beliebt



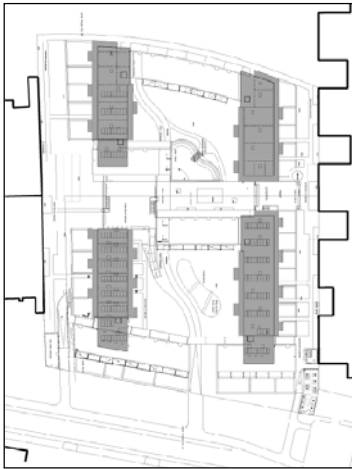
Nur 7 % der Zugezogenen konnten eine solche Beziehung; von den Erstbesiedlern wohnen dreimal so viele ganz oben (21 %). Für die südorientierten Laubengangwohnungen - 45 % aller Wohnungen in der Siedlung sind solche Nord-Süd-Typen - trifft dies offenbar auch zu: 64 % der (befragten) Erstbesiedler wohnen in Laubengangwohnungen; unter den Zugezogenen beträgt der entsprechende Anteil nur 46 %, er liegt somit deutlich unter dem Gesamtdurchschnitt der in diesem Wohnungstyp wohnenden (befragten) Personen (58 %).

Tabelle 2/2
Eckdaten zur Wohnungsstruktur
(Stichprobe der Befragung 2008) **Werte in %**

Wohnungsgröße	Wohndauer		Gesamtstruktur
	Erstbesiedler	Zuzieher	
	ca Ende 1999 bis 1. Quartal 2000	2000 und später	
1 bis 2 Zimmer	25,0	21,1	23,8
3 Zimmer	29,8	52,6	36,9
4 oder mehr Zimmer	45,2	26,3	39,3
bis 50 m ²	4,4	0,0	3,1
51 bis 70 m ²	22,0	10,0	18,3
71 bis 90 m ²	24,2	50,0	32,1
91 bis 110 m ²	33,0	32,5	32,8
111 und mehr m ²	16,5	7,5	13,7

Zugezogene Personen wohnen in deutlich größerer Anzahl in den mittelgroßen Wohnungen (3 Zimmer, 71-90 m²) als die Erstbesiedler. Die größeren Wohnungen mit 4 oder mehr Zimmern, bzw. über 90 m², dürften für spätere Wohnungswechsler offenbar nur in geringerem Umfang frei geworden sein oder anfangs übrig geblieben und erst sehr spät nach der Baufertigstellung bezogen worden sein.

Planungsmitbestimmung:
nur partielles Interesse der
Erstbesiedler



Erstbesiedler sind nicht von vorne herein mehr engagiert gewesen als die später zugezogenen Bewohnerinnen und Bewohner. Schon aus der ersten Evaluierung im Jahre 2000 ist bekannt, dass nicht alle sich an der Planungsmitbestimmungsphase beteiligt hatten.³⁰ Dies wird auch durch die Erhebung 2008 belegt: Mehr als die Hälfte der Erstbesiedler hatte sich für kein einziges der Themenfelder, in denen eine Planungspartizipation angeboten worden war, interessiert (siehe Tab. 2/3).

Dass eine intensive Beschäftigung mit der damals zukünftigen Wohnung die höchste Beteiligungsquote erzielt, ist nicht überraschend; herausragend ist jedoch, dass sich ein Fünftel der Erstbesiedler damals sehr für die Gestaltung und Organisation der allgemeinen Gemeinschaftseinrichtungen engagierte.

Tabelle 2/3

Erstbesiedler – Beteiligung an der Planungs- und Erstbesiedlungsmitbestimmung
Werte in %

Mitbestimmungsthema in der Planungs- und Erstbesiedlungsphase	Beteiligungsquoten bei Erstbesiedlern		
	(sehr) intensiv	(nur) teilweise	(fast) gar nicht
eigene Wohnung	23,0	19,5	57,5
Grün- und Freiraumgestaltung	14,0	26,7	59,3
allg. Gemeinschaftseinrichtungen	20,7	26,4	52,9
Ökologie des Bauens	6,9	27,6	65,5
Sonstige Themen	9,2	10,8	80,0



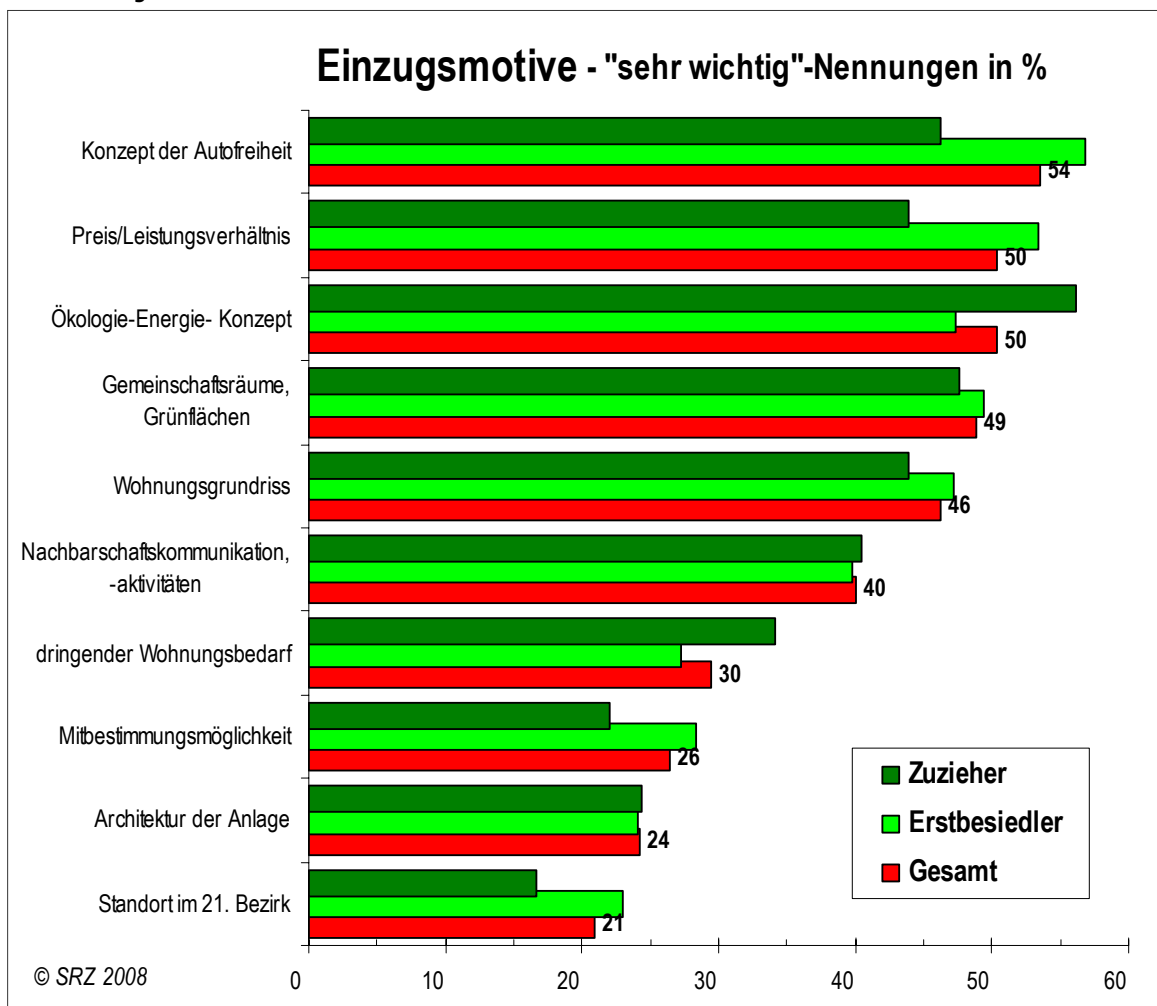
Fasst man die verschiedenen Mitbestimmungsengagements der ursprünglichen Bewohnerinnen und Bewohner thematisch und nach ihrer Intensität zusammen, dann kann gesagt werden, dass rund die Hälfte sich an der Mitbestimmung damals überwiegend beteiligt hatte; 47,3 % der Erstbesiedler waren überwiegend unbeteiligt geblieben.

³⁰ Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der damaligen Befragung (2000) erst 77 % aller Wohnungen vergeben waren.

2.2 Wohnung und Wohnumfeld - Einzugs motive und Bewertung

Im heutigen Rückblick auf die Zeit des Einziehens in die Siedlung geben die Bewohnerinnen und Bewohner das Preis-Leistungsverhältnis und den Wohnungsgrundriss als die wichtigsten Motive („wichtig“+„sehr wichtig“-Nennungen) für ihre damalige Entscheidung an. Berücksichtigt man nur die „sehr wichtig“-Nennungen, dann steht das Konzept der Autofreiheit an erster Stelle (siehe Abb. 2/1).

Abbildung 2/1



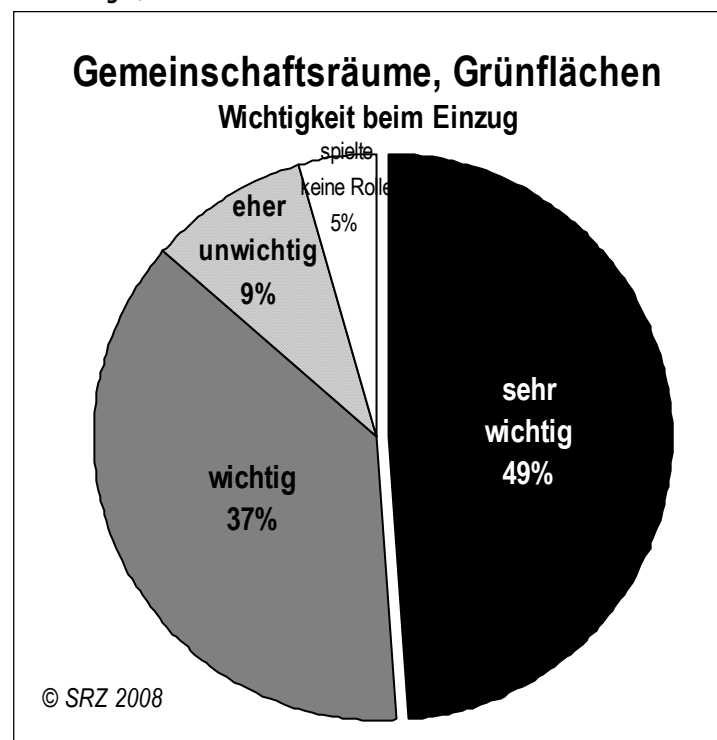
Für die beiden Bewohnergruppen waren die Einzugs motive nicht durchgängig gleichermaßen wichtig: Wie aus der Abbildung 2/1 ersichtlich, sind die Unterschiede gerade in den drei meistgenannten Motiven am größten. Während für die später Zugezogenen das Ökologie- und Energiekonzept ganz besonders wichtig war, liegen bei den Erstbesiedlern die Autofreiheit und das Preis-Leistungsverhältnis an den vordersten Stellen.

Die gemeinhin wohnungsspezifischen Motive, wie etwa der Wohnungsgrundriss und die Architektur der Anlage werden nur von 46 bzw. 24 % der Befragten als sehr wichtiger Einzugsgrund erwähnt. Nicht einmal ein Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner hatten einen sehr dringenden Wohnungsbedarf; unter den später zugezogenen Haushalten spielt dieser Grund jedoch eine etwas größere Rolle (34 % „sehr wichtig“-Nennungen).

2.2.1 Gemeinschaftsbereiche

Die Gemeinschaftseinrichtungen – in den Gebäuden und im Freiraum – zählten schon zum Zeitpunkt der Planung und Erstbesiedelung zu den Schlüsselaspekten der Anlage. Der Einbau dieser Bereiche wurde ja durch die Umwidmung der Garagenförderungsmittel ermöglicht. Dass es solche Räume gibt – z.B. diverse Dachhäuser („Wohnzimmer“, Kinderhaus, Saunahaus), Werkstätten, Veranstaltungs- und Jugendraum etc., aber auch Dachgärten und Hochbeete –, war allen Beteiligten ein besonderes Anliegen: Für knapp die Hälfte aller Bewohnerinnen und Bewohner waren sie ein „sehr wichtiges“ Einzugsmotiv (Abb. 2.1 und 2.2)

Abbildung 2/2

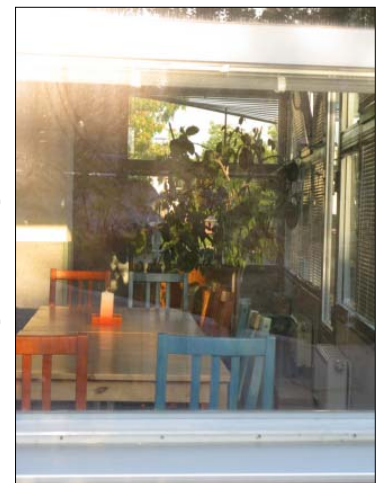
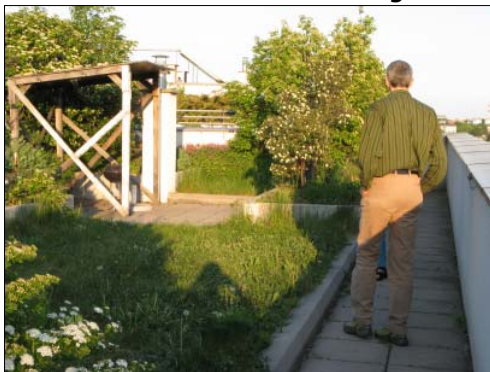


Wie aus der Abbildung 2/2 ersichtlich waren die Existenz dieser Gemeinschaftsbereiche und die besondere Ausgestaltung der Grün- und Freiräume nur für 14 % nicht be-

sonders wichtig bzw. spielten sie keine Rolle bei der Einzugsentscheidung. 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.

Es gibt unterschiedliche Räumlichkeiten. Solche, die für alle zur Verfügung stehen, so wie das „Wohnzimmer“; und dann gibt es Räume, die einen definierten Benutzerkreis haben. Da muss man sich – wie etwa beim Kleinkinderspielraum oder bei der Sauna – anmelden und wird dann freigeschaltet. Diese Bereiche kann man dann für eine bestimmte Zeit nutzen.³¹

(a) allgemeine: **Das 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).**



(b) spezielle: **Sie 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. Die Kostenverteilung und Budgetierung war im Laufe der Jahre des öfteren Gesprächsthema in den Selbstverwaltungsorganen und wird auch immer wieder von neuem diskutiert (siehe dazu Kapitel 5).**



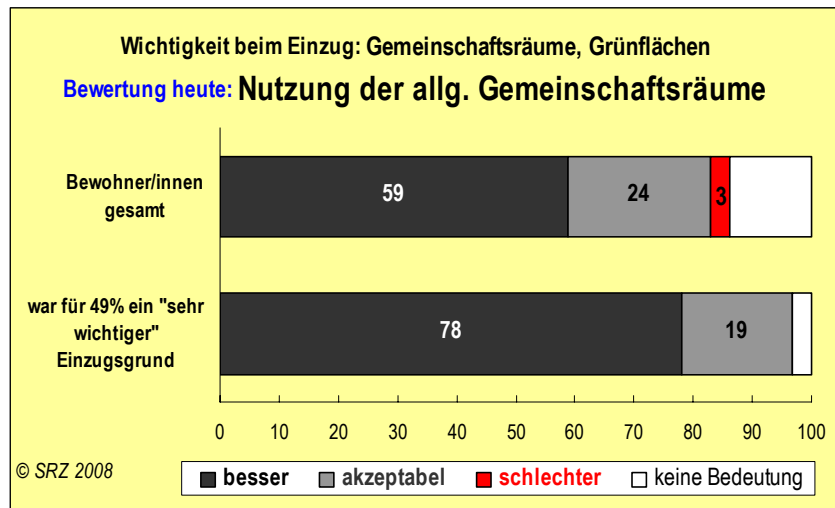
Dass es die verschiedenen Gemeinschaftsbereiche gibt, war nicht nur von der überwältigenden Mehrheit gewünscht, auch die Nutzung der meisten Einrichtungen wird größtenteils positiv bewertet. Die Urteile fallen für die allgemeinen Einrichtungen und Grünflächen generell noch positiver aus als für die speziellen.

Die Nutzung der allgemeinen Gemeinschaftsräume hat sich aus der Sicht von 59 % aller Bewohnerinnen und Bewohner besser, positiver entwickelt als anfänglich ge-

³¹ Paneldiskussion Mai 2008.

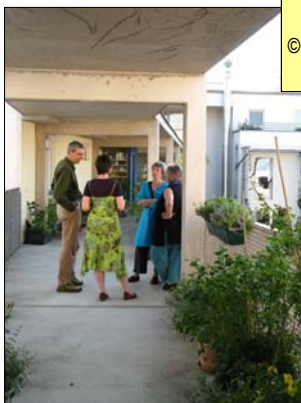
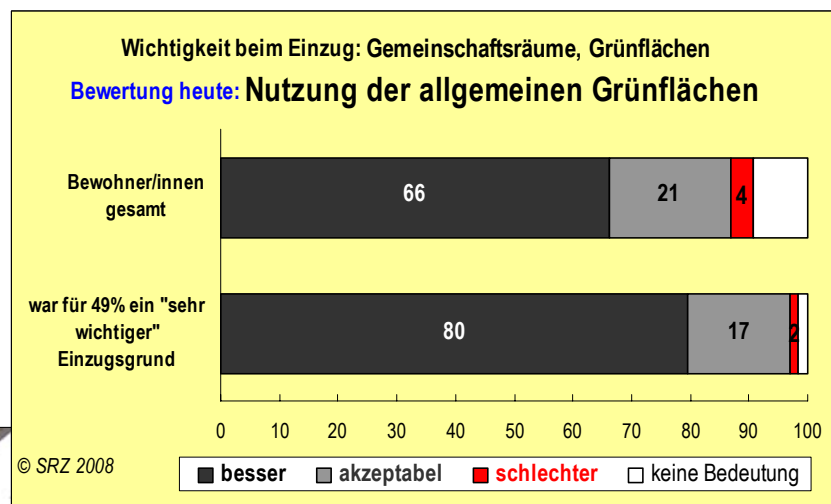
wünscht bzw. erwartet wurde (siehe Abb. 2/3). Unter jenen Bewohnerinnen und Bewohnern, für die diese Räume ein sehr wichtiger Einzugsgrund waren, fällt die Bewertung sogar noch besser aus: 78 % finden, dass sich die Nutzung positiv herausgestellt habe, weitere 19 % bewerteten sie mit akzeptabel. Insgesamt gibt es fast keine negativen Urteile über die Nutzung der allgemeinen Gemeinschaftsbereiche.

Abbildung 2/3



Die entsprechende Bewertung der allgemeinen Grünflächen fällt ähnlich positiv aus (Abb. 2/4):

Abbildung 2/4



Die generell positive Bewertung der Gemeinschaftsräume 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.

Das Wohnzimmer wird gut angenommen. Teilweise lernen dort auch Studenten, weil es ruhiger ist als in der Wohnung. Das Kinderhaus war als Rückzugsbereich für die 10-14jährigen gedacht. Im Partizipationsverfahren haben wir Architekten Vorschläge für die Nutzung der Gemeinschaftsräume gemacht, die in 80 % der Fälle angenommen worden sind. Die Einkaufsstelle hat nicht so funktioniert, weil sie auch obsolet geworden ist, weil zu der Zeit viele der großen Supermarktketten schon ein Hauslieferservice angeboten haben.³²

Von der hohen Akzeptanz mancher Gemeinschaftseinrichtungen war auch der Initiator der Siedlung überrascht:



Auch der Waschsalon funktioniert gut. Ich dachte damals, dass das eher eine sozialromantische Fantasie ist; aber durch die Lage am versunkenen Platz wurde der Waschsalon zu einer Art Zentrum der Siedlung. Das Innovative ist, dass die Leute selber viel Gestaltungsmöglichkeiten haben, jedoch trotzdem die Anonymität der Wohnung gewahrt bleibt.³³

Die intensive Nutzung der meisten Gemeinschaftsräume steht nicht im Widerspruch zu punktuell geäußelter Kritik. Diese bezieht sich teils auf die Ausstattung der Räume und teils auf das Fehlen von nötigen Nebenräumen.

Die Abwasserrohre im Veranstaltungsraum waren anfangs unverkleidet. Nach der Verkleidung ist der Raum im hinteren Bereich so niedrig geworden, dass man ihn nicht mehr gut benutzen kann. Weil Abstellbereiche fehlen (für Putzmaterial und anders), wird immer ein Teil des Veranstaltungsraumes für die Lagerung von Tischen usw. abgetrennt. Außerdem ist er nicht schallgedämmt.

Was an Gemeinschaftsräumen fehlt, ist eine Gemeinschaftsküche. Das Bedürfnis nach gemeinsamem Kochen (...) ist damals nie wirklich überlegt worden. Neben den Abstellräumen fehlt auch noch ein schalldichter Raum, in dem man auch einmal laut sein kann. In der Siedlung gibt es genügend Leute, die dringend einen Probenraum suchen. Das ist ein gesamtstädtisches Problem.

Auch für den Grünbereich fehlen Lagerräume, um zum Beispiel Rasenmäher, Rechen etc einlagern zu können.³⁴



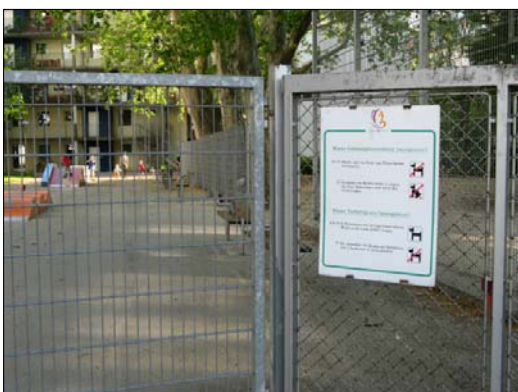
Andere Einrichtungen, die ursprünglich geplant waren – ein Bioladen, ein Café – konnten nicht realisiert werden, weil sie eines über die Siedlung hinausgehenden Einzugsbereichs bedurft hätten. Obwohl die Siedlung „durchlässig“ ist, gehen zu wenig Leute durch, die für einen rentablen Betrieb benötigt würden. Eine Arztgemeinschaft oder ähnliches wäre dafür eine bessere Lösung gewesen.

³² Interview mit Architekt, Juni 2008.

³³ Interview mit Chr. Chorherr, Juni 2008.

³⁴ Paneldiskussion, Mai 2008.

Freiraumnutzung **Dass die Nutzung des siedlungsinternen Freiraums so**



intensiv und positiv ist, war eine der Zielformulierungen, die durch den Partizipationsprozess erreicht werden sollte. Dieser würde die Gemeinschaftsbildung begünstigen, so dass auch viel mehr Freizeit in der Siedlung verbracht werden würde. Die Landschaftsarchitekten blieben auch nach Abschluss der Planungsarbeiten in regem Kontakt mit den Bewohnerinnen und Bewohnern und können die Nutzung der Anlage sehr gut beschreiben und auch mit

ihren eigenen Erwartungen vergleichen.

Zwei Bereiche, nämlich die Nordseite mit dem Übergang zum öffentlichen Park und der innen gelegene Jugendbereich funktionieren nicht so gut, wie es sich die Planenden erwünscht hatten.



Bei der Überleitung zum Park (Nordseite) hat die gärtnerische Gestaltung wenig Sinn. Der Jugendbereich hat sich zwar wunderbar verwildert; das ist aber nicht aufgegangen, weil es zu wenig Leben dort gibt.³⁵



Besonders erfreut zeigen sich die Landschaftsarchitektinnen über etliche Initiativen der Bewohnerinnen und Bewohner - sie haben zusätzliche Rankpflanzen gesetzt -, die sehr gut in das Planungskonzept integrierbar waren. Zum Unterschied zu den meisten anderen Wohnsiedlungen betragen die Außenanlagen in der autofreien Siedlung 3 %, sonst nur ca. 1-2 %. Auch die Nutzungszuordnungen - privat/öffentlich - spielen eine wichtige Rolle bei der Erhaltung und Pflege der Grünanlagen. Die Entwicklung der Mietergärten ist sehr unterschiedlich und offensichtlich sehr von den Lebensläufen, den beruflich determinierten Alltagsgestaltungen der Leute abhängig.

Dadurch dass bei den meisten anderen Anlagen stets die private Fläche im Vordergrund steht, werden die gemeinschaftlichen Flächen viel stärker vandalisiert. In der autofreien Siedlung wird weniger kaputtgemacht; es wird allerdings auch weniger gepflegt. Deshalb wuchert alles so stark. Es wird nichts zerstört, aber intensiv genutzt und nicht übergepflegt.³⁶

³⁵ Interview mit Landschaftsarchitektin und -architekt, Juni 2008.

³⁶ ebd.

spezielle
Gemeinschaftsbereiche:
auch sehr hohe
Nutzungsakzeptanz

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 (siehe Abb. 2/5 und 2/6).

Abbildung 2/5

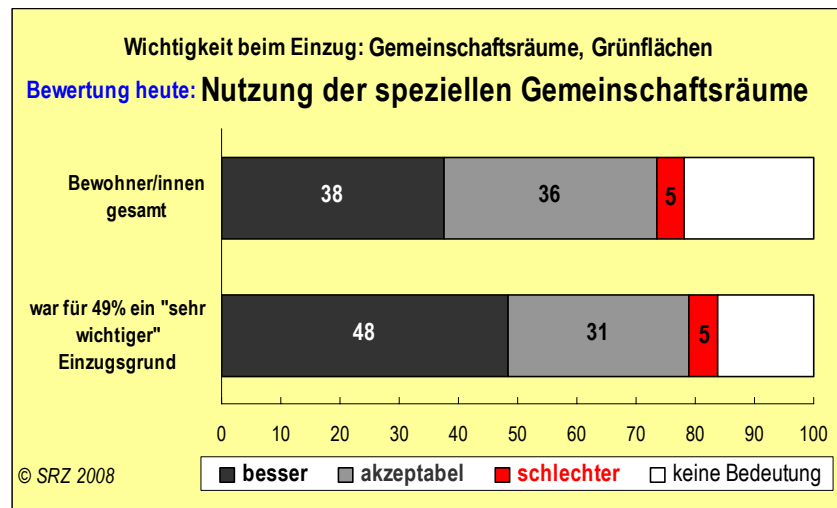
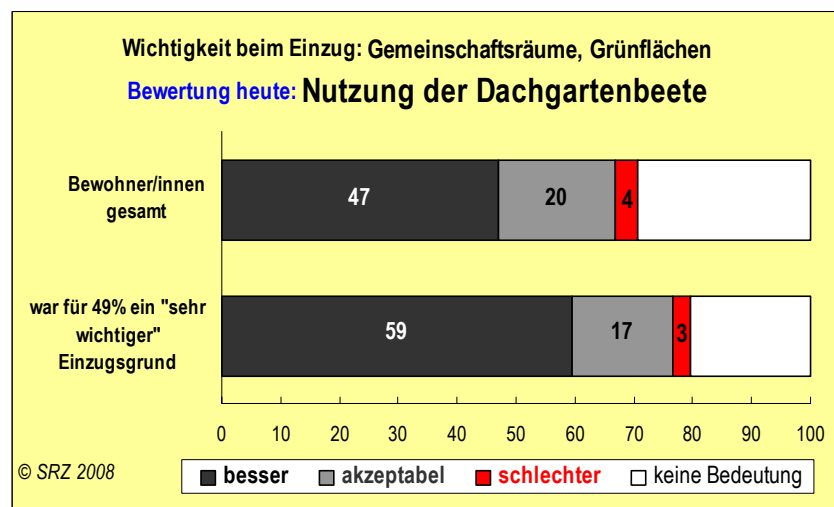


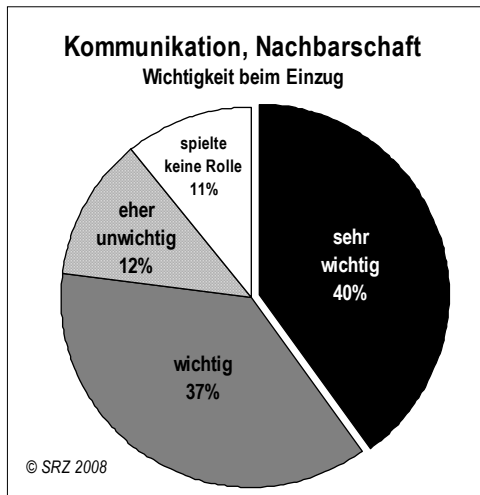
Abbildung 2/6



Die in diesem Ausmaß doch überraschend große positive Bewertung der Akzeptanz und Nutzung der Gemeinschaftsbereiche wirft Fragen nach den Ursachen für dieses Evaluationsergebnis auf. Ohne vorerst auf die Verwaltung und Wartung und die Betriebskosten einzugehen – das erfolgt im Kapitel 5 – dürfte ein Schlüssel zu dieser Frage darin bestehen, dass es auch einen überdurchschnittlich intensiven Wunsch nach einem Gemeinschaftsleben in der Siedlung gegeben hat und gibt.

2.2.2 Gemeinschaftsleben, Wohnzufriedenheit

Abbildung 2/7

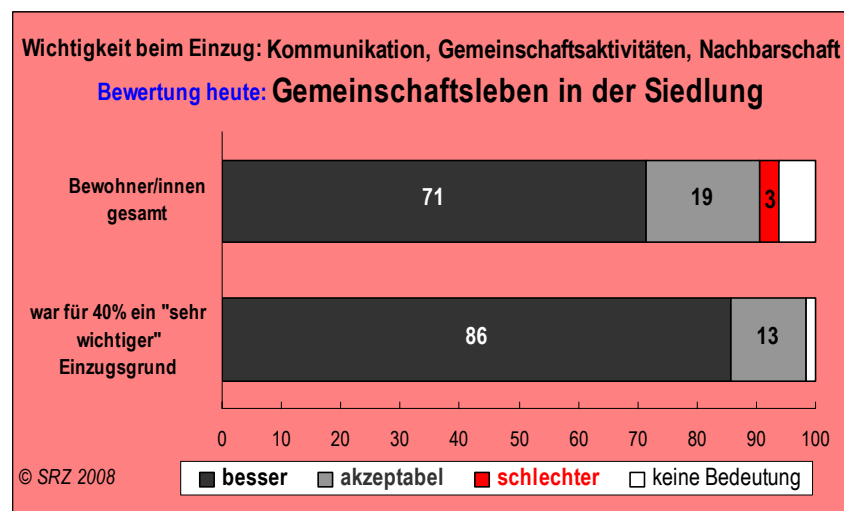


Die Frage lautete „Wie wichtig waren Ihnen damals ‚viel Kommunikation und Gemeinschaftsaktivitäten mit Nachbarn‘ als Gründe für Ihren Einzug?“ Auch wenn man bedenkt, dass die Vorstellungen über nachbarschaftliche Beziehungen individuell sehr weit auseinandergehen können, so ist das Befragungsergebnis doch ein unübersehbares Bekenntnis zu mehr Gemeinsamkeiten als üblich. Für rund drei Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner war das ein zumindest wichtiger Einzugsgrund (Abb. 2/7).

positive Entwicklung
des Gemeinschaftslebens

Das heutige Urteil der Bewohnerinnen und Bewohner über das Gemeinschaftsleben in der Siedlung fällt überzeugend positiv aus (siehe Abb. 2/8). Betrachtet man die Fragebeantwortung in jener Gruppe, der das ein sehr wichtiges Anliegen schon beim Einzug war, dann ist die Zufriedenheit mit der Entwicklung des Gemeinschaftslebens in der Siedlung ganz und gar nicht anzuzweifeln.

Abbildung 2/8



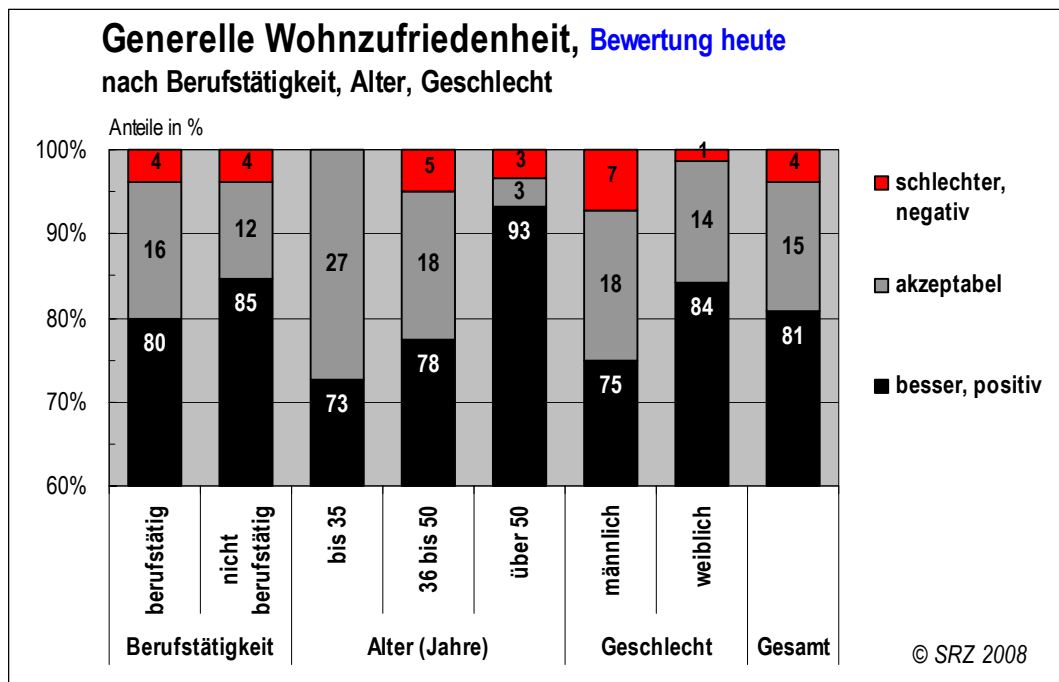
Für 90 % der Bewohnerinnen und Bewohner gibt es so etwas wie ein positives „Siedlungsgefühl“. Dies deckt sich mit einer generellen Zufriedenheit, in der Siedlung zu wohnen: 81 % sagen, dass sie zufriedener sind als anfänglich erwartet; weitere 15 % finden es akzeptabel, hier zu wohnen (siehe Abb. 2/9). Die Differenzierung nach der Wohndauer zeigt: Unter den später Zugezogenen gibt es nicht nur mehr zufriedene; sie bewerten auch das Gemeinschaftsleben besser als die Erstbesiedlerinnen und –

besiedler. Auch die Frage, wie Bekannte und Besucher das Ansehen, das Image der Siedlung beurteilen, wird von den Erstbewohnern und -bewohnerinnen nicht in dem gleich hohen Maße positiv beantwortet wie von den Zugezogenen. Entgegen diesem empirischen Resultat sprechen manche von einer Teilung der Bewohnerschaft:

[gegenüber den Zuziehern] findet zwar keine Ausgrenzung statt, aber es gibt eine Spaltung. Diejenigen, die aktiv beteiligt sind, nutzen auch die Gemeinschaftseinrichtungen. Die Nichtnutzer sind quasi die „normalen“ Bewohner der Anlage. Aber Kontakt und Nachbarschaftshilfe finden schon statt.

Nur wenige ziehen „bewusst“ in die Siedlung. Die Integration von neuen Leuten wird zwar thematisiert, da gibt es auch Versuche dazu, aber man will den Leuten ja nicht auf die Nerven gehen. Die Hausverwaltung macht den Zuziehern zu wenig klar, wohin sie ziehen. Um eine bessere Aufklärung zu erreichen, war an eine Kooperation gedacht. Die fand aber keinen Anklang bei der Hausverwaltung.³⁷

Abbildung 2/9



Die Wohnzufriedenheit in der Siedlung ist generell hoch. Dass die Anteile der Bestbewertungen in einzelnen Bewohnergruppen variieren, tut diesem Gesamturteil keinen Abbruch. Besonders positiv sind die Befunde unter nicht berufstätigen, über 50jährigen Frauen (siehe Abb. 2/9). In der Altersgruppe der bis 35jährigen ist der Anteil der „positiv“-Werte zwar vergleichsweise niedrig (73 %), aber niemand in dieser Gruppe ist der grundsätzlich unzufrieden, in der Siedlung zu wohnen.

³⁷ Interview mit Bewohner, Mai 2008.

Abbildung 2/10

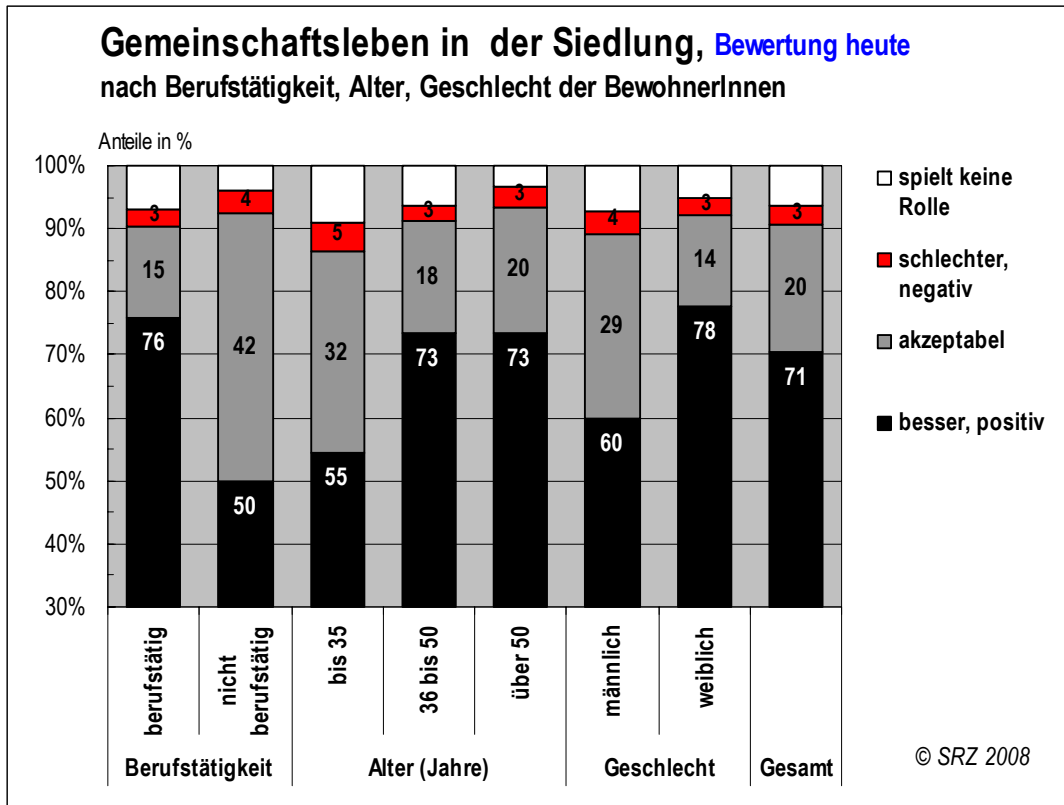
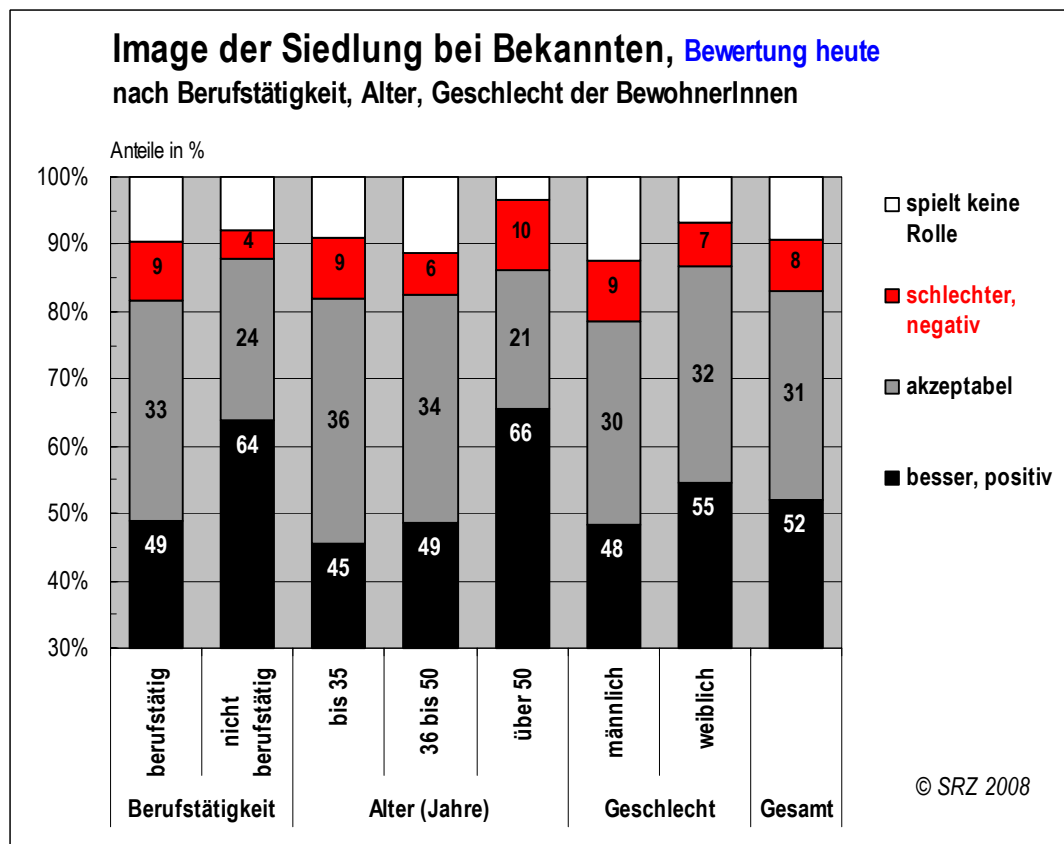


Abbildung 2/11



Gemeinschaftsleben und Wohnzufriedenheit

Die hohe Wohnzufriedenheit korreliert stark mit den Bewertungen des Gemeinschaftslebens in der Siedlung. Wieder sind es die Frauen und generell die älteren Bewohnerinnen und Bewohner, die anteilmäßig die meisten positiv-Bewertungen haben; anders als bei der Frage nach der allgemeinen Wohnzufriedenheit fällt die Bewertung des Gemeinschaftslebens unter den berufstätigen Bewohnerinnen und Bewohnern deutlich besser aus: Rund drei Viertel finden, dass sich das Zusammenleben hier besser als erwartet entwickelt hat; unter den nicht berufstätigen sagt das nur die Hälfte (Abb. 2/10).

Siedlungsbild besser als zu Beginn



Fragt man die Siedlungsbewohner und -bewohnerinnen, wie sich das Ansehen oder das Image der autofreien Mustersiedlung bei ihren Bekannten oder bei Besuchern im Laufe der Zeit entwickelt hat, dann meint rund die Hälfte, dass es besser geworden ist, positiver als ursprünglich gedacht (siehe Abb. 2/11). Nur insgesamt 8 % geben an, es sei schlechter geworden. Vom positiven Siedlungsbild sind insbesondere die älteren (66 %), nicht berufstätigen (64 %) Bewohnerinnen und Bewohner überzeugt. Berufstätige Männer unter 36 geben auf diese Frage am wenigsten oft das Besturteil. Alles in allem muss jedoch hervorgehoben werden, dass über 80 % der Bewohnerinnen und Bewohner der Meinung sind, dass ihre Siedlung ein positives, zumindest aber akzeptables Image bei den Menschen genießt, die nicht hier wohnen.

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, erfahrene Einzelpersonen zurück:

Die Nutzung der Gemeinschaftseinrichtungen und die Einbindung der Mieter hat schon sehr gut funktioniert, weil dort einige Leute eingezogen sind, die Praxis in demokratischen Prozessen haben.³⁸



³⁸ Interview mit Bauträger, Juni 2008.

2.2.3 Kosten des Wohnens

Zu den wichtigsten Gründen, warum Leute in die Siedlung gezogen sind, zählte das Abwägen zwischen den (zu erwartenden) Kosten des Wohnens und dem, was man für sein Geld bekommen würde. In der Rangreihung der Einzugs motive steht der Befund, dass hier in Siedlung ein akzeptables Preis-Leistungsverhältnis gegeben ist, an der Spitze: Für 92 % aller Bewohnerinnen und Bewohner war das zumindest „wichtig“, der Wohnungsgrundriss und die Gemeinschaftsräume bzw. -flächen folgten auf den Plätzen.

Abbildung 2/12



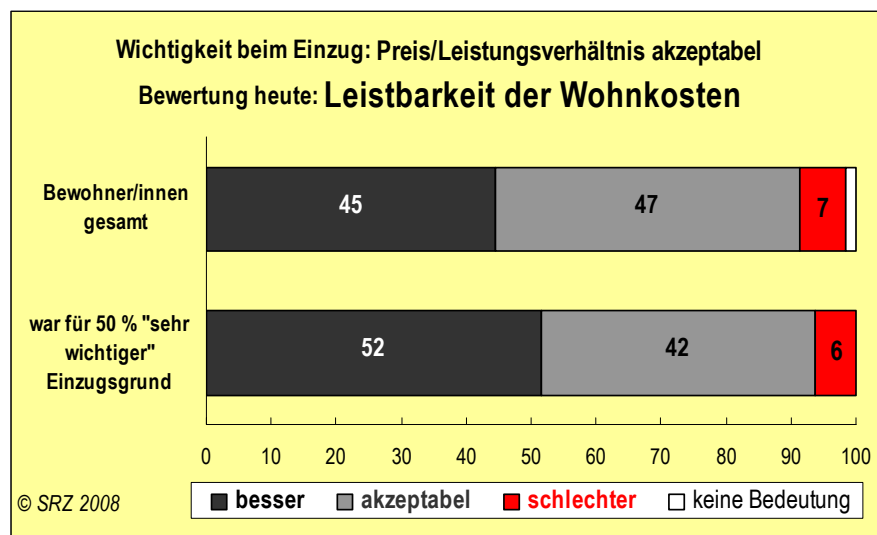
Selbst wenn man nur die „sehr wichtig“-Bewertungen betrachtet, behält das akzeptable Preis-Leistungsverhältnis seine sehr hohe Bedeutung unter den angegebenen Einzugsgründen (siehe dazu Abb. 2.1).

Die Akzeptanz der Wohnkosten ist auch heute bei fast allen, die in der Siedlung wohnen, noch gegeben. Die Frage, ob die Entwicklung der zu leistenden Wohnkosten schlechter verlaufen sei, als man es sich erwartet hatte, wird nur von sehr wenigen Bewohnerinnen und Bewohnern bejaht. Für 9 von 10 der befragten Bewohner bzw. Bewohnerinnen wird die Leistbarkeit der Wohnkosten zumindest als akzeptabel bewertet; 45 % sagen sogar, dass dieser Aspekt sich als sehr positiv herausgestellt hat (siehe Abb. 2/13). Die Bewertung dieses Aspekts fällt noch besser bei den 51 % aus, denen das akzeptable Preis-Leistungsverhältnis sehr wichtig war.

Die Bedeutung der Wohnkosten für die Bewohnerinnen und Bewohner wird auch dadurch unterstrichen, dass sie

eine Arbeitsgruppe gebildet haben, die sich der Aufrechterhaltung des positiven Preis-Leistungsverhältnisses unter der Zielsetzung widmet, langfristig kostengünstiges Wohnen zu realisieren. Auf Grund der Arbeit dieser Initiative (siedlungsinternes Kürzel: „Lakowo“) konnte viel an Betriebskosten eingespart werden.³⁹

Abbildung 2/13



Kostentransparenz
nicht sehr zufriedenstellend

Eine Voraussetzung für ein erfolgreiches Arbeiten dieser Initiative ist freilich die Transparenz der Wohnkostenabrechnung. Die diesbezüglichen Befragungsergebnisse lassen jedoch eher den Schluss zu, dass diese Arbeitsgruppe ihre Aktivität aufnahm, weil die Voraussetzung nicht im gewünschten Maße gegeben war: Nur ein Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner geben der Nachvollziehbarkeit der Kostenabrechnungen ein positives Urteil; nicht einmal die Hälfte halten sie für nur akzeptabel.

Tabelle 2/4

Nachvollziehbarkeit der
Wohnungs- und Betriebskostenabrechnung – Bewertung heute

	Anteil in %
besser, positiv	32,8
akzeptabel	43,5
schlechter, negativ	18,3
spielt keine Rolle	5,3
Gesamt	100,0

jüngere Berufstätige
negativer
als andere Bewohner

Die negativen Urteile sind überdurchschnittlich hoch unter den berufstätigen jüngeren Erwachsenen unter 36 Jahren. Für akzeptabel wird die Transparenz der Kosten am häufigsten von den Nicht-Berufstätigen eingestuft. Eine

³⁹ Interview mit Bewohner, Mai 2008.

geschlechtsspezifische Signifikanz zeigt sich bei dieser Fragestellung nicht.

Ein gravierender Unterschied zwischen der autofreien Mustersiedlung und meisten anderen Wohnanlagen ähnlicher Größenordnung ist die große Zahl der Gemeinschaftseinrichtungen, deren Nutzung natürlich auch Kosten verursachen, die sich auf die generellen Betriebskosten niederschlagen. Wie schon erwähnt, gibt es für die allgemeinen und die speziellen Gemeinschaftseinrichtungen unterschiedliche Abrechnungen und Kostenverteilungen und die einzelnen Haushalte. Die Frage ist auch immer wieder Gesprächsgegenstand in den Versammlungen in der Siedlung.

Abbildung 2/14

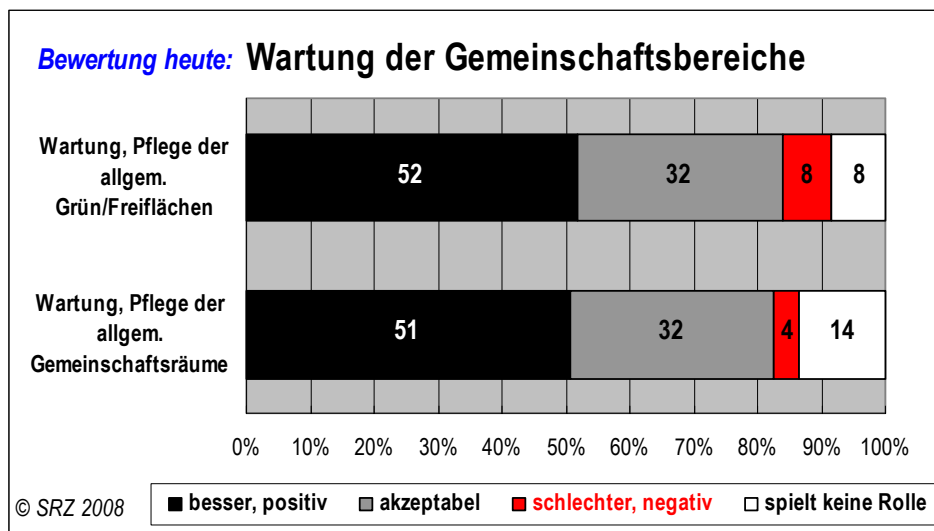
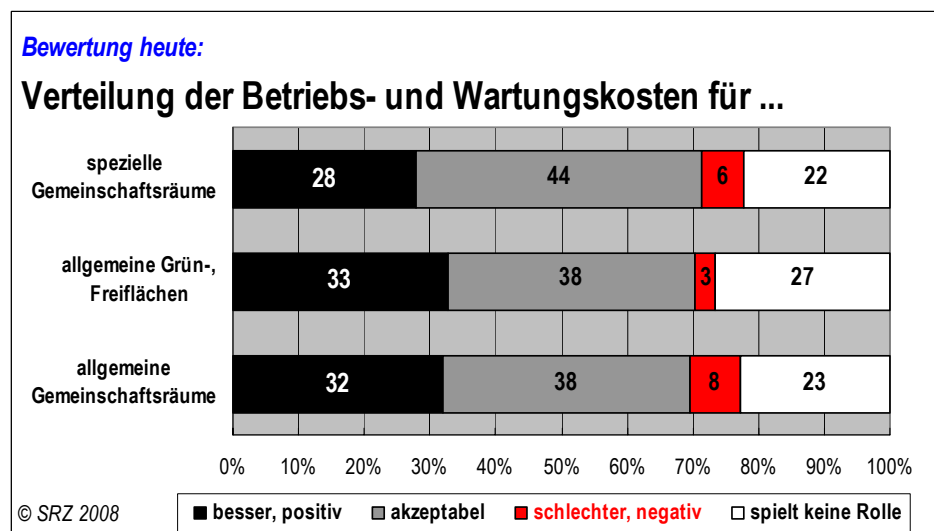


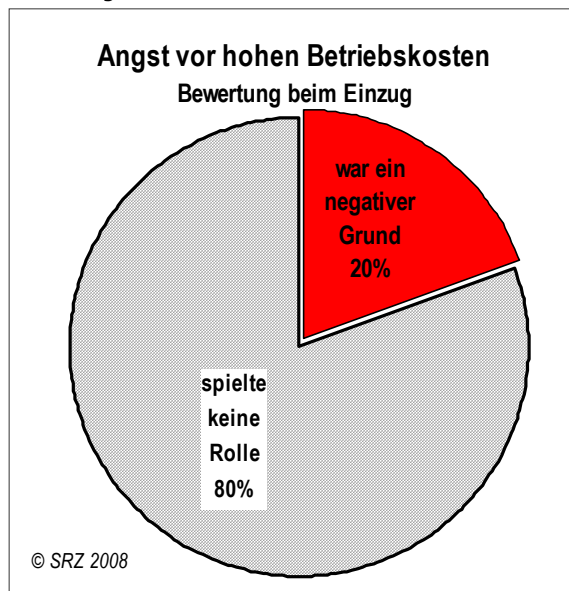
Abbildung 2/15



Über die Wartung und Pflege der allgemeinen Gemeinschaftsbereiche (siehe Abb. 2/14) 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. Es gibt auch nur wenige Leute, denen dieses Thema gleichgültig ist (8 bzw. 14 %).

Etwas anders sieht die Evaluierung der Verteilung der Wartungs- und Betriebskosten aus, die die Gemeinschaftsanlagen verursachen, und zwar sowohl die allgemeinen als auch die speziellen (siehe Abb. 2/15). Dass diese Sache für rund ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner keine Rolle spielt, überrascht auf den ersten Blick ein wenig, zumal nur etwa 10 - 14 % angeben, dass ihnen die Nutzung dieser Anlagen nicht wichtig sei.

Abbildung 2/16



Betrachtet man jedoch den Stellenwert der Betriebskosten bei den Überlegungen, in die Siedlung zu ziehen, dann wird das „überraschende“ Ergebnis verständlich. Nur 20 % der Bewohnerinnen und Bewohner hatten vor dem Einzug Angst vor hohen Betriebskosten und sagten auch, dass dies ein Grund war, der gegen das Einziehen gesprochen hatte. Für die große Mehrheit – nämlich 80 % - traf diese Befürchtung jedoch nicht zu, im Gegenteil: sie spielte gar keine Rolle. Dieser hohe Anteil schlägt

sich offenbar auch nach längerer Wohndauer nieder und erklärt, dass die Kostenentwicklung für sehr viele ohne nennenswerte Bedeutung ist.

Differenziert man die Bewohnerevaluierung der Betriebskosten nach diesen beiden Personengruppen, so erweist sich diese Erklärung als sehr plausibel: Für rund ein Viertel jener großen Gruppe (80%), für die die Betriebskostenangst kein negatives Einzugsmotiv war, bleibt auch nach der langen Wohnerschaft die Kostenentwicklung ohne besondere Bedeutung. Dies betrifft sowohl die allgemeinen (Abb. 2/17) und die speziellen Gemeinschaftsräume (Abb. 2/18) als auch in noch höherem Maße die Wartungs- und Pflegekosten der allgemeinen Grünflächen (Abb. 2/19).

In allen drei Kategorien der Gemeinschaftsbereiche fällt in der Gruppe derer, die anfänglich eine negative Betriebskostenentwicklung befürchtet hatten, die Bewertung heute noch positiver aus als bei jenen, für die die Betriebs- und Wartungskosten nicht diesen Stellenwert hatten.

Abbildung 2/17

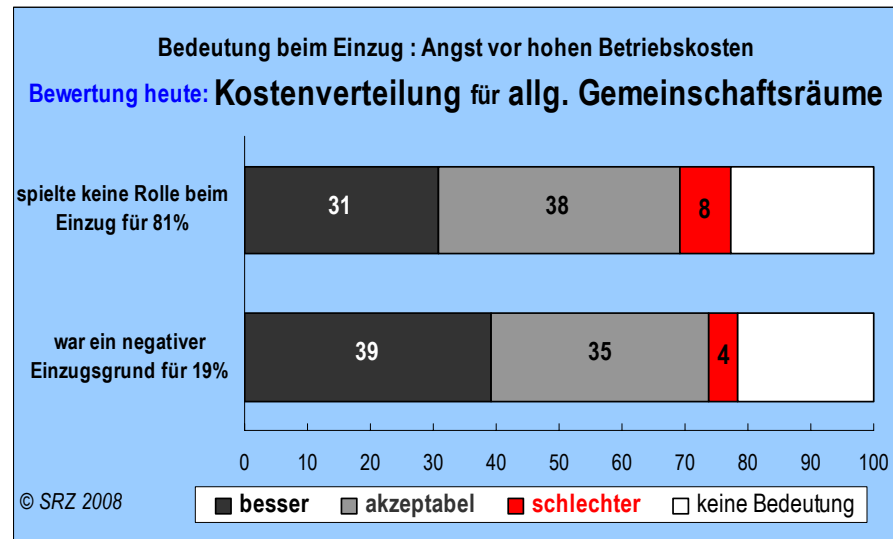
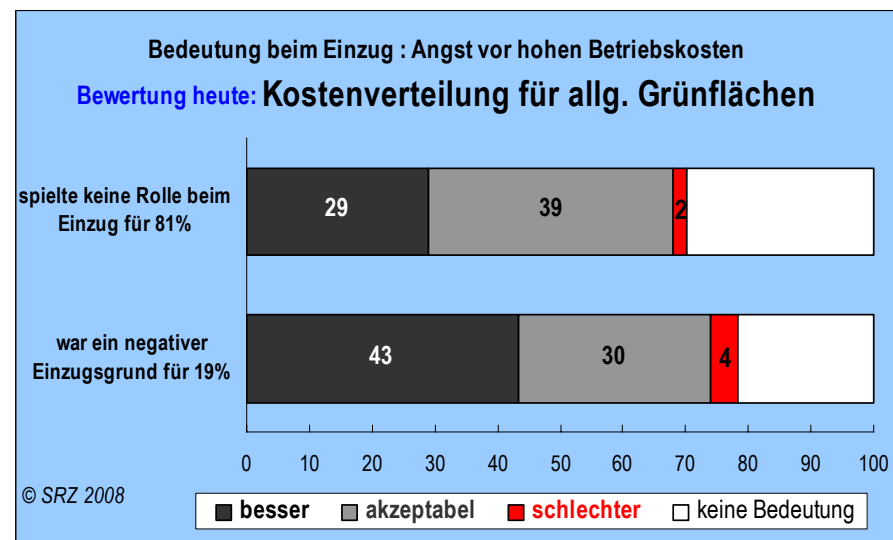
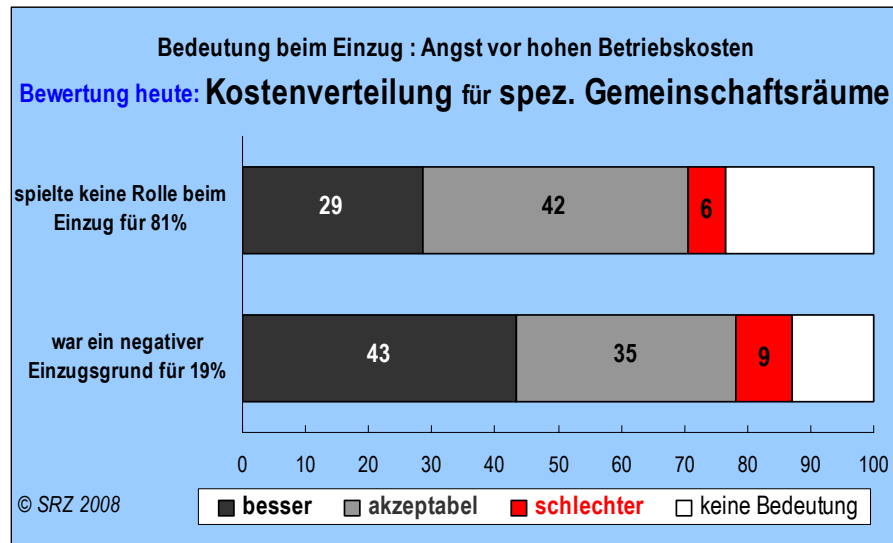


Abbildung 2/18



Negative Bewertungen der Kostenentwicklung für die Wartung und Pflege der Gemeinschaftsbereiche sind ganz klar in der Minderheit, und zwar in beiden Personengruppen – jenen mit und jenen ohne ursprünglich große Furcht vor einer Betriebskostenexplosion. Da nicht alle Gemeinschaftseinrichtungen gleichermaßen von den Personen unterschiedlicher Haushalte genutzt werden, ist auch die Frage nach der Zufriedenheit mit der Kostenentwicklung vor diesem Hintergrund zu betrachten. Die Resultate dieser Analyse sind in Tabelle 2/5 ersichtlich.

Abbildung 2/19



Da sich die Bewertungen der Alleinerzieherinnen und -erzieher vom Gesamtdurchschnitt als einziger Haushaltstyp signifikant unterscheiden, sind in der Tabelle 2/5 nur diese im Vergleich zu den jeweiligen Gesamtmittelwerten dargestellt (vergl. auch Abb. 2/15).

Tabelle 2/5

Bewertung der Kostenverteilung nach Haushaltstyp

(Gesamtdurchschnitt und AlleinerzieherInnen-Haushalte); Werte in Prozent

Bewertung	Verteilung der Wartungs- und Betriebskosten für die ...					
	allgem. Gemeinschaftsräume		allgem. Grün-, Freiflächen		spez. Gemeinschaftsräume	
	Durchschnitt	Alleinerzieher	Durchschnitt	Alleinerzieher	Durchschnitt	Alleinerzieher
besser, positiv	32,0	30,8	32,8	46,2	27,8	30,8
akzeptabel	37,5	23,1	37,5	7,7	43,7	23,1
schlechter, negativ	7,8	15,4	3,1	15,4	6,3	23,1
spielt keine Rolle	22,7	30,8	26,6	30,8	22,2	23,1
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Alleinerzieherinnen:
größte Unzufriedenheit mit
Kostenverteilung,

und zugleich
mehr positive Bewertungen

Die Alleinerzieher und -erzieherinnen zeigen einerseits die die höchsten Anteile an negativen Urteilen zur Kostenverteilung: In allen drei Gruppen von Gemeinschaftsbereichen sind 15, bzw. 23 % der Alleinerzieher und -erzieherinnen ganz und gar nicht mit der Kostenverteilung einverstanden; die Durchschnittsanteile liegen alle weit unter 10 %. Andererseits bewerten die Alleinerzieher und -erzieherinnen- in zwei von drei Gruppen - die Kostenverteilung gleichzeitig besser als die Personen aus anderen Haushaltstypen; die Kosten für die allgemeinen Grün- und Freiflächen sogar deutlich besser (46,2 % gegenüber 32,8 % im Gesamtdurchschnitt). Dieses Bild deutet auf überdurchschnittlich große Einkommensheterogenität in diesem Haushaltstyp hin.

3 Verwaltung und Hausbetreuung

Selbstverwaltung
und Hausverwaltung:
Beziehung mit
Modellcharakter?

Die autofreie Mustersiedlung ist nicht nur wegen des verbindlichen Verzichts der Bewohnerinnen und Bewohner auf ein eigenes Auto eine Ausnahmerecheinung im Wohnungsbestand in Wien; sie ist auch hinsichtlich der Mietermitbestimmung und der Übernahme von Bereichen des Wohnanlagenmanagements durch die Bewohnerinnen und Bewohner ein Experiment, das es Wert ist, es auf seinen Modellcharakter zu durchleuchten. Die besondere Ausformung der Mitbestimmungsorgane, die Übernahme von Hausbetreuungsfunktionen in die Bewohner-selbstverwaltung sind Kernelemente des Wohnens in dieser Siedlung. Dies hat auch ein von der Norm stark abweichendes Verhältnis zur Hausverwaltung zur Folge. Auch die Hausbetreuung, die bedingt durch die Wohnrechtsnovelle 2000 nicht mehr auf der Grundlage des Hausbesorgergesetzes organisiert werden konnte, steht im Falle der Mustersiedlung in diesem vergleichsweise ungewöhnlich strukturierten Verhältnis zwischen Bewohnerschaft und Hauseigentümer. Im folgenden wird daher zuerst die Hausverwaltungspraxis sowohl aus dem Blickwinkel der Siedlungsbewohnerinnen und -bewohner beurteilt als auch vom Standpunkt des Hauseigentümers reflektiert und bewertet. Das daran anschließende Kapitel widmet sich der Selbstverwaltung und der Mitbestimmungspraxis.

3.1 Hausverwaltung

Die Verknüpfung von Wohnnutzungsrecht und verbindlichem Autoverzicht wirft die Frage auf, welche Exekutivgewalt der Hauseigentümer, der ja auch für die daran geknüpfte ordnungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel verantwortlich ist, für den Fall besitzt, dass es zu einem Bruch dieses Vertragsverhältnisses oder zu einem Zuwiderhandeln durch Bewohner kommt. Dazu bemerkt der Hauseigentümer kritisch, ...

... dass man die Autofreiheit eigentlich nicht durchsetzen kann. Lebensumstände können sich schnell ändern und ein Auto notwendig machen. Die Hausverwaltung hat keine Handhabe, die Autolosigkeit zu überprüfen. Die Bewohnerschaft sollte da ein Auge darauf haben und ein mögliches Clearingverfahren einleiten. Aber letzten Endes können sie auch nichts tun. Man müsste überlegen, welche Rechtsform notwendig ist, um solche Sachen durchzusetzen.⁴⁰

⁴⁰ Interview mit Bauträger, Mai 2008

Zur Aufgabe der Hausverwaltung, das Bestandsobjekt in gutem Zustand zu erhalten und die widmungsgemäße Nutzung zu überprüfen, äußert sich die Verwaltung sehr befriedigt:

Unterzieht man die Einrichtungen [Gemeinschaftsbereiche, Kommunikationseinrichtungen] einem genauen Augenschein, so ist festzustellen, dass die dort erwartete Kommunikation durch folgende Umstände voll verwirklicht wurde:

- *hohe Benutzerfrequenz (voller Terminkalender im Gemeinschaftsraum);*
- *keine einzige Kommunikationseinrichtung „liegt brach“;*
- *das „Führen“ der Einrichtungen erfolgt von in Interessensgruppen organisierten BewohnerInnen für alle BewohnerInnen, die sich für erstere interessieren;*
- *diese Interessensgruppen sorgen auch dafür, dass die Einrichtungen ordentlich und sauber gehalten werden (z.B. herrscht in der Fahrradwerkstatt penible Ordnung)⁴¹*

Die Organisation der Hausbetreuungsdienste erlebte seit der Erstbesiedlung einige Veränderungen, die akkordiert zwischen Hausverwaltung und Bewohnervertretung (Beirat) eingeleitet wurden. Die Verwaltung der Gemeinschaftsbereiche wird nach wie vor von den Bewohnern selbst erledigt, jedoch ...

... ist man in den letzten Jahren vermehrt dazu übergegangen, nicht mehr nur auf ehrenamtlich tätige Bewohner zu setzen. Manche Tätigkeiten werden jetzt an die Hausbetreuung oder über freie Dienstverträge an Privatpersonen abgegeben.⁴²

Dieser Weg wurde eingeschlagen, weil sich herausgestellt hatte, dass die Erledigung der Aufgaben, die eigentlich Sache der Hausverwaltung wäre, zu teuer und zu umständlich war. Nun erfolgt die Abrechnung für spezifische Gemeinschaftsbereiche über ein Chip-System; die daraus erzielten Einnahmen (Waschsalon, Sauna) werden von den allgemeinen Betriebskosten abgezogen. Alle anderen Einnahmen bleiben jedoch bei den einzelnen Gruppen, die diese für Refinanzierungen und Wartung und Neuanschaffungen zu verwenden haben. Sie sind nur dem Bewohnerbeirat gegenüber verantwortlich.⁴³



Die Pflege der Freiraumanlagen wird immer wieder diskutiert und unterschiedlich betrieben. In Ergänzung zu „nach außen“ vergebenen Pflegeaufträgen (in den Höfen z.B.) gibt es von der Grünraumgruppe organisier-

⁴¹ schriftliche Stellungnahme der Hausverwaltung, Juni 2008.

⁴² Paneldiskussion, Mai 2008.

⁴³ ebenda.

te „Jät-Tage“, die ehrenamtlich bestritten werden. Auch in diesem Bereich (Grünraum) wird die Kombination von bezahlten und ehrenamtlich erbrachten Leistungen erprobt, um die Kosten zu senken, die anfallen würden, wenn diese Aufgaben der Hausverwaltung überlassen würden.

Dass solche Umstrukturierungen von klassischen Hausbetreuungs- und Außenbereichsdiensten mit der Hausverwaltung abgesprochen und offenbar einvernehmlich durchgeführt werden, bestätigt auch der Eigentümervertreter auch selbst:

Bis dato wurden viele Vorschläge des Beirates verwirklicht, z.B.: Anstellen von BewohnerInnen als freie MitarbeiterInnen betreffend Reinigungstätigkeiten, z.B. Sauna, Waschküche; Wechsel der Hausbetreuungsfirma, Bodenarbeiten in Stiegenhäusern etc.). (...) das Aufteilen von Hausbetreuungsfunktionen wurde gelungen gelöst durch Abschluss von freien Dienstverträgen, wodurch ein Betriebskostensparnis erzielt werden konnte.

Falls eine bestehende Einrichtung aufgelassen oder eine neue installiert werden sollte, dann würde ich versuchen, gemeinsam mit dem Beirat eine demokratische Lösung herbei zu führen.⁴⁴



Eine gerade in der Mustersiedlung mit ihrem hohen Maß an interner Bewohnerkommunikation und -mitbestimmung sehr wichtige Position des Hauseigentümers, nämlich die Verfügung über frei werdende Wohnungen, wurde von der Bewohnerinnenvertretung öfters andiskutiert; allerdings nicht sehr erfolgreich. Zur Zeit dieses Evaluierungsprojektes ist die Mietervertretung gerade wieder im Gespräch mit der Hausverwaltung, um einerseits zu erfahren, welche Wohnungen gerade frei sind oder frei werden, und andererseits, um Informationen über neue Mieter und Mieterinnen zu erhalten.

Wir haben ein sogenanntes welcome-package für neue Mieter. Das wird gerade überarbeitet. (...) Die Entscheidung, wer eine Wohnung liegt zwar bei der GEWOG, es gibt kein Vorschlagsrecht des Beirates, aber die Hausverwaltung geht doch darauf ein, wenn ein Mieter einen Nachmieter bringt⁴⁵

Die Art und die Qualität der Beziehung zwischen der Hausverwaltung und der Bewohnerschaft ist in allen Wohnhäusern und Wohnhausanlagen von eminenter Bedeutung – und zwar für beide Seiten und für beide Interessensgruppen. Die Antworten der Hausverwaltung auf die von uns gestellten Fragen zu diesem Verhältnis im

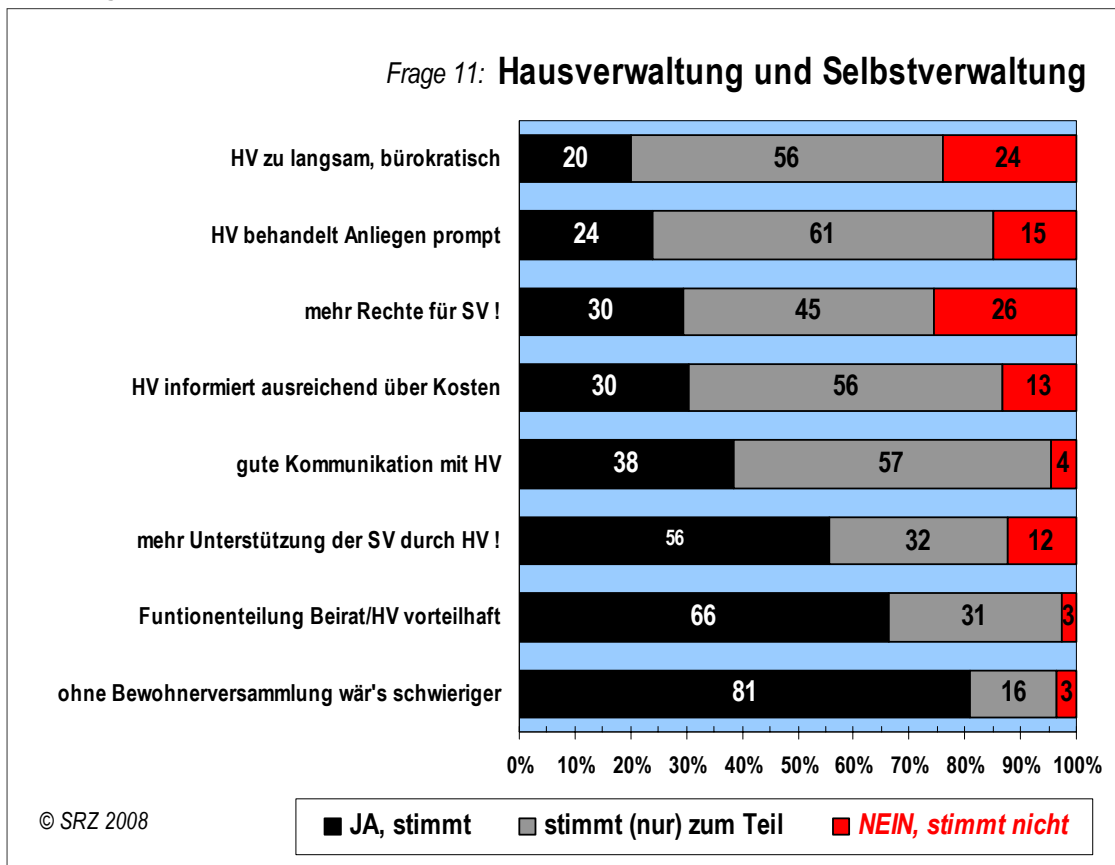
⁴⁴ schriftliche Stellungnahme der Hausverwaltung, Juni 2008.

⁴⁵ Paneldiskussion, Mai 2008.

gegenständlichen Fall deuten darauf hin, dass es für sie von Vorteil ist, dass in der Mustersiedlung eine engagierte Bewohnerinnenvertretung aktiv ist. Probleme, die in der Siedlung auftreten, werden von den Bewohnerinnen schnell erkannt und in der Regel schnell der Hausverwaltung, bzw. der Hausbetreuung vor Ort, mitgeteilt. Es obliegt dann der Hausverwaltung, wie rasch sie reagiert und wie sie die vorgebrachten Anliegen behandelt. Dass dies keineswegs immer zur Zufriedenheit der Bewohnerschaft geschieht, ist aus einer SRZ-Studie hinlänglich belegt.⁴⁶

Die Leistung der Hausverwaltung und das Verhältnis zur Bewohnerschaft war daher auch ein wichtiger Teil der evaluatorischen Erhebungen. Im Zuge der schriftlichen Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner wurden diese mit Sätzen konfrontiert, die als stimmige bzw. unstimmmige Aussagen zu diesem Thema zu bewerten waren (Fragebogen Frage 11).

Abbildung 3/1



Die meiste Zustimmung erhält die Aussage, dass „viele Anliegen ohne BewohnerInnenmitbestimmung schwieriger durchzusetzen wären“. Lediglich 16 % der Befragten

⁴⁶ Peter MOSER et al: Hausbetreuung in Wien nach Abschaffung des Hausbesorgergesetzes; Wien 2007.

	<p>können diesem Satz nur partiell beipflichten; bloß drei Prozent sagen, dass er für sie nicht stimmt (Abb. 3/1). Unter den voll Zustimmenden sind 37 % der Meinung, dass die Selbstverwaltungsorgane noch mehr Funktionen und Rechte bekommen sollte; damit ist dieser Anteil ist in dieser Gruppe sogar höher als in der gesamten Bewohnerschaft, von denen nur 30 % eine rechtliche Stärkung des Beirats verlangen.</p>
<p>derzeitige Funktionenteilung sehr positiv</p> <p>ca 1 Drittel dezidiert für mehr Rechte und Funktionen für die Selbstverwaltung</p>	<p>Ebenfalls sehr hoch ist die – zumindest teilweise – Zustimmung zur Funktionenteilung zwischen Hausverwaltung und Beirat: Dass diese für beide Seiten von Vorteil sei, unterstreichen zwei Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner; vom restlichen Drittel finden fast alle, dass diese Teilung zumindest partiell vorteilhaft ist. Von den 66 % voll Zustimmenden möchte ein Drittel, dass mehr Rechte und Funktionen zugunsten der Selbstverwaltung verschoben werden sollten; weitere 44 % stimmen einem solchen Anliegen zumindest teilweise zu. Insgesamt – und auch unter jenen, die der gegenwärtigen Funktionenteilung voll zustimmen – spricht sich aber ein Viertel der Bewohnerinnen und Bewohner gegen einen Ausbau der Selbstverwaltungsrechte aus.</p>
<p>Verbesserung der Hausverwaltungspraxis durch mehr Unterstützung für die Selbstverwaltung</p>	<p>Von denen, die der Funktionenteilung völlig zustimmen, unterstreicht mehr als die Hälfte, dass die Hausverwaltung die Selbstverwaltungsorgane und die Bewohnerarbeitsgruppen mehr als bisher unterstützen sollte. Dieser hohe Zustimmungsanteil findet sich auch insgesamt in der Bewohnerschaft.</p>
<p>Bewertung der Hausverwaltung in der Mustersiedlung viel besser als in anderen Anlagen</p>	<p>Im großen und ganzen lässt sich sagen, dass die Bewohnerschaft in unvergleichlich geringerem Maße Kritik an der Hausverwaltungspraxis übt, als man es aus vielen anderen Wohnhausanlagen ähnlicher Größe kennt. Die Kommunikation zwischen Hausverwaltung und den Interessensvertretungsorganen der Bewohner und Bewohnerinnen wird nicht nur vom zuständigen Hausverwalter sehr positiv bewertet; auch die Umfrage in der Bewohnerschaft ergibt kaum negative Beurteilungen: 38 % finden, dass die Kommunikation gut funktioniert, 57 % stimmen dieser Aussage zumindest teilweise zu. Nur 3 % verneinen diesen Satz (Abb.3/1). Ähnlich verteilt sind Zustimmung und Teilzustimmung im Falle der Aussage zur Qualität der Information über die Wohnkosten. Über diese Leistung der Hausverwaltung gibt es etwas mehr Kritik bzw. Unzufriedenheit (13 %)</p>

3.2 Selbstverwaltung und Mitbestimmung

Die Siedlung hat zwar das Etikett „autofrei“, doch sind die Mitbestimmung der Bewohnerinnen und Bewohner in vielen Angelegenheiten des Wohnens und die Selbstverwaltung ein mindestens ebenso wichtiges Charakteristikum der Siedlung, das ein nach außen sichtbares Markenzeichen – zusätzlich zur Autofreiheit – längst verdient hätte. Auch acht Jahre nach der Erstbesiedelung, die ja allen Interessentinnen und Interessenten ein hohes Maß an Planungsmitbestimmung und zusätzlichen Einfluss auf die Gestaltung des Wohnungsgrundrisses ermöglicht hatte, sind einem sehr großen Teil der hier wohnenden Menschen die Mitgestaltung und die Mitverwaltung der Wohnsituation wichtige Anliegen.

Beide Aspekte – die Mitbestimmung und die Selbstverwaltung – sind in der autofreien Mustersiedlung miteinander verknüpft. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Viele andere Wohnanlagen haben Mitbestimmungsstatuten und auch entsprechende Organe (Mieterversammlung, Mietervertretung), die die Bewohnerinneninteressen gegenüber der Hausverwaltung wahrnehmen. Meistens gehen die Funktionen solcher Mietervertretungen nicht über die Wahrung dieser gesetzlich bzw. vertraglich geregelten Rechte in den abgegrenzten Bereichen der Hausverwaltung, des Abrechnungswesens und der Hausbetreuungsagenden hinaus. Sie sind auch eher passive, reagierende Organisationen mit Schutzfunktionen gegen unrechtmäßige Aktivitäten der Hauseigentümer. Von einer Mitbestimmung oder gar einer Mitgestaltung von Aspekten des Wohnens sind die „normalen“ Mietervertretungen zumeist weit entfernt.

von der
Mietervertretung
mit Schutzfunktion

zur
Mietermitbestimmung
samt
Mitgestaltungskompetenz

In der Mustersiedlung haben die Mietervertretungsorgane Kompetenzen, die über diesen engen Bereich hinausgehen und weit in die Mitbestimmung und in die Mitgestaltung, und schließlich in die Selbstbestimmung und Selbstgestaltung hineinreichen. Gerade letztere Komponente unterscheidet die Mustersiedlung von vielen anderen Wohnanlagen, die zwar auch Mitbestimmungseinrichtungen haben aber keine Selbstverwaltung.

von der
Mitbestimmung
zur
Selbstbestimmung

was ist „Selbstverwaltung“?

Der Name „Selbstverwaltung“ benennt nicht klar, worum es sich dabei eigentlich handelt: Dahinter verbirgt sich in Wirklichkeit die 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.

<p>mehr als nur punktuelle Initiativen</p> <p>dauerhafte Gemeinnützigkeit</p> <p>demokratische Legitimation und Kontrolle</p> <p>Mitbestimmen lernen durch die Praxis</p>	<p>Unter Selbstverwaltung ist also nicht eine punktuelle Initiative einer Personengruppe zu verstehen, sondern vielmehr eine beständige, von der Siedlergesellschaft implementierte Einrichtung, die von den Personen zum dauerhaften Nutzen für die Gemeinschaft geschaffen und auch von den Personen selbst betrieben wird. Weil es sich dabei um Angelegenheiten handelt, die prinzipiell von allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Siedlung genutzt werden können, bedarf es auch einer demokratischen Legitimation und Kontrolle. Diese Funktion liegt im Falle der Mustersiedlung bei den Mitbestimmungsorganen. Die unter dem Begriff der Selbstverwaltung subsumierten Arbeits- und Interessensgruppen sind in ihren Aktivitäten den beiden Mitbestimmungsorganen, also dem Beirat und damit in weitestem Sinne der Bewohnerversammlung gegenüber verantwortlich.</p> <p>Das Mitbestimmungsstatut gibt es schon seit dem Siedlungsbeginn, es strukturiert die Organisation der Mitbestimmung; in der Mitbestimmungspraxis mussten jedoch sehr viele Lernprozesse durchgemacht werden. Zu Beginn hatte es auch heftige Auseinandersetzungen mit der Hausverwaltung gegeben.</p>
---	--

... die ersten Mieterversammlungen ... da gab es heftige Diskussionen, wo jeder versucht hat, sich als Leader zu profilieren. Das ist jetzt anders. (...) in der Zwischenzeit weiß jeder, dass es der andere auch gut meint und wir gemeinsam ein Ziel erreichen möchten. Jeder weiß die Qualitäten des anderen zu schätzen. Man muss jetzt nicht mehr so kämpfen. (...) Grundsätzlich ist die Konsensbereitschaft hier sehr hoch.⁴⁷

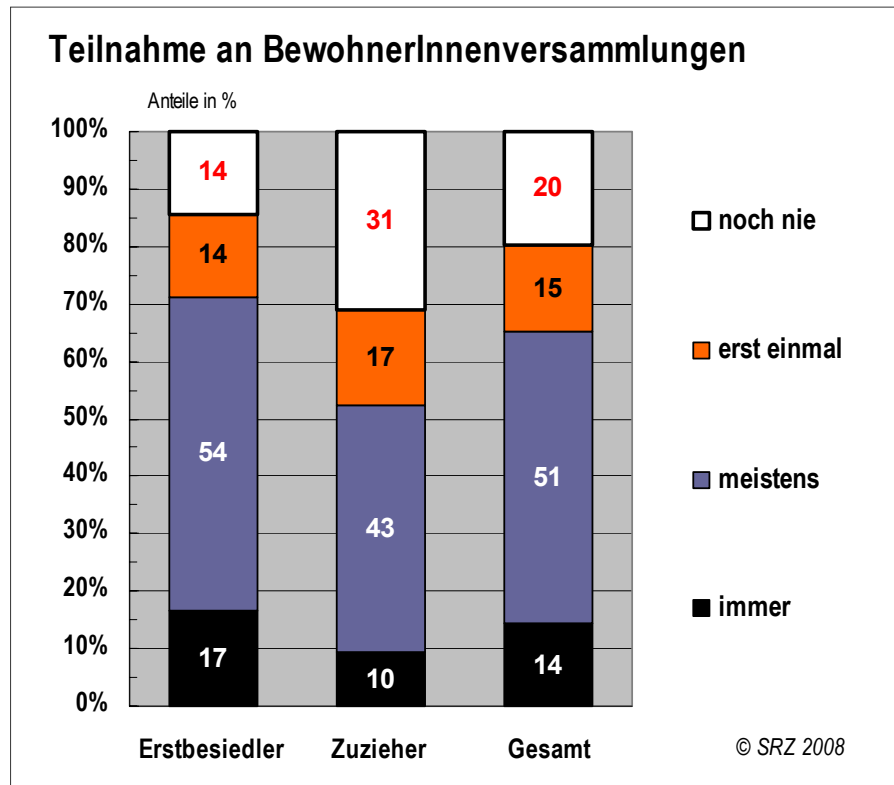
Der Bewohner- und Bewohnerinnenbeirat, der jeweils für drei Jahre gewählt wird, hat eine begrenzte Entscheidungskompetenz; wenn es finanzielle Implikationen gibt, muss eine Bewohnerversammlung einberufen werden. 11 % der im Zuge dieser Studie Befragten waren (sind) schon Mitglied des Beirats gewesen. Ein Zeichen für die Integration von Zugezogenen ist darin zu sehen, dass unter ihnen der Anteil der Beiratsmitglieder nahezu gleich hoch (10 %) ist wie unter den Erstbesiedlern.

<p>Versammlungsteilnahme als Integrationsindikator?</p>	<p>Nimmt man die Teilnahme von später zugezogenen Personen an Bewohnerinnenversammlungen als Integra-</p>
---	--

⁴⁷ Paneldiskussion, Mai 2008.

tionsindikator, dann ist doch ein Unterschied je nach der Wohndauer auffallend: Der Anteil derer, die noch nie eine Bewohnerinnenversammlung besucht haben, ist unter den Zugezogenen mehr als doppelt so hoch wie unter den Erstbesiedlern (Abb. 3/2). Eine regelmäßige Teilnahme ist unter den Erstbesiedlern auch deutlich häufiger (17 bzw. 54 %) als unter den später zugezogenen Personen (10 bzw. 43 %).

Abbildung 3/2



Insgesamt muss dennoch hervorgehoben werden, dass die Beteiligung vergleichsweise hoch ist. Die Beteiligungsteilnahme wird von Interviewpartnern im allgemeinen etwas niedriger eingeschätzt als die Befragungsergebnisse. Die Zahl der Personen, die sich an diversen Aktivitäten, wie beispielsweise am Siedlungsfest beteiligen, wird jedoch viel höher geschätzt. Andererseits gibt es auch nicht wenige Bewohner und Bewohnerinnen, die noch nie irgendeine Gemeinschaftseinrichtung genutzt oder bei einer Gemeinschaftsaktivität mitgemacht hätten.

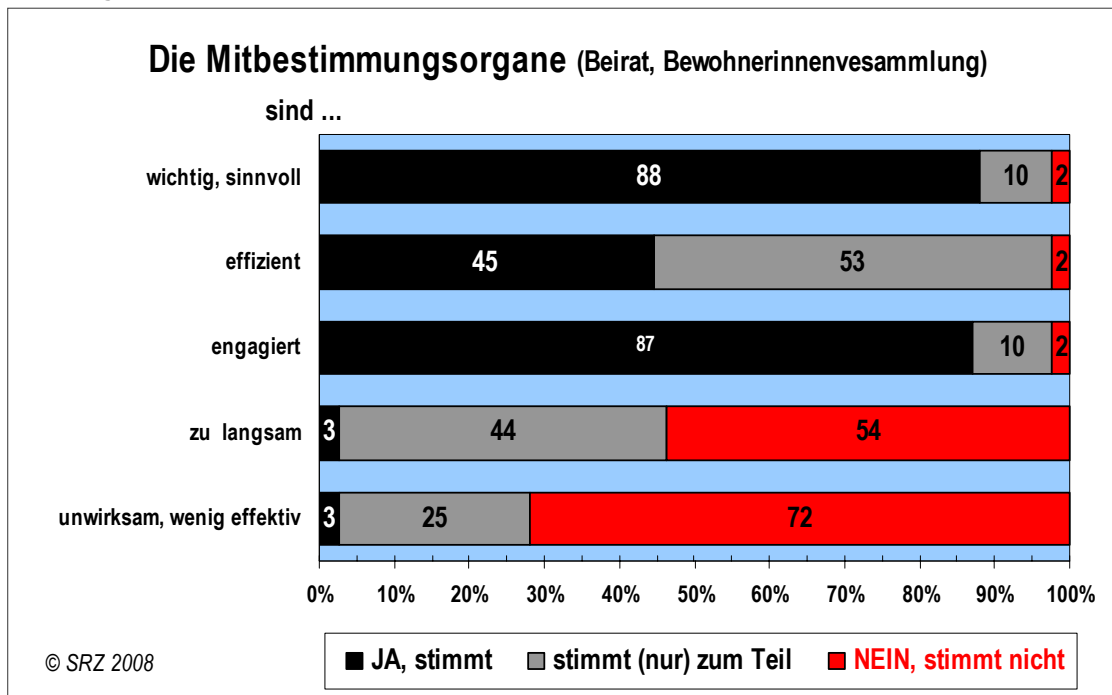
Es gibt Leute, die schon Jahre hier gewohnt haben und weder gewusst haben, dass es am Dach das „Wohnzimmer“ gibt, noch wie man zu einem Chip kommt.⁴⁸

Das vergleichsweise rege Gemeinschaftsleben, das auch durch die Mitwirkung von vielen Leuten in den diversen,

⁴⁸ Paneldiskussion, Mai 2008.

weiter unten noch zu beschreibenden Arbeitsgruppen dokumentiert ist, ist freilich nicht für alle Bewohnerinnen und Bewohner gleichermaßen attraktiv. Die Einbeziehung jener Siedlungsbewohner, die in den von der Organisation „Jugend am Werk“ angemieteten Wohnungen wohnen, in das gemeinschaftliche Siedlungsleben fällt ziemlich schwer. Zum einen habe sich die Organisation, die den jungen Menschen diese betreute Wohnform in der Siedlung bietet, nicht sehr interessiert an der Integration gezeigt, zum anderen sind diese Wohnungen manchmal nur ein zeitlich befristetes Zuhause für diese Bewohnerinnen und Bewohner. Dennoch wäre eine Verallgemeinerung unzulässig – es habe auch Leute im „Betreuten Wohnen“ gegeben, die bei vielen Aktionen der Siedlung dabei waren.⁴⁹

Abbildung 3/3



Die Nicht-Teilnahme an Bewohnerversammlungen signalisiert jedoch keine gravierende Minderschätzung dieses Mitbestimmungsorgans. Insgesamt ist für 88 % aller Bewohnerinnen und Bewohner die Arbeit des Beirat und der Bewohnerversammlung wichtig und sinnvoll; weitere 10 % bewerten deren Tätigkeit als teilweise wichtig (Abb. 3/3). Zwar sinkt die Zustimmungquote zur Aussage mit Teilnahmenintensität, aber selbst unter jenen, die noch nie bei einer Bewohnerinnenversammlung waren, halten zwei Drittel die Tätigkeit dieser Mitbestimmungsorgane für

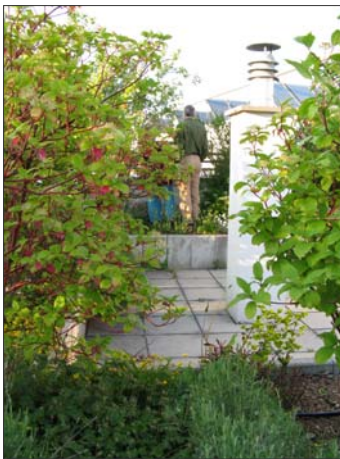
⁴⁹ Paneldiskussion, Mai 2008.

wichtig. Bei den regelmäßig Teilnehmenden steigt der entsprechende Anteil auf 93 % und diejenigen, die immer teilnehmen, halten diese Arbeiten auch ausnahmslos für sinnvoll und wichtig.

Wichtigkeit, Effizienz,
Effektivität
abhängig von Teilnahme
an Versammlungen

Die gleiche Korrelation zwischen Versammlungsteilnahme und Bewertungsquoten für den Beirat und die Bewohnerinnenversammlung zeigt sich auch bei Beurteilung der Effizienz und der Effektivität der Vertretungsorgane. Vom Engagement jener Leute, die im Beirat und/oder in den Versammlungen sich betätigen, sind hingegen alle in hohem Maße überzeugt (87 plus 10 %) – und zwar nahezu unabhängig davon, ob sie selbst zu den Versammlungen gehen oder nicht.

Arbeitsgruppen –
Kernelemente
der Selbstverwaltung



Wie schon eingangs in diesem Kapitel erwähnt, sind die Arbeitsgruppen das Kernstück der Selbstverwaltung; ohne sie wäre die Realisierung der Aktivitäten und Einrichtungen in den zahlreichen Gemeinschaftsbereichen der Siedlung nicht möglich; jedenfalls nicht mit dieser Bewohner- und Bewohnerinnenstruktur, für die Erhaltungs- und Betriebskosten dieser Einrichtungen nicht gleichgültig sind. Die Mitwirkung in den diversen Arbeitsgruppen ist unbezahlt, ehrenamtlich. Ein Zukaufen dieser Arbeitsleistungen würde einerseits viele Bewohnerhaushalte finanziell überfordern, andererseits würde es – selbst wenn es für alle leistbar wäre – sicher nicht denselben gemeinschaftlichen Effekt haben.

Frauen häufiger aktiv
in den Arbeitsgruppen
als Männer

41 % der Bewohner arbeiten in keiner einzigen Gruppe mit, 28 % nehmen an einer, 21 % an zwei und 10 % an drei oder mehr Arbeitsgruppen teil (Abb. 3/4). Der Frauenanteil an diesen ehrenamtlichen Tätigkeiten ist deutlich höher als jener der Männer. Nur unter jenen Personen, die in nur 1 Arbeitsgruppe mitarbeiten, sind die Männer- und die Frauenanteile annähernd gleich groß (49 bzw. 51 %). Von den Männern beteiligen sich 46 % überhaupt nicht, bei den Frauen ist die Nicht-Beteiligung geringer, nämlich nur 38 % (Abb. 3/4). Auch die besonders stark engagierten Personen finden man unter den Bewohnerinnen häufiger als unter den Bewohnern: 13 % der Frauen beteiligen sich an 3 oder mehr Selbstverwaltungsgruppen, bei den Männern sind es nur 5 %. Und von jenen, die in zwei Gruppen arbeiten, sind 68 % Frauen.

zwischen Zuziehern
und Erstbesiedlern
geringere Unterschiede

Differenziert man die Intensität der Arbeitsgruppenteilnahme nach der Wohndauer, klaffen die Unterschiede nicht so weit wie zwischen den Geschlechtern (Abb. 3/5).

Unter den Zugezogenen ist zwar der Anteil der Nicht-Teilnehmer (45 %) höher als unter den Erstbesiedlern (40 %), gleichzeitig ist aber auch der Anteil der Engagiertesten (Teilnahme an 3 oder mehr Arbeitsgruppen) unter den Zuziehern größer als unter den Erstbesiedlern.

Abbildung 3/4

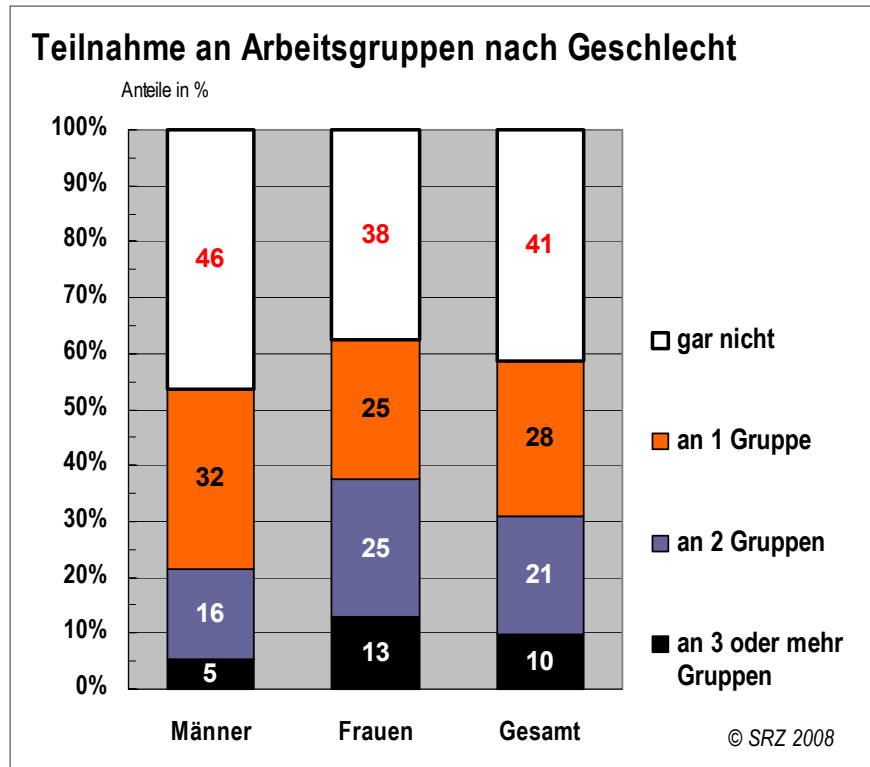
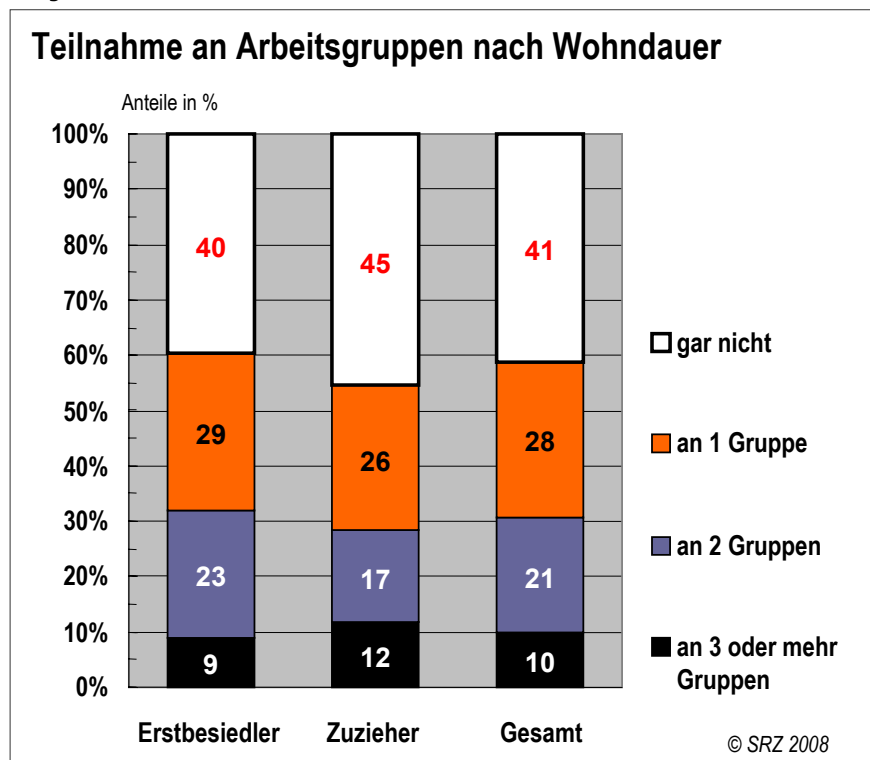


Abbildung 3/5



meist frequentierte
Arbeitsgruppen:
Grünflächen im Hof,

Kinderhaus,

Dachgärten

Von den insgesamt 15 aufgelisteten Arbeitsgruppen⁵⁰ erfreuen sich vier eines signifikant höheren Zulaufs als die übrigen 11: Spitzenreiter ist jene Gruppe, die sich um die Grünflächen in den Höfen kümmert; 27 % der Bewohner engagieren sich in dieser Arbeitsgruppe, wobei das Verhältnis Männer zu Frauen 1 zu 2 ist. In der Gruppe, die sich um das Kinderhaus kümmert ist die weibliche Dominanz noch größer: 80 % der hier engagierten Personen sind Frauen; von allen Bewohnern insgesamt arbeitet ein Viertel in dieser Gruppe mit. Gut ein Fünftel der Bewohnerschaft ist in der Arbeitsgruppe „Dachgärten, Hochbeete“ beschäftigt; ebenfalls mit starkem Frauenüberhang (72 %). Knapp unter 20 % der Bewohner nehmen an der Arbeitsgruppe „Kleinkinderhaus“ teil. Jeweils rund 12 % engagieren sich für den Veranstaltungsraum, die Werkstätten, und das Wohnzimmer.



Zusätzlich zu diesen dauerhaft etablierten Arbeitsgruppen wurde auf die Frage nach der Mitwirkung bei gemeinschaftlichen Aktivitäten vor allem das Siedlungsfest, und der Beach-Volley-Platz genannt.

Trotz dieser großen Anzahl von themenzentrierten Selbstverwaltungsgruppen gibt es Bereiche, die unzulänglich oder gar nicht abgedeckt sind. Auf die Nachfrage nach solchen „vernachlässigten“ Interessen reagierten 60 % der Befragten mit insgesamt 144 Nennungen. Etwa ein Viertel der genannten, zu wenig berücksichtigten Anliegen betrifft die fehlende Autonomie in der Umgebung der Siedlung. Eine derzeit nicht existierende Arbeitsgruppe „Außenbeziehungen“ müsste sich primär dieser Thematik annehmen. Auch um Ruhebereiche und das – erwartungsgemäß im zunehmenden Lebensalter – größer werdende Bedürfnis danach kümmerte sich niemand, meinen 22 % der Leute. Ein „Lautraum“ für Jugendliche wurde als Gegenstück zur fehlenden Ruhezone ebenfalls als Manko erwähnt. Der existierende Jugendraum wird nur von wenigen Jugendlichen genutzt und von etlichen für nicht

⁵⁰ siehe Frage 8 des Fragebogens im Anhang.

attraktiv befunden. Dennoch werden die Kommunikationsmöglichkeiten für Jugendliche untereinander positiv bewertet, Verbesserungen würden durch Sitzbänke im Freien oder überhaupt ein abgegrenzter Jugend-Bereich bringen.⁵¹

Kaufoption
– noch viel Unklarheit

Zu wenig würde auch im Bereich Integration von Zuziehern getan und überhaupt zum besseren Kennenlernen der Bewohnerinnen und Bewohner untereinander. Und für die noch sehr unklare Thematik der Kaufoption gibt es ebenfalls schon Vorschläge, dass sich eine eigene Arbeitsgruppe damit befassen sollte.⁵² Das Thema wird in Zukunft – frühestens ab 2010 – aktuell werden – und der Wissensbedarf ist groß – angefangen von den Kosten bis hin zur Problematik der Mischung von Eigentum und Miete gibt es derzeit noch viel Unwissenheit in der Bewohnerschaft. Anfragen beim Bauträger kommen nur vereinzelt vor. Seitens der Hausverwaltung ist derzeit keine aktive Informationstätigkeit über die Kaufoption vorgesehen.



⁵¹ Interview mit jugendlicher Bewohnerin, Juli 2008.

⁵² Bewohnerinnenversammlung, November 2008.

4 Zusammenfassung

Die verschiedenen Akteursgruppen bzw. -repräsentanten hatten schon in den Phasen der Planung, der Bauerrichtung und der Besiedelung Zielvorstellungen und Erwartungen, die sie an die Siedlung, an das Wohnen dort gerichtet hatten, mehr oder weniger explizit formuliert. Die Bewertung eines so komplexen Gebildes wie es die autofreie Mustersiedlung und ihre Bewohnerschaft sind, kann daher zu primär nur aus diesen verschiedenen Blickwinkeln und Erwartungshaltungen der Akteure erfolgen. Dieser Ansatz war daher der Ausgangspunkt für die Evaluationsstudie. In der Zusammenfassung wird nun versucht, die verschiedensten Beurteilungen zu sammeln. Schon im Einleitungskapitel wurde dargelegt, dass es trotz der unterschiedlichen Interessenslagen und Zielvorstellungen, die die Akteursgruppen mit der Geschichte der Mustersiedlung verbinden, Leitfragen in der Evaluierung gibt, die sich an alle Beteiligten richten, die aber dem jeweils spezifischen Personenkreis angepasst formuliert werden. Die Zusammenfassung ist nun entlang dieser im Einleitungskapitel (Seite 4) formulierten Leitfragen strukturiert und versammelt die Bewertungen der Akteursgruppen, ob und wie sie ihre Ziele erreicht haben.

Motive für den Bau,
die Gestaltung,
den Einzug
in die Siedlung

Die Ziele der Akteursgruppen wurden durch das Studium und die Recherchen in den Dokumentationen zur Siedlung gesammelt, thematisch strukturiert und jeder Gruppe zugeordnet. Diese Zieledokumentation⁵³ war die Grundlage für die Entwicklung der Erhebungsinstrumente. Die schriftliche Befragung und alle Interviews mit den Gruppenrepräsentanten sind nach dem gleichen Muster der Gegenüberstellung von früheren Erwartungen, Zielen, Motiven und der realen jetzigen Situation aufgebaut.

negative
Besiedelungsbedingungen

Die Bewerbung der Siedlung mit einem negativ konnotierten Begriff „Autoverzicht“ und die vertragliche Bindung des Nutzungsrechts an der Wohnung mit der Autolosigkeit war laut Bauträger ein Hindernis, das viele Interessenten vom Einzug abgehalten hatte. Auch die Verkehrslage wurde öfters als Negativaspekt registriert und ließ Interessenten zurücktreten.

Wandel von Zielsetzungen
und Erwartungen

Die zentralen Leitmotive der Siedlungsbewohnerschaft – Autolosigkeit, Gemeinschaftseinrichtungen in Selbstver-

⁵³ Die Zieledokumentation ist ein Teil der Materialiensammlung, die dem Anhang beigelegt ist.

waltung, ein hohes Maß an Mitbestimmung – sind nach wie vor aktuell. Die Wichtigkeit einzelner Ziele unterliegt jedoch gewissen Schwankungen. Manche Detailziele wurden nicht realisiert, z.B. dass sich ein Bioladen in der Anlage niederlässt. Das Car-sharing verlief enttäuschend. In etlichen Gemeinschaftsräumen waren Umgestaltungen notwendig geworden, bzw. fehlen benötigte Nebenräume. Die Grünbereiche wurden ausgeweitet (family-beach). Für manche Interessen (Ruhebedürfnis) und Zielgruppen (z.B. Jugendliche) fehlen noch Einrichtungen. Die Ausdehnung der Autofreiheit in die Siedlungsumgebung gehört zu den Zielen, die im Laufe des Wohnens immer häufiger geäußert wurden.

neue Probleme
des Wohnens?

Wohnungswechsler (Abgänge) und Neuzugänge stellen die in der Mitbestimmung und Selbstverwaltung engagierte Bewohnergruppe vor die Aufgabe, eine ausgewogene Balance zwischen internem Zusammenhalt und Durchlässigkeit bzw. Offenheit herzustellen und zu erhalten. Die Siedler unternehmen immer wieder Versuche (z.B. Siedlungsfest, Einladung zu gemeinsamen Aktivitäten), einer Zerteilung der Bewohnerschaft in ein „starke Kerngruppe“ und ausgegrenzten, sich nicht offen artikulierenden Mietern entgegenzuarbeiten. Als wichtiger Ansatzpunkt wird hierbei die Verbesserung der Kooperation zwischen Bewohnervertretung und Hausverwaltung, vor allem im Bereich des Neuzuzugs gesehen.

negative Effekte des
geänderten
Fördermitteleinsatzes?

Eine Einsparung der Fördermittel, die für den Garagenbau bereitgestellt worden wären, und eine dadurch erzielbare Kostenreduktion - geringere Miete auf Grund niedrigerer Tilgungen - war unter den Erstbesiedlern nach eigenen Aussagen nie ernsthaft thematisiert worden. Die Umwidmung des Mitteleinsatzes wurde in keinem einzigen Gespräch von irgend jemandem bedauert. Kritik gab es jedoch wegen der mangelhaften Effizienz - schlechte Bauführungen, manche Planungsfehler.

Flexibilität der Bewohner

Die starke Zielgruppenorientierung der Wohnanlage – Stichwort Autofreiheit – birgt die Gefahr eines dogmatischen Verhaltenskodexes in sich, der kein flexibles Reagieren auf Änderungen von Lebensumständen oder auf neue, von außen kommende Interessen zulässt. Die relativ hoch entwickelte Kommunikationskultur in der Siedlung scheint dieser Gefährdung erfolgreich entgegen zu wirken. Es sind keine „Schauprozesse“, keine „mobbing“-Praktiken gegen Bewohner bekannt, denen eine Verletzung der Regel der Autolosität vorgeworfen würde.

positive Rahmenbedingungen	<p>Für die Erreichung der wichtigsten Zielvorstellungen der autofreien Mustersiedlung waren einige Rahmenbedingungen von besonderer Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderung des alten Garagengesetzes (Flexibilisierung der Stellplatzverpflichtung). • Breite Zustimmung der ursprünglichen Wohnungsinteressentinnen und -interessenten zur Verwendung der frei gewordenen Wohnbauförderungsmittel (statt Einsparung). • Überproportional geringer Anteil von autolosen Haushalten unter den anfänglichen Interessenten; daher gab es nur wenige, die auf ihren PKW verzichten mussten. • Die Sozialstruktur der Bewohnerschaft – insbesondere das vergleichsweise hohe Bildungsniveau – begünstigt kommunikative Konfliktlösungen und Interessensausgleiche. • Die Entscheidung der Bewohnerschaft, die Gemeinschaftsbereiche in Selbstverwaltung zu managen, stellt sich als wichtigster Garant für die intensive Nutzung dieser Einrichtungen, für einen sorgsamem Umgang und eine kostengünstige Wartung heraus. • Die Größe der Siedlung – Anzahl der Wohnungen und der Bewohnerinnen und Bewohner – begünstigt einerseits die gemeinschaftliche Realisierung von partikularen Initiativen („Mindestgröße“) und verhindert andererseits eine totale Anonymisierung und Vereinsamung.
notwendige Verbesserungen	<p>Im Bereich des Siedlungsmanagements werden immer wieder neue Anpassungen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manchmal beklagen die in der Bewohnervertretung und in der Selbstverwaltung besonders engagierten, dass die Mitwirkung anderer Leute, die hier wohnen, zu gering sei. Zusätzliche Formen und Möglichkeiten der Einflussnahme auf die gemeinschaftlichen Entscheidungen sollten überlegt und erprobt werden. • Die Kooperation mit der Hausverwaltung auf dem Gebiet des Wohnungswechsels, Wohnungstausches und des Bewohnerzuzugs ist sehr verbesserungswürdig. Hier sollte der Informationsaustausch zwischen der professionellen Hausverwaltung und der ehrenamtlichen Selbstverwaltung bzw. der Bewohnervertretung intensiviert und optimiert werden. • Aufgrund manchmal geäußelter Kritik an (mangelnder) Transparenz der Entscheidungsfindung im Bewohnerinnenbeirat sollten Verbesserungen überlegt werden. Das im Intranet (internet) eingerichtete Forum wird da-

für kaum genutzt, bzw. wäre zu fragen, warum es schon seit langer Zeit nicht verwendet wird.

Autoverzicht – Effekte auf
das Mobilitätsverhalten

Der Haupteffekt besteht in einer in diesem Ausmaß (von den planenden Personen) nicht erwarteten Einsatz des Fahrrads. Für die meisten alltäglichen Wegezwecke wird das Fahrrad bis zu zehn mal häufiger als im Wiener Durchschnitt bei autolosen Haushalten verwendet.

Gemeinschaftseinrichtungen:
Nutzungen
und Förderwürdigkeit

● **Alle Einrichtungen sind intensiv genutzt. Das Management liegt bei ehrenamtlich agierenden Arbeitsgruppen, die dem Bewohnerinnenbeirat bzw. der Bewohnerinnenversammlung gegenüber verantwortlich sind. Je nach Art der Gemeinschaftseinrichtung (allgemeine oder spezielle, exklusive Nutzung) erfolgt die Kostenaufteilung entweder zur Gänze integriert in die allgemeinen Betriebskosten oder mit einem Selbstbehaltsanteil (bedingt durch den vorrangig individuellen Nutzen).**

● **Dass für die Errichtung dieser Gemeinschaftsbereiche Wohnbauförderungsmittel verwendet wurden, wird von den Bewohnern und Bewohnern keineswegs negativ kommentiert, stößt jedoch beim Bauträger auf leichte Kritik: Der (geförderte) Garagenbau kommt nicht nur den PKW-Besitzenden zugute, sondern der Allgemeinheit, weil dadurch der öffentliche Raum von den abgestellten Autos frei und für andere, gemeinschaftliche Zwecke nutzbar gemacht wird. Dieser Effekt könne im Falle der Gemeinschaftseinrichtungen in der Siedlung nicht geltend gemacht werden, die Nutzer sollten daher für die Errichtungskosten auch selbst aufkommen.**

● **Die in der Siedlung beobachtbare, unvergleichlich hohe Wohnzufriedenheit, der Selbstverwaltungsanteil des Anlagenmanagements (insbesondere der Gemeinschaftseinrichtungen) sind hingegen beste Argumente für die Förderungswürdigkeit dieser Einrichtungen. Ob ein solch hoher gemeinschaftlicher Nutzen auch anders als durch einen Autoverzicht und die Umwidmung dieser Förderungsmittel zu erreichen wäre, muss diskutiert werden (flexibles Bausteinesystem einer Wohnbauförderung).**

● **Die in der autofreien Mustersiedlung praktizierte Kombination von Gemeinschaftseinrichtungen, Mietermitbestimmung und Selbstverwaltung in einer Wohnanlage dieser Größenordnung (und vor dem Hintergrund vorheriger Anonymität der Bewohner) hat Modellcharakter für die Förderungswürdigkeit.**

Wohn- und Betriebskostenentwicklung	Die Bewohnerurteile zu der Kostenentwicklung fallen überwiegend positiv aus. Partielle anfängliche Ängste vor einer Betriebskostenexplosion wurden im Laufe der Wohnpraxis zerstreut. (Eine Durchrechnung und Überprüfung der Kostenentwicklung wurde im Zuge dieser Evaluierung nicht angestellt.)
Kaufoption – Folgen für das Zusammenleben?	Zur Zeit existieren noch sehr große Unklarheiten, wie allfällige Kaufoptionen realisiert werden würden: Dies betrifft die Kaufpreise, die Kaufkonditionen, die Anrechnung früherer Zahlungen (Tilgungen) und überhaupt die Verkaufsbereitschaft des gemeinnützigen Bauträgers bzw. Eigentümers. Darüber hinaus gibt es auch viele Fragezeichen und Ängste betreffend die Auswirkungen einer Spaltung der Bewohnerschaft in Mieter und Eigentümer. Die gesamte Mitbestimmungs- und Selbstverwaltungsstruktur und die noch bestehende Gleichverteilung von Rechten der aller dort tätigen Personen (sie sind einheitlich Mieter) wird zur Diskussion gestellt werden müssen. Zum Abschluss dieser Evaluationsarbeit formulierte der Bewohnerbeirat in seiner Funktion als Mieter- und Mieterinneninteressenvertretung seinen Standpunkt, dass das Ausloten und Vorverhandeln von Kaufverträgen zwischen Noch-Mietern und der Hausverwaltung nicht zu den originären Kernfunktionen des Beirats zähle. Dafür müsse eine eigene Arbeits- bzw. Interessengruppe gebildet werden.
LEHREN aus der AMS-GESCHICHTE	Jede einzelne Akteursgruppe und sogar die einzelnen Personen innerhalb der jeweiligen Gruppe zieht aus der Wohnpraxis, der Verwaltungspraxis, der Betreuungs- und der Planungserfahrung eigene Lehren. Die im Zuge dieser Studie angestellten Analysen und die Zusammenschau der partikularen Erfahrungen und Bewertungen erlauben jedoch, auch einige gruppenübergreifende Schlussfolgerungen zu ziehen, die für die Wohnpolitik relevant sind. Die wichtigsten diesbezüglichen Lehren aus der Evaluierung der Mustersiedlung sollen im folgenden schlagwortartig präsentiert werden:
Verkehrsvoraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Autofreie Wohnanlagen sollen optimal an ein öffentliches Verkehrssystem angebunden sein und für Fahrrad- und Fußgängermobilität entsprechend sichere und förderliche Umgebungsbedingungen aufweisen.
Erreichbarkeit der alltäglichen Nahversorgung	<ul style="list-style-type: none"> • Autofreie Siedlungen sollen an Standorten liegen, von denen aus zumindest die für die Alltagsversorgung erforderliche Infrastruktur fußläufig erreichbar ist.
Fahrradplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Die Mobilität autoloser Haushalte bedingt einen Flächen- und Raumbedarf für Fahrradanlagen, der größer

- als in der Mustersiedlung angesetzt und besser den Wohnungen zugeordnet werden muss.
- **Zielgruppenorientierte Wohnanlagen mit hohem Selbstverwaltungsanteil dürfen eine kritische Mindestgröße nicht unterschreiten (Reservoir für Gruppeninitiativen) und sollen eine Maximalgröße nicht überschreiten, bei der die einbindende Bewohnermitbestimmung und Selbstverwaltung nicht mehr funktionieren.**
- kritische Anlagengröße
- **Schon in der Planungsphase sollen Wohnungsinteressenten eingebunden werden. Eine einheitliches Motto, eine spezielle Zielsetzung (z.B. Autofreiheit o.ä.) scheint eine sehr hilfreiche Klammer zu sein, die Interessenten verbinden kann.**
- frühe Einbindung der Wohnungsinteressenten
- **Die Bewohnermitbestimmung in der Planungs- und Besiedelungsphase muss prinzipiell für förderungswürdig erachtet werden. Sie ist eine langfristig wirksame, nachhaltige Investition in die Bestandspflege.**
- Planungspartizipation förderwürdig erachten
- **Die ideelle (ideologische) „Klammer“ (Themen-, bzw. Zielgruppenorientierung) soll positiv, nicht ausgrenzend, sondern integrativ „besetzt“ sein. „Autoverzicht“ war ein negatives Beispiel.**
- „positive“ ideelle Klammern
- **Die vertragliche Verknüpfung von ideeller Klammer und Wohnungsnutzungsrecht sollte vorher überdacht hinsichtlich ihrer Angemessenheit überprüft und abgewogen werden.**
- angemessene Verknüpfung von Nutzungsidee und -recht
- **Je verbindlicher die ideelle Klammer, desto größer ist die Gefahr der Abschottung und der Ausgrenzung.**
- Integration und Flexibilität
- **Themenorientierte Wohnanlagen dürfen nicht nur für einen altersmäßig begrenzten Lebensabschnitt der Bewohnerinnen und Bewohner konzipiert werden. Die Nutzbarkeit und die Funktionstüchtigkeit muss Bewohner- und Bewohnerinnengruppen aller Altersstufen gegeben sein („Design for all“.)**
- design for all
- **Das Angebot an Gemeinschaftseinrichtungen soll an die Übernahme des Betriebs und des Managements dieser Einrichtungen in Selbstverwaltung geknüpft werden.**
- verpflichtende Selbstverwaltung
- **Die Kosten der Nutzung und Wartung von Gemeinschaftseinrichtungen sollen differenziert verrechnet werden, in Abhängigkeit vom gemeinschaftlichen und individuellen Nutzen.**
- Kostendifferenzierung
- **Selbstverwaltungs-, Interessensvertretungs- und Arbeitsgruppen sollen – trotz der Freiwilligkeit der Teilnahme – auf die Ausgewogenheit nach Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit der Mitwirkenden achten.**
- repräsentative Durchmischung der Vertretungsorgane

- Raumbedarf für Selbstverwaltung

 - **Bewohnervertretung und Selbstverwaltung brauchen Versammlungs- und Besprechungsräume samt notwendigen Nebenräumen (Hygiene, Lager, etc.)**
- bezahlte und ehrenamtliche Arbeit

 - **Bei der Aufteilung von Management- und Wartungsleistungen soll auf eine ausgewogene Balance zwischen externer (professioneller, bezahlter) Hausverwaltung und -betreuung einerseits und ehrenamtlicher Selbstverwaltung andererseits geachtet werden.**
- Rechtssicherheit bei Funktionenteilung

 - **Die Kooperation, die Funktionen- und Verantwortungsteilung zwischen Hausverwaltung, Selbstverwaltung und BewohnerInnenvertretung muss auf eine klare rechtliche Basis gestellt werden.**
- Vermeidung von Mischobjekten

 - **Ein einheitliches Wohnnutzungsrecht aller BewohnerInnen und Bewohner ist für die gemeinsame Interessenvertretung und das Funktionieren der Selbstverwaltung eine wesentliche Voraussetzung. Mischobjekte mit unterschiedlichen Wohnnutzungsrechten sind für das gemeinschaftliche Agieren in der Anlage eine schlechte Voraussetzung. (In der Mustersiedlung verängstigt bereits die Vorstellung der Mischung von Miete und Eigentum.)**
- Wohnberatung

 - **Die von den Bewohnern und BewohnerInnen in der Mitbestimmung und der Selbstverwaltung gemachten Erfahrungen und durch Analysen gewonnenen Erkenntnisse sollten dokumentiert und als „Lehrmaterial“ für sich neu gründende Wohngruppen seitens der Wohnbauförderung und der Bauträger bereitgestellt werden („Wohnberatung“).**



Anhang zum Endbericht

„Autofreies Wohnen – Evaluierung der Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf“

Anspruch versus Realität?

Qualitative „Paneldiskussion“ im Modellprojekt
„Autofreie Mustersiedlung“ als Teil der
Evaluierung der Wohnanlage

Dr. Raimund Gutmann
Mag FH Barbara Wick

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung
Hellbrunnerstraße 3
5020 Salzburg
Tel.: 0662/872177
eMail: barbara.wick@wohnbund.at
www.wohnbund.at/consult

1. Einleitung

Die „Autofreie Mustersiedlung“ wurde von den Bauträgern GEWOG und DOMIZIL durch Mittel der Wiener Wohnbauförderung errichtet und 1999 an die Mieterinnen und Mieter übergeben. Acht Jahre nach dem Bezug wurde das Wiener SRZ beauftragt, das Modellprojekt zu evaluieren. Wohnbund Österreich, der sich bereits 1999 im Auftrag der Stadt Wien durch eine sozialwissenschaftliche Dokumentation und Evaluierung mit der Autofreien Mustersiedlung befasst hatte, wurde eingeladen, sich erneut daran zu beteiligen. Die Teilnahme erfolgte in Form einer qualitativen „Paneldiskussion“ durch wohnbund:consult, Dr. Raimund Gutmann und Mag FH Barbara Wick.

Ziel dieser spezifischen Paneldiskussion ist es, Erfolge bzw. Misserfolge des Modellprojektes heraus zuarbeiten, um mit den Ergebnissen einen Beitrag zur Qualitätsdiskussion im Sozialen Wohnbau zu leisten. Im vorliegenden Bericht werden eine thematisch geordnete Abschrift sowie eine zusammengefasste Auswertung geliefert. Aufbauend auf die Auswertung werden Schlussfolgerungen gezogen, die in den Endbericht des SRZ aufgenommen werden sollen.

Die Methode der Paneldiskussion wurde gewählt, um den Befragten Gelegenheit zu geben, möglichst frei zu Wort zu kommen und damit genügend Raum für das Erzählen relevanter „Geschichten“, Ideen und Gedanken zu bieten. Themenbereiche und Fragen wurden im Vorfeld festgelegt.

Eingeladen waren jene Bewohnerinnen und Bewohner, die dem Wohnbund bereits vor acht Jahren als Auskunftspersonen zur Verfügung standen und sich nach wie vor aktiv am Siedlungsgeschehen beteiligen. Die Diskussionsrunde fand am Mittwoch den 28. 5. 2008 von 19.00 – 21.30 am Dachgeschoss („Wohnzimmer“) der Stiege 1 im südlichen Bauteil statt.

Folgende Personen nahmen an der Paneldiskussion teil:

Stephan Neumayer, Thomas Hejze, Susanne Wiedenhofer (Obfrau KOKOS), Stephan Fickl (Bewohner- u. Bewohnerinnenbeirat), Elisabeth Pober (Grünraumgruppe), Raimund Gutmann / Barbara Wick von wohnbund:consult.

Die Diskussion wurde wörtlich, jedoch ohne Versprecher oder Wiederholungen, transkribiert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren eingeladen sich lebhaft und kritisch an der Diskussion zu beteiligen. Sie waren einverstanden, dass das Gespräch aufgezeichnet sowie in Form eines Berichtes veröffentlicht wird. Originalzitate dürfen mit dem vollständigen Namen wiedergegeben werden.

1.1 Diskussionsthemen

Der Erfolg der „Autofreien Mustersiedlung“ mit Modelcharakter ist mehr als andere Wohnanlagen von der Akzeptanz und Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer abhängig. Acht Jahre nach der Besiedelung beschäftigt sich die Evaluierung unter anderem mit folgenden Fragestellungen:

Wurden Änderungen im Grundriss der Wohnungen vorgenommen? Konnten sich die Mieter ihre Nachbarn aussuchen? Funktioniert das Carsharing? Gibt es Bewohner, die Autos besitzen, diese jedoch wo anders abstellen? Bewähren sich die Gemeinschaftsräume und wie werden diese verwaltet?

Die Fragen wurden im Vorfeld in Themenbereiche strukturiert und der Gesprächssituation entsprechend gestellt:

- Wohnungsgrundriss: Mietermitbestimmung, Änderungen in der
- Grundrisskonfiguration, Wohnungsarten;
- Gemeinschaftsbereiche: Tauglichkeit, Nutzung;
- Freiraum: Tauglichkeit, Nutzung;
- Selbstverwaltung: Struktur, Thematik der Aktiven,
- Gruppendynamik, Umgang mit Wohnungswechsel
- und neuen Mieterinnen und Mietern;
- Mobilität: eigene Praxis, Verhaltensänderungen;
- Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung;
- Ausblicke: Bruchstellen, Veränderungsmöglichkeiten,
- Perspektiven.

2. Abschrift

2.1 Wohnungsgrundriss

R. Gutmann: „Kommen wir zum ersten Thema, dem Wohnungsgrundriss. Änderungen in der Grundrisskonfiguration waren im Projekt ja vorgesehen. Hat jemand von ihnen etwas geändert? Gibt es etwas, was Sie heute anders machen würden?“

Drei der fünf Diskussionsteilnehmer gaben an, dass sie dieses Angebot genützt haben. Herr Hejze ließ kleinere Veränderungen in der Wohnung durchführen. Die Badzimmertüre wurde zum Beispiel nach innen verlegt und ist nun vom Wohnzimmer aus betretbar. Das WC wurde mit einer zweiten Türe versehen und ist seither auch vom Schlafzimmer aus betretbar. Auch Herr Fickl und Frau Wiedenhofer ließen Veränderungen durchführen und haben nun von den Zimmern aus Türen auf den Laubengang. Herr Fickl fügt an, dass er die Möglichkeit der Grundrissänderung nach wie vor für sehr vernünftig hält. Da es zu diesem speziellen Punkt nur einen geringen Austausch mit den Architekten gegeben hatte, wäre es seiner Ansicht nach aber sinnvoll gewesen, einen internen Austausch unter den zukünftigen Bewohnern zu organisieren, um Anregungen für Veränderungen in der eigenen Wohnung zu erhalten.

„Es wäre sicher sinnvoll gewesen, wenn wir uns untereinander mehr ausgetauscht hätten. Mich hätte zum Beispiel interessiert, was die anderen in ihren Wohnungen verändert haben.“

Stephan Fickl

Herr Neumayer erklärt, dass ein Änderungswunsch pro Wohnung im Pauschalpreis inbegriffen war und betont, dass er die Architekten und den Polier als ausgesprochen kooperativ und unterstützend erlebt hat. Den Veränderungswünschen der Mieter sei man so gut es ging entgegen gekommen.

Die späte Erledigung der Sonderwünsche durch die Mischek Wohnberatung wird einstimmig kritisiert. Das Badezimmer der Familie Neumayer war zum Beispiel bei deren Einzug noch nicht fertig verfließt. Auch Herr Fickl merkt an, dass die Preise für die Ausführung der Sonderwünsche unglaublich hoch waren. Extras seien aber notwendig gewesen, da die Grundausstattung der Wohnungen sehr dürftig war. Bei der Erledigung der Aufträge sei die Firma, Herrn Fickls Ansicht nach, völlig überfordert gewesen. Frau Wiedenhofer ergänzt, dass es sehr lange gedauert hatte bis die gewünschten Kostenvoranschläge für die Änderungen endlich eingetroffen waren. Der Bau der Wohnungen war in der Zwischenzeit abgeschlossen, nachträgliche Änderungen sind dann enorm teuer geworden.

R. Gutmann: „Ursprünglich war geplant, dass sich die zukünftigen Bewohner ihre Nachbarn aussuchen können? Ist das in der Praxis auch so durchgeführt worden?“

Die Interviewpartner erklären unisono, dass dies nicht passiert sei. Es war zwar möglich drei Wünsche, die zukünftigen Nachbarn betreffend abzugeben, die Nachbarschaften hätten sich dann aber nach der Art der ausgesuchten Wohnungen ergeben.

R. Gutmann: „Eine Besonderheit sind ja auch die breiten Laubengänge. Wie schätzen sie das ein? Hat sich das bewährt oder gibt es Probleme damit?“

Stephan Fickl: „Aus meiner Sicht gibt es die Laubengänge betreffend zwei sehr positive Aspekte. Der Eine ist, dass man ihn selber nutzen kann. Im Sommer ist das zum Beispiel ein kühler, angenehmer Platz. Bei uns geht der Laubengang in die Siedlung hinaus und wenn wir mitbekommen möchten, was so passiert in der Siedlung, dann brauchen wir nur hinauszugehen. Und der zweite Aspekt ist, dass die Laubengänge eine direkte Verbindung auf der gleichen Ebene sind. Dadurch hat man einfache, unkomplizierte Kontakte zu den Nachbarn, die man sonst nicht hätte, wenn man immer die Stiege hinauf und Stiege hinunter gehen müsste.“

Herr Hejze berichtet, dass seine Familie den Laubengang als Abstellbereich nützt, weil ihr Kellerabteil weit von der Wohnung entfernt liegt. Eine Verbindung vom GEWOG zum DOMIZIL-Teil könnte er sich gut vorstellen. Auch Frau Wiedenhofer fände es praktisch, wenn man vom Südteil über Laubengänge zum Nordteil gelangen könnte. Frau Pober bedauert, dass ihre Familie den Laubengang nicht wirklich nutzen kann, weil dieser durch die Lage der Wohnung im Erdgeschoß sehr einsichtig ist. Sie erwähnt, dass vor allem ihre Kinder das „Wohnen in der Auslage“ beklagen:

„Was mir ein wenig abgeht, ist eine Verbindung vom GEWOG-Teil zum DOMIZIL-Teil.“

Thomas Hejze

„Wenn wir uns im Laubengang aufhalten sind wir sozusagen vollkommen in der Hausmeisterposition. Die Leute, die uns kennen, halten sich mit dem hereinschauen ja eher zurück. Die Fremden, die durch die Siedlung gehen, schauen aber alle und das finden die Kinder extrem ätzend. Sie wollen nicht ständig gesehen werden. Die auswärtigen Leute können gar nicht genug kriegen vom schauen.“

R. Gutmann: „Gibt es zum Thema Wohnungen noch etwas, was sie sagen möchten?“

Dazu Thomas Hejze: „Also ich möchte die Lage der Wohnanlage allgemein als sehr gut beurteilen. Die Position der Anlage ist wirklich gut. Wir haben nur fünf Minuten zu Fuß zur Alten Donau.“

Stephan Fickl: „Auch die Infrastruktur ist sehr gut hier und alles ist fußläufig erreichbar.“

2.2 Mobilität

R. Gutmann: „Vielleicht können wir den Punkt Mobilität etwas näher ausführen. Von den Interessenten, die damals ausgestiegen sind, kam immer wieder, dass die Siedlung zu weit draußen und zu weit weg von der U-Bahn sei. Wie nehmen sie das wahr?“

Die Diskussionsteilnehmer haben unterschiedliche Ansichten zu diesem Thema. Frau Pober findet, dass die Infrastruktur gut zu Fuß erreichbar ist. Alles andere sei aber zu weit weg. Frau Wiedenhofer dagegen meint, dass sie zu ihrer Arbeit in den ersten Bezirk nur 35 Minuten bräuchte und empfindet das nicht als zu lange, um mitten ins Zentrum zu kommen. Die Teilnehmer betonen, dass die Straßenbahn ziemlich lange nach Kagran braucht und die Frequenz, vor allem am Abend, nicht immer optimal ist.

*„Man muss praktisch aus der Stadt hinausfahren, wenn man uns besuchen möchte.“
Elisabeth Pober*

*„Ich finde, dass es verkehrstechnisch sehr sinnvoll wäre, die beiden Knoten Floridsdorf und Kagran durch eine U-Bahn zu verbinden.“
Thomas Hejze*

B. Wick: „Sie haben also nach wie vor kein Auto?“

Die Teilnehmer lachen und erzählen, dass sie es nach wie vor schätzen kein Auto zu besitzen. Mit dem öffentlichen Verkehr kämen sie überall hin. Die U6 und U1 seien in der Nähe, man kann es sich, so die Teilnehmer, also aussuchen wie man fahren möchte. Sich ein Auto auszuleihen ist allerdings viel schwieriger als es in der Planung vorgesehen war. Herr Hejze erklärt, dass er mit dem Carsharing derzeit überhaupt nicht zufrieden ist. Zwei Autos sind viel zu wenig für die Siedlung. Vorgesehen waren ursprünglich 20 Stellplätze. Besonders störend findet er, dass nur Kleinwagen da sind. Für Transportfahrten oder die Fahrt mit Kindern und Kindersitzen seien diese viel zu klein.

*„Als ich mir das letzte Mal einen Kombi ausleihen wollte, musste ich bis nach Heiligenstadt fahren. Wenn es jedes Mal zu einer Pilgerfahrt ausartet und ich eine Stunde fahren muss bis ich mir endlich ein Fahrzeug ausleihen kann, dann hab ich echt keine Lust mehr dazu. Denzeldrive nütze ich nur mehr selten. Im Sinne eines „privaten Carsharings“ weiche ich seit längerem auf Freunde und Bekannte aus.“
Thomas Hejze*

B. Wick: „Nachdem es in der Siedlung nur mehr zwei Autos für das Carsharing gibt, kann man eigentlich daraus schließen, dass die Nachfrage in der Siedlung nicht allzu groß ist. Wie sehen sie das?“

„Früher hatte es Kombis und einen Transporter zum Ausleihen gegeben und wir brauchen ja gerade dann Autos, wenn wir einmal einen Transport haben. Um ein Auto zu bekommen müssen sie dann bis zum nächsten Denze-Standplatz und der ist bei der Shoppingcity Nord.“

Herr Neumayer meint dazu, dass die Bewohner der Siedlung einfach zu schlechte Kundschaft für Denzeldrive seien und die Firma das Angebot sicher deshalb begrenzt hat. Auch Frau Wiedenhofer erklärt, dass das Carsharing unter der Woche kaum genutzt wird. An den Wochenenden würde man allerdings viel mehr Autos brauchen.

R. Gutmann: „Entsteht da nicht öfter der Wunsch einmal so ganz unkompliziert hinausfahren zu können?“

Auf diese Frage erklärt Herr Fickl, dass er gar kein Auto braucht. Auch für Ausflugsfahrten nützt er den öffentlichen Verkehr. Herr Hejze erwähnt, dass er familienbedingt öfter ins Waldviertel fahren muss. Mit dem Zug sei diese Strecke allerdings gar nicht und mit dem Bus nur sehr schwer erreichbar. Diese Fahrten müsse er dann mit dem Auto machen. „Denzeldrive“ nützt er dazu nur mehr ganz selten. Im Sinne eines „privaten Carsharings“ weicht er seit längerem auf Freunde und Bekannte aus.

„Kombis im Carsharing wären hier schon gut, das Angebot vermisse ich wirklich.“

Thomas Hejze

R. Gutmann: „Wie hoch schätzen Sie den Prozentsatz der „schwarzen Schafe“, d.h. Bewohner, die ein Auto besitzen und es anderswo abstellen. Kriegt man das mit?“

Herr Fickl merkt an, dass man schwer sagen kann, ob das Auto einem Wohnungsmieter oder der Freundin gehört, die nicht in der Siedlung gemeldet ist. Er schätzt den Prozentsatz der heimlichen Autobesitzer aber auf 10%. Herr Gutmann erinnert, dass beim Bau der Wohnanlage immer wieder damit spekuliert wurde, dass in zehn Jahren mehr als die Hälfte der Siedlungsbewohner ein Auto hätte. Daraufhin kommt Herr Fickl auf die verschlechterte Parkplatzsituation durch die vielen Neubauten zu sprechen. Frau Wiedenhofer ergänzt, dass durch die direkte Nachbarschaft eines Fußball- und Tennisplatzes an den Abenden und den Wochenenden, meist alles vollgeparkt sei.

„Die so genannten „Schwarzen Schafe“ kriegt man schon mit, aber das sind nur Einzelne. Es ist wirklich schwer zu sagen, wie viele. Es hat da einmal eine Erhebung dazu gegeben und da sind so 8% herausgekommen.“

Stephan Fickl

R. Gutmann. „Das heißt, die Gästeparkplätze befinden sich auch dort?“

Daraufhin klären die Diskussionsteilnehmer auf, dass es keine Gästeparkplätze für die Siedlung gibt. Es gäbe nur öffentliche und die seien meist besetzt.

2.3 Gemeinschaftsbereiche

R. Gutmann: „Kommen wir zum Thema Gemeinschaftsräume. Das waren sozusagen die „Ausgleichszuckerl“ für den Verzicht aufs Auto. Die Idee war ja auf etwas zu verzichten, um dafür auf der anderen Seite viel mehr zu bekommen. Wie sehen sie das? Gibt es zu viele Räume? Hätte man mit weniger auskommen können? Vielleicht können sie, obwohl das natürlich subjektiv ist, beurteilen was sich bewährt hat und was weniger?“

Frau Wiedenhofer erzählt, dass die Abwasserrohre im Veranstaltungsraum ursprünglich unverkleidet waren. Erst später hätte man sie dann verkleidet. Jetzt ist der Raum im hinteren Bereich aber so nieder geworden, dass man ihn dort nicht mehr nützen kann. Auch der Jugendraum ist ihrer Ansicht nach nicht als solcher benutzbar. Er ist nicht schallgedämpft, eine Wohnung befindet sich darüber und die Rohre gehen auch durch den Raum. Herr Hejze ist mit dem Kleinkinderspielraum sehr zufrieden. Er erwähnt, dass dieser intensiv genützt wird. Auch die Einrichtung - es sind nur wenige Möbel vorhanden - findet er gut und passend. Da in erster Linie Matten im Raum sind, nützen die Kinder den Bereich sehr gerne um sich auszutoben.

„Ich glaube nicht, dass wir zu viele Gemeinschaftsräume haben. Aber die, die wir haben sind zum Teil wirklich sehr unpraktisch gebaut.“

Susanne Wiedenhofer

Auf die Frage von Herrn Gutmann, ob die Einrichtung durch die intensive Nutzung der Kinder oft erneuert werden müsse, antwortet Frau Wiedenhofer, dass der Raum ihrer Meinung nach sehr gut betreut ist und auf die Möbel sehr gut geachtet wird.

B. Wick: „Und wie ist er betreut? Gibt es dazu einen Turnusdienst?“

Wie bei allen Verantwortlichkeiten in der Siedlung, sei es auch im Kleinkinderspielraum so, dass es eine Arbeitskreisleitung gibt, erklärt Herr Hejze. Diese organisiert die Meetings, die je nach Bedarf stattfinden. Die Aufsichtspflicht liege bei den Eltern, welche die Kinder in den Kleinkinderspielraum begleiten müssen. Für die größeren Kinder, die schon alleine unterwegs sind, gibt es das Kinderhaus. Herr Neumayer klärt über Organisation und Ablauf der Benützung der Gemeinschaftsräume auf:

„Es gibt unterschiedliche Räumlichkeiten. Solche die für alle zur Verfügung stehen, so wie das „Wohnzimmer“ und dann gibt es Räume die einen definierten Nutzerkreis haben. Da muss man sich dann, so wie beim Kleinkinderspielraum oder der Sauna anmelden und wird dann freigeschalten. Die Bereiche kann man dann für eine bestimmte Zeit nutzen.“

„Am Anfang gab es ein karges Ausstattungsbudget, aber da ja immer wieder einmal was erneuert werden muss, ist das natürlich viel zu wenig.“

Thomas Hejze

R. Gutmann: „Zahlt man dann was dafür?“

Das ist, erklärt Herr Fickl, ganz verschieden. Beim Veranstaltungsraum hätte man einen gewissen Unkostenbeitrag zu zahlen. der erwirtschaftete

Betrag, würde dann wieder in die Ausstattung investiert werden. Herr Hejze findet, das größte Problem bei den Gemeinschaftsräumen sei, dass es keinerlei Budget dafür gibt.

Auch Herr Fickl bestätigt, dass das Ausstattungsbudget zu Beginn viel zu wenig war:

*„Ein gewisses Budget für die Gemeinschaftsräume zu reservieren, das halte ich schon für sehr wichtig.“
Susanne Wiedenhofer*

„Das ist, glaube ich, wirklich ein Fehler. Gemeinschaftsräume sollte man wirklich mit hoher Qualität ausstatten. Mit noch höherer als die Wohnung, weil die ja viel mehr genutzt sind.“

Herr Gutmann entgegnet: das Gegenargument die Ausstattung von Gemeinschaftsräumen betreffend sei, dass die neuen Bewohner zum Zeitpunkt des Einziehens oft nicht wirklich wüssten, wie sie die Gemeinschaftsräume haben möchten. Es gäbe Beispiele, wo man die Räume toll ausgestattet hätte und dann seien sie nicht genutzt worden. Frau Wiedenhofer ist der Meinung, dass die Räume nicht bereits beim Zeitpunkt der Wohnungsübergabe fertig eingerichtet sein müssten. Ein gewisses Budget für die Gemeinschaftsräume zu reservieren sei aber wichtig.

Zu den Gemeinschaftsbereichen bzw. den Raumaufteilungen hat Frau Wiedenhofer folgende Anregungen:

„Voraussetzung für eine gemeinschaftliche Nutzung ist, dass man sie auch gemeinschaftlich sauber machen kann und da braucht man eben Räume wo man Putzmaterial und anderes Material abstellen oder einlagern kann. Beim Veranstaltungsraum zum Beispiel bräuchte man eigentlich den Fitnessraum als zusätzlichen Materialraum oder auch als Küche dazu. Wenn diese Abstellbereiche fehlen, dann wird die gemeinschaftliche Nutzung immer mühsam sein und zu Streitpunkten führen.“

Und Frau Pober fügt hinzu: „So ist jetzt einfach immer ein Teil vom Veranstaltungsraum für die Lagerung von Tischen usw. abgetrennt. Den Fitnessraum und Veranstaltungsraum nebeneinander zu legen, ist auch nicht so optimal, weil das nicht schallgedämpt ist.“

„Was an Gemeinschaftsräumen fehlt, ist eine Gemeinschaftsküche. Das Bedürfnis nach gemeinsamen kochen gibt es in jeder Gemeinschaft. Das ist damals leider nie wirklich überlegt worden. Man kann sich zum Beispiel abwechseln. Eine kocht an dem einen Tag für zehn Schulkinder und am nächsten Tag ist dann die nächste dran. Oder die älteren Menschen kochen oder werden bekocht. Auch wenn es nur gelegentlich ist wäre das schon sehr gut.“

Susanne Wiedenhofer

R. Gutmann: „So weit ich mich erinnern kann war ja daran gedacht, dass die Planung der Gemeinschaftsräume von den Mietern übernommen wird?“

Daraufhin erklärt Frau Pober, dass das nur die Ausstattung der Räume betroffen hätte. Welche Gemeinschaftsräume wo hingekommen sind, sei damals schon fix geplant gewesen. Frau Wiedenhofer betont, dass auch Lagerräume für den Grünbereich fehlen, um Rasenmäher, Rechen etc. einlagern zu können. Herr Neumayer informiert, dass nicht alle Häuser unterkellert sind. Unter manchen Bauteilen gäbe es aber halbhohe katakombenartige Gewölbe, da hätte man seiner Ansicht nach sicher vernünftige Kellerräume daraus machen können.

Auch Frau Wiedenhofer ist der Ansicht, dass es einen Proberaum für Musiker bräuchte. In der Siedlung gäbe es genug Leute, die dringend einen Proberaum suchen.

„Was neben den Abstellräumen noch fehlt, das ist ein schalldichter Raum, in dem man auch einmal laut sein kann.“

Stephan Fickl

B. Wick: „Das bedeutet aber auch, dass sich mit der Zeit immer wieder ein neuer Bedarf an Räumen für die Freizeitgestaltung ergeben wird.“

Herr Fickl bestätigt das. Er ist aber der Meinung, dass dies ein gesamtstädtisches Problem ist. Proberäume werden nirgends geplant, obwohl ein großer Bedarf da ist. Frau Wiedenhofer lenkt das Gespräch wieder zum Veranstaltungsraum zurück. Sie betont nachdrücklich wie wichtig es sei diesen Raum schalldicht zu machen. Die Mieter oberhalb hätten ständig mit Lärmbelastungen zu kämpfen.

R. Gutmann: „Ursprünglich war auch von einem Cafe bzw. einem kleinen Geschäft die Rede. Hat es da dann keinen Bedarf gegeben?“

Herr Neumayer erklärt, dass das Projekt gescheitert ist, da die Fläche gewerblich zu mieten gewesen wäre. Herr Hejze meint dazu, dass innerhalb der Siedlung sowieso sehr viele soziale Aktivitäten durchgeführt werden und der Bedarf an einem Cafe deshalb nicht so groß gewesen sei. Ein Geschäft würde seiner Meinung nach auch bedeuten, dass Kundschaft von außen angezogen wird und damit vielleicht Leute in die Siedlung kämen, die man nicht unbedingt als Dauergäste da haben möchte. Auch Herr Fickl ist der Ansicht, dass sich ein Cafe nicht wirklich rentieren würde.

R. Gutmann: „Es war auch von einem Bioladen die Rede. Was ist daraus geworden?“

Herrn Fickl meint dazu, dass der Laden nicht gut besucht worden war, weil die Lage in der Siedlung nicht günstig ist. Obwohl die Siedlung durchgängig ist, gehen viel zu wenig Leute von auswärts durch. Im Moment ist eine Bürogemeinschaft in diesen Räumen. Dort wo ursprünglich das Cafe geplant war, hätte man seiner Ansicht nach, eine Arztgemeinschaft oder ähnliches suchen müssen. Abschließend bekräftigen die Diskussionsteilnehmer zu diesem Punkt noch einmal, dass es viel zu wenig Platz für die Gemeinschaftsbereiche gibt.

2.3.1 Verwaltung der Gemeinschaftsbereiche

Herr Fickl kommt auf die Verwaltung der Gemeinschaftsräume zu sprechen. Er erklärt, dass man in den letzten Jahren vermehrt dazu übergegangen sei nicht mehr nur auf ehrenamtlich tätige Bewohner zu setzen. Manche Tätigkeiten werden jetzt an die Hausbetreuung oder über Freie Dienstverträge an Privatpersonen abgegeben.

„Die Verwaltung der Gemeinschaftsbereiche wird jedoch nach wie vor von den Bewohnern selbst erledigt.“

Stephan Fickl

Frau Wiedenhofer ergänzt, dass dies vor allem die Reinigung und die Instandhaltung der Gemeinschaftsbereiche betrifft. Aufgaben, die eigentlich Angelegenheit der Hausverwaltung sind. Es hätte sich aber herausgestellt, dass dieser Weg zu teuer und viel zu umständlich war. Ganz zu Beginn seien Sauna und Waschküche selbst von den Bewohnern gereinigt worden, so Herr Neumayer. Doch gerade bei der Sauna sei dies in puncto Hygiene immer ein Streitfall gewesen, ergänzt Herr Hejze.

R. Gutmann: „Sind die Kosten durch die Vergabe von Aufträgen nach außen gestiegen?“

Herr Hejze rechnet vor, dass er auf 10€ kommt, wenn er die Sauna alleine benützt und meist müsse er sie auch alleine benützen, weil es als fixen Termin nur den der Damensauna gibt. Spontan jemanden für die Sauna zu finden, sei für ihn, da er wenig Zeit hat, oft schwierig.

R. Gutmann: „Gibt es da einen Topf wo das Geld hineinkommt oder wird das Geld zweckgebunden in den spezifischen Bereichen verwendet?“

Herr Fickl erklärt, dass über ein Chip-System abgerechnet wird und die Einnahmen von Waschmaschine und Sauna von den Betriebskosten abgezogen werden. Alle anderen Einnahmen würden aber in der Gruppe bleiben. Die Fitnessgruppe müsste sich mit dem Geld zum Beispiel neue Geräte anschaffen beziehungsweise ihre Reinigungskraft bezahlen. Die Kontrolle der Einnahmen bleibt damit bei den jeweiligen Arbeitskreisen, die nur dem Bewohnerbeirat zur Rechenschaft verpflichtet sind.

„In der Siedlung hat sich eingebürgert, dass für die Benutzung mancher Räume Geld eingehoben wird. Für die Sauna wird mittlerweile 1€ pro Kilowattstunde verrechnet. Bei einer durchschnittlichen Nutzung fahr ich dann teurer als wenn ich die Sauna im Hallenbad in Floridsdorf benütze.“

Thomas Hejze

2.4 Freiraumgestaltung und Freiraumnutzung

R. Gutmann: „Kommen wir zum Freiraum zwischen den Häusern, den Höfen, der Grünraumgestaltung?“

Herr Fickl erzählt, dass es immer wieder Diskussionen zum Thema, „was gibt man gegen Bezahlung ab bzw. um was kümmert man sich selbst“, gibt. Frau Wiedenhofer weist darauf hin, dass gerade die Pflege des Grünraums sehr arbeitsintensiv und zeitaufwendig ist. Das Grün auf den Dächern wird, so Herr Hejze, von den Mietern, die sich in der Grünraumgruppe engagieren, organisiert. Die Grünbereiche in den Höfen werden vergeben. Die Grünraumgruppe führt jedoch regelmäßig „Jät-Tage“ mit Ehrenamtlichen durch.

„Der Freiraum wird gut genutzt, ist wunderschön und funktioniert unterschiedlich gut. Einmal besser, einmal schlechter.“

Stephan Fickl

Herr Gutmann weist darauf hin, dass die Gesprächsteilnehmer mit ihren Statements auf eines der Grundthemen der gemeinschaftlichen Nutzung zu sprechen kommen und erkundigt sich nach der Einbindung von neuen Bewohnern:

„Wie werden eigentlich die Neuzuzügler eingebunden? Die Freiraumgestaltung wäre doch eine gute Gelegenheit für jemanden, der nicht unbedingt der Verwalter- oder Sitzungstyp ist und sich trotzdem irgendwo einbringen möchte?“

Beim jährlichen Siedlungsfest machen immer wieder sehr viele und auch neue Nachbarn mit, meint Herr Fickl. Frau Pober erwähnt, dass sie beim Jäten auch immer wieder einmal neue Leute antrifft. Insgesamt seien es auch ihrer Meinung nach zu wenige, die sich engagieren.

R. Gutmann: „Und wie funktioniert der Informationsfluss bei solchen Aktionen?“

Frau Pober erzählt, dass die „Jät-Tage“ durch Zettel, die sie an die Türen der Bewohner hängen und über Mundpropaganda angekündigt werden. Es gäbe aber auch eine Mailingliste. Herr Fickl erwähnt, dass der Mieterbeirat gerade mit der Hausverwaltung im Gespräch ist, um einerseits zu erfahren welche Wohnungen gerade frei sind und andererseits Informationen über Neue Mieter zu erhalten.

Herr Gutmann erzählt, dass er vor zwei Jahren von einer Profijournalistin zum Thema „Autofreie haben mehr Kinder“, befragt worden war.

R. Gutmann: „Wie stehen sie dazu? Stimmt das? Die These damals war, dass zufriedenerer Bewohner, die sich mehr im Wohnumfeld aufhalten und in einer kindergerechteren Umwelt leben auch „ja“ zu mehr Kindern sagen. Haben sie dazu spezielle Beobachtungen gemacht?“

Herr Fickl glaubt, dass diese Theorie nur schwer nachvollziehbar sei. Für Kinder sei die Siedlung allerdings ganz toll. Es würden auch immer wieder viele Jungfamilien hier herziehen. Durch die vielen Freiräume würde es auch sehr viel mehr Betätigungsfelder für die Kinder geben, ergänzt Herr Neumayer. Er erwähnt das Kinderdach, den Kinderspielraum und auch die Möglichkeit, sich im Hof zu treffen. Frau Wiedenhofer berichtet, dass man auch die Vorbehaltsflächen jetzt eingezäunt hat und dort schöne Kinderspielplätze errichtet hat. Ein Mieter hätte auch einen angrenzenden Platz gemietet und dort einen Abenteuerspielplatz errichtet, der nun über einen Verein betreut wird.

„Das funktioniert halt nur partiell. Es gibt Flächen, da passt es und andere die verkommen immer wieder. Man kann sagen, dass wir alleine nicht fertig werden damit.“

Susanne Wiedenhofer

„Es ist auch demotivierend, weil die Fläche so groß ist und man das Gefühl hat, dass man nicht viel weiterkommt. Das nächste Mal sind es dann wieder weniger Leute die mithelfen und so weiter und so fort.“

Thomas Hejze

„Wir haben ein so genanntes „Welcome Package“ für neue Mieter. Das wird gerade neu überarbeitet.“

Stephan Fickl

„Für Jugendliche ist das Angebot hier aber leider gering. Allerdings ist die Alte Donau nicht weit weg und als Platz sehr attraktiv für die Jugendlichen.“

Stephan Neumayer

2.5 Mitgestaltung und Engagement

Zum Thema Engagement meint Frau Wiedenhofer halb scherzhaft: „Ich finde man sollte, wenn man hier einzieht, seine Arbeitszeit reduzieren, damit man Zeit hat, sich in die Gemeinschaft einzubringen“.

R. Gutmann: „Wie groß ist die Zahl der Haushalte, die in irgendeiner Form bei irgendetwas mitmachen. Was schätzen sie?“

Herr Fickl und Frau Wiedenhofer sind sich einig, dass sich sicher die Hälfte der Bewohner in irgendeiner Weise einbringen. Alleine beim Siedlungsfest sind es Herrn Fickl zufolge 80 - 90 Personen die mitarbeiten. Die Zahl der aktiven Bewohner und Bewohnerinnen beziffern sie mit 40 - 50. Herr Fickl meint, dass es dann aber noch viele gibt, die man ansprechen kann, wenn Aktionen geplant sind. Herr Neumayer ergänzt, dass die Zahl der Bewohner, die regelmäßig zu den Mieterversammlungen kommt, bei 30 - 40 Personen liegt.

„Bei uns gibt es auch Leute, die auch immer wieder versuchen, die anderen direkt zu motivieren. Die gehen dann von Wohnung zu Wohnung, sprechen die Bewohner direkt an, wenn ein Fest, zum Beispiel das Siedlungsfest, geplant ist und fragen dann gleich an der Türe, ob sie etwas beitragen wollen, eine Kuchen spende oder was auch immer.“

Stephan Fickl

R. Gutmann: „Wie hoch schätzen sie dann die Zahl der Personen ein, die an gar nichts teilnehmen wollen?“

Herr Fickl erzählt, dass es Leute gibt, die schon Jahre hier gewohnt haben und weder gewusst haben, dass es am Dach das „Wohnzimmer“ gibt, noch wie man zu einem Chip kommt. Diese Mieter kämen halt nur wegen der Wohnung hierher. Frau Wiedenhofer vermutet, dass die Hälfte der unbeteiligten Bewohner es schon sehr schätzt, dass es in der Siedlung eine Gemeinschaft gibt. Diese Bewohner kämen auch als Gast zu der einen oder anderen Veranstaltung. Es gibt aber auch Bewohner der Siedlung die man nirgends trifft, die nur hier wohnen und kaum Kontakt haben.“

„Es ist in Ordnung, wenn sich manche Bewohner nur wenig bis gar nicht am Siedlungsgeschehen beteiligen.“

Stephan Fickl

R. Gutmann: „Sind das Bewohner, die nur als temporäre Bewohner gelten?“

Herr Fickl verneint. Seine Nachbarn zum Beispiel, wohnen schon hier seit es die Siedlung gibt und waren noch nie bei einer Veranstaltung. Sie bringen höchstens einmal einen Kuchen für das Siedlungsfest vorbei.

R. Gutmann: „Gibt es hier nicht auch eine Form des betreuten Wohnens?“

Herr Fickl erklärt, dass es „Jugend am Werk“ eine betreute Wohnform gibt. Zusätzlich gäbe es in seinem Stock 4 - 5 Wohnungen für Menschen, die ebenfalls mit einer Beeinträchtigung leben, allerdings selbständiger sind und nur fallweise Anschluss an das Betreute Wohnen bräuchten.

R. Gutmann: „Und wie funktioniert die Integration mit dem „Betreuten Wohnen“ so?“

Frau Wiedenhofer erwähnt, dass die Bewohner der Einrichtung häufig wechseln. Es gab auch ein paar Mal kleinere Probleme, die aber nicht dramatisch gewesen seien. Eine Zeit lang wohnten auch Leute im „Betreuten Wohnen“, die bei vielen Aktionen der Siedlung dabei waren. Frau Wiedenhofer würde sich wünschen, dass die Betreuer etwas mehr

in Richtung Integration ihrer Bewohner in das Siedlungsgeschehen tun würden.

B. Wick: „In der Siedlung gibt es doch auch einen Verein „Kokos“. Was ist die Aufgabe dieses Vereins?“

Frau Wiedenhofer ist die Obfrau des Vereins. Dieser hätte sich im dritten Jahr, ungefähr zu der Zeit gebildet, in der sich die Siedlungsfeste etabliert hätten. Frau Wiedenhofer erklärt, dass KOKOS gegründet wurde, um leichter Förderungen für geplante Siedlungsaktivitäten zu erhalten. Es seien auch immer wieder Einnahmen da gewesen und auch diesbezüglich waren die Bewohner der Meinung, dass es besser sei, einen Verein zu gründen. Ziel des Vereins sei die Förderung der internen Kommunikation und Kooperation.

2.6 Gruppendynamik

R. Gutmann: „Ein Punkt zum Thema Gruppendynamik. Da gibt es ja immer die Dynamik zwischen der „Tyrannei der Intimität“ und den positiven Aspekten des gemeinschaftlichen Wohnens. Wie sind da ihre Erfahrungen dazu?“

Herr Fickl begründet das Positive des Wohnens in der „Autofreien Siedlung“ auch damit, dass man gemeinsam etwas tut, gemeinsam arbeitet. Woanders säße man, so Herr Fickl, zusammen und unterhalte sich. In dieser Siedlung passiere mehr. Bei den Vorbereitungen zu den Siedlungsfesten, den Jät-Tagen, den Aufräumaktionen arbeite man gemeinsam und das hätte eine andere Qualität, als wenn man nur am Stammtisch zusammensitzt. Die Aktionen passieren noch in einem Ausmaß, das erträglich und machbar sei. Es käme aber auch manchmal zu Überlastungen bei der einen oder anderen Person, aber das passiere zum Glück nur selten.

R. Gutmann: Sind Nutzungen oder auch Gruppen und Interessen einmal ausgegrenzt worden?“

Herr Hejze kommt an dieser Stelle auf eine Episode zu sprechen die sich bei seiner Frau in ihrer Funktion als ehemalige Leiterin der Grünraumgruppe zugetragen hatte:

„Als der Trinkbrunnen aufgestellt wurde, haben sie überlegt wo der beste Platz dafür ist. Im Zuge der Überlegungen entschied man sich dann den Trinkbrunnen an die Stelle eines wunderschönen, von der Grünraumgruppe gepflegten Blumenbeetes aufzustellen. Das hat die Grünraumgruppe und vor allem meine Frau schon sehr gekränkt. Da macht man sich die ganze Arbeit und dann kommt da einfach was anderes hin.“

„Von der Größe her ist die Siedlung da ganz gut, weil man sich nicht beteiligen muss und es passiert trotzdem etwas. Man findet auch immer genug Leute, wenn man etwas tun will und dadurch hat niemand einen Stress, dass er mitmachen muss nur damit das dann passieren kann. Insofern halte ich das für eine gute Größe. Nachteile bringt die Größe mit sich, weil man natürlich anonymer ist als in einer kleineren Siedlung und weil man auch immer wieder mit Vandalismus zu kämpfen hat.“

Stephan Fickl

Gerade was den Freiraum betrifft, würde es immer wieder zu Diskussionen kommen, meint Herr Fickl. Da alle Bewohner eine Meinung zu diesen Flächen hätten, sei gerade der Grünbereich sehr heikel.

2.7 Mitbestimmung

R. Gutmann: „Haben sie ein Einstimmigkeits- oder Mehrheitsprinzip?“

Herr Fickl erklärt, dass es den „Bewohner und Bewohnerinnenbeirat“ gibt, der in solchen Fällen entscheiden kann. Wenn es finanzielle Implikationen gibt muss eine Bewohnerversammlung einberufen werden und da gilt die einfache Mehrheit, erklärt er. Ob die Entscheidungen transparent sind, wie sie getroffen werden, das ist aber immer wieder ein Diskussionspunkt. Herr Neumayer ist der Ansicht, dass die Siedlung im Prinzip nicht wie eine Kommune, sondern eher wie in einem normalen Gemeindebau organisiert sei. Hier widerspricht Herr Fickl, weil es nicht überall einen „Bewohner und Bewohnerinnenbeirat“ gäbe.

Auch die Struktur der Mitbestimmung sei zwar durch das Mitbestimmungsstatut vorgegeben, passiere in der Praxis aber nicht wirklich oft.

Herr Fickl weiter: „Der Bewohnerbeirat kann bis zu einer gewissen Größenordnung Entscheidungen treffen. Darunter haben die Arbeitsgruppen eine vom Bewohnerbeirat definierte Entscheidungskompetenz. Diese ist aber nicht wirklich ausformuliert, was immer wieder zu mehr oder weniger heftigen Diskussionen führt. Ich finde es allerdings gut, dass es diesen Diskussionsraum gibt und dass die Auseinandersetzungen passieren dürfen.“

R. Gutmann: „Haben sie jemals eine Supervision oder so etwas ähnliches gebraucht, um zu Entscheidungen zu kommen?“

Herr Fickl meint dazu, dass sie von außen nie jemanden zu solchen Entscheidungsfindungsprozessen gebraucht hätten. Sie hatten zwar moderierte Veranstaltungen, aber das hätte dann immer einer oder eine von ihnen gemacht. Er erzählt, dass es zu Beginn heftige Auseinandersetzungen mit der Hausverwaltung gegeben hatte. Auch zur Hundefrage hatte es einmal ein moderiertes Meeting gegeben. Herr Hejze findet, dass gerade die Hundefrage ein gutes Beispiel dafür sei, dass eine Gruppe auch einmal den kürzeren ziehen muss und sich nicht immer alles im Konsens auflösen kann.

R. Gutmann: „Ist die GEWOG kompliziert in dieser Zusammenarbeit. Haben sie da einen Ansprechpartner? Was könnte besser sein bei dieser Zusammenarbeit?“

„Ich kann mich noch gut an die ersten Mieterversammlungen erinnern. Da gab es heftige Diskussionen wo jeder versucht hat sich als Leader zu positionieren. Das ist jetzt anders. Die letzte Versammlung habe ich als total angenehm empfunden, weil in der Zwischenzeit jeder weiß, dass es der andere auch gut meint und wir gemeinsam ein Ziel erreichen möchten. Jeder weiß die Qualitäten des anderen zu schätzen. Man muss jetzt nicht mehr so kämpfen.“

Susanne Wiedenhofer

„Grundsätzlich ist die Konsensbereitschaft hier aber sehr hoch.“

Thomas Hejze

Herr Neumayer meint dazu, dass man hört, dass die Zusammenarbeit nicht immer einfach mit der GEWOG ist. Es gibt aber auch Verbesserungen, Frau Wiedenhofer dazu: „Es gibt immer Bestrebungen, engeren Kontakt zur GEWOG zu erhalten. Das geht ein paar Mal besser und dann wieder gar nicht.“

R. Gutmann: „Gibt es ein Vorschlagsrecht bei der Wohnungsvergabe?“

Herr Fickl verneint. Seiner Meinung nach geht die GEWOG aber sehr wohl darauf ein, wenn ein Mieter einen Nachmieter bringt. Auch der Mieterbeirat würde Interessierte an die GEWOG weitervermitteln. Es gäbe seit langem den Versuch, die Leute, welche sich für eine Wohnung in der Autofreien Mustersiedlung interessieren, im Vorfeld einzuladen, um ihnen die Siedlung zu zeigen.

*„Seit neuestem werden leere Wohnungen über die Mailingliste bekannt gegeben.“
Susanne Wiedenhofer*

*„Die Entscheidung, wer eine Wohnung bekommt, liegt aber bei der GEWOG.“
Stephan Fickl*

Da wäre man vom Mieterbeirat auch bereit Zeit zu investieren. Diese Schritte seien von der Hausverwaltung aber immer blockiert worden, so Herr Fickl. Inzwischen sei die Hausverwaltung immerhin dazu übergegangen, jemanden vom Mieterbeirat zu den Begehungen hinzuzuziehen. Herr Fickl kritisiert, dass nach Meinung des Mieterbeirates das Thema „autofrei“ bei der Wohnungsvergabe zu nachrangig behandelt wird. Die GEWOG bestreite dies zwar, der Mieterbeirat würde aber trotzdem gerne vor Bezug mit den neuen Mietern reden, um Informationen zum Thema Autofreiheit weiterzugeben.

R. Gutmann: „Und so eine Siedlung braucht ja auch immer wieder Leute, die sich auch für das Gemeinschaftliche interessieren“.

Frau Wiedenhofer und Herr Fickl geben an, dass immer wieder sehr aktive Leute in die Siedlung einziehen.

R. Gutmann: „Aber alles in allem, als Resümee sozusagen: Würden sie sagen, dass die Selbstorganisation dieser vielen Gemeinschaftszonen gut funktioniert?“

Dazu Stephan Fickl: „Ich finde es ist gelungen, dass es nicht zu große Überbelastungen gibt und dass Verbitterungen gleich abgefangen werden konnten. Was ja oft passiert, wenn jemand das Gefühl hat alleine gelassen zu werden. Insofern halte ich das schon für einen Riesenerfolg“.

2.8 Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

R. Gutmann: „In der Sargfabrik gibt es ein Kulturprogramm. Gibt es so etwas auch in dieser Siedlung? Etwas, wo man Eintritt bezahlt und dann auch als Gast von Außen dazukommen kann?“

Veranstaltungen solcher Art gäbe es hier nicht, erklärt Herr Fickl. Frau Wiedenhofer erwähnt jedoch den Silvesterpfad, das Siedlungsfest, den Flohmarkt und das „Cafe 1€“ als Beispiele von über den Verein organisierten Aktionen. Es hätte auch einmal den „Autofreien Salon“ oder die „Flying Bibliothek“ gegeben. Diese Projekte seien allerdings wieder eingeschlafen.

R. Gutmann: „Stichwort „Autofreier Salon“. Machen sie in irgendeiner Art und Weise auch Öffentlichkeitsarbeit nach außen? Gibt es so etwas wie einen Tag der offenen Tür in der Mustersiedlung?“

Frau Wiedenhofer erklärt daraufhin: „ Im Rahmen des „Autofreien Salons“ gab es schon die Idee zum Schritt nach außen, aber es ist halt alles mit viel Arbeit verbunden. Es braucht immer jemanden, der Anstöße gibt und alles vorantreibt. Es gibt so viele Ideen, aber jede Idee braucht auch Engagement.“

R. Gutmann: „Sind sie bezüglich Autofreiheit auch Teil einer Community? Autofreie Siedlungen gibt es ja einige in Europa?“

„In solchen Prozessen ist es am ehesten der Fall, dass wir unsere Erfahrungen weitertransportieren können. Und gerade in Bezug auf Gemeinschaftsräume gibt es da schon einige.“

Stephan Fickl

Herr Fickl verneint, erzählt aber, dass sie immer wieder von diesem Netzwerk kontaktiert werden.

Auf die Frage von Herrn Gutmann, ob vom Bezirk oder der Stadt Anfragen kämen, die Wohnanlage bei Veranstaltungen vorzustellen, antwortet Herr Fickl, dass über das Projekt Mustersiedlung zwar gesprochen wird, Bewohner aber bislang nicht zu derartigen Veranstaltungen eingeladen wurden. Es kämen aber immer wieder Architekturstudenten beziehungsweise Journalisten in die Siedlung, um sich über die „Autofreie Mustersiedlung“ zu informieren. Sie werden aber immer wieder von anderen Wohnprojekten oder Initiativen wie zum Beispiel der Sargfabrik eingeladen, um über ihre Erfahrungen zu berichten.

Frau Wiedenhofer erzählt, dass sie einmal vom Wiener Verein SOL (Menschen für Solidarität, Ökologie und Lebensstil) eingeladen war, um über ihre Erfahrungen zum Thema Gemeinschaftsräume zu sprechen. Laut Herrn Neumayer engagieren sich einige Siedlungsbewohner auch aktiv in der „Bürgerinitiative Donaufeld“, weil die bereits ohnehin schwierige Verkehrssituation aufgrund geplanter Bauprojekte zukünftig noch belastender für die Bewohner werden wird. Dieses Engagement hätte seiner Ansicht nach aber nichts mit der Siedlung an sich zu tun, sondern

eher damit, dass es in der Siedlung ein hohes Potenzial von sehr engagierten und kritischen Leuten gäbe.

R. Gutmann: „In der Nähe gibt es ja einige sehr initiative Wohnprojekte zum Beispiel die „Frauenwerkstatt“ oder „Compact City“. Gibt es zu diesen Wohnprojekten spezielle Kontakte?“

Herr Neumayer meint dazu, dass es vor allem über die Bürger Kontakte zu diesen Siedlungen gibt. Frau Wiedenhofer ergänzt, dass es auch über die Siedlungsfeste und den Kindergarten gute Kontakte zur Frauenwerkstatt gibt.

2.9 Mängel

R. Gutmann: „Sie haben vorhin die Rohre in den Gemeinschaftsräumen angesprochen. Ich möchte da noch einmal kurz nachhaken: Gibt es eigentlich noch andere Mängel?“

Die Diskussionsteilnehmer betonen, dass es da vieles gibt. Herr Fickl erklärt sich bereit, das Thema Baumängel grob zu umreißen. Er meint, dass es sehr viel bringen würde, wenn man deutlich mehr in die technische Infrastruktur investieren würde. Es wäre auch sinnvoll, anstatt der Photovoltaik, zu überlegen, wie man das Licht effizienter gestalten könnte, was den Stromverbrauch verringern würde. Auch die Heizungs- und Sanitärrohre seien von schlechter Qualität, so Herr Fickl. Das vertragliche Zusammenspiel von Wärme- und Wasserversorgung zwischen Mietern und Hausverwaltung sei noch immer ungeklärt. Auch gibt es, so Herr Fickl, viele Wasserschäden in den Häusern. Herr Hejze merkt an, dass die Wasser und Heizungsversorgung auf einem sehr undurchsichtigen Firmengeflecht beruhe. Herr Neumayer würde dazu gerne wissen, ob die hohen Investitionen in die Haustechnik jemals evaluiert wurden und ob die Haustechnik energietechnisch tatsächlich etwas bringe. Von der Hausverwaltung seien dazu aber keine Auskünfte zu erhalten.

2.10 Ausblicke

R. Gutmann: „Kommen wir als abschließende Runde zu den Ausblicken: Wo sehen sie die Stärken, wo die Schwächen und Bruchlinien? Was wünschen sie sich für die Zukunft und gibt es Dinge, die sie sich am liebsten wegwünschen würden?“

Thomas Hejze: „Ich hätte gerne, dass die Gasse von der Siedlung bis hin zu Schnellstraße als Radweg besser ausgebaut wird. Dann hätte ich gerne eine U-Bahn. Verkehrstechnisch würde das wirklich einen Sinn

machen Kagran und Floridsdorf – und damit die Außenbezirke – zu verbinden und so auch die Erreichbarkeit zu verbessern.“

Frau Wiedenhofer wünscht sich, dass keine Straßenbahn vor ihre Nase gesetzt wird. Sie möchte noch lange in der Autofreien Mustersiedlung wohnen, macht sich aber Sorgen um die Bausubstanz der Häuser. Sie befürchtet, dass noch viele Reparaturen auf die Bewohner zukommen und das langfristige Wohnen dadurch mit Qualitätseinbußen einhergehen wird.

„Es gibt durchaus sehr tiefgehende persönliche Konflikte hier, die ständig präsent sind und wenn das mehr werden würde, dann hätte das durchaus negative Auswirkungen auf die Siedlung.“

Stephan Fickl

Eine Herausforderung für die Siedlungsbewohner sei zukünftig auch aufzupassen, dass es keine Verfestigungen von Konflikten gibt, so Herr Fickl, denn Lagerbildungen seien sehr schädlich. Diese Tendenz sei zwar noch nicht wirklich dramatisch, aber doch da.

„Das Thema „Autofrei“ spielt schon auch immer eine Rolle. Da gibt es halt jene, die immer sehr streng darauf schauen, dass alles genau eingehalten wird und dann gibt es die anderen, denen das eben nicht so wichtig ist und die sich gar nicht daran halten. Es ist halt auch immer so, dass Konflikte sich an einem Thema aufhängen. Aber man sollte trotzdem darauf schauen, dass sich diese Dinge nicht verfestigen.“

Stephan Fickl

Auch das Thema Wohnungskauf wird in Zukunft sehr aktuell werden und da sei noch vieles unklar, so Herr Fickl. Angefangen von den Kosten, bis zum Thema gemischtes Miet/Eigentum. Durch das größer werden und Wegziehen der Kinder in der Siedlung würden sich auch die Strukturen in der Siedlung verändern. Herr Fickl erzählt, dass es auch schon Kinder gibt, die sich wieder eine Wohnung in der Siedlung gesucht hätten.

„Rundherum wird sich auch einiges tun. Das wird alles verbaut werden und da besteht jetzt noch die Chance etwas Vernünftiges daraus zu machen. Die gemachten Erfahrungen zeigen aber, dass alles ganz normal ausgebaut wird und der Verkehr damit automatisch zunehmen wird. Damit wird eine noch stärkere Verkehrsbelastung auf uns zukommen. Bis zu einem gewissen Grad versuchen wir mitzureden, aber es wird schon alles sehr dominiert von den ökonomischen Interessen.“ So Stephan Fickl

3 Zusammenfassung

3.1 Mietermitbestimmung

Die Mietermitbestimmung stellt nach wie vor einen wichtigen Bestandteil im Modellprojekt „Autofreie Mustersiedlung“ dar und wird im Bereich der Wahl der Wohnungen und der Gestaltung der Gemeinflächen ermöglicht.

Das „Mitbestimmungsstatut“ wurde 1999 erstellt, Organe für die Mitbestimmung sind die Bewohner- und Bewohnerinnenversammlung und der „Bewohner- und Bewohnerinnenbeirat.“ Entscheidungen werden bis zu einer gewissen Größenordnung auch heute, neun Jahre nach der Erstellung, über eine einfache Mehrheit getroffen. Die Transparenz dieser Mehrheitsentscheide ist ein andauernder Diskussionspunkt im Beirat. Die Arbeitsgruppen auf der nachfolgenden Ebene verfügen über eine vom Bewohnerbeirat definierte, jedoch nicht ausformulierte Entscheidungskompetenz.

3.2 Änderungen der Grundrisskonfiguration

Das Angebot, Änderungen die Grundrisskonfiguration betreffend vorzunehmen, wurde von den Bewohnern und Bewohnerinnen in Anspruch genommen, um Komfortverbesserungen innerhalb der Wohnräume zu erreichen. Anregungen für Veränderungsmöglichkeiten in der eigenen Wohnung waren gefragt. Ein interner Austausch mit den zukünftigen Bewohnern wäre zum Zeitpunkt der Wohnungsplanung sinnvoll gewesen. Die Architekten und der Polier wurden - das Thema Sonderwünsche betreffend - als ausgesprochen kooperativ und unterstützend erlebt. Unzufrieden war man beim Einzug mit der Mischek Wohnberatung. Die Sonderwünsche wurden sehr spät und zu unglaublich hohen Preisen erledigt. Extras waren allerdings notwendig, da die Grundausstattung der Wohnungen, nach Angaben der Bewohner, dürftig war.

„Bei uns geht der Laubengang in die Siedlung hinaus. Wenn wir mitbekommen möchten, was so passiert in der Siedlung, dann brauchen wir nur hinauszugehen.“

Stephan Fickl

„Wenn wir uns im Laubengang aufhalten sind wir vollkommen in der Hausmeisterposition. Die Leute, die uns kennen, halten sich mit dem Hereinschauen ja eher zurück. Fremde, die durch die Siedlung gehen, schauen aber alle.“

Elisabeth Pober

3.3 Wunschnachbarschaften

Entgegen der ursprünglichen Ankündigung wurde keine Rücksicht auf die abgegebenen Nachbarschaftswünsche genommen. Die Nachbarschaften haben sich nach der Art der ausgesuchten Wohnungen ergeben.

3.4 Kommunikationsbereich Laubengang

Die offene Struktur der Laubengänge wird als Kommunikationsbereich mit der unmittelbaren Nachbarschaft, als Spielbereich und zusätzlicher Abstellbereich beschrieben. Auch heute, acht Jahre nach der Besiedelung, werden die Laubengänge als Begegnungsbereiche und Verbindungswege auf gleicher Ebene geschätzt. Angeregt wird eine Verbindung über die Laubengänge vom Südteil zum Nordteil der Wohnanlage. Als Nachteil wird der Laubengang im Erdgeschossbereich erlebt, weil die Wohnungen dadurch sehr einsichtig geworden sind.

3.5 Gemeinschaftsbereiche

Die durch den Verzicht auf das Auto frei gewordenen Mittel wurden laut Planung verwendet, um Gemeinschaftseinrichtungen und einen großzügig gestalteten Grünraum zu ermöglichen. Die Nutzung dieser Räume ist ein Ergebnis des Mitbestimmungsprozesses. Die unterschiedlichen Einrichtungen werden nach wie vor gerne genutzt. Es besteht eine Nachfrage nach mehr, allerdings besser ausgestatteten und schallgedämpften Räumen. Zusätzliche Räume zum Einlagern von Putzmaterial, Sitzmöbel, Lagerräume für den Grünbereich etc. fehlen. Konflikte unter den Bewohnern sind die Folge. Das Ausstattungsbudget zur Zeit der Besiedelung wird als sehr gering angegeben. Manche Gemeinschaftsbereiche konnten erst nach Nachbesserungen ihrer Bestimmung entsprechen genutzt werden.

Die Verwaltung sowie die Pflege der Gemeinschaftszonen passiert nach wie vor über die Selbstverwaltung der Mieter und wird je nach Bestimmung der Räume unterschiedlich gehandhabt. In den letzten Jahren ist man vermehrt dazu übergegangen, Reinigungstätigkeiten an die Hausbetreuung oder Privatpersonen abzugeben. Zur Deckung von Unkosten wird zum Teil eine Benützungsgebühr für die Gemeinschaftsräume eingehoben. Einnahmen über die Waschmaschine und Sauna werden von den Betriebskosten

abgezogen, alle anderen Einnahmen werden für die Ausstattung und Reinigung der jeweiligen Bereiche verwendet. Abgerechnet werden diese Beträge über ein Chip-System. Die Kontrolle der Einnahmen bleibt bei den jeweiligen Arbeitskreisen. Die Gemeinschaftseinrichtungen unterscheiden sich nach solchen, die jederzeit allen Bewohnern zu Verfügung stehen und solchen, die einen definierten Nutzerkreis haben und für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden können. Von Seiten der Hausverwaltung steht kein Budget für die Gemeinschaftsräume zur Verfügung.

„Ich glaube nicht, dass wir zu viele Gemeinschaftsräume haben. Aber die, die wir haben sind zum Teil wirklich sehr unpraktisch gebaut.“

Susanne Wiedenhofer

„Am Anfang gab es ein karges Ausstattungsbudget, aber da ja immer wieder einmal was erneuert werden muss, ist das natürlich viel zu wenig.“

Thomas Hejze

3.6 Mobilität

Die 1998 durchgeführte Befragung von potenziellen zukünftigen Bewohnern ergab, dass ein Wohnen im 21. Bezirk von vielen als zu weit weg erlebt wurde. Kritisiert wurde damals auch die ungenügende Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Auch heute noch werden die Themen Mobilität, Verkehrsanbindung und Wohnstandort sehr unterschiedlich von den Bewohnern wahrgenommen. Die Position der Anlage in direkter Nähe der Alten Donau wird als sehr gut erlebt. Die Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen wird ebenfalls positiv bewertet. Die Entfernung zur Stadtmitte wird unterschiedlich, von zu weit weg bis nahe genug, erlebt. Nach wie vor ist den Bewohnern die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ein Anliegen. U6 und U1 sind von der Siedlung aus sehr gut erreichbar. Die Frequenz der U-Bahnen sowie der Straßenbahn nach Kagran an den Abenden wird als nicht optimal angegeben.

*„Man muss praktisch aus der Stadt hinausfahren, wenn man uns besuchen möchte.“
Elisabeth Pobei*

*„Ich finde, dass es verkehrstechnisch sehr sinnvoll wäre, die beiden Knoten Floridsdorf und Kagran durch eine U-Bahn zu verbinden.“
Thomas Hejze*

3.7 Carsharing

Der Zielformulierung für die „Autofrei Mustersiedlung“ zufolge lässt Autofreiheit auf ein anderes Mobilitätsverhalten schließen. Zur Entlehnung von Kraftfahrzeugen wurde ein Carsharing System eingerichtet. 20 Stellplätze waren ursprünglich dafür geplant. Zurzeit stehen allerdings nur mehr zwei Kleinwagen zur Verfügung, wodurch es den Bewohnern schwer fällt, sich ein passendes Auto auszuleihen. Zum Zeitpunkt der Besiedlung der Wohnanlage wurde oftmals vermutet, dass in zehn Jahren mehr als die Hälfte der Siedlungsbewohner ein Auto hätte. Diese Vermutung trifft laut Gesprächsteilnehmer nicht zu. Die Zahl der heimlichen Autobesitzer wird auf unter 10% geschätzt.

*„Als ich mir das letzte Mal einen Kombi ausleihen wollte, musste ich bis nach Heiligenstadt fahren. Wenn es jedes Mal zu einer Pilgerfahrt ausartet und ich eine Stunde fahren muss, bis ich mir endlich ein Fahrzeug ausleihen kann, dann hab ich echt keine Lust mehr dazu. Denzeldrive nütze ich nur mehr selten. Im Sinne eines „privaten Carsharings“ weiche ich seit längerem auf Freunde und Bekannte aus.“
Thomas Hejze*

3.8 Grünraumpflege

Die Pflege des Grünraums wird als sehr arbeitsintensiv und zeitaufwendig beschrieben. Entgegen der ursprünglichen Tendenz, die Pflege des Grünraums im Ehrenamt zu übernehmen, gibt es aktuell immer wieder Diskussionen darüber, was gegen Bezahlung an Dritte abgegeben werden kann und um welche Bereiche des Grünraums sich die Bewohner selbst kümmern. Regelmäßig durchgeführt werden „Jät-Tage“ mit ehrenamtlichen Bewohnern und Mitgliedern der Grünraumgruppe. Es wird angegeben, dass sich meist dieselben Personen aktiv an der Grünraumpflege beteiligen.

*„Das funktioniert halt nur partiell. Es gibt Flächen da passt es und andere die verkommen immer wieder. Man kann sagen, dass wir alleine nicht fertig werden damit.“
Susanne Wiedenhofer*

*„Es ist auch demotivierend, weil die Fläche so groß ist und man das Gefühl hat, dass man nicht viel weiterkommt. Das nächste Mal sind es dann wieder weniger Leute die mithelfen und so weiter und so fort.“
Thomas Hejze*

3.9 Kinderfreundliche Mustersiedlung

Die These, dass Menschen, die sich viel im Wohnumfeld aufhalten und in einer kindergerechten Umwelt leben auch mehr Kinder hätten, wird von den Gesprächsteilnehmern nicht bestätigt. Sie betonen allerdings, dass es durch die vielen Freiräume sehr viele Betätigungsfelder für die Kinder gibt und der großzügig angelegte Freiraum der Siedlung viele Jungfamilien anziehen würde.

3.10 Engagement

Das Engagement und die Beteiligung an gemeinschaftlichen Aktivitäten ist sehr unterschiedlich. Über Mundpropaganda, Mails und Infozettel werden die Bewohner über geplante Aktionen informiert. Die Zahl der Haushalte, die sich in irgendeiner Weise am Siedlungsgeschehen beteiligen, wird von den Gesprächsteilnehmern auf die Hälfte der Bewohnerschaft geschätzt.

3.11 Gruppendynamik

Auf die Dynamik zwischen „der Tyrannei der Intimität“ und den „positiven Aspekten des gemeinschaftlichen Wohnens“ angesprochen, wird das gemeinsame Tun als positiver Aspekt erwähnt. Die gemeinschaftlichen Aktionen werden in einem „noch“ erträglichen Ausmaß erlebt. Eine hohe Identifikation der Bewohner und Bewohnerinnen mit dem Projekt sollten laut Zielformulierung eine Voraussetzung für eine höhere Akzeptanz untereinander und ein konfliktfreieres Bewohnen sein. Entscheidungsfindungsprozesse,

Diskussionen und Konflikte im Rahmen des zwischenmenschlichen Zusammenlebens kommen auch in der „Autofreien Mustersiedlung“ vor. Vor allem die unterschiedlichen Vorstellungen des gemeinsamen Freiraumes sorgen immer wieder für Konfliktstoff und fordern Klärung durch den Bewohnerbeirat. Die Bereitschaft zu Diskussionen und Auseinandersetzungen wird grundsätzlich begrüßt und als positiv bewertet. Supervisionen als Hilfestellung von Außen hat es nach Angaben der Gesprächsteilnehmer bisher nicht gebraucht.

„Von der Größe her ist die Siedlung da ganz gut, weil man sich nicht beteiligen muss und es passiert trotzdem etwas. Man findet auch immer genug Leute, wenn man etwas tun will und dadurch hat niemand einen Stress, dass er mitmachen muss nur damit das dann passieren kann. Insofern halte ich das für eine gute Größe. Nachteile bringt die Größe mit sich weil man natürlich anonymer ist als in einer kleineren Siedlung und weil man auch immer wieder mit Vandalismus zu kämpfen hat.“

Stephan Fickl

„Grundsätzlich ist die Konsensbereitschaft hier aber sehr hoch.“

Thomas Hejze

3.12 Integration neuer Siedlungsbewohner

Die Integration neuer Mieter sowie deren Beteiligung an gemeinschaftlichen Aktionen sind aktuelle Themen. Ein „Welcome Package“

sowie der Versuch des Mieterbeirates, Informationen über neue Mieter von der Hausverwaltung zu erhalten, sollen einen schnelleren Kontakt ermöglichen. Ein Vorschlagsrecht des Mieterbeirats bei der Wohnungsvergabe gibt es grundsätzlich nicht. Vorschläge bezüglich eventueller Nachmieter werden von der GEWOG aber ernst genommen. Bestrebungen des Mieterbeirates potenzielle Mieter im Vorfeld in die Siedlung einzuladen, sind von Seiten der Hausverwaltung nicht gewünscht. Der Mieterbeirat wird allerdings zu Begehungen hinzugezogen. Der Mieterbeirat ist der Meinung, dass die GEWOG dem Thema „autofrei“ bei Wohnungsvergaben zu wenig Beachtung schenkt.

3.13 Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Öffentliche kulturelle Veranstaltungen finden keine in der „Autofreien Mustersiedlung statt. Der Verein KOKOS organisiert Veranstaltungen wie den jährlichen Silvesterpfad, das Siedlungsfest, den Flohmarkt, das „Cafe 1€“ etc. Der „Autofreie Salon“ oder die „Flying Bibliothek“ gehören zu den Projekten, die sich nicht über einen längeren Zeitraum gehalten haben. Das Interesse an einer Öffnung nach außen besteht. Allerdings wird betont wie viel Arbeit diese Tätigkeiten erfordern. Vernetzung mit den anderen „Autofreien Siedlungen“ Europas gibt es keine. Architekturstudenten und Journalisten interessieren sich aber immer wieder für die „Autofreie Mustersiedlung“. Eine Vernetzung zum Erfahrungsaustausch mit anderen Wohnprojekten und Initiativen findet statt. Die „Bürgerinitiative Donaufeld“ wird in diesem Zusammenhang erwähnt. Diese beschäftigt sich mit der zunehmend belastenden Verkehrssituation in der Gegend.

3.14 Mängel

Acht Jahre nach dem Bezug der Siedlung wird darauf hingewiesen, dass die Zahl der aufgetretenen Mängel hoch sei. Themen wie Baumängel, nötige Investitionen im Bereich der technischen Infrastruktur, eine effiziente und stromsparende Lichtgestaltung, die schlechte Qualität von Heizungs- und Sanitärrohren u.a.m. beschäftigen die Bewohner. Die Zahl der Wasserschäden in den Häusern sei ebenfalls hoch. Das vertragliche Zusammenspiel von Wärme- und Wasserversorgung zwischen den Mietern und der Hausverwaltung sei bis heute ungeklärt. Hohe Investitionen in der Haustechnik und keine Transparenz in dieser Sache werden ebenfalls beklagt.

3.15 Stärken, Schwächen, Bruchlinien

- Die zunehmende Verkehrsbelastung wird als große, schwer zu bewältigende Herausforderung gesehen. Eine U-Bahn zwischen Kagran und Floridsdorf zur besseren Verbindung der Außenbezirke wird gewünscht. Der Radweg zwischen Siedlung und Schnellstraße sollte ebenfalls ausgebaut werden.
- Die Bausubstanz der Häuser bereitet den Mietern Sorge, zahlreiche Reparaturen und damit verbundene Qualitätseinbußen werden befürchtet.
- Der Umgang mit Konflikten wird auch in Zukunft eine Herausforderung für die Siedlungsbewohner sein. Verfestigungen und Lagerbildungen müssten rechtzeitig wahrgenommen und bearbeitet werden.
- Ein zukünftiges Thema wird auch der „Wohnungskauf“ sein. Angefangen von den Kosten, über das Thema gemischtes Miet/Eigentum bis hin zur Nutzung der Gemeinschaftsräume und der Mitbestimmungsstruktur ist hier noch vieles unklar. Die Strukturen in der Siedlung werden sich durch das größer werden und Wegziehen der Kinder verändern.