

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

Autofreies Wohnen – Evaluierung der Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf

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

Kurzfassung des Endberichts

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autofreiheit und Mobilität

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

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

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

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

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

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

Gemeinschaftsbereiche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mitbestimmung und Selbstverwaltung

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

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

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

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

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

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

Wohnbauförderungspolitische Schlussfolgerungen

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

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

■