



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Studentisches Nomadentum - Vollzeitwohnen im Campervan

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Karin Harather
Ass.Prof.in Mag.a art. Dr.in phil.

E 264/1
Institut für Kunst und Gestaltung
Abteilung für Zeichnen und visuelle Sprachen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Franziska Ducklauß
11941598

Wien, am 15.12.2022



Kurzfassung

Studentisches Nomadentum - Vollzeitwohnen im Campervan

Der gegenwärtige Hype um das sogenannte „Vanlife“, also das dauerhafte Wohnen in einem entsprechend ausgebauten und ausgestatteten Kraftfahrzeug, ist seit Jahren ungebrochen.

So werden Campervans längst nicht mehr nur für Urlaube und Kurztrips genutzt, sondern dienen mittlerweile häufig als räumlicher Lebensmittelpunkt. Aufgrund steigender Mieten und Wohnungsknappheit in vielen Universitätsstädten kann es auch für Studierende eine attraktive Option sein, während des Studiums in einem Campervan statt einer Wohnung zu leben und so ein hohes Maß an Unabhängigkeit zu erlangen.

Das Ziel dieser Diplomarbeit ist es, zu untersuchen und zu definieren, inwieweit das Vollzeitwohnen in einem Campervan die räumlichen Ansprüchen, die Studierende an ihren Wohnraum stellen, erfüllen kann, wie ein solcher Campervan ausgebaut und ausgestattet sein müsste und ob die Stadt Wien bereits Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Umsetzung dieser Wohnform aufweist.

Um diese Fragen zu beantworten, werden die derzeit vorherrschenden Formen des studentischen Wohnens untersucht und mit dem Modell des „studentischen Nomadentums“ verglichen, um die Vor- und Nachteile der einzelnen Wohnformen darzustellen. Dabei werden unter anderem die Kosten der Wohnformen ermittelt und den Kosten des Wohnens im Campervan gegenübergestellt. Darüber hinaus wird eine detaillierte Untersuchung vieler Kastenwagenmodelle vorgenommen, um schließlich diejenigen Modelle zu ermitteln, die sich für ein Vollzeitwohnen eignen. Mittels einer Online-Umfrage soll schließlich empirisch untersucht werden, welche Vor- und Nachteile das Wohnen und Leben im Campervan aus Sicht der Studierenden mit sich bringen würde. Außerdem werden Anhaltspunkte identifiziert, die für die Planung eines für das Vollzeitleben von Studierenden ausgelegten Campervans von Bedeutung sind, sodass ein auf den Erkenntnissen basierender Entwurf präsentiert werden kann. Schlussendlich soll festgestellt werden, ob die Stadt Wien derzeit hinsichtlich der rechtlichen und logistischen Rahmenbedingungen für ein solches nomadisches Wohnmodell ausgelegt ist und welche Voraussetzungen in Wien vorhanden sein müssten, um ein solches Modell zu instituieren.

Abstract

Student nomadism - full-time living in a campervan

The hype around the so-called „vanlife“, which means living in a motor vehicle converted for permanent habitation, has been unbroken for years.

Campervans have long since ceased to be exclusively used for short trips and holidays and now often serve as the spatial center of life. Due to rising rents and housing shortages in many university cities, it can also be an attractive option for students to live in a campervan instead of an apartment during their studies and thus achieve a high degree of independence.

This master thesis aims to investigate and define to what extent full-time living in a campervan can meet the spatial requirements that students place on their living space, how such a campervan would have to be designed and equipped, and whether there are already prerequisites and framework conditions in the city of Vienna for the implementation of this form of housing.

In order to answer these questions, the currently prevailing forms of student housing are examined and compared with the model of „student nomadism“ in order to present the advantages and disadvantages of the respective housing form. Among other things, the costs of the respective forms of housing are assessed and compared to the costs of living in a campervan. In addition, a detailed examination of many van models will be carried out to finally determine those models that are suitable for full-time living. An online survey will be used to empirically investigate the advantages and disadvantages of living in a campervan from the students' perspective. In addition, features that are relevant for planning a campervan designed for full-time student living will be identified so that a design based on these findings can be presented. Lastly, it will be determined whether the city of Vienna is currently designed for such a nomadic living model in terms of the legal and logistical framework and what conditions would need to be in place in Vienna in order to institute such a model.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Studentisches Nomadentum

Vollzeitwohnen im Campervan

Inhalt

01.	Einleitung	9
02.	NomadInnen	11
03.	Das Thema der Diplomarbeit	13
04.	Der „Vanlife“-Hype	15
05.	Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“	19
06.	Zur Entstehung der Idee des „studentischen Nomadentums“	29
07.	Die gängigsten Wohnformen von Studierenden	31
08.	Ansprüche von Studierenden an ihren Wohnraum	37
09.	Aktivitäten von Studierenden	41
10.	Anforderungen von Studierenden an räumliche Gegebenheiten	43
11.	Erfüllbarkeit der räumlichen Ansprüche von Studierenden in einem Campervan	45
12.	(Camper)Van	47

13.	Die verschiedenen Van-Typen	49
14.	Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle	53
15.	Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle	63
16.	Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden	73
17.	Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“	79
18.	Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?	85
19.	Was bräuchte Wien für die Umsetzung des „studentischen Nomadentums“?	95
20.	Entwurf eines Versorgungsmoduls	99
21.	Entwurf und Design der App STUNO	103
22.	Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen	127
23.	Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform	163
24.	„Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge	215
25.	Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan	273
26.	Fazit	289
27.	Literaturverzeichnis	293
28.	Abbildungsverzeichnis	301
29.	Tabellenverzeichnis	311



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

01.

Einleitung

01. Einleitung

Ich habe meinen Bachelor in Architektur in den Jahren 2013 bis 2017 an der Technischen Universität Berlin absolviert. Das Studium war fordernd, der Zeitaufwand immens und ich fast nie zu Hause. Über das tägliche Duschen und vier bis fünf Stunden Schlaf reichte die Zeit, die ich damals in meiner Wohngemeinschaft und später in meiner eigenen Wohnung verbrachte, selten hinaus.

Mein Vater war es, der damals vorschlug, ich solle in einen Wohnwagen oder einen Van auf den Campus ziehen. Ich sei ohnehin nie zu Hause, würde eine horrende Miete einsparen und könnte mir so auch die Fahrtzeit zur Uni und zurück sparen. Mein Papa ist ein Freigeist, ich war es damals nicht. „Das macht man nicht!“ und „Was würden die anderen denken?“ waren meine Beweggründe, die dagegensprachen, mir überhaupt anzuschauen, was solch ein Leben mit sich bringen würde. Obwohl nahezu alles vorhanden war, was ich als „studentische Nomadin“ gebraucht hätte. Es gab kostenlose Parkmöglichkeiten in direkter Nähe zur Architekturfakultät, eine Dusche im TU-eigenen Fitnessstudio und Zugang zu den Toiletten der Universität rund um die Uhr. Und doch gab ich dieser Idee nicht einmal eine Chance.

Heute, acht Jahre und mehrere Reisen im Van sowie ein vorübergehendes Vollzeit-Leben im Campervan später, hat sich meine Sichtweise zu diesem Thema geändert. Der Hype um das sogenannte „Vanlife“ ist in vollem Gange. Der öffentliche Blickwinkel hat sich gewandelt. Was früher nur Hippies oder den sozial schwächeren Schichten in amerikanischen Trailer-Parks zugeordnet war, ist heute hip und voll im Trend. Fast jeder / jede Studierende hat schon einmal eine Reise mit dem Van gemacht und schwärmt von der Freiheit und den scheinbar endlosen Möglichkeiten.

Also wieso nicht den Lebensstil der NomadInnen auf die Studierenden übertragen und eine neue Art des Wohnens und Lebens schaffen? Die Form des „studentischen Nomadentums“.

02.

NomadInnen

02. NomadInnen

Der Duden beschreibt „Nomaden“ als „Angehörige eines [Hirten]volkes, das innerhalb eines begrenzten Gebietes umherzieht“ (Dudenredaktion o. D.).

NomadInnen verlagern ihren Wohnsitz oft mehrmals innerhalb eines Jahres aufgrund unterschiedlicher saisonaler Gegebenheiten. Gründe dafür sind unter anderem die Suche nach Weideland für Nutztiere und die Erschließung eines neuen Gebiets für das Jagen und Sammeln. Zu diesem Zweck bauen die NomadInnen ihr gesamtes Lager ab und nehmen den Großteil dessen mit, um die Behausungen in gleicher Weise andernorts wieder zu errichten (vgl. New Internationalist 1995).

Heutzutage ist jedoch eine andere Form des Nomadismus in aller Munde: das digitale Nomadentum. So wird der Lebensstil von Personen bezeichnet, die ihren Beruf nicht zwangsläufig in einem Büro oder in Heimarbeit verrichten, sondern ihrer Arbeit ortsungebunden nachgehen können. Es handelt sich meist um Tätigkeiten, für welche die digitalen NomadInnen lediglich einen Computer sowie eine Internetverbindung benötigen. Die fortschreitende Digitalisierung und die damit einhergehende digitale Kommunikation über das Internet machen dies möglich. Seit einigen Jahren gilt diese Art der Verknüpfung von Reisen und Arbeit bei vielen Menschen als absolut erstrebenswert und als Traumvorstellung schlechthin. Oft werden dafür Länder oder Regionen mit niedrigen Lebenshaltungskosten gewählt, sodass vor allem Entwicklungs- und Schwellenländer in den Fokus digitaler NomadInnen rücken. Diese Personen möchten sich nicht an eine Wohnung binden, die sie für mehrere Monate oder sogar Jahre mieten müssen, sondern wollen möglichst unabhängig und spontan sein. Aus diesem Grund haben sich bereits in etlichen Ländern Anbieter genau auf diese Form des Wohnens und Lebens spezialisiert und bieten kurzfristig buchbare, günstige Appartements oder Zimmer für kurze bis mittellange Aufenthalte an. Wichtigstes Kriterium für die digitalen NomadInnen ist oft eine stabile und schnelle Internetverbindung (vgl. Brainpower Austria o. D.).

Seit einiger Zeit erlangt aber auch die Kombination aus dem digitalen Nomadentum und dem „Vanlife“, also dem Wohnen und Leben im Van, immer mehr Beliebtheit. Der klare Vorteil ist dabei, dass Personen, die dieses Modell leben, stets ihren gesamten Besitz mit sich führen und gleichzeitig maximal flexibel bei der Wahl der Reiseroute sind, während sie ihrer Arbeit nachgehen.

03.

Das Thema der Diplomarbeit

03. Das Thema der Diplomarbeit

In meiner Diplomarbeit gehe ich der Frage nach, ob die Form des nomadischen Lebens auf heutige Studierende in Bezug auf das Leben in einem Campervan ohne festen Wohnsitz übertragbar ist. Ich werde eruieren, inwiefern ein Vollzeitleben im Van für Studierende umsetzbar ist, welche Ansprüche Studierende an ihren Wohnraum haben und ob ein Campervan den räumlichen Anforderungen von Studierenden entsprechen kann. Zu diesem Zweck werde ich die derzeit vorherrschenden Formen des studentischen Wohnens untersuchen und anhand verschiedener Parameter wie den monatlichen Kosten und dem ökologischen Fußabdruck mit der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ vergleichen. Darüber hinaus werde ich eine Untersuchung zu geeigneten Kastenwagenmodellen vornehmen und Ausbau-Vorschläge für zum Vollzeitleben ausgelegte Campervans entwerfen. Ich werde außerdem eruieren, ob die Stadt Wien für eine solche Wohnform geeignet ist und welche Voraussetzungen gegebenenfalls geschaffen werden müssten, um das System des „studentischen Nomadentums“ in Wien etablieren zu können.



Abbildung 1: „studentisches Nomadentum“

04.

Der „Vanlife“-Hype

04. Der „Vanlife“-Hype

Seit einigen Jahren ist das Thema „Vanlife“ allgegenwärtig. Was einst als preisgünstige Art des Reisens vornehmlich den GeringverdienerInnen zugeschrieben wurde, ist heute in allen Gesellschaftsschichten beliebt. Die Vorteile liegen auf der Hand. Im Gegensatz zu Reisen mit vorab gebuchter Unterkunft, welche oft mit dem Flugzeug unternommen werden und somit in Bezug auf das Gepäck begrenzt sind, lässt sich mit dem Campervan alles auf die Reise mitnehmen, was benötigt werden könnte. Des Weiteren sind die Reisenden flexibel bei der Planung der Route und können spontan auf Wetterumschwünge reagieren.

Aber wie kam es eigentlich zu dem sogenannten „Vanlife“-Hype?

Eine Ikone des „Vanlifes“ ist bis heute der VW T1 Wohnmobil-Bus, auch „Bulli“ genannt. Allein auf Instagram gibt es nach heutigem Stand (22. November 2021) etwa 1.378.000 Beiträge, die unter den Hashtags #VWT1, #VWBulli, #Bulli und #T1 zu finden sind. Kein anderes Van-Modell hat es je geschafft, solch ein Aufsehen zu erregen, und so ist es heute nahezu unmöglich, einen leistbaren VW T1 Bus zu erstehen. Nachdem das erste Exemplar des „Bullis“ im Jahr 1950 produziert wurde, liefen in den darauffolgenden Jahren bis 1967 tausende T1 Busse vom Band (vgl. VW Nutzfahrzeuge o. D.). Ein neuer Reisetil, das Camping auf Rädern, etablierte sich und veranlasste immer mehr Personen dazu, sich einen VW T1 zuzulegen und ihren Jahresurlaub damit zu gestalten. Der Traum nach der großen Freiheit beim Reisen war geboren und fand in allen Gesellschaftsschichten Anklang (vgl. KARABAG 2018).

Als in den 1960er und 1970er-Jahren die sogenannte Hippiebewegung entstand, wurde der VW T1 mit seiner mit Blumen und „Peace“-Zeichen bemalten Karosserie sogar zum Symbol dieser Kultur. Der geringe Benzinverbrauch und die Freiheit, viele Gegenden der Welt autonom zu bereisen und zu erforschen, machte diese Form des Reisens für die Hippies so erstrebenswert (vgl. Rehe 2014). Oft wurden die „Bullis“ für wenig Geld am Straßenrand verkauft, nachdem sie für ihren ersten Nutzungszweck ausgedient hatten. So brachen sie zu ihren individuellen Reisen auf, die letztendlich doch nicht so einzigartig waren, wie vorerst geglaubt, weil der Hype bereits so groß war, dass die Routen sich am Ende oft glichen. Eine beliebte Route aus dieser Zeit war der sogenannte Hippie-Trail, der mit mehreren Abzweigungen von Europa bis nach Thailand führte und sogar von heutigen Berühmtheiten wie Steve Jobs bereist wurde (vgl. Königs 2021).

Etwa zur gleichen Zeit begann auch die Hochkonjunktur für Wohnmobile und Wohnwagen. Familien verbrachten ihren Urlaub zwar noch immer auf dem Zeltplatz, jedoch wurde das aufwendig aufzubauende und meist nicht sehr komfortable Zelt durch mehr oder weniger geräumige Wohnmobile und Wohnwagen ersetzt. Dieser Art des Reisens wurde allerdings eher ein spießiger Beigeschmack zugeschrieben.

O4. Der „Vanlife“-Hype

Eine individuelle Reiseroute stand hier nicht auf der Prioritätenliste. Stattdessen dienten die Fahrzeuge vielmehr als Statussymbol (vgl. Patsalidis 2020).

Dieses Bild der spießigen WohnwagenbesitzerInnen verweilte lange Zeit im kollektiven Bewusstsein. Vor allem mit der Wende in Deutschland entwickelte sich ein Trend zu einer anderen Form des Reisens. Die ostdeutsche Bevölkerung war nun ebenfalls in der Lage, Reisen in andere Gegenden der Welt zu unternehmen. Wohnmobile und Camper galten nicht länger als hip, Flüge wurden günstiger und schneller. So sprangen besonders junge Leute auf den Trend des neuen Reisens auf. Wer möglichst häufig flog, um sich an verschiedenen Orten aufzuhalten, galt als cool. In kleinen Vans reisten meist lediglich die BackpackerInnen in Australien, Neuseeland und Kanada. In Deutschland und Österreich sah man diese Art des Reisens in den sogenannten Kastenwagen nur noch sehr selten auf den Straßen. Glücklicherweise änderte sich dieses Bild, vor allem dank der sozialen Medien, und das Bewusstsein dafür, dass Flugreisen eine enorme Belastung für das Klima darstellen, verbreitete sich.

Nun wiederholte sich das, was in den 1950er bis 1970er-Jahren schon einmal geschehen war. Das Reisen in Vans wurde wieder attraktiv. Ein regelrechter Hype brach aus und ich kenne heute persönlich fast niemanden mehr, der nicht zumindest schon ein Mal eine Reise mit einem Van oder Wohnmobil unternommen hat. Schon in den Jahren 2013 und 2014 war der Ansturm auf zu mietende Wohnmobile so groß, dass es nicht mehr möglich war, kurzfristig für eine Urlaubsreise an ein Wohnmobil zu gelangen. Der Bedarf an gebrauchten Transportern war enorm und viele Menschen fingen an, ihr Modell nach den individuellen Vorstellungen und Wünschen auszubauen. Hotelurlaube waren nicht mehr erstrebenswert, da die Bindung an den Urlaubsort zu groß und die Aktivitäten innerhalb der Urlaubsregion begrenzt waren.

Es wurde nach Freiheit und unbeschwertem Reisen gesucht, losgelöst von Übernachtungen auf einem Campingplatz, stattdessen mit der größtmöglichen Unabhängigkeit, dem sogenannten Wildcampen. Dabei bedeutet Wildcampen nicht per se das Übernachten in der freien Wildnis, wobei der Duden das Wort Wildnis als „unwegsames, nicht bebautes, besiedeltes Gebiet“ beschreibt (Dudenredaktion o. D.). Vielmehr ist hier das Kampieren auf Stellplätzen gemeint, die nicht gebührenpflichtig sind und sich sowohl in Städten auf kostenlosen Parkplätzen als auch in der freien Natur befinden können. Was in vielen Ländern vorerst geduldet wurde, entwickelte sich jedoch zunehmend zu einer Herausforderung, da sich Verschmutzungen der Natur durch die Van-Reisenden häuften. Heute ist Wildcampen in vielen Ländern Europas bereits verboten. Es gibt allerdings mehrere Ausnahmen, wie beispielsweise Schweden, in denen das Campen in der Wildnis noch immer erlaubt ist.

04. Der „Vanlife“-Hype

Vor allem durch die Corona-Pandemie erlangte der „Vanlife“-Hype eine enorme Aufmerksamkeit und Tausende, vor allem junge Menschen, sprangen auf den Trend auf. Das Hashtag „Vanlife“ verzeichnet nach heutigem Stand (22. November 2021) allein auf Instagram fast zwölf Millionen Einträge. Mit dem Hype um das Reisen im Van wuchs gleichzeitig die Einsicht, dass der Planet geschützt werden muss, und so setzen sich nun vor allem große Accounts auf Instagram auch dafür ein, dass die Natur sauberer verlassen wird, als sie vorgefunden wurde. Das bedeutet, dass nicht nur der eigene Unrat wieder mitgenommen und entsorgt werden soll, sondern auch etwaige Hinterlassenschaften von Fremden. Es entstand ein Bewusstsein dafür, dass die schönsten Orte der Welt zwar bereist werden können, allerdings auch geschützt werden müssen.

05.

Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

Reisen in meiner Kindheit

Ich bin bereits als Kind viel gereist. Während mir andere Kinder aus meiner Schulklasse erzählten, dass sie dieses Jahr aus verschiedenen Gründen nicht in den Urlaub fahren konnten, war es mir fast unangenehm, von den unterschiedlichen Reisen zu berichten, die ich in den Schulferien erlebt habe. Ich wuchs als Scheidungskind auf und während diese Situation sicherlich viele Nachteile mit sich brachte, gab es auch einige Vorteile. So verreiste ich meist doppelt so oft wie meine Mitschüler, weil jedes meiner Eltern seine Urlaub mit mir verbringen wollte. Ich fuhr Ski im Dezember, verbrachte den Sommer in einem Ferienhaus in Schweden, schwamm im Herbst im Ozean und fuhr zwischendurch mit dem Wohnmobil an die unterschiedlichsten Orte. Ich fand es schon als Kind toll, neue Gegenden zu erkunden und die Gewohnheiten und Mentalitäten der Einheimischen in den verschiedenen Ländern kennenzulernen.

Work and Travel in Australien

Als ich mit der Schule fertig war, wollte ich erst einmal weg und das am besten so weit wie irgend möglich. Ich wollte endlich einmal woanders leben als in dem kleinen Ort, in dem ich aufgewachsen bin. Ich wollte andere Menschen kennenlernen als die, mit denen ich 18 Jahre meines Lebens verbracht habe und wollte frei und individuell entscheiden. Was heute fast schon als normal gilt, war damals in meinem Umfeld eine Seltenheit, denn ich kannte bis auf eine Ausnahme niemanden, der schon einmal ein Work and Travel Jahr in Australien verbracht hatte.

So buchte ich zusammen mit einer Freundin einen Flug nach Sydney und ein Hostel für die ersten drei Tage. Wir hatten uns weder informiert, was wir dort machen würden, noch hatten wir irgendetwas über das Land in Erfahrung gebracht. Als wir mit viel weniger Geld auf dem Konto dort ankamen, als wir aus rechtlicher Sicht hätten haben müssen, fehlte uns jeglicher Plan. Die Realität holte uns schon kurz nach unserer Ankunft auf den Boden der Tatsachen zurück, denn alles war viel teurer, als wir es aus Deutschland gewohnt waren. Wir mussten so schnell wie möglich einen Job finden, jedoch stellte sich dies für zwei Abiturientinnen mit, verglichen mit MuttersprachlerInnen, rudimentären Englischkenntnissen in Sydney nicht als die einfachste Aufgabe heraus. Bereits im Jahr 2012 gab es viele BackpackerInnen in Australien und Jobs waren rar. Aber wir schafften es, arbeiteten die Nächte in Bars durch und hatten nach drei Monaten schließlich genug Geld erwirtschaftet, um endlich weiterzureisen.

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

Bis zu diesem Zeitpunkt bewohnten wir ein recht heruntergekommenes Zimmer eines Hostels und freuten uns darauf, fortan die Ostküste hinauf zu reisen und in all den schönen Hostels zu nächtigen, die uns in unterschiedlichen Werbezeitungen präsentiert wurden. Bereits in der ersten Unterkunft, die wir ansteuerten, merkten wir, dass die Bilder nicht der Wahrheit entsprachen. Nachdem sich dieser Eindruck auch in den nächsten Hostels bestätigte, fassten wir den Entschluss nicht mehr mit den Bussen der Greyhound Lines zu reisen und mit mehreren BackpackerInnen gemeinsam ein Zimmer zu bewohnen. Wir wollten frei sein und dies bedeutete für uns, ein eigenes Auto zu besitzen, in dem wir reisen und leben konnten.

Nun hatten wir zwar mehrere Monate gearbeitet, aber für ein eigenes Auto und unsere Lebenshaltungskosten reichte unser Kapital dennoch nicht aus. Die Eltern meiner Freundin gaben uns einen Kredit, von dem wir gemeinsam ein Auto kauften, um damit Australien zu bereisen. Es war großartig! Während ich mir heute nicht einmal mehr ansatzweise vorstellen kann, in diesem Wagen zu schlafen, war er damals alles, was wir brauchten. Mit „Vanlife“ hatte all das aber trotzdem noch nicht viel zu tun, denn das Auto hatte nicht einmal im geringsten die Größe eines Vans. Es handelte sich um einen Holden Commodore in der Ausführung eines Kombinationskraftwagens, vergleichbar mit der Größe eines VW Passats. Geschlafen haben wir auf den umgeklappten Rücksitzen und wir hatten weder eine richtige Matratze noch Vorhänge. Lediglich unsere dünnen, aus Deutschland mitgebrachten, Isolationsmatten und eine Bettdecke dienten als Matratzenersatz.

Bevor wir mit dem Auto losfuhren, mussten wir all unser Hab und Gut, welches wir in zwei Kisten und unseren Rucksäcken aufbewahrten, von den Vordersitzen nach hinten auf unser „Bett“ räumen und bevor wir am Abend schlafen gingen, schafften wir alles wieder nach vorne auf die Sitze. Wir hatten weder eine Küche noch einen Tisch. Lediglich zwei günstige Campingstühle, zwei Töpfe, eine Pfanne und ein wenig Geschirr und Besteck gehörten zu unserer Ausstattung. Um zu duschen, fuhren wir an den Strand und nutzten die dort vorhandenen Sanitäranlagen, welche selten mit warmem Wasser ausgestattet waren, oder schlichen uns ins nächstgelegene Hostel. Wir waren flexibel, konnten täglich neue Orte erkunden und hatten keinerlei Verpflichtungen. Lernten wir andere Reisende kennen, schlossen wir uns zusammen, übernachteten auf Strandparkplätzen und steuerten wann immer uns danach war ein neues Ziel an. Wir brauchten nicht viel, um glücklich zu sein. Am Ende unserer Reisezeit in Australien verkauften wir das Auto fast ohne Verlust an zwei deutsche Backpacker und konnten so den Eltern meiner Freundin das Geld zurückzahlen.

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

Reisen während meines Bachelors und der Roadtrip 2017

Nachdem ich Australien 2013 verließ und noch einige Monate durch Asien gereist war, begab ich mich für mein Architekturstudium nach Berlin. Ich zog in eine studentische Wohngemeinschaft und begann meinen Bachelor in Architektur an der Technischen Universität Berlin. Zuvor hatte ich noch keine Person kennengelernt, die auch Architektur studiert hatte und konnte mir, um ehrlich zu sein, noch nicht vorstellen, wie sich der Ablauf des Studiums gestalten würde. Eine Recherche im Internet ließ mich lediglich wissen, dass der Zeitaufwand immens sei. Aber wie zeitaufwendig kann ein Studium schon sein? Das Bild, das mir bis dato über Studierende vermittelt wurde, schloss das späte Aufstehen, einen kurzen Aufenthalt in der Universität und viele Partynächte ein. Bereits am ersten Tag meines Studiums belehrte mich die Realität eines Besseren. Ich blieb bis drei Uhr nachts im Atelier, um an einer Abgabe für den nächsten Tag zu arbeiten, erschien am nächsten Tag um acht Uhr morgens wieder im Entwurfsstudio und war völlig erschöpft und perplex.

Im weiteren Verlauf meines Studiums änderte sich nichts an diesem Zustand. Die meiste Zeit meines Tages verbrachte ich in der Architekturfakultät und ging oft nur zum Duschen und für wenige Stunden Schlaf nach Hause. Meine Verfassung schwankte zwischen völliger körperlicher und psychischer Erschöpfung und dem Gefühl, zu einer eingeschworenen, elitären Gemeinschaft zu gehören. Wir verbrachten unsere Zeit gemeinsam im Atelier, um Tag und Nacht an Modellen und Zeichnungen zu arbeiten und legten ab und an eine Pause in der fakultätseigenen Bar ein.

Aus heutiger Sicht empfinde ich den Zeitaufwand und die Anforderungen, verbunden mit einem enormen Leistungsdruck, als sehr grenzwertig. Zeit für Erholung oder Aktivitäten, die nicht mit der Universität in Verbindung standen, gab es nahezu keine. Außeruniversitäre soziale Kontakte blieben vollkommen auf der Strecke und vonseiten der ProfessorInnen wurde uns das Gefühl vermittelt, wir müssten noch mehr arbeiten, noch mehr in der Universität sein und noch mehr abliefern.

Mein Vater schlug damals vor, ich solle doch mit einem Van oder Wohnwagen auf den Campus ziehen. „In Berlin geht sowieso alles“ waren seine Worte und er hatte recht. Direkt neben der Architekturfakultät gab es einen großen, kostenfreien Parkplatz vor der Fakultät für Mathematik, der des Öfteren von WohnmobilbesitzerInnen für Übernachtungen genutzt wurde. Eine Dusche gab es in der Fakultät gegenüber, in der ein Fitnessstudio für Studierende untergebracht war und auch die Sanitärräume der Fakultät für Architektur waren die ganze Nacht zugänglich. Theoretisch hätte also nichts dagegengesprochen, einen Campervan zu kaufen und direkt vor die Tür der Universität zu ziehen. Getraut habe ich mich dies nicht. Zu dieser Zeit

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

gab es wenige Personen in meinem Umkreis, die bereits in einem Campervan reisten und niemanden, der darin wohnte. Wenn ich anderen Menschen von unserer Zeit im Auto in Australien erzählte, hörte ich fast immer das Gleiche: „Also ich könnte das nicht!“ Um dem gesellschaftlich anerkannten Bild zu entsprechen, gab ich dem Vorschlag meines Vaters nicht einmal den Hauch einer Chance.

Während des Semesters sehnte ich mich nach den Ferien, sprang dann ins nächste Flugzeug und erkundete die Hauptstädte Europas oder besuchte Freundinnen in ihren Elternhäusern irgendwo in Europa. Das Gefühl, dass dies für mich jedoch keine „richtigen“ Reisen sind, wuchs in mir. Ich sehnte mich danach, jeden Tag am Strand aufzuwachen und täglich neu zu entscheiden, an welchen Ort ich mich begeben werde. Nachdem ich etliche Male mit meinem Vater darüber geredet hatte, kauften wir einen Mercedes Vito. Ein Gefährt, welches man im Gegensatz zum Holden Commodore in Australien wirklich als Van betiteln konnte. Der Vito war nicht dazu bestimmt, um darin Vollzeit zu leben, vielmehr wollte ich darin kurzfristige Reisen unternehmen und meinem Freund das „Vanlife“ schmackhaft machen. Mein Vater baute uns ein Bett in den Van, ich nähte Vorhänge, die wir mit Klettverschlüssen an den Fenstern befestigten, und mein Freund und ich brachen für mehrere Wochen zu einer Reise quer durch Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien auf. Da war es wieder: das Gefühl der grenzenlosen Freiheit. Aufgrund des verhältnismäßig großen Innenraums hatten wir diesmal eine richtige Matratze. Außerdem mussten wir nicht ständig alles umräumen, wenn wir losfahren wollten, da genug Stauraum unter dem Bett zur Verfügung stand. Wir hatten sogar zwei Campingstühle und einen Tisch dabei. Da wir weder eine Küchenzeile noch den Platz im Van hatten, kochten wir unter freiem Himmel auf unserem tragbaren Campingkocher. Der gesamte hintere Bereich des Fahrzeugs bestand schließlich aus dem Bett. Geduscht haben wir am Strand, in Schwimmhallen oder auf Campingplätzen. Es fehlte uns an nichts und für mich war der Größensprung von dem kleinen Holden Commodore in Australien zu dem geräumigen Vito enorm. Damals hätte ich nicht gedacht, dass ich mich in der Zukunft nach einem noch größeren Gefährt zum Reisen sehnen würde. Was ich insgeheim gehofft hatte, erfüllte sich. Meinem Freund gefiel die Reise mit dem Van sehr.

Work and Travel in Neuseeland

Es vergingen eineinhalb Jahre, in denen ich in einem Architekturbüro in der Nähe von Berlin arbeitete und immer häufiger hatte ich den Gedanken: „Ich muss noch mal hier weg.“ Wir unternahmen in dieser Zeit zwar nach wie vor einige Reisen mit dem Campervan in Deutschland und brachen zu Städtereisen mit dem Flugzeug auf, aber insgeheim hatte sich in mir der Wunsch entwickelt, nach Neuseeland zu fliegen

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

und dort ein Jahr mit einem Van das Land zu erkunden. Ich ging jedoch davon aus, dass mein Freund diesbezüglich keine Ambitionen hatte. Ich hatte ihn gerade überzeugt, mit mir für meinen Master nach Wien zu ziehen und kam nun schon wieder mit der nächsten Idee um die Ecke, die eine Veränderung all unserer Lebensumstände mit sich bringen würde. Zu meiner großen Verwunderung stimmte er zu, als ich eines Tages den Mut fasste, ihn zu fragen.

Wir kündigten unsere Wohnungen, verkauften den Großteil unseres Besitzes und flogen im September 2018, ausgestattet mit zwei Reiserucksäcken, nach Neuseeland. Diesmal hatten wir zumindest für eine Woche eine Unterkunft über Airbnb gebucht. Abgesehen davon wies der Start unseres Aufenthaltes in Neuseeland jedoch einige Parallelen zu meiner Zeit in Australien auf. Im verregneten Auckland angekommen, durchstöberten wir unzählige Online-Portale nach einem passenden Van für uns. Die Ansprüche an ein Zuhause auf vier Rädern waren seit meiner Zeit in Australien gestiegen und da das Angebot begrenzt war, stellte sich die Suche als schwieriger heraus als vorerst angenommen. Schließlich schrieb uns ein junger Mann namens Dion auf meine Suchanfrage auf Facebook eine Nachricht und am darauffolgenden Tag präsentierte er uns voller Stolz das Auto. Er berichtete uns, dass er meist Toyota Estimats kaufe und diese mit einem von ihm entwickelten Modul aus Holz ausbaue. Er selbst ist Tischler und handwerklich durchaus begabt, aber in der Retrospektive betrachtet, hätten wir das Auto nicht kaufen sollen. Aus Ermangelung an Alternativen stimmten wir dem Kauf zu und waren ab diesem Zeitpunkt Besitzer eines viel zu kleinen Vans. Wir hatten uns also in Relation zum Mercedes Vito wieder verkleinert. Die NeuseeländerInnen bezeichneten Autos dieser Größe zwar als „People-Mover“, jedoch ist der Toyota Estima eher mit einem etwas geräumigerem Kombinationskraftfahrzeug zu vergleichen. An der breitesten Stelle war das Bett im Van weniger als 1,40 Meter breit und statt einer richtigen Matratze gab es lediglich dünne, mit Stoff bezogene Schaumstoffsegmente. Trotz einiger weiterer negativer Punkte freuten wir uns unheimlich auf das bevorstehende Jahr in Neuseeland.

Vorteilhaft war die im Kofferraum verbaute Küchenzeile mit Waschbecken. Unter dem Bett gab es einen Frisch- und einen Abwassertank, sodass wir in der Spüle abwaschen konnten. Dank der Kofferraumklappe waren wir bei leichtem Regen sogar geschützt, während wir kochten. Das Bett, mitsamt dem darunter liegenden Stauraum, war so konstruiert, dass es sich mit einigen Handgriffen zu einer Sitzgelegenheit mit Tisch umbauen ließ. Die Schaumstoffelemente, die in der Nacht als Matratze dienten, wurden zu diesem Zweck zu Rückenlehnen und Sitzpolstern umfunktioniert. Dies stellte sich jedoch rasch als zu aufwendig heraus, sodass wir den Umbau lediglich zwei Mal vornahmen und anschließend darin übereinstimmten, dass wir die Sitzecke nicht benötigen würden und die Konstruktion daher dauerhaft in Form des Bettes beließen. Wir kauften uns einen Campingtisch sowie zwei Campingstühle und kochten, wann immer es

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

das Wetter zuließ, im Freien. Während unserer Reise trafen wir des Öfteren auf andere BackpackerInnen, die ebenfalls einen Toyota Estima mit dem gleichen Ausbaumodul besaßen. Keiner von ihnen nutzte die Möglichkeit des Bett-Umbaus zur Sitzgelegenheit.

Monate des Reisens vergingen und während uns unser kleines Auto auf der einen Seite immer mehr ans Herz wuchs, stellte es auf der anderen Seite nicht nur wegen der geringen Größe des Öfteren eine Herausforderung dar. Etwa einen Monat nach dem Erwerb bemerkten wir, dass die Holzkonstruktion unter dem Bett feucht geworden war. Nach Tagen der Ursachensuche stellte sich heraus, dass das Auto an einem der hinteren Fenster eine undichte Stelle aufwies, sodass bei Regen permanent Wasser hinein lief. Als wir dies bemerkten, war ein Großteil der Holzkonstruktion jedoch schon von Schwarzsimmel befallen. Zu unserem Glück verbaute uns der Verkäufer kostenlos ein neues Holz-Modul und wir ließen die undichte Stelle reparieren. Einige Monate später versagte der Hauptbremszylinder unseres Vans, was dazu führte, dass die Bremse ihre Funktionsfähigkeit verlor und wir gegen eine Wand fuhren. Als wir von einem Lastkraftwagen von der Straße gedrängt wurden, platzte uns ein Reifen und ein andermal brannte die Elektronik der 12-Volt-Steckdose durch, als wir unser MacBook am Wechselstromrichter luden. All diese Dinge gingen im Endeffekt sehr glimpflich für uns aus, was unter anderem auch daran lag, dass mein Vater uns aus der Ferne mit seinem Fachwissen stets beratend zur Seite stand.

Einer der schwerwiegendsten Kritikpunkte an unserem Van, der uns während der Reise mal mehr und mal weniger störte, war die Größe. Bei gutem Wetter verbrachten wir den Großteil des Tages draußen und störten uns an der geringen Größe des Wageninneren wenig, wohingegen wir bei Niederschlag und schlechtem Wetter mit einem viel zu kleinen Wohnraum konfrontiert waren. Da ein Gaskocher bei starkem Regen nicht funktioniert, konnten wir in diesen Momenten nicht unter freiem Himmel kochen. Es blieb demnach lediglich die Möglichkeit, unsere Mahlzeiten unter der Heckklappe in der Küchenzeile zuzubereiten, was bei Starkregen jedoch nicht möglich und zudem wegen der geringen Höhe auch sehr unkomfortabel war. Diese zahlreichen Regentage führten dazu, dass wir sehr genaue Vorstellungen von einem etwaigen nächsten Van entwickelten. Das Hauptaugenmerk sollte in jedem Fall darauf liegen, komfortabel im Van kochen und aufrecht sitzen zu können. Trotz der genannten Herausforderungen hatten wir großen Spaß daran, mit dem Van Neuseeland zu erkunden. Wir waren flexibel und unabhängig in der Wahl unserer Reiseroute, konnten an den schönsten Stränden, die wir je gesehen haben, übernachten und fanden dank der geringen Größe des Wagens stets einen Stellplatz, während große Wohnmobile oft kehrtmachen und weitersuchen mussten. Heute erinnern wir uns gerne an die Zeit in unserem kleinen roten Auto zurück.

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

Der Mercedes Sprinter

Noch während wir in Neuseeland waren, erhielt ich eine Nachricht meines Vaters, dass ein Bekannter einen Mercedes Sprinter aus dem Baujahr 2003 verkaufen würde. Eine lange Zeit der Überlegung bedurfte es nicht. Wir entschieden uns unverzüglich den Sprinter zu kaufen und sind seit 2019 Besitzer eines Autos mit tatsächlichem Campervan-Potenzial, welches jedoch bis heute noch immer in Deutschland auf dem Grundstück meines Vaters verweilt. Nachdem wir Neuseeland verlassen hatten, verbrachten wir einige Monate in Asien und zogen anschließend für die Absolvierung meines Masterstudiums kurz vor dem Beginn der Corona Pandemie in eine Altbauwohnung in Wien.

Leider haben wir bislang weder eine Werkstatt noch einen Platz im Außenbereich in der Nähe unserer Wohnung gefunden, der es uns ermöglicht, den Sprinter auszubauen. Jeden Sommer fahren wir daher nach Deutschland, um den Sprinter abzuholen, der derzeit mit einem Provisorium, bestehend aus einem Bett und einer spartanischen Küchenzeile samt Kühlschrank ausgebaut ist. Von dort aus reisen wir anschließend für mehrere Wochen durch europäische Länder und obgleich der Sprinter derzeit eine spärliche Ausstattung aufweist, ist er dennoch bei Weitem komfortabler als alle Van-Varianten, die ich zuvor ausprobiert habe.

Dank der Höhe im Wageninneren ist es, zumindest für mich, möglich zu stehen. Um es auch meinem zwei Meter großen Freund zu ermöglichen, im Van aufrecht zu stehen, bräuchten wir jedoch einen Sprinter mit einem Hochdach. Allerdings ist es ihm zumindest möglich, aufrecht auf dem Bett zu sitzen, was bei keinem unserer früheren Vans der Fall war. Hinzu kommt der Vorteil, dass wir mit unserem Gaskocher im Inneren des Sprinters auf der Küchenzeile kochen können und somit nicht mehr auf passende Witterungsbedingungen angewiesen sind. Die Planung des Sprinters, bestehend aus Elektronik, Wasserversorgung und dem Ausbau der Möblierung, ist bereits fertiggestellt. Aus den zuvor genannten Gründen ist es uns derzeit nicht möglich, den Ausbau selbst vorzunehmen, jedoch bleibt unsere Hoffnung auf die Fertigstellung der Umbauten selbstredend bestehen.

Unsere Planung beinhaltet ein feststehendes Bett, da wir aus Erfahrung wissen, dass der Umbau eines Bettes zu einer Sitzgelegenheit samt Tisch für uns zu aufwendig ist. Des Weiteren haben wir uns dazu entschieden, Kaltschaummatratzen mitsamt Lattenrosten zu verbauen und nicht auf Schaumstoffmatten und mitteldichte Holzfaserplatten zurückzugreifen. Diese Alternative wird im Van-Ausbau oft genutzt, da es die günstigere und einfacher zu errichtende ist. Um möglichst viel Stauraum zu generieren, sind auf beiden Längsseiten des Wageninneren Oberschränke geplant. Unter dem Bett sollen zusätzlich zu einem

05. Mein persönlicher Bezug zum Reisen und dem „Vanlife“

ausziehbaren Sitz mit integrierter Toilette drei weitere Schubladen für Vorräte Platz finden. In der Küchenzeile, welche sich hinter dem Fahrersitz befindet, ist bereits ein Kühlschrank verbaut. Rechts daneben ist ein Spülbecken mit Wasseranschluss geplant, unter dem sich zwei weitere Schubladen befinden sollen. Wir haben zwei zusätzliche Fenster, eines an der Küchenzeile und eines über dem Bett eingebaut, sodass nun an jeder Außenwand Licht eintreten kann. Das bereits von uns verbaute Solarpanel auf dem Dach dient der Stromerzeugung bei guten Wetterverhältnissen. In Kombination mit einem großen, einhundert Liter fassenden Wassertank und einem Abwassertank soll es uns möglich sein, einige Tage autark in der Wildnis zu verbringen.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

06.

Zur Entstehung der Idee des „studentischen Nomadentums“

06. Zur Entstehung der Idee des „studentischen Nomadentums“

Studierende ziehen für das Studium meist kurz nach dem Schulabschluss in eine Universitätsstadt und suchen dort nach einem geeigneten Wohnraum. Während der Vorlesungszeit sind sie in ihrem Aufenthalt an die Studienstadt gebunden, insofern es sich nicht um ein Studium an einer Fernuniversität handelt.

Dieser Umstand trifft auf die vorlesungsfreie Zeit jedoch nicht zu. Stehen keine Prüfungen bevor, begeben sich viele Studierende auf Reisen oder zumindest für einen Besuch zurück in die Heimat. Die Zimmer in den Wohngemeinschaften, Wohnheimen und teilweise sogar die kompletten Wohnungen stehen daher für diese Zeit leer oder können alternativ untervermietet werden. Bei Wohngemeinschaften funktioniert das System der Untermiete meist einfacher, da nicht selten zumindest einer / eine der anderen BewohnerInnen in der Wohnung verweilt und so auf das Hab und Gut der vermietenden Person achtgeben kann. Für Studierende, die allein in einer Wohnung leben, ist dieses Vorgehen jedoch mit größeren Risiken verbunden und setzt ein ausgeprägtes Urvertrauen voraus, da sie einer fremden Person die Wohnung mit allen Habseligkeiten überlassen müssten.

Daher bleiben in vielen Fällen die Zimmer und Wohnungen für die Dauer der Abwesenheit leer, allerdings wird die Zahlung der Miete selbstverständlich trotzdem fällig. Der Wohnraum hat in dieser Zeit keinen Nutzen und muss gleichzeitig weiterfinanziert werden. Auf diesen Umstand reagierend, wurden innerhalb der letzten Jahre Alternativ-Systeme entwickelt, wie beispielsweise Studierenden-Apartments, die einzig für die Vorlesungszeit innerhalb des Semesters gemietet werden können. In der vorlesungsfreien Zeit werden die Zimmer unter anderem an TouristInnen vermietet. Für die meisten Studierenden ist dies jedoch keine Alternative, da die Unterbringung der Einrichtungsgegenstände und persönlichen Dinge während der Ferien und somit zwei Mal pro Jahr einen enormen Aufwand darstellen würde. Zudem stehen selten kostengünstige oder kostenfreie Lagermöglichkeiten für den persönlichen Besitz zur Verfügung.

Der Optimalfall ist also eine Behausung, die alles beherbergt, was Studierende in ihrem Alltag benötigen und dabei gleichzeitig standortungebunden ist. Mit einem ausgebauten Van sind diese Ansprüche vollends erfüllt.

07.

Die gängigsten Wohnformen von Studierenden

07. Die gängigsten Wohnformen von Studierenden

Zu Beginn eines Studiums stellt sich, nach der Wahl des Studienfaches, meist schnell die Frage nach dem passenden Wohnraum. Zur Auswahl stehen dabei derzeit vier Hauptmöglichkeiten. Zum einen können Studierende weiterhin bei den eigenen Eltern wohnen, insofern sich der Studienort nicht vom Wohnort der Eltern unterscheidet oder zumindest nicht allzu weit entfernt liegt. Die zweite Möglichkeit besteht darin, ein Zimmer in einem Wohnheim zu beziehen. Die dritte Option ist, ein Zimmer in einer Wohngemeinschaft anzumieten oder alternativ eine eigene Wohngemeinschaft zu gründen. Die letzte der vier Hauptmöglichkeiten besteht darin, dass Studierende eine eigene Wohnung beziehen.

Die Entscheidung, welche der Möglichkeiten für die jeweilige Person die richtige ist, ist sehr individuell und an verschiedene Faktoren gekoppelt. Auch ändern sich die Bedürfnisse und Anforderungen an den eigenen Wohnraum im Laufe der Studienzeit meist mehrfach, sodass ein Wechsel der Wohnformen nicht unüblich ist. Im Folgenden werden die vier Möglichkeiten nun ausführlicher dargestellt und die jeweiligen Vor- und Nachteile beleuchtet.

Wohnen bei den Eltern

Insofern die Studierenden für das Studium nicht in eine andere Stadt ziehen, ist die Option, bei den eigenen Eltern wohnhaft zu bleiben, oft sehr attraktiv. In vielen Fällen zahlen die Studierenden für diesen Wohnraum keine oder eine vergleichsweise günstige Miete. Zusätzlich bleibt die Suche nach anderweitigem Wohnraum und somit die Zahlung einer Kautionsprovision und der Kauf neuer Möbel aus, sodass diese Möglichkeit in aller Regel die kostengünstigste Variante ist.

Weitere Vorteile können darin liegen, dass die Eltern sich auch weiterhin um die Erfüllung der Grundbedürfnisse der Studierenden kümmern und so beispielsweise die Verpflegung, in Form des Einkaufs und Kochens, übernehmen. In einigen Fällen nehmen sie sich sogar weiterhin der Reinigung und Pflege der Wäsche an.

Nachteile können darin bestehen, dass die Studierenden nicht erlernen, einen eigenen Haushalt beziehungsweise ein selbstorganisiertes Leben zu führen oder aber, dass sich die Studierenden von den Eltern kontrolliert und eingeschränkt fühlen.

07. Die gängigsten Wohnformen von Studierenden

Wohnen in einem Studierendenwohnheim

Für viele Studierende ist das Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim eine gute Möglichkeit. Dabei gibt es in den unterschiedlichen Heimen verschiedene Wohnmodelle. Der häufigste Fall besteht darin, dass die Studierenden ein eigenes Zimmer mit einem kleinen angeschlossenen Bad bewohnen und sich die Gemeinschaftsräume wie die Küche, den Aufenthaltsraum und den Wäscheraum mit anderen BewohnerInnen des Wohnheims teilen. Es gibt jedoch auch Studierendenwohnheime, in denen sich zwei oder mehr Studierende einen Schlaf-Wohn-Raum teilen. Wohnheime können in staatlicher oder privater Hand liegen oder auch von Studierendenwerken und Stiftungen betrieben werden. Innerhalb dieser Unterscheidung variieren die Wohnformen der Heime mitunter in großem Maße (vgl. Kesper 2019).

So kenne ich beispielsweise eine Studentin, die ein Zimmer eines katholisch geförderten Studierendenwohnheims in Wien bewohnt und dort aufgefordert ist, bestimmte Ruhe- und Gebetszeiten einzuhalten. Die meisten meiner FreundInnen, die bereits in einem Studierendenwohnheim gelebt haben, bewohnten jedoch eines, das vom Studierendenwerk betrieben wird und waren dort frei und selbstbestimmt in ihrem Tagesablauf.

Der Vorteil eines Studierendenwohnheims liegt meist in dem vergleichsweise geringen Mietpreis. So wird eine monatliche Miete veranschlagt, die oft weit unter den gängigen Mietpreisen der jeweiligen Stadt liegt. Dieser Mietpreis beinhaltet dabei in den meisten Fällen sowohl die Warmmiete für das eigene Zimmer als auch die Nutzung der Gemeinschaftsräume, des Internets und der Wäscheräume. Zudem werden die Reinigung der Gemeinschaftsräume und in vielen Fällen auch die Säuberung der Schlafräume von Putzkräften übernommen (vgl. Studium.at o. D.). Des Weiteren gibt es auch Studierendenwohnheime, in denen sowohl die Küche als auch das Badezimmer bereits dem zu mietenden Zimmer angehören, sodass das Teilen dieser Räume entfällt.

Darüber hinaus ist es vorteilhaft, dass die Studierenden schnell Anschluss finden, da sie täglich im Kontakt zu anderen BewohnerInnen stehen und dass die Zimmer in der Regel vollständig möbliert vermietet werden. Dadurch entstehen für die Studierenden keine oder nur geringe Kosten für die Ausstattung des Wohnraums. Gleichzeitig stellt dieser Umstand jedoch auch einen Nachteil für jene Studierenden dar, die ihren Wohnraum individuell gestalten und eigene Möbel und Ausstattungsstücke integrieren wollen, da dies in den meisten Fällen nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist.

07. Die gängigsten Wohnformen von Studierenden

Ein weiterer Nachteil ist, vor allem in größeren Städten, die lange Wartezeit auf einen Platz in einem Wohnheim. In den meisten Fällen ist zudem die maximale Wohnzeit an die Regelstudienzeit gekoppelt, welche in vielen Fällen von den Studierenden nicht eingehalten wird (vgl. Kesper 2019).

Im Falle geteilter Gemeinschaftsräume, wie zum Beispiel der Küche, liegt ein weiteres etwaiges Defizit dieser Wohnform darin, dass die Studierenden zwangsläufig anderen Studierenden begegnen, wenn sie etwas kochen möchten. Während viele Studierende dieses Aufeinandertreffen und den Austausch sehr schätzen, gibt es jedoch auch Situationen, in denen sie nicht in der psychischen Verfassung sind, um mit anderen Menschen zu interagieren. Ein Rückzug fällt in diesen Momenten verhältnismäßig schwer.

Die meisten meiner FreundInnen, die bereits ein Zimmer eines Wohnheims angemietet haben, nutzten diese Möglichkeit lediglich als Anfangslösung, während sie nach anderweitigen Wohnräumen suchten. Ein großer Vorteil, der jedoch noch zu erwähnen ist, liegt darin, dass Wohnheime meist sehr sicher sind, da sie in der Regel durch Kameras an den Ein- und Ausgängen bewacht werden.

Wohnen in einer Wohngemeinschaft

In Wohngemeinschaften ist die Vermietung im Regelfall rechtlich so angelegt, dass ein oder mehrere BewohnerInnen im Mietvertrag als HauptmieterInnen eingetragen werden. Mit etwaigen weiteren BewohnerInnen kann ein Untermietvertrag geschlossen werden.

Vorteilhaft ist, dass diese Wohnform meist deutlich kostengünstiger ist als die Anmietung einer eigenen Wohnung. Zusätzlich finden die Studierenden, ähnlich wie in einem Studierendenwohnheim, schnell Anschluss, da sie oft mit Gleichgesinnten zusammenwohnen.

Ein Platz in der präferierten Wohngemeinschaft ist allerdings, vor allem in Großstädten, meist sehr umkämpft. Um geeignete MitbewohnerInnen für freie Zimmer einer Wohngemeinschaft zu finden, werden nicht selten Auswahlrunden mit mehreren TeilnehmerInnen veranstaltet. Ich selbst habe zu Beginn meines Bachelorstudiums in Berlin in einer Wohngemeinschaft gewohnt und die Suche nach einem passenden Zimmer war, gelinde gesagt, kompliziert. Da vor allem in den Großstädten Wohnraum knapp und gleichzeitig die Zahl der Studierenden hoch ist, können die MieterInnen der Wohngemeinschaften ganz nach ihrem Geschmack auswählen, an welche Personen sie die zur Verfügung stehenden Zimmer vermieten.

07. Die gängigsten Wohnformen von Studierenden

Ähnlich dem Prinzip eines Wohnheims beziehen die BewohnerInnen einer Wohngemeinschaft im Regelfall ein eigenes Zimmer und nutzen die restlichen Räume wie die Küche, das Badezimmer und ein etwaiges Wohnzimmer gemeinschaftlich. Für die Reinigung und Wartung des eigenen Zimmers sind die BewohnerInnen selbst verantwortlich. Die gemeinsam genutzten Räume liegen gleichermaßen in der Zuständigkeit aller MieterInnen. Darin besteht jedoch ein großer Nachteil am Wohnen in einer Wohngemeinschaft, denn nicht alle BewohnerInnen sind mit dem gleichen Reinlichkeitsempfinden ausgestattet. Einer der wesentlichen Streitpunkte in Wohngemeinschaften ist daher die Sauberkeit und Reinigung der Gemeinschaftsräume. Um dieser Herausforderungen entgegenzuwirken, wird häufig ein sogenannter Putzplan erstellt, welcher, wie ich aus eigener Erfahrung weiß, in den meisten Fällen lediglich für kurze Zeit eingehalten wird und schnell wieder in Vergessenheit gerät.

Durch das Zusammenleben in einer Wohngemeinschaft vergrößert sich in vielen Fällen das persönliche soziale Umfeld in hohem Maße, was dazu führt, dass Besuch und Partys keine Seltenheit sind. Dieser Umstand kann situativ als positiv oder auch als negativ von den einzelnen BewohnerInnen wahrgenommen werden.

Grundsätzlich stellt die Wohngemeinschaft eine der meistgewählten Optionen bei der Suche nach einem geeigneten Wohnraum während des Studiums dar.

Wohnen in einer eigenen Wohnung

Studierende, die es vorziehen, den Wohnraum nicht mit weiteren, teils fremden, Personen zu teilen, suchen meist nach einer eigenen Wohnung. In einigen Fällen besitzen die Eltern der Studierenden bereits eine Wohnung, die sie ihren Kindern zur Verfügung stellen, jedoch ist dies nicht der Regelfall. Meist handelt es sich bei den von Studierenden bewohnten Wohnungen um Mietwohnungen. Diese stellen die kostenintensivste Variante bei der Suche nach einer Wohnstätte während des Studiums dar.

Im Gegensatz zu Wohngemeinschaften leben die Studierenden allein oder zusammen mit einem / einer PartnerIn und müssen sich weder Zimmer mit fremden Personen teilen noch über gänzlich unterschiedliche Putz- oder Besuchsgewohnheiten diskutieren. Des Weiteren obliegt die Gestaltung der Wohnung der studierenden Person und gegebenenfalls dem / der PartnerIn.

07. Die gängigsten Wohnformen von Studierenden

Ich selbst zog, nachdem ich in einer Wohngemeinschaft in Berlin lebte, während meines Studiums allein in eine Mietwohnung. Die Wohnung maß 29 Quadratmeter, bestehend aus einem Zimmer, einer kleinen Küche und einem Bad. Die Miete war nahezu doppelt so hoch wie die meines Zimmers in der Wohngemeinschaft. Der Umzug war jedoch durchaus die richtige Entscheidung für mich, da ich mich nach einem aufgeräumten und sauberen Zuhause gesehnt habe, in das ich mich zurückziehen konnte.

08.

Ansprüche von Studierenden an ihren Wohnraum

08. Ansprüche von Studierenden an ihren Wohnraum

In der öffentlichen Wahrnehmung besteht die Annahme, dass das wichtigste Kriterium für Studierende an einen geeigneten Wohnraum eine günstige Miete darstellt. Dabei sei der bauliche Zustand der Wohnung oder des Zimmers vollkommen irrelevant. Selbstverständlich achten jedoch auch Studierende bei der Wahl ihres zukünftigen Domizils meist sehr genau auf verschiedenste Aspekte.

Eine Studie des Hochschul Informations System GmbH (HIS) aus dem Jahr 2009, die im Auftrag des „Deutschen Studentenwerks“ entstanden ist, eruierte in einer Online-Befragung die Wohnvorstellungen der Studierenden. Nach Wohnformen unterteilt, waren die Studierenden aufgefordert, ihre Wohnvorstellungen anhand 16 vorgegebener Aspekte mit Hilfe einer Skala zu bewerten.

So gaben 91 Prozent der Befragten an, dass die Möglichkeit des ungestörten Arbeitens für sie maßgeblich sei. Dies war dementsprechend der am häufigsten als wichtig bewertete Aspekt bei der Wahl der Wohnform und der entsprechenden Unterkunft (vgl. Wank/ Willige/ Heine 2009: 21). Dabei ist zu bedenken, dass die Durchführung der Studie bereits zwölf Jahre in der Vergangenheit liegt. Ich vermute, dass dieser Prozentsatz bei einer erneuten Befragung zum jetzigen Zeitpunkt deutlich höher ausfallen würde.

Die Corona-Pandemie und das damit verbundene Onlinestudium stellt für viele Studierende eine enorme psychische sowie organisatorische und logistische Belastung dar. Aufgrund der vorübergehenden Schließung von Universitäten und Bibliotheken wurden Studierende, die nicht über einen ungestörten Arbeitsplatz in den eigenen Wohnräumen verfügen, vor eine enorme Herausforderung gestellt.

Durch die Studie des HIS wurde weiterhin ermittelt, dass für 88 Prozent der befragten Personen ein guter Zustand der technischen Ausstattung und ausreichend vorhandener individueller Wohnraum wichtig ist. Zusätzlich wurde die Möglichkeit, das Leben unabhängig gestalten zu können, eine gute Infrastruktur im Wohnumfeld und eine gute Verkehrsanbindung als essenziell bewertet.

Erst an siebter Stelle der Auswertung steht eine niedrige Miete, die 76 Prozent der Studierenden als wichtig bewerteten.

Für siebenzig Prozent der Befragten war ein guter baulicher Gesamtzustand des Gebäudes bedeutend und für 67 Prozent eine günstige Lage zur Hochschule. Sortiert nach ihrer Gewichtung waren weitere Aspekte der Anspruch, mit FreundInnen oder dem / der PartnerIn zusammenzuwohnen, das Leben in guter Gemeinschaft mit den NachbarInnen, eine ausreichende Laufzeit des Mietverhältnisses, die Möglichkeit zum gemeinsamen Lernen und Arbeiten mit Mitstudierenden und die Opportunität zur Kommunikation mit

08. Ansprüche von Studierenden an ihren Wohnraum

NachbarInnen. Lediglich 31 Prozent gaben an, dass ihnen das Wohnen in einem bestimmten Stadtteil wichtig sei und acht Prozent bewerteten eine barrierefreie, behindertengerechte Zugänglichkeit als wesentlich (vgl. Wank et al. 2009: 21).



Abbildung 2: Wohnvorstellungen von Studierenden (Datenquelle: HIS-Studie: Wohnen im Studium 2009)

Für meine Idee des „studentischen Nomadentums“ lässt sich dieser Studie entnehmen, dass Studierende bei der Wahl ihrer Wohnform in besonderem Maße darauf achten, dass in ihrem individuellen Wohnbereich Raum für ungestörtes Arbeiten vorhanden ist und sie ihr Leben unabhängig gestalten können.

Diese Aspekte sind mit der Entwicklung der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ vollends abgedeckt.

08. Ansprüche von Studierenden an ihren Wohnraum

Die Studierenden haben in ihren Vans die räumliche Voraussetzung, ungestört zu arbeiten. Je nach Ausführung der baulichen Umsetzung des Vans besteht weiterhin die Möglichkeit, gemeinsam mit anderen Studierenden zu lernen und zu arbeiten. Auch die als wichtig erachteten Aspekte der guten Infrastruktur, der guten Verkehrsanbindung und der günstigen Lage zur Hochschule lassen sich durch die Flexibilität der Stellplatzwahl erfüllen. Durch die Mobilität dieser Wohnform sind die Studierenden in der Lage, ihren Wohnort stets neu nach ihren individuellen Wünschen und Bedürfnissen zu bestimmen.

Es lässt sich also schlussfolgern, dass die Anforderungen, die Studierende an ihren Wohnraum haben, mit der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ in vollem Maße erfüllt werden können.

09.

Aktivitäten von Studierenden

09. Aktivitäten von Studierenden

Studierende sind Personen, die an Hochschulen oder Universitäten studieren, das heißt “Wissen, Kenntnisse auf einem bestimmten Fachgebiet erwerben” (Dudenredaktion o. D.). Für einen Großteil der Studierenden steht daher die Bewältigung des Studienalltags an erster Stelle. Dies beinhaltet die Vorbereitung und Teilnahme an Lehrveranstaltungen, das Lernen für Prüfungen und Klausuren sowie die Erarbeitung und Erstellung von Abgaben. Je nach Wahl des Studienfaches fällt die freie Zeit, die Studierende nach der Erledigung ihrer Aufgaben und des Lernens zur Verfügung haben, recht unterschiedlich aus.

Selbstredend müssen auch Studierende Aufgaben nachgehen, die dem Selbsterhalt dienen. Dabei handelt es sich unter anderem um die Erledigung von Lebensmitteleinkäufen sowie die Reinigung der Kleidung und der Wohnung beziehungsweise des Zimmers.

Darüber hinaus geht eine Vielzahl der Studierenden parallel zum Studium einem Nebenjob nach. Die Gründe dafür sind vor allem das Erlernen der beruflichen Praxis, die Finanzierung des Lebensunterhaltes und der Einstieg in ein Unternehmen (vgl. Vitzthum 2008).

Die übrige Zeit verbringen Studierende ähnlich wie der Rest der Bevölkerung. Sie treiben Sport in Fitnessstudios, Sportvereinen, in der Natur oder auch in der eigenen Wohnung. Studierende schauen fern oder streamen Filme und Serien im Internet, hören Musik oder sind womöglich selbst musikalisch aktiv. Auch kaufen sie Bekleidung und andere Güter, treffen sich mit FreundInnen und gehen ins Kino, ins Theater, in Clubs, in Restaurants und in Bars. Sie lesen Bücher und engagieren sich unter Umständen in gemeinnützigen Vereinen. Die Liste ist schier endlos, und bei genauerer Betrachtung besteht der einzige Unterschied zwischen dem Leben von Studierenden und dem Leben Vollzeitbeschäftigter darin, dass sie nicht jeden Tag zur Arbeit gehen, sondern zur Universität oder Hochschule.

10.

Anforderungen von Studierenden an räumliche Gegebenheiten

10. Anforderungen von Studierenden an räumliche Gegebenheiten

Der Frage, welche Anforderungen Studierende an die räumlichen Gegebenheiten ihres Wohnraumes haben, gehe ich anhand eines imaginären Tagesablaufes einer fiktiven Studentin namens "Jane" nach.

Jane steht um sieben Uhr auf und geht anschließend ins Badezimmer, um zu duschen, die Toilette aufzusuchen, sich die Zähne zu putzen und ihre Kosmetik für den Tag aufzutragen. Anschließend frühstückt sie und fährt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Universität, in der sie bis 15 Uhr verschiedene Vorlesungen besucht. Zwischendurch isst sie mit anderen KommilitonInnen in der Mensa der Universität und fährt anschließend ins Büro ihres Nebenjobs, in welchem sie noch drei Stunden arbeitet. Nachdem sie nach Hause kommt, packt sie ihre Tasche, um ins Fitnessstudio zu gehen. Zurück zu Hause kümmert sie sich um die Wäsche, erledigt die Hausaufgaben für ihr morgiges Tutorium und kocht sich anschließend etwas zum Abendessen. Bevor sie ins Bett geht, sieht sie sich noch eine Folge ihrer Lieblingsserie auf Netflix an.

Selbstredend ist dieser Tagesablauf nicht für jeden Studierenden oder jede Studierende repräsentativ. Die räumlichen Bedürfnisse unterscheiden sich, je nach Vorlieben und Lebensstruktur, zum Teil erheblich.

Es bleibt jedoch festzuhalten, dass es einige räumliche Gegebenheiten gibt, die nahezu alle Studierenden benötigen. Dazu gehören in erster Linie ein Platz zum Schlafen und ein Ort, der für die Erfüllung sanitärer Bedürfnisse vorgesehen ist. Dies beinhaltet das Vorhandensein einer Toilette, einer Dusche und eines Waschbeckens. Außerdem benötigen Studierende einen Ort zum Arbeiten, bestehend aus einer Sitzgelegenheit und einem Tisch, auf dem sie den Computer sowie Bücher und Arbeitsmittel ablegen können und genügend Platz und Ruhe für die Erstellung von Notizen haben. Weiterhin ist eine Küche mit der Möglichkeit zum Vorbereiten und Kochen der Mahlzeiten, dem Säubern des Geschirrs und der Lagerung und Kühlung von Lebensmitteln erforderlich. Wichtig ist außerdem ein Rückzugsort, an dem die Studierenden zum Beispiel entspannen, Bücher lesen, Musik hören und sich etwas im Fernsehen oder im Internet anschauen können. Des Weiteren wird ein Ort zum Waschen der Wäsche benötigt, der jedoch nicht zwangsläufig an den Wohnraum gekoppelt sein muss.

11.

Erfüllbarkeit der räumlichen Ansprüche von Studierenden in einem Campervan

11. Erfüllbarkeit der räumlichen Ansprüche von Studierenden in einem Campervan

Eine der zentralen Forschungsfragen meiner Diplomarbeit ist, ob ein Campervan die Anforderungen, die Studierende an ihren Wohnraum stellen, erfüllen kann. Zu diesem Zweck habe ich eine Checkliste erstellt, in der die zuvor genannten Wohnbedürfnisse aufgeführt sind und in der dargestellt wird, ob sie in einer Wohnung und in einem Campervan erfüllt werden können.

Räumliche Ansprüche	Erfüllbarkeit in einer Wohnung	Erfüllbarkeit in einem Campervan
Schlafplatz	Ja	Ja
WC und Waschbecken	Ja	Ja
Dusche	Ja	Ja
Kühlschrank	Ja	Ja
Arbeitsfläche	Ja	Ja
Kochgelegenheit	Ja	Ja
Arbeitsplatz	Ja	Ja
Waschmaschine	Ja	Nein
Entspannungsort	Ja	Ja

Tabelle 1: Erfüllbarkeit räumlicher Anforderungen beim Bewohnen einer Wohnung und eines Campervans

Daraus lässt sich schließen, dass ein Campervan, abgesehen von der Reinigung der Wäsche mittels einer Waschmaschine, alle räumlichen Bedürfnisse befriedigen kann, die auch durch das Wohnen in einer Wohnung oder einem Zimmer erfüllt werden können. Zum Waschen der Wäsche können jedoch Waschsaloons aufgesucht werden. Es bleibt zu erwähnen, dass auch nicht jede Mietwohnung über einen Zugang zu einer Waschmaschine verfügt.

12.

(Camper)Van

12. (Camper)Van

Das Cambridge Dictionary definiert den Begriff Van als “a medium-sized road vehicle, used especially for carrying goods, that often has no windows in the sides at the back” und als “a medium-sized vehicle with windows all round used for carrying more people than an ordinary car” (Cambridge University Press o. D.). Ins Deutsche übersetzt, bedeutet dies, dass es sich bei einem Van entweder um ein mittelgroßes Fahrzeug handelt, das vor allem für den Transport von Gütern verwendet wird und in der Regel keine Fenster an den Seiten des hinteren Bereichs hat oder dass es sich um ein mittelgroßes Fahrzeug mit Fenstern an allen Seiten handelt, welches für die Beförderung von mehr Personen genutzt wird, als es bei einem gewöhnlichen Personenkraftwagen der Fall ist.

Seit einiger Zeit wird der Begriff „Van“ nicht mehr nur für die Beschreibung dieser beiden Verwendungszwecke von mittelgroßen Fahrzeugen genutzt, sondern dient als Abkürzung für den Begriff Campervan. Es ist anzumerken, dass der Terminus Campervan zunächst zur Beschreibung eines motorisierten Zuhauses diente und allgemein hin eher Wohnmobile und Wohnwagen beschrieb. Aus diesem Grund wird der Begriff Van heutzutage im allgemeinen Sprachgebrauch auch für die Beschreibung von zum Wohnen und Reisen ausgebauten mittelgroßen Fahrzeugen genutzt.

In meiner Diplomarbeit beziehe ich mich daher im Folgenden auf diese neuere Interpretation des Wortes Van und verwende sowohl das Wort Campervan als auch das Wort Van gleichermaßen.

13.

Die verschiedenen Van-Typen

13. Die verschiedenen Van-Typen

Es gibt verschiedene Typen eines Vans. So lassen sich in einer ersten groben Unterscheidung drei Haupttypen festmachen, die für die Betrachtung in meiner Diplomarbeit von Bedeutung sind: die Mini Camper, die Campingbusse und die Kastenwagen.

Abgesehen davon gibt es außerdem die Alkovenmobile, die teilintegrierten Wohnmobile, die vollintegrierten Wohnmobile, die Liner und die Wohnbusse, wobei all diese Typen für meine Diplomarbeit nicht von Bedeutung sind und daher nicht weiter berücksichtigt werden (vgl. Gründges o. D.).

Mini-Camper

Die Mini-Camper werden in der Regel nicht für Langzeitreisen oder gar zum Wohnen genutzt. Es handelt sich dabei um die kleinstmöglichen Fahrzeuge, in denen ein Bett sowie Stauraum verbaut werden können. Meist dienen sie eher als Alltagsauto und werden für gelegentliche Ausflüge von Campern genutzt. Die Ausbauten sind dabei oft multifunktional gestaltet, sodass das Bett nur bei Bedarf ausgezogen oder umgeklappt wird und bei Nichtnutzung weiterhin genügend Platz für eine zweite Sitzbank oder Stauraum zur Verfügung steht. Beispiele für Mini-Camper sind unter anderem der VW Caddy, der Citroën Berlingo und der Fiat Doblò (vgl. Ramthun 2021).

Der klare Vorteil der Mini-Camper liegt in der Größe des Fahrzeugs, denn die Parkplatz- und Stellplatzsuche ist in der Regel wesentlich einfacher als bei größeren Van-Typen. Außerdem sind die Mini-Camper meist eher unauffällig und weisen Betrachter nicht direkt auf die Tatsache hin, dass das Fahrzeug für Übernachtungen genutzt wird. Der Nachteil liegt selbstredend in dem sehr begrenzten Platzangebot. Um den Raum zumindest etwas zu vergrößern, gibt es bei vielen Mini-Campers die Möglichkeit, ein Aufstelldach zu montieren.

Campingbusse

Das wohl bekannteste Beispiel der Campingbusse ist, wie bereits erwähnt, der VW T1. Bis heute gibt es jedoch unzählige verschiedene Anbieter und Modelle, wie etwa den VW California Coast, den Crosscamp und den Adria Aktive, um nur einige Beispiele zu nennen.

13. Die verschiedenen Van-Typen

Genau wie bei den Mini-Campern lassen sich die Campingbusse entweder bereits als Komplett-Lösung erwerben, das heißt, der Camping-Ausbau ist serienmäßig verbaut oder im sogenannten "Transporter-Zustand". Der Ausbau erfolgt in diesem Fall nachträglich durch die KäuferInnen oder von einer, sich auf den Aus- beziehungsweise Umbau von Campingbussen und Kastenwagen zu Campervans, spezialisierten Firma. Beliebte Modelle für den Ausbau sind heutzutage der VW T6 und der Mercedes Vito, um nur zwei Beispiele zu nennen.

Campingbusse zeichnen sich dadurch aus, dass sie größer sind als die zuvor thematisierten Mini-Camper und somit auch das Platzangebot im Wageninneren zumindest in gewissem Umfang größer ist. Häufig werden ein Bett in Fahrtrichtung, Stauraum unter dem Bett und eine sehr kleine Küchenzeile verbaut. Auch hier besteht die Möglichkeit, das Fahrzeug mit einem Aufstelldach aufzurüsten oder ein Hochdach zu montieren. Üblicherweise wird in beiden Varianten das Bett installiert. Somit steht im unteren Innenbereich mehr Platz zur Verfügung, der beispielsweise für die Unterbringung einer Sitzecke verwendet werden kann. Des Weiteren wird durch ein Aufstelldach die Raumhöhe innerhalb des Campingbusses erhöht, sodass aufrechtes Stehen, je nach Körpergröße, möglich wird. Dies ist vor allem bei Tätigkeiten wie dem Kochen innerhalb des Fahrzeugs von Vorteil. Campingbusse werden meist, ähnlich wie die Mini-Camper, weiterhin als Alltagsautos genutzt und nur bei Bedarf zum Reisen eingesetzt.

Kastenwagen

Der dritte Typus des Campervans, der Kastenwagen, ist jener, mit dem ich mich im Rahmen dieser Diplomarbeit im Folgenden beschäftigen werde.

Vorab bleibt zu sagen, dass eine vollständige Abgrenzung zwischen den Campingbussen und den Kastenwagen nicht vorgenommen werden kann, da auch die zuvor erwähnten Modelle der VW T-Baureihe und Mercedes Vito in unausgebautem Zustand als Kastenwagen verstanden werden. Im Allgemeinen werden jedoch nächstgrößere Modelle wie der Mercedes Sprinter, der VW Crafter oder der Ford Transit zu den Kastenwagen gezählt. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass sie noch größer sind als die Campingbusse und somit sowohl ein Bett als auch ausreichend Stauraum, eine Küchenzeile und oftmals sogar eine Toilette und Dusche beinhalten können. Die Größe der Kastenwagen variiert jedoch je nach Anbieter. Auch bei diesem Campervan-Typ gibt es die Möglichkeit, die Höhe des Kastenwagens mittels eines Hochdachs zu erweitern.

13. Die verschiedenen Van-Typen

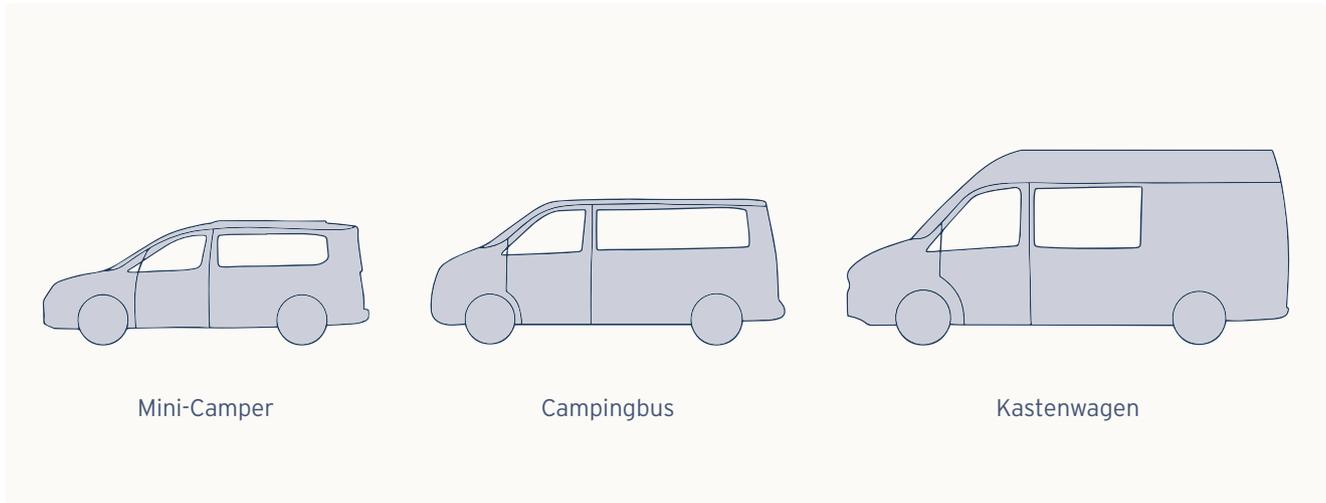


Abbildung 3: Übersicht Van-Typen

Wie zuvor erwähnt, beschäftige ich mich weiterführend mit dem Typus des sogenannten Kastenwagens. Nun gibt es selbstverständlich nicht nur ein Modell, sondern es eignen sich viele Transporter für den Ausbeziehungsweise Umbau zum Campervan. Die gängigsten Modelle, die derzeit für Umbauten von Kastenwagen zu Campervans genutzt werden, sind Mercedes Sprinter, VW Crafter, Fiat Ducato, Citroën Jumper, Ford Transit, Iveco Daily, Opel Movano Peugeot Boxer und Renault Master (vgl. Balzer o. D.).

Die verschiedenen Anbieter haben im Laufe der letzten Jahre, beziehungsweise Jahrzehnte, bereits eine Vielzahl von Ausführungen der einzelnen Modelle entwickelt und in regelmäßigen Abständen sogenannte "Facelifts" vorgenommen. Dies beschreibt kleinere Veränderungen der Optik und der äußeren Bauteile. Eine detaillierte Betrachtung dieser einzelnen Modelle würde außerhalb des Rahmens dieser Arbeit liegen, daher beziehe ich mich bei der Angabe der einzelnen Ausführungen in den folgenden Kapiteln auf die jeweils neueste Version.

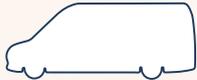
14.

Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Mercedes Sprinter Kastenwagen

Die neueste Version des Mercedes Sprinters ist in insgesamt acht Varianten erhältlich. Es gibt vier verschiedene Fahrzeuglängen: 5,27 Meter, 5,93 Meter, 6,97 Meter und 7,37 Meter, die in aufsteigender Länge mit „L1“, „L2“, L3“ und „L4“ betitelt werden. Darüber hinaus ist die Mercedes-Sprinter-Baureihe in drei verschiedenen Fahrzeughöhen erhältlich: 2,35 Meter, 2,61 - 2,64 Meter und 2,83 Meter, die nach dem gleichen System mit „H1“, „H2“ und „H3“ bezeichnet werden. Alle Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm erhältlich (vgl. Mercedes-Benz o. D.; VehiKit o. D.).

<p>L1H1</p> <p>Fl: 5,27 m Fh: 2,35 m G: 3,5 t Lh: 1,65 m</p> 	<p>L1H2</p> <p>Fl: 5,27 m Fh: 2,64 m G: 3,5 t Lh: 1,94 m</p> 	<p>L2H1</p> <p>Fl: 5,93 m Fh: 2,35 m G: 3,5 t Lh: 1,65 m</p> 
<p>L2H2</p> <p>Fl: 5,93 m Fh: 2,64 m G: 3,5 t Lh: 1,94 m</p> 	<p>L3H2</p> <p>Fl: 6,97 m Fh: 2,62 m G: 3,5 t Lh: 1,94 m</p> 	<p>L3H3</p> <p>Fl: 6,97 m Fh: 2,83 m G: 3,5 t Lh: 2,14 m</p> 
<p>L4H2</p> <p>Fl: 7,37 m Fh: 2,61 m G: 3,5 t Lh: 1,94 m</p> 	<p>L4H3</p> <p>Fl: 7,37 m Fh: 2,83 m G: 3,5 t Lh: 2,14 m</p> 	

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 4: Mercedes Sprinter Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

VW Crafter Kastenwagen

Volkswagen bietet in der neuesten Version des Crafter Kastenwagens sechs unterschiedliche Varianten an. Es gibt drei verschiedene Fahrzeuglängen: 5,99 Meter, 6,84 Meter und 7,39 Meter, die jedoch im Gegensatz zu den Mercedes Sprinter Kastenwagen als „L3“, „L4“ und „L5“ bezeichnet werden und nicht mit „L1“ beginnen. Auch die VW Crafter sind in drei Fahrzeughöhen erhältlich: 2,36 Meter, 2,59 Meter und 2,80 Meter, wobei auch in diesem Fall die Benennung mit „H2“, „H3“ und „H4“ vom Mercedes-System abweicht. Alle Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm verfügbar (vgl. VW Nutzfahrzeuge o. D.).

L3H2 Fl: 5,99 m Fh: 2,36 m G: 3,5 t Lh: 1,73 m 	L3H3 Fl: 5,99 m Fh: 2,59 m G: 3,5 t Lh: 1,96 m 	L4H3 Fl: 6,84 m Fh: 2,59 m G: 3,5 t Lh: 1,96 m 
L4H4 Fl: 6,84 m Fh: 2,80 m G: 3,5 t Lh: 2,20 m 	L5H3 Fl: 7,39 m Fh: 2,59 m G: 3,5 t Lh: 1,96 m 	L5H4 Fl: 7,39 m Fh: 2,80 m G: 3,5 t Lh: 2,20 m 

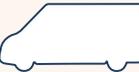
(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 5: VW Crafter Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Fiat Ducato Kastenwagen

Die neueste Version des Fiat Ducato Kastenwagens ist in acht unterschiedlichen Varianten mit insgesamt vier verschiedenen Fahrzeuglängen erhältlich: 4,96 Meter, 5,41 Meter, 6,00 Meter und 6,36 Meter, die als „L1“, „L2“, „L4“ und „L5“ bezeichnet werden. Außerdem gibt es drei Fahrzeughöhen für diese Kastenwagen-Baureihe: 2,25 Meter, 2,52 Meter und 2,77 Meter, welche den entsprechenden Namenszusatz „H1“, „H2“ beziehungsweise „H3“ tragen. Alle Varianten haben ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm (vgl. Hirschmugl o. D.; Fiat Professional o. D.).

<p>L1H1</p> <p>Fl: 4,96 m Fh: 2,25 m G: 3,5 t Lh: 1,66 m</p> 	<p>L1H2</p> <p>Fl: 4,96 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L2H1</p> <p>Fl: 5,41 m Fh: 2,25 m G: 3,5 t Lh: 1,66 m</p> 
<p>L2H2</p> <p>Fl: 5,41 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L4H2</p> <p>Fl: 6,00 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L4H3</p> <p>Fl: 6,00 m Fh: 2,77 m G: 3,5 t Lh: 2,17 m</p> 
<p>L5H2</p> <p>Fl: 6,36 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L5H3</p> <p>Fl: 6,36 m Fh: 2,77 m G: 3,5 t Lh: 2,17 m</p> 	

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 6: Fiat Ducato Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Citroën Jumper Kastenwagen

Die Citroën Jumper Kastenwagen sind in Bezug auf die Fahrzeuglängen und -höhen nahezu identisch mit den Fiat Ducato Modellen. Auch Citroën bietet in der neuesten Version acht unterschiedliche Varianten mit jeweils vier Fahrzeuglängen und drei Fahrzeughöhen an. Die Fahrzeuglängen: 4,96 Meter, 5,41 Meter, 6,00 Meter und 6,37 Meter werden jedoch, anders als es bei den Fiat Ducato Kastenwagen der Fall ist, mit „L1“, „L2“, „L3“ und „L4“ bezeichnet. Die Fahrzeughöhen: 2,25 Meter, 2,52 Meter und 2,76 Meter werden allerdings ebenfalls mit „H1“, „H2“ und „H3“ betitelt. Zwei der Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.300 Kilogramm und die restlichen Varianten mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm erhältlich (vgl. Citroën o. D.: 5).

L1H1 Fl: 4,96 m Fh: 2,25 m G: 3,3 t Lh: 1,66 m 	L1H2 Fl: 4,96 m Fh: 2,52 m G: 3,3 t Lh: 1,93 m 	L2H1 Fl: 5,41 m Fh: 2,25 m G: 3,5 t Lh: 1,66 m 
L2H2 Fl: 5,41 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m 	L3H2 Fl: 6,00 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m 	L3H3 Fl: 6,00 m Fh: 2,76 m G: 3,5 t Lh: 2,17 m 
L4H2 Fl: 6,37 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m 	L4H3 Fl: 6,37 m Fh: 2,76 m G: 3,5 t Lh: 2,17 m 	

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 7: Citroën Jumper Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Ford Transit Kastenwagen

Der Ford Transit Kastenwagens ist in fünf Varianten erhältlich. Es gibt vier verschiedene Fahrzeuglängen: 5,53 Meter, 5,92 Meter, 5,98 Meter und 6,70 Meter, wobei die Längen 5,92 Meter und 5,98 Meter beide als „L3“ bezeichnet werden, weshalb allgemeinhin lediglich von drei verschiedenen Fahrzeuglängen gesprochen wird. Dementsprechend werden hier die Abkürzungen „L2“, „L3“ und „L4“ verwendet. Darüber hinaus ist die Ford-Transit-Baureihe in zwei verschiedenen Fahrzeughöhen verfügbar: 2,43 Meter und 2,67 Meter, also „H2“ und „H3“. Alle Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm erhältlich (vgl. Ford 2016: 14; La Linea o. D.).

<p>L2H2</p> <p>Fl: 5,53 m Fh: 2,43 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m</p> 	<p>L2H3</p> <p>Fl: 5,53 m Fh: 2,67 m G: 3,5 t Lh: 2,03 m</p> 	<p>L3H2</p> <p>Fl: 5,98 m Fh: 2,43 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m</p> 
<p>L3H3</p> <p>Fl: 5,92 m Fh: 2,67 m G: 3,5 t Lh: 2,03 m</p> 	<p>L4H3</p> <p>Fl: 6,70 m Fh: 2,67 m G: 3,5 t Lh: 2,03 m</p> 	

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 8: Ford Transit Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Iveco Daily Kastenwagen

Den Iveco Daily Kastenwagen gibt es in neun verschiedenen Ausführungen mit fünf Fahrzeuglängen: 5,04 Meter, 5,56 Meter, 5,96 Meter, 7,13 Meter und 7,50 Meter und drei Fahrzeughöhen: 2,46 Meter, 2,74 Meter und 2,94 Meter. Iveco verwendet die Abkürzungen „L1“, „L2“, „L3“, „L4“ und „L5“ sowie „H1“, „H2“ und „H3“. Alle Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm erhältlich (vgl. Iveco o. D.).

L1H1 Fl: 5,04 m Fh: 2,46 m G: 3,5 t Lh: 1,55 m 	L2H1 Fl: 5,56 m Fh: 2,46 m G: 3,5 t Lh: 1,55 m 	L2H2 Fl: 5,56 m Fh: 2,74 m G: 3,5 t Lh: 1,90 m 
L3H2 Fl: 5,96 m Fh: 2,74 m G: 3,5 t Lh: 1,90 m 	L3H3 Fl: 5,96 m Fh: 2,94 m G: 3,5 t Lh: 2,10 m 	L4H2 Fl: 7,13 m Fh: 2,74 m G: 3,5 t Lh: 1,90 m 
L4H3 Fl: 7,13 m Fh: 2,94 m G: 3,5 t Lh: 2,10 m 	L5H2 Fl: 7,50 m Fh: 2,74 m G: 3,5 t Lh: 1,90 m 	L5H3 Fl: 7,50 m Fh: 2,94 m G: 3,5 t Lh: 2,10 m 

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 9: Iveco Daily Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Opel Movano Kastenwagen

Opel bietet acht unterschiedliche Varianten des Movano Kastenwagens an. Es gibt vier verschiedene Fahrzeuglängen: 5,05 Meter, 5,55 Meter, 6,20 Meter und 6,85 Meter, die mit „L1“, „L2“, „L3“ und „L4“ bezeichnet werden. Die Opel Movano Kastenwagen sind in drei Fahrzeughöhen erhältlich: 2,31 Meter, 2,50 Meter und 2,75 Meter und werden mit „H1“, „H2“ und „H3“ benannt. Alle Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm verfügbar (vgl. Opel 2018: Abschn. Kastenwagen: Gewichte und Abmessungen).

L1H1 Fl: 5,05 m Fh: 2,31 m G: 3,5 t Lh: 1,80 m 	L1H2 Fl: 5,05 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m 	L2H2 Fl: 5,55 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m 
L2H3 Fl: 5,55 m Fh: 2,75 m G: 3,5 t Lh: 2,14 m 	L3H2 Fl: 6,20 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m 	L3H3 Fl: 6,20 m Fh: 2,75 m G: 3,5 t Lh: 2,14 m 
L4H2 Fl: 6,85 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,80 m 	L4H3 Fl: 6,85 m Fh: 2,75 m G: 3,5 t Lh: 2,05 m 	

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 10: Opel Movano Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Peugeot Boxer Kastenwagen

Auch die Peugeot Boxer Kastenwagen sind in ihren Abmessungen nahezu identisch mit den Fiat Ducato-Modellen und damit auch mit den Citroën Jumper Kastenwagen. In der neuesten Version gibt es acht verschiedene Varianten mit jeweils vier Fahrzeuglängen und drei Fahrzeughöhen. Die Fahrzeuglängen: 4,96 Meter, 5,41 Meter, 6,00 Meter und 6,36 Meter tragen die Bezeichnungen „L1“, „L2“, „L3“ und „L4“. Die Fahrzeughöhen: 2,25 Meter, 2,52 Meter und 2,76 Meter werden mit „H1“, „H2“ und „H3“ betitelt. Zwei der Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.300 Kilogramm und die übrigen Varianten mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm erhältlich (vgl. Peugeot Professional 2018: Abschn. Kastenwagen Abmessungen).

<p>L1H1</p> <p>Fl: 4,96 m Fh: 2,25 m G: 3,3 t Lh: 1,66 m</p> 	<p>L1H2</p> <p>Fl: 4,96 m Fh: 2,52 m G: 3,3 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L2H1</p> <p>Fl: 5,41 m Fh: 2,25 m G: 3,5 t Lh: 1,66 m</p> 
<p>L2H2</p> <p>Fl: 5,41 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L3H2</p> <p>Fl: 6,00 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L3H3</p> <p>Fl: 6,00 m Fh: 2,76 m G: 3,5 t Lh: 2,17 m</p> 
<p>L4H2</p> <p>Fl: 6,36 m Fh: 2,52 m G: 3,5 t Lh: 1,93 m</p> 	<p>L4H3</p> <p>Fl: 6,36 m Fh: 2,76 m G: 3,5 t Lh: 2,17 m</p> 	

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 11: Peugeot Boxer Kastenwagen

14. Die verschiedenen Kastenwagen-Modelle

Renault Master Kastenwagen

Der Renault Master Kastenwagen ist in sechs Varianten erhältlich. Es gibt drei verschiedene Fahrzeuglängen: 5,08 Meter, 5,58 Meter und 6,23 Meter, die mit „L1“, „L2“ und „L3“ abgekürzt werden. Darüber hinaus ist die Renault-Master-Baureihe in drei verschiedenen Fahrzeughöhen erhältlich: 2,31 Meter, 2,50 Meter und 2,75 Meter, die mit „H1“, „H2“ und „H3“ bezeichnet werden. Alle Modelle sind mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm erhältlich (vgl. renault o. D.).

L1H1 Fl: 5,08 m Fh: 2,31 m G: 3,5 t Lh: 1,70 m 	L1H2 Fl: 5,08 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m 	L2H2 Fl: 5,58 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m 
L2H3 Fl: 5,58 m Fh: 2,75 m G: 3,5 t Lh: 2,14 m 	L3H2 Fl: 6,23 m Fh: 2,50 m G: 3,5 t Lh: 1,89 m 	L3H3 Fl: 6,23 m Fh: 2,75 m G: 3,5 t Lh: 2,14 m 

(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zulässiges Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 12: Renault Master Kastenwagen

15.

Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Es wird ersichtlich, dass die einzelnen Modelle der verschiedenen Anbieter sich in Bezug auf ihre Länge und Höhe lediglich minimal unterscheiden. Alle Hersteller bieten Modelle in unterschiedlichen Fahrzeuglängen und Fahrzeughöhen an. Selbstverständlich lassen sich all diese Modelle für einen Umbau zu einem Campervan nutzen.

Es gibt allerdings gewisse Parameter, auf die dabei ein besonderes Augenmerk zu legen ist:

Das zulässige Gesamtgewicht

Es ist davon auszugehen, dass Studierende in der Regel den Führerschein Klasse B besitzen. Dies berechtigt die FahrerInnen zum Führen eines Kraftwagens "mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg" (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.). Modelle, die dieses Gewicht überschreiten, fielen demnach aus meiner Betrachtung der nutzbaren Modelle heraus. Andererseits ist es jedoch auch nicht ratsam, ein Modell zu wählen, dessen zulässiges Gesamtgewicht unter den 3.500 Kilogramm liegt, da durch den Ausbau und das dauerhafte Wohnen jegliches Gewicht ausgeschöpft werden sollte.

Demnach werden in diesem Betrachtungsschritt vier der 66 aufgezeigten Kastenwagen der fortschreitenden Auswahl passender Modelle entzogen und somit in der folgenden Grafik transparent dargestellt.

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Sprinter	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Crafter	L3H2 	L3H3 	L4H3 	L4H4 	L5H3 	L5H4 			
Ducato	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L4H2 	L4H3 	L5H2 	L5H3 	
Jumper	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Transit	L2H2 	L2H3 	L3H2 	L3H3 	L4H3 				
Daily	L1H1 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	L5H2 	L5H3 
Movano	L1H1 	L1H2 	L2H2 	L2H3 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Boxer	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Master	L1H1 	L1H2 	L2H2 	L2H3 	L3H2 	L3H3 			

Abbildung 13: Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle - das zulässige Gesamtgewicht

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Die Laderaumhöhe und Fahrzeughöhe

Mein Wohnraumkonzept für das „studentische Nomadentum“ sieht vor, dass die Studierenden Vollzeit in den ausgebauten Campervans wohnen und leben können. Es ist daher darauf zu achten, dass die Höhe des Laderaums auch nach dem Ausbau des Kastenwagens, das heißt nach dem Einbau der Dämmung, der Konstruktion, der Bodenplatte sowie der Verkleidung der Decke, das aufrechte Stehen der BewohnerInnen ermöglicht. Die durchschnittliche Körpergröße in Österreich liegt bei Männern bei 1,78 Meter und bei Frauen bei 1,64 Meter (vgl. Laenderdaten.info o. D.). Für die weitere Betrachtung der passenden Modelle beziehe ich mich daher auf diese Durchschnittsgrößen und erkläre eine Mindest-Laderaumhöhe von 1,90 Metern als angemessen.

Es ist allerdings zu beachten, dass ab einer Gesamthöhe von mehr als drei Metern die Mautkosten in einigen Ländern höher ausfallen. Außerdem sind weiterhin in einigen Fällen auch Supermarktparkplätze, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Bergstraßen und Durchfahrten auf drei Meter beschränkt (vgl. Dechering 2016).

Diese Aspekte berücksichtigend, schließe ich zwanzig weitere Modelle als für mein Vorhaben passend aus.

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Sprinter	L1H1	L1H2	L2H1	L2H2	L3H2	L3H3	L4H2	L4H3	
Crafter	L3H2	L3H3	L4H3	L4H4	L5H3	L5H4			
Ducato	L1H1	L1H2	L2H1	L2H2	L4H2	L4H3	L5H2	L5H3	
Jumper	L1H1	L1H2	L2H1	L2H2	L3H2	L3H3	L4H2	L4H3	
Transit	L2H2	L2H3	L3H2	L3H3	L4H3				
Daily	L1H1	L2H1	L2H2	L3H2	L3H3	L4H2	L4H3	L5H2	L5H3
Movano	L1H1	L1H2	L2H2	L2H3	L3H2	L3H3	L4H2	L4H3	
Boxer	L1H1	L1H2	L2H1	L2H2	L3H2	L3H3	L4H2	L4H3	
Master	L1H1	L1H2	L2H2	L2H3	L3H2	L3H3			

Abbildung 14: Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle - die Laderaumhöhe und Fahrzeughöhe

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Die Fahrzeuglänge

Ein weiterer Punkt, der für meine Wahl eines geeigneten Modells eine Rolle spielt, ist die Länge des Kastenwagens. So werden für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als sechs Metern in vielen Fällen höhere Gebühren für die Nutzung von Fähren, Brücken und Tunnel sowie höhere Mautgebühren fällig. Auch einige Campingplätze haben bereits die Gebühren für Kraftwagen, die eine Länge von sechs Metern überschreiten, erhöht und die Parkplatzsuche mit Fahrzeugen, die diese Länge überschreiten, ist beschwerlich (vgl. Dechering 2016).

Gleichzeitig ist es jedoch auch nicht ratsam, ein Modell zu wählen, dessen Fahrzeuglänge sechs Meter weit unterschreitet, da durch den Umstand, dass die Studierenden dauerhaft in dem Campervan wohnen, ein möglichst großer Innenraum zur Verfügung stehen soll.

Demnach werden auch jene Fahrzeuge, die eine Länge von sechs Metern überschreiten und auch solche, die eine Länge von sechs Metern weit unterschreiten, nachfolgend nicht weiter berücksichtigt.

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Sprinter	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Crafter	L3H2 	L3H3 	L4H3 	L4H4 	L5H3 	L5H4 			
Ducato	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L4H2 	L4H3 	L5H2 	L5H3 	
Jumper	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Transit	L2H2 	L2H3 	L3H2 	L3H3 	L4H3 				
Daily	L1H1 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	L5H2 	L5H3 
Movano	L1H1 	L1H2 	L2H2 	L2H3 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Boxer	L1H1 	L1H2 	L2H1 	L2H2 	L3H2 	L3H3 	L4H2 	L4H3 	
Master	L1H1 	L1H2 	L2H2 	L2H3 	L3H2 	L3H3 			

Abbildung 15: Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle - die Fahrzeuglänge

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Die Bauform

Des Weiteren ist bei der Wahl eines geeigneten Modells auf die Bauform des Kastenwagens zu achten. So krümmen sich einige Modelle, wie der Mercedes Sprinter, an den Seitenwänden nach oben hin. Sie weisen demnach keine vertikal geraden Innenwände auf, sodass sich die Innenraumbreite des Fahrzeugs nach oben stark verjüngt. Andere Modelle, wie zum Beispiel der Fiat Ducato, zeichnen sich durch weniger gekrümmte Seitenwände aus und bieten demnach ein größeres Innenraumvolumen. Senkrechte Wände erleichtern außerdem den Ausbau des Kastenwagens (vgl. Balzer o. D.).

Die Wahl des Modells zur weiteren Planung

Wie zuvor deklariert, lassen sich prinzipiell alle zuvor aufgezeigten Kastenwagen zu einem Campervan umbauen. Bezug nehmend auf die von mir erstellten Kriterien, auf die hinsichtlich des Ausbaus und der Nutzung für dauerhaftes Wohnen geachtet werden sollte, bleiben nach dem soeben erläuterten Ausscheidungsverfahren die elf auf der nachfolgenden Seite dargestellten Modelle übrig.

Für die weitere Planung eines beispielhaften Campervan-Ausbaus habe ich mich für den Fiat Ducato Kastenwagen L4H3 entschieden. Dieser ist in der Anschaffung kostengünstiger als vergleichbare Modelle anderer Anbieter, wie zum Beispiel der Mercedes Sprinter und weist gleichzeitig eine, für den Umbau zum Campervan, sehr geeignete Bauform auf. Der Vorteil im Vergleich zum Fiat Ducato L4H2 liegt in der Fahrzeughöhe und demnach auch in der Laderaumhöhe. Beide Modelle überschreiten die von mir festgelegte maximale Fahrzeughöhe von drei Metern nicht, allerdings bringt der Fiat Ducato L4H3 durch die zusätzlichen 24 Zentimeter in der Laderaumhöhe eine größere Flexibilität für den Umbau mit sich.

Es liegt auf der Hand, dass für meine Idee der Wohnform des "studentischen Nomadentums" nicht extra ein Kastenwagen dieses Modells angeschafft und zum Campervan umgebaut werden soll. Jeder Kastenwagen ist für einen Umbau geeignet und es spielen weiterhin Kriterien wie die Körpergröße, das Budget, die Anzahl der im Van wohnenden Personen und die Vorlieben in Bezug auf die Marke eine Rolle bei der Wahl des geeigneten Modells. Außerdem besitzen einige Studierende womöglich ohnehin schon einen ausgebauten Campervan, der natürlich ebenfalls für diese Wohnform genutzt werden kann. Die Entscheidung für den Fiat Ducato ist lediglich eine subjektive Wahl, die auf den zuvor beschriebenen Auswahlkriterien basiert, um im Laufe der Diplomarbeit auf genaue Größen und Gegebenheiten zurückgreifen zu können.

15. Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle

Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle

Mercedes Sprinter L2H2

Fl: 5,93 m
Fh: 2,64 m
G: 3,5 t
Lh: 1,94 m



VW Crafter L3H3

Fl: 5,99 m
Fh: 2,59 m
G: 3,5 t
Lh: 1,96 m



Fiat Ducato L4H2

Fl: 6,00 m
Fh: 2,52 m
G: 3,5 t
Lh: 1,93 m



Fiat Ducato L4H3

Fl: 6,00 m
Fh: 2,77 m
G: 3,5 t
Lh: 2,17 m



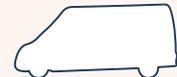
Citroën Jumper L3H2

Fl: 6,00 m
Fh: 2,52 m
G: 3,5 t
Lh: 1,93 m



Citroën Jumper L3H3

Fl: 6,00 m
Fh: 2,76 m
G: 3,5 t
Lh: 2,17 m



Ford Transit L3H3

Fl: 5,92 m
Fh: 2,67 m
G: 3,5 t
Lh: 2,03 m



Iveco Daily L3H2

Fl: 5,96 m
Fh: 2,74 m
G: 3,5 t
Lh: 1,90 m



Iveco Daily L3H3

Fl: 5,96 m
Fh: 2,94 m
G: 3,5 t
Lh: 2,10 m



Peugeot Boxer L3H2

Fl: 6,00 m
Fh: 2,52 m
G: 3,5 t
Lh: 1,93 m



Peugeot Boxer L3H3

Fl: 6,00 m
Fh: 2,76 m
G: 3,5 t
Lh: 2,17 m



(Fl = Fahrzeuglänge / Fh = Fahrzeughöhe / G = zul. Gesamtgewicht / Lh = Laderaumhöhe)

Abbildung 16: Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

16.

Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden

16. Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden

Bei der Recherche für meine Diplomarbeit bin ich auf Dokumentationen und Interviews gestoßen, in denen drei Studierende, die bereits das Konzept des Vollzeit-„Vanlifes“ in Deutschland leben, beziehungsweise gelebt haben, thematisiert werden.

Maxi *

„Inzwischen komme ich von der Uni heim und denke mir, ich bin zu Hause.“

Zum Zeitpunkt des Interviews mit Maxi, im Januar 2019, war er zwanzig Jahre alt und studierte Maschinenbau in München. Dass die Suche nach bezahlbarem Wohnraum in München meist langwierig und oft nicht von Erfolg gekrönt ist, ist allseits bekannt. Maxi suchte nach einer günstigeren Alternative zu seinem Zimmer in einer Wohngemeinschaft und zog daher in einen gebrauchten Citroën Jumper.

Die Gründe für die Änderung seiner Wohnform sind neben dem Aspekt der geringeren monatlichen Kosten eine Mischung aus positiven Erfahrungen der Campingurlaube mit seinen Eltern in jüngeren Jahren und der Suche nach Ablenkung sowie einer neuen Herausforderung. Statt einer übermäßig hohen Miete zahlt er nun, nach eigenen Angaben, nur „etwas Benzin“. Ein großer Pluspunkt ist für ihn der Umstand, dass er sein Zuhause stets bei sich hat und jeden Morgen an einem anderen Ort aufwachen kann. Dabei ist es unerheblich, ob er während der Vorlesungszeit in München und Umgebung verweilt oder in den Ferien und an Wochenenden zu spontanen Trips mit FreundInnen in die Berge oder an den See aufbricht.

Natürlich birgt diese Art des Wohnens auch Herausforderungen. So gestaltet sich beispielsweise die Suche nach einem geeigneten Stellplatz oft schwierig, da Stellplätze mit Aussicht rar gesät und Parkplätze in ruhigen Gegenden Münchens schwer zu finden sind (vgl. Greschat 2019). Außerdem ist auch die Rechtslage in Deutschland bezüglich Übernachtungen im Campervan nicht vollumfänglich definiert. Grundsätzlich ist es erlaubt, das eigene Fahrzeug an allen Ort zu parken „wo es nicht ausdrücklich durch die allgemeinen Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder durch Verkehrszeichen untersagt ist“ (bussgeldkatalog.org 2021). Es gibt jedoch keine klar definierten, einheitlichen Vorschriften, was das Übernachten im Campervan betrifft. So ist es zulässig, eine Nacht im Fahrzeug zu schlafen, um die Fahrtüchtigkeit wiederherzustellen. Dies schließt allerdings das klassische Campingverhalten, also unter anderem den Aufbau von Campingutensilien wie Tischen und Stühlen im Freien aus (vgl. bussgeldkatalog.org 2021). Diese Regelungen stellen demnach eine Herausforderung für Vollzeit-Vanreisende dar, die nicht auf kommerzielle

16. Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden

Campingplätze angewiesen sein möchten. Maxi wechselt daher regelmäßig den Stellplatz, um Konfrontationen mit AnwohnerInnen oder der Polizei zu vermeiden. Da nur ein kleiner Wassertank in seinem Van verbaut ist, muss er zum Duschen ins nächstgelegene Schwimmbad fahren und auch die nicht vorhandene eigene Postanschrift bringt Herausforderungen mit sich. Eine der schwierigsten Situationen für Maxi war der Ausfall des Heizsystems bei minus 13 Grad im Winter. Da dadurch das Wohnen im Campervan nicht mehr möglich war, zog er übergangsweise zu seiner Schwester. Trotz aller Schwierigkeiten bereut er seine Entscheidung jedoch nicht, da der Van zu seinem Zuhause geworden ist (vgl. Greschat 2019).

* Der Name wurde auf Wunsch geändert.

Jan

„Das Leben während des Studiums im Bus: geil!“

Als das Interview im Jahr 2019 mit Jan stattfand, lebte er bereits seit eineinhalb Jahren, nämlich seit Beginn seines Maschinenbaustudiums in Schweinfurt, in seinem selbst ausgebauten Campervan. Im Van zu leben sei für ihn der Inbegriff „absoluter Freiheit“. Er ist jedoch auch davon überzeugt, dass man ein verhältnismäßig unkomplizierter Mensch sein muss, um im Campervan zu wohnen. Er wollte während des Studiums weder pendeln noch eine Wohnung beziehen, da ihm beide Optionen aufgrund seines bereits vorhandenen ausgebauten Vans sinnlos erschienen. Außerdem ist das Leben im Van, nach seinen Angaben, günstiger als das Leben in einer Wohngemeinschaft, wobei jedoch der Kostenfaktor für ihn nicht den Hauptgrund für diese Form des Wohnens darstellt.

Jans Van ist mit einem zwanzig Liter Frischwassertank, einer Chemietoilette und einer Außendusche ausgestattet. In den Wintermonaten duscht er jedoch in Fitnessstudios und wäscht seine Wäsche bei FreundInnen oder in Waschsalons. Außerdem sind in seinem Campervan eine Küche, eine Sitzecke, ein großes Bett und Stauraum für sein Surfbrett und Longboard inkludiert. Das Einzige, was ihm fehlt, ist eine Spülmaschine und so hat er es sich zur Regel gemacht, möglichst wenig Geschirr zu benutzen. Der größte Unterschied zum Leben in einer Wohnung besteht, laut Jan, vor allem in der Organisation des geringeren Platzangebotes. Die Abwägung der Notwendigkeit von eigenem Hab und Gut und dessen Lagerung ist demnach essenziell.

16. Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden

Für Jan steckt hinter dem Leben im Van mehr als die in sozialen Medien so oft propagierten Inhalte zum Thema „Vanlife“, wie das gelegentliche Verreisen am Wochenende oder die kurzen Urlaube im europäischen Ausland. Für ihn ist das „Vanlife“ eine Lebensart. Gleichzeitig betont er jedoch auch, dass das Vollzeitleben im Bus für ihn kein Dauerzustand sei, da er vielleicht eines Tages eine Familie gründen möchte. Allein zu sein, stellt für ihn keinen negativen Aspekt im Zusammenhang mit dem Wohnen im Van dar. Er genießt es, sich isolieren zu können und in der Lage zu sein, den Standort zu wechseln, wenn er mal keine Lust hat, auf andere Menschen zu treffen. Gefährliche Situationen habe er während seiner Zeit im Van noch nicht erlebt (vgl. Pusch/Moser 2021).

Neele

„Ich kann es mir nicht vorstellen, in einer Wohnung zu leben.“

Neele beschloss bereits mit 14 Jahren, dass sie nach dem Abitur ein Jahr durch Europa reisen möchte. Zu diesem Zeitpunkt war sie sich jedoch noch gar nicht im Klaren darüber, dass das Thema „Vanlife“ bereits so große Kreise gezogen hatte. Im Gegensatz zu anderen jungen Erwachsenen wollte sie nicht nach Neuseeland, Kanada oder Australien reisen, sondern erst einmal den Kontinent kennenlernen, auf dem sie auch bisher gelebt hat. Mit 18 Jahren brach sie allein mit ihrer Hündin zu einer elf Monate langen Reise mit ihrem Van durch Europa auf, bereiste 18 Länder und legte 27.000 Kilometer zurück. Finanziert hatte sie sich diese Reise durch Erspartes und Nebenjobs, die sie in den letzten Schuljahren verrichtete. Außerdem wurde sie auch von ihren Eltern finanziell unterstützt, die ihr beispielsweise den Campervan kauften. Nach der Reise weiterhin in ihrem Van zu wohnen, war ursprünglich nicht geplant. Stattdessen wollte sie den Van anschließend wieder verkaufen, war jedoch emotional zu sehr daran gebunden und konnte sich ein Leben in einer Wohnung mittlerweile nicht mehr vorstellen (vgl. Camper Nomads 2020).

Den Campervan des Modells Citroën Jumper L2H2 kaufte sie bereits in ausgebautem Zustand und nahm lediglich kleinere Veränderungen vor, um ihn an ihre Bedürfnisse für eine Reise mit Hund anzupassen. So veränderte sie beispielsweise die Position des Kühlschranks, der vorher mittig unter dem, quer und fest verbauten, Bett untergebracht war und installierte an dieser Stelle stattdessen eine Hundebox. Der Kühlschrank rückte an die Außenwand der Fahrerseite und diente dort fortan als Sitzplatz am Tisch. Ihre kleine Küchenzeile, die an der Außenwand der Beifahrerseite verbaut war, beinhaltete eine Spüle und auch einen Elektroherd, den Neele jedoch nicht nutzte und stattdessen mit einem handelsüblichen, transportablen

16. Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden

Gaskocher kochte. Ihre Vorräte bewahrte sie in einem Schubfach auf, welches in den Tisch integriert war und ihre Kleidung lagerte in vier Oberschränken über dem Bett. Unter dem Bett waren ein Abwasserkanister, ein Frischwasserkanister und die Elektronik verbaut. In den warmen Monaten konnte sie mittels einer Außendusche, die über einer Pumpe an den Frischwasserkanister angeschlossen war, kalt duschen. Im Zuge des ersten Interviews, das noch während ihrer Reise durch Europa entstand, berichtete Neele, ihr würde die Außendusche vollkommen ausreichen (vgl. Peace Love and Om 2019).

Nach ihrer Rückkehr begann Neele ein Lehramtsstudium in Norddeutschland und wohnte währenddessen weiterhin im Van. Ihre Bedürfnisse an ein Leben im Van hatten sich in einigen Punkten verändert, was nicht zuletzt am kalten deutschen Winter lag. Da ihr Van weder eine vollständige Isolierung noch eine Heizung aufwies und somit nicht winterfest war, benötigte sie zum Schlafen im Winter ein bis zwei Schlafsäcke sowie fünf Decken. Laut Neeles Aussage ließ es sich bei einer Außentemperatur von mindestens sieben Grad im Van aushalten, geringere Temperaturen empfand sie als zu kalt. Es fehlte ihr nun außerdem eine Innendusche, da ihre Outdoordusche selbstverständlich im Winter nicht nutzbar war. Sie war daher darauf angewiesen, bei FreundInnen, im Fitnessstudio oder in den Sanitäranlagen der Universitätsporteinrichtungen zu duschen. Auch den Frisch- und Abwassertank konnte sie im Winter aufgrund der Kälte nicht nutzen, da das enthaltene Wasser ansonsten eingefroren wäre. Da sie aus diesem Grund nicht in der Lage war, ihr Geschirr abzuwaschen, musste sie zudem auch auf das Kochen verzichten. Neele aß deshalb bei FreundInnen oder in der Mensa. Obwohl im Van eine Toilette verbaut war, wurde sie von Neele nicht verwendet. Stattdessen campierte sie meist nahe der Universität, sodass sie die dort vorhandenen Sanitäreinrichtungen benutzen konnte. So umging sie die ständige Suche nach Versorgungs- und Entsorgungsstationen (vgl. Ebeling 2020).

Neele verlagerte regelmäßig ihren Standort, um nicht in unangenehme Diskussionen mit AnwohnerInnen oder der Polizei zu geraten. Der wichtigste Aspekt bei der Suche nach einem geeigneten Stellplatz war ihr Bauchgefühl. Fühlte sie sich nicht sicher, suchte sie nach einem anderen Stellplatz, welcher optimalerweise universitätsnah gelegen war. Die Kälte und die ständige Suche nach einem sicheren und angenehmen Stellplatz stellten für Neele die größten Schwierigkeiten am Vollzeitleben im Van dar. Um sich aufzuwärmen, ging sie in die Mensa, die Bibliothek oder andere Universitätsgebäude. Außerdem boten ihr diese Orte sowohl gutes Internet als auch Platz zum Lernen und um FreundInnen zu treffen. Die Abende verbrachte sie oft mit KommilitonInnen in deren Zuhause. Neele war davon überzeugt, ihre FreundInnen dadurch schneller und besser kennengelernt zu haben, da sie ihre Abende nicht allein in einer eigenen Wohnung oder in einem Zimmer einer Wohngemeinschaft verbrachte.

16. Vollzeit-„Vanlife“-Erfahrungen von Studierenden

Ihre finanzielle Lage betrachtend, kam sie zu dem Ergebnis, dass ihre gewählte Wohnform nicht günstiger sei als das Bewohnen eines Wohngemeinschaftszimmers. Pro Monat investierte sie circa vierhundert Euro für den Unterhalt und Wertverlust des Campervans. Neele betonte zudem, dass sie das Leben im Van während des Studiums keinesfalls zum Zwecke einer Kostenersparnis gewählt hatte (vgl. Pusch/Moser 2021). In einer Wohnung zu leben, konnte sie sich zu diesem Zeitpunkt nicht vorstellen, da sie vor allem die Freiheit genoss, mit dem Campervan stets an anderen Orten übernachten zu können. Ihrer Aussage nach lebte sie bewusster, bezog beispielsweise ihren Strom aus Solarenergie und achtete darauf, nicht zu viel Wasser zu verbrauchen (vgl. Peace Love and Om 2019).

Es war ihr Wunsch, auch während des restlichen Studiums weiterhin im Van zu leben, allerdings war ein weiterer Winter in ihrem nicht-winterfesten Campervan keine Option. Aus diesem Grund und aus der Befürchtung heraus, den Van mit Fortdauer der Corona-Pandemie nicht mehr loszuwerden, verkaufte sie ihn im April 2020 und zog vorerst wieder bei ihren Eltern ein (vgl. Camper Nomads 2020). Den enormen Anstieg der Anfrage nach gebrauchten Campervans zum Zwecke des Umbaus hatte Neele zu diesem Zeitpunkt nicht kommen sehen. Nach dem Verkauf ihres Vans plante sie für das kommende Sommersemester in einen Wohnwagen zu ziehen, den sie bereits mit 14 Jahren saniert hatte. Anschließend wollte sie einen winterfesten Van erstehen, um ab dann wieder ortsunabhängig wohnen und leben zu können. Aufgrund der Regelungen zur Eindämmung der Pandemie wurden jedoch auch Campingplätze und Stellplätze geschlossen, sodass Neele Schwierigkeiten hatte, einen passenden Platz für ihren Wohnwagen zu finden. Nachdem ihr dies gelungen war und sie bereits all ihr Hab und Gut in diesen Wohnwagen übersiedelt hatte, wurde beschlossen, dass das Sommersemester 2020 online stattfinden würde. Sie entschied sich daraufhin gegen den Einzug in den Wohnwagen, da sie durch den Online-Unterricht nicht an ihren Studienort gebunden war. Stattdessen übersiedelte sie auf einen Reiterhof in Bayern und brach ihr Studium ab. Entgegen ihrem einstigen Vorhaben bewohnt Neele mittlerweile eine Wohnung, sucht jedoch auch weiterhin nach einem passenden Campervan, um wieder Vollzeit darin wohnen zu können (vgl. Ammermann 2020).

17.

**Parameter für die
Umsetzbarkeit des
„studentischen Nomadentums“**

17. Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“

Aus diesen drei Berichten über Studierende, die das Vollzeitleben im Campervan bereits ausprobiert haben, und meinen eigenen Erfahrungen mit dem „Vanlife“ wird ersichtlich, dass es einige Parameter zu beachten gibt, um diese Wohnform tatsächlich alltagspraktikabel zu machen.

Die Postanschrift

Da die im Van lebenden Studierenden keinen festen Wohnsitz und demnach keine Postanschrift haben, ist der Postverkehr nicht über die gängige Praxis umsetzbar. Es gibt jedoch einige Möglichkeiten, um diese Herausforderung zu lösen. So können sich im Van lebende Personen zum Beispiel bei FreundInnen oder der Familie postalisch anmelden. Es liegt allerdings nicht im Interesse aller Studierenden, dass Angehörige oder FreundInnen einen genauen Kenntnisstand über die Postsendungen erhalten. Aus diesem Grund haben sich gewisse Anbieter darauf spezialisiert, Post für die EmpfängerInnen zu öffnen, anschließend zu digitalisieren und an die jeweiligen AdressatInnen zu senden (vgl. Wolf 2021). Eine weitere Option besteht darin, ein Postfach anzumieten. Dies bindet die EmpfängerInnen jedoch an einen Standort und ist bei längeren Aufenthalten abseits des Studienortes, wie zum Beispiel auf Reisen in den Semesterferien, unter Umständen ein Nachteil.

Der Strom

Während es auf Campingplätzen die Möglichkeit gibt, die Campervans mittels einer Einspeisedose mit Strom zu versorgen, steht diese Variante bei anderweitigen Stellplätzen in der freien Natur oder in der Stadt natürlich nicht zur Verfügung. Aus diesem Grund werden in der Regel Solarpaneele auf den Fahrzeugen verbaut, welche die Sonnenstrahlung in elektrische Energie umwandeln. Dieser Strom wird in einer zweiten Batterie, der Aufbaubatterie, gespeichert und kann mittels eines Wechselrichters beispielsweise für den Kühlschrank, das Laden der Mobiltelefone und Laptops, für das Licht und die Wasserpumpe sowie den Warmwasserboiler verwendet werden. Die Aufbaubatterie kann auch während der Fahrten durch die Lichtmaschine des Fahrzeugs aufgeladen werden. Durch einen Ladebooster wird die Effektivität des Ladevorgangs dabei erhöht. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, einen Generator, eine Brennstoffzelle oder ein Windrad zu integrieren, jedoch sind diese Möglichkeiten in der Anschaffung eher kostenintensiv und daher nicht für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ geeignet.

17. Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“

Ein winterfester Van

Um Vollzeit in einem Campervan zu leben, benötigen die Studierenden winterfeste Vans, das heißt Campervans, die mit einer ausreichenden Wärmedämmung sowie einer Heizungsanlage und gegebenenfalls einem Frostschutz für außen liegende Abwassertanks ausgestattet sind. Andernfalls ist das Überwintern im Campervan mit sehr vielen Einschränkungen verbunden und mindert die Lebensqualität enorm.

Eine Dusche

Während eine Außendusche für gelegentliche Reisen mit dem Van in wärmere Länder oder in warmen Monaten meist genügt, ist sie für ein Vollzeitleben im Van nicht ausreichend. So besteht entweder die Möglichkeit, eine feststehende Dusche innerhalb des Campervans zu integrieren oder eine flexible Dusche zu verbauen, die nur bei Bedarf installiert wird. Sind beide Optionen nicht gewünscht, können die Studierenden auch in Fitnessstudios, Schwimmbädern, in den Sanitäreinrichtungen der UniversitätsSporteinrichtungen, bei FreundInnen oder der Familie duschen. Um möglichst unabhängig und autark zu sein, bietet es sich jedoch an, eine Dusche in den Campervan zu integrieren, welche mittels einer Pumpe und eines Warmwasserboilers an einen ausreichend großen Frischwassertank angeschlossen ist und somit warmes Duschen ermöglicht. Außerdem ist durch die Installation dieses Equipments auch der Wasserhahn der Spüle mittels des Wasserboilers und der Pumpe an den Frischwassertank angeschlossen, was den Abwasch des Geschirrs mit warmem Wasser ermöglicht.

Die Internetverbindung

Die Nutzung des Internets ist für Studierende durch die stetig wachsende Digitalisierung der Studieninhalte und -organisation unabdingbar. Um auch im Campervan mit dem Internet verbunden zu sein, gibt es einige Optionen. So kann ein etwaig vorhandenes Smartphone genutzt werden, um einen Hotspot zu erstellen und darüber weitere Geräte, wie einen Laptop oder ein Tablet, mit dem Internet zu verbinden. Je nach Nutzungsverhalten der Studierenden kann dies die einfachste Möglichkeit sein, ist allerdings bei umfangreicher Nutzung des Internets und einem daraus resultierenden hohen Datenverbrauch nicht praktikabel. Wollen Studierende beispielsweise lediglich die gängigen Suchmaschinen für kurze Recherchen

17. Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“

nutzen, ist es möglich, dass das Datenvolumen des Smartphone-Vertrags ausreicht. Werden jedoch auch Internetseiten mit großem Datenverbrauch, wie zum Beispiel Streamingdienste und Videoplattformen genutzt, wird das Datenvolumen herkömmlicher Tarife höchstwahrscheinlich nicht genügen. Eine weitere Option ist die Installation eines LTE-Routers. Auch hier wird eine SIM-Karte mit entsprechendem Datentarif eingesetzt, woraufhin der Router ein WLAN Signal, also ein Signal eines drahtlosen lokalen Netzwerkes, erzeugt. Andere Geräte, wie zum Beispiel ein Laptop und eine Musikbox, können anschließend mit dem WLAN verbunden werden und erhalten somit Internetzugang (vgl. Mandel/Köbler-Linsner 2018). Auch einige Supermarktketten bieten bereits mobile Router an, die mittels einer SIM-Karte funktionieren und lediglich mit dem Stromnetz verbunden werden müssen. Das Datenvolumen ist in diesem Fall nicht begrenzt, wodurch eine ausgiebige Nutzung möglich ist. Die Anschaffungskosten bestehen lediglich aus einer einmaligen Zahlung für den Kauf des Routers und den laufenden monatlichen Kosten, die genauso hoch sind wie konventionelle Internettarife für zu Hause. Diese Variante eignet sich demnach für „studentische NomadInnen“ im besonderen Maße. Auch wäre die Installation einer internetfähigen Satellitenanlage möglich, jedoch ist sie aufgrund der immensen Anschaffungskosten nicht für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ geeignet (vgl. Mandel/Köbler-Linsner 2018). Wenn vorhanden, kann auch auf ein öffentliches WLAN-Netz zurückgegriffen werden, jedoch ist die Verfügbarkeit selbst in den großen Städten Europas noch nicht flächendeckend gegeben. Daher ist die ausschließliche Nutzung von öffentlichem WLAN für eine konstante Verbindung mit dem Internet nicht geeignet.

Das Kochen

Es gibt eine ganze Reihe von Optionen, mit denen das Kochen im Campervan ermöglicht werden kann. So ist es beispielsweise möglich, eine fest installierte Gasanlage zu integrieren. Diese Variante hat den Vorteil, dass verhältnismäßig große Gasflaschen mitgeführt werden, welche langlebig und wieder auffüllbar sind. Allerdings wird bei einer fest installierten Gasflasche in regelmäßigen Abständen von zwei Jahren eine kostenpflichtige Gasprüfung fällig. Zudem ist das Befüllen der Gasflaschen in anderen Ländern oft mit Herausforderungen verbunden, da sie in Europa nicht einheitlich genormt sind. Das bringt mit sich, dass bei Reisen in unterschiedliche Länder jeweils eine landesspezifische Gasflasche geliehen oder gekauft werden muss (vgl. Passport Diary o. D.). Ein weiterer Punkt, der gegen eine fest installierte Gasanlage spricht, ist der Umstand, dass die Studierenden mit dieser Variante zum Kochen an das Wageninnere gebunden sind. Während andere sich womöglich in den warmen Monaten zum Kochen draußen mit ihren Campingtischen und Campingstühlen ein gemeinsames Lager aufbauen, müssen jene, die nur eine fest

17. Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“

installierte Gasanlage zur Verfügung haben, abgeschottet innerhalb des Campervans kochen. Eine gute Alternative bietet demnach ein portabler Gaskocher. Es gibt sowohl Modelle mit einem Kochfeld als auch Modelle mit zwei Kochfeldern, die dann, je nachdem, um welche Ausführung es sich handelt, mit einer oder zwei kleinen Gaskartuschen betrieben werden. Diese Variante hat den Vorteil, dass die portablen Gaskocher günstig in der Anschaffung sind, ortsunabhängig damit gekocht werden kann und die Handhabung sehr nutzerInnenfreundlich ist. Nachteile liegen darin, dass immer genügend Gaskartuschen mitgeführt und verstaut werden müssen, was jedoch auch auf die Gasflaschen einer fest installierten Gasanlage zutrifft. Zudem sind Gaskartuschen nicht wiederverwendbar und stellen damit eine Belastung für die Umwelt dar. Des Weiteren gibt es auch die Variante, mittels einer elektrischen Kochplatte oder einem Induktionsfeld zu kochen, was allerdings sehr viel Strom benötigt. Diese Möglichkeit ist meist nur eine Option, wenn Reisende den Großteil der Zeit auf Campingplätzen mit Stromversorgung verbringen oder durch die Solaranlage sehr viel Strom in einer sehr großen Aufbaubatterie gespeichert werden kann. Dies ist allerdings, wenn überhaupt, in Ländern mit ganzjährig vielen Sonnenstunden pro Tag möglich oder für Reisende, die sehr viel fahren, sodass die Aufbaubatterie stets durch die Lichtmaschine nachgeladen wird. Für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ ist dies kaum eine praktikable Option.

Die Versorgungs- und Entsorgungsstationen

Da durch die Prozesse des Duschens, Austretens, Kochens und Abwaschens stetig Frischwasser benötigt wird und Abwasser entsteht, ist die Nutzung von Versorgungs- und Entsorgungsstationen in regelmäßigen Abständen erforderlich.

Die Reinigung von Textilien

Da die Unterbringung einer Waschmaschine innerhalb des Campervans zum einen aufgrund des sehr begrenzten Platzangebotes und zum anderen aufgrund des hohen Gewichtes der Maschine utopisch ist, müssen die Studierenden ihre Wäsche anderswo waschen. Möglichkeiten dafür stellen zum einen Waschsalons dar und zum anderen können, je nach Gegebenheit, auch die Waschmaschinen von FreundInnen und Familienangehörigen genutzt werden.

17. Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“

Ein geeigneter Stellplatz

Die Suche nach einem geeigneten Stellplatz nimmt einen großen Teil des „Vanlifes“ ein. Um den Bedürfnissen der „studentischen NomadInnen“ zu entsprechen, sollte der Stellplatz sicher sein, das heißt nicht in prekären Gegenden mit hoher Kriminalitätsrate liegen. Insofern das Fahrzeug tagsüber auf dem Stellplatz verbleiben soll, ist eine gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Universität vorteilhaft. Alternativ kann das Fahrzeug auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden, von denen die Studierenden eine gute Anbindung mittels Nahverkehrsmitteln zur Universität haben. Versorgungsmöglichkeiten wie beispielsweise Supermärkte, Apotheken, Waschsalons, Versorgungs- und Entsorgungsstationen in unmittelbarer Umgebung wären wünschenswert, sind aber nicht zwingend notwendig, da der Campervan die entsprechende Mobilität ermöglicht.

18.

**Ist die Stadt Wien bereits
für das „studentische
Nomadentum“ ausgelegt?**

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

Stellplätze und Campingplätze

Für Van-Reisende ist die Verwendung sogenannter Stellplatz-Apps meist die einfachste Möglichkeit, um einen Ort zum Übernachten zu finden. Dabei gibt es bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Apps, wie beispielsweise „park4night“, „myCamps“ oder „StayFree“, welche die NutzerInnen meist kostenfrei in den jeweiligen App Stores ihrer Smartphones herunterladen können. Die Funktionsweise ist bei allen sehr ähnlich. Auf einer Karte werden die verfügbaren Stell- und Parkplätze in der ausgewählten Region dargestellt. Mit der zugehörigen Filterfunktion können die NutzerInnen aus den vorhandenen Stell- und Parkplätzen diejenigen herausuchen, welche die gewünschten Merkmale, wie zum Beispiel einen Frischwasserhahn, eine Entsorgungsstation oder eine Toilette aufweisen. Die Menge an vorhandenen Stell- und Parkplätzen variiert dabei je nach Region stark. Ich selbst nutze besagte Apps seit Jahren und habe bis dato in jedem Land und auch in jeder größeren Stadt, die ich mit dem Campervan besucht habe, einen kostenlosen Stell- oder Parkplatz für die Nacht gefunden. Bei meiner Recherche bezüglich der aktuellen Stellplatzsituation in Wien stellte ich jedoch fest, dass keine der gängigen Apps einen kostenlosen Stellplatz für die Nacht auswies. Lediglich einige der sogenannten „Parkplätze Tag und Nacht“ sind in der Karte der App „park4night“ verzeichnet, allerdings weisen eine Vielzahl von Kommentaren darauf hin, dass die Kontrollen der Stadt Wien sehr streng sind, was bedeutet, dass es nicht, wie in anderen europäischen Großstädten, geduldet wird, zumindest eine Nacht im eigenen Fahrzeug zu übernachten (vgl. park4night 2022). Es handelt sich also dabei nicht um zugelassene Stellplätze, auf denen das Kampieren über Nacht rechtens ist und es ist demnach im gesamten Stadtgebiet Wien nicht möglich, legal und kostenlos eine Nacht im Campervan zu verbringen.



01.09.2021

„Wir haben dort 15 Euro für 24 Stunden bezahlt, aber 40 Euro Strafe bekommen. Ich weiß nicht, warum wir zur Polizei gehen müssen, aber ich weiß, dass das Campen jetzt verboten ist. Also auch wenn wir bezahlen, ist es verboten!“



08.10.2021

„Es gibt ein Verbotsschild für Wohnmobile.“

Abbildung 17: Kommentare auf der park4night Website (ins Deutsche übersetzt)

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?



Abbildung 18: Übersicht der kostenlosen Stellplätze in Wien - Anzahl: 0 (Datenquelle: park4night)

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

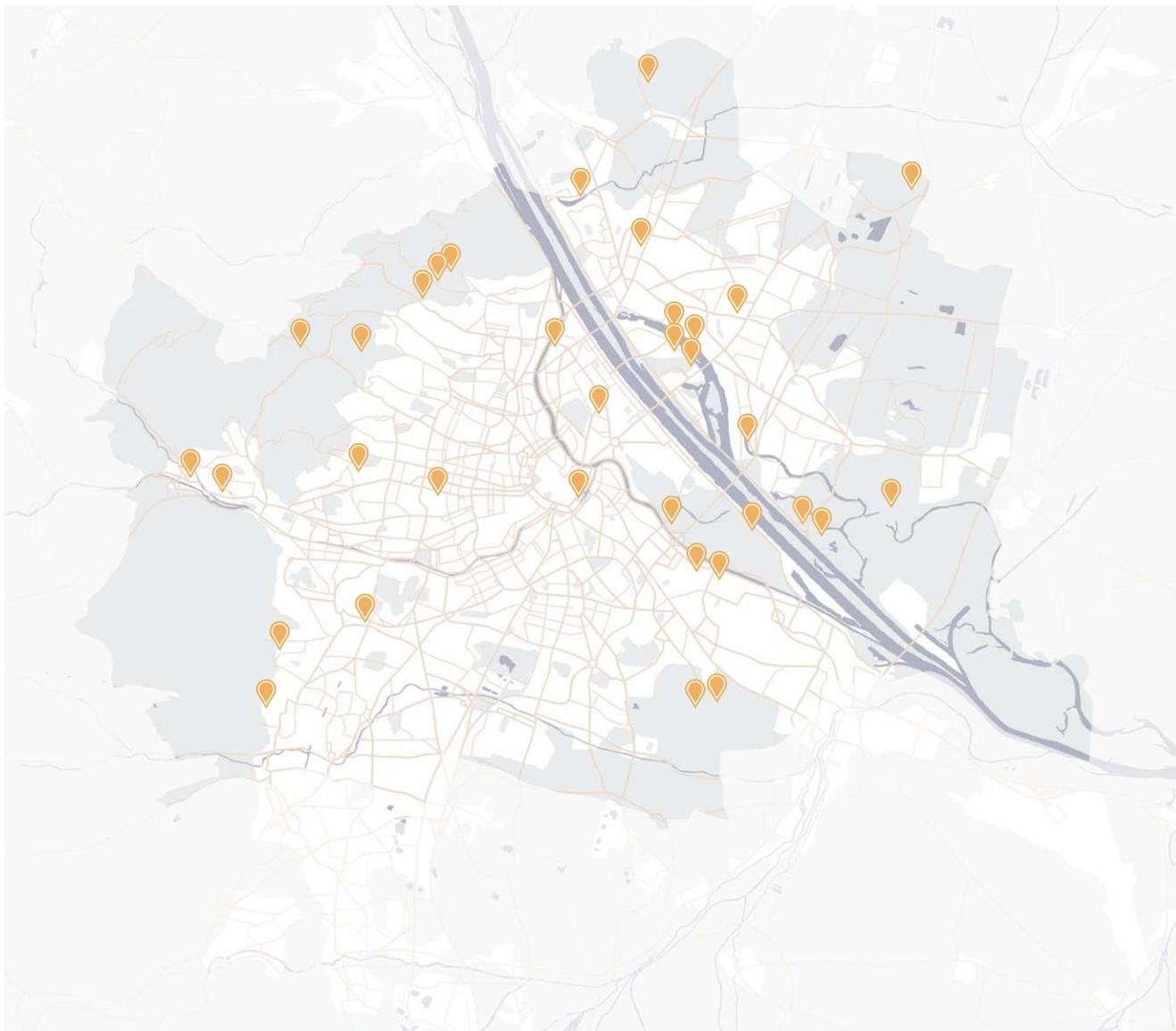


Abbildung 19: Übersicht der Parkplätze Tag und Nacht - Anzahl: 34 (Datenquelle: park4night)

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

Der Umstand, dass die Stadt Wien keine öffentlichen Stell- und Parkplätze für kostenlose Übernachtungen im Campervan oder Wohnmobil zur Verfügung stellt, ist unter anderem der sehr strikten Parkplatzsituation in Wien zuzuschreiben. Bereits jetzt, zu Beginn des Jahres 2022, gelten im Großteil der Bezirke Kurzparkzonen. Das Parken ist in diesen Zonen lediglich mit dem sogenannten „Parkpickerl“ zeitlich unbegrenzt und ohne Zuzahlung möglich. Andernfalls muss ein Parkschein erworben werden, der dazu berechtigt, das Kraftfahrzeug maximal zwei, beziehungsweise, je nach Bezirk, drei Stunden abzustellen. Das „Parkpickerl“ stellt dabei eine jährlich oder zweijährlich im Voraus zu bezahlende Parkberechtigung dar, die es den KraftfahrzeughalterInnen erlaubt, das eigene Fahrzeug auf den ausgewiesenen Parkflächen jenes Bezirks zeitlich unbegrenzt abzustellen, in dem sich der Hauptwohnsitz der HalterInnen befindet. Kostenfrei ist das Parken in Wien demnach in Bezirken, in denen die sogenannten Kurzparkzonen gelten, zumindest tagsüber, für Personen, die nicht über ein sogenanntes „Parkpickerl“ verfügen, nirgendwo. „Mit 1. März 2022 werden in jedem Bezirk flächendeckende und zusammenhängende Kurzparkzonen und das Parkpickerl für die jeweiligen Bezirks-Bewohner*innen eingeführt. Der Preis und die Parkdauer werden für alle Bezirke vereinheitlicht.“ (Stadt Wien 2022). Demnach ist es ab dem 1. März 2022 lediglich erlaubt, sein Fahrzeug im eigenen Wohnbezirk zeitlich unbegrenzt abzustellen, wenn für diesen Bezirk ein Parkpickerl beantragt wurde. Andernfalls und für alle übrigen Bezirke ist das Parken von neun bis 22 Uhr nur mit Parkschein erlaubt und auf zwei Stunden begrenzt (vgl. Stadt Wien 2022). Diese Situation wird auch in den üblichen Stellplatzapps bereits mittels der Kommentarfunktion erklärt, um andere CamperInnen vor hohen Strafen zu bewahren, wobei jedoch Verwirrungen bezüglich der Geltungszeiten der Kurzparkzonen zu bestehen scheinen.



30.01.2022

„Ab 1. März gilt in allen Bezirken die Kurzparkzone von Montag bis Freitag von 9 bis 22 Uhr für eine maximale Parkdauer von 2 Stunden. Lt. Wiener Kampierverordnung ist auch das Übernachten verboten - ob man mit Wiedererlangen der Fahrtüchtigkeit argumentieren kann, hängt wohl vom Exekutivorgan ab. Demnach ist eine ruhige Nacht nicht garantiert.“



17.02.2022

„Achtung! Ab 01.03.2022 wird in Wien das generelle „Parkpickerl“ eingeführt, was das Aus für sämtliche Gratis-Parkplätze in der Zeit von Mo-Fr von 8-22 Uhr bedeutet.“

Abbildung 20: Kommentare auf der park4night Website

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

Des Weiteren ist das Kampieren laut Paragraf 1 der Kämpierverordnung 1985 in ganz Wien untersagt.

“Auf Grund der §§ 76 und 108 der Wiener Stadtverfassung wird verordnet:

§ 1. Außerhalb von Campingplätzen ist an im Freien gelegenen öffentlichen Orten verboten:

1. das Auflegen und das Benützen von Schlafsäcken,
2. das Aufstellen und das Benützen von Zelten sowie das Abstellen von Personenkraftwagen, Omnibussen, Kombinationskraftwagen, Wohnmobilen, Wohnwagen oder Wohnwagenanhängern zu Wohnzwecken sowie deren Benützen zum Wohnen (Schlafen).“

(Rechtsinformationssystem des Bundes o. D.)

Es ist also rechtlich untersagt, außerhalb von Campingplätzen eine oder mehrere Nächte in Campervans zu schlafen, wodurch sich das geltende Recht von anderen Ländern unterscheidet. In Deutschland ist es beispielsweise, wie bereits thematisiert, erlaubt, für eine Nacht im Fahrzeug zu nächtigen, um die Fahrtüchtigkeit wiederherzustellen. Dies bedeutet also, dass es für Studierende in Wien derzeit nicht möglich ist, das Vollzeitleben im Campervan nach dem, in Kapitel 16 angeführten, Beispiel der drei Studierenden Neele, Maxi und Jan auszuüben. Alle drei studieren, wie bereits zuvor beschrieben, in Deutschland und suchen sich in regelmäßigen Abständen Stell- und Parkplätze im Stadtgebiet oder außerhalb der Städte, auf denen sie kostenlos eine oder mehrere Nächte verbringen. Die geltende Rechtslage in Wien untersagt demnach nicht nur das Übernachten im Campervan, sondern macht es Studierenden zusätzlich auch unmöglich, ihren Van tagsüber in verschiedenen Stadtteilen abzustellen. Ein Parkpickerl könnten die Studierenden lediglich für den Bezirk erwerben, in dem sie ihren Hauptwohnsitz angemeldet haben. Dies ist jedoch selbstredend bei der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ nicht möglich.

Bei der Suche nach kostenpflichtigen Stellplätzen mittels der genannten Apps wurden einige wenige Ergebnisse im Wiener Stadtgebiet angezeigt. Bei drei der vier Plätze handelt es sich um Campingplätze, auf denen neben der Übernachtung im Zelt auch das Kampieren mit Wohnmobilen und Campervans möglich ist. Der vierte Platz ist ein kostenpflichtiger Wohnmobilplatz. Die Preise pro Nacht variieren dabei

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

zwischen 21 und 45 Euro. Zudem befinden sich die Plätze nicht im inneren Stadtgebiet. Für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ sind diese demnach aufgrund der hohen Preise und der, für Studierende, ungünstigen Lage, keine praktikable Lösung für ein dauerhaftes Kampieren (vgl. park4night 2022).

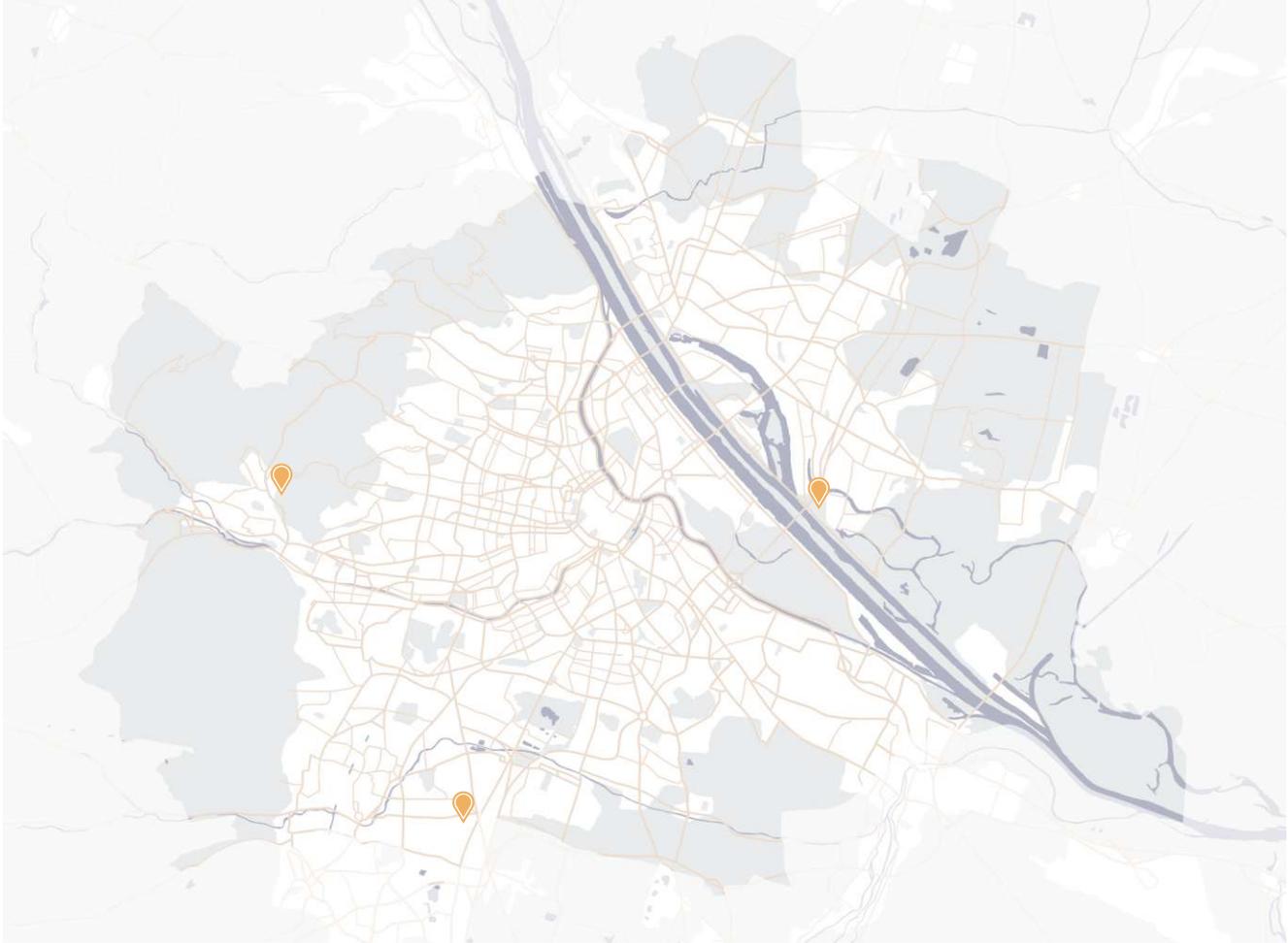


Abbildung 21: Übersicht kostenpflichtiger Wohnmobil- und Campingplätze - Anzahl: 3 (Datenquelle: park4night)

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

Waschsalons

Bei meiner Recherche bezüglich des Vorhandenseins von Waschsalons im Stadtgebiet Wien habe ich über alle Bezirke hinweg ein vielfältiges Angebot ermitteln können. Diese Salons stellen den KundInnen gegen eine Gebühr und zur Selbstbedienung Waschmaschinen, Trockner und teilweise auch Maschinen zum Glätten der Kleidung zu Verfügung. Der Großteil der Waschsalons, auf welche ich im Zuge der Recherche aufmerksam geworden bin, gehört der Kette „Green & Clean“ an, daher beziehe ich mich im folgend aufgezeigten Preisbeispiel auf die Angaben dieser Firma. Die Waschsalons der Firma „Green & Clean“ sind 365 Tage im Jahr von sechs bis 22 Uhr geöffnet. Es ist dort sowohl möglich, die Wäsche zu waschen und zu trocknen als auch zu bügeln. Die Preise variieren dabei je nach Gewicht, beginnend bei 6,90 Euro für acht Kilogramm pro Waschgang und bei 2,30 Euro für 15 Kilogramm Wäsche zum Trocknen für zehn Minuten. Die NutzerInnen können mit der „GreenClean-Card“, per App, Kreditkarte oder Bankomatkarte bezahlen (vgl. Green&Clean 2022). Das beschriebene Preismodell ist aus meiner persönlichen Erfahrung im internationalen Vergleich eher im oberen Preissegment angesiedelt. Zwar gibt es einen Gutschein für Studierende, dieser umfasst jedoch lediglich einen einmalig einzulösenden Coupon in Höhe von 6,50 Euro (vgl. Green&Clean 2022).

Versorgungs- und Entsorgungsstationen

Die Suche nach Versorgungs- und Entsorgungsstationen in Wien gestaltete sich schwierig. Während in den einschlägigen Apps keinerlei Orte mit diesen Suchkriterien zu finden waren, habe ich über die Internetseite „Stellplatz.info“ lediglich einen kostenpflichtigen Wohnmobilstellplatz im 23. Bezirk gefunden, bei dem die Ver- und Entsorgung, also die Beschaffung von Frischwasser und die Entsorgung von Abwasser, möglich ist (vgl. Stellplatz.Info 2022). Dabei stellt Wien im internationalen Vergleich fast schon eine Besonderheit dar, da sich vor allem Regionen um Großstädte herum auf diese Art des Reisens mit Wohnmobilen und Campervans eingestellt und entsprechend Plätze für die Ver- und Entsorgung errichtet haben. Nicht immer ist das Angebot der Ver- und Entsorgung kostenlos, sondern wird gegen eine entsprechende Gebühr zur Verfügung gestellt. Auch Campingplätze und Wohnmobilstellplätze in nahezu allen Ländern haben den enormen Bedarf an Versorgungs- und Entsorgungsstationen, der innerhalb der letzten Jahre stark angestiegen ist, erkannt und so bieten immer mehr Plätze auch CamperInnen, die nicht über Nacht auf dem Platz verweilen wollen gegen eine Gebühr, die Möglichkeit zur Ver- und Entsorgung an. Wien scheint dabei jedoch einen Sonderweg zu gehen und zeigt sich, nach Analyse der für CamperInnen

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

notwendigen Gegebenheiten, augenscheinlich nicht interessiert daran, diese Art des Reisens in das Tourismus-Portfolio der Stadt zu integrieren.

Duschen

Auch kostenlose Duschen sind in den von mir zuvor genannten Apps nicht zu finden. Dies ist allerdings nicht verwunderlich, da für das Duschen auch in anderen Städten und Ländern in den meisten Fällen eine Gebühr von den entsprechenden Einrichtungen verlangt wird. So ist das kostenpflichtige Duschen beispielsweise in Schwimmbädern, Freibädern, Fitnessstudios, Sporteinrichtungen und auch auf Campingplätzen möglich. Kostenlose Duschen habe ich selbst auf meinen Reisen in den seltensten Fällen vorgefunden.

Fazit

Es lässt sich also abschließend feststellen, dass die Stadt Wien derzeit nicht für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ ausgelegt ist. Das Fehlen kostenloser und vor allem rechtlich legal nutzbarer Stellplätze und das Nichtvorhandensein von Versorgungs- und Entsorgungsstationen im Wiener Stadtgebiet macht es Studierenden derzeit nicht möglich, im Campervan zu leben. Duschen und Waschalons sind zwar vorhanden, allerdings nur zu eingeschränkten Uhrzeiten verfügbar, sodass die Studierenden ihren Tagesablauf stark an die Geschäftszeiten der unterschiedlichen Anbieter angleichen müssten. Das Wohnen im Campervan wäre also nach der jetzigen Lage sehr umständlich und auf öffentlichen Plätzen und Straßen zudem rechtlich untersagt.

18. Ist die Stadt Wien bereits für das „studentische Nomadentum“ ausgelegt?

Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“	Vorhandensein in Wien
Kostenlose Stellplätze	Nein
Kostenlose Parkplätze	Nein
Versorgungs- und Entsorgungsstationen	Nein
Waschsalons	Ja*
Duschen	Ja*
* jedoch nur zu eingeschränkten Uhrzeiten verfügbar	

Tabelle 2: Vorhandene Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“ in Wien

19.

**Was bräuchte Wien für die
Umsetzung des „studentischen
Nomadentums“?**

19. Was bräuchte Wien für die Umsetzung des „studentischen Nomadentums“?

Um die Umsetzung der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ zu ermöglichen, wäre es primär nötig, mehrere Stellplätze im Wiener Stadtgebiet zu schaffen, auf denen die Studierenden in ihren Campervans übernachten können. Diese müssen rechtlich die gleiche Stellung aufweisen wie Campingplätze, damit das Übernachten im eigenen Campervan auf den Plätzen legal ist. Dabei ist es wichtig, die Stellplätze an Orten mit guter Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz zu lokalisieren, die sich zudem in sicheren Gegenden befinden. Die Studierenden haben die Möglichkeit, in ihren Campervans die Nacht zu verbringen und diese tagsüber, wenn sie in der Universität sind, auf den Stellplätzen zu parken oder gegebenenfalls auf anderen kostenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt abzustellen und von dort aus mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Universität zu fahren. Die Stellplätze müssten selbstverständlich entsprechend verwaltet und instand gehalten werden. Ob dies in der Verantwortung der Stadt Wien liegt oder über private Investoren geschieht, ist im Falle einer tatsächlichen Implementierung eines solchen Projektes zu entscheiden und kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt werden.

In jedem Fall würden die Studierenden für die Nutzung der Stellplätze eine Gebühr zahlen, durch die die Reinigung und Instandhaltung finanziert werden könnte. Meine Idee ist es, Stellplätze zu schaffen, die abgesehen von der Möglichkeit der Übernachtung auch sanitäre Anlagen in Form von Toiletten und Duschen, Angebote zum Waschen und Trocknen der Wäsche und zur Ver- und Entsorgung aufweisen sowie ein stabiles WLAN-Netzwerk bereitstellen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, können an den neu zu erschaffenden Stellplätzen Module errichtet werden, für welche im nachfolgenden Kapitel ein Entwurfsvorschlag dargestellt wird.

Wichtig ist, die zu diesem Zweck zu errichtenden Stellplätze lediglich den Studierenden vorzubehalten und nicht der Öffentlichkeit und somit anderen Van-Reisenden zur Verfügung zu stellen. Möglich ist die Begrenzung der Stellplätze mittels Einfahrtsschranken.

Außerdem erachte ich im Falle der Umsetzung eines solchen Projekts die Entwicklung einer App als sinnvoll, welche mittels einer Karte die einzelnen Stellplätze im Wiener Stadtgebiet aufzeigt und über die Verfügbarkeit freier Plätze informiert. Mit einem an den Einfahrten angebrachten Code, welcher mit der App zu scannen ist, können die Studierenden die Einfahrtsschranken öffnen und sich somit Zutritt zu den Stellplätzen verschaffen. Die Studierenden erstellen sich zu diesem Zweck in der App ein Profil und sind durch dieses berechtigt, auf den einzelnen Stellplätzen einzuchecken. Jedoch ist zu beachten, dass lediglich so viele Anmeldungen erfolgen können, wie Stellplätze auf den verschiedenen Plätzen in der Gesamtheit verfügbar sind, sodass gewährleistet werden kann, dass alle teilnehmenden Studierenden jede Nacht einen freien Platz finden. Ein mögliches App-Design zeige ich nachfolgend auf.

19. Was bräuchte Wien für die Umsetzung des „studentischen Nomadentums“?

Auch die Nutzung der Duschen, Toiletten, des Stroms sowie der Waschmaschinen und Trockner können per App freigeschaltet werden. Dabei sollte die Nutzung der Toiletten in der Gebühr des Stellplatzes inbegriffen sein. Außerdem sollte auch die einmalige Nutzung der Dusche pro Tag sowie das WLAN und die Entsorgung von Abwasser im Preis inkludiert sein. Die im Preis enthaltene Versorgung mit Frischwasser könnte auf zwanzig Liter pro Tag begrenzt sein, sodass eine übermäßige Nutzung oder Verschwendung der Ressourcen unterbunden wird. Die Waschmaschinen und Trockner, die im Versorgungsmodul untergebracht sind, können mittels App aktiviert werden, setzen aber eine zusätzliche Zahlung voraus. Auch Plätze mit Ladesäulen für Strom sollen zur Verfügung stehen, sodass die Studierenden die Möglichkeit haben, ihre Campervans mit Strom zu versorgen, insofern dies aufgrund von schlechten Witterungsbedingungen oder dem Nichtvorhandensein von Solarmodulen nötig ist. Dafür wird allerdings, wie es auch auf Campingplätzen der Fall ist, eine Gebühr pro Tag anfallen, die ebenfalls per App gezahlt wird. Durch die Verwendung der App und das Scannen der QR-Codes an den Einrichtungen und Geräten werden die auf anderen Campingplätzen üblichen Chips oder Kleingeld obsolet. Außerdem wird auf diesem Weg gewährleistet, dass sowohl der Stellplatz an sich als auch die sanitären Anlagen sowie die Waschmaschinen und Trockner lediglich von Personen genutzt werden, die in der App angemeldet sind und dort über ein Profil verfügen. So wird sichergestellt, dass keine Nutzung durch Fremde stattfindet. Ein daraus resultierender Vorteil ist, dass Vandalismus und Verschmutzung der Module durch die Eintrittsbeschränkung mittels QR-Codes unterbunden wird. Im Falle von unsachgemäßer Nutzung der Einrichtung lässt sich so für die BetreiberInnen nachvollziehen, welche NutzerInnen dafür verantwortlich sein könnten. Dieses Prinzip nutzen auch Carsharing-Anbieter, die bei Unfällen oder anderweitigen Schäden an den Fahrzeugen anhand der App-Daten auslesen können, welche NutzerInnen das Fahrzeug verwendeten.

Ein mögliches Preismodell für die Nutzung der Stellplätze habe ich nachfolgend dargestellt. Es wird aufgezeigt, welche Leistungen in der Gebühr, welche pro Nacht für das Verweilen auf den Stellplätzen fällig wird, bereits enthalten sind und welche Kosten zusätzlich entstehen können.

19. Was bräuchte Wien für die Umsetzung des „studentischen Nomadentums“?

Preismodell für die Nutzung der Stellplätze	
In der Gebühr von 5 Euro pro 24 Stunden bereits inkludiert	Zusätzliche Gebühren
Nutzung der Toiletten	Nutzung der Waschmaschinen (pro Ladung) 5 Euro
Nutzung der Duschen (1 Mal täglich)	Nutzung der Wäschetrockner (pro Ladung) 2 Euro
Frischwasser (20 Liter täglich)	Nutzung der Stromsäulen (pro Tag) 2 Euro
Nutzung der Entsorgungsstation	
WLAN	

Tabelle 3: Preismodell für die Nutzung der Stellplätze

20.

Entwurf eines Versorgungsmoduls

20. Entwurf eines Versorgungsmoduls

Um den Studierenden das Vollzeitleben im Van möglichst einfach zu gestalten, ist es ratsam, ein einheitliches Modul zu entwickeln, das an den jeweiligen Stellplätzen errichtet wird. Dieses Modul soll Toiletten, Duschen, Waschmaschinen und Trockner beinhalten. Des Weiteren ist die Installation eines WLAN-Routers von Vorteil, um die Studierenden mit einer stabilen Internetverbindung zu versorgen. Ein überdachter Bereich, fungierend als Sonnen- oder Regenschutz, unter dem sich die Studierenden in wärmeren Monaten versammeln und beispielsweise die Abende gemeinsam verbringen können, kann den geselligen Austausch unter den „studentischen NomadInnen“ fördern. Darüber hinaus wurde ein Lagerraum für Reinigungsmittel und -utensilien sowie Verbrauchsgegenstände eingeplant. Um den Aspekt der Sicherheit aufzugreifen, ist die Installation eines sogenannten SOS-Knopfs an der Außenseite des Moduls eine praktikable Lösung. Die Studierenden können mittels einer Freisprecheinrichtung in Gefahrensituationen schnell Kontakt zur Polizei beziehungsweise zum zuständigen Sicherheitspersonal aufnehmen. Ähnliche Systeme werden auf Bahnsteigen und Autobahnen eingesetzt.

In der Darstellung wird ein möglicher Entwurf eines solchen Versorgungsmoduls aufgezeigt. Bei der Planung wurde davon ausgegangen, dass einige Studierende Campervans besitzen, die sowohl über eine eigene Toilette als auch eine eigene Dusche verfügen und daher voraussichtlich nicht alle Studierenden das Angebot des Versorgungsmoduls nutzen werden, sodass jeweils zwei Toiletten und zwei Duschen ausreichend sind.

20. Entwurf eines Versorgungsmoduls

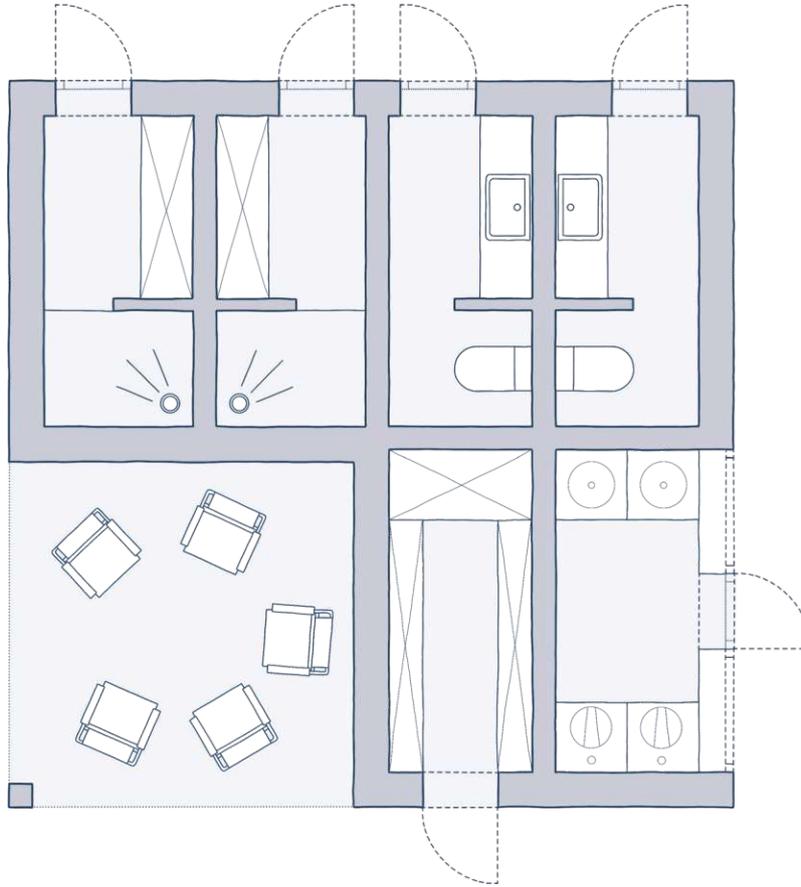


Abbildung 22: Entwurf eines Versorgungsmoduls (Maßstab 1:50)



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

21.

Entwurf und Design der App STUNO

21. Entwurf und Design der App STUNO

Der im Folgenden präsentierte App-Entwurf stellt einen Design-Vorschlag dar und zeigt in einzelnen Schritten die Funktionsweise der App. Interaktive Funktionen werden detailliert beschrieben und visualisiert, um diese auch im Rahmen eines gedruckten Mediums, wie es die Diplomarbeit ist, so zu vermitteln, dass die Design-Ideen gut verständlich sind.

Die App sollte, im Falle der Realisierung eines solchen Projekts, in allen gängigen App-Stores zum Download zur Verfügung stehen, sodass die NutzerInnen sie in wenigen Schritten auf ihrem Smartphone installieren und in Gebrauch nehmen können. Nach dem Download erscheint, wie von bereits etablierten Apps bekannt, das App-Symbol auf dem Bildschirm des Smartphones und ist anschließend bereit zur Nutzung. Wie üblich ist das App-Symbol an das Design der App angepasst. Der Name der App, in Textform, erscheint nicht im Symbol selbst, sondern befindet sich unter dem App-Symbol. Dabei ist es wichtig zu beachten, dass zu lange Titel von den Smartphone-Systemen abgeschnitten werden und daher nicht empfehlenswert sind. Außerdem müssen auch Linienstärken dahingehend angepasst werden, dass sie in der Gesamtheit der Anzeige auf dem Smartphone gänzlich erkennbar sind und es sollte darauf geachtet werden, dass der Detaillierungsgrad für die Größe der Anzeige der App passend ist. Mein Vorschlag für ein App-Symbol mit zugehörigem Titel ist nachfolgend dargestellt. „STUNO“ ist dabei die Abkürzung für „studentisches Nomadentum“. Auf dem App-Symbol ist ein, in reduzierter Form gezeichneter, Kastenwagen mit dem Symbol einer AbsolventInnenkappe zu sehen. Die Farben orientieren sich an der Farbgestaltung des App-Designs, welches im Folgenden präsentiert wird.



STUNO

Abbildung 23: App-Symbol der App STUNO

21. Entwurf und Design der App STUNO



Abbildung 24: Home-Bildschirm mit der STUNO App

21. Entwurf und Design der App STUNO

Ladebildschirm

Nach dem Öffnen der App erscheint in der Mitte des Bildschirms ein Feld mit abgerundeten Ecken. In diesem Feld wird die Linienzeichnung eines Campervans „aufgebaut“. Dies zeigt den Ladefortschritt der App an. Ist die Linie vervollständigt, das heißt, ist der Campervan komplett zu sehen, werden die NutzerInnen auf die nächste Seite weitergeleitet.



Abbildung 25: App - Ladebildschirm

Login und Registrierung

Öffnen die NutzerInnen die App zum ersten Mal oder nach einer etwaigen Neuinstallation, erscheinen auf dem Bildschirm zwei Steuerelemente. Die NutzerInnen können zwischen dem Feld „Login“ und dem Feld „Registrieren“ wählen. Durch Klicken des jeweilig gewünschten Elements werden sie zur nächsten Seite weitergeleitet. Sind die NutzerInnen bereits eingeloggt, wird dieser Schritt übersprungen und sie gelangen direkt zum nächsten Bildschirm.

Der Strich am unteren Bildschirmrand signalisiert den NutzerInnen, dass sich die App durch Hochwischen auf dem Display schließen lässt. Diese Funktion ist auch in anderen Apps üblich und daher hinlänglich bekannt.

Im Hintergrund ist das Straßennetz Wiens dargestellt.

21. Entwurf und Design der App STUNO

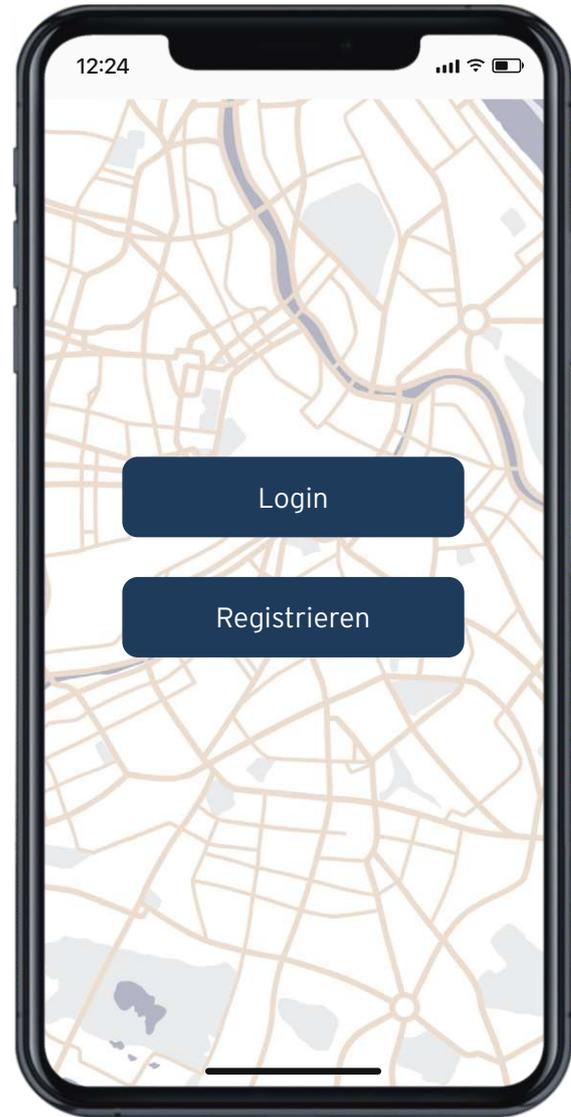


Abbildung 26: App - Login und Registrierung

21. Entwurf und Design der App STUNO

Login-Daten

Entscheiden sich die NutzerInnen für den Login, werden sie auf die nächste Seite weitergeleitet. Dort sind zwei Felder für die Eingabe der Login-Daten vorgesehen. Das obere Feld dient der Eingabe der, bei der Registrierung angegebenen, E-Mail-Adresse. Im unteren Feld ist die Eingabe des zuvor festgelegten Passworts nötig. Möchten die NutzerInnen während des Eintippens des Passworts sehen, welche Buchstaben- und Zahlenkombination sie gerade eingeben, können sie mit einem Klick auf das Symbol des Auges die Sichtbarkeit des Passworts aktivieren. Anschließend bestätigen die NutzerInnen ihre Eingabe mit einem Klick auf „Login“. Sollten die NutzerInnen sich nicht mehr an ihr Passwort erinnern, können sie auf „Vergessen?“ klicken und anschließend das Passwort zurücksetzen lassen. Über den nach links gerichteten Pfeil in der linken oberen Ecke gelangen die NutzerInnen zum vorherigen Bildschirm.

Die Wörter „E-Mail-Adresse“ und „Passwort“ sind in einem blassen Blau dargestellt. Dies ist eine bereits von etablierten Apps bekannte Möglichkeit, um NutzerInnen zu suggerieren, dass an besagter Stelle die Eingabe von Text nötig ist. Beginnen die NutzerInnen mit der Eingabe des Textes, verschwinden die Wörter „E-Mail-Adresse“ und „Passwort“, sodass keine Überlagerung stattfindet.

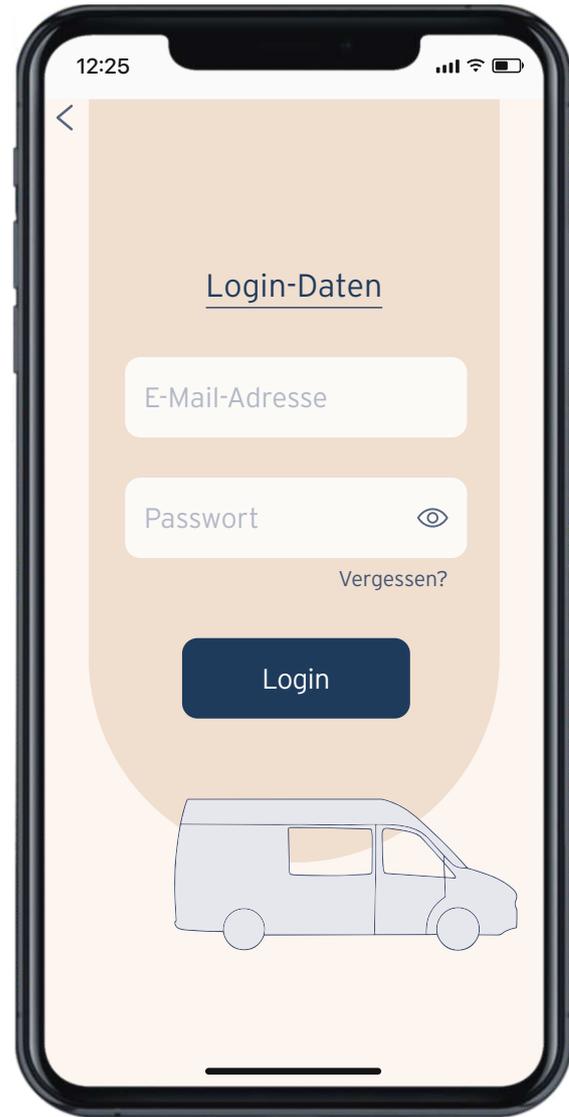


Abbildung 27: App - Login-Daten

Registrierung nicht möglich

Besitzen die NutzerInnen noch keinen Account, klicken sie beim erstmaligen Öffnen der App auf „Registrieren“. Wenn im Programm des „studentischen Nomadentums“ keine freien Plätze verfügbar sind, werden die Studierenden auf den hier dargestellten Bildschirm weitergeleitet. Die NutzerInnen haben durch einen Klick auf das Feld „zur Warteliste hinzufügen“ die Möglichkeit, in einem weiteren Schritt ihre persönlichen Daten hinzuzufügen und erhalten anschließend eine Information darüber, wie viele Personen bereits vor Ihnen auf der Warteliste stehen. Erst wenn andere Studierende sich wieder vom Programm des „studentischen Nomadentums“ abmelden oder ihr Studium beendet haben beziehungsweise neue Stellplätze in der Stadt geschaffen wurden, werden Plätze im Programm frei und es rücken neue TeilnehmerInnen nach. Diese werden per E-Mail darüber informiert und können anschließend in einer Frist von einigen Tagen ihre persönlichen Daten in der App eintragen und somit Teil des „studentischen Nomadentums“ werden. Außerdem ist es möglich, durch einen Klick auf das Feld „Wartelistenplatz einsehen“ nachzuschauen, auf welchem Listenplatz sich der / die jeweilige NutzerIn befindet.

21. Entwurf und Design der App STUNO



Abbildung 28: App - Registrierung nicht möglich

21. Entwurf und Design der App STUNO

Registrierung

Sind Plätze im Programm des „studentischen Nomadentums“ vorhanden, können die Studierenden sich nun registrieren und werden auf den hier dargestellten Bildschirm geführt. In diesem Schritt sind drei Felder für die Eingabe der Daten vorgesehen. Im oberen Feld werden die NutzerInnen aufgefordert, ihre E-Mail-Adresse anzugeben, die sie für die Erstellung ihres Profils verwenden möchten. In den unteren beiden Feldern ist die Eingabe eines selbst zu wählenden Passworts nötig. Um eine falsche Schreibweise in Form von Tippfehlern zu vermeiden, muss das Passwort, wie bei Online-Registrierungen üblich, doppelt eingegeben werden. So werden Unstimmigkeiten direkt entdeckt, da das System der App im Falle von Unterschieden zwischen den beiden eingetippten Passwörtern eine Fehlermeldung ausspielt. Nach dem Editieren aller Daten bestätigen die NutzerInnen ihre Eingabe mit einem Klick auf „weiter“.



Abbildung 29: App - Registrierung

Registrierung - Persönliche Daten

In einem weiteren Schritt werden die Studierenden um die Eingabe ihrer persönlichen Daten gebeten. Dabei handelt es sich um den Vornamen, den Nachnamen, das Geburtsdatum und das Kennzeichen des eigenen Campervans. Nach der Eingabe bestätigen die NutzerInnen die Daten mit einem Klick auf „weiter“.

21. Entwurf und Design der App STUNO



Abbildung 30: App - Registrierung persönliche Daten

21. Entwurf und Design der App STUNO

Registrierung - Kontodaten

Die NutzerInnen werden auf eine Seite zur Eingabe ihrer Kontodaten weitergeleitet. Dies ist nötig, um die Stellplatzgebühren sowie die Kosten für die Nutzung der Waschmaschinen, Trockner und des Stroms direkt vom Konto der Studierenden abzubuchen. Die NutzerInnen geben in diesem Schritt ihre Kontodaten in drei dafür vorgesehene Textfelder ein. Es handelt sich dabei um die Angabe des / der KontoinhaberIn, der internationalen Banknummer, kurz IBAN und des „Bank Identifier Codes“, kurz BIC. Anschließend bestätigen sie die Eingaben mit einem Klick auf „weiter“.

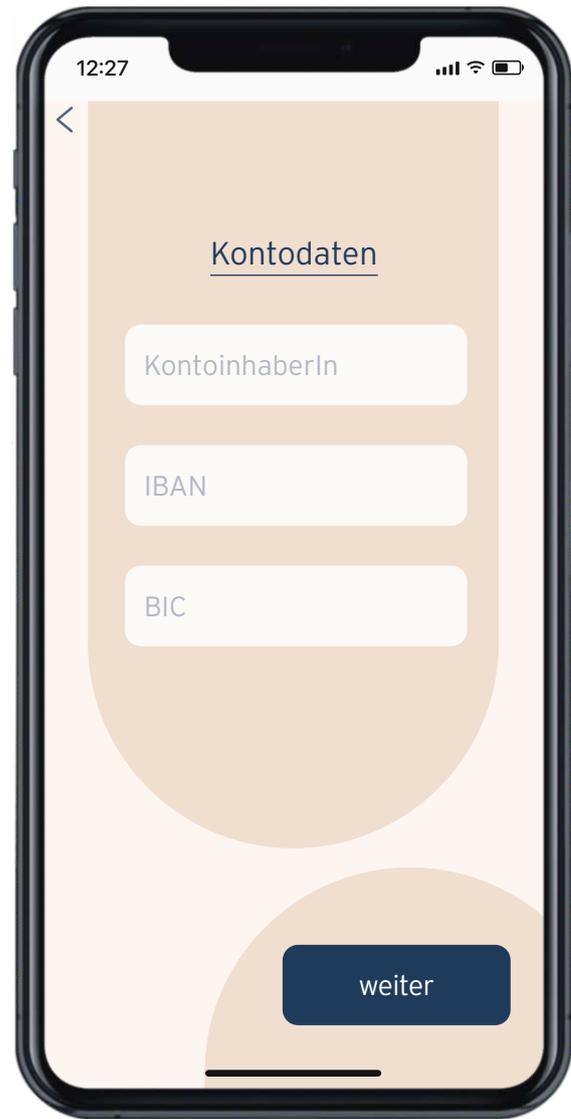


Abbildung 31: App - Registrierung Kontodaten

Zustimmungserteilung

Bevor die Registrierung abgeschlossen werden kann, müssen die NutzerInnen mittels vier Klicks ihre Zustimmung erteilen. Es handelt sich dabei um die Bestätigung darüber, dass sie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie die Stellplatzregeln gelesen haben und ihnen zustimmen, dass sie die Datenschutzbestimmungen gelesen haben und mit der Verarbeitung ihrer Daten einverstanden sind und dass sie das SEPA-Lastschriftmandat erteilen, wodurch Beträge von dem zuvor angegebenen Konto abgebucht werden dürfen.

Die Wörter „AGB“, „Datenschutzbestimmungen“, „Stellplatzregeln“ und „SEPA-Lastschriftmandat“ sind mit einem Hyperlink verknüpft, sodass die NutzerInnen mit einem Klick auf diese zu den jeweiligen Erklärungen weitergeleitet werden. Ersichtlich wird dies durch die unterschiedliche Formatierung. Unter dem Punkt „Stellplatzregeln“ werden das Preismodell und Hinweise zur Nutzung der Stellplätze erläutert. Dies beinhaltet die Erklärung über die Kosten sowie die Funktionsweise der Einfahrtsschranken, des Stroms, der Duschen, der Waschmaschinen und Trockner und der Entsorgungsstationen. Mit dem Klick auf „weiter“ bestätigen die NutzerInnen die Erteilung ihrer Zustimmung.

21. Entwurf und Design der App STUNO

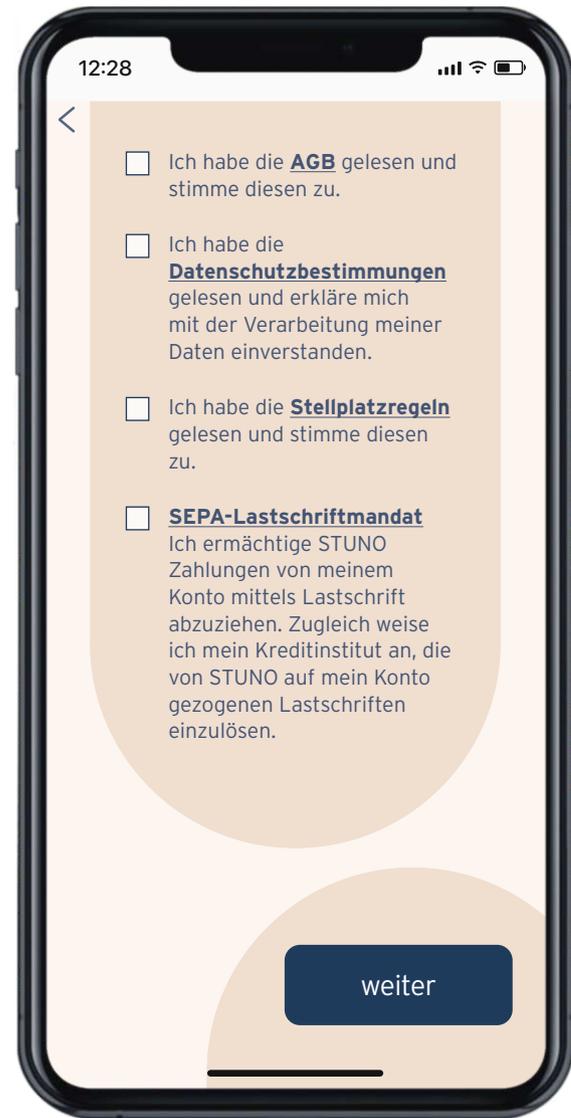


Abbildung 32: App - Zustimmungserteilung

21. Entwurf und Design der App STUNO

Hinweis auf Bestätigungs-E-Mail

Nachdem die NutzerInnen die Eingabe ihrer persönlichen Daten und ihrer Kontodaten abgeschlossen und ihre Zustimmung zu den Bestimmungen und Regelungen gegeben haben, gelangen sie zu einem weiteren Bildschirm, auf dem sie gebeten werden, ihre E-Mail-Adresse zu bestätigen. Eine entsprechende E-Mail mit der Information darüber, dass sie nun Teil des „studentischen Nomadentums“ sind, wird an ihre zuvor hinterlegte E-Mail-Adresse gesendet. Um die Registrierung endgültig abschließen zu können, müssen die Studierenden mit einem Klick in der an sie versendeten E-Mail ihren Account verifizieren. Die entsprechende E-Mail wird auf der folgenden Seite abgebildet. Sollte die E-Mail nicht eingegangen und auch nicht im Spam-Ordner abgelegt worden sein, können die NutzerInnen die E-Mail durch einen Klick auf das Feld „E-Mail erneut senden“ abermals anfordern. Im Falle dessen, dass auch diese E-Mail nicht ankommt, können die NutzerInnen durch einen Klick auf das Feld „Hilfe“ den Support kontaktieren. Erst wenn die E-Mail-Adresse bestätigt wurde, werden die NutzerInnen automatisch auf die nächste Seite weitergeleitet.

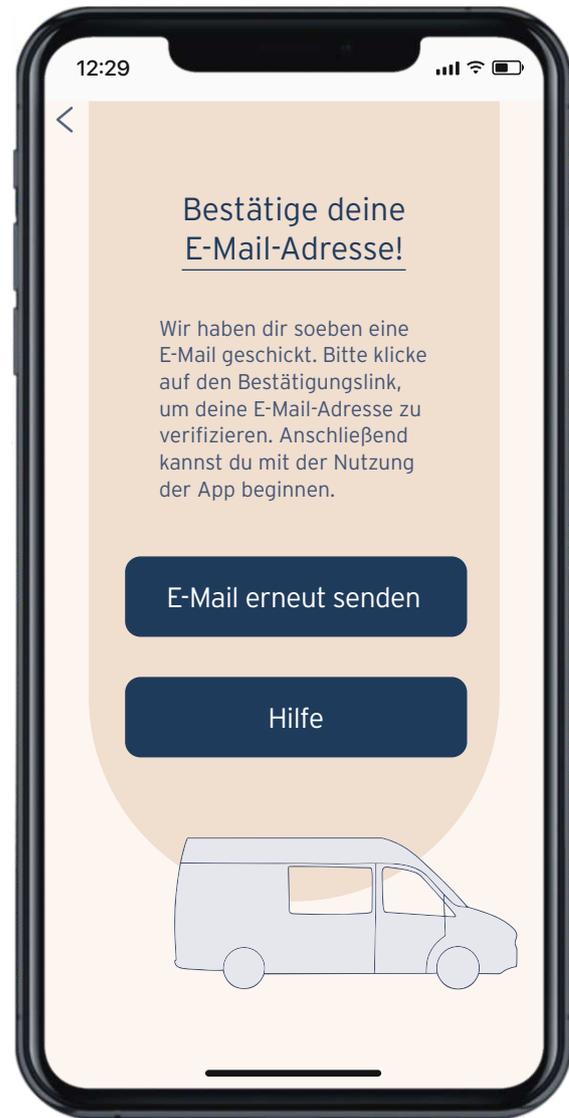


Abbildung 33: App - Hinweis auf Bestätigungs-E-Mail

Bestätigungs-E-Mail

Durch einen Klick in der hier dargestellten E-Mail auf das Feld „Bestätige deine E-Mail-Adresse“, werden die NutzerInnen wieder in die App zurückgeleitet und gelangen zu dem auf der folgenden Seite dargestellten Bildschirm. Die Studierenden sind nun Teil des Programms des „studentischen Nomadentums“.

21. Entwurf und Design der App STUNO



Abbildung 34: App - Bestätigungs-E-Mail

21. Entwurf und Design der App STUNO

Stellplatzübersicht

Ist die Anmeldung beziehungsweise die Registrierung erfolgt, werden die NutzerInnen zum Standardbildschirm der App weitergeleitet. Zu dieser Ansicht gelangen die NutzerInnen auch, wenn die Registrierung oder der Login bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgeschlossen wurde. Standardmäßig ist nun die Stellplatzübersicht in Form einer Karte von Wien und den darauf verorteten Stellplätzen zu sehen. Die Karte ist, wie von etablierten Online-Kartendiensten bekannt, skalierbar und lässt sich mithilfe von verschiedenen Fingerbewegungen vergrößern, verkleinern und in jede Richtung ziehen. Anhand von Stecknadel-Symbolen wird angezeigt, wo sich die jeweiligen Stellplätze befinden. Dabei verweist die Farbe Grün auf Stellplätze, die zum Zeitpunkt der Betrachtung über freie Plätze verfügen und die Farbe Rot markiert jene Stellplätze, die bereits vollständig belegt sind. In der oberen rechten Ecke ist das Symbol eines Filters zu sehen. Am unteren Bildschirmrand befindet sich das Menü der App. Vier Symbole führen die NutzerInnen, mit Hilfe eines Klicks, zu den verschiedenen Funktionen. Eine Eingrenzung des jeweils aktiven Menüpunkts in Gelb - in diesem Fall der Stellplatzübersicht - zeigt den NutzerInnen, in welcher Funktionen sie sich derzeit befinden.

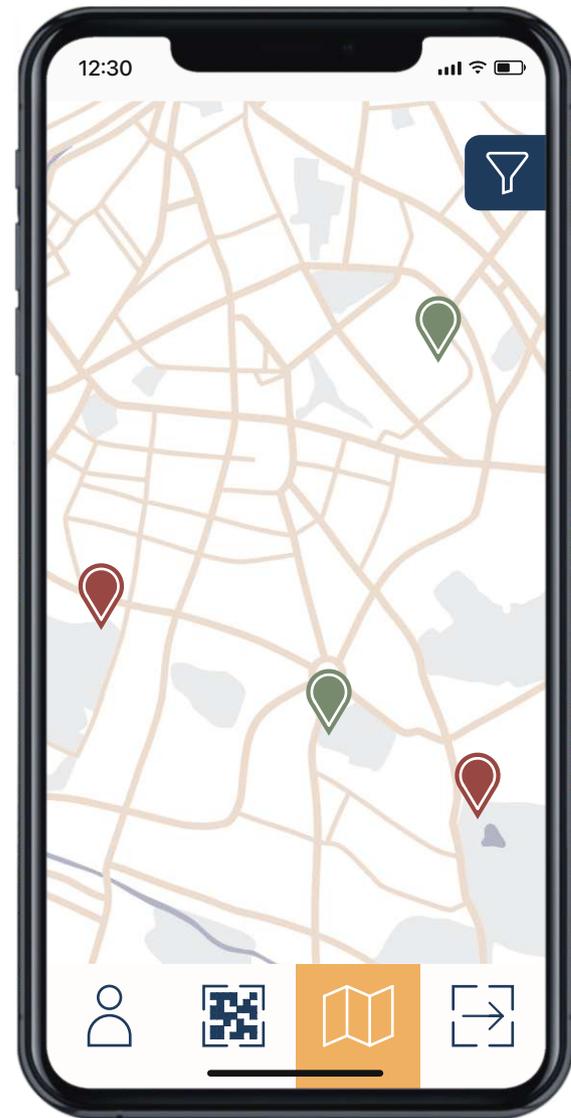


Abbildung 35: App - Stellplatzübersicht

Filterfunktion

Klicken die NutzerInnen auf das Symbol des Filters in der rechten oberen Ecke des Bildschirms, schiebt sich das entsprechende Menü vom rechten Bildschirmrand nach links. Dort können die NutzerInnen auswählen, ob lediglich die Stellplätze angezeigt werden sollen, die noch über einen freien Platz für die Nacht verfügen. Des Weiteren können die NutzerInnen hier nach Stellplätzen filtern, auf denen noch freie Plätze mit Stromanschluss verfügbar sind. Je nachdem, welche Auswahl die NutzerInnen getroffen haben, verändert sich die Stellplatzkarte, indem entsprechende Plätze ausgeblendet werden. Beispielfhaft wurde hier die Auswahl „verfügbare Stellplätze“ dargestellt, wodurch alle bereits belegten Plätze von der Übersicht verschwinden. Durch einen weiteren Klick auf das Symbol des Filters schiebt sich das Menü wieder zum rechten Rand, sodass anschließend erneut lediglich das Icon zu sehen ist.

21. Entwurf und Design der App STUNO

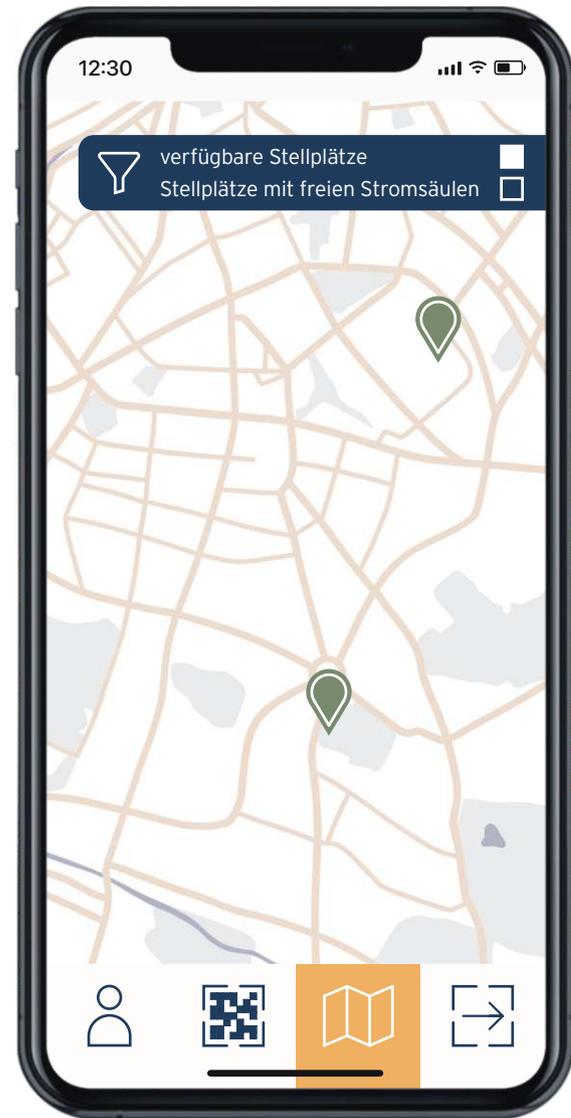


Abbildung 36: App - Filterfunktion

21. Entwurf und Design der App STUNO

Stellplatzinformationen

Klicken die NutzerInnen auf eine der Stecknadeln, erscheint in der Mitte des Bildschirms ein Kästchen. Dort werden ihnen, unter dem Namen des jeweiligen Stellplatzes, die verfügbaren Plätze mit und ohne Stromanschluss angezeigt. Die Studierenden haben nun die Möglichkeit, mit einem Klick auf das Feld „Reservieren“ einen Platz auf dem gewählten Stellplatz vorzumerken. Folgend haben sie eine Stunde Zeit, um den Stellplatz zu erreichen und dort mittels Scannen des QR-Codes einzuchecken. Die Reservierung ist kostenlos und erlischt, wenn die Studierenden den Stellplatz nicht innerhalb der vorgegebenen Zeit erreichen. In diesem Fall ist der entsprechende Platz wieder frei und kann von anderen NutzerInnen gebucht werden. Natürlich können die Stellplätze auch ohne vorherige Reservierung gebucht werden, insofern noch freie Plätze zur Verfügung stehen. An der rechten oberen Seite des Kästchens gibt es zwei Symbole. Klicken die NutzerInnen auf den nach rechts weisenden Pfeil, können sie einen auf ihrem Smartphone installierten Online-Kartendienst wie Apple Karten auswählen und sich von diesem zum Stellplatz navigieren lassen. Durch Klicken auf das Symbol des nach oben zeigenden Pfeils können die Studierenden die Informationen zum Stellplatz mit anderen teilen. Dies kann vor allem dann hilfreich sein, wenn sich die Studierenden gemeinsam mit anderen einen Stellplatz für die Nacht suchen wollen. Mit einem Klick auf die Karte im Hintergrund verschwindet das Kästchen.



Abbildung 37: App - Stellplatzinformationen

Stellplatzreservierung

Entscheiden sich die NutzerInnen für einen der Stellplätze und klicken folglich auf das Feld „Reservieren“, ändert sich die Ansicht innerhalb des Kästchens. Dort erscheint nun, unterhalb des Stellplatznamens, die Mitteilung, dass eine Reservierung vorgenommen wurde und die Studierenden können anhand eines Timers sehen, wie lange der jeweilige Platz noch für sie reserviert ist.

21. Entwurf und Design der App STUNO



Abbildung 38: App - Stellplatzreservierung

21. Entwurf und Design der App STUNO

Profilübersicht

Klicken die NutzerInnen auf das Symbol „Profil“ in der Menüleiste unten links, gelangen sie auf eine Seite, auf der verschiedene Funktionen zur Auswahl stehen, die mit ihrer Person und ihrer Zugehörigkeit zum Programm des „studentischen Nomadentums“ zusammenhängen. Im oberen Teil des Bildschirms haben die NutzerInnen die Möglichkeit, ein Profilbild einzustellen. Dies funktioniert, wie von anderen Apps bekannt, indem die NutzerInnen auf das runde Feld links neben ihrem Namen klicken. Dort gelangen sie anschließend zu der Auswahl, ob sie ein neues Profilbild aufnehmen oder ein Foto aus ihrer Mediathek hochladen wollen. Weiters finden die NutzerInnen auf dieser Seite sechs Auswahlfelder. Durch Klicken eines dieser Felder können sie ihre persönlichen Daten und Zahlungsdaten ändern, ihre Abrechnungen für den laufenden Monat und die Vormonate sowie ihren Stellplatzverlauf einsehen oder ihre Studienbescheinigung hochladen. Je nachdem, welche Funktion sie ausführen möchten, werden sie auf die jeweilige Seite weitergeleitet. Bei einem Klick auf das Feld „Abmelden“ haben sie nachfolgend die Option, sich aus der App auszuloggen oder sich vom Programm des „studentischen Nomadentums“ abzumelden und so anderen Studierenden die Möglichkeit zu geben, daran teilzunehmen.

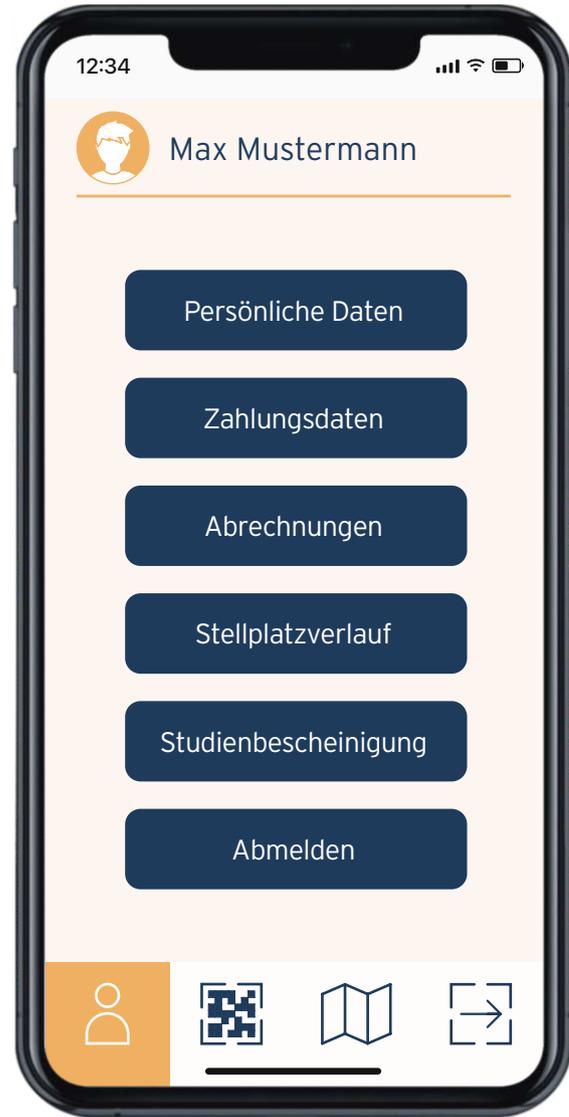


Abbildung 39: App - Profilübersicht

QR-Code-Scanner

Klicken die NutzerInnen in der Menüleiste auf das Symbol des QR-Codes, öffnet sich die Kamera und es erscheint ein quadratischer Rahmen und die Aufforderung, den QR-Code zu scannen. Halten die NutzerInnen nun die Kamera ihres Smartphones auf einen der QR-Codes, die an den Einfahrtsschranken, den Strom-Ladesäulen sowie den sanitären Einrichtungen und Versorgungsstationen angebracht sind, wird der Code automatisch gescannt und die NutzerInnen werden auf die entsprechende Seite weitergeleitet.

Zur Veranschaulichung der Funktionsweise wird auf den folgenden Seiten der Prozess der Buchung eines Stellplatzes mittels Scannens eines QR-Codes an einer Einfahrtsschranke dargestellt. Das Scannen der QR-Codes an den Waschmaschinen, Trocknern sowie an den Versorgungseinrichtungen und sanitären Anlagen funktioniert nach einem ähnlichen Prinzip und wird daher nicht gesondert dargestellt.

21. Entwurf und Design der App STUNO

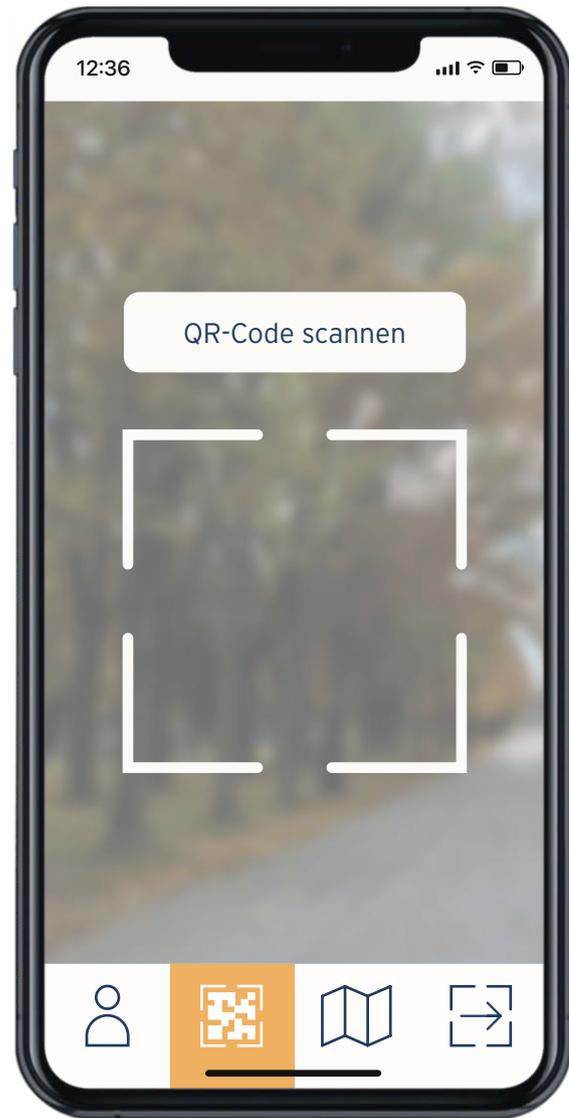


Abbildung 40: App - QR-Code-Scanner

21. Entwurf und Design der App STUNO

Stellplatz-Check-In

Scannen die NutzerInnen den QR-Code, der an der Einfahrtsschranke an einem der Stellplätze angebracht ist, erscheint ein Kästchen in der Mitte des Bildschirms. Dort wird, unterhalb des Stellplatznamens, die Gebühr in Höhe von fünf Euro für den Aufenthalt von 24 Stunden angezeigt. Um einen Spot auf dem entsprechenden Stellplatz zu buchen, klicken die Studierenden auf das Feld „Einchecken“. Die App registriert, um welchen / welche NutzerIn es sich handelt und bucht die Gebühren vom jeweiligen Bankkonto ab.



Abbildung 41: App - Stellplatz-Check-In

Aktive Stellplatzbuchung

Auf dem Bildschirm erscheint nun in dem Kästchen die verbleibende Zeit der Buchung. Die Schranke öffnet sich und gewährt den NutzerInnen die Zufahrt zum Stellplatz. Außerdem haben die Studierenden die Möglichkeit, die Buchung auf eine maximale Laufzeit von einem Monat zu verlängern, insofern sie schon wissen, dass sie auf dem Stellplatz für eine längere Zeit verweilen wollen. Nach dreißig Sekunden oder einem etwaigen Klick auf die Fläche außerhalb des Kästchens verschwindet die hier dargestellte Anzeige und es erscheint erneut die Ansicht zum Scannen eines QR-Codes.

Es ist den Studierenden selbstverständlich möglich, den Stellplatz nach der Buchung erneut mit dem Campervan zu verlassen und zu einem späteren Zeitpunkt zurückzukehren. Bei wiederholtem Scannen des QR-Codes an der Einfahrtsschranke realisiert die App, dass der / die jeweilige NutzerIn bereits eingebucht wurde und öffnet die Schranke automatisch.

21. Entwurf und Design der App STUNO



Abbildung 42: App - Aktive Stellplatzbuchung

21. Entwurf und Design der App STUNO

QR-Code-Scanner und Buchung einsehen

Wie bereits erwähnt, verschwindet nach dreißig Sekunden das auf der vorherigen Seite dargestellte Kästchen. Zu sehen ist nun erneut die Kameraansicht mit dem Rahmen und der Aufforderung zum Scannen des QR-Codes. Da die NutzerInnen jedoch selbstverständlich die Möglichkeit haben müssen, die derzeit bestehende Buchung sowie die verbleibende Buchungsdauer einzusehen, können sie dies mit einem Klick auf das Feld „Buchung einsehen“ am oberen Bildschirmrand vornehmen. Anschließend erscheint erneut das auf der vorherigen Seite dargestellte Kästchen und die NutzerInnen haben die Möglichkeit, die Buchung zu verlängern.

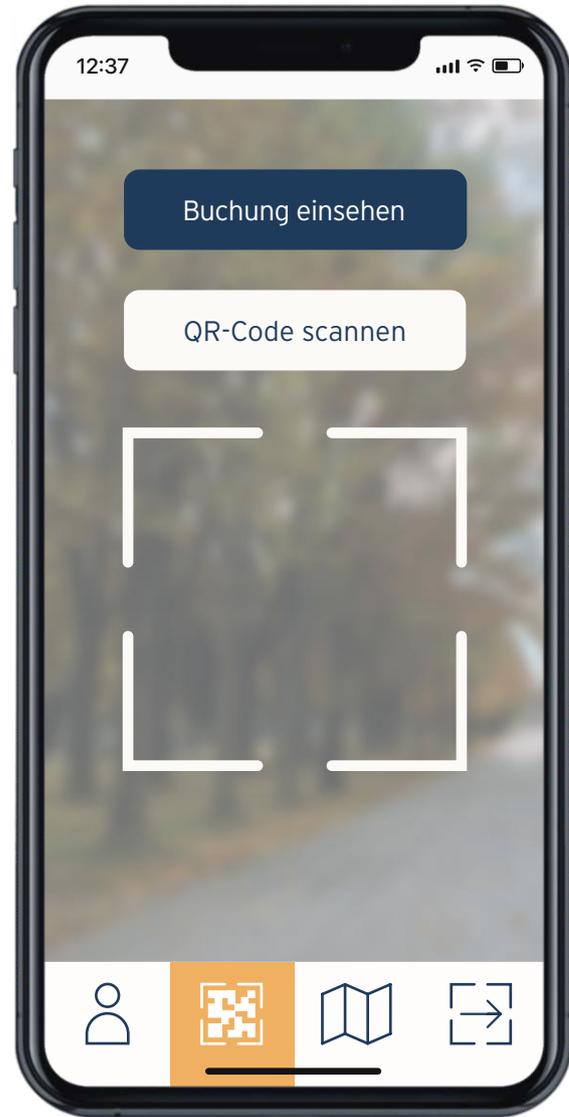


Abbildung 43: App - Buchung einsehen

Erweitertes Menü

Klicken die NutzerInnen auf das Symbol des Pfeils in der Menüleiste unten rechts, werden sie auf eine Seite weitergeleitet, auf der sie verschiedene Funktionen anwählen können. Es handelt sich dabei um sechs Felder, mit denen die NutzerInnen zu den Einstellungen der App, zur Hilfe-Rubrik, zu den Stellplatzregeln, den Datenschutzbestimmungen und den Allgemeinen Geschäftsbedingungen gelangen oder bei etwaigen Herausforderungen Kontakt mit den zuständigen Personen aufnehmen können. Durch einen Klick auf das jeweilige Feld werden die Studierenden zur entsprechenden Funktion weitergeleitet.

21. Entwurf und Design der App STUNO

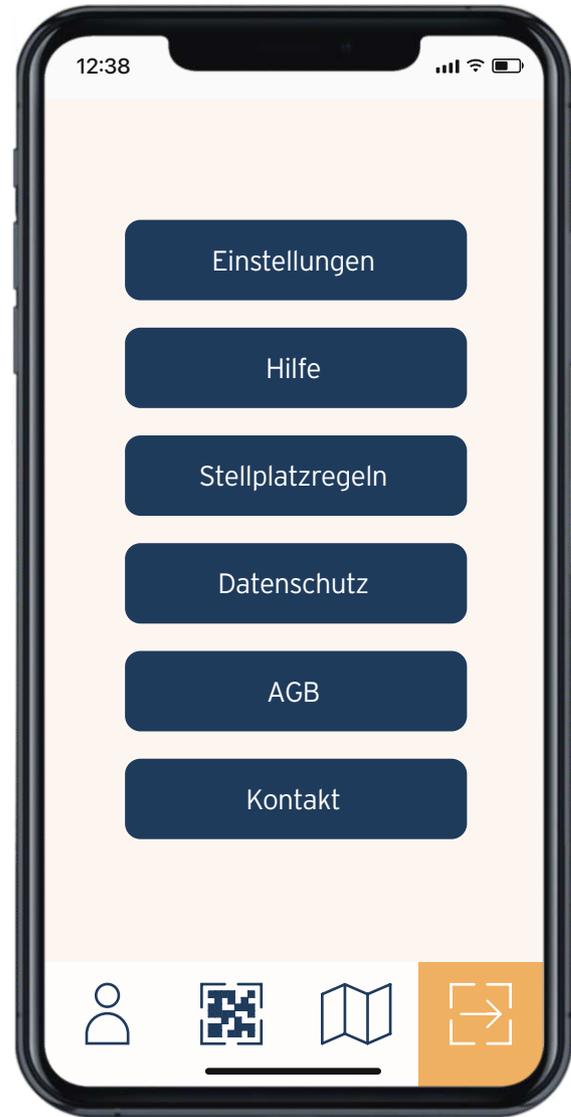


Abbildung 44: App - Erweitertes Menü



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

22.

Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Im Folgenden werden die gängigen Wohnformen von Studierenden hinsichtlich der damit verbundenen Kosten im Detail analysiert. Berücksichtigt wurden dabei jene bereits zuvor angeführten Wohnformen, nämlich das Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft, das Bewohnen einer eigenen Wohnung und das Bewohnen eines Zimmers eines Studierendenwohnheims. Zusätzlich werden die Kosten aufgeschlüsselt, die sich für das Bewohnen eines Campervans in dem von mir vorgesehenen Programm des „studentischen Nomadentums“ ergeben. Dabei eruiere ich die durchschnittlichen monatlichen Kosten, die bei den jeweiligen Wohnformen anfallen, anhand unterschiedlicher Aspekte und Berechnungsmethoden und stelle diese anschließend in einen Vergleich, sodass ersichtlich wird, inwieweit sie sich voneinander unterscheiden.

Kosten für das Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft in Wien

Eine weitverbreitete Methode, die Studierende nutzen, um ein Zimmer in einer Wohngemeinschaft zu finden, ist die Suche im Internet. Die Seite „WG-GESUCHT“ stellt dabei die wohl bekannteste und meistgenutzte Plattform dar. Personen können freie Zimmer einer Wohngemeinschaft auf der Website inserieren und geben zu diesem Zweck die Größe, die Anzahl der MitbewohnerInnen, den Preis sowie eine Beschreibung der Wohnung und der Lage an. Da die Preise für Zimmer in Wohngemeinschaften ständigen Schwankungen unterliegen, habe ich mich entschieden, eine Preisanalyse anhand der derzeit vorhandenen Angebote freier Wohngemeinschaftszimmer auf der Website „WG-GESUCHT“ vorzunehmen. Zum Zeitpunkt meiner Recherche, am 14.02.2022, wurden dort für meine Suche in Wien 1.413 inserierte Zimmer angezeigt (vgl. WG-Gesucht 2022). Da es den Rahmen sprengen würde, diese Vielzahl an Angeboten zu betrachten, habe ich mich dazu entschlossen, die Quadratmeterzahl, die Mietpreise und die Anzahl der BewohnerInnen der zweihundert neuesten Inserate anhand einer Liste zu notieren, um einen Querschnitt der Mietpreise für Zimmer einer Wohngemeinschaft zu erhalten. Natürlich stellen diese Zahlen nur eine Momentaufnahme dar, allerdings lassen sich daraus exemplarische Schlüsse ziehen.

Unter den zweihundert neuesten Inseraten sind 43,5 Prozent, also ein Großteil der Wohngemeinschaften, für drei Personen ausgelegt. Diese Zusammensetzung ist dementsprechend die wohl gängigste Form von Wohngemeinschaften in Wien. Ein Zimmer in einer Zweier-WG inserierten 26 Prozent der Anzeigen, 16,5 Prozent der Anzeigen galten einem Zimmer in einer Wohngemeinschaft mit vier Personen, 9,5 Prozent einer Wohngemeinschaft mit fünf Personen und 4,5 Prozent der Anzeigen offerierten Wohnungen, die insgesamt sechs Personen Platz bieten (vgl. WG-Gesucht 2022).

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Monatliche Kosten

Ein Vergleich der inserierten Zimmer zeigt, dass Wohngemeinschaften mit vier Personen die niedrigste durchschnittliche Quadratmeterzahl und gleichzeitig auch die niedrigste monatlich zu zahlende Miete aufweisen, während Wohngemeinschaften mit nur zwei Personen durch die höchste durchschnittliche Quadratmeterzahl und auch die höchste zu zahlende Miete hervorstechen. Die durchschnittliche Größe aller untersuchten Zimmer liegt bei 16,34 Quadratmeter und der durchschnittliche Mietzins bei 427,32 Euro pro Monat (vgl. WG-Gesucht 2022). In diesem Preis sind neben den anteiligen Mietkosten für die Wohnung in der Regel auch die Gebühren für Wasser und sonstige Betriebskosten, für Strom, Gas, Internet und die Haushaltsversicherung sowie für etwaige Rundfunkgebühren mit einberechnet.



Abbildung 45: Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft in Wien

Einmalige Kosten

Zusätzlich zu den monatlichen Kosten müssen auch einmalige Kosten einkalkuliert werden, die beispielsweise durch eine Kautions, die Einrichtung und etwaige Nachzahlungen entstehen. Diese Kosten lassen sich jedoch nicht pauschal berechnen und werden demnach im Folgenden lediglich genannt und beschrieben. Sie gehen daher nicht mit einem geschätzten Wert in die Berechnung ein.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Die Kautio

Auch die etwaige Zahlung einer Kautio kann zusätzliche einmalige Kosten verursachen. Die Höhe der Kautio variiert bei den von mir betrachteten Mietangeboten teils stark. So wird in manchen Inseraten keine zu zahlende Kautio angegeben und bei anderen Inseraten wird eine Kautio in der Höhe von zwei oder gar drei Monatsmieten gefordert. Die Kautio wird jedoch im Regelfall bei gutem Umgang mit dem Inventar und der Wohnsubstanz nach dem Auszug in voller Höhe rückerstattet.

Die Einrichtung

Die Zimmer in Wohngemeinschaften werden in der Regel unmöbliert vermietet. Das bedeutet, dass die Studierenden die benötigten Möbel, falls diese noch nicht vorhanden sind, selbst kaufen und beim Einzug in die Wohngemeinschaft mitbringen müssen. Insofern die Wohngemeinschaft nicht neu gegründet wird, handelt es sich dabei jedoch nur um die Ausstattung des eigenen Zimmers, da der Hausstand für die restlichen Zimmer, wie beispielsweise der Küche oder des Badezimmers, in vielen Fällen bereits vorhanden ist. Studierende müssen demnach unter anderem Kosten für den Kauf eines Betts, einer Matratze, eines Kleiderschranks, eines Schreibtischs und eines Schreibtischstuhls einplanen. Natürlich kommt es bei den anfallenden Kosten für den Kauf der Möbel und sonstiger Einrichtung auf die Vorlieben der Studierenden an. Daher kann diese Auflistung nur als Richtwert gesehen werden und wird im Einzelfall stark variieren. Werden Wohngemeinschaften neu gegründet, ergeben sich für die BewohnerInnen neben den Kosten für die Einrichtung des eigenen Zimmers auch Ausgaben, die für die Einrichtung der gemeinsam genutzten Räume der Wohnung, also beispielsweise der Küche, des Badezimmers und eines etwaig vorhandenen Wohnzimmers, fällig werden.

Die Nachzahlungen

Zusätzliche Kosten können entstehen, wenn es sich bei den vereinbarten Monatsmieten nicht um sogenannte „Flatratetarife“ handelt. Das bedeutet, dass bei zu hohem Verbrauch von Strom, Wasser und Gas am Ende des Jahres Nachzahlungen fällig werden können, die in den meisten Fällen alle MitbewohnerInnen zu gleichen Teilen zahlen.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Gesamtkosten

Im Durchschnitt ergeben sich, unabhängig von der Zimmer- beziehungsweise Wohnungsgröße und der Anzahl der MitbewohnerInnen, für diese studentische Wohnform monatliche Kosten in Höhe von 427,32 Euro. Darin enthalten sind neben der Mietzahlung die anteiligen Strom- und Gaskosten, die Internetkosten, die Rundfunkgebühren und die Beiträge zur Haushaltsversicherung vgl. WG-Gesucht 2022). Zusätzlich fallen einmalige Kosten an, deren Höhe jedoch nicht berechenbar ist und demnach hier lediglich der Vollständigkeit halber Erwähnung findet.

Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft (pro Person)	
Durchschnittliche Monatliche Kosten	Einmalige Kosten
Miete	Kaution
Strom	Einrichtung
Gas	Nachzahlungen
Internet	
Rundfunkgebühren	
Haushaltsversicherung	
427,32 Euro	nicht definiert

Tabelle 4: Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft in Wien

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kosten für das Bewohnen einer Wohnung in Wien

Auch bei der Suche nach einer geeigneten Wohnung greifen Studierende in der Regel auf Internetportale zurück, insofern sie nicht aufgrund von familiären oder anderweitigen Kontakten eine Wohnung finden. Eines der bekanntesten Portale ist „immoscout24“. Auch hier habe ich nach einem ähnlichen Prinzip wie bei der Recherche zu den Zimmermietangeboten in Wohngemeinschaften am 21.02.2022 die neuesten Inserate begutachtet. Dabei habe ich ausschließlich Ein-, Zwei- und Dreizimmerwohnungen in Betracht gezogen, in der Annahme, dass die meisten Studierenden entweder allein oder mit einem / einer PartnerIn oder sonstigen Person zusammen eine Wohnung dieser Zimmeranzahl bewohnen. Ich habe jeweils die einhundert neuesten Inserate für jeden Wohnungstyp untersucht, um daraus Schlüsse zu den durchschnittlichen Mietpreisen und Wohnflächen ziehen zu können. Natürlich handelt es sich auch hier um eine Momentaufnahme. Da bei einer Suche nach passenden Wohnungen in der Regel eine maximale Miete angegeben werden muss, habe ich die Maximalmiete bei den Einzimmerwohnungen auf 650 Euro, bei den Zweizimmerwohnungen auf 950 Euro und bei den Dreizimmerwohnungen auf 1.250 Euro festgelegt (vgl. ImmobilienScout24 2022). Selbstverständlich spielen bei der Höhe der monatlichen Miete für Wohnungen in Wien die Lage, das Geschoss, die Ausstattung und der Zustand der Wohnung sowie die Unterscheidung zwischen Neubauten und Altbauten eine Rolle. Je nach Bezirk unterscheiden sich die Mietpreise teils enorm. Allerdings ist es für meine Untersuchung nicht von Belang, in welchem Bezirk die Studierenden leben und ob sie sich für eine Alt- oder Neubauwohnung entscheiden, sodass ein Querschnitt der Mietpreise und Wohnflächen aller Bezirke hier als vollkommen ausreichend erachtet wird.

Monatliche Kosten

Mietkosten

Die Durchschnittspreise für Wohnungen liegen höher als jene für Zimmer in Wohngemeinschaften. So kosten Einzimmerwohnungen durchschnittlich 547 Euro monatlich und weisen im Durchschnitt eine Größe von 34,99 Quadratmetern auf (vgl. ImmobilienScout24 2022). Da davon auszugehen ist, dass Studierende Einzimmerwohnungen allein bewohnen, entspricht die Wohnungsgröße von 35 Quadratmetern exakt dem Wert, der von der Stadt Wien als durchschnittliche Wohnfläche pro BewohnerIn in Wien ermittelt wurde (vgl. Stadt Wien 2021: 5). Einzimmerwohnungen stellen bei dieser Wohnform für Studierende, also der

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

eigenen Wohnung, die kostenintensivste Variante dar. In weiterer Folge gehe ich davon aus, dass die meisten Studierenden Zwei- bis Dreizimmerwohnungen, insofern es sich nicht um Wohngemeinschaften handelt, in der Regel mit einem / einer PartnerIn bewohnen. Der durchschnittliche Mietpreis für Zweizimmerwohnungen liegt derzeit bei 765,57 Euro und die durchschnittliche Größe beträgt 63,76 Quadratmeter. Bei Dreizimmerwohnungen liegt der durchschnittliche Mietpreis bei 1.040,20 Euro und die durchschnittliche Größe bei 75,61 Quadratmetern. Es ist demnach für Studierende am günstigsten, zusammen mit einem / einer PartnerIn eine Zweizimmerwohnung zu beziehen, da sie dafür im Durchschnitt 382,79 Euro für die monatliche Miete zahlen. In diesem Fall steht ihnen anteilig jedoch auch die geringste durchschnittliche Wohnfläche pro Person, nämlich 31,88 Quadratmeter, zur Verfügung. Für eine Dreizimmerwohnung, die sie sich mit einem / einer PartnerIn teilen, zahlen die Studierenden durchschnittlich 520,10 Euro, haben dabei mit 37,81 Quadratmetern pro BewohnerIn jedoch auch die größte durchschnittliche Wohnfläche (vgl. ImmobilienScout24 2022).

Mietkosten	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Monatlich	547,00 Euro	765,57 Euro	1.040,20 Euro
Anteilig	547,00 Euro	382,79 Euro	520,10 Euro

Tabelle 5: Durchschnittliche Mietkosten beim Bewohnen einer Wohnung in Wien

Wichtig ist zu erwähnen, dass es sich bei den zuvor angegebenen Kosten, welche durch eine Recherche auf der Seite „immoscout24“ ermittelt wurden, lediglich um die monatlichen Mietzahlungen an den / die VermieterIn handelt. Dies schließt die Nutzung der Wohnräume sowie die anteiligen Hausbetriebskosten, wie beispielsweise die Nutzung von Wasser, ein. Zusätzlich müssen von den Studierenden Verträge für Internet, Strom und Gas sowie eine Haushaltsversicherung abgeschlossen und gegebenenfalls auch Zahlungen für die Rundfunkgebühren getätigt werden. Nachfolgend werden daher die zusätzlichen monatlichen Kosten, die beim Bewohnen einer Wohnung zu entrichten sind, aufgeschlüsselt. Außerdem werden auch bei dieser Wohnform Nachzahlungen fällig, insofern die Studierenden einen übermäßigen Verbrauch von Gas und Strom haben oder es zu Nachforderungen bei den Betriebskosten kommt.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Internetkosten

Um einen Überblick über die monatlichen Kosten, die im Durchschnitt für einen Internettarif einer Wohnung anfallen, zu erhalten, habe ich einen Preisvergleich auf der Seite „durchblicker.at“ durchgeführt. Dabei wurden 114 Anbieter gefunden, die sich in einem Preisspektrum von 19,54 bis 90,11 Euro monatlich bewegen (vgl. durchblicker 2022h). Davon ausgehend, dass Studierende in der Regel den günstigsten Tarif wählen, habe ich für die weitere Berechnung 19,54 Euro als Kosten für den Internetvertrag angenommen. Dieser muss von den Studierenden in einer Einzimmerwohnung natürlich in voller Summe getragen werden und kann im Falle des Zusammenwohnens mit einem / einer PartnerIn geteilt werden.

Internetkosten	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Monatlich	19,54 Euro	19,54 Euro	19,54 Euro
Anteilig	19,54 Euro	9,77 Euro	9,77 Euro

Tabelle 6: Internetkosten

Stromkosten

Der durchschnittliche Stromverbrauch lässt sich anhand einer Formel des Bundes der Energieverbraucher in Deutschland berechnen. Dabei wird die Wohnfläche mit neun Kilowattstunden und die Personenzahl des Haushalts mit zweihundert Kilowattstunden multipliziert. Außerdem wird die Anzahl der Geräte im Haushalt ebenfalls mit zweihundert Kilowattstunden multipliziert. Dazu zählen Waschmaschinen, Trockner, Kühlschränke, Gefriertruhen, Elektroherde, Mikrowellen, elektrische Heizgeräte, Fernseher und Computer. In einem letzten Schritt werden alle Werte miteinander addiert (vgl. DIE WELT 2010). Davon ausgehend, dass Studierende in aller Regel eine Waschmaschine, einen Kühlschrank, einen Elektroherd und einen Computer besitzen, sind mindestens vier Geräte in die Berechnung zu inkludieren. Bei den übrigen Geräten wie Geschirrspüler, Mikrowelle und Fernseher gehe ich davon aus, dass etwa zwei Drittel der Studierenden über diese verfügen, sodass ich exemplarisch zwei Geräte pro Haushalt hinzurechne. Außerdem erhöht sich die Computeranzahl bei den Zwei- und Dreizimmerwohnungen, da davon auszugehen ist, dass jede Person einen eigenen Computer besitzt, sodass bei diesen Wohnungen ein Gerät addiert wird.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Stromverbrauch	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Wohnfläche	34,99 Quadratmeter	63,76 Quadratmeter	75,61 Quadratmeter
Wohnfläche x 9	314,91 Kilowattstunden	573,84 Kilowattstunden	680,49 Kilowattstunden
Personenanzahl	1 Person	2 Personen	2 Personen
Personenanzahl x 200	200 Kilowattstunden	400 Kilowattstunden	400 Kilowattstunden
Geräteanzahl	6 Geräte	7 Geräte	7 Geräte
Geräteanzahl x 200	1.200 Kilowattstunden	1.400 Kilowattstunden	1.400 Kilowattstunden
Stromverbrauch	1.715 Kilowattstunden	2.374 Kilowattstunden	2.481 Kilowattstunden

Tabelle 7: Berechnung des Stromverbrauchs

Um einen Überblick über die derzeit geltenden Strompreise zu erhalten, habe ich das Vergleichsportal „durchblicker.at“ genutzt. Für einen Stromverbrauch von 1.715 Kilowattstunden pro Jahr, den ich durchschnittlich für eine Einzimmerwohnung berechnet habe, werden dabei zum Zeitpunkt meiner Suche, am 21.02.2022, 45 Angebote gefunden, die sich in einem Preisspektrum von 504 bis 1.344 Euro befinden (vgl. durchblicker 2022i). Davon ausgehend, dass Studierende wahrscheinlich den günstigsten Anbieter wählen, nehme ich daher für eine Einzimmerwohnung einen Jahrespreis von 504 Euro und demnach einen monatlichen Strompreis von 42 Euro an. Bei einem Stromverbrauch von 2.374 Kilowattstunden, den ich für eine Zweizimmerwohnung berechnet habe, werden 46 Angebote in einem Preisspektrum von 659 bis 1.818 Euro angezeigt (vgl. durchblicker 2022j). Auch hier nehme ich an, dass der günstigste Tarif gewählt wird, wodurch jährlich 659 Euro, also monatlich 54 Euro, für Strom fällig werden. Für einen Stromverbrauch von 2.481 Kilowattstunden, den ich für eine Dreizimmerwohnung berechnet habe, werden 46 Angebote von 684 bis 1.894 Euro angezeigt (vgl. durchblicker 2022k). Demnach liegt der jährliche Preis bei 684 Euro und der monatliche Preis somit bei 57 Euro.

Stromkosten	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Monatlich	42,00 Euro	54,00 Euro	57,00 Euro
Anteilig	42,00 Euro	27,00 Euro	28,50 Euro

Tabelle 8: Stromkosten

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Gaskosten

Einen durchschnittlichen Gasverbrauch zu berechnen, gestaltet sich schwieriger, als es zum Beispiel bei der Berechnung des Stromverbrauches der Fall war. Zum einen hängt der Gasverbrauch selbstredend von der Größe der Wohnung und der Anzahl der im Haushalt lebenden Personen ab, zum anderen hat auch der individuelle Verbrauch zum Beispiel in Bezug auf die Länge der Duschzeit oder das individuelle Heizverhalten der BewohnerInnen einen großen Einfluss und es spielen auch bauliche Faktoren wie die Dämmung des Gebäudes, die Fenster und die Raumhöhen eine maßgebliche Rolle. Auf der Website des Vergleichsportals „durchblicker.at“ wurde eine Tabelle mit den Jahresdurchschnittsverbrauchswerten von Gas publiziert. Dort wird angegeben, dass der Gasverbrauch in Privathaushalten hauptsächlich von der Wohnfläche abhängig ist. Daher werden die in der Tabelle angeführten Werte des Gasverbrauchs in Bezug auf die Art des Haushalts und die Quadratmeteranzahl gesetzt. (vgl. durchblicker o. D.). Ersichtlich ist, dass auf diese Schätzung des Gasverbrauchs die bereits genannten Faktoren, wie beispielsweise die Raumhöhe und Dämmung des Gebäudes, keinen Einfluss haben. Es ist also davon auszugehen, dass der tatsächliche Gasverbrauch weit höher liegt. Aus Ermangelung anderer Daten kalkuliere ich mit besagten Werten und berechne daraus die monatlichen Gaskosten.

Art des Haushalts	Durchschnittlicher Gasverbrauch pro Jahr
Wohnung mit 30 Quadratmetern	4.000 Kilowattstunden
Wohnung mit 50 Quadratmetern	7.000 Kilowattstunden
Wohnung mit 100 Quadratmetern	14.000 Kilowattstunden

Tabelle 9: Durchschnittlicher Gasverbrauch (Datenquelle: durchblicker.at)

Mittels der vom Portal „durchblicker.at“ angegebenen Werte habe ich mithilfe eines Graphen den durchschnittlichen Gasverbrauch für die zuvor ermittelten Quadratmeterzahlen der drei Wohnungstypen berechnet. Daraus ergibt sich für eine Einzimmerwohnung mit 34,99 Quadratmetern ein durchschnittlicher Gasverbrauch von 4.750 Kilowattstunden pro Jahr. Bei einer Zweizimmerwohnung mit 63,76 Quadratmetern liegt der Gasverbrauch bei 8.926 Kilowattstunden pro Jahr und bei einer Dreizimmerwohnung mit 75,61 Quadratmetern werden durchschnittlich 10.558 Kilowattstunden Gas pro Jahr verbraucht.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Anhand dieser Werte habe ich folgend ebenfalls das Vergleichsportal „durchblicker.at“ genutzt, um mir einen Überblick über die derzeit geltenden Gaspreise zu verschaffen. Bei der Recherche für einen Verbrauch von 4.750 Kilowattstunden gab es 42 Angebote in einem Preisspektrum von 559 bis 1.460 Euro jährlich. Auch hier gehe ich wieder von dem niedrigsten Preis aus und nehme daher 559 Euro jährlich als durchschnittlichen Gaspreis an, wodurch sich monatliche Kosten in Höhe von 46,58 Euro für die Einzimmerwohnung ergeben (vgl. durchblicker 2022b). Bei einem jährlichen Gasverbrauch von 8.926 Kilowattstunden werden über das Portal 46 Angebote von 965 bis 2.411 Euro jährlich gefunden. Dementsprechend nehme ich einen Gaspreis von 965 Euro, das heißt 80,42 Euro monatlich für eine Zweizimmerwohnung an (vgl. durchblicker 2022c). Für die Dreizimmerwohnung mit einem errechneten Gasverbrauch von 10.585 Kilowattstunden pro Jahr werden bei „durchblicker.at“ 46 Angebote von 1.126 bis 2.871 Euro angezeigt. Es werden also monatlich 93,83 Euro für Gas fällig (vgl. durchblicker 2022d). Auch hier werden die Gaskosten einer allein bewohnten Einzimmerwohnung von den Studierenden in voller Höhe selbst getragen und können beim Zusammenwohnen mit einem / einer PartnerIn in einer Zwei- oder Dreizimmerwohnung geteilt werden.

Gaskosten	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Monatlich	46,58 Euro	80,42 Euro	93,83 Euro
Anteilig	46,58 Euro	40,21 Euro	46,92 Euro

Tabelle 10: Gaskosten

Haushaltsversicherung

Bei der Haushaltsversicherung wird für die Berechnung der Prämie auf die Quadratmeterzahlen der Wohnung sowie auf die Ausstattung und die Summe an Wertgegenständen zurückgegriffen. Auch hier habe ich das Vergleichsportal „durchblicker.at“ genutzt, um die monatlichen Kosten zu ermitteln. Nachdem die Quadratmeterzahl und die Postleitzahl eingegeben werden, muss zusätzlich die Ausstattungskategorie gewählt werden. Als Voreinstellung wird hier die Stufe zwei von vier, nämlich „komfortabel“, angegeben. Diese Auswahl habe ich beibehalten. Bei der Frage nach dem Gesamtwert der Wertgegenstände habe ich die Option „bis zu 3.000 Euro“ gewählt. Anschließend müssen das Geschlecht sowie das Geburtsdatum

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

eingetragen werden. Hier habe ich für die Ermittlung der Werte exemplarisch das Geschlecht weiblich sowie mein eigenes Geburtsdatum im Jahr 1993 gewählt, wobei das Geschlecht laut Website keinen Einfluss auf die Höhe der Beiträge hat. Zusätzlich wird nach weiteren Personen und Hunden gefragt, die in der Wohnung leben. Für die Einzimmerwohnung habe ich dabei keine weiteren Personen oder Hunde angegeben und für die Zwei- bis Dreizimmerwohnung habe ich die Option „Partner“ ausgewählt. Schlussendlich muss die vergleichende Person sich für einen gewünschten Versicherungsschutz entscheiden und dabei zwischen „guter Schutz“, „günstiger Preis“ und „Deckung selbst festlegen“ wählen. Hierbei habe ich die Option „günstiger Preis“ gewählt. Zuletzt muss noch ein Selbstbehalt gewählt werden, den ich in allen Fällen auf null Euro gesetzt habe. Aus dieser Fülle an Informationen, die für einen Preisvergleich abgefragt werden, wird ersichtlich, dass die Bestimmung von exakten Werten auch hier schwer beziehungsweise nur sehr ungenau auszumachen ist. Es ist zu erwähnen, dass ich auch bei der Berechnung der monatlichen Prämie der Haushaltsversicherung in allen Fällen auf den günstigsten Tarif zurückgegriffen habe. Dabei ist davon auszugehen, dass die günstigeren Tarife wahrscheinlich schlechtere Versicherungsleistungen aufweisen und somit nicht von allen Studierenden gewählt werden würden. Für die Berechnung der monatlichen Kosten reichen diese Durchschnittswerte jedoch aus.

Für die Einzimmerwohnung mit durchschnittlich 34,99 Quadratmetern gibt es 16 Angebote von 4,17 bis 11,02 Euro monatlich. Hier nehme ich demnach 4,17 Euro an (vgl. durchblicker 2022e). Für die Zweizimmerwohnung, die zusammen mit einem / einer PartnerIn bewohnt wird und durchschnittlich 63,76 Quadratmeter aufweist, gibt es 16 Angebote von 6,22 bis 18,77 Euro. Hier nutze ich daher 6,22 Euro monatlich als Berechnungsgrundlage (vgl. durchblicker 2022f). Bei der Recherche zu den Preisen der Haushaltsversicherung für die Dreizimmerwohnung mit durchschnittlich 75,61 Quadratmetern werden ebenfalls 16 Angebote angezeigt. Hier befindet sich der Preis der Angebote zwischen 7,38 und 21,49 Euro monatlich. Auch hier gehe ich von dem günstigsten Preis und demnach 7,38 Euro für die weitere Berechnung aus (vgl. durchblicker 2022g).

Versicherungskosten	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Monatlich	4,17 Euro	6,22 Euro	7,38 Euro
Anteilig	4,17 Euro	3,11 Euro	3,69 Euro

Tabelle 11: Haushaltsversicherungskosten

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kosten für Rundfunkgebühren (GIS)

Personen in Österreich, die mindestens ein betriebsbereites stationäres Radio- oder Fernsehgerät im Haushalt besitzen, sind verpflichtet, dies unverzüglich zu melden, um GIS-Beiträge zu zahlen. Es handelt sich dabei um Programmentgelte, Abgaben und Gebühren (vgl. Fidler 2020). Besitzen die Personen lediglich ein Radio, belaufen sich die monatlichen Kosten auf 7,85 Euro. Ist zusätzlich auch ein Fernsehempfangsgerät vorhanden, werden monatlich 28,25 Euro fällig (vgl. GIS o. D.). Es gibt jedoch einige Ausnahmen, sodass nicht alle Personen die GIS-Gebühren zahlen müssen. So sind Studierende, die eine Studienbeihilfe erhalten und deren monatliches Haushaltseinkommen 1.082,65 Euro nicht überschreitet, von den Beitragszahlungen befreit. Bei zwei zusammenlebenden Personen erhöht sich die Grenze des monatlichen Haushaltseinkommens auf 1.707,99 Euro (vgl. UNI o. D.).

Es ist demnach selbstverständlich pauschal nicht ermittelbar, ob die Studierenden die jeweiligen GIS-Gebühren zahlen müssen. Aus einem Bericht zur sozialen Lage der Studierenden im Jahr 2020, der vom Bundesministerium Bildung, Wissenschaft und Forschung publiziert wurde, geht hervor, dass im Studienjahr 2018/19 42.902 Studierende eine Studienförderung erhalten haben (vgl. Bundesministerium Bildung, Wissenschaft und Forschung 2020: 20). Prozentual erhalten demnach lediglich 11,39 % der im Studienjahr 2018/19 eingeschriebenen 376.700 Studierenden an österreichischen Universitäten, Fachhochschulen und Hochschulen eine Förderung und sind demnach von der Zahlung der GIS-Gebühren befreit (vgl. Statistik Austria o. D.). Aufgrund dieser geringen Prozentanzahl berechne ich die Gebühren für den Rundfunkbeitrag im Folgenden mit ein.

GIS-Gebühren	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Monatlich	28,25 Euro	28,25 Euro	28,25 Euro
Anteilig	28,25 Euro	14,13 Euro	14,13 Euro

Tabelle 12: GIS-Gebühren

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Durchschnittliche monatliche Kosten

Nach der Addition der Mietkosten, der monatlichen Strom-, Gas-, Internet- und Haushaltsversicherungskosten sowie etwaigen GIS-Gebühren ergibt sich ein durchschnittlicher Betrag von 687,54 Euro für eine Einzimmerwohnung. Bei einer Zweizimmerwohnung, die sich die Studierenden mit einem / einer PartnerIn teilen, werden anteilig durchschnittlich 477,00 Euro für die Studierenden fällig und bei einer Dreizimmerwohnung belaufen sich die Kosten auf 623,10 Euro anteilig für die Studierenden. Durchschnittlich werden demnach für Studierende unabhängig davon, ob sie die eine Wohnung allein oder mit einem / einer PartnerIn bewohnen, 595,88 Euro fällig, insofern sie die GIS Gebühren zahlen müssen und 577,05 Euro, wenn sie von den GIS-Gebühren befreit sind.

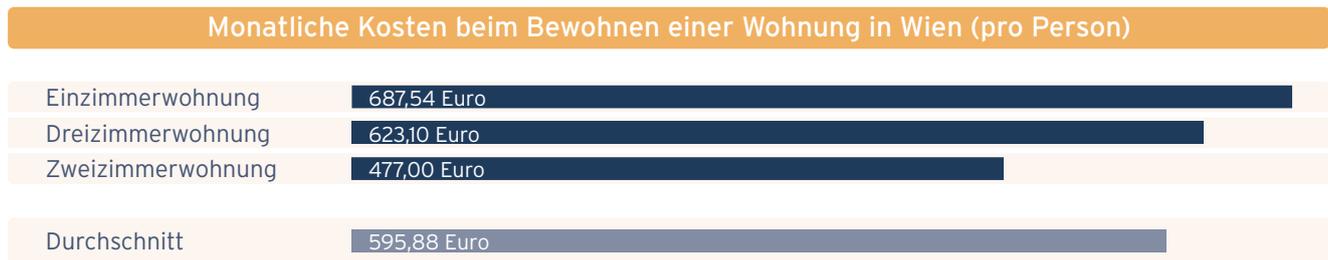


Abbildung 46: Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen einer Wohnung in Wien

Einmalige Kosten

Auch im Falle des Bewohnens einer angemieteten Wohnung müssen neben den monatlichen Kosten einmalige Kosten beglichen werden. Diese sind im Vergleich zur Miete eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft höher, da zum einen die Kautions deutlich mehr ausmacht, als es bei einem WG-Zimmer der Fall ist, zum anderen in Wien in den meisten Fällen auch eine Maklerprovision fällig wird und zusätzlich die Einrichtung mit Mobiliar und sonstigen Wohnutensilien nicht auf ein Zimmer begrenzt ist.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Die Nachzahlungen

Auch bei dieser Wohnform werden bei übermäßiger Nutzung von Wasser, Strom und Gas Nachzahlungen fällig, die im Rahmen einer Jahresabrechnung von den jeweiligen Versorgern eingefordert werden.

Die Kautio

Die Kautio beträgt im Normalfall drei Brutto-Monatsmieten, kann aber auch, je nach Vorgabe des Vermieters, bis zu sechs Monatsmieten betragen (vgl. Herndler 2021). Da auch in diesem Fall die Kautio zurückgezahlt wird, insofern keine Schäden in der Wohnung verursacht werden, bleiben diese Kosten in meiner Berechnung ebenfalls außen vor.

Die Provision

Da es in Österreich, anders als beispielsweise in Deutschland, noch immer üblich ist, für die Vermittlung einer Wohnung einen Makler zu beauftragen, müssen die Studierenden in vielen Fällen eine Maklerprovision zahlen, wenn sie sich entscheiden, eine Wohnung anzumieten. Je nach Länge des Mietverhältnisses besteht der Provisionsanspruch des Maklers aus ein bis zwei Bruttomonatsmieten. Ist die Wohnung auf maximal drei Jahre befristet, wird eine Bruttomonatsmiete fällig. Bei unbefristeten Wohnungen oder jenen, deren Befristung mehr als drei Jahre beträgt, umfasst die Maklerprovision zwei Bruttomonatsmieten. Zusätzlich sind zwanzig Prozent gesetzliche Umsatzsteuer zu entrichten (vgl. Immobilienscout24 o. D.).

Meiner vorherigen Berechnung der durchschnittlichen Mietpreise für Ein-, Zwei- oder Dreizimmerwohnungen in Wien folgend, bedeutet dies, dass Studierende bei einem Bezug einer Wohnung durchschnittlich zwischen 656,40 und 1.312,80 Euro für die Maklerprovision samt Umsatzsteuer zahlen.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Berechnung der Maklerprovision (Mietvertrag auf drei Jahre befristet)			
	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Bruttomiete	547,00 Euro	765,57 Euro	1.040,20 Euro
Maklerprovision (eine Monatsmiete)	547,00 Euro	765,57 Euro	1.040,20 Euro
Umsatzsteuer (20 Prozent)	109,40 Euro	153,114 Euro	208,04 Euro
Gesamtkosten	656,40 Euro	918,68 Euro	1.248,24 Euro
Anteilig	656,40 Euro	459,34 Euro	624,12 Euro

Tabelle 13: Berechnung der Maklerprovision (Mietvertrag auf drei Jahre befristet)

Berechnung der Maklerprovision (Mietvertrag auf mehr als drei Jahre befristet oder unbefristet)			
	Einzimmerwohnung	Zweizimmerwohnung	Dreizimmerwohnung
Bruttomiete	547,00 Euro	765,57 Euro	1.040,20 Euro
Maklerprovision (zwei Monatsmieten)	1.094,00 Euro	1.531,14 Euro	2.080,40 Euro
Umsatzsteuer (20 Prozent)	218,80 Euro	306,23 Euro	416,08 Euro
Gesamtkosten	1.312,80 Euro	1.837,37 Euro	2.496,48 Euro
Anteilig	1.312,80 Euro	918,69 Euro	1.248,24 Euro

Tabelle 14: Berechnung der Maklerprovision (Mietvertrag auf mehr als drei Jahre befristet oder unbefristet)

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Die Einrichtung

Hinzu kommen die Kosten für die Einrichtung der Wohnung. Anders als im Falle des Bezugs eines Zimmers einer bereits ausgestatteten Wohngemeinschaft, müssen beim Einzug in eine Wohnung meist alle Räume eingerichtet werden. Die Kosten liegen also deutlich höher und variieren natürlich je nach Vorliebe und Einrichtungsstil, wobei jedoch auch das Vorhandensein von benötigten Dingen einen Einfluss auf die Höhe der Einrichtungskosten hat. Neben den Kosten für Bett, Matratze, Bettzeug und Kleiderschrank entstehen normalerweise auch Kosten für die Beschaffung von Stühlen, Esstisch, Couch, Couchtisch, Schreibtisch, Schreibtischstuhl sowie eventuell auch für Küchen- und Badezimmersausstattung und vielem mehr.

Gesamtkosten

Unabhängig davon, ob Studierende eine Einzimmerwohnung allein bewohnen oder sich eine Zwei- oder Dreizimmerwohnung mit einem / einer PartnerIn teilen, entstehen für die Miete einer Wohnung inklusive der aufgeschlüsselten Zusatzkosten im Durchschnitt 595,88 Euro. Zusätzlich fallen auch bei dieser Wohnform einmalige Kosten an, deren Höhe jedoch nicht berechenbar ist, sodass sie lediglich erwähnt werden.

Kosten beim Bewohnen einer Wohnung (pro Person)	
Durchschnittliche Monatliche Kosten	Einmalige Kosten
Miete	Nachzahlungen
Strom	Kaution
Gas	Provision
Internet	Einrichtung
Rundfunkgebühren	
Haushaltsversicherung	
595,88 Euro	nicht definiert

Tabelle 15: Kosten beim Bewohnen einer Wohnung in Wien

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kosten für das Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim

Um die durchschnittlichen Kosten für die monatliche Miete eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim zu erfassen, habe ich fünfzig Studierendenwohnheime in Wien untersucht und eine entsprechende Auflistung der monatlichen Preise erstellt. Dabei habe ich zwischen Einbettzimmern, Einbettzimmern in geteilten Appartements und Zweibettzimmern unterschieden. In fast allen Fällen ist eine Pauschale für die Nutzung von Strom, Wasser, Gas und Internet sowie eine Grundreinigung im Preis enthalten. Anders als bei der Miete eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft oder der Miete einer eigenen Wohnung wird hier in der Regel keine Nachzahlung für Strom und Gas fällig, da es sich bei Studierendenwohnheimen um sogenannte „Flatratetarife“ handelt (vgl. Akademikerhilfe o. D.; Diakoniewerk o. D.; home4students o. D.; Katholische Hochschulgemeinde Wien o. D.; Kolping Wien Zentral o. D.; MILESTONE o. D.; Österreichische Jungarbeiter Bewegung o. D.; PORZELLANEUM o. D.; Studentenheim Auge Gottes o. D.; Studentenheim Don Bosco o. D.; STUDENTENHEIMPLATZ o. D.; STUWO o. D.; Viennabase o. D.; wihast o. D.; YOUNIQ o. D.).

Monatliche Kosten

Von den fünfzig untersuchten Studierendenwohnheimen boten 41 Einzelzimmer an. Diese sind in vielen Fällen mit einem eigenen Bad und einer kleinen Küchenzeile ausgestattet und stellen die kostenintensivste Option für das Wohnen in einem Studierendenwohnheim dar. Im Durchschnitt kostet ein Einzelzimmer in einem Studierendenwohnheim in Wien 478,39 Euro monatlich. Dabei reicht die Preisspanne von 260 Euro bis hin zu 839 Euro und ist unter anderem abhängig von der Zimmergröße, vom Vorhandensein von Freiflächen, wie Balkon und Terrasse, von der Art der Einrichtung sowie von der Lage. Die Optionen zum Mieten eines Einzelzimmers in sogenannten geteilten Appartements oder WGs bieten 44 der fünfzig Studierendenwohnheime an. Die Studierenden bewohnen dabei ein eigenes Zimmer, das meist möbliert mit einem Bett, einem Schreibtisch samt Schreibtischstuhl und einem Kleiderschrank vermietet wird. Das Badezimmer, die Küche sowie einen etwaig vorhandenen Wohnbereich teilen sie sich mit einer oder mehreren anderen Personen. Diese Option ist im Vergleich günstiger als das Anmieten eines Einzelzimmers und liegt im Schnitt bei 428,76 Euro pro Monat. In diesem Fall reicht die Preisspanne von 317 bis 518 Euro und auch hier haben die oben genannten Faktoren natürlich Einfluss auf den Mietpreis. Die günstigste Option für die Miete eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim stellen Doppelzimmer dar. Die Studierenden schlafen in diesem Fall gemeinsam mit einem / einer anderen Studierenden in einem Zimmer und

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

teilen sich demnach auch ein etwaig vorhandenes Badezimmer sowie eine Küchenzeile. Diese Möglichkeit bieten 31 der fünfzig untersuchten Studierendenwohnheime an. Im Durchschnitt liegt der monatliche Preis für dieses Mietverhältnis bei 292,93 Euro und somit weit unter allen bisher untersuchten Wohnformen. Das Preisspektrum variiert hier von 210 Euro bis hin zu 454 Euro monatlich (vgl. Akademikerhilfe o. D.; Diakoniewerk o. D.; home4students o. D.; Katholische Hochschulgemeinde Wien o. D.; Kolping Wien Zentral o. D.; MILESTONE o. D.; Österreichische Jungarbeiter Bewegung o. D.; PORZELLANEUM o. D.; Studentenheim Auge Gottes o. D.; Studentenheim Don Bosco o. D.; STUDENTENHEIMPLATZ o. D.; STUWO o. D.; Viena-base o. D.; wihast o. D.; YOUNIQ o. D.).

Abgesehen von den Mietkosten, welche pauschal an das jeweilige Studierendenwohnheim zu entrichten sind, muss in der Regel beispielsweise auch für das Waschen und Trocknen der Wäsche separat gezahlt werden. Diese Kosten sind jedoch aufgrund von unzureichenden Informationen nicht erhebbar und finden daher lediglich Erwähnung.

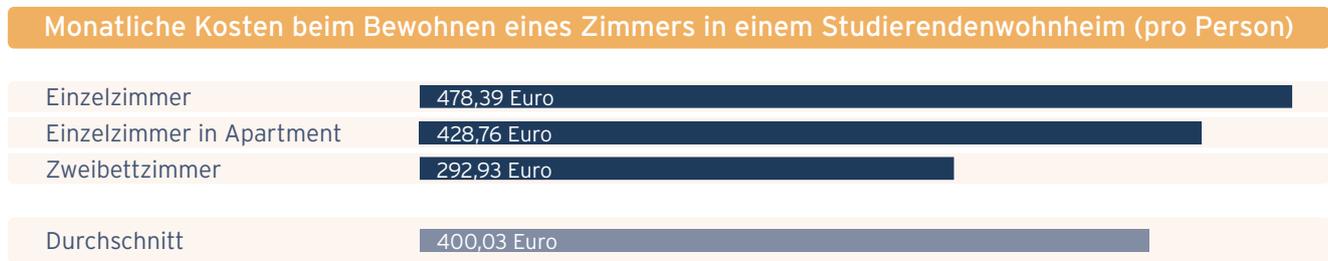


Abbildung 47: Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim in Wien

Einmalige Kosten

Zusätzlich zu diesen monatlichen Kosten werden in vielen Fällen noch weitere Zahlungen fällig. Es handelt sich dabei zum Beispiel um Erhaltungs-, Anmeldungs- und Bearbeitungskosten und teilweise auch um Reinigungskosten oder Kosten für eine Kautions. Die Kosten für die Möblierung entfallen jedoch bei dieser Wohnform in den meisten Fällen, da die Zimmer vorwiegend bereits möbliert vermietet werden.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Gesamtkosten

Die monatlichen Kosten für das Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim ergeben daher, unabhängig von der gewählten Zimmerkategorie, im Durchschnitt 400,03 Euro. Enthalten sind in diesem Preis neben der Mietzahlung die anteiligen Strom- und Gaskosten sowie Internetkosten und die Gebühren für die Grundreinigung. Zusätzlich können die aufgelisteten einmaligen Kosten anfallen, deren Höhe jedoch auch in diesem Fall nicht berechenbar ist.

Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim (pro Person)															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Durchschnittliche Monatliche Kosten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Miete</td></tr> <tr><td>Strom</td></tr> <tr><td>Gas</td></tr> <tr><td>Internet</td></tr> <tr><td>Grundreinigung</td></tr> <tr> <td>400,03 Euro</td> </tr> </tbody> </table>	Durchschnittliche Monatliche Kosten	Miete	Strom	Gas	Internet	Grundreinigung	400,03 Euro	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Einmalige Kosten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Kaution</td></tr> <tr><td>(Anmeldung)</td></tr> <tr><td>(Bearbeitung)</td></tr> <tr><td>(Reinigung)</td></tr> <tr><td>(Erhaltung)</td></tr> <tr> <td>nicht definiert</td> </tr> </tbody> </table>	Einmalige Kosten	Kaution	(Anmeldung)	(Bearbeitung)	(Reinigung)	(Erhaltung)	nicht definiert
Durchschnittliche Monatliche Kosten															
Miete															
Strom															
Gas															
Internet															
Grundreinigung															
400,03 Euro															
Einmalige Kosten															
Kaution															
(Anmeldung)															
(Bearbeitung)															
(Reinigung)															
(Erhaltung)															
nicht definiert															

Tabelle 16: Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim in Wien

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kosten für das Bewohnen eines Campervans

Leben Studierende Vollzeit in ihrem Campervan entfallen die monatlichen Mietzahlungen ebenso wie die Kosten für einen Gas- und Stromvertrag und für die Haushaltsversicherung. Allerdings entstehen bei dieser Wohnform andere monatliche Ausgaben, die im Folgenden aufgeschlüsselt werden, um einen durchschnittlichen Kostenfaktor zu berechnen. Da es jedoch aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Campervan-Modellen nicht möglich ist, eine genaue Kostenberechnung für jeden eventuell nutzbaren Campervan aufzustellen, beziehe ich meine konkreten Berechnungen auf jenes Modell, das sich nach meiner Analyse als am passendsten für das „studentische Nomadentum“ erwiesen hat - den Fiat Ducato Kastenwagen - und nutze Mittelwerte für die Berechnungen. Daraus folgend habe ich den Fiat Ducato mit der Treibstoffart Diesel, einer Motorleistung von 96 Kilowatt und den Baujahren 2011 bis 2014 ausgewählt, um bei der Berechnung weder die bestmöglichen Werte in Form von einer höheren Motorleistung oder eines neueren Modells noch die schlechtesten Werte anzunehmen. Daraus ergibt sich, dass die Kosten für die Versicherung und die Steuern demnach nur einen Richtwert darstellen und je nach Modell des Campervans höher oder niedriger ausfallen können.

Monatliche Kosten

Im Falle des Bewohnens eines Campervans verschwimmt die Grenze zwischen den monatlichen Kosten und den einmaligen Kosten. So zählen Versicherungsbeiträge, Steuern, Spritkosten, Stellplatzgebühren, Kosten für Internet, Wasser und Strom sowie die Reinigung der Wäsche und das Duschen ganz klar zu den monatlichen Kosten, wohingegen Kosten für das Pickerl und Abnutzungskosten nicht eindeutig den monatlichen oder den einmaligen Kosten zuzuordnen sind. In der Annahme, dass Studierende jedoch monatlich Geld für diese Zwecke zur Seite legen, nehme ich die beiden Punkte in die Berechnung der monatlichen Kosten mit auf. Etwaige Reparaturen, welche die Abnutzungskosten übersteigen und nicht pauschal berechenbar sind, werden jedoch den einmaligen Kosten zugeordnet.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kraftfahrzeug-Versicherungskosten

Um ein Fahrzeug in Österreich in Betrieb nehmen zu können, muss eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Diese deckt alle Schäden ab, die die FahrerInnen an anderen Fahrzeugen verursachen. Darüber hinaus ist es jedoch auch möglich, das eigene Fahrzeug zusätzlich mit einer Teilkasko- oder Vollkaskoversicherung zu versichern. Selbstverständlich sind die Kosten im Gegensatz zu einer reinen Haftpflichtversicherung höher, allerdings gibt es auch einige Gründe, die für den Abschluss einer Kaskoversicherung sprechen.

Im Falle einer Teilkaskoversicherung werden in den meisten Fällen Schäden versichert, die durch Brände, Stürme, Hagel, Überschwemmungen und Blitzschläge entstehen. Auch Raub und Diebstähle sind durch die Teilkaskoversicherung abgesichert. Eine Vollkaskoversicherung schützt zusätzlich vor selbstverursachten Schäden und Vandalismus (vgl. Gomoll/Sauer 2018). Da vor allem Campervans, die tagsüber ohne Aufsicht abgestellt werden, in hohem Ausmaß von Einbrüchen und Vandalismus betroffen sind, wäre dies ein starkes Argument für den Abschluss einer Kaskoversicherung. Daneben sind jedoch auch Aspekte wie das Alter und der Zustand des Fahrzeugs ausschlaggebend für die Entscheidung, ob der Abschluss einer Kaskoversicherung sinnvoll ist. Aufgrund dessen, dass es jedoch nicht Pflicht ist, eine Kaskoversicherung abzuschließen und davon auszugehen ist, dass nicht alle Studierende die Kosten dafür tragen wollen, habe ich mich bei der Berechnung der monatlichen Kosten dafür entschieden, lediglich die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung einzubeziehen.

Um die Kosten für eine Haftpflichtversicherung zu berechnen, habe ich auf das Vergleichsportal „durchblicker.at“ zurückgegriffen. Es gestaltete sich jedoch als äußerst schwierig, genaue Kosten zu ermitteln, da die monatlich zu zahlenden Beiträge unter anderem anhand des Baujahres, der Marke, des Modells, der Motorleistung und der Bauart und demnach anhand des ermittelten Listenpreises des Kraftfahrzeugs berechnet werden. Außerdem müssen auch Angaben zum / zur VersicherungsnehmerIn gemacht werden, die unter anderem aus dem Geburtsdatum und der Bonus/Malus-Stufe sowie der Angabe, ob auch andere Personen das Fahrzeug führen, bestehen. Die Höhe der Versicherung richtet sich bei einigen Anbietern auch nach der Kilometeranzahl, die voraussichtlich pro Jahr zurückgelegt wird. Aus dieser Vielzahl an Angaben ergeben sich unermesslich viele Möglichkeiten für die Höhe der monatlich zu zahlenden Versicherungsbeiträge. So werden einige Studierende einen älteren Campervan kaufen oder gegebenenfalls bereits besitzen und andere schaffen sich für den Zweck des Vollzeitstudiums im Van einen fabrikneuen Campervan an. Auch haben einige Studierende unter Umständen schon mehrere Jahre lang ein Kraftfahrzeug besessen und demnach auch versichert und sind dadurch in einer niedrigeren Bonus/Malus-Stufe,

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

während andere noch nie ein Fahrzeug besessen haben und somit mit der höchsten Stufe und demnach den höchsten Beiträgen in die Versicherung einsteigen.

Wie eingangs erwähnt, habe ich daher die einzugebenden Daten mit Mittelwerten gefüllt. Für einen Fiat Ducato aus den Jahren 2011 bis 2014 mit einer angegebenen Kilometerzahl von etwa zwanzigtausend pro Jahr und der Einordnung in die Bonus/Malus-Stufe neun, also der Einsteigerstufe sowie der Angabe, dass regelmäßig Fahrer unter 24 Jahren das Auto führen, ergaben sich zum Zeitpunkt meiner Recherche 14 Angebote in einer Preisspanne von 1.371 bis 2.448 Euro jährlich. Es ist jedoch wichtig zu erwähnen, dass es sich hierbei bereits um die Kosten für die Haftpflichtversicherung inklusive aller motorbezogenen Steuern, das heißt inklusive der Kraftfahrzeugsteuer, handelt (vgl. durchblicker 2022a). Auch hier verfare ich mit der Annahme, dass Studierende in der Regel den günstigsten Tarif wählen und beziehe somit 1.371 Euro jährlich, also 114,25 Euro in die Berechnung der monatlichen Kosten ein.

KFZ-Versicherungskosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	114,25 Euro	114,25 Euro
Anteilig	114,25 Euro	57,13 Euro

Tabelle 17: KFZ-Versicherungskosten

Kraftfahrzeug-Steuern

Wie zuvor erwähnt, werden die Kraftfahrzeug-Steuern in Österreich bereits innerhalb der Prämie für die Kraftfahrzeugversicherung beglichen. Die Versicherung leitet anschließend die Steuern an die Finanzbehörde weiter. Die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer berechnet sich dabei aus der Leistung des Motors. Bei der Recherche auf dem Portal „durchblicker.at“ wurde angegeben, dass die Steuern 538,56 Euro jährlich für das von mir ausgewählte Fahrzeug betragen. Dieser Wert wird jedoch aus soeben erläuterten Gründen nicht zusätzlich in die Berechnung der monatlichen Kosten einbezogen (vgl. Finfo o. D.).

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Treibstoffkosten

Die Treibstoffkosten ergeben sich neben den fahrzeugspezifischen Gegebenheiten selbstredend auch aus dem Fahrverhalten der Studierenden. Wird das Fahrzeug hauptsächlich genutzt, um in der Stadt zwischen den einzelnen Stellplätzen und Versorgungsmöglichkeiten zu pendeln, ist der monatliche Treibstoffverbrauch natürlich geringer, als wenn Studierende das Fahrzeug zusätzlich auch für anderweitige Fahrten nutzen. In der Berechnung der Treibstoffkosten gehe ich lediglich von den Fahrten innerhalb der Stadt aus und werde hier einen Schätzwert von zehn zurückgelegten Kilometern am Tag für die Berechnung heranziehen. Alle Fahrten, die die Studierenden an Wochenenden oder in den Ferien vornehmen, lasse ich in der Berechnung außen vor, da sie diese Kosten im Falle dessen, dass sie ein Zimmer einer Wohngemeinschaft oder eines Studierendenwohnheims bewohnen oder eine eigene Wohnung angemietet haben, auch zusätzlich zahlen müssten. Zum Zeitpunkt meiner Recherche, am 03.03.2022, beläuft sich der Dieselpreis in Wien auf 1,67 Euro pro Liter (vgl. VOL 2022). Der durchschnittliche Dieserverbrauch eines Transporters entspricht elf Liter auf einhundert Kilometern (vgl. Webfleet 2020). Um alle folgenden Berechnungen zu vereinfachen, basieren diese auf einer Monatslänge von 31 Tagen. Pro Monat fahren die Studierenden also durchschnittlich 310 Kilometer. Daraus ergibt sich ein Dieserverbrauch von 34,1 Litern und somit durch die Multiplikation mit den derzeit geltenden Dieselpreisen ein monatlicher Kostenfaktor von 56,95 Euro.

Treibstoffkosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	56,95 Euro	56,95 Euro
Anteilig	56,95 Euro	28,48 Euro

Tabelle 18: Treibstoffkosten

Abnutzungskosten

Neben den Spritkosten werden zusätzlich für jeden Kilometer, der mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt wird, auch Abnutzungskosten fällig. Diese beinhalten unter anderem den Verschleiß der Bremsen, des Motors, des Getriebes sowie Kosten für Ölwechsel. Dafür werden, laut meiner Recherche, Preise von etwa fünf bis sechs Cent pro gefahrenen Kilometer angenommen (vgl. Finanz-Tools o. D.; Straube IT o. D.).

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Mit einem durchschnittlichen Kostenfaktor von 5,5 Cent pro gefahrenen Kilometer rechnend, ergeben sich demnach 17,05 Euro Abnutzungskosten pro Monat.

Abnutzungskosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	17,05 Euro	17,05 Euro
Anteilig	17,05 Euro	8,53 Euro

Tabelle 19: Abnutzungskosten

Kosten für die Vignette

Um in Österreich Autobahnen und Schnellstraßen nutzen zu können, müssen die Studierenden eine jährliche Gebühr in Höhe von 93,80 Euro zahlen und erhalten anschließend eine Klebevignette, die im Inneren des Campervans an der Windschutzscheibe angebracht werden muss, oder alternativ eine digitale Vignette (vgl. ÖAMTC o. D.). Es ergeben sich monatliche Kosten in Höhe von 7,82 Euro, die jedoch lediglich im Falle des Befahrens von Autobahnen und Schnellstraßen fällig werden. In der Annahme, dass die Studierenden im Wiener Stadtverkehr nicht auf Straßen angewiesen sind, die der Vignetten-Pflicht unterliegen, gehen die Kosten nicht in die monatliche Berechnung ein und finden hier lediglich Erwähnung.

Kosten für die Pickerl-Begutachtung

Für Neufahrzeuge, die in Österreich angemeldet werden, gilt die „3-2-1 Regelung“. Das bedeutet, dass die erste Begutachtung drei Jahre und die zweite Begutachtung fünf Jahre nach Erstzulassung fällig wird. Anschließend muss die Begutachtung im jährlichen Rhythmus stattfinden (vgl. ÖAMTC o. D.). Davon ausgehend, dass die meisten Studierenden in der Regel kein fabrikneues Kraftfahrzeug erwerben, nehme ich eine jährliche Überprüfung des Campervans als notwendig an. Für Dieselmotoren werden für eine Überprüfung durchschnittlich Kosten in Höhe von 74,06 Euro fällig, sodass sich ein monatlicher Kostenfaktor von 6,17 Euro ergibt (vgl. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien o. D.).

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Pickerl-Begutachtungskosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	6,17 Euro	6,17 Euro
Anteilig	6,17 Euro	3,09 Euro

Tabelle 20: Pickerl-Begutachtungskosten

Kosten für Stellplätze

Da für die zu errichtenden Stellplätze sowohl Kosten in der Errichtung als auch laufende Kosten anfallen, ist es notwendig, für die Nutzung eine Stellplatzgebühr zu verlangen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Stellplätze technisch gewartet und gereinigt werden. Die Studierenden zahlen mittels App eine pauschale Gebühr in Höhe von fünf Euro pro Nacht und können als Gegenleistung den Stellplatz nutzen, Frischwasser auffüllen, Abwasser entsorgen und die sanitären Einrichtungen verwenden. Es ergeben sich bei 31 Nächten demnach 155 Euro für die Stellplatzgebühr, welche im Falle des gemeinsamen Bewohnens des Campervans geteilt werden können.

Stellplatzkosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	155,00 Euro	155,00 Euro
Anteilig	155,00 Euro	77,50 Euro

Tabelle 21: Stellplatzkosten

Kosten für Internet

Die Kosten für das Internet im Campervan unterscheiden sich nicht von denen, die für das Internet in einer Wohnung fällig werden. So stellen viele Anbieter bereits Router zur Verfügung, die mittels SIM-Karte in Betrieb genommen werden und somit eine WLAN-Verbindung ermöglichen (vgl. durchblicker 2022h).

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Auch hier ergeben sich demnach 19,54 Euro monatlich für einen Internetvertrag, insofern die Studierenden zusätzlich zu dem am Stellplatz angebotenen WLAN eine eigene Internetverbindung verwenden möchten. Dies wird jedoch nur nötig sein, wenn die Studierenden auch auf Reisen oder am Wochenende unabhängig von ihrem Mobiltarif Internet nutzen wollen. Demnach fließt dieser Betrag nicht in die Berechnung mit ein.

Kosten für das Duschen

Wie bereits thematisiert, werden die zu errichtenden Stellplätze mit sanitären Anlagen ausgestattet, welche die NutzerInnen des Stellplatzes in Anspruch nehmen können. Außerdem haben einige Campervans auch eine eingebaute Dusche, sodass für die körperliche Hygiene in Form des Duschens keine weiteren Ausgaben fällig werden. Wird der Campervan jedoch statt von einer Person zusätzlich von einer zweiten Person bewohnt und reicht die Möglichkeit des einmaligen Duschens pro Tag, die in den Stellplatzgebühren bereits eingerechnet ist, nicht aus, so ist es möglich, anhand der App die Dusche erneut freizuschalten. Dies verursacht Kosten in Höhe von einem Euro pro Duschvorgang. Im Falle des gemeinsamen Bewohnens eines Campervans werden also zusätzlich 31 Euro pro Monat für das tägliche Duschen fällig, welche in die Berechnung mit einbezogen werden.

Duschkosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	00,00 Euro	31,00 Euro
Anteilig	00,00 Euro	15,50 Euro

Tabelle 22: Duschkosten

Kosten für die Reinigung der Wäsche

Anders als in den meisten Wohnungen und Wohngemeinschaften haben die Studierenden, die Vollzeit in einem Campervan wohnen, keine Waschmaschine zur Verfügung, die sie kostenlos nutzen können. Sie können daher auf Waschsaloons in der Stadt zurückgreifen oder bei FreundInnen oder Familienangehörigen

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

waschen. Alternativ können die Waschmaschinen und Trockner in den Versorgungsmodulen auf den Stellplätzen gegen eine Gebühr genutzt werden. Die Preise für die Reinigung der Wäsche in den Versorgungsmodulen belaufen sich auf fünf Euro pro Waschgang. Zusätzlich werden zwei Euro für einen Durchgang im Trockner fällig. Nun hängt die Menge der zu waschenden Wäsche selbstredend davon ab, wie oft die Studierenden ihre Kleidung wechseln und wie viel Kleidung insgesamt vorhanden ist. Ich gehe aber aus persönlicher Erfahrung davon aus, dass es realistisch ist, dass die Studierenden etwa alle zwei Wochen jeweils zwei Waschmaschinen-Ladungen waschen und folgend einen Durchgang im Trockner benötigen. Dies ergibt durchschnittlich monatliche Kosten in Höhe von 24 Euro pro Person.

Reinigungskosten (Wäsche)	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	24,00 Euro	48,00 Euro
Anteilig	24,00 Euro	24,00 Euro

Tabelle 23: Reinigungskosten (Wäsche)

Kosten für Strom

Es ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge der Studierenden, die Vollzeit in einem Campervan leben, in aller Regel mit einer Aufbaubatterie ausgestattet sind, die mittels eines Solarpanels oder der Lichtmaschine aufgeladen wird. Um jedoch auch den Studierenden einen Stromzugang zu ermöglichen, die nicht über die technische Ausrüstung verfügen, um selbst Strom zu erzeugen oder aber auch im Falle von schlechten Witterungsbedingungen dafür zu sorgen, dass die Studierenden ihre Aufbaubatterien wieder vollständig aufladen können, werden an den zu errichtenden Stellplätzen einige Parkplätze mit Ladesäulen ausgestattet. Die Studierenden haben die Möglichkeit, ihren Campervan für einen Pauschalbetrag von zwei Euro pro Tag an das Stromnetz anzuschließen und so entweder die Aufbaubatterie zu füllen oder den Strom direkt für etwaig vorhandene elektronische Geräte zu nutzen. Der Preis von zwei Euro entspricht etwas weniger als dem durchschnittlichen Preis, den auch Campingplätze für die Verwendung von Strom verlangen. Davon ausgehend, dass die meisten Studierenden, die Vollzeit im Campervan leben, wie gesagt mit einer Aufbaubatterie ausgestattet sind, nehme ich an, dass zwei Tage pro Woche eine gute Berechnungsgrundlage für die Kostenaufstellung bezüglich der Nutzung von Strom sind. Demnach werden

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

jährlich durchschnittlich 208 Euro und somit 17,33 Euro monatlich für Strom fällig. Für Studierende, die öfter als zwei Tage pro Woche das Stromnetz auf den Stellplätzen nutzen wollen, fallen selbstverständlich höhere Kosten an.

Stromkosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	17,33 Euro	17,33 Euro
Anteilig	17,33 Euro	8,67 Euro

Tabelle 24: Stromkosten

Kosten für Gas

Davon ausgehend, dass die Studierenden aus bereits erläuterten Gründen in der Regel mittels eines Gaskochers ihre Mahlzeiten zubereiten, fallen Gaskosten an. Da die Vorteile eines portablen Gaskochers überwiegen, gehe ich hier für die Berechnung von einem Gaskartuschenkocher aus. Aus eigenen Erfahrungen weiß ich, dass eine Gaskartusche dabei für die Zubereitung von etwa zwei bis drei Mahlzeiten ausreicht. In der Annahme, dass die Studierenden lediglich einmal pro Tag, nämlich am Abend kochen, da sie ihr Mittagessen beispielsweise in der Mensa der Universität zu sich nehmen, ergibt sich ein Verbrauch von etwa zwölf Gaskartuschen pro Monat. Zum Zeitpunkt meiner Recherche, am 03.03.2022, werden für diese Anzahl 21 Euro fällig (vgl. Amazon 2020). Diese Kosten können im Falle des Zusammenlebens mit einer anderen Person geteilt werden.

Gaskosten	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	21,00 Euro	21,00 Euro
Anteilig	21,00 Euro	10,50 Euro

Tabelle 25: Gaskosten

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kosten für das Heizen

Um auch im Winter im Campervan wohnen zu können, ist es essenziell, dass neben einer ausreichend guten Wärmedämmung des Campervans auch eine Standheizung vorhanden ist. In der Annahme, dass die meisten Kastenwagen mit Diesel betrieben werden, bietet sich dafür eine Dieselluftheizung an, welche den benötigten Kraftstoff direkt aus dem Tank des Kraftfahrzeugs bezieht. Der große Vorteil dieser Art des Heizens besteht vor allem in dem vergleichsweise geringen Verbrauch, nämlich in etwa 110 Milliliter Diesel pro Stunde bei einer mittleren Heizleistungsabgabe von eintausend Watt (vgl. truma o. D.). Nun gilt es die Heizstunden zu bestimmen, was aufgrund von unterschiedlichen Heizgewohnheiten und auch aufgrund von verschiedenen Witterungsbedingungen pauschal nicht eindeutig zu eruieren ist. Basierend auf der Tatsache, dass die Studierenden tagsüber in der Universität sind und die Standheizung womöglich nicht die ganze Nacht laufen lassen, nehme ich eine Laufzeit von sechs Stunden pro Tag als realistisch an. Da die Standheizung lediglich in den kalten Monaten benötigt wird, berechne ich folgend den Dieserverbrauch für eine Nutzungsperiode von vier Monaten pro Jahr. Der nachfolgend berechnete Wert soll als Richtwert angesehen werden und kann je nach BewohnerIn des Campervans höher oder niedriger ausfallen.

Berechnung des Dieserverbrauchs einer Standheizung	
Laufzeit pro Tag	6,00 Stunden
Dieserverbrauch pro Stunde	110,00 Milliliter
Dieserverbrauch pro Tag	660,00 Milliliter
Tage pro Monate	31 Tage
Dieserverbrauch pro Monat	20,46 Liter
Heizperiode pro Jahr	4 Monate
Dieserverbrauch pro Jahr	81,84 Liter

Tabelle 26: Berechnung des Dieserverbrauchs einer Standheizung

Wie zuvor erläutert, beträgt der Dieselpreis in Wien zum Zeitpunkt meiner Recherche, am 03.03.2022, 1,67 Euro pro Liter (vgl. VOL 2022). Es ergeben sich demnach für einen Verbrauch von 81,84 Liter jährlich 136,67 Euro für das Betreiben der Standheizung und somit anteilige Kosten in Höhe von 11,39 Euro monatlich. Auch diese Kosten werden im Falle des gemeinsamen Wohnens des Campervans geteilt.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Heizkosten Dieselluftheizung	Allein bewohnter Campervan	Zu zweit bewohnter Campervan
Monatlich	11,39 Euro	11,39 Euro
Anteilig	11,39 Euro	5,70 Euro

Tabelle 27: Heizkosten Dieselluftheizung

Kosten für Wasser

Die Studierenden können an den neu zu errichtenden Stellplätzen ihren Wassertank täglich mit zwanzig Liter Frischwasser auffüllen. Dabei ist es auch möglich, die Liter aufzusparen, wenn sie an einzelnen Tagen nicht gebraucht werden. Ebenfalls kann das Abwasser kostenlos an den Stellplätzen abgelassen werden. Es fallen demnach keine weiteren Kosten für die Beschaffung von Frischwasser an.

Durchschnittliche monatliche Kosten

Nach der Addition der monatlichen Kosten, die beim Bewohnen eines Campervans anfallen, ergibt sich ein Betrag von 423,14 Euro im Falle dessen, dass der Campervan von einer Person bewohnt wird. Wohnen zwei Personen im Campervan, sinken die Kosten pro Person erheblich und es wird ein Betrag von 239,07 Euro monatlich fällig. Im Durchschnitt beider Varianten ergeben sich monatliche Kosten in Höhe von 331,11 Euro.

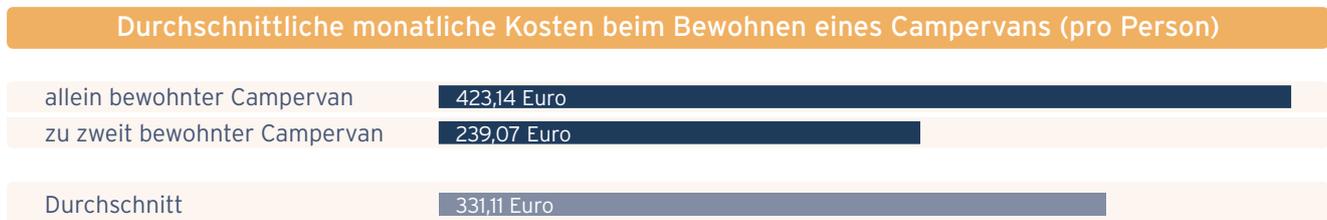


Abbildung 48: Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen eines Campervans

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Einmalige und unregelmäßig wiederkehrende Kosten

Auch bei dieser Wohnform lassen sich die einmaligen Kosten nicht eindeutig ausmachen, weshalb sie hier lediglich Erwähnung finden. Im Falle dessen, dass Studierende beispielsweise mit einem / einer FreundIn oder PartnerIn zusammen im Campervan leben, können die einmaligen Kosten geteilt werden.

Kosten für die Anschaffung des Campervans

Die Kosten für die Anschaffung des Campervans variieren enorm. So spielen die Marke, das Baujahr, der Zustand des Kraftfahrzeugs und viele weitere Faktoren eine maßgebliche Rolle, wodurch sich keine genaue Angabe zu den Kosten für die Anschaffung machen lässt. Auch besitzen einige Studierende möglicherweise ohnehin schon einen Campervan, den sie zuvor lediglich zum Reisen genutzt haben und nun zu einer Vollzeit-Unterkunft umfunktionieren.

Kosten für die Kraftfahrzeug-Zulassung des Fahrzeugs

Im Falle dessen, dass das Fahrzeug neu erworben oder auch lediglich neu angemeldet wird, fallen Kosten für die Zulassung an. Diese belaufen sich derzeit auf etwa 191 Euro und beinhalten die Ausstellung neuer Kennzeichentafeln (vgl. ÖAMTC o. D.).

Kosten für den Ausbau

Die Kosten für den Ausbau lassen sich nicht pauschal ermitteln, da diese, ähnlich wie die Preise für Möbel einer Wohnung oder eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft, von individuellen Vorlieben sowie von der finanziellen Situation der Studierenden abhängig sind. Einige Studierende werden ihren Campervan, insofern sie ihn nicht schon in ausgebautem Zustand erworben haben, rudimentär ausstatten und wieder andere investieren einen hohen Betrag, um den Van nach ihren Wünschen auszubauen oder ausbauen zu lassen.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Kosten für Reparaturen

Selbstverständlich besteht die Möglichkeit, dass der Campervan beispielsweise aufgrund von Unfällen notwendigen Reparaturen unterzogen werden muss. Diese Kosten lassen sich jedoch nicht pauschal berechnen. Außerdem ist dies auch bei anderen Wohnformen der Fall, wenn beispielsweise Möbelstücke oder Teile der Wohnung kaputt gehen, die die Studierenden ersetzen müssen.

Gesamtkosten

Ungeachtet dessen, ob Studierende einen Campervan allein oder mit einer anderen Person bewohnen, entstehen durchschnittliche monatliche Kosten in Höhe von 331,11 Euro. Auch bei dieser Wohnform fallen zusätzliche Kosten an, die nicht pauschal berechenbar sind und daher lediglich Erwähnung finden.

Kosten beim Bewohnen eines Campervans (pro Person)	
Durchschnittliche Monatliche Kosten	Einmalige Kosten
Kraftfahrzeug-Versicherung und -Steuern	Anschaffung
Treibstoff	Ausbau
Abnutzungen	Kraftfahrzeug-Zulassung
Pickerl-Begutachtung	Reparaturen
Stellplätze	
Duschen	
Reinigung (Wäsche)	
Strom	
Gas	
Heizen	
311,11 Euro	nicht definiert

Tabelle 28: Kosten beim Bewohnen eines Campervans

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen

Analyse und Gegenüberstellung der monatlichen Kosten aller Wohnformen

In der abschließenden Betrachtung der durchschnittlichen Kosten der einzelnen Wohnformen zeigen sich klare Tendenzen über die Höhe der monatlichen Ausgaben von Studierenden. Mit Kosten in Höhe von durchschnittlich 595,88 Euro monatlich ist das Bewohnen einer eigenen Wohnung somit die kostenintensivste und ein Leben im Campervan ist mit durchschnittlich 331,11 Euro die günstigste Wohnform, die Studierende während ihres Studiums wählen können.



Abbildung 49: Durchschnittliche monatliche Kosten aller Wohnformen

Bei der Betrachtung dieser Übersicht ist jedoch zu beachten, dass es sich hierbei lediglich um die Durchschnittswerte der jeweiligen Wohnformen handelt. So wurde beispielsweise für die Wohnform des Bewohnens einer eigenen Wohnung ein Durchschnittswert aus den Kosten von Einzimmerwohnungen, die allein bewohnt werden, und Zweizimmer- sowie Dreizimmerwohnungen, die mit einem / einer PartnerIn bewohnt werden, berechnet. Auch bei den übrigen Wohnformen handelt es sich um Misch-Werte aus den einzelnen Alternativen, die innerhalb der Wohnformen möglich sind. Um also abschließend betrachten zu können, welche Wohnform für die Studierenden die günstigste ist und bei welcher sie die höchsten monatlichen Kosten zu begleichen haben, wurden die jeweiligen Einzelwerte in einer Übersichtsgrafik zusammengefasst. So zeigt sich in dieser näheren Betrachtung zwar noch immer, dass es für die Studierenden die günstigste Wohnform ist, einen Campervan zu bewohnen, allerdings gilt dies lediglich für den Fall, dass sie in ihrem Van mit einer zweiten Person leben. In diesem Fall haben die Studierenden durchschnittliche monatliche Kosten in Höhe von 239,07 Euro zu entrichten.

22. Vergleich der Kosten bei Ausübung unterschiedlicher Wohnformen



Abbildung 50: Durchschnittliche monatliche Kosten aller Varianten der einzelnen Wohnformen

Es zeigt sich, dass ein Leben im Campervan die günstigste aller Wohnoptionen darstellen kann, insofern der Campervan gemeinsam mit einer zweiten Person bewohnt wird. Aber auch das alleinige Bewohnen eines Campervans stellt im Vergleich mit monatlichen Kosten in Höhe von 423,14 Euro eine kostengünstige Alternative dar und rückt an die fünfte Stelle der Auflistung. Erwähnenswert ist dabei, dass alle Wohnformen, die kostengünstiger sind als das Bewohnen eines Campervans von nur einer Person bedingen, dass sich die Studierenden die Wohnräume mit anderen Personen teilen. Im Falle des Bewohnens eines Zweibettzimmers in einem Studierendenwohnheim, was mit monatlich 292,93 Euro die zweitgünstigste Alternative darstellt, teilen sich die Studierenden ein Schlafzimmer sowie alle anderen Räume wie eine Küche, ein Badezimmer und ein etwaig vorhandenes Wohnzimmer mit mindestens einer weiteren Person. Auch bei den anderen beiden Wohnformen, also dem Bewohnen eines Zimmers in einer Vierer-Wohngemeinschaft und dem Bewohnen eines Zimmers in einer Fünfer-Wohngemeinschaft, werden das Badezimmer, die Küche und ein eventuell vorhandenes Wohnzimmer von allen BewohnerInnen genutzt, jedoch haben die Studierenden hier einen eigenen Schlafraum. Dies bedeutet, dass es für Studierende, die einen eigenen individuellen Wohnraum bewohnen wollen, den sie sich nicht mit anderen Personen teilen, im Vergleich aller Wohnformen die günstigste Variante ist, im Campervan zu leben.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

23.

Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Die Kausalität der Umfrage

Um einen Überblick über die prinzipielle Einstellung von Studierenden zur Wohnform des „studentischen Nomadentums“ sowie Vorlieben im Hinblick auf den Ausbau und die Einrichtung solcher, zum ständigen Bewohnen ausgebauten, Campervans zu erhalten, habe ich eine Umfrage erstellt und diese über die sozialen Medien verbreitet. Die Zielgruppe stellten dabei Studierende dar.

Die Erstellung der Umfrage

Nach anfänglichen Überlegungen zur Erstellungsart der Umfrage habe ich mich schlussendlich gegen eine interaktive PDF-Datei und für die Nutzung eines Online-Umfragetools entschieden. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Antwortmöglichkeiten und den sich daraus ergebenden weiteren Fragen ist die Nutzung einer Onlineumfrage nutzerInnenfreundlicher, da diese durch das Schritt-für-Schritt-System klar strukturiert und übersichtlich ist und weiterhin von den TeilnehmerInnen weniger zeitaufwendig durchführbar ist, als es bei einer interaktiven PDF-Datei der Fall wäre. Außerdem ist die Verbreitung der Umfrage mittels URL über soziale Medien schneller und die TeilnehmerInnen haben womöglich eine höhere Bereitschaft, die Umfrage innerhalb von wenigen Minuten auf ihren mobilen Endgeräten auszufüllen. Für die Erstellung habe ich die Software „Google Formulare“ verwendet, die es ermöglicht, kostenfreie Umfragen zu erstellen und mittels URL an potenzielle TeilnehmerInnen zu versenden.

Zur Gewährleistung einer möglichst großen Teilnahmebereitschaft habe ich es den TeilnehmerInnen freigestellt, ob sie im ersten Schritt ihren echten Vornamen angeben oder einen Alias wählen. Einige Personen sind aufgrund des Schutzes ihrer persönlichen Daten, Vorlieben, Interessen oder Erfahrungen bei Umfragen aller Art nicht bereit, ihren Namen anzugeben. Da es für die Auswertung der Ergebnisse in diesem Fall unerheblich ist, wie die befragten Personen heißen, ist die Wahl eines Pseudonyms demnach eine gute Möglichkeit, um viele Studierende zu ermutigen, an der Umfrage teilzunehmen. Da sich die Umfrage lediglich an die Zielgruppe der Studierenden richtet, werden die TeilnehmerInnen nach der Eingabe des Namens, beziehungsweise des gewählten Alias, gebeten, anzugeben, ob sie derzeit studieren. Für Personen, die bei dieser Frage mit „Nein“ antworten, endet an dieser Stelle, nach einigen Worten des Danks, die Umfrage. Lediglich diejenigen Personen, die diese Frage mit „Ja“ beantworten, gelangen zu den nachfolgenden Fragen. Ab diesem Zeitpunkt folgt die Umfrage keinem linearen Aufbau, was bedeutet, dass es für die TeilnehmerInnen aufgrund der unterschiedlichen Beantwortung der Fragen

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

verschiedene Folgefragen gibt. In der Summe ergeben sich, je nach Beantwortung der Fragen, zwölf verschiedene Frageabfolgen. Somit werden manche TeilnehmerInnen innerhalb der Umfrage lediglich zwei Fragen beantworten, während anderen fünf, sechs oder neun bis zwölf Fragen und wieder anderen 15 bis 18 Fragen gestellt werden. Um nicht alle Frageabfolgen im Einzelnen aufzuzeigen, sind den nachfolgend aufgezeigten Fragen beziehungsweise Antworten die jeweiligen Folgefragen zugeordnet.

Um eine möglichst hohe Bereitschaft zur Teilnahme zu erzielen, habe ich bei allen Fragen abgesehen von der ersten, die auf die Nennung des Namens abzielt, darauf verzichtet, die TeilnehmerInnen zu bitten, eigene Antworten einzutippen. Stattdessen habe ich bei Fragen, die eine Vielzahl von unterschiedlichen Antworten zulassen, eine größtmögliche Varianz an Antwortvorschlägen erstellt, sodass die Studierenden lediglich die für sie zutreffende Antwort anklicken müssen. Für den Fall, dass einzelne TeilnehmerInnen jedoch gewillt sind, eigene Antworten zu formulieren, habe ich bei solchen Fragen zusätzlich die Antwort „Sonstiges“ integriert, die die Eingabe eines kurzen Textes ermöglicht. Bei der Erstellung der Fragen und der zugehörigen Antwortmöglichkeiten habe ich drei verschiedene Antwortvarianten ausgewählt. Zum einen handelt es sich, wie bereits erwähnt, um den „Kurzantwort-Text“, der einzig bei der Eingabe des Namens Verwendung findet. Bei den restlichen Fragen handelt es sich entweder um „Multiple-Choice-Fragen“ oder um Fragen, dessen Antworten in Form von sogenannten „Kästchen“ dargestellt werden. Fragen der Gattung „Multiple-Choice“ lassen im Falle der Umfrageerstellungsoftware „Google Formulare“ lediglich die Auswahl einer Antwortmöglichkeit zu, während es bei der Variante „Kästchen“ möglich ist, mehrere Antworten anzuklicken. Bei allen Fragen handelt es sich jedoch um Pflichtfragen, was bedeutet, dass die TeilnehmerInnen die Fragen beantworten müssen und bei Nichtbeantwortung vom System darauf hingewiesen werden, dass ohne die Beantwortung der Frage der nächste Schritt nicht erfolgen kann.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Die Umfrage

Abschnitt 1

Studentisches Nomadentum

Im Rahmen meiner Diplomarbeit untersuche ich die Umsetzbarkeit der Wohnform des „studentischen Nomadentums“. Studierende bewohnen dabei statt einem Zimmer in einer Wohngemeinschaft, einem Studierendenwohnheim oder einer Wohnung einen ausgebauten Campervan. Um einen Überblick über die prinzipielle Einstellung zu der beschriebenen Wohnform sowie Vorlieben im Hinblick auf den Ausbau und die Einrichtung solcher Campervans zu erhalten, habe ich diesen Fragebogen erstellt und freue mich sehr über deine Antworten.

Abschnitt 2

Wie heißt du? (Vorname)

Wenn du deinen Namen nicht angeben möchtest, ist es auch möglich, einen Alias zu wählen.

(Kurzantwort-Text)

(gehe zu Abschnitt 3)

Abschnitt 3

Studierst du derzeit?

- ja
- nein

(Multiple-Choice-Frage)

(gehe zu Abschnitt 5)

(gehe zu Abschnitt 4)

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 4

Vielen Dank!

Da es sich bei meiner Diplomarbeit um die Untersuchung der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ handelt, ist diese Befragung nur an Studierende gerichtet. Ich danke dir trotzdem, dass du dir die Zeit genommen hast!

Liebe Grüße, Franzi

Abschnitt 5

Bist du schon einmal mit einem Campervan verreist?

(Multiple-Choice-Frage)

- ja
- nein

(gehe zu Abschnitt 8)

(gehe zu Abschnitt 6)

Abschnitt 6

Würdest du grundsätzlich mit einem Campervan verreisen und auch darin schlafen?

(Multiple-Choice-Frage)

- ja
- nein

(gehe zu Abschnitt 15)

(gehe zu Abschnitt 7)

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 7

Was hält dich davon ab, mit einem Campervan zu verreisen und darin zu schlafen?

(Kästchen)

(gehe zu Abschnitt 24)

Mehrfachantworten sind möglich.

- ich empfinde den Wohnraum als zu klein
- ich empfinde den Komfort als zu gering
- ich bin den Witterungsbedingungen ausgesetzt
- ich muss oft nach einem Stellplatz suchen
- ich würde mich bei Reisen in einem Campervan nicht sicher fühlen
- ich würde mich bei Reisen in einem Campervan einsam fühlen
- ich mache lieber Urlaub im Hotel / in einer Pension / in einem Hostel

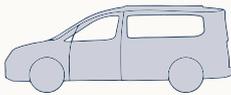
Abschnitt 8

Mit welchem Campervan-Typ bist du bisher bereits verreist?

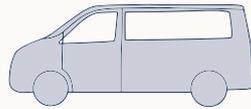
(Kästchen)

Mehrfachantworten sind möglich.

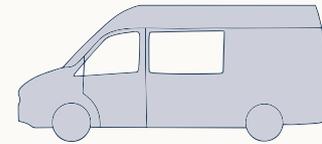
(gehe zu Abschnitt 9)



Mini-Camper



Campingbus



Kastenwagen

- Mini-Camper
- Campingbus
- Kastenwagen

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 9

Wie lang war deine längste zusammenhängende Vanreise?

(Multiple-Choice-Frage)
(gehe zu Abschnitt 10)

- 1 - 7 Tage
- 1 - 4 Wochen
- 1 - 3 Monate
- 3 - 6 Monate
- > 6 Monate

Abschnitt 10

Wenn du all deine Reisen im Campervan zusammenrechnest, wie lange hast du insgesamt im Campervan „gelebt“?

(Multiple-Choice-Frage)
(gehe zu Abschnitt 11)

- < 1 Monat
- 1 - 6 Monate
- 6 - 12 Monate
- > 1 Jahr

Abschnitt 11

Warst du eher in wärmeren Ländern (auch nachts mehr als 10 Grad Außentemperatur) oder auch in kälteren Ländern (nachts weniger als 10 Grad Außentemperatur) unterwegs?

(Multiple-Choice-Frage)

- in wärmeren Ländern
- in kälteren Ländern
- sowohl in wärmeren als auch in kälteren Ländern

(gehe zu Abschnitt 15)

(gehe zu Abschnitt 12)

(gehe zu Abschnitt 12)

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 12

Du hast angegeben, dass du auch in kälteren Ländern mit dem Campervan unterwegs warst. War die Kälte für dich eine Herausforderung?

(Multiple-Choice-Frage)

- ja
- nein

(gehe zu Abschnitt 13)

(gehe zu Abschnitt 15)

Abschnitt 13

Du hast angegeben, dass die Kälte für dich eine Herausforderung dargestellt hat. Woran lag es?

(Multiple-Choice-Frage)

- innerhalb des Campervans ließ es sich aushalten, jedoch war ein Aufenthalt außerhalb des Campervans nicht angenehm
- ich habe lediglich während der Nacht im Campervan gefroren
- ich habe sowohl nachts als auch tagsüber innerhalb des Campervans gefroren

(gehe zu Abschnitt 15)

(gehe zu Abschnitt 14)

(gehe zu Abschnitt 14)

Abschnitt 14

Du hast angegeben, dass du innerhalb des Campervans gefroren hast. Bitte gib an, welche der folgenden Aspekte bei dem von dir bewohnten Campervan zutrafen:

(Kästchen)

(gehe zu Abschnitt 15)

Mehrfachantworten sind möglich.

- der Campervan hatte keine ausreichende Wärmedämmung
- der Campervan hatte keine Standheizung
- ich weiß nicht, woran es lag

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 15

Kannst du dir vorstellen, statt in einer Wohnung / einem Haus Vollzeit in einem ausgebauten Campervan zu leben und deinen Studienalltag darin zu verbringen?

(Multiple-Choice-Frage)

- ja
 nein

(gehe zu Abschnitt 16)

(gehe zu Abschnitt 23)

Abschnitt 16

Welche Vorteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben?

(Kästchen)

Mehrfachantworten sind möglich.

(gehe zu Abschnitt 17)

- ich bin nicht an eine Wohnung gebunden (z. B. durch einen Mietvertrag)
 ich muss keine monatliche Miete zahlen
 ich bin unabhängig im Bezug auf die Wahl meines Wohnortes / Stellplatzes
 ich verbringe mehr Zeit in der Natur
 ich habe mein gesamtes Hab und Gut immer überall dabei
 ich habe einen eigenen individuellen Wohnraum
 ich kann in der vorlesungsfreien Zeit mit dem Campervan verreisen und bin somit spontan und unabhängig
 ich bewohne nicht mehr Wohnraum, als ich wirklich brauche

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 17

Welche Nachteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben?

(Kästchen)

Mehrfachantworten sind möglich.

(gehe zu Abschnitt 18)

- der Wohnraum ist geringer als in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Zimmer in einem Studierendenwohnheim
- ich bin täglich den Witterungsbedingungen ausgesetzt
- ich muss oft nach einem Stellplatz suchen
- ich fühle mich in einem Campervan nicht so sicher wie in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Studierendenwohnheim
- es ist mir unangenehm in einem Campervan zu leben (öffentliche Wahrnehmung)
- ich habe Angst, dass der Campervan kaputt geht / für längere Zeit in die Werkstatt muss und ich nicht wüsste, wo ich dann wohnen soll
- ich habe Angst, dass der Campervan und somit all mein Hab und Gut geklaut wird
- ich denke, dass ein Leben im Campervan umweltschädlich ist
- ich bin den sich ständig verändernden Preisen für Kraftstoffe (Benzin / Diesel) ausgesetzt
- keine
- _____

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 18

Folgende Aspekte könnten als Herausforderung bei einem Vollzeitleben im Campervan empfunden werden. Bitte kreuze jene an, die für dich schwieriger zu bewerkstelligen wären als beim Bewohnen einer Wohnung / eines Hauses.

(Kästchen)

(gehe zu Abschnitt 19)

Mehrfachantworten sind möglich.

- die Reinigung der Wäsche
- die eigene Körperhygiene
- das Lernen / Arbeiten für die Universität
- das Empfangen von FreundInnen und GästInnen
- das Zusammenleben mit dem / der PartnerIn
- das Empfangen von Postsendungen / Lieferservice usw.
- die Lagerung von Lebensmitteln
- _____

Abschnitt 19

Im Folgenden werden dir Ausstattungs- und Einrichtungsmerkmale angezeigt. Bitte wähle aus, welche Ausstattung ein Campervan haben sollte, damit du Vollzeit darin leben würdest?

(Multiple-Choice-Frage)

(gehe zu Abschnitt 20)

eine Toilette

- ja, fest verbaut innerhalb einer Nasszelle
- ja, flexibel veränderbar (z. B. verstaubar / umbaubar)
- nein

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

eine Innendusche

- ja, fest verbaut innerhalb einer Nasszelle
 - ja, flexibel veränderbar (z. B. verstaubar / umbaubar)
 - nein
-

eine Außendusche

(gegebenenfalls zusätzlich zur Innendusche)

- ja
 - nein
-

warmes Wasser

(für eine etwaige Innendusche, eine Außendusche und / oder ein Spülbecken)

- ja
 - nein
-

eine Möglichkeit zum Kochen

- ja, ein fest verbautes Kochfeld im Wageninneren
 - ja, ein portabler Gaskocher (zur Nutzung im Wageninneren und außerhalb des Campervans)
 - nein
-

ein Spülbecken

- ja
- nein

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

ein Bett

- fest verbaut
 - flexibel (z. B. zu einer Sitzgruppe umbaubar, sodass du es täglich neu aufbaust)
-

ein Bett

- ein Einzelbett
 - ein Doppelbett
-

ein Tisch (Esstisch / Schreibtisch)

- ja, fest verbaut im Raum stehend
 - ja, flexibel (z. B. herausziehbar / aufstellbar bei Bedarf)
 - nein
-

ein Sitzplatz

(z. B. zum essen / arbeiten am Tisch)

- ja, fest verbaut im Raum stehend
 - ja, flexibel (z. B. nur herausziehbar bei Bedarf)
 - nein
-

ein Extrasitzplatz für einen / eine BesucherIn

- ja
- nein

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

eine Kühlmöglichkeit für Lebensmittel

- ja, ein Kühlschrank
 - ja, eine Kühlbox
 - nein
-

Strom im Campervan

(z. B. mit Hilfe einer Aufbaubatterie, um beispielsweise deine Geräte zu laden, Licht nutzen zu können und den Kühlschrank mit Energie zu versorgen)

- ja
 - nein
-

Internet im Campervan

(z. B. über einen mobilen Router, um für das Studium zu recherchieren usw.)

- ja
 - nein
-

Campingmöbel für draußen

(Tisch und Stuhl - um z. B. draußen am Tisch kochen, essen und arbeiten zu können)

- ja
 - nein
-

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Wie viele Liter Fassungsvermögen sollte ein Frischwassertank in deinem Campervan haben?

(das Frischwasser dient dir zum Kochen, Duschen, Abwaschen usw.)

- < 30 Liter
- 31 - 60 Liter
- 61 - 100 Liter

Abschnitt 20

Wie viel Geld würdest du maximal für einen Ausbau investieren, wenn du dauerhaft in den Campervan einziehen würdest?

(Multiple-Choice-Frage)

(gehe zu Abschnitt 21)

- < 2.500 Euro
- 2.500 - 5.000 Euro
- 5.001 - 7.500 Euro
- 7.501 - 10.000 Euro
- > 10.000 Euro

Abschnitt 21

Wärst du interessiert daran, erneuerbare Energien zu nutzen, also zum Beispiel durch ein Solarmodul auf dem Dach Strom zu erzeugen?

(Multiple-Choice-Frage)

(gehe zu Abschnitt 22)

- ja
- nein

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 22

Würdest du lieber allein im Campervan wohnen oder zusammen mit einer anderen Person?

(Multiple-Choice-Frage)
(gehe zu Abschnitt 24)

- allein
- mit einem Partner / einer Partnerin
- mit einem Freund / einer Freundin

Abschnitt 23

Aus welchem Grund / welchen Gründen kannst du dir nicht vorstellen, während des Studiums im Campervan zu leben?

(Kästchen)
(gehe zu Abschnitt 24)

Mehrfachantworten sind möglich.

- der Wohnraum ist geringer als in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Zimmer in einem Studierendenwohnheim
- ich bin täglich den Witterungsbedingungen ausgesetzt
- ich muss oft nach einem Stellplatz suchen
- ich fühle mich in einem Campervan nicht so sicher wie in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Studierendenwohnheim
- es ist mir unangenehm in einem Campervan zu leben (öffentliche Wahrnehmung)
- ich habe Angst, dass der Campervan kaputt geht / für längere Zeit in die Werkstatt muss und ich nicht wüsste, wo ich dann wohnen soll
- ich habe Angst, dass der Campervan und somit all mein Hab und Gut geklaut wird
- ich denke, dass ein Leben im Campervan umweltschädlich ist
- ich bin den sich ständig verändernden Preisen für Kraftstoffe (Benzin / Diesel) ausgesetzt
- ich habe bereits Kinder und kann es mir nicht vorstellen, zusammen mit meiner Familie dauerhaft im Campervan zu leben
- _____

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Abschnitt 4

Vielen Dank!

Du hast mir mit der Beantwortung des Fragebogens sehr geholfen und bist nun Teil meiner Diplomarbeit!

Bitte denke unbedingt daran, die Umfrage abzusenden (mit einem Klick auf „senden“). Andernfalls gehen deine Antworten leider nicht in die Umfrageergebnisse ein.

Liebe Grüße, Franzi

Die Verbreitung der Umfrage

Meine Zielsetzung war es, einhundert Beantwortungen der Umfrage zu erhalten. Nach Erstellung der Umfrage habe ich in einem ersten Schritt den Link zur Teilnahme per Whatsapp an meine FreundInnen geschickt, von denen ich wusste, dass sie derzeit studieren und sie um Beantwortung des Fragebogens gebeten. Weiterhin habe ich sie eingeladen, die Umfrage an andere Studierende zu senden, um eine möglichst zahlreiche Beteiligung zu bewirken. Auch in der Whats-App-Gruppe der MasterstudentInnen des Faches Architektur an der TU Wien wurde der Link veröffentlicht und darum gebeten, die Umfrage auszufüllen. In einem weiteren Schritt habe ich den Link der Umfrage auf Instagram in meiner Story geteilt, sodass auch AbonentInnen, die mir nicht nahestehen und demnach noch nicht persönlich von mir die Bitte zur Beantwortung erhalten hatten, gebeten wurden, die Umfrage auszufüllen. Nach zwei Tagen hatte ich 75 Antworten erhalten. In einem letzten Schritt habe ich die Umfrage in verschiedenen Facebook-Gruppen der Technischen Universität Wien geteilt und auf diesem Weg einige Studierende dazu ermutigen können, an der Umfrage teilzunehmen. Innerhalb von etwa drei Wochen wurden so die restlichen 25 Rückmeldungen, die zur Erreichung meines Ziels von einhundert Befragungsergebnissen fehlten, abgesendet. Da drei Personen bei der Frage, ob sie derzeit studieren, mit „Nein“ antworteten, beließ ich die Umfrage bis zu dem Zeitpunkt im Aktivstatus, an dem ich 103 Antworten erhalten hatte. So ergaben sich durch die Subtraktion der drei nicht zu wertenden Teilnahmen einhundert relevante Antworten.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Befragungsergebnisse

Um Rückschlüsse aus den Umfrageergebnissen ziehen zu können, habe ich im ersten Schritt eruiert, ob die TeilnehmerInnen zuvor bereits mit einem Campervan verreist waren. Davon ausgehend, dass sich bei Personen, welche bereits Erfahrung mit dem „Vanlife“ haben, eventuell andere Tendenzen bei der Beantwortung der Fragen zeigen als bei jenen, die noch keine „Vanlife“-Erfahrung haben, wollte ich die Möglichkeit offenlassen, die Ergebnisse dahingehend auswerten zu können, um festzustellen, ob starke Unterschiede in den Antworten beider Gruppen vorliegen. Von einhundert TeilnehmerInnen der Online-Umfrage gaben 55 (also mehr als die Hälfte) an, noch nie mit einem Campervan verreist zu sein.

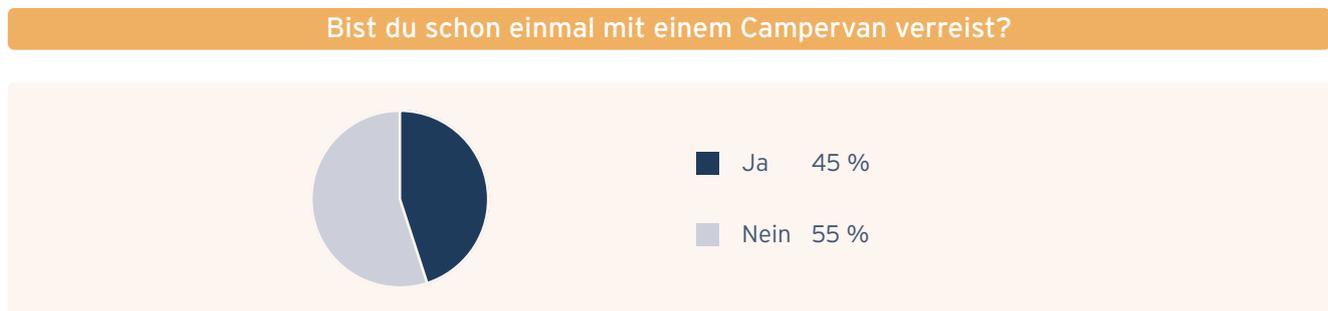


Abbildung 51: Umfrage: Bist du schon einmal mit einem Campervan verreist?

Im Anschluss wurden jene 55 Personen, die noch keine „Vanlife“-Erfahrung haben, gefragt, ob sie es sich grundsätzlich vorstellen könnten, in einem Campervan zu verreisen sowie darin zu schlafen, woraufhin 94,5 Prozent der Befragten (also 52 TeilnehmerInnen) diese Frage mit „Ja“ beantworteten. Lediglich drei Studierende (also 5,5 Prozent) gaben demnach an, dass sie sich eine Reise mit einem Campervan nicht vorstellen können.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Würdest du grundsätzlich mit einem Campervan verreisen und auch darin schlafen?



Abbildung 52: Umfrage: Würdest du grundsätzlich mit einem Campervan verreisen und auch darin schlafen?

Die drei Personen, die diese Frage mit „Nein“ beantworteten, wurden gebeten, die Gründe anzugeben, die sie bisher vom Reisen und Schlafen im Campervan abhielten. Alle drei wählten dabei das Argument „ich mache lieber Urlaub im Hotel / in einer Pension / in einem Hostel“. Zwei der drei TeilnehmerInnen wählten außerdem die Antwortmöglichkeit „ich empfinde den Komfort als zu gering“, wobei zu beachten ist, dass die Personen noch keine Erfahrung mit dem „Vanlife“ haben. Es handelt sich bei dieser Einschätzung also lediglich um eine Vermutung. Eine der drei Personen, die es sich nicht vorstellen können, in einem Campervan zu verreisen, wählte zusätzlich zu den beiden bereits genannten Gründen die Auswahlmöglichkeiten „ich empfinde den Wohnraum als zu gering“ und „ich würde mich bei Reisen in einem Campervan einsam fühlen“. Außerdem fügte sie im Textfeld die eigene Antwort „ich liebe Städteurlaube, daher sind Camper dafür auch einfach unpraktisch“ hinzu. Es handelt sich hierbei selbstredend um die subjektive Sichtweise des Teilnehmers beziehungsweise der Teilnehmerin, sodass daraus nicht geschlussfolgert werden kann, dass das Reisen im Campervan für Städtetrips per se nicht praktikabel ist. In Städten, die über die notwendigen Gegebenheiten wie Stellplätze sowie Versorgungs- und Entsorgungsmöglichkeiten verfügen, sind Reisende in Campervans und Wohnmobilen ein wichtiger Bestandteil des Tourismus. Nach der Beantwortung dieser Frage endete die Online-Befragung für diese drei Personen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

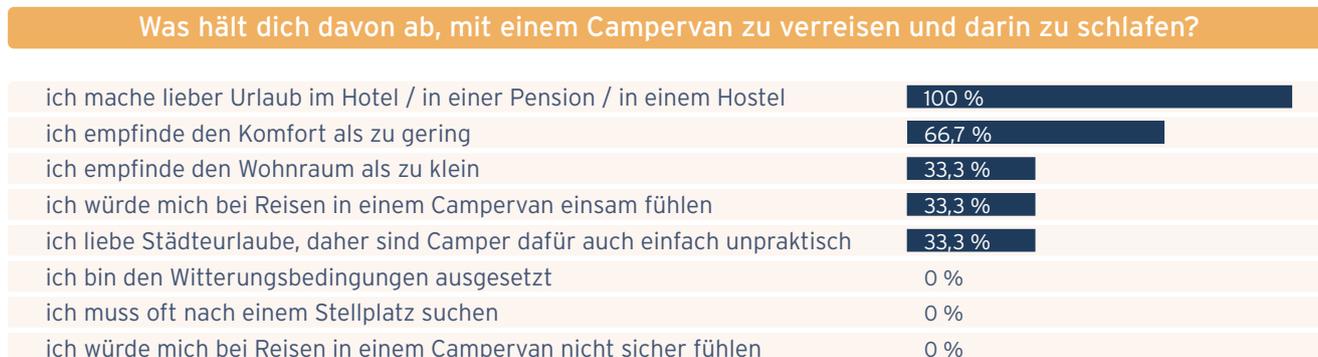


Abbildung 53: Umfrage: Was hält dich davon ab, mit einem Campervan zu verreisen und darin zu schlafen?

Jene 45 TeilnehmerInnen, die schon einmal mit einem Campervan verreist sind, wurden anschließend gebeten, die Campervan-Typen anzugeben, mit denen sie bereits gereist sind. Zur einfacheren Orientierung und Bestimmung der Campervan-Typen diente eine Übersicht, sodass auch Personen, die mit der Klassifizierung der Modelle nicht vertraut sind, eine möglichst genaue Auswahl treffen konnten. Aus den drei wählbaren Antwortoptionen ergaben sich durch die Möglichkeit, mehrere Campervan-Typen auszuwählen, insgesamt sieben Konstellationen. Die am häufigsten gewählte Antwortmöglichkeit stellt der Typ des Campingbusses dar. So gaben 17 Personen an, ausschließlich mit einem Campingbus verreist zu sein. Sieben TeilnehmerInnen gaben an, dass sie bisher ausnahmslos mit einem Mini-Camper verreist sind und auch die Auswahlmöglichkeit des Kastenwagens wählten sieben Personen. Aus der nachfolgenden Grafik wird ersichtlich, dass ein Großteil der befragten Personen, nämlich 69 Prozent (und somit 31 der 45 TeilnehmerInnen), Erfahrung mit lediglich einem der genannten Campervan-Typen hat. Die restlichen 14 TeilnehmerInnen sind bereits mit mindestens zwei verschiedenen Campervan-Typen verreist. Dabei gaben fünf Personen an, sowohl mit einem Campingbus als auch mit einem Kastenwagen verreist zu sein. Drei Personen wählten die Auswahlmöglichkeiten des Mini-Campers und des Campingbusses und zwei Befragte gaben an, bereits Reiseerfahrung mit einem Mini-Camper und einem Kastenwagen zu haben. Lediglich vier Personen (und somit knapp neun Prozent) wählten alle drei Auswahlmöglichkeiten.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

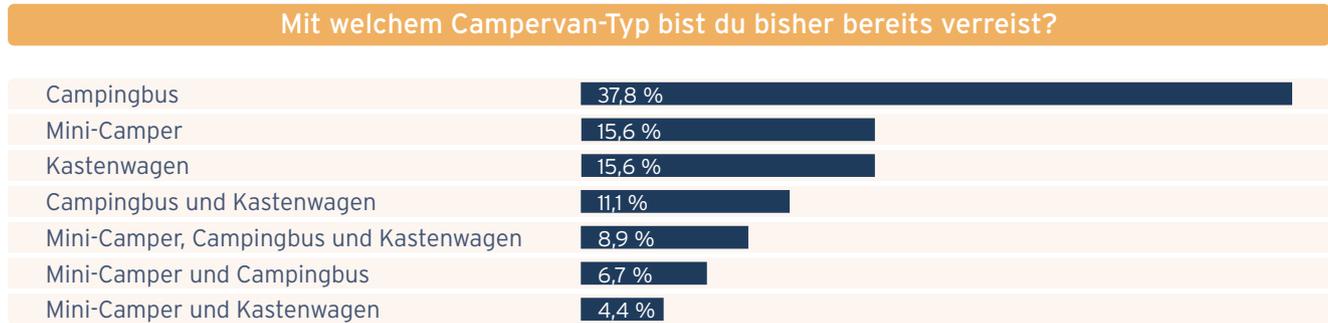


Abbildung 54: Umfrage: Mit welchem Campervan-Typ bist du bisher bereits verreist?

Um einen vereinfachten Überblick über die tatsächliche Verteilung der bereits genutzten Campervan-Typen zu erhalten, dient das auf der folgenden Seite dargestellte Diagramm. Es wird ersichtlich, dass in der Gesamtheit aller Antworten der Typ des Campingbusses mit 46 Prozent (und somit von 29 Personen) am häufigsten zum Reisen genutzt wurde. Kastenwagen wurden von 29 Prozent der Befragten (und demnach von 18 Personen) verwendet. Mini-Camper stellten mit 25 Prozent (und somit 16 Stimmen) den am wenigsten verwendeten Campervan-Typ dar. Dieses Ergebnis überrascht nur wenig, da sich Campingbusse trotz ihrer geringen Größe komfortabel ausbauen und einrichten lassen und so zumindest für Kurztrips und Urlaube eine beliebte Wahl darstellen. So dienen Campingbusse, wie bereits thematisiert, neben der Nutzung als Campervan oftmals gleichzeitig auch als Alltagsauto. Aufgrund ihrer Größe finden sie im Gegensatz zu Kastenwagen in vielen Parkhäusern und Parklücken Platz und bieten im Wageninneren gleichzeitig einen höheren Komfort als Mini-Camper.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

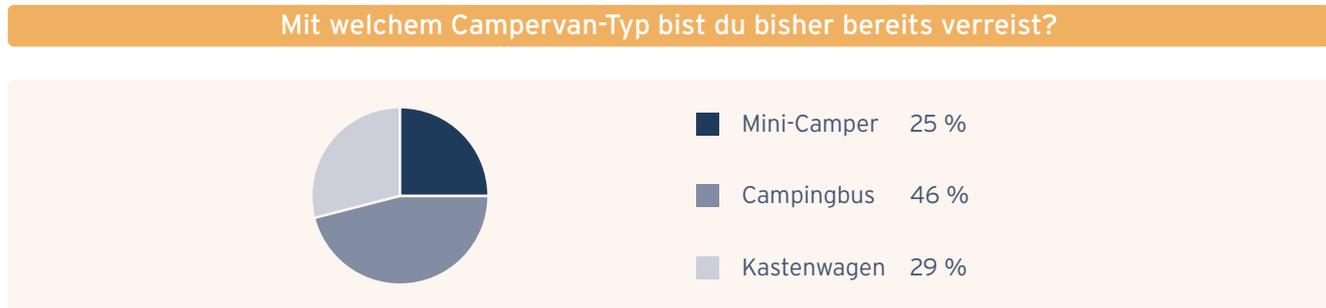


Abbildung 55: Umfrage: Mit welchem Campervan-Typ bist du bisher bereits verreist? Kreisdiagramm

In einem weiteren Schritt wurden die TeilnehmerInnen gebeten, anzugeben, wie lange ihre längste zusammenhängende Vanreise andauerte. Dabei wurden von mir fünf Auswahlmöglichkeiten vorgegeben: „1 - 7 Tage“, „1 - 4 Wochen“, „1 - 3 Monate“, „3 - 6 Monate“ und „> 6 Monate“. Ein Großteil, nämlich 21 der 45 Befragten (und somit etwa 47 Prozent), gab an, dass ihre längste Vanreise ein bis vier Wochen umfasste. Es handelt sich demnach wahrscheinlich um Urlaubsreisen, die von den Studierenden beispielsweise in den Ferien unternommen wurden. Die Auswahlmöglichkeit „> 6 Monate“ wurde von 31,1 Prozent der Befragten (also von 14 Studierenden) gewählt. Aufgrund der Erfahrung im Langzeitbewohnen eines Campervans können die Vor- und Nachteile, die ein Vollzeitwohnen im Van mit sich bringt, von dieser TeilnehmerInnengruppe klar definiert werden. Kurzzeitreisen mit einer Länge von ein bis sieben Tagen wählten fünf Studierende (und somit 11,1 Prozent der Befragten). Es kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Studierenden entweder einen Campervan von FreundInnen oder einer Vermietungsfirma zum Zweck der Reise ausgeliehen haben oder bei anderen Personen, die selbst einen Campervan besitzen, mitgefahren sind. Vier TeilnehmerInnen (und somit 8,9 Prozent der Befragten) gaben an, dass der Umfang ihrer längsten Reise ein bis drei Monate betrug. Zu dieser Gruppe gehören höchstwahrscheinlich Studierende, die in den Semesterferien mit dem Van verreist sind. Lediglich eine Person gab an, dass ihre längste Reise zwischen drei und sechs Monaten andauerte.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

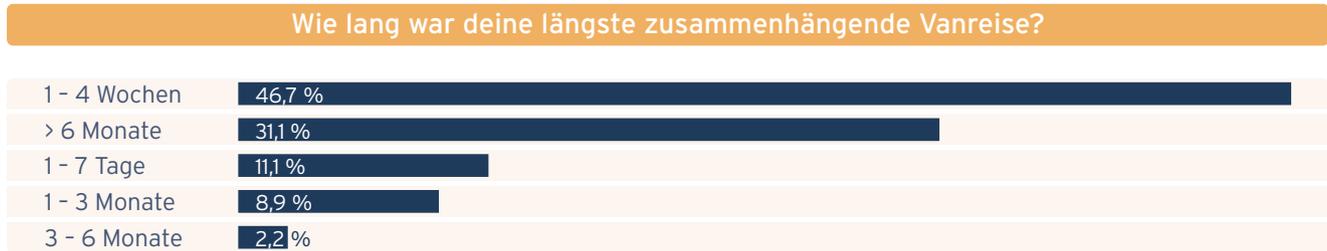


Abbildung 56: Umfrage: Wie lang war deine längste zusammenhängende Vanreise?

Nach der Einordnung ihrer längsten Reise in das von mir vorgegebene Zeitschema wurden die Studierenden gebeten, anzugeben, wie lange sie insgesamt bereits in einem Campervan „gelebt“ haben, das heißt mit ihm verreist sind und auch darin geschlafen haben, wenn sie die Dauer all ihrer Reisen zusammenrechnen. In diesem Fall standen den Studierenden vier Auswahlmöglichkeiten zur Verfügung und zwar „< 1 Monat“, „1 - 6 Monate“, „6 - 12 Monate“ und „> 1 Jahr“. In der Gesamtheit aller Antworten wählten die meisten TeilnehmerInnen, nämlich 16 (und somit 35,6 Prozent der Befragten), eine Zeitspanne von ein bis sechs Monaten. Die restlichen Auswahlmöglichkeiten wurden ähnlich oft gewählt. Insgesamt mehr als ein Jahr mit einem Campervan unterwegs gewesen zu sein, wählten elf Studierende (also 24,4 Prozent). Zehn TeilnehmerInnen (und demnach 22,2 Prozent) gaben an, dass sie insgesamt weniger als einen Monat mit einem Campervan verreist sind und acht Befragte (also 17,8 Prozent) wählten die Auswahlmöglichkeit „6 - 12 Monate“.

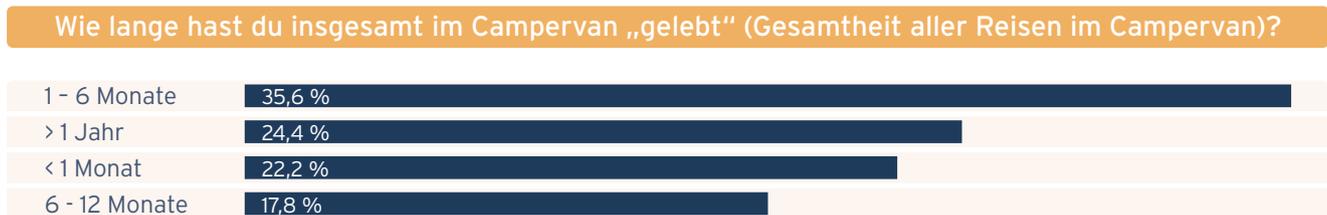
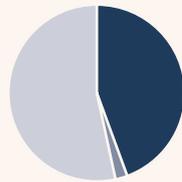


Abbildung 57: Umfrage: Wie lange hast du insgesamt im Campervan „gelebt“?

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Im folgenden Abschnitt der Umfrage wurden die Studierenden gefragt, ob sie eher in wärmeren Ländern, in denen auch nachts mehr als zehn Grad Außentemperatur herrschten, unterwegs waren, oder auch in kälteren Ländern, in denen die Temperaturen die zehn Grad Grenze in der Nacht unterschritten. Diese Frage zielte im weiteren Verlauf darauf ab, herauszufinden, inwieweit der Faktor Kälte während des Reisens im Campervan für die TeilnehmerInnen eine Herausforderung darstellte. Lediglich eine Person gab an, ausschließlich in kälteren Ländern unterwegs gewesen zu sein. Zwanzig Studierende (also 44,4 Prozent der Befragten) wählten die Auswahlmöglichkeit „in wärmeren Ländern“ und der Großteil, nämlich 53,3 Prozent (und demnach 24 Studierende) gab an, sowohl in wärmeren als auch in kälteren Ländern gereist zu sein.

Warst du eher in wärmeren Ländern oder auch in kälteren Ländern unterwegs?



■ in wärmeren Ländern	44,4 %
■ in kälteren Ländern	2,2 %
■ in wärmeren und kälteren Ländern	53,3 %

Abbildung 58: Umfrage: Warst du eher in wärmeren Ländern oder auch in kälteren Ländern unterwegs?

Jenen TeilnehmerInnen, die bisher nur in wärmeren Ländern mit dem Campervan unterwegs gewesen sind, wurden die folgenden Fragen nicht gestellt. Die Studierenden, die ausschließlich oder teils auch in kälteren Ländern mit dem Van gereist sind, wurden anschließend gefragt, ob die Kälte für sie eine Herausforderung darstellte. Sechzig Prozent (und somit 15 TeilnehmerInnen) beantworteten diese Frage mit „Nein“. Für die restlichen zehn Studierenden (also vierzig Prozent der Befragten) stellte die Kälte jedoch eine Herausforderung dar.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Stellte die Kälte für dich eine Herausforderung dar?



Abbildung 59: Umfrage: Stellte die Kälte für dich eine Herausforderung dar?

Jene TeilnehmerInnen, für die die Kälte eine Herausforderung darstellte, wurden gebeten anzugeben, in welchen Situationen dies zutraf. Die Auswahlmöglichkeiten waren dabei „innerhalb des Campervans ließ es sich aushalten, jedoch war ein Aufenthalt außerhalb des Campervans nicht angenehm“, „ich habe lediglich während der Nacht im Campervan gefroren“ und „ich habe sowohl nachts als auch tagsüber innerhalb des Campervans gefroren“. Diese Frage zielte darauf ab, zu eruieren, ob das Problem bezüglich der Kälte tatsächlich mit dem Campervan und seinen baulichen beziehungsweise räumlichen Gegebenheiten zusammenhing oder ob die Studierenden lediglich draußen, das heißt außerhalb des Vans gefroren haben und die Kälte somit nicht das Bewohnen des Fahrzeugs betraf. Ein Anteil von zwanzig Prozent der Befragten gab an, dass es sich innerhalb des Campervans aushalten ließ, ein Aufenthalt außerhalb des Campervans jedoch nicht angenehm war. Grund für die Herausforderung war bei diesen zwei Personen demnach nicht die technische Ausstattung oder bauliche Umsetzung des Campervans. Sechs Studierende (und demnach sechzig Prozent) gaben an, dass sie lediglich nachts im Campervan gefroren haben und wiederum zwanzig Prozent (und somit zwei TeilnehmerInnen), die diese Frage beantworteten, gaben an, dass sie sowohl nachts als auch tagsüber innerhalb des Campervans gefroren haben.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

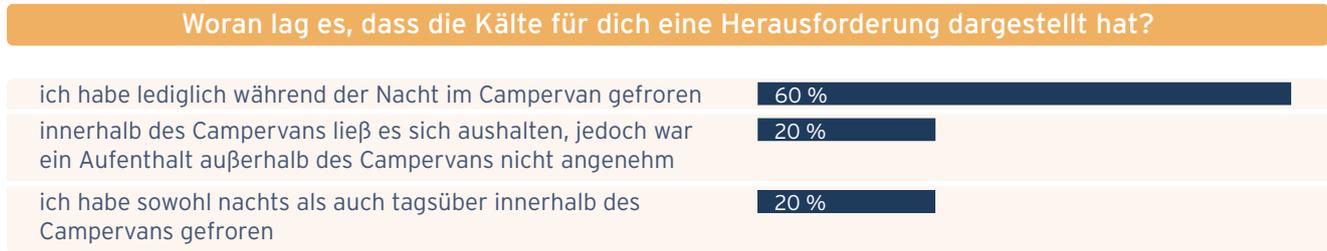


Abbildung 60: Umfrage: Woran lag es, dass die Kälte für dich eine Herausforderung dargestellt hat?

Jene 16 Studierende, die angaben, dass sie entweder nur nachts oder sowohl nachts als auch tagsüber im Campervan gefroren haben, wurden in einem weiteren Schritt zu den Aspekten befragt, die dafür ausschlaggebend sein könnten, dass die Kälte für sie eine Herausforderung darstellte. Alle Studierenden gaben dabei an, dass der Campervan keine ausreichende Wärmedämmung hatte und es zusätzlich keine Standheizung gab. Dieses Problem wurde auch bereits in Kapitel 16 thematisiert, welches sich mit den Studierenden, die das System des Vollzeitwohnens im Campervan bereits ausprobiert haben, beschäftigt. Hier gab beispielsweise Neele in einem Interview an, dass die Kälte für sie einer der schwierigsten Faktoren beim Bewohnen ihres Campervans war. Auch die Rückmeldungen aus der Umfrage bestätigen, dass es bei der Planung eines zum Vollzeitwohnen ausgebauten Campervans zwingend notwendig ist, sowohl eine ausreichend dimensionierte Wärmedämmung als auch eine Standheizung einzuplanen.

Die folgende Frage wurde sowohl jenen Studierenden gestellt, die bereits mit einem Campervan verreist waren, als auch jenen, die noch keine Erfahrungen mit dem „Vanlife“ hatten. Die Studierenden wurden gebeten, anzugeben, ob sie es sich vorstellen könnten, statt in einer Wohnung beziehungsweise in einem Haus Vollzeit in einem ausgebauten Campervan zu leben und darin ihren Studienalltag zu verbringen. Das Ergebnis dieser Frage überraschte mich. So gaben 47 der 97 TeilnehmerInnen (und somit 48,5 Prozent), denen diese Frage gestellt wurde, an, dass sie sich ein Vollzeitleben im Campervan vorstellen könnten. Obgleich ich damit gerechnet habe, dass diese Wohnform für einige der Befragten attraktiv sein könnte, da es beispielsweise in meinem persönlichen Umfeld viele am Reisen und am „Vanlife“ interessierte Personen gibt, hätte ich nicht damit gerechnet, dass die Verteilung nahezu ausgeglichen ist.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Kannst du dir vorstellen, statt in einer Wohnung / einem Haus Vollzeit in einem ausgebauten Campervan zu leben und deinen Studienalltag darin zu verbringen?

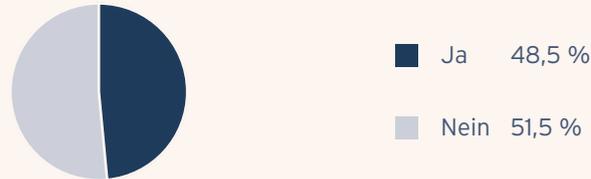


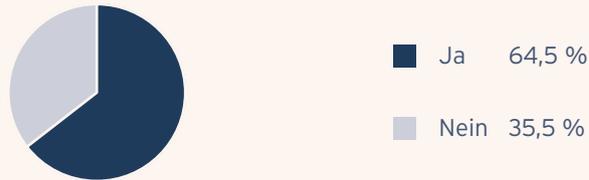
Abbildung 61: Umfrage: Kannst du dir vorstellen während des Studiums in einem ausgebauten Campervan zu leben?

Umso interessanter ist es, sich dieses Verhältnis dahingehend genauer anzuschauen, dass eine Unterscheidung in Studierende, die bereits Erfahrung mit dem „Vanlife“ haben und Studierende, die noch nicht mit einem Campervan verreist sind, in die Analyse der Bereitschaft zum Vollzeitwohnen während des Studiums einbezogen wird. So gaben 29 TeilnehmerInnen (und somit 64,45 Prozent der 45 Studierenden), die bereits mit einem Campervan verreist waren, an, dass es für sie vorstellbar wäre, während des Studiums im Campervan zu wohnen. Von jenen TeilnehmerInnen, die noch keine Erfahrung mit dem „Vanlife“ haben, also noch nie mit einem Campervan unterwegs waren, wählten dennoch 34,62 Prozent (und somit 18 Studierende) die Antwortmöglichkeit „Ja“. Dieses Ergebnis schreibe ich, zumindest anteilig, dem bereits erwähnten Hype um das „Vanlife“ zu. In den sozialen Medien boomen Accounts, die sich mit dem Thema beschäftigen, sodass auch Personen, die noch keine persönlichen Berührungspunkte mit dem Verreisen im Campervan gesammelt haben, zumindest über Fotos und Videos am Leben von InfluencerInnen, die im Campervan wohnen, teilhaben können. Dies bedeutet aber im Umkehrschluss auch, dass es sich hier um eine romantisierte Vorstellung vom Leben im Van handeln könnte, da Personen, die noch keine eigenen Erfahrungen dahingehend gesammelt haben, auch die Herausforderungen und Nachteile, die ein solches Leben mit sich bringen kann, nur bedingt einschätzen können. Nichtsdestotrotz zeigt dieses Ergebnis deutlich, dass das Interesse an dieser Art des Wohnens sehr groß ist.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Kannst du dir vorstellen, statt in einer Wohnung / einem Haus Vollzeit in einem ausgebauten Campervan zu leben und deinen Studienalltag darin zu verbringen?

Studierende mit „Vanlife“-Erfahrung



Studierende ohne „Vanlife“-Erfahrung



Abbildung 62: Umfrage: Bereitschaft Wohnen im Campervan - Unterteilung in Befragte mit und ohne „Vanlife“-Erfahrung

Jene fünfzig Studierenden, die es sich nicht vorstellen können, während des Studiums in einem Campervan zu leben, wurden gebeten, die Gründe dafür anzugeben. Dabei standen den TeilnehmerInnen bereits zehn Antwortmöglichkeiten zur Verfügung und sie hatten zusätzlich die Möglichkeit, weitere Antworten in ein dafür vorgesehenes Feld einzutragen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Dabei sticht ein Argument besonders hervor: Von 41 der fünfzig Studierenden (und demnach von 82 Prozent) wurde angegeben, dass ein Grund dafür, dass sie es sich nicht vorstellen können, Vollzeit in einem Campervan zu wohnen, der vergleichsweise geringere Wohnraum ist. Selbstredend steht den Studierenden in einem Campervan weniger Wohnfläche zur Verfügung als in einer Wohnung beziehungsweise einem Zimmer einer Wohngemeinschaft oder eines Studierendenwohnheims. Obgleich Campervans, wie zuvor dargelegt, die räumlichen Ansprüche, die Studierende an ihren Wohnraum stellen, durchaus erfüllen können, steht es außer Frage, dass ein Leben im Van zumindest in Bezug auf die zur Verfügung stehende Wohnfläche mit Entbehrung verbunden ist. Es ist demnach nicht überraschend, dass dieser Aspekt das Hauptargument gegen ein Vollzeitleben im Van darstellt.

Mit jeweils 29 Stimmen (und somit von 58 Prozent der Befragten) wurden die Gründe „ich muss oft nach einem Stellplatz suchen“ und „ich fühle mich in einem Campervan nicht so sicher wie in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Studierendenwohnheim“ gewählt. Dies deckt sich mit meinen eigenen Erfahrungen, da auch ich teilweise die ständige Suche nach legal nutzbaren Stellplätzen als strapaziös empfand. Wie bereits thematisiert, würden für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ eigens dafür vorgesehene Stellplätze errichtet werden, die die Studierenden mittels einer App finden und auf denen sie bei Bedarf auch für eine längere Zeit mit ihren Campervans übernachten können, was die Suche nach Stellplätzen erheblich erleichtern würde. Den Aspekt der Sicherheit betreffend, können natürlich bauliche Vorkehrungen am Campervan vorgenommen werden, wie beispielsweise eine Hecktürenverriegelung, ein Wegfahrschutz oder auch ein Einbruchschutz an den Fenstern. Außerdem stellt die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ natürlich dahingehend einen Unterschied zum Wildcampen dar, dass auf den zu errichtenden Stellplätzen in den meisten Fällen mehrere Studierende mit ihren Campervans übernachten und so das Sicherheitsgefühl jedes einzelnen erhöht werden kann. Nichtsdestotrotz ist es verständlich, dass es Studierende gibt, die eine Wohnung, eine Wohngemeinschaft oder ein Studierendenwohnheim als sicherer empfinden.

Von 22 TeilnehmerInnen (also 44 Prozent) wurde als weiterer Grund angegeben, dass sie täglich den Witterungsbedingungen ausgesetzt sein würden. Aufgrund der Nutzung eines Campervan-Modells, welches es durch die zu geringe Größe nicht ermöglicht, im Van zu kochen oder aufgrund von fehlenden sanitären Einrichtungen im Campervan könnten die Studierenden beispielsweise gezwungen sein, zur Ausübung der Körperhygiene und des Kochens den Campervan zu verlassen. Dies ist bei guten Witterungsbedingungen weniger problematisch, kann aber bei Regen und Kälte zur Belastung werden. Bei voll ausgestatteten Campervans sollten die Witterungsbedingungen jedoch keine Beeinträchtigung darstellen, da die Studierenden ihre täglichen Aktivitäten im Van ausüben können und nicht gezwungen sind, diesen zu verlassen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Den Grund „ich habe Angst, dass der Campervan kaputt geht / für längere Zeit in die Werkstatt muss und ich nicht wüsste, wo ich dann wohnen soll“ wählten 21 der fünfzig Studierenden (und somit 42 Prozent). Diese Angst ist meines Erachtens leider berechtigt, da es vor allem bei älteren Modellen und dadurch notwendigen Reparaturen oder aber auch aufgrund von Unfällen möglich sein kann, dass der Campervan für eine gewisse Zeit nicht nutzbar ist. Haben die Studierenden in diesem Fall keine FreundInnen oder Familienangehörige, bei denen sie Unterschlupf finden können oder verfügen sie nicht über die finanziellen Mittel, um ein Zimmer in einem Hotel, Hostel oder einer Pension zu mieten, stünden sie vor einer Herausforderung. Die Unbewohnbarkeit einer Wohnung oder eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim oder einer Wohngemeinschaft ist vergleichsweise sehr unwahrscheinlich und kommt nur in den seltensten Fällen vor, sodass dies einen nachvollziehbaren Grund darstellt.

Weiterhin gaben 17 TeilnehmerInnen (also 34 Prozent) an, dass sie Angst davor haben, dass der Campervan und somit all ihr Hab und Gut gestohlen wird. Auch hier können die bereits thematisierten baulichen Vorkehrungen getroffen, aber auch weitere Sicherheitsvorkehrungen installiert werden, wie beispielsweise eine Alarmanlage und eine Überwachungskamera. Dies schützt die Studierenden jedoch selbstverständlich nicht zu einhundert Prozent davor, dass ihr Campervan entwendet wird. Eine Kaskoversicherung würde zwar bei Raub in Kraft treten, allerdings werden nicht alle Studierenden eine Kaskoversicherung abschließen und selbst im Falle der Zahlung der Versicherung ist es mit einem enormen Zeit- und Kostenaufwand verbunden, einen neuen Campervan zum Bewohnen zu kaufen und auszubauen.

Zwölf Studierende (also 24 Prozent) gaben als Grund dafür, dass sie es sich nicht vorstellen können, Vollzeit im Campervan zu wohnen, an, dass sie den sich ständig verändernden Preisen für Kraftstoffe (Benzin/Diesel) ausgesetzt sind. Dies ist zwar nicht zu negieren, allerdings wären die Studierenden auch beim Bewohnen einer Wohnung oder eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft den ständigen Preiserhöhungen von Strom und Gas ausgesetzt.

Die öffentliche Wahrnehmung spielte für neun Studierende (und somit 18 Prozent der Befragten) eine Rolle. Sie gaben an, dass es ihnen unangenehm wäre, in einem Campervan zu wohnen. Dies ordne ich der Ansicht zu, auf die ich bereits einleitend verwiesen habe, nämlich dass das Leben im Campervan noch vor einigen Jahrzehnten eher den Hippies oder den sozial schwächeren Schichten in amerikanischen Trailer-Parks zugeordnet war. Außerdem habe ich mich auch selbst, wie an früherer Stelle erwähnt, während meines Bachelorstudiums zum Teil aus diesem Grund dagegen entschieden, diese Wohnform in Betracht zu ziehen, obgleich sich meine Sichtweise darauf innerhalb der letzten Jahre grundlegend geändert hat.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Vier Personen gaben an, dass sie bereits Kinder haben und es sich nicht vorstellen können, zusammen mit ihrer Familie dauerhaft im Campervan zu leben. Zwar gibt es natürlich Familien, die dieses Lebensmodell gewählt haben, allerdings würde meinem Erachten nach vor allem die Kombination aus Studium und Familienalltag mit Kindern das Vollzeitwohnen im Campervan äußerst herausfordernd gestalten.

Lediglich zwei Personen gaben der Auswahlmöglichkeit „ich denke, dass ein Leben im Campervan umweltschädlich ist“ ihre Stimme. Auf dieses Argument werde ich an späterer Stelle noch näher eingehen und einen Vergleich zwischen dem Vollzeitleben im Campervan und dem Bewohnen einer Wohnung im Hinblick auf den ökologischen Fußabdruck ziehen.

Als weitere Argumente, die gegen ein Vollzeitwohnen im Campervan sprechen, wurden von den TeilnehmerInnen angegeben: „Sanitäreanlagen sind problematisch“, „WG nicht möglich, „stark eingeschränkter Komfort“, „die Luftfeuchtigkeit im Van ist durch das Atmen sehr hoch - Schimmelerfahrung“ und „Platz (Architekturstudium, Modellbauen), stabile und schnelle Internetverbindung (Uni, Arbeit, Anmeldung...) Sanitäreanlagen / Situation wäre mir im Arbeits- und Studiums Alltag zu mühsam“ [sic]. Einige dieser Argumente, wie beispielsweise die Problematik der Sanitäreanlagen und der Luftfeuchtigkeit können, wie bereits mehrfach erwähnt, durch einen voll ausgestattet und technisch einwandfrei ausgebauten Campervan entkräftet werden. Andere hingegen, wie die fehlende Möglichkeit der Bildung einer Wohngemeinschaft und das geringere Platzangebot bedingen sich selbstredend aus der Art dieser speziellen Wohnform.

Zusammenfassend zeigt die Auswertung der gewählten Argumente, dass vor allem das geringere Platzangebot, die Stellplatzsuche, die Unsicherheiten in Bezug auf Vandalismus, Raub und Reparaturen und der daraus folgenden Unbewohnbarkeit des Campervans sowie die Witterungsbedingungen die Hauptgründe sind, die für die Befragten gegen ein Vollzeitwohnen im Campervan sprechen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Aus welchen Gründen kannst du dir nicht vorstellen, während des Studiums im Campervan zu leben?

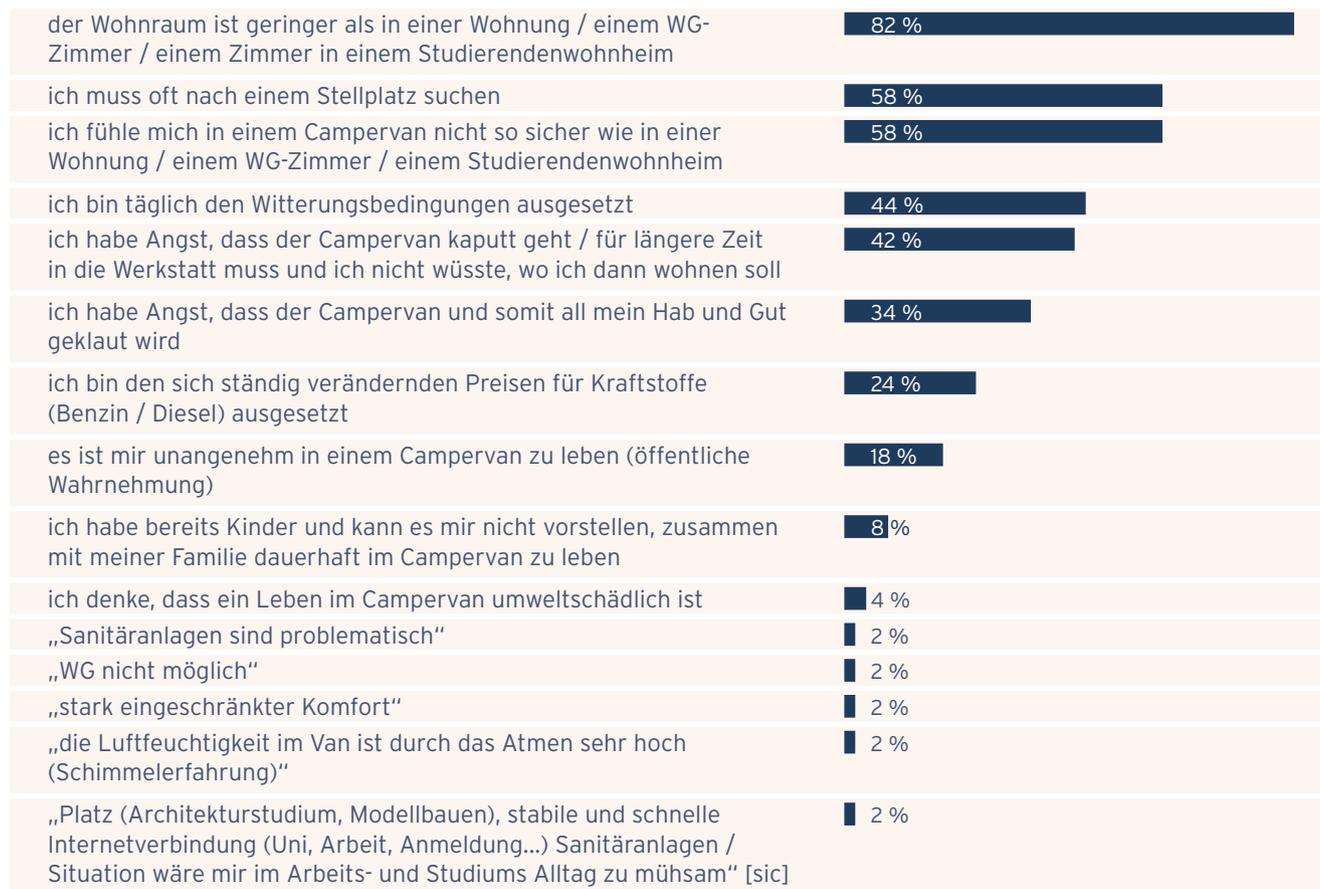


Abbildung 63: Umfrage: Aus welchen Gründen kannst du dir nicht vorstellen im Campervan zu leben?

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Während die Umfrage für jene TeilnehmerInnen, die es sich nicht vorstellen können, in einem Campervan zu leben, an dieser Stelle endete, wurden denjenigen, die diese Wohnform in Betracht ziehen würden, weitere Fragen gestellt.

Zunächst wurden sie gebeten, anzugeben, welche Vorteile sie darin sehen, in einem Campervan zu leben. Auch in diesem Fall standen den Studierenden Antwortmöglichkeiten zur Verfügung und sie hatten zusätzlich die Möglichkeit, eigene Antworten einzugeben.

Wie zu erwarten, wurden jene Vorteile, die die Unabhängigkeit betreffen, von einem Großteil der Befragten gewählt. Dies liegt selbstredend daran, dass es sich bei einem Campervan um eine mobile Behausung handelt, während die Studierenden beim Bewohnen einer Wohnung oder eines Zimmers an den jeweiligen Wohnort gebunden sind. So wurde „ich kann in der vorlesungsfreien Zeit mit dem Campervan verreisen und bin somit spontan und unabhängig“ von 42 der 47 Studierenden (also von 89,4 Prozent der Befragten) gewählt und stellt demnach den Hauptvorteil dar. Am zweithäufigsten wurde „ich bin unabhängig in Bezug auf die Wahl meines Wohnortes / meines Stellplatzes“ von 41 TeilnehmerInnen (und somit von 87,2 Prozent der Befragten) angegeben.

Die Auswahlmöglichkeit „ich verbringe mehr Zeit in der Natur“ wählten 38 TeilnehmerInnen (also 80,9 Prozent der Studierenden). Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Studierenden bei der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ während der Vorlesungszeit in der Regel zumindest von Montag bis Freitag auf den zu errichtenden Stellplätzen übernachten würden. Die Studierenden werden folglich vor allem an den Wochenenden und in den Semesterferien mehr Zeit in der Natur verbringen, insofern sie den Campervan auch nutzen, um damit außerhalb der Stadt zu kempieren.

In dem Argument „ich bin nicht an eine Wohnung gebunden (z. B. durch einen Mietvertrag)“ sahen 34 der 47 TeilnehmerInnen (und somit 72,3 Prozent der Befragten, denen diese Frage gestellt wurde) einen Vorteil. Dies ist vor allem für jene Studierenden dienlich, die sich bezüglich ihrer Studienwahl noch nicht sicher sind und zunächst feststellen wollen, ob das gewählte Studienfach und demnach die Studienstadt ihren Vorstellungen entspricht. Aber auch Studierende, die aufgrund von Praktika und Auslandssemestern den Wohnort während des Studiums wechseln wollen, haben beim Bewohnen eines Campervans einen entscheidenden Vorteil, da ihre Behausung mobil ist und sie sich nicht um die Nach- oder Zwischenmieter der bisherigen Wohnung oder des Zimmers kümmern müssen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Überraschenderweise wählten 57,4 Prozent der Befragten (also 27 TeilnehmerInnen) der Umfrage, „ich muss keine monatliche Miete zahlen“ als Vorteil. Zwar ist es richtig, dass die Studierenden keine Miete zahlen müssen, jedoch haben auch sie monatliche Ausgaben zu begleichen, wie ich bereits in dem Kapitel über die Kosten der verschiedenen Wohnformen thematisiert habe. Nichtsdestotrotz ist das Bewohnen eines Campervans im Vergleich zu anderen etablierten Wohnformen eine kostengünstige Alternative, so dass ich davon ausgehe, dass jene Studierenden, die dieses Argument gewählt haben, vermuten, dass die monatlichen Ausgaben im Campervan geringer ausfallen als in einer Wohnung oder in einem Zimmer.

„Ich habe mein gesamtes Hab und Gut immer überall dabei“ sahen 19 TeilnehmerInnen (also 40,4 Prozent) als Vorteil an. Dies ist vor allem beim Reisen in den Ferien oder an den Wochenenden nützlich, da bei dieser Form des Wohnens das Packen und die Überlegungen zu Umfang und Auswahl des Gepäcks gänzlich entfallen.

Die Auswahlmöglichkeit „ich bewohne nicht mehr Wohnraum, als ich wirklich brauche“ wählten 15 TeilnehmerInnen (also 31,9 Prozent der Studierenden). Dieses Argument spielt vor allem in Bezug auf die Wohnungsknappheit in vielen Universitätsstädten eine zunehmend große Rolle, wodurch Projekte, die sich mit der Aufschlüsselung des tatsächlich benötigten Wohnraums und dahingehend mit der Entwicklung von Micro-Living-Projekten, großen Anklang finden. Bei der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ wird diese Idee vollends umgesetzt, da alle benötigten räumlichen Gegebenheiten auf geringster Fläche vereint sind und gleichzeitig ein hoher Komfort erreicht werden kann.

Das vorgeschlagene Argument „ich habe einen eigenen individuellen Wohnraum“, wurde von 14 Studierenden (und somit von 29,8 Prozent der Befragten) gewählt. Es stellt demnach den am wenigsten favorisierten Vorteil dar, den die TeilnehmerInnen in dieser Wohnform sehen. Dies liegt meines Erachtens vor allem daran, dass Studierenden, die eine eigene Wohnung oder ein eigenes Zimmer in einer Wohngemeinschaft oder einem Studierendenwohnheim bewohnen, auch ein eigener Wohnraum zur Verfügung steht. Lediglich jene Studierenden, die ein Zweibettzimmer in einem Studierendenwohnheim bewohnen, verfügen über keinen individuellen Wohnraum.

Zusätzlich zu den bereits von mir vorgeschlagenen Antwortmöglichkeiten wurden in drei Fällen weitere Vorteile individuell hinzugefügt: „ich fände es eine tolle Erfahrung, im Campervan zu leben“, „es macht Spaß“ und „kompaktes Leben“. Während sich die ersten beiden Antworten auf die individuelle Empfindung während des Wohnens im Campervan beziehen, überschneidet sich die Antwort „kompaktes Leben“ zumindest teilweise mit den bereits angegebenen Antwortmöglichkeiten „ich bewohne nicht mehr

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Wohnraum, als ich wirklich brauche“ und „ich habe mein gesamtes Hab und Gut immer überall dabei“ und stellt gewissermaßen eine Zusammenfassung dieser beiden Vorteile dar.

Aus den gewählten Antworten wird deutlich, dass vor allem die Unabhängigkeit und die Ungebundenheit in Bezug auf den Wohnort, das Vermeiden eines Mietvertrags, das Wegfallen von monatlichen Mietzahlungen und die Möglichkeit, mehr Zeit in der Natur zu verbringen, für den Großteil der Studierenden die Hauptvorteile darstellen, die diese Wohnform im Vergleich zu anderen gängigen Arten des Wohnens bietet.

Welche Vorteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben?

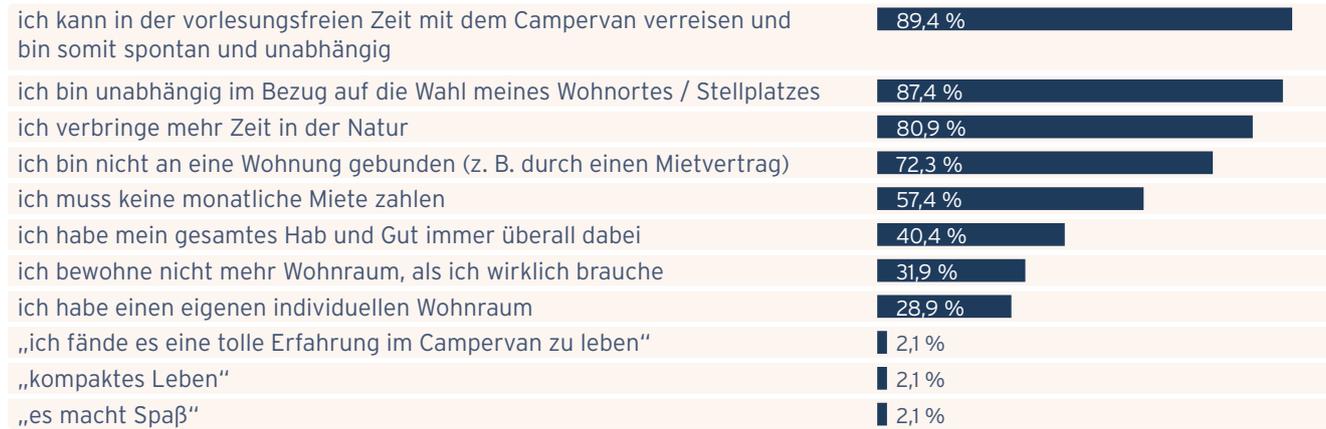


Abbildung 64: Umfrage: Welche Vorteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben?

In einem weiteren Schritt wurden die Studierenden gebeten, anzugeben, welche Nachteile sie beim Bewohnen eines Campervans sehen. Die von mir vorgegebenen Antwortmöglichkeiten überschneiden sich dabei mit jenen, die den Studierenden, die es sich nicht vorstellen können, in einem Campervan zu leben, vorgeschlagen wurden, um die Gründe für diese Entscheidung darzulegen. Meine Deutung dahingehend entspricht also den bereits angefügten Kommentaren zur Auswertung dieser Frage einige Seiten zuvor.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Auch hier gab es zusätzlich die Möglichkeiten, eigene Antworten einzugeben. Deutlich wird bereits vor der Betrachtung der einzelnen Antworten, dass im Vergleich weniger Nachteile als Vorteile gewählt wurden. Die 47 Studierenden, denen diese Fragen gestellt wurden, haben 233 Stimmen für die einzelnen Vorteile abgegeben und lediglich 131 Stimmen für diverse Nachteile. Dabei ist jedoch zu beachten, dass es sich bei den Befragten um jene Studierenden handelte, die angegeben haben, dass sie es sich vorstellen können, in einem Campervan zu leben, wodurch ohnehin zu erwarten war, dass die Vorteile in diesem Fall die Nachteile überwiegen.

Von 23 der 47 TeilnehmerInnen (und somit 48,9 Prozent der Studierenden) wurde die Auswahlmöglichkeit „ich muss oft nach einem Stellplatz suchen“ ausgewählt. Dies stellt demnach den Hauptnachteil dar, den die Studierenden, die diese Wohnform für sich in Betracht ziehen, am Leben im Campervan sehen. Wie bereits mehrfach dargelegt, würde die Stellplatzsuche in meinem Modell des „studentischen Nomadentums“ durch das Vorhandensein von Stellplätzen, die einzig von den Studierenden genutzt und mittels einer App gefunden und gebucht werden können, enorm erleichtert.

Das Argument „ich bin täglich den Witterungsbedingungen ausgesetzt“ sahen 44,7 Prozent (und somit 21 Studierende) als Nachteil an. Dies kann, wie bereits thematisiert, durch einen voll ausgestatteten Campervan erheblich minimiert werden, da die Studierenden in diesem Fall ihre täglichen Aufgaben und Routinen im Inneren des Vans ausüben können.

Für 19 Studierende (also 40,4 Prozent der Befragten) stellt der Fakt, dass der Wohnraum geringer ist als in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Zimmer in einem Studierendenwohnheim einen Nachteil dar.

Von jeweils 16 der 47 TeilnehmerInnen (also 34 Prozent der Studierenden) wurden „ich habe Angst, dass der Campervan kaputt geht / für längere Zeit in die Werkstatt muss und ich nicht wüsste, wo ich dann wohnen soll“ und „ich habe Angst, dass der Campervan und somit all mein Hab und Gut geklaut wird“ als Nachteile gewählt. Wie bereits erläutert, kann vor allem die Unbewohnbarkeit oder der Raub des Campervans die Studierenden vor immense organisatorische und finanzielle Probleme stellen.

Interessant ist jedoch, dass 19 der 47 Studierenden den Fakt, dass sie ihr gesamtes Hab und Gut immer und überall mit sich führen als Vorteil sahen, während wiederum 16 Studierende eben dies und die Gefahr dahingehend, dass alles entwendet wird, als Nachteil empfanden. Dies zeigt, dass ein und dasselbe Argument bei der Betrachtung aus verschiedenen Perspektiven sowohl als vorteilhaft als auch als nachteilhaft an dieser Wohnform eingeschätzt werden kann.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Weiterhin wählten 14 Studierende (also 29,8 Prozent) „ich bin den sich ständig verändernden Preisen für Kraftstoffe (Benzin / Diesel) ausgesetzt“ als Nachteil, wobei wie bereits thematisiert, zu beachten ist, dass dies auch beim Bewohnen der übrigen Wohnformen der Fall wäre.

Von 27,7 Prozent der Befragten (also 13 Studierenden) wurde angegeben, dass sie sich in einem Campervan nicht so sicher fühlen würden wie in einer Wohnung / einem WG-Zimmer / einem Studierendenwohnheim. Um das Sicherheitsgefühl der Studierenden beim Bewohnen eines Campervans zu erhöhen, können, wie zuvor dargelegt, unter anderem bauliche Vorkehrungen getroffen werden. Außerdem wird an den zu errichtenden Stellplätzen ein SOS-Knopf installiert, sodass die Studierenden in Gefahrensituationen schnell mittels einer Freisprecheinrichtung Kontakt zur Polizei oder zum zuständigen Sicherheitspersonal aufnehmen können.

Fünf Personen (und demnach 10,6 Prozent) gaben an, dass sie keine Nachteile darin sehen, im Campervan zu leben.

Lediglich zwei TeilnehmerInnen (und somit 4,3 Prozent) wählten „es ist mir unangenehm in einem Campervan zu leben (öffentliche Wahrnehmung)“ als Nachteil aus, allerdings ist hier anzunehmen, dass es sich dabei für diese Studierenden nicht um einen allzu großen Negativfaktor handeln kann, da sie andernfalls nicht angegeben hätten, dass sie es sich vorstellen können, in einem Campervan zu leben.

Weiterhin wurden „Gegebenenfalls nicht immer Zugriff auf Wasser“ und „Diebstahl von Gegenständen (nicht gleich der ganze Van)“ als zusätzliche Nachteile eingegeben. Während der Zugang zu Wasser im Programm des „studentischen Nomadentums“ zu jedem Zeitpunkt gegeben ist, stellt der mögliche Diebstahl von persönlichen Gegenständen eine nicht außer Acht zu lassende Problematik dar. Allerdings gilt es hier zu beachten, dass dieser Umstand auch im Falle des Bewohnens einer Wohnung und eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft oder eines Studierendenwohnheims besteht. Die Auswahlmöglichkeit „ich denke, dass ein Leben im Campervan umweltschädlich ist“ wählte niemand.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

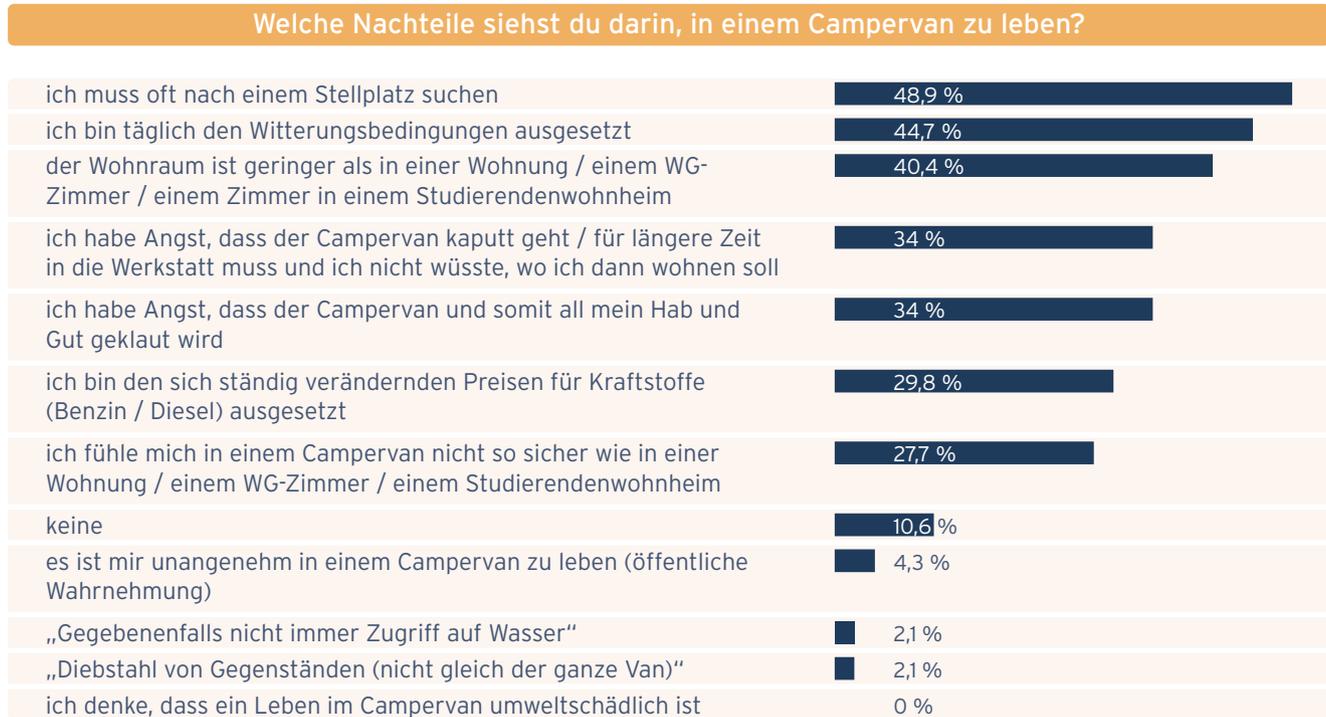


Abbildung 65: Umfrage: Welche Nachteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben?

Eine weitere Frage galt der Eruiierung der Gewichtung verschiedener Herausforderungen, die ein Leben im Campervan mit sich bringt. In diesem Zusammenhang habe ich sieben Aspekte vorgegeben, die als Herausforderung bei einem Vollzeitleben im Campervan empfunden werden könnten und die TeilnehmerInnen gebeten, jene anzukreuzen, die für sie schwieriger zu bewerkstelligen wären, als es beim Bewohnen einer Wohnung oder eines Hauses der Fall wäre. Zusätzlich hatten die TeilnehmerInnen auch hier die Möglichkeit, weitere Eintragungen vorzunehmen.

Von vierzig der 47 Studierenden (also 85,1 Prozent der Befragten) wurde angegeben, dass für sie bei einem Leben im Campervan die Reinigung der Wäsche eine größere Herausforderung darstellt. Da eine

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Waschmaschine aus Platz- und Gewichtsgründen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht in einem zum Vollzeitwohnen ausgebauten Campervan für Studierende Platz findet, ist die Reinigung der Wäsche mit größeren Anstrengungen verbunden, als es beim Bewohnen einer Wohnung oder eines Zimmers der Fall wäre. Mein Entwurfskonzept zum Modell des „studentischen Nomadentums“ sieht jedoch vor, an den zu errichtenden Stellplätzen Module zu bauen, in denen die Studierenden die Möglichkeit haben, ihre Wäsche gegen eine Gebühr zu reinigen und zu trocknen.

Die zweitgrößte Herausforderung sehen die TeilnehmerInnen im Empfangen von Postsendungen und der Nutzung von Lieferservices. So haben 80,9 Prozent (und demnach 38 Studierende) bei dieser Antwortmöglichkeit ein Häkchen gesetzt. Für das Empfangen der Post gibt es, wie bereits thematisiert, einige Möglichkeiten, wie zum Beispiel die Angabe einer Adresse von FreundInnen oder Familienangehörigen, die Nutzung von Anbietern, die Briefe für die Studierenden öffnen und digital an sie versenden oder die Anmietung eines Postfachs. Bezüglich des Lieferservices können die Studierenden die Speisen oder Lebensmittel an die Adresse der Stellplätze liefern und sich per Anruf informieren lassen, sobald die LieferantInnen den Stellplatz erreicht haben. Anschließend können sie die bestellten Waren von der Einfahrtsschranke abholen.

Etwa die Hälfte der Befragten, nämlich 25 Personen (und somit 53,2 Prozent der Studierenden), gaben an, dass sie die eigene Körperhygiene beim Vollzeitleben in einem Campervan als herausfordernd betrachten. Zwar besteht in einem vollständig ausgebauten und ausgestatteten Campervan sowohl die Möglichkeit, die Toilette zu nutzen als auch zu duschen, allerdings ist dies aufgrund des geringeren Platzangebotes selbstverständlich weniger komfortabel als in einem Badezimmer einer Wohnung beziehungsweise eines Studierendenwohnheims. Aus diesem Grund sieht mein Entwurf zur Umsetzung des „studentischen Nomadentums“ die Möglichkeit vor, die sanitären Anlagen in den zu errichtenden Stellplatzmodulen zu nutzen.

Das Empfangen von FreundInnen und anderen GästInnen haben 13 Studierende (und somit 27,7 Prozent der Befragten) als Herausforderung angegeben. Zwar ist es in der warmen Jahreszeit und bei entsprechenden Witterungsbedingungen möglich, FreundInnen und sonstige GästInnen zu empfangen und mit ihnen außerhalb des Campervans Zeit zu verbringen, allerdings stellt dies bei Kälte oder Nässe nur sehr eingeschränkt eine Option dar. Aufgrund des geringeren Wohnraums können die Studierenden in jedem Fall weniger BesucherInnen gleichzeitig empfangen, als es beim Bewohnen einer Wohnung oder eines Zimmers der Fall wäre.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Daran anknüpfend empfinden etwa ein Viertel der Befragten, nämlich zwölf Personen, das Zusammenleben mit dem / der PartnerIn als herausfordernder, als es bei den anderweitigen Wohnformen der Fall wäre. Auch hier spielt das vergleichsweise geringere Platzangebot eine wesentliche Rolle, wobei beachtet werden sollte, dass es in den meisten Studierendenwohnheimen überhaupt nicht möglich ist, mit dem / der PartnerIn zusammenzuleben. Auch in Wohngemeinschaften ist das gemeinsame Bewohnen eines Zimmers nicht der Regelfall, sodass diese Herausforderung zu einem großen Teil lediglich gegenüber dem Bewohnen einer eigenen Wohnung stärker heraussticht.

Weiterhin gaben elf Studierende (und demnach 23,4 Prozent der Befragten) an, dass sie die Lagerung von Lebensmitteln als schwierig empfinden. Diese Herausforderung kann jedoch durch ein gutes Verstauesystem im Campervan und einen ausreichend großen Kühlschrank bewältigt werden. Weit weniger herausfordernd sehen die Studierenden „das Lernen / Arbeiten für die Universität“.

Lediglich drei TeilnehmerInnen (und somit 6,4 Prozent) gaben an, dass dies herausfordernder ist als bei anderweitigen Wohnformen. Diese geringe Prozentzahl schreibe ich der Tatsache zu, dass die Studierenden im Campervan ungestört lernen und arbeiten können, was beispielsweise in Wohngemeinschaften oder Studierendenwohnheimen nicht immer der Fall ist.

Nur eine Person hat im Textfeld eine weitere Herausforderung eingegeben: „Strombeschaffung ohne festen Stellplatz“. Dieses Problem entfällt jedoch, wenn der Campervan mittels einer Solaranlage und eines Ladeboosters selbst Strom produzieren kann oder aber die Studierenden das Angebot der zur Verfügung stehenden Stroms an den Stellplätzen wahrnehmen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Welche Aspekte beim Bewohnen eines Campervans wären für dich schwieriger zu bewerkstelligen als es in einer Wohnung / einem Haus der Fall wäre?

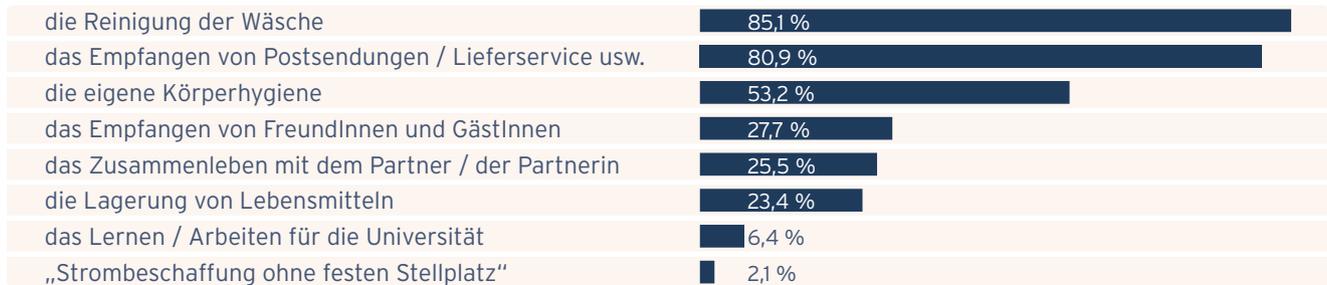


Abbildung 66: Umfrage: Welche Aspekte beim Bewohnen eines Campervans wären für dich schwieriger zu bewerkstelligen?

In einem weiteren Schritt der Online-Umfrage wurden die Studierenden gebeten, anzugeben, ob sie den Campervan allein, mit einem / einer PartnerIn oder mit einem / einer FreundIn bewohnen würden.

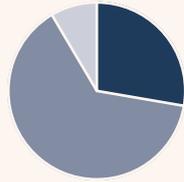
Dabei gab überraschenderweise ein Großteil der Befragten, nämlich dreißig der 47 Studierenden (und somit 63,8 Prozent) an, dass sie im Falle des Vollzeitlebens im Campervan gemeinsam mit einem / einer PartnerIn in dem Van leben wollen würden. Dieses Ergebnis schreibe ich unter anderem dem Fakt zu, dass viele Personen, die sich in einer Partnerschaft befinden, mit ihrem / ihrer PartnerIn zusammenleben wollen. Außerdem fühlen sich die Studierenden gemeinsam mit einer anderen Person im Campervan wahrscheinlich sicherer und sind gleichzeitig durch die Gesellschaft weniger einsam. Zusätzlich können sie sich so auch die anfallenden Kosten teilen, wodurch diese Wohnform die kostengünstigste Alternative des Wohnens für Studierende darstellt.

Etwa ein Viertel (also 13 Studierende) würden lieber allein in einem Campervan leben.

Lediglich vier Personen (und demnach 8,5 Prozent der Befragten) könnten es sich vorstellen, mit einem / einer FreundIn zusammen einen Campervan zu bewohnen. Diese vergleichsweise geringe Prozentzahl könnte unter anderem dem Fakt geschuldet sein, dass viele Personen das Zusammenleben auf vergleichsweise engem Raum mit anderen Menschen, die nicht der / die PartnerIn sind, als belastend empfinden.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Würdest du lieber allein im Campervan wohnen oder zusammen mit einer anderen Person?



allein	27,7 %
mit einem / einer PartnerIn	63,8 %
mit einem / einer FreundIn	8,5 %

Abbildung 67: Umfrage: Würdest du lieber allein im Campervan wohnen oder zusammen mit einer anderen Person?

Im Verlauf der Online-Umfrage habe ich verschiedene Ausstattungs- und Einrichtungsmerkmale angegeben und die TeilnehmerInnen gebeten auszuwählen, welche sie für das Vollzeitwohnen in einem Campervan als notwendig empfinden. Bei der Auswertung habe ich die Antworten hinsichtlich der Frage unterschieden, ob die Studierenden den Campervan allein oder mit einer weiteren Person bewohnen würden. Daraus schließend habe ich zwei Entwurfsvorschläge für zum Vollzeitwohnen ausgebaute Campervans entwickelt, die im weiteren Verlauf der Diplomarbeit dargestellt werden.

Studierende, die den Campervan allein bewohnen würden

In der detaillierten Betrachtung der Ausstattungsmerkmale zeigt sich in den meisten Fällen eine klare Tendenz. So haben alle Studierenden, die allein im Campervan leben würden (also 13 TeilnehmerInnen der Umfrage), eine Toilette und eine Innendusche als notwendig empfunden. Dabei überwiegt mit 61,5 Prozent die Auswahl einer flexibel veränderbaren, also beispielsweise verstaubaren oder umbaubaren Toilette, sodass diese für die Planung des beispielhaften Campervans angenommen wird.

Bei der Innendusche ist die Anzahl derjenigen, die eine fest verbaute Dusche innerhalb einer Nasszelle gewählt haben und die Anzahl derjenigen, die eine flexibel veränderbare, also beispielsweise verstaubare

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

oder umbaubare, Innendusche wählten, jedoch nahezu gleich. Hier liegt die flexibel veränderbare Dusche mit 53,8 Prozent der Stimmen nur geringfügig vor der fest verbauten Innendusche. Aufgrund der recht eindeutigen Wahl einer flexibel veränderbaren Toilette wird für die Planung des Campervans, der von nur einer Person bewohnt wird, auch die flexibel veränderbare Dusche einbezogen, sodass auf die Planung einer Nasszelle verzichtet wird.

Eine Außendusche wünschen sich 69,2 Prozent der Befragten. Diese fließt also in die Planung des Beispiel-Campervans mit ein.

Auch bei der Kochmöglichkeit entschied sich ein Großteil, nämlich 61,5 Prozent der Studierenden, für die flexible Variante in Form eines portablen Gaskochers, der sowohl im Wageninneren als auch außerhalb des Campervans genutzt werden kann. Hier wird demnach auf den Einbau eines fest verbauten Kochfeldes im Wageninneren verzichtet. Dies ist ohnehin von Vorteil, da in diesem Fall die Notwendigkeit einer Gasprüfung des Campervans obsolet wird.

Weiterhin empfinden alle Befragten ein Spülbecken als notwendig, sodass dies in die Planung einfließt.

Während sich bei der Befragung bezüglich des Bettes in Hinblick auf die Mobilität ein eindeutiges Bild abzeichnet, und zwar, dass sich 84,6 Prozent der Studierenden ein fest verbautes Bett wünschen und nur 15,4 Prozent für ein flexibles Bett stimmten, welches beispielsweise zu einer Sitzgelegenheit umwandelbar ist, ist die Tendenz bei der Frage, ob es sich dabei um ein Einzelbett oder ein Doppelbett handeln soll, nicht gleichermaßen offensichtlich. Hier stimmten 46,2 Prozent der Studierenden für ein Einzelbett, während 53,8 Prozent ein Doppelbett favorisierten. Auf das demokratische Mehrheitsprinzip berufend, habe ich mich in diesem Punkt für die Planung eines Doppelbettes entschieden, welches es den Studierenden beispielsweise auch ermöglicht, einen / eine ÜbernachtungsbesucherIn zu empfangen.

Eindeutig ist jedoch die Wahl eines flexiblen Tisches und eines flexiblen Sitzplatzes. Dabei erhielt der flexible Tisch, der beispielsweise nur bei Bedarf herausziehbar oder aufstellbar ist, einhundert Prozent der Stimmen. Dies bedeutet, dass sich keine Person für einen fest verbauten, im Raum stehenden Tisch oder gegen einen Tisch entschieden hat.

Von den TeilnehmerInnen, die allein im Campervan wohnen würden, haben sich 92,3 Prozent für den Einbau eines flexiblen Sitzplatzes entschieden, der beispielsweise zum Essen oder Arbeiten am Tisch herausgezogen oder aufgestellt wird. Die restlichen 7,7 Prozent wünschten sich einen fest verbauten Sitzplatz

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

und auch in diesem Fall stimmte niemand gegen einen Sitzplatz. Sowohl bei der Einbauart des Tisches als auch des Sitzplatzes sehe ich daher in meinem Entwurf eine flexible Variante vor.

Zusätzlich wünschten sich 69,2 Prozent der Befragten einen Extrasitzplatz für einen / eine BesucherIn, sodass in die Planung zwei Sitzplätze einbezogen werden.

Eindeutig fiel auch die Wahl eines Kühlschranks mit 84,6 Prozent der Stimmen gegenüber einer Kühlbox mit nur 15,4 Prozent der Stimmen aus.

Sowohl das Vorhandensein von Warmwasser als auch von Internet und Strom wählten einhundert Prozent der Studierenden, die allein in einem Campervan wohnen würden.

Zusätzlich sahen 92,3 Prozent der Studierenden das Vorhandensein von Campingmöbeln für den Außenbereich als sinnvoll an. Dafür wird demnach bei der Planung des Campervans im hinteren Bereich Stauraum eingeplant.

Zu guter Letzt wurden die Studierenden gebeten, anzugeben, wie viele Liter Fassungsvermögen ein Frischwassertank in ihrem Campervan haben sollte. Zur Auswahl standen hier drei Möglichkeiten: „< 30 Liter“, „31 - 60 Liter“ und „61 - 100 Liter“. Das größtmögliche Tankvolumen wurde von der Mehrheit, nämlich von 61,5 Prozent, präferiert, sodass dies bei der Planung des Beispiel-Campervans entsprechend berücksichtigt wird.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

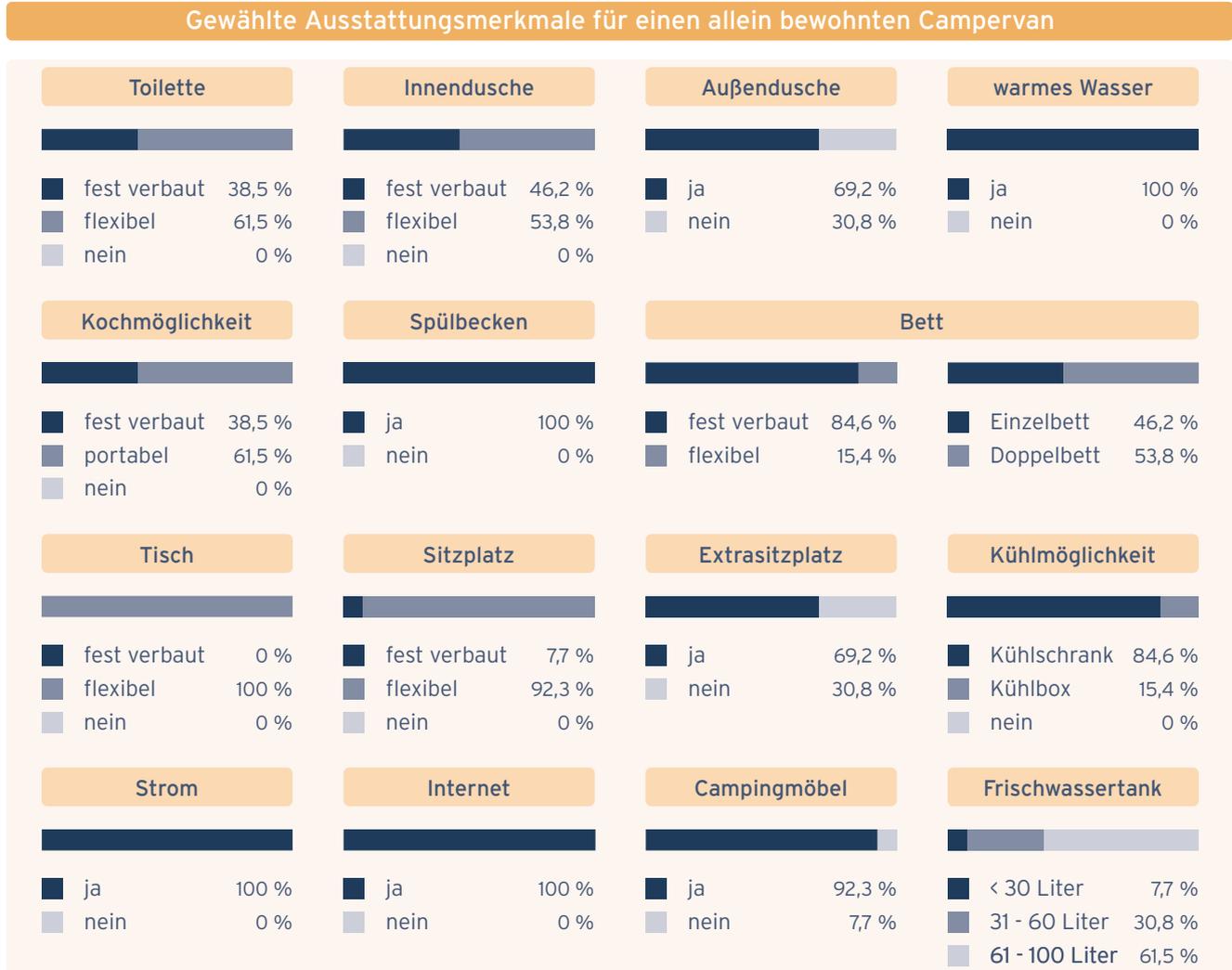


Abbildung 68: Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen allein bewohnten Campervan

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Studierende, die den Campervan zu zweit bewohnen würden

Im Gegensatz zur Auswertung der gewählten Ausstattungsmerkmale für einen Campervan für nur eine Person, bei denen sich in den meisten Fällen klare Tendenzen zeigen, ist die Wahl der Ausstattungsmerkmale für einen für zwei Personen ausgelegten Campervan meist weniger eindeutig.

So gab es sogar Personen, die weder eine Innendusche noch eine Toilette im Campervan als notwendig empfanden. Zwar entschied sich lediglich eine Person gegen eine Toilette, allerdings sahen 14,7 Prozent der Befragten (also fünf Personen) eine Innendusche als nicht notwendig an. Für eine fest verbaute Toilette innerhalb einer Nasszelle stimmten fünfzig Prozent der Befragten und 47 Prozent für eine flexibel veränderbare Toilette, die beispielsweise nur bei Bedarf herausgezogen wird. Außerdem stimmten 41,2 Prozent der Studierenden für eine fest verbaute Dusche innerhalb einer Nasszelle, während 44,1 Prozent der Studierenden eine flexibel veränderbare Dusche wählten. Um hinsichtlich der sanitären Anlagen beide Varianten, das heißt eine flexible und eine fest verbaute Lösung darstellen zu können, sehe ich bei der Planung des für zwei Personen ausgelegten Campervans eine Nasszelle vor, in der sowohl die Dusche als auch die Toilette integriert ist.

Auch bezüglich der Außendusche lässt sich in der Auswertung keine klare Tendenz erkennen. So haben sich jeweils exakt fünfzig Prozent für und gegen eine Außendusche entschieden. Da die Integration einer Außendusche keine anderen Aspekte des Ausbaus einschränkt oder einen negativen Einfluss auf diese hat, werde ich sie in die Planung integrieren.

Während diejenigen, die allein in einem Campervan wohnen würden, alle für ein Spülbecken, warmes Wasser, Strom und Internet stimmten, ist es bei der Auswertung der gewählten Merkmale des von zwei Personen bewohnbaren Campervans nicht mehr einstimmig, wenngleich trotzdem eindeutig. Hier sprachen sich jeweils 82,4 Prozent für die Installation von warmem Wasser und Internet im Campervan aus und jeweils 88,2 Prozent sehen ein Spülbecken und Strom als notwendig an.

Alle TeilnehmerInnen entschieden sich für eine Kochmöglichkeit, wobei 58,8 Prozent für einen portablen Gaskocher stimmten, der sowohl im Wageninneren als auch außerhalb des Campervans genutzt werden kann und 41,2 Prozent ein fest verbautes Kochfeld im Inneren des Campervans wählten. Aufgrund der besseren Nutzungsmöglichkeit und anderer bereits dargelegter Gründe werde ich auch in diesem Fall einen portablen Gaskocher vorsehen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Ähnlich uneindeutig zeigt sich auch die Verteilung der Antworten bezüglich der Form des Bettes. Hier wählten 52,9 Prozent der Studierenden ein fest verbautes und 47,1 Prozent der Befragten ein flexibles Bett, welches beispielsweise tagsüber zu einer Sitzgelegenheit umgebaut werden kann. Um die Optionen des Innenausbaus eines Campervans möglichst divers darstellen zu können, habe ich mich auch bei der Ausgestaltung des Bettes dafür entschieden, beide Varianten aufzuzeigen. Aus diesem Grund verfare ich bei der Planung des Campervans, der für zwei Personen ausgelegt ist, mit einem flexiblen Bett, welches tagsüber zu einer Sitzgruppe umgebaut werden kann. Überraschend ist, dass sich 8,8 Prozent der Befragten für ein Einzelbett entschieden, jedoch angaben, dass sie den Campervan zu zweit bewohnen würden.

Sowohl einen Tisch als auch einen Sitzplatz empfanden 97,1 Prozent der Studierenden als notwendig. Davon entschieden sich 79,4 Prozent der TeilnehmerInnen für einen flexiblen und lediglich 17,7 Prozent für einen fest verbauten Tisch und weiterhin wählten 82,4 Prozent einen flexiblen und 14,7 Prozent einen fest verbauten Sitzplatz. Demnach wird die flexible Variante in die Planung aufgenommen.

Zusätzlich wünschten sich 91,2 Prozent der Befragten einen Extrasitzplatz für einen / eine BesucherIn im Campervan und 94,1 Prozent der TeilnehmerInnen gaben an, dass sie das Mitführen von Campingmöbeln für den Außenbereich als sinnvoll erachten.

Auch im Falle des von zwei Personen bewohnbaren Campervans wählte die Mehrheit, nämlich 82,4 Prozent der Befragten, einen Kühlschrank und nur 17,6 Prozent eine Kühlbox. Niemand gab an, dass eine Kühlmöglichkeit für Lebensmittel nicht notwendig wäre.

Während ein Großteil derjenigen, die den Campervan allein bewohnen würden, für einen Frischwassertank mit einer Kapazität von 61 bis einhundert Litern stimmten, wählten diejenigen, die den Van gemeinsam mit einer anderen Person bewohnen würden, überraschenderweise zu 58,8 Prozent einen Frischwassertank mit einer Füllmenge von 31 bis sechzig Liter. Lediglich 32,4 Prozent der Studierenden wählten einen Tank mit 61 bis einhundert Litern und sogar 8,8 Prozent der Befragten gaben an, dass sie einen Tank mit weniger als dreißig Litern als ausreichend empfinden. Dies ist vor allem aufgrund der Tatsache, dass der Wasserbedarf von zwei Personen selbstverständlich höher ist als der von nur einer Person, sehr interessant. Allerdings schreibe ich dieses Ergebnis zumindest teilweise der Unerfahrenheit der Befragten in Bezug auf das Vollzeitwohnen im Campervan zu. Ich werde demnach auch bei der Planung dieses Campervans einen Wassertank mit einer Füllmenge zwischen 61 und einhundert Liter vorsehen, um es den Studierenden zu ermöglichen, auch abseits der Stellplätze des „studentischen Nomadentums“ möglichst lange autark zu sein.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

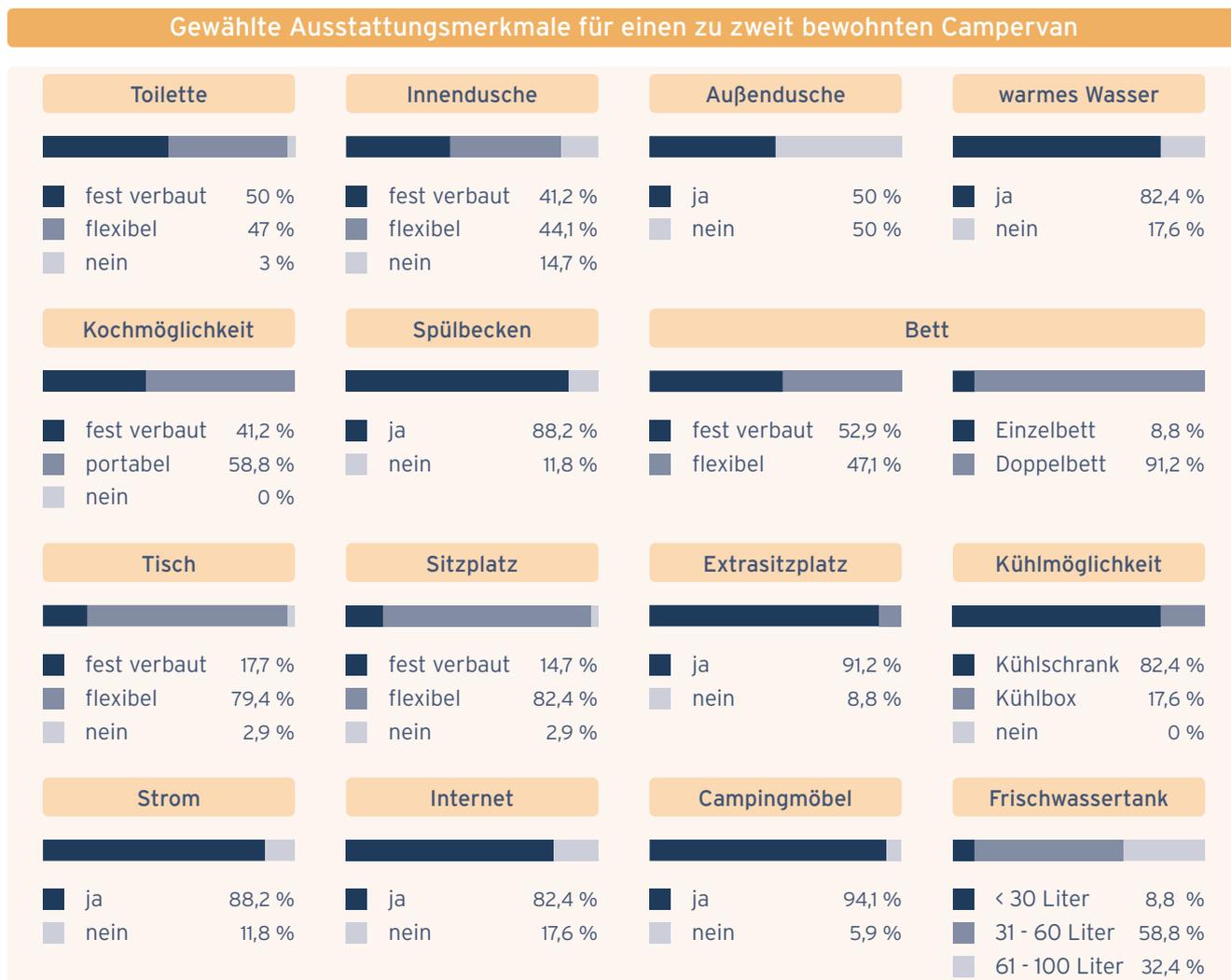


Abbildung 69: Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen zu zweit bewohnten Campervan

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Ausnahmslos alle befragten Studierenden gaben unabhängig davon, ob sie den Campervan allein oder mit einer weiteren Person bewohnen würden, an, dass sie interessiert daran wären, erneuerbare Energien zu nutzen, also zum Beispiel durch ein Solarmodul auf dem Dach Strom zu erzeugen.

In einem weiteren Schritt der Umfrage wurden die Studierenden gebeten anzugeben, wie viel Geld sie für den Ausbau eines zum Vollzeitleben ausgelegten Campervans investieren würden. Hierbei wurden den TeilnehmerInnen fünf Antwortmöglichkeiten vorgegeben: „< 2.500 Euro“, „2.500 - 5.000 Euro“, „5.001 - 7.500 Euro“, „7.501 - 10.000 Euro“ und „> 10.000 Euro“.

In der Gesamtbetrachtung aller Antworten wird ersichtlich, dass die meisten Studierenden, nämlich 15 der 47 TeilnehmerInnen (und somit 31,9 Prozent der Befragten) bereit wären, für den Ausbau zwischen 7.501 und 10.000 Euro zu investieren. Insgesamt 13 TeilnehmerInnen der Umfrage (also 27,7 Prozent der Studierenden) gaben hingegen an, lediglich zwischen 2.500 und 5.000 Euro zahlen zu wollen. Aus eigenen Erfahrungswerten weiß ich, dass mit einem Kapital von 2.500 bis 5.000 Euro ein eher rudimentär ausgestatteter Campervan umgesetzt werden kann. Jeweils neun Personen (und demnach 19,1 Prozent der Studierenden) gaben an, dass sie zwischen 5.001 und 7.500 Euro beziehungsweise mehr als 10.000 Euro investieren würden. Eine Person wählte die Antwortmöglichkeit „< 2.500 Euro“, also ein Ausbaukapital, bei dem der Ausbau auf das Notwendigste zu reduzieren ist.

Wie viel Geld würdest du maximal für einen Ausbau investieren, wenn du dauerhaft in den Campervan einziehen würdest?



Abbildung 70: Umfrage: Wie viel Geld würdest du für einen zum Vollzeitleben ausgelegten Campervan investieren?

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

Überrascht von der hohen Anzahl der Studierenden, die eine recht niedrige Investitionssumme für einen zum Vollzeitwohnen ausgebauten Campervan angaben, ging ich in einem ersten Impuls davon aus, dass diese Auswahl wahrscheinlich diejenigen TeilnehmerInnen der Umfrage getroffen haben, denen „Vanlife“-Erfahrungen bisher fehlen, das heißt, die noch nicht mit einem Campervan unterwegs waren. Ausgehend von dieser Vermutung habe ich daher die Antworten der TeilnehmerInnen in diese beiden Gruppen unterteilt und dahingehend untersucht. Zwar ist ersichtlich, dass der Anteil derer, die mehr als zehntausend Euro für einen Ausbau investieren würden, bei denjenigen Studierenden höher ist, die bereits „Vanlife“-Erfahrung haben, jedoch zeigen die Grafiken auch, dass zwischen beiden Gruppen keine erheblichen Unterschiede zu sehen sind, wenn das Investitionskapital in zwei Spannen unterteilt wird.

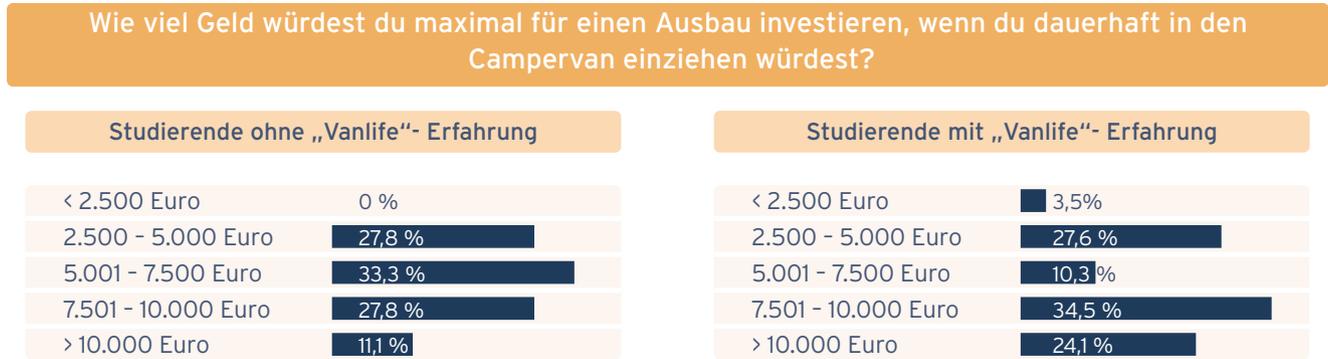


Abbildung 71: Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Studierende mit und ohne „Vanlife“-Erfahrung

Mit einer Unterscheidung in eine eher geringe Investitionsbereitschaft von bis zu 5.000 Euro und eine höhere Investitionsbereitschaft von mehr als 5.000 Euro ist die prozentuale Verteilung der Antworten beider Gruppen fast identisch.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

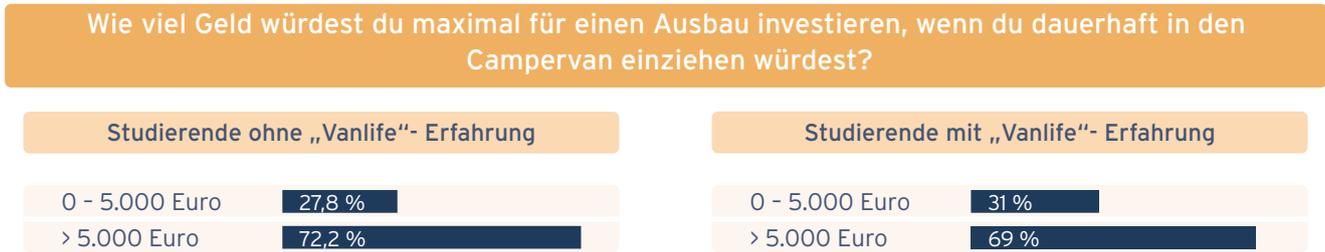


Abbildung 72: Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Studierende mit und ohne „Vanlife“-Erfahrung Spanne 1

Werden die Spannen des Investitionskapitals versetzt, sodass, wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, zum einen eine Investitionsbereitschaft von bis zu 7.500 Euro und zum anderen eine Investitionsbereitschaft von mehr als 7.500 Euro betrachtet wird, zeigt sich, dass prozentual gesehen ein größerer Anteil derjenigen, die bereits „Vanlife“-Erfahrung haben, bereit ist, eine hohe Investition für den Ausbau zu tätigen. Allerdings ist der Unterschied zu den Studierenden ohne „Vanlife“-Erfahrung nicht so groß, dass daraus eindeutige Schlüsse gezogen werden können.

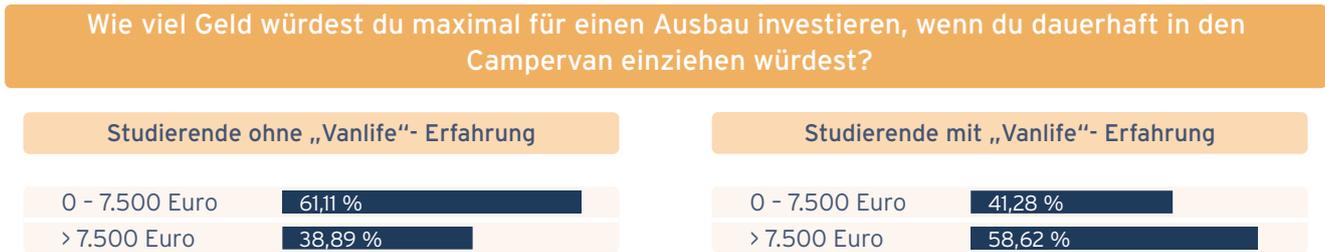


Abbildung 73: Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Studierende mit und ohne „Vanlife“-Erfahrung Spanne 2

Demnach hat die Unterteilung in Studierende mit und ohne „Vanlife“-Erfahrung, keinen ausschlaggebenden Einfluss auf die Höhe der Investitionsbereitschaft. Interessant und gleichermaßen überraschend ist jedoch die Unterteilung der Antworten in Studierende, die den Campervan allein bewohnen würden und in diejenigen, die gemeinsam mit einer anderen Person im Campervan wohnen wollen.

23. Umfrage zur Umsetzbarkeit einer alternativen Wohnform

So sind diejenigen TeilnehmerInnen, die allein in einem Campervan wohnen würden, eher bereit, eine höhere Summe zu investieren. Die Studierenden, die den Van hingegen gemeinsam mit einer anderen Person bewohnen wollen, würden vergleichsweise weniger monetäre Mittel für einen Ausbau aufwenden. Es lässt sich lediglich vermuten, dass die Studierenden, die sich den Campervan mit einer weiteren Person teilen, auch bei der Frage nach der Investitionshöhe davon ausgegangen sind, dass die zweite Person einen ebenso hohen Betrag investieren würde.

Wie viel Geld würdest du maximal für einen Ausbau investieren, wenn du dauerhaft in den Campervan einziehen würdest?

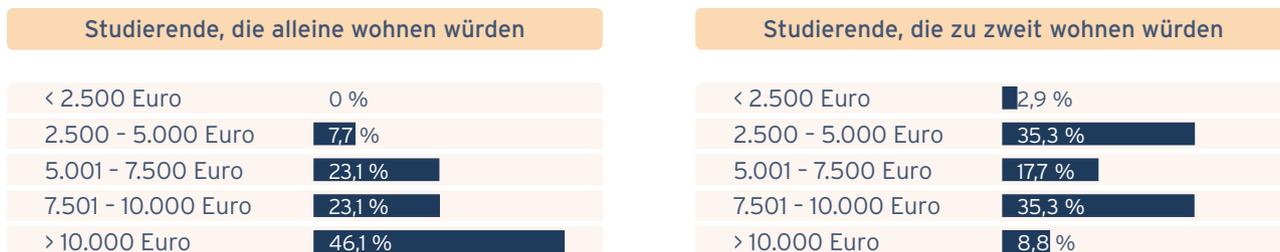


Abbildung 74: Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Anzahl der Personen, die den Campervan bewohnen

Die Online-Umfrage liefert wichtige Erkenntnisse zur Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“. Vor allem im Hinblick auf die Vor- und Nachteile, die Studierende dieser Wohnform zuschreiben, brachte die Umfrage klare Tendenzen hervor. Es zeigte sich, dass durch die Errichtung von Stellplätzen und einem Versorgungsmodul viele Bedenken, die Studierende dieser Wohnform gegenüber geäußert haben, zu einem großen Teil entkräftet werden können. Außerdem belegt die Umfrage deutlich, welch enormes Interesse an der Wohnform des „studentischen Nomadentums“ besteht. Vor allem die hohe Bereitschaft, während des Studiums in einem Campervan zu wohnen, die 48,5 Prozent der TeilnehmerInnen zeigten, überraschte mich sehr und verdeutlicht das große Interesse an alternativen Wohnformen abseits der konventionellen Wohnmöglichkeiten, die derzeit für Studierende bestehen. Auch für den Ausbau und die Errichtung solcher zum Vollzeitwohnen ausgelegten Campervans liefert die Umfrage wichtige Erkenntnisse, die nun im Folgenden in die Planung verschiedener Entwurfsvarianten einfließen können.

24.

„Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Mit Hilfe der Parameter, die sich aus der Online-Umfrage ergaben, werden nun konkrete Gestaltungsvorschläge für den Van-Ausbau ausgearbeitet und dargestellt. Wie die Umfrage deutlich gezeigt hat, divergieren die Meinungen bezüglich der Notwendigkeit einzelner Ausstattungsmerkmale und auch der Investitionssumme teils stark, sodass es sich bei den hier aufgezeigten Campervan-Entwürfen um exemplarische Gestaltungsvorschläge für einen zum Vollzeitwohnen ausgelegten Ein- und Zweipersonen-Campervan handelt.

Wie bereits im Kapitel „Die Auswahl geeigneter Kastenwagen-Modelle“ deklariert, nutze ich für die beispielhafte Planung beider Varianten das Modell Fiat Ducato L4H3. Dieses ist in der Anschaffung günstiger als vergleichbare Modelle und weist eine geeignete Bauform für einen Ausbau auf. Mit einer Länge von sechs Metern überschreitet der Kastenwagen die Grenze, ab der für Mautstraßen, Tunnel, Brücken und Fähren höhere Gebühren erhoben werden, nicht und bietet gleichzeitig ausreichend Platz im Innenraum. Zudem ermöglicht der Fiat Ducato mit einer Laderaumhöhe von 2,17 Metern auch nach dem Einbau der Dämmung, der Konstruktion, der Verkleidung und der Bodenplatte das aufrechte Stehen. Für die nachfolgende Planung der beiden Campervans wurde exemplarisch das auf den nächsten Seiten dargestellte Fahrzeug mit den entsprechenden Maßen verwendet. Dieses ist mit zwei Einzelsitzen in der Fahrerkabine ausgestattet. In den Hecktüren sind standardmäßig zwei Fenster verbaut. Abgesehen davon sind im hinteren Teil des Kastenwagens vor dem Umbau zum Campervan keine weiteren Fensteröffnungen vorhanden. Nach dem Einbau der Konstruktion, der Dämmung, der Bodenplatte und der Verkleidung beträgt die Breite des Laderaums, das heißt des Wohnbereichs des Campervans, 1,90 Meter am Boden und 1,50 Meter an der Decke. Dies resultiert aus der Form des Fahrzeugs, welche sich nach oben hin verjüngt. Für die Wohnkabine ergibt sich eine Länge von 3,60 Metern und eine Höhe von 2,10 Metern.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

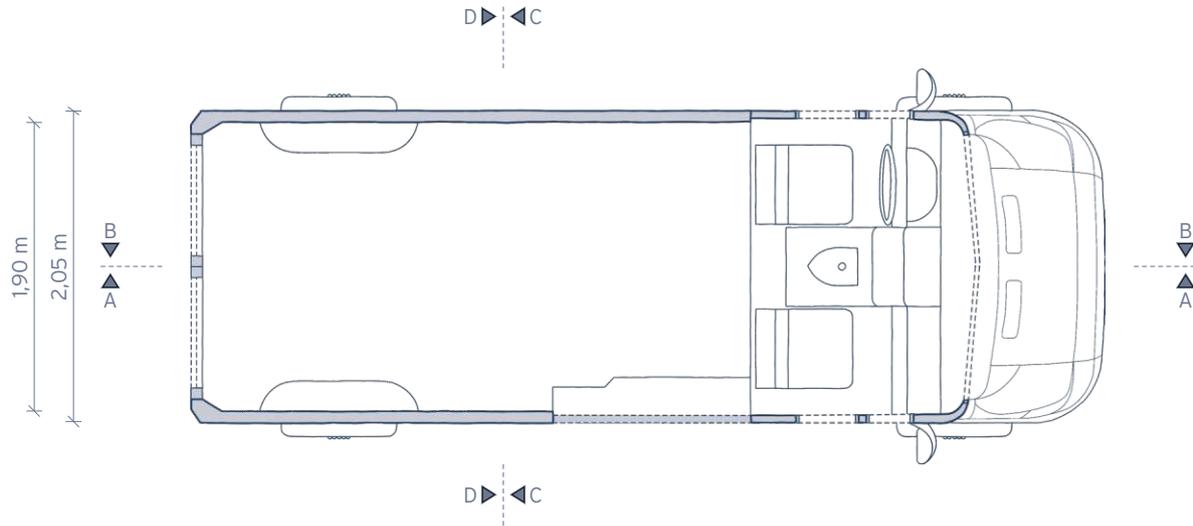


Abbildung 75: Fiat Ducato L4H3 Grundriss (Maßstab 1:50)

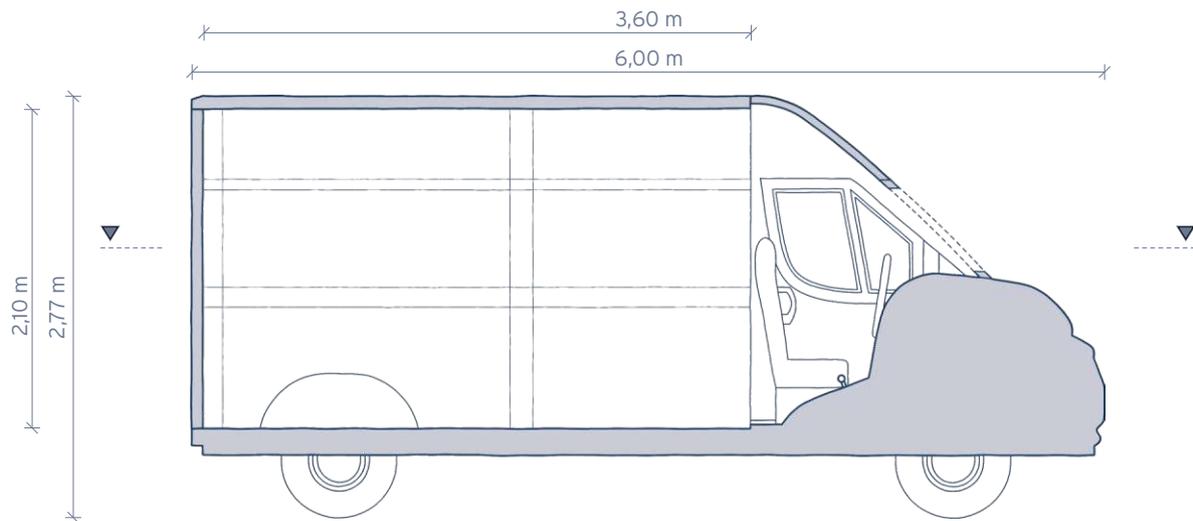


Abbildung 76: Fiat Ducato L4H3 Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

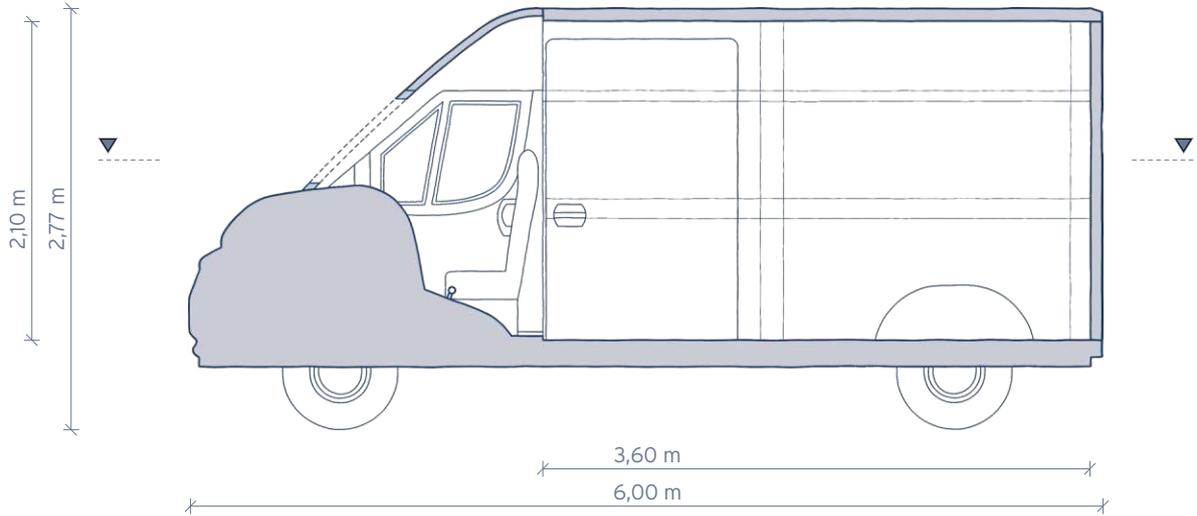


Abbildung 77: Fiat Ducato L4H3 Schnitt B (Maßstab 1:50)

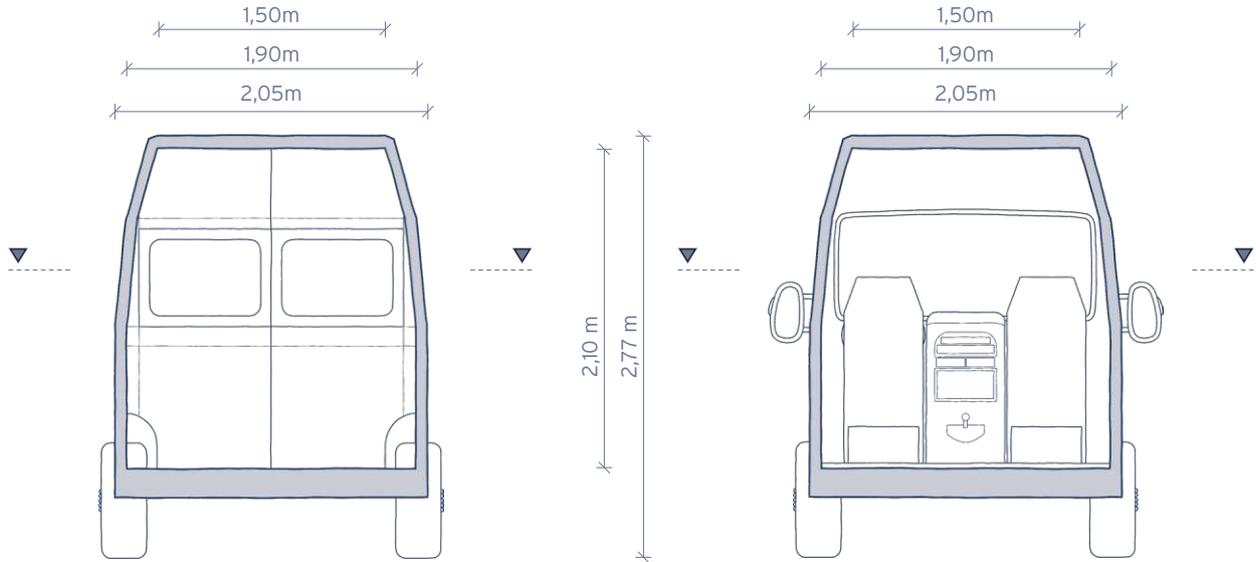


Abbildung 78: Fiat Ducato L4H3 Schnitt C und D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Entwurfsvorschlag für einen Campervan, der von einer Person bewohnt wird

Aus den bereits dargestellten Umfrageergebnissen lassen sich nun folgende Ausbau-Erkenntnisse für einen von einer Person bewohnten Campervan schließen.

Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen allein bewohnten Campervan			
Toilette ja, flexibel	Innendusche ja, flexibel	Außendusche ja	warmes Wasser ja
Kochmöglichkeit ja, portabel	Spülbecken ja	Bett fest verbaut Doppelbett	
Tisch ja, flexibel	Sitzplatz ja, flexibel	Extrasitzplatz ja	Kühlmöglichkeit ja, ein Kühlschrank
Strom ja	Internet ja	Campingmöbel ja	Frischwassertank 61 - 100 Liter

Abbildung 79: Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen allein bewohnten Campervan - Überblick

Da der Campervan möglichst viele Nutzungsmöglichkeiten auf geringem Raum vereinen soll, besteht die Idee, dass durch Herausziehen oder Umklappen von Möbeln und Teilen des Interieurs unterschiedliche Wohnszenarien geschaffen werden können. Zur besseren Übersicht und Verständlichkeit werden die einzelnen Einbauten in den Plandarstellungen jeweils gesondert verzeichnet und erläutert.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Fenster

Um den Wohnbereich des Campervans mit ausreichend natürlichem Licht zu versorgen, werden zusätzlich zu den beiden Fenstern in den Hecktüren zwei Dachfenster sowie ein Fenster in der Seitenwand der Fahrerseite und eines in der Schiebetür auf der Beifahrerseite verbaut. Die beiden Dachfenster sowie die Fenster in den Seitenwänden sind mit herausziehbaren Verdunkelungsrollos und ausziehbaren Fliegengittern ausgestattet. Diese Funktionen stellen einen Standard bei Fenstern für den Einbau in Campervans dar und sind demnach vom Werk direkt verbaut. Die übrigen Fenster in den Hecktüren und in der Fahrerkabine können beispielsweise mit Vorhängen oder magnetischen Thermomatten ausgestattet werden, sodass unerwünschte Einblicke von außen in das Fahrzeuginnere nicht möglich sind.

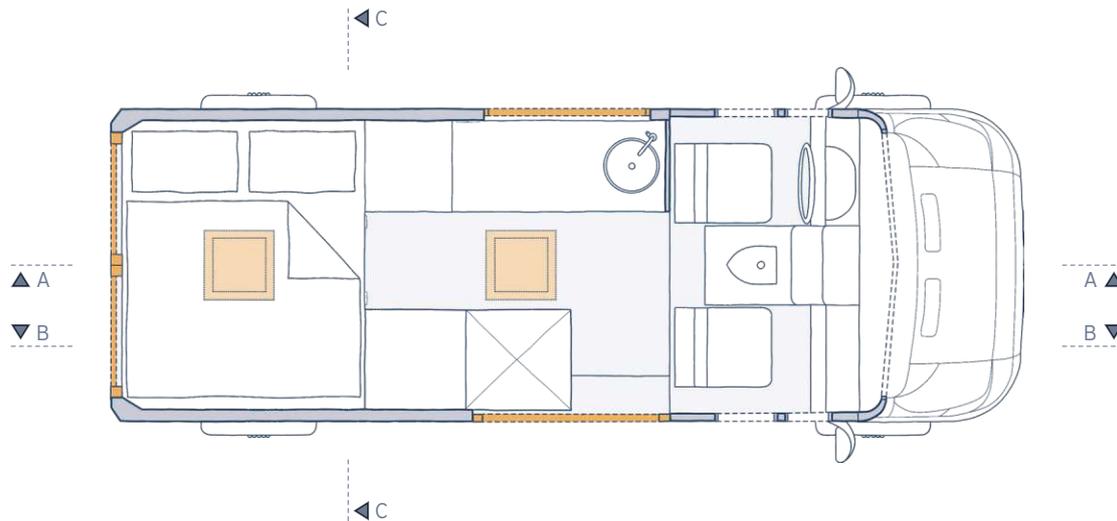


Abbildung 80: Campervan für eine Person - Fenster - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

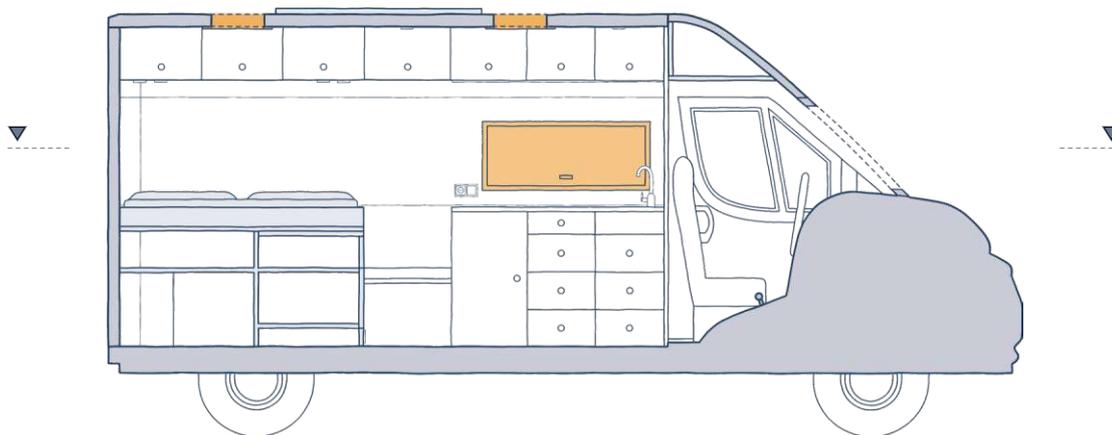


Abbildung 81: Campervan für eine Person - Fenster - Schnitt A (Maßstab 1:50)

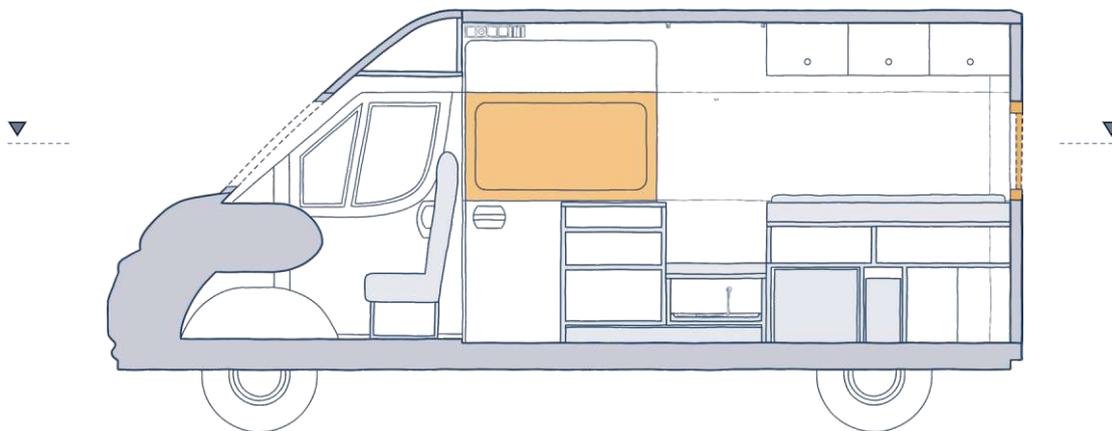


Abbildung 82: Campervan für eine Person - Fenster - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

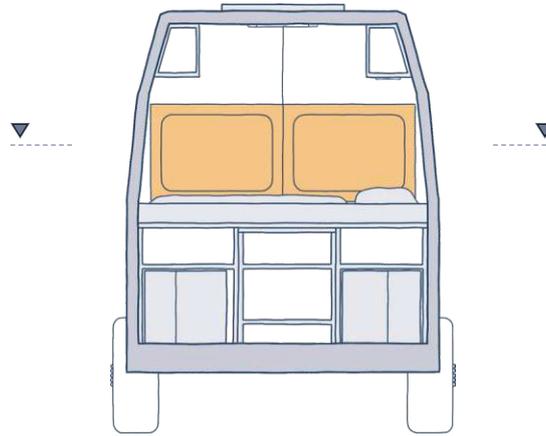


Abbildung 83: Campervan für eine Person - Fenster - Schnitt C (Maßstab 1:50)

Küche

Auf der Fahrerseite des Campervans befindet sich eine 1,40 Meter breite, 0,60 Meter tiefe und 0,92 Meter hohe Küchenzeile. Dazu gehören, wie in der Online-Umfrage gewünscht, ein Spülbecken mit Anschlüssen an den Frisch- und Abwassertank, welches sich im rechten Drittel der Küchenzeile befindet, sowie ein Kühlschrank, der unter der Arbeitsplatte auf der linken Seite der Küchenzeile eingebaut ist. Der Wasserhahn ist an den Warmwasserboiler angeschlossen, sodass warmes Wasser zum Geschirrspülen und Händewaschen zur Verfügung steht. Die Küchenzeile ist außerdem mit insgesamt sieben Schubladen ausgestattet, in denen Küchenutensilien und Lebensmittel aufbewahrt werden können.

Auf der gegenüberliegenden Seite, teilweise die Öffnung der Schiebetür verdeckend, befindet sich ein weiterer Küchenblock mit einer Breite von 0,69 Metern und einer Tiefe von 0,66 Metern, welcher zusätzlich drei Schubladen beinhaltet und als Erweiterung zur Küchenzeile dient. Die Maße ergeben sich dabei aus der Tiefe und Breite der Duschkabine innerhalb des Sitzplatzes, welche im Folgenden noch detailliert aufgezeigt wird, der Breite des Bettes und der Durchgangsbreite von 0,65 Metern, die zum Betreten des

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Campervans ausreichend ist. Um das geringe Platzangebot innerhalb des Vans optimal ausnutzen zu können, ist es im Campervan-Ausbau üblich, den Eintrittsbereich nicht über die gesamte Breite der Schiebetür von 1,30 Metern auszuweiten, sondern Teile des Interieurs an dieser Stelle zu verbauen. Eine Breite von 0,65 Metern ist dabei ein gängiges Maß, um ein komfortables Ein- und Aussteigen zu gewährleisten.

Das Fenster hinter der Küchenzeile ermöglicht es, beim Kochen einen Luftzug zu erzeugen, um den Innenraum des Fahrzeugs bei Verwendung des Gaskochers mit ausreichend Sauerstoff zu versorgen. Der portable Gaskocher, der während der Fahrt in einem der Schubfächer unterzubringen ist, findet bei Benutzung auf einer der beiden Arbeitsplatten Platz. Zusätzlich kann optional ein Brett als Abdeckung der Spüle in der Öffnung des Spülbeckens platziert werden, sodass auch dort eine Verlängerung der Arbeitsplatte entsteht.

Um eine räumliche Trennung des Wohnraums von der Fahrerkabine zu erzeugen, wird zwischen der kurzen Seite der Küchenzeile und dem Fahrersitz eine raumhohe Trennwand eingebaut. Daran können bei Bedarf beispielsweise Handtuchhalter oder kleinere Regalbretter angebracht werden.

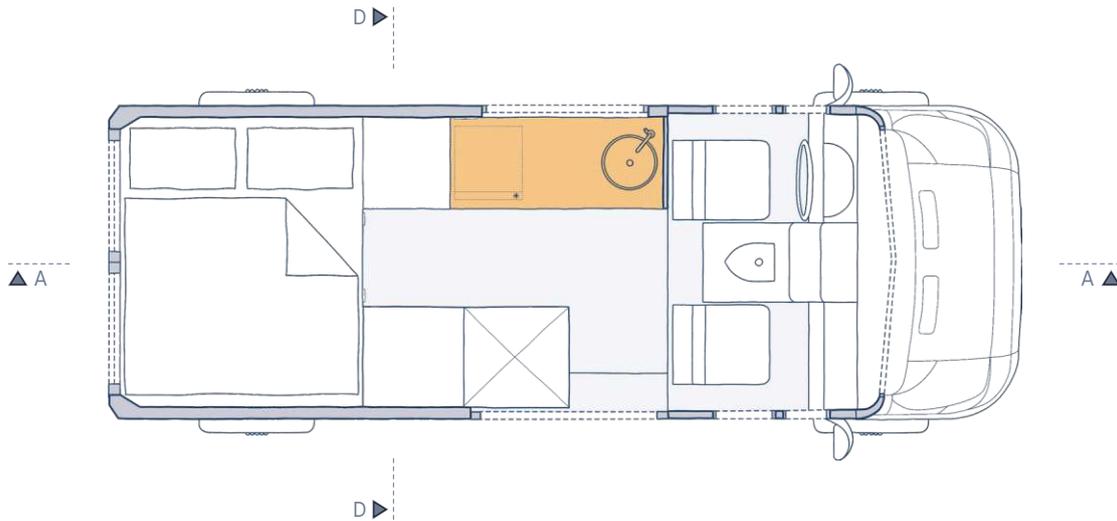


Abbildung 84: Campervan für eine Person - Küche - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge



Abbildung 85: Campervan für eine Person - Küche - Schnitt A (Maßstab 1:50)

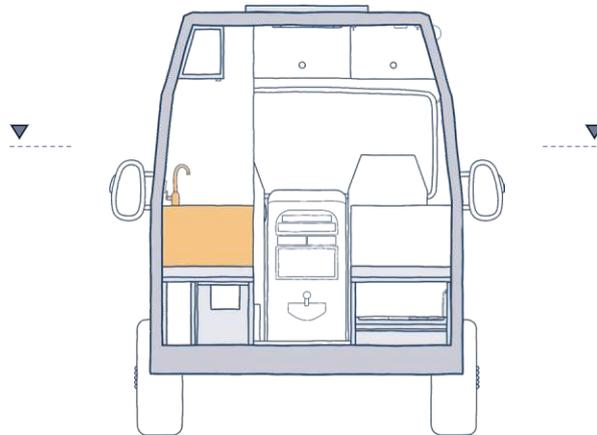


Abbildung 86: Campervan für eine Person - Küche - Schnitt D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Bett

Das fest verbaute Bett mit einer Breite von 1,60 Metern und einer Länge von 1,90 Metern befindet sich im hinteren Teil des Campervans. Da aus der Umfrage nicht klar hervorging, ob ein Einzelbett oder ein Doppelbett verbaut werden soll, es aber eine minimale Tendenz zu einem Doppelbett gab, habe ich mich für die Planung eines solchen entschieden. Dies ermöglicht es zudem Übernachtungsbesuch zu empfangen. Das Kopfende des Betts ist zur Seitenwand der Fahrerseite des Fahrzeugs hin orientiert, da auf dieser Seite an der Unterseite der Oberschränke die Lichtspots, Steckdosen und Lichtschalter verbaut sind, was im Folgenden noch näher erläutert wird.

Um genügend Platz für die Wassertanks, die technischen Geräte, also beispielsweise die Aufbaubatterie, den Wasserboiler und Laderegler sowie zusätzlichen Stauraum unter dem Bett zu haben, liegt die Oberkante der Matratze auf einer Höhe von 0,92 Metern und schließt damit bündig mit der Küchenzeile ab. Dies bringt auch optisch eine gewisse Geschlossenheit und Ruhe in den Ausbau. Sollte die Höhe des Bettes einzelnen Personen zu hoch sein, um vom Boden aus auf dieses zu gelangen, können sie eine der angrenzenden Sitzgelegenheiten auch als Stufe nutzen.

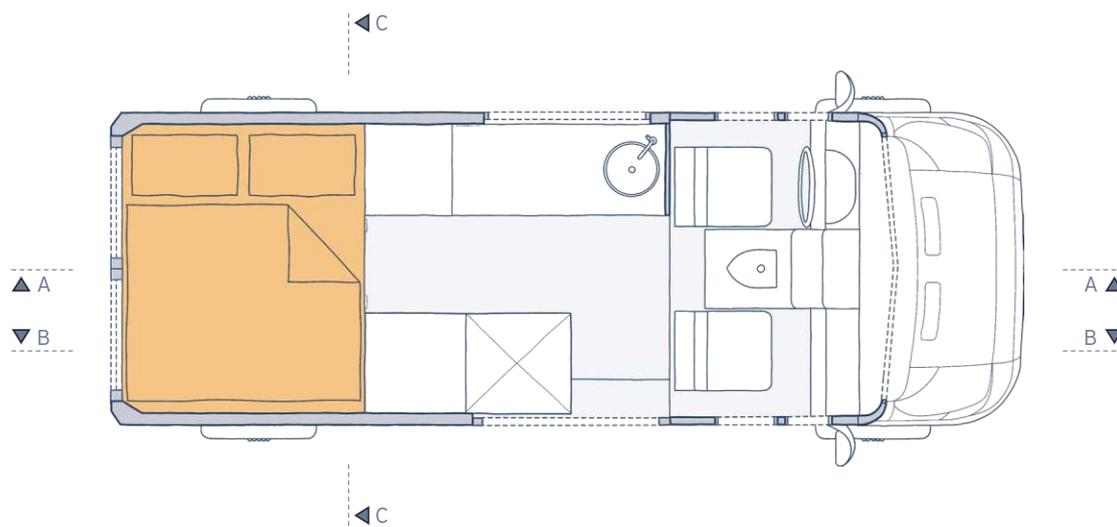


Abbildung 87: Campervan für eine Person - Bett - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge



Abbildung 88: Campervan für eine Person - Bett - Schnitt A (Maßstab 1:50)

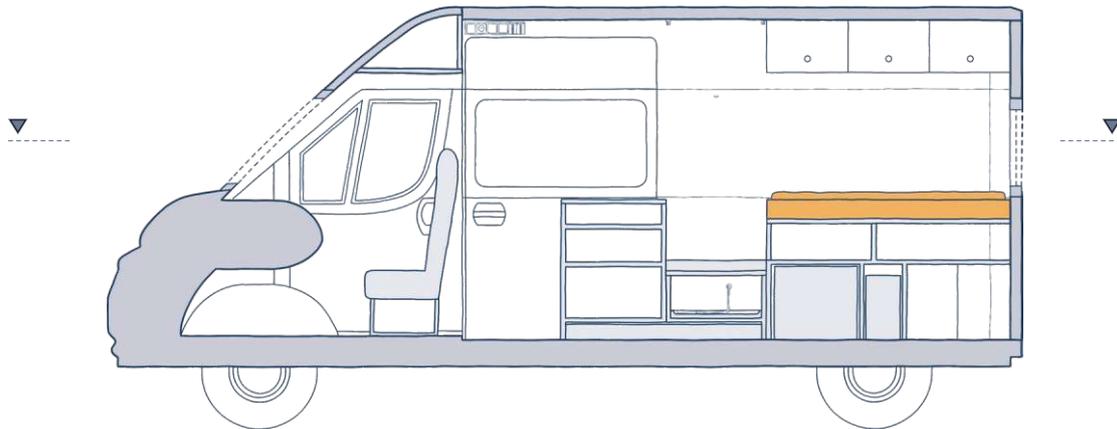


Abbildung 89: Campervan für eine Person - Bett - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

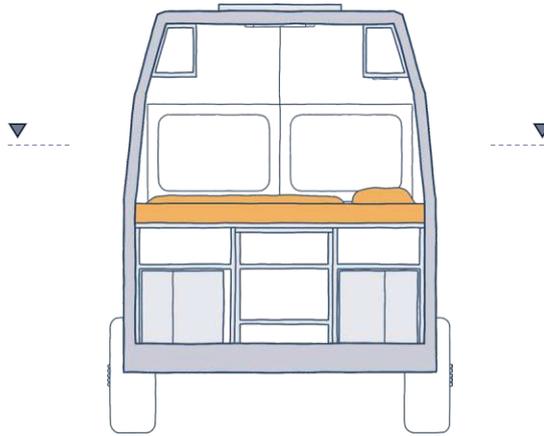


Abbildung 90: Campervan für eine Person - Bett - Schnitt C (Maßstab 1:50)

Sitzgelegenheiten und Tisch

Wie von den Studierenden in der Online-Umfrage gewünscht, werden in meiner Planung sowohl der Tisch als auch die Sitzplätze flexibel verbaut. Das bedeutet, dass sie neben ihrem eigentlichen Zweck auch andere Funktionen beinhalten, die im nächsten Abschnitt näher erläutert werden.

Zwischen dem Bett und der Küchenzeile befindet sich auf jeder Seite des Campervans ein Sitz. Damit steht, wie in der Umfrage favorisiert, ein weiterer Sitzplatz für einen / eine BesucherIn zur Verfügung. Bei dem Tisch handelt es sich um eine ausziehbare Tischplatte, die bei Nichtgebrauch mittig unter dem Bett verstaut werden kann. Wird der Tisch benötigt, kann er in Richtung der Fahrerkabine herausgezogen werden.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

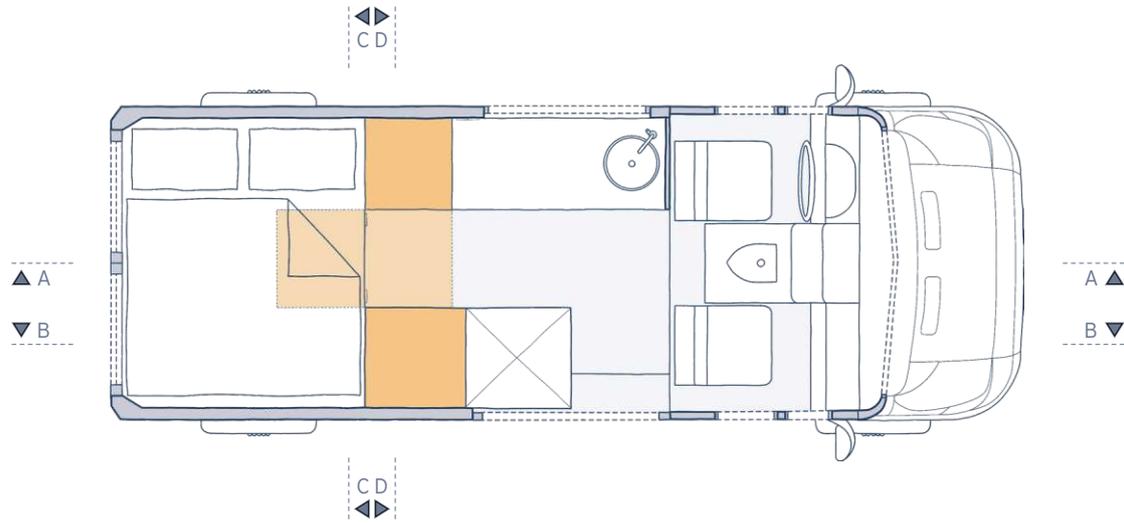


Abbildung 91: Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Grundriss (Maßstab 1:50)



Abbildung 92: Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

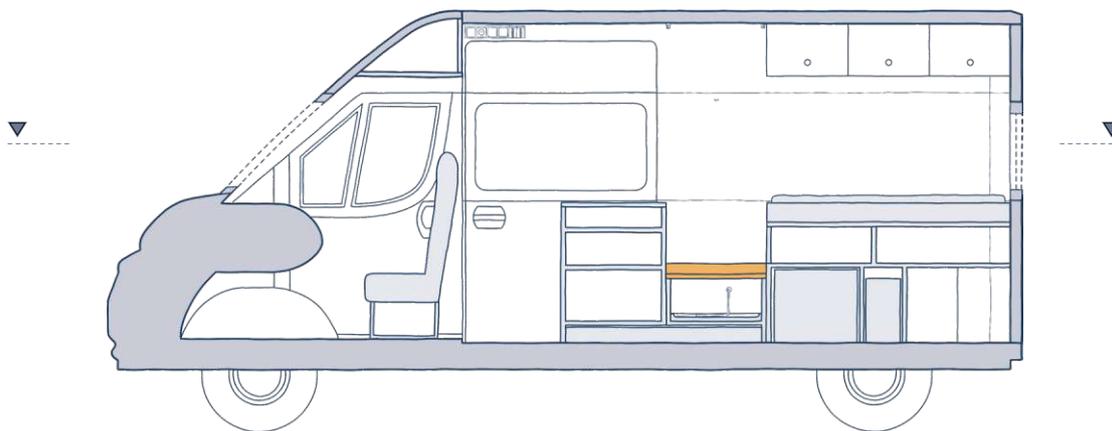


Abbildung 93: Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt B (Maßstab 1:50)

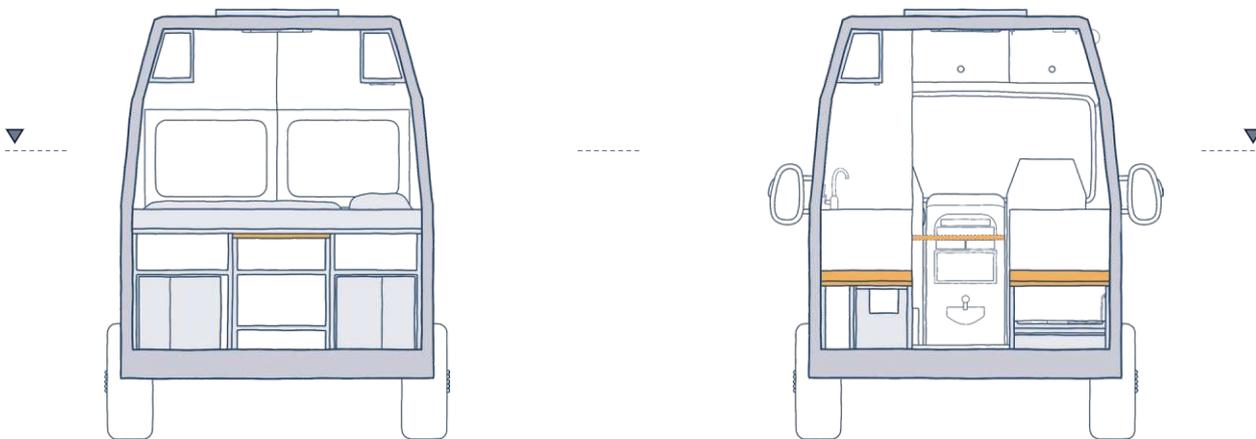


Abbildung 94: Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt C und D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Sanitäre Anlagen

Der Campervan wird sowohl mit einer Toilette als auch mit einer Innendusche ausgestattet. Beide Elemente sind nicht in einer Nasszelle untergebracht, sondern flexibel veränderbar. Damit schließt sich der Kreis zu der bereits erwähnten funktionalen Kombination der Sitzplätze.

So dient der Sitzplatz zwischen der Küchenzeile und dem Bett gleichzeitig als Unterbringungsmöglichkeit für eine Toilette. Um diese zu benutzen, muss lediglich das Sitzkissen entfernt und die Klappe der Box geöffnet werden. Je nach Präferenz kann sowohl eine chemische Campingtoilette als auch eine Trockentrenntoilette eingebaut werden. Der Vorteil der Trockentrenntoilette liegt in der einfacheren Entsorgung der Ausscheidungen und in dem positiven Aspekt für die Umwelt, allerdings ist die Trockentrenntoilette in der Anschaffung wesentlich kostenintensiver als herkömmliche Campingtoiletten, die auf chemischer Basis funktionieren.

Auf der gegenüberliegenden Seite, also zwischen dem Bett und der Schiebetür, befindet sich in dem zweiten Sitzplatz die Duschwanne mit einer Größe von 0,60 x 0,60 Metern. Auch hier muss lediglich die Klappe der Box geöffnet werden, um in die Duschwanne steigen zu können. An Haken, die an der Decke des Kastenwagens angebracht sind, kann ein Duschvorhang befestigt werden, welcher bei Nichtgebrauch der Dusche innerhalb des Kastens verstaubar ist. Dieser schützt den Campervan sowie das Mobiliar vor Nässe. Der Duschkopf kann während des Duschens an einem dafür an der Innenseite der Außenwand montierten Haken befestigt werden und wird bei Nichtnutzung zusammen mit dem Duschvorhang verstaubt.

Darüber hinaus wurde von den Studierenden in der Online-Umfrage eine Außendusche gewünscht. Der Wasseranschluss für die Außendusche, welche ebenfalls mit dem Warmwasserboiler verbunden ist, befindet sich unter dem Bett, an der Seite der Hecktüren.

Zum Zähneputzen und Händewaschen kann das Waschbecken der Küchenzeile genutzt werden.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

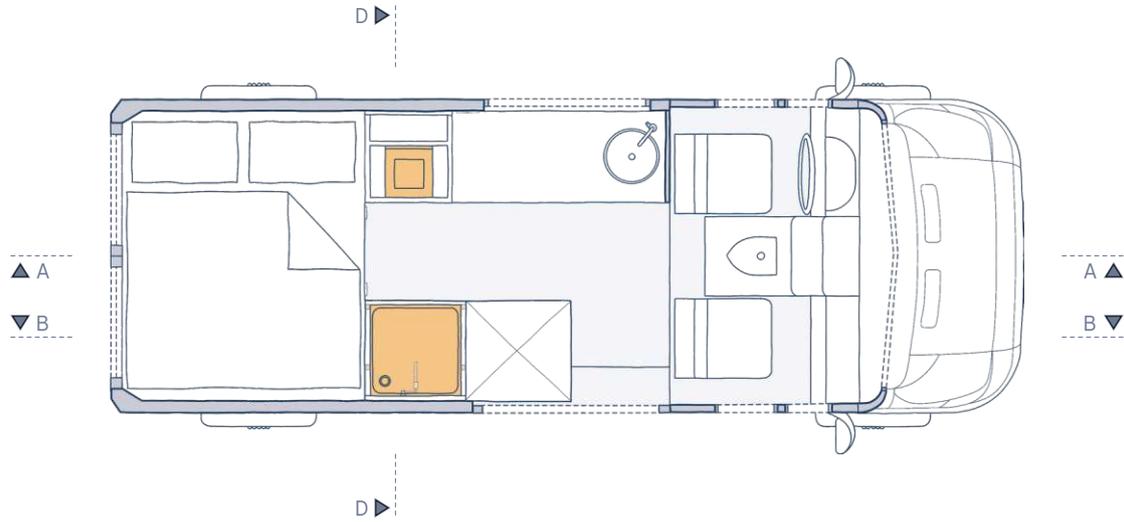


Abbildung 95: Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Grundriss (Maßstab 1:50)

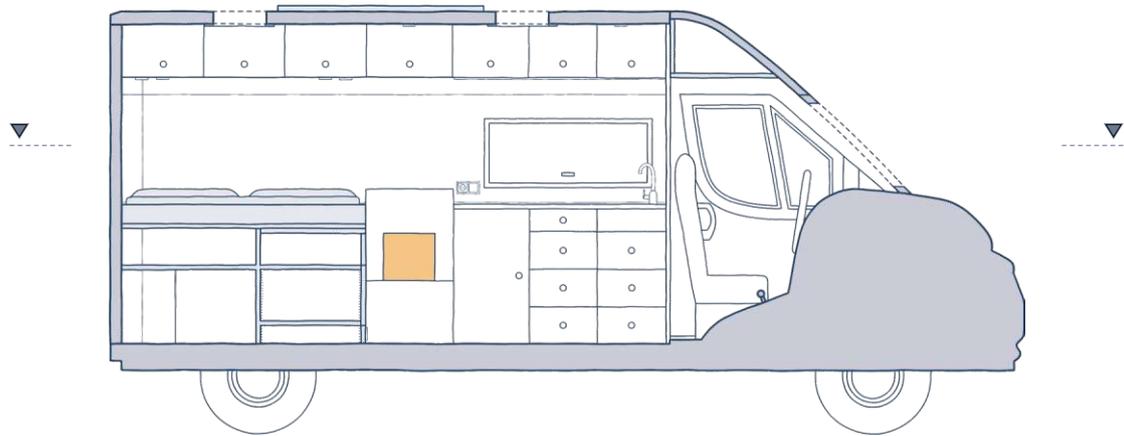


Abbildung 96: Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

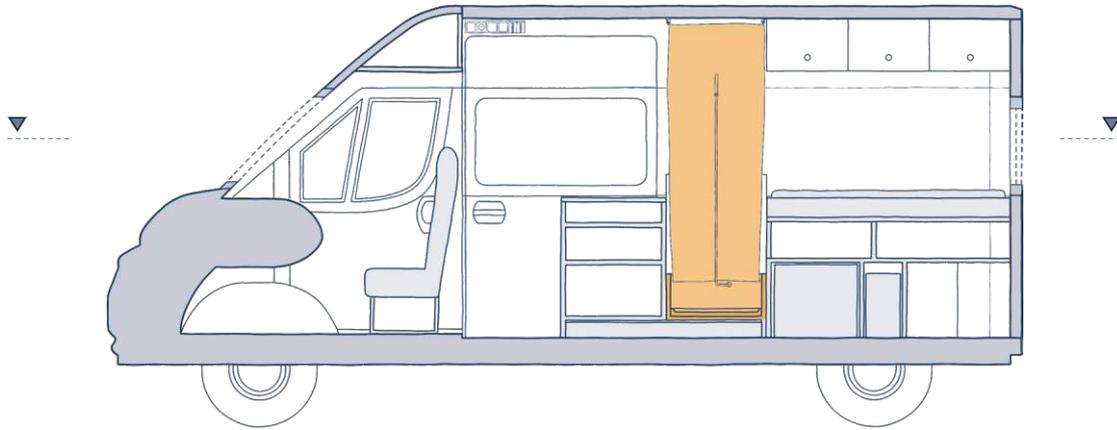


Abbildung 97: Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Schnitt B (Maßstab 1:50)

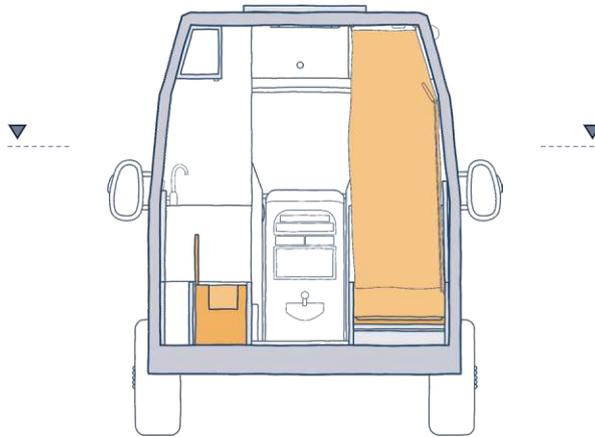


Abbildung 98: Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Schnitt D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Verstausysteme

Lebt der / die Studierende Vollzeit in dem Campervan, gibt es selbstverständlich einige zu verstauende Habseligkeiten sowie Kochutensilien und Lebensmittel. Daher wurden im gesamten Fahrzeug eine Vielzahl von Verstaumöglichkeiten integriert.

Neben den bereits erwähnten Schubladen der beiden Küchenblöcke sind auf der Fahrerseite des Campervans über die gesamte Länge des Wohnbereichs Oberschränke verbaut. Auf der Beifahrerseite des Vans gibt es weitere Oberschränke, die sich aufgrund der Schiebetür und der Dusche ausschließlich über dem Bett befinden. Hier können zum Beispiel Kleidung, Handtücher und Bettwäsche Platz finden. Jene Oberschränke auf der gegenüberliegenden Seite, die sich über der Küchenzeile befinden, können unter anderem für Geschirr oder Lebensmittel genutzt werden.

Darüber hinaus sind zwei Schubladen zentral unter dem Bett, und demnach unter dem Ausziehtisch, lokalisiert. Auf beiden Seiten des Bettes, also am Kopf- und am Fußende, befindet sich eine weitere Schublade, die entsprechend über dem jeweiligen Sitz ausgezogen werden kann. Hier können beispielsweise Technik oder Lernutensilien verstaut werden.

Im oberen Bereich ist über die gesamte Breite des Fahrerhauses zusätzlicher Stauraum vorhanden, der durch das Öffnen zweier Klappen zugänglich ist.

Um beispielsweise Schuhe zu verstauen, ohne erst in den Wohnbereich des Fahrzeugs einsteigen zu müssen, ist unter dem Beifahrersitz weiterer Stauraum in Form eines Faches installiert.

Zusätzlich gibt es unter dem Bett in Richtung der Hecktüren weitere Flächen zum Verstauen, die jedoch nur bei geöffneten Hecktüren zugänglich sind. Hier können zum Beispiel Campingmöbel, Gasflaschen oder sperrige Gegenstände untergebracht werden, die entweder nur draußen oder eher selten benötigt werden.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

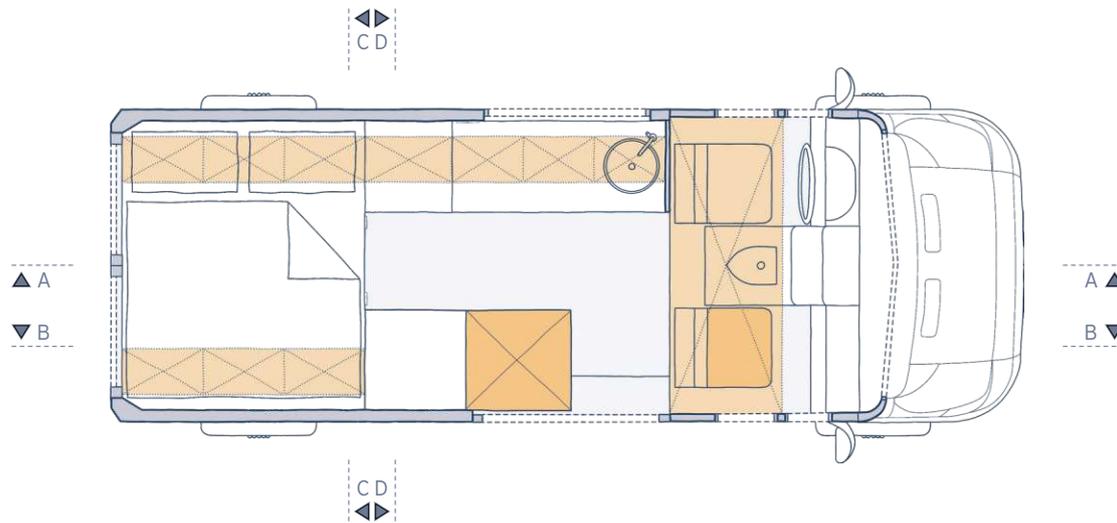


Abbildung 99: Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Grundriss (Maßstab 1:50)

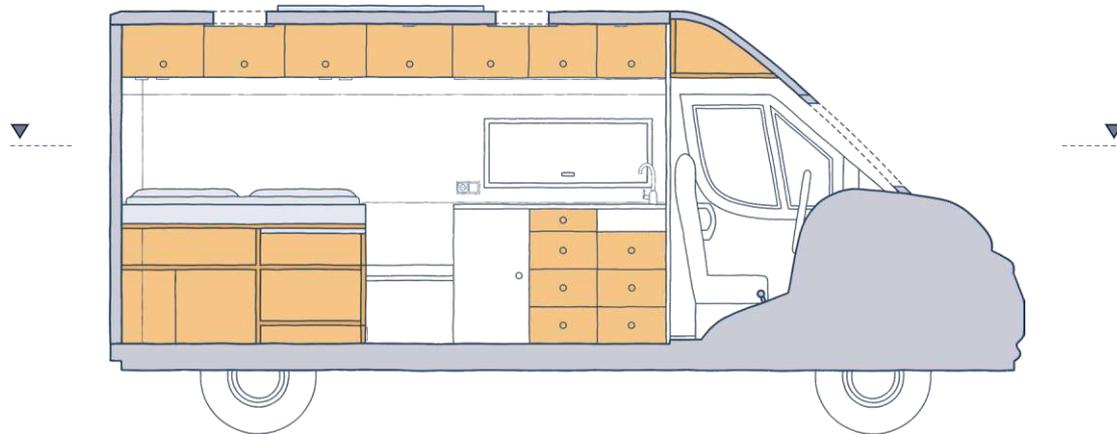


Abbildung 100: Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge



Abbildung 101: Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Schnitt B (Maßstab 1:50)

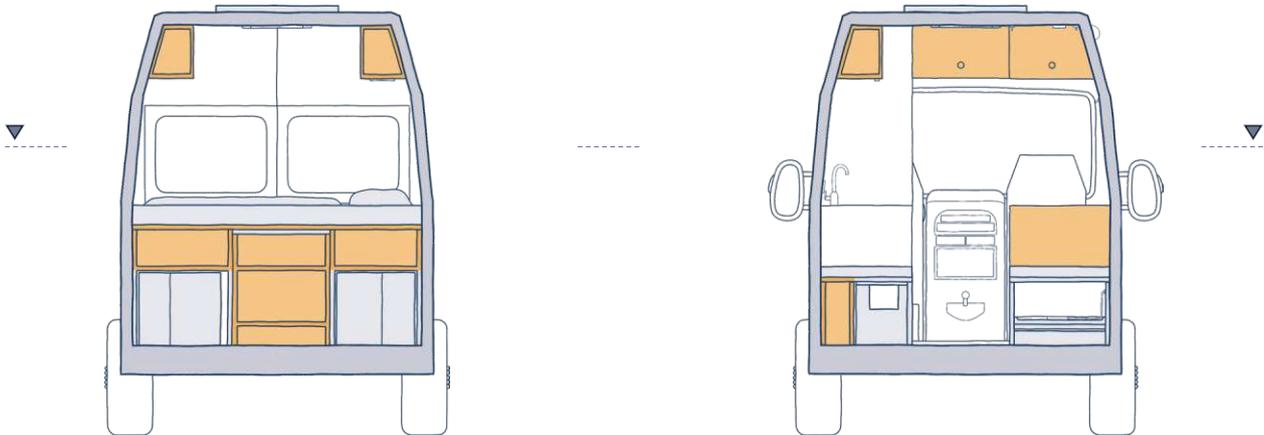


Abbildung 102: Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Schnitt C und D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Beleuchtung und Steckdosen

Im Inneren des Campervans gibt es, abgesehen von der serienmäßig verbauten Lampe in der Fahrerkabine, sieben Lichtquellen. Dabei handelt es sich um sechs Deckeneinbauspots und eine Lichtleiste.

Zwei Deckenspots befinden sich an der Unterseite der Oberschränke über dem Kopfende des Bettes und dienen zur Beleuchtung des Innenraums, wenn der / die Studierende nicht alle Lichtquellen einschalten, aber beispielsweise trotzdem abends im Bett lesen möchte. Die Lichtschalter für diese beiden Lampen befinden sich jeweils direkt daneben, ebenfalls an der Unterseite der Oberschränke. Die restlichen vier Deckenspots sind gleichmäßig im Wohnbereich verteilt, wobei sich ein Spot mittig über der zu errichtenden Duschkabine, ein Deckenspot mittig über dem Tisch und ein weiterer direkt am Eingang des Campervans befindet. Die vier Lampen können nur gemeinsam über mehrere Schalter ein- und ausgeschaltet werden. Dabei befindet sich ein Schalter direkt am Eingang des Campervans, das heißt oberhalb der Schiebetür in der Schaltzentrale. Zusätzlich sind die Spots jeweils mit den beiden Schaltern steuerbar, die auch für die Steuerung der Lampen am Kopfende des Bettes verwendet werden. Bei den Schaltern handelt es sich also um Doppelwechschalter, sodass ein in zwei Segmente unterteilter Schalter für zwei verschiedene Schaltkreise verwendet wird. So kann auch das Hauptlicht des Campervans vom Bett aus bedient werden, ohne erneut aufstehen zu müssen.

Unter den Oberschränken der Küchenzeile befindet sich eine Lichtleiste, um diesen Bereich mit ausreichend Licht zu versorgen. Diese kann mit einem Schalter oberhalb der Arbeitsfläche ein- und ausgeschaltet werden.

Des Weiteren ist auf der Beifahrerseite des Wohnmobils eine Außenleuchte angebracht. So kann der Bereich vor dem Campervan auch bei Dunkelheit, beispielsweise zum Kochen oder Beisammensitzen mit anderen, genutzt werden. Aktivieren und Deaktivieren lässt sich die Lampe mit einem Schalter, der in der Schaltzentrale des Campervans angebracht ist, das heißt über der Schiebetür, sodass die Lampe auch an- und ausgeschaltet werden kann, ohne in den Van hineingehen zu müssen.

Insgesamt werden sechs Steckdosen vorgesehen. Zwei davon befinden sich neben den Lichtschaltern für die Spots am Kopfende des Bettes, das heißt an der Unterseite der Oberschränke. Sie dienen beispielsweise zum Aufladen von Smartphones und anderen Geräten. Durch eine Öffnung an der Unterseite der Oberschränke, die für das Kabel vorgesehen ist, können die ladenden Geräte während der Nacht auch in den Oberschränken verstaut werden.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

An der Küchenzeile, also neben dem Schalter für die Lichtleiste, ist eine weitere Steckdose installiert, die zum Beispiel für die Nutzung von stromversorgten Küchengeräten nützlich ist.

Zwei weitere Steckdosen befinden sich zentral unter dem Bett, das heißt unter dem Ausziehtisch und den beiden Schubladen. Diese können zum Beispiel zum Aufladen eines Laptops während der Arbeit am Tisch genutzt werden und sind leicht zugänglich, wenn der Tisch eingefahren ist.

Die sechste Steckdose befindet sich in der Schaltzentrale des Campervans.

Zusätzlich wird an der Außenwand der Beifahrerseite eine Außensteckdose verbaut, sodass die Studierenden auch im Außenraum Strom zur Verfügung haben. Um die Steckdose zu aktivieren, das heißt den Strom nutzen zu können, muss zuvor ein Schalter, der sich ebenfalls in der Schaltzentrale befindet, umgelegt werden. Dies verhindert eine unbefugte Nutzung durch andere Personen.

In der bereits mehrfach erwähnten Schaltzentrale, welche sich über der Schiebetür befindet, werden neben den bereits erwähnten Funktionen auch eine Frischwasserstandsanzeige und eine Anzeige für den Ladezustand der Aufbaubatterie untergebracht.

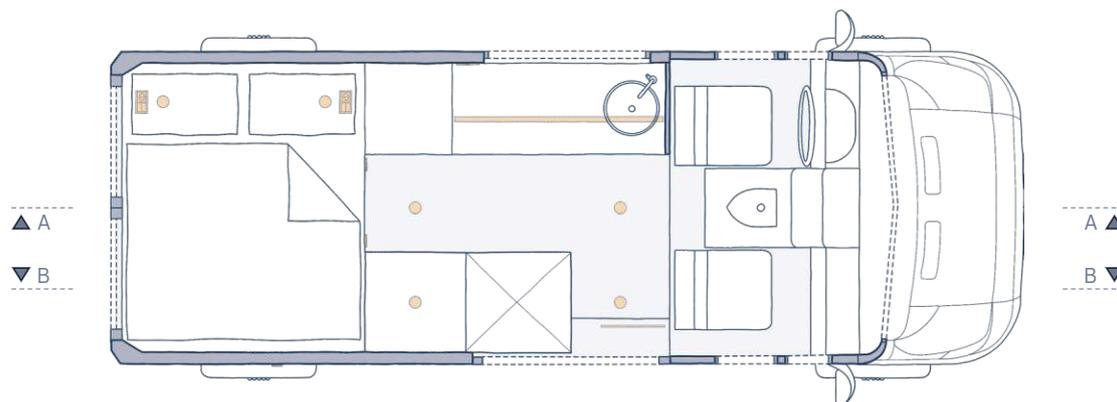


Abbildung 103: Campervan für eine Person - Beleuchtung und Steckdosen - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

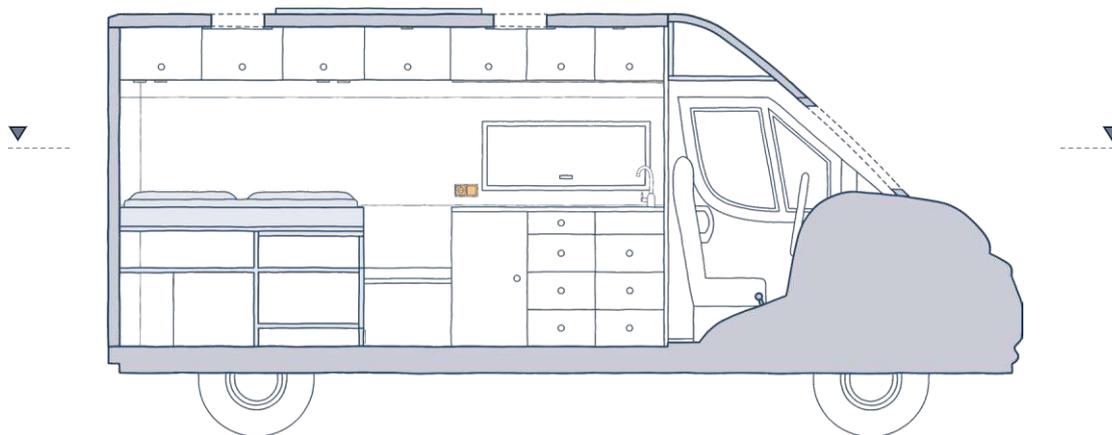


Abbildung 104: Campervan für eine Person - Beleuchtung und Steckdosen - Schnitt A (Maßstab 1:50)

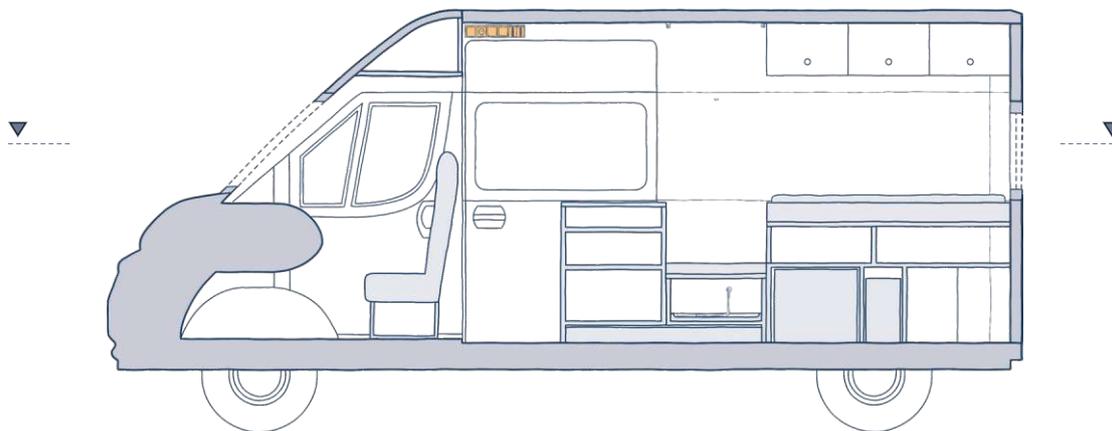


Abbildung 105: Campervan für eine Person - Beleuchtung und Steckdosen - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Wasser- und Stromversorgung

Unter dem Bett befindet sich, abgesehen von reichlich Stauraum, auch ein Großteil der Strom- und Wasserversorgung des Campervans.

Auf der Fahrerseite unter der Schublade, die sich über der Toilette öffnet, finden die Geräte zur Stromversorgung des Campervans Platz. Hier werden die Aufbauatterie, der Wechselrichter, der Solarladeregler, das Ladegerät, der Unterspannungsschutz und der Ladebooster sowie die Sicherungskästen und ein Fehlerstrom-Schutzschalter untergebracht.

Unter dem Fußende des Bettes, also auf der Beifahrerseite, wird der Frischwassertank mit einem Fassungsvermögen von einhundert Litern eingebaut, und zwar unter der Schublade, die über dem Duschsitz herausgezogen werden kann.

Auf der Beifahrerseite des Campervans wird unter dem Bett zudem ein Warmwasserboiler eingebaut, mit dem es möglich wird, auch warmes Wasser zum Duschen und Geschirrspülen zu nutzen.

Unter der Duschwanne und unter dem Küchenblock auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs befindet sich ein flacher Abwassertank mit einem Fassungsvermögen von achtzig Litern. Da darauf geachtet werden muss, dass die Oberkante des Tanks an keiner Stelle über dem Abfluss der Dusche oder des Waschbeckens liegt, ist die Unterbringung des Abwassertanks unter der Duschwanne eine gängige Lösung. Es ist üblich, den Abwassertank etwas kleiner zu dimensionieren als den Frischwassertank, da beispielsweise bei der Nutzung der Außendusche, beim etwaigen Trinken des Wassers aus dem Wasserhahn oder bei anderweitigen Tätigkeiten Frischwasser entnommen wird, welches anschließend nicht in den Abwassertank abgeführt werden muss.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

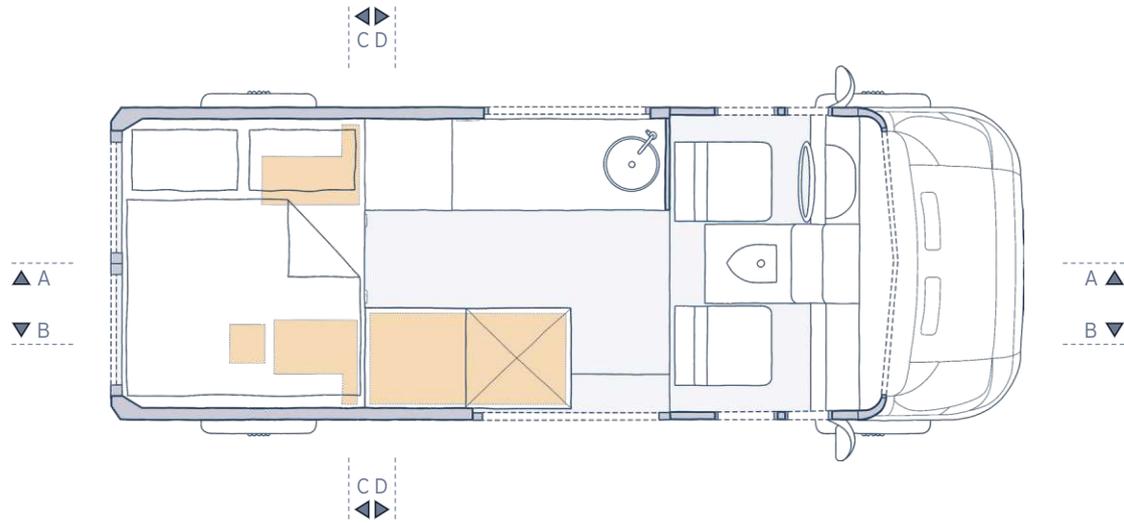


Abbildung 106: Campervan für eine Person - Wasserversorgung und Stromversorgung - Grundriss (Maßstab 1:50)



Abbildung 107: Campervan für eine Person - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

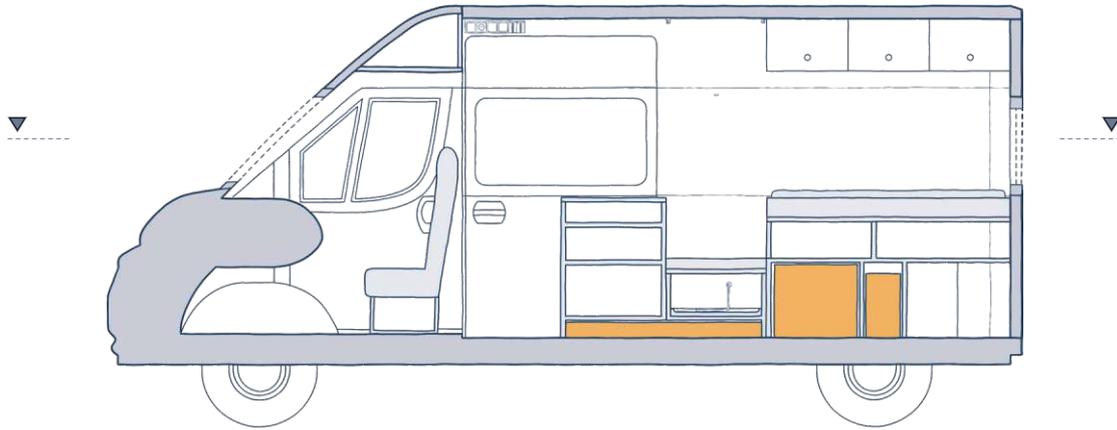


Abbildung 108: Campervan für eine Person - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt B (Maßstab 1:50)

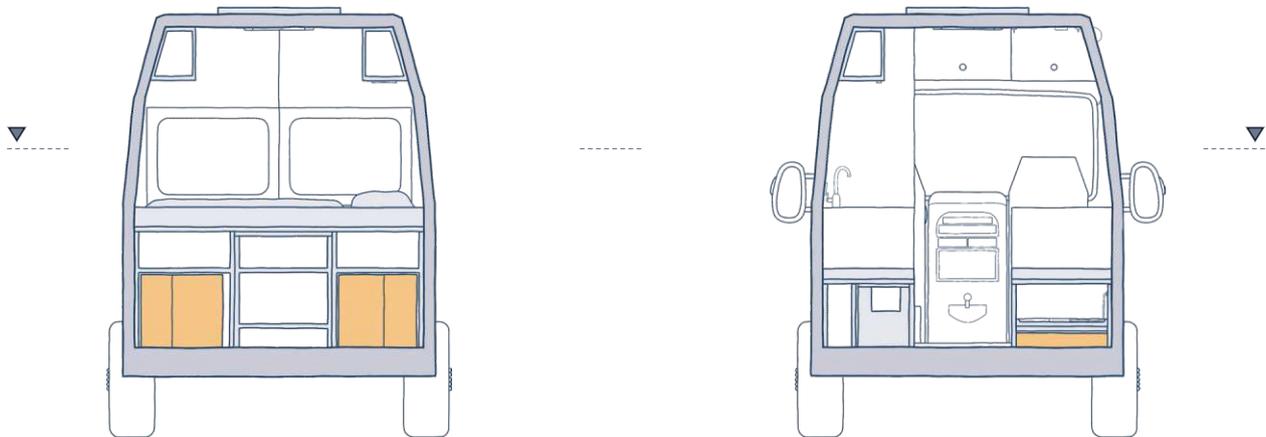


Abbildung 109: Campervan für eine Person - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt C und D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

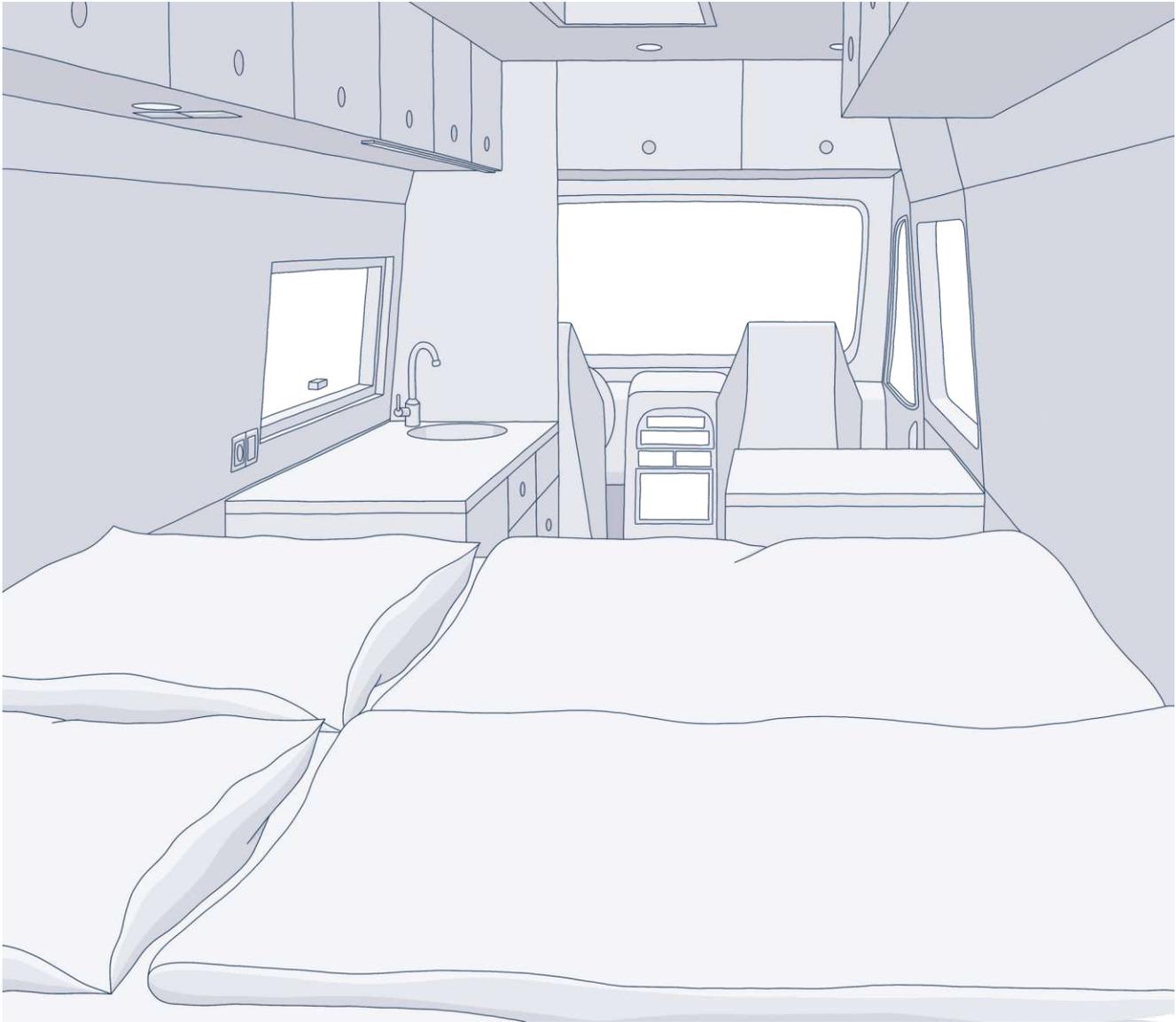


Abbildung 110: Campervan für eine Person - Perspektive Innenraum in Fahrtrichtung

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

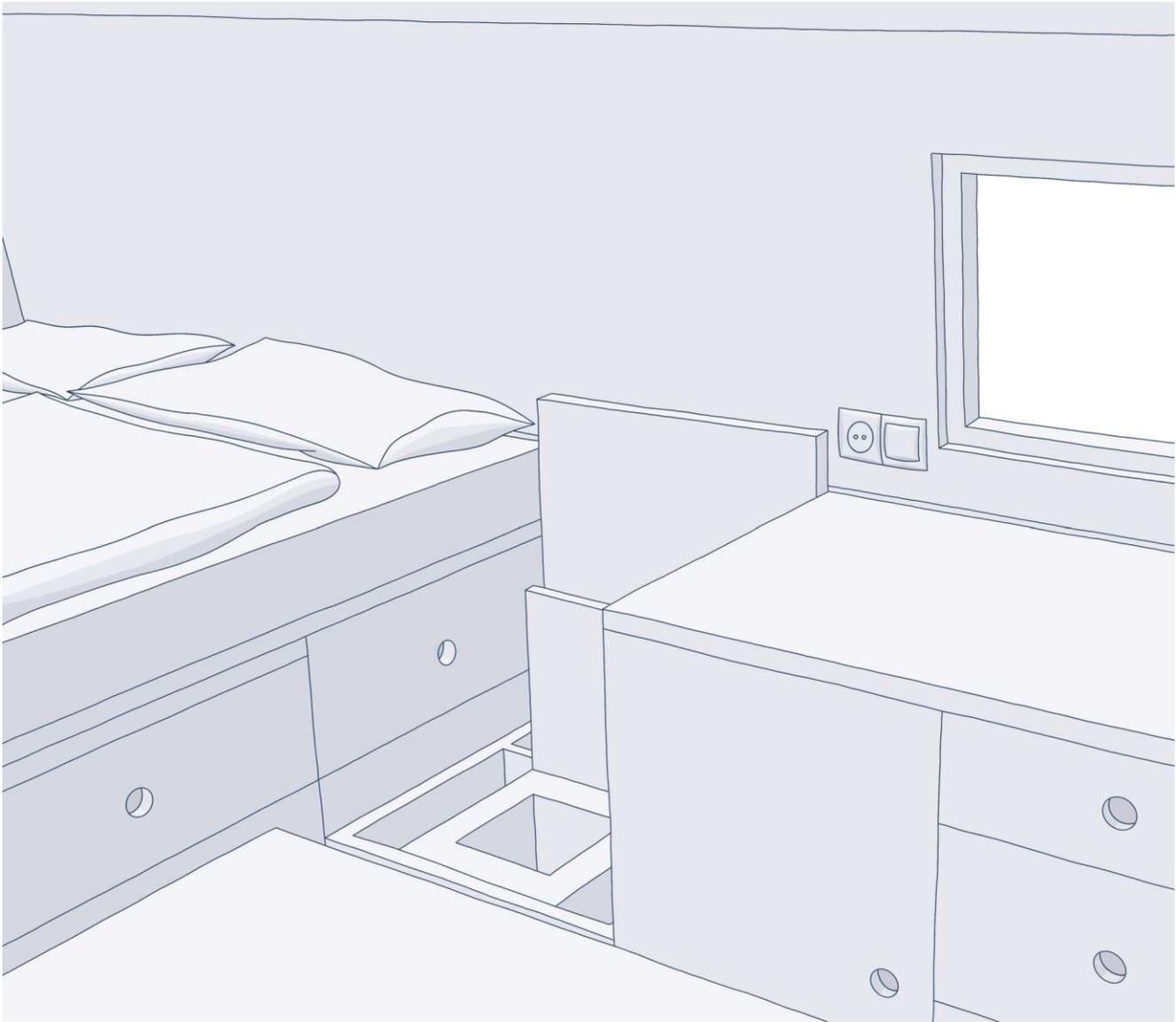


Abbildung 111: Campervan für eine Person - Perspektive Innenraum - Toilette

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

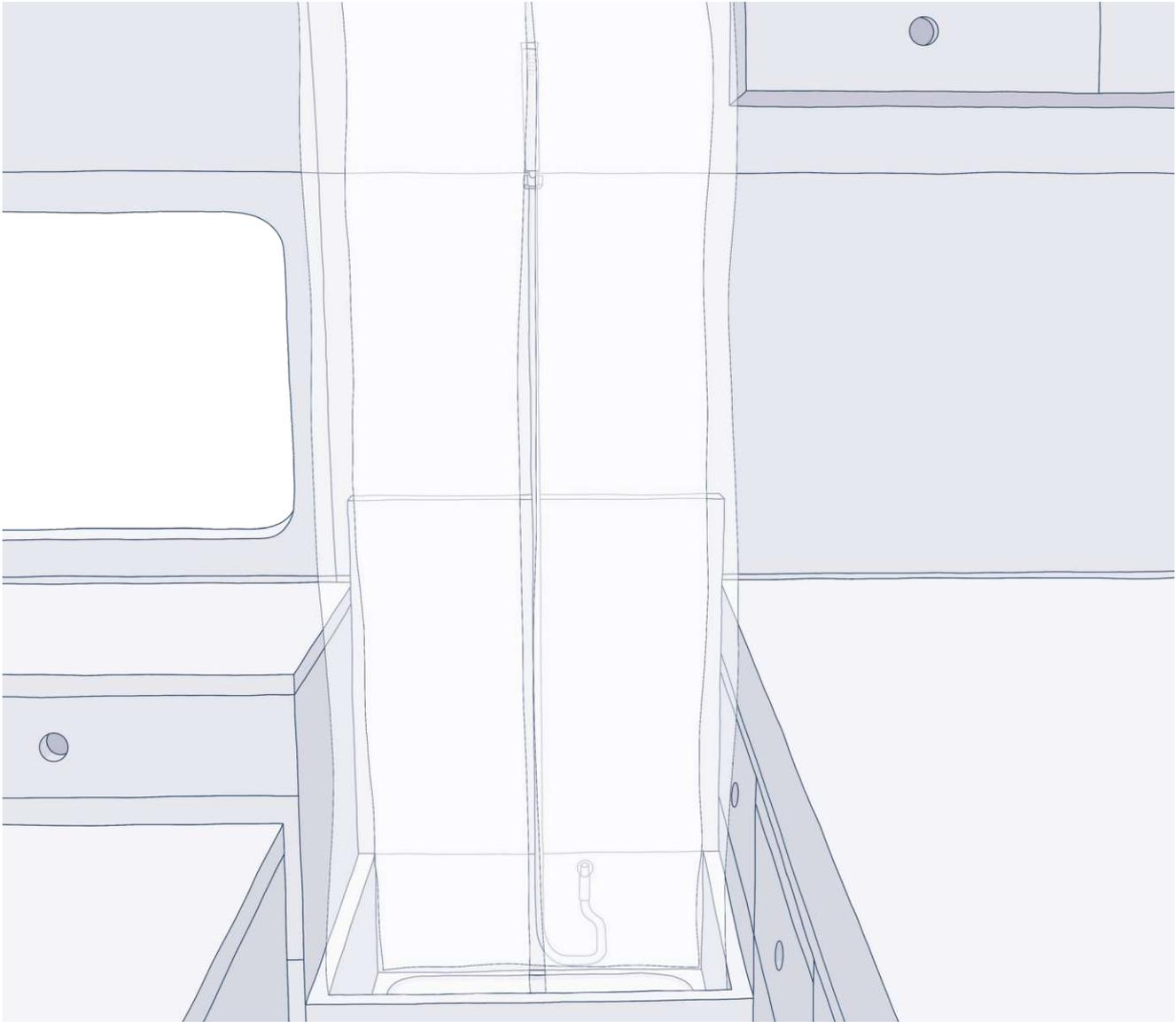


Abbildung 112: Campervan für eine Person - Perspektive Innenraum - Dusche

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Entwurfsvorschlag für einen Campervan, der von zwei Personen bewohnt wird

Im Folgenden wird ein Entwurfsvorschlag für einen Campervan, der für zwei Personen ausgelegt ist, dargestellt. Auch in diese Planung fließen die bereits erörterten Umfrageergebnisse ein. Wie bereits thematisiert, zeigen sich in den Umfrageergebnissen für den Zwei-Personen-Campervan nicht immer klare Tendenzen, sodass ich mich bei einigen Ausstattungsmerkmalen, wie beispielsweise der Toilette, der Innendusche und des Bettes, für jene Systeme entschieden habe, die von denen abweichen, die bereits im Entwurf für den von einer Person bewohnbaren Campervan vorgestellt wurden. Dies ermöglicht es, zwei voneinander divergierende Möglichkeiten des Ausbaus zu präsentieren. So werden folgend die Toilette und die Innendusche innerhalb einer Nasszelle integriert und das Bett wird flexibel, das heißt nicht feststehend, verbaut. Außerdem wird aus bereits dargelegten Gründen auch in diesem Fall ein Wassertank mit einem Fassungsvermögen von einhundert Litern sowie eine Außendusche eingeplant.

Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen allein bewohnten Campervan			
Toilette	Innendusche	Außendusche	warmes Wasser
ja, fest verbaut	ja, fest verbaut	ja	ja
Kochmöglichkeit	Spülbecken	Bett	
ja, portabel	ja	flexibel	Doppelbett
Tisch	Sitzplatz	Extrasitzplatz	Kühlmöglichkeit
ja, flexibel	ja, flexibel	ja	ja, ein Kühlschrank
Strom	Internet	Campingmöbel	Frischwassertank
ja	ja	ja	61 - 100 Liter

Abbildung 113: Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen zu zweit bewohnten Campervan - Überblick

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Fenster

Auch bei der Planung des Zwei-Personen-Campervans wurde darauf geachtet, dass der Wohnraum mit ausreichend natürlichem Licht versorgt wird. Daher werden, ebenso wie bei der Campervan-Variante, die für eine Person ausgelegt ist, zusätzlich zu den Fenstern in den Hecktüren zwei Dachfenster, ein Fenster in der Seitenwand der Fahrerseite und ein Fenster in der Schiebetür verbaut.

Die Fenster weisen die bereits zuvor beschriebenen Funktionen auf, sind also serienmäßig mit einem Verdunkelungsrollo und einem Fliegengitter zum Ausziehen ausgestattet. Die übrigen Fenster können von den Studierenden mit Magnetmatten oder Vorhängen abgedunkelt werden, wodurch auch der Einblick ins Wageninnere unterbunden wird.

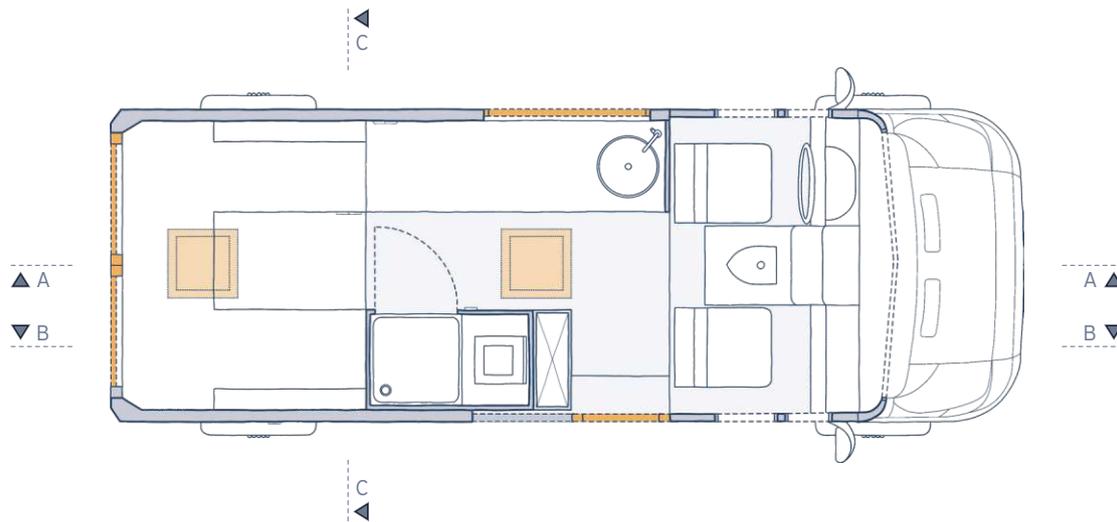


Abbildung 114: Campervan für zwei Personen - Fenster - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

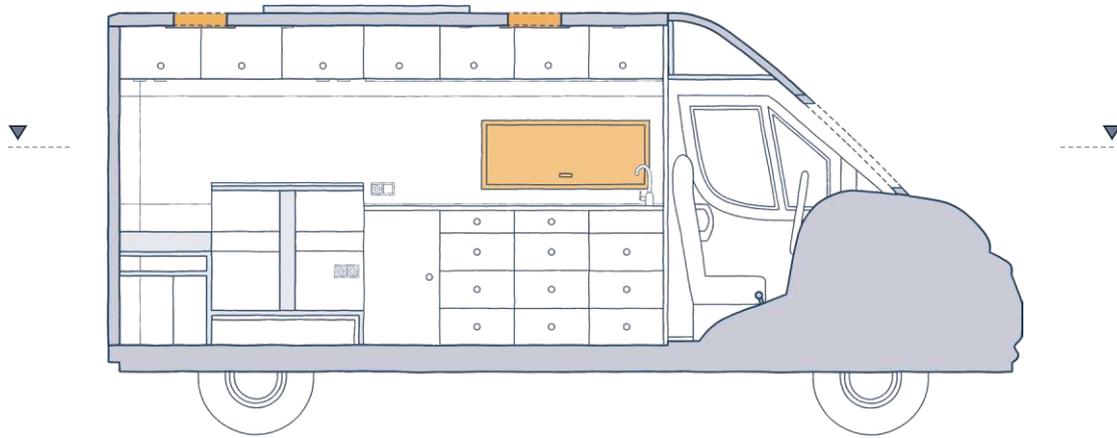


Abbildung 115: Campervan für zwei Personen - Fenster - Schnitt A (Maßstab 1:50)

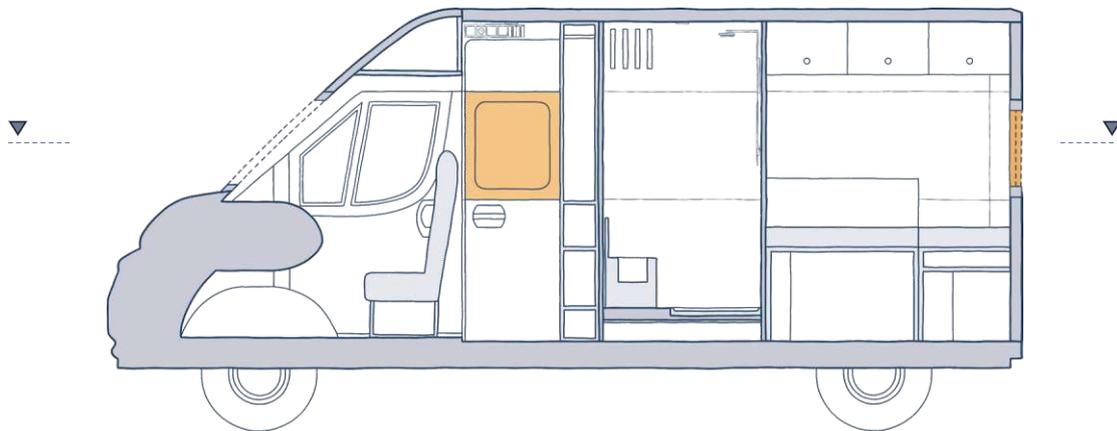


Abbildung 116: Campervan für zwei Personen - Fenster - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

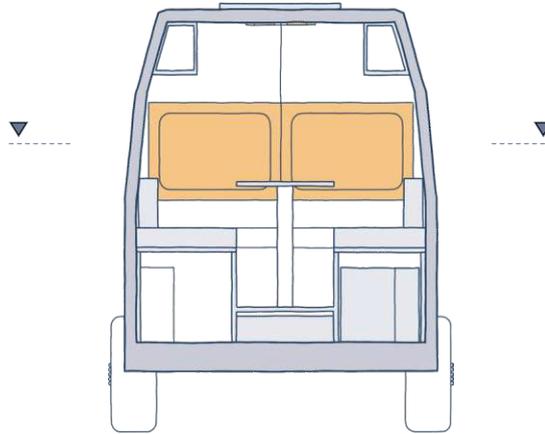


Abbildung 117: Campervan für zwei Personen - Fenster - Schnitt C (Maßstab 1:50)

Küche

Auf der Fahrerseite des Fahrzeugs wird hinter dem Fahrersitz eine Küchenzeile verbaut. Diese ist 1,97 Meter breit und 0,60 Meter tief. Die Arbeitsfläche hat eine Höhe von 0,92 Metern. Von der Schiebetür aus gesehen, befindet sich auf der rechten Seite der Küchenzeile das Spülbecken mit einem Wasserhahn, der über eine Tauchpumpe mit dem Frischwassertank verbunden ist. Der Ablauf des Waschbeckens ist an den Abwassertank angeschlossen. Auf der linken Seite der Küchenzeile befindet sich der Kühlschrank und der restliche Unterbau der Küchenzeile wird mit Schubladen versehen, sodass ausreichend Platz für das Verstauen von Küchenzubehör und Lebensmitteln zur Verfügung steht. Zwischen der Küchenzeile und dem Fahrersitz ist eine Trennwand vorgesehen, sodass der Küchenbereich optisch und funktional von der Fahrerkabine getrennt wird.

Das über der Küchenzeile eingebaute Fenster dient der Frischluftzufuhr und der Abfuhr der verbrauchten Luft beim Kochen, da insbesondere bei der Verwendung von Gasherden auf eine ausreichende Sauerstoffzufuhr geachtet werden muss.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

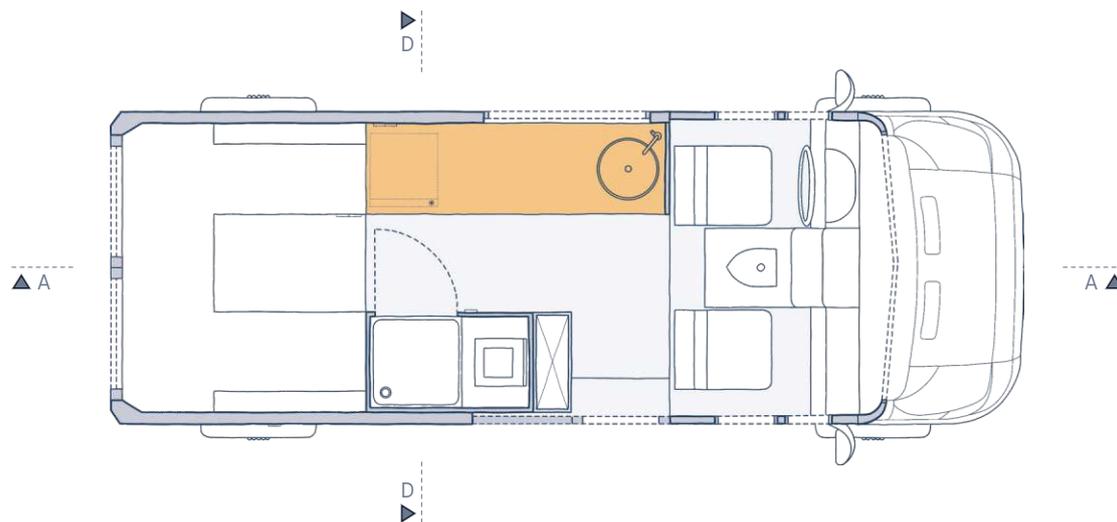


Abbildung 118: Campervan für zwei Personen - Küche - Grundriss (Maßstab 1:50)

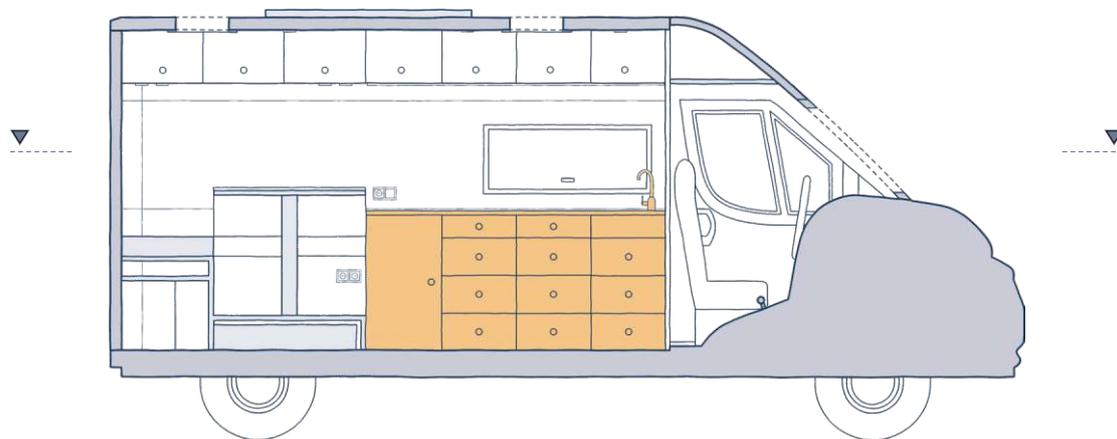


Abbildung 119: Campervan für zwei Personen - Küche - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

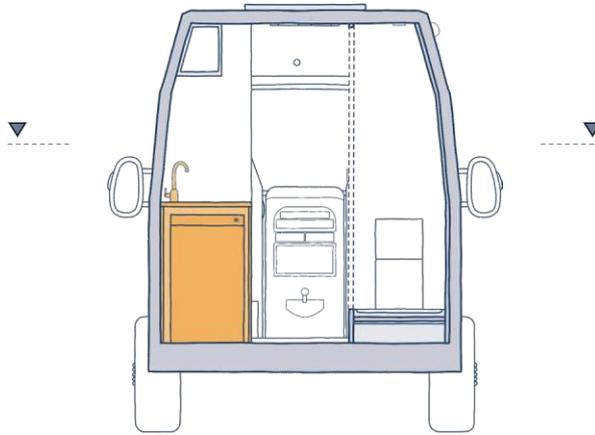


Abbildung 120: Campervan für zwei Personen - Küche - Schnitt D (Maßstab 1:50)

Bett

Im hinteren Bereich des Campervans, also zwischen der Küchenzeile und den Hecktüren, wird ein 1,60 Meter breites und 1,90 Meter langes Bett verbaut, welches die gesamte Wagenbreite einnimmt und ausreichend Platz für zwei Personen bietet.

Die Studierenden schlafen demnach quer im Campervan mit dem Kopf zur Seitenwand der Fahrerseite des Kastenwagens, was sich aus der Verortung der Lichtspots, der Steckdosen und der Lichtschalter, die sich an der Unterseite der Oberschränke befinden, ergibt.

Die Höhe des Bettes, einschließlich der Matratze, beträgt 0,75 Meter. Durch den Einbau einer Erhöhung unter dem Bett, welche durch den Frischwassertank bedingt ist, ergibt sich eine Stufe von 0,23 Metern, wie im Längsschnitt (A) ersichtlich ist. Dies erleichtert den Einstieg in das und den Ausstieg aus dem Bett.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

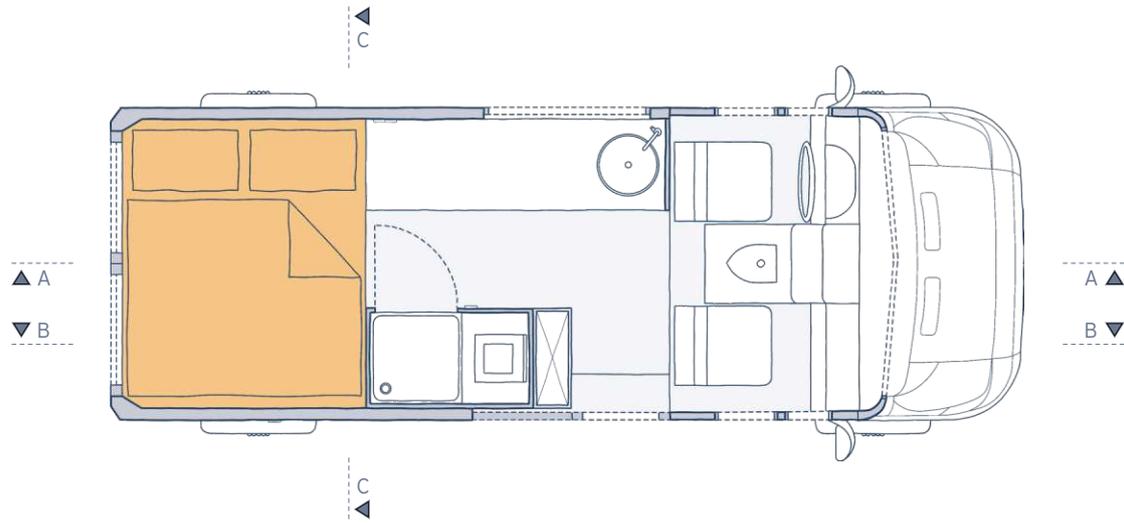


Abbildung 121: Campervan für zwei Personen - Bett - Grundriss (Maßstab 1:50)



Abbildung 122: Campervan für zwei Personen - Bett - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

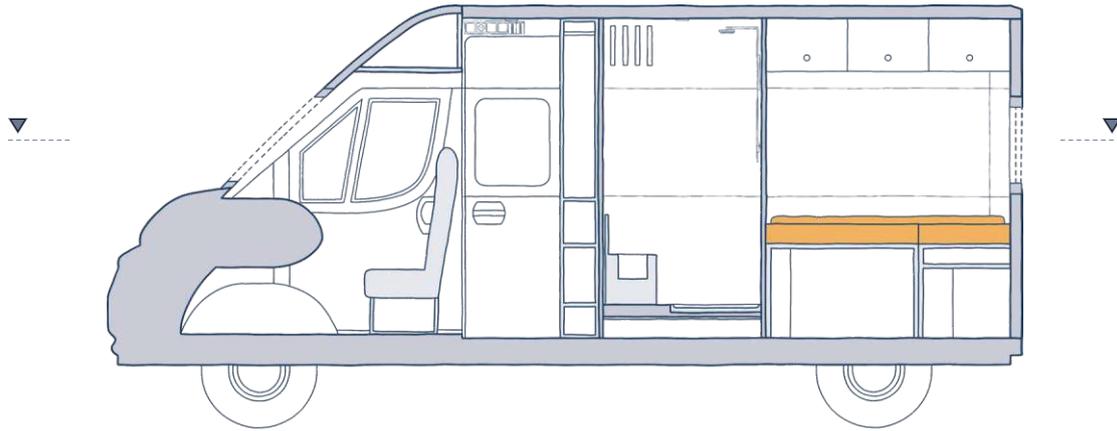


Abbildung 123: Campervan für zwei Personen - Bett - Schnitt B (Maßstab 1:50)

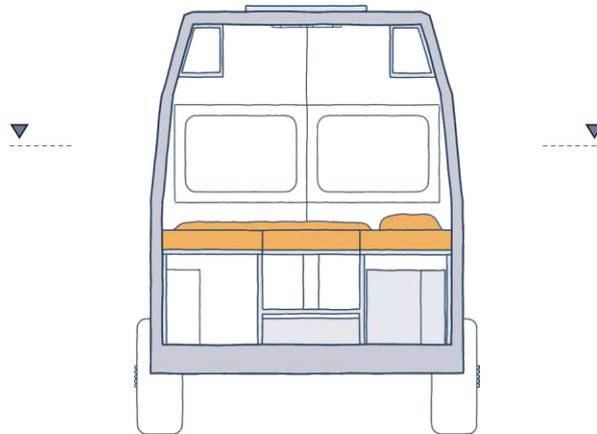


Abbildung 124: Campervan für zwei Personen - Bett - Schnitt C (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Sitzgelegenheiten und Tisch

Um den Campervan so platzsparend wie möglich zu gestalten, wird eine Bett-Sitz-Kombination geplant. Das bedeutet, dass das Bett tagsüber in eine Sitzgelegenheit umgewandelt werden kann.

Dafür werden die beiden mittleren Teile der Matratze entnommen und an die Seitenwände gelehnt, sodass sie in dieser Position als Rückenlehnen dienen. Ein auf einer höhenverstellbaren Stange montierter Tisch wird dann um 0,46 Meter angehoben, sodass ein Tisch von einem Meter Länge, 0,64 Meter Breite und 0,85 Meter Höhe entsteht. Für die bessere Zugänglichkeit zu den Sitzbänken kann die Tischplatte um 0,30 Meter in Richtung der Hecktüren verschoben werden. Um den Tisch herum bilden die restlichen Flächen des Bettes Bänke mit einer Tiefe von mindestens 0,60 Metern. So steht ausreichend Platz für etwa fünf Personen zur Verfügung, sodass auch GästInnen empfangen werden können.

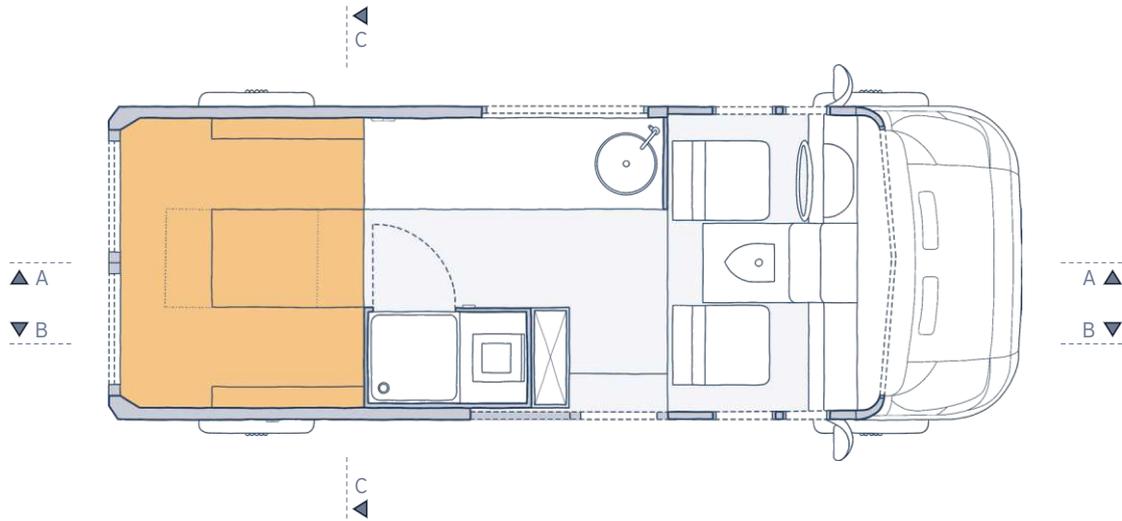


Abbildung 125: Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge



Abbildung 126: Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt A (Maßstab 1:50)

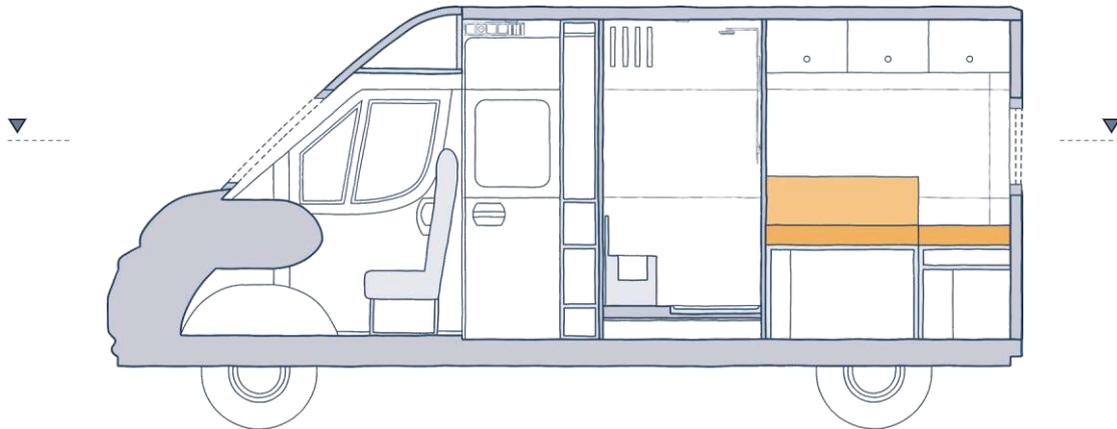


Abbildung 127: Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

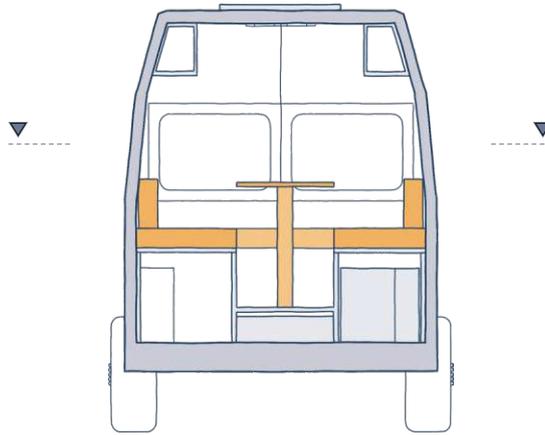


Abbildung 128: Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt C (Maßstab 1:50)

Sanitäre Anlagen

Um den BewohnerInnen eine gewisse Privatsphäre bei der Nutzung der sanitären Anlagen zu ermöglichen, sind sowohl die Toilette als auch die Dusche in einer Nasszelle integriert. Diese befindet sich auf der Beifahrerseite des Fahrzeugs zwischen dem Bett und der Schiebetür, wobei die Nasszelle bei vollständig geöffneter Tür einen Teil der Öffnung verdeckt.

Aufgrund der Verortung des Wassertanks, auf den im Folgenden noch genauer eingegangen wird, ergibt sich eine Stufe von etwa 0,20 Metern, die beim Betreten der Nasszelle zu überwinden ist. Neben der 0,60 mal 0,60 Meter großen Duschwanne befindet sich die Toilette. Auch in diesem Fall kann, in Abwägung der Vor- und Nachteile, zwischen einer Trockentrenntoilette und einer Campingtoilette gewählt werden.

An der seitlichen Innenwand der Nasszelle, die sich neben der Sitzbank befindet, wird ein Duschkopf installiert, der ebenso wie der Wasserhahn des Spülbeckens an den Frischwassertank und den Wasserboiler angeschlossen ist, sodass warmes Wasser zum Duschen zur Verfügung steht.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

In die Außenwand der Nasszelle werden in dem Bereich, welcher vor der Öffnung der Schiebetür steht, Lüftungsschlitze eingebaut, sodass durch Öffnen der Schiebetür und der Tür der Nasszelle nach dem Duschen bei Bedarf ein Durchzug und somit eine bessere Belüftung hergestellt werden kann.

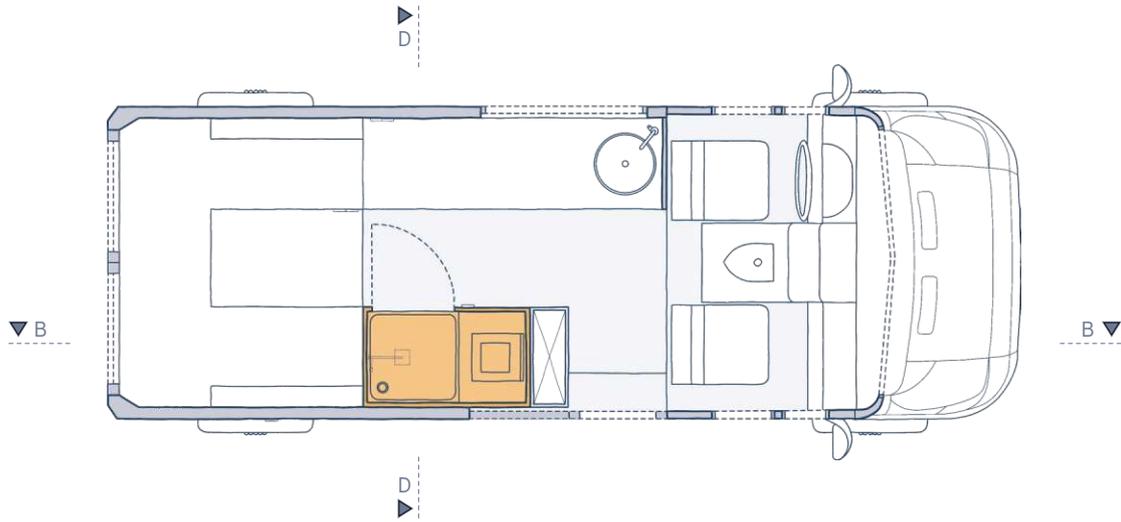


Abbildung 129: Campervan für zwei Personen - sanitäre Anlagen - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

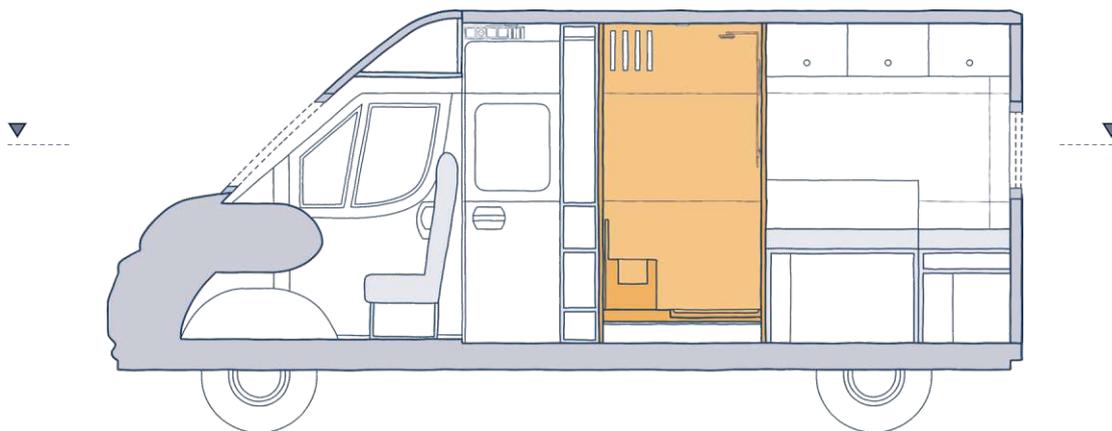


Abbildung 130: Campervan für zwei Personen - sanitäre Anlagen - Schnitt B (Maßstab 1:50)

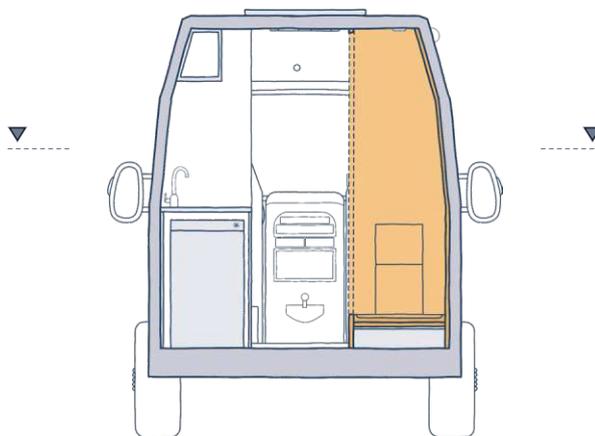


Abbildung 131: Campervan für zwei Personen - sanitäre Anlagen - Schnitt D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Verstausysteme

Im gesamten Campervan wird eine Vielzahl unterschiedlicher Stauraumsysteme verbaut, sodass auch für zwei Personen ausreichend Platz für das Deponieren aller benötigten Dinge zur Verfügung steht.

Zusätzlich zu den elf Schubladen in der Küchenzeile werden auf der Fahrerseite über die gesamte Länge des Wohnraums Oberschränke verbaut. Auf der gegenüberliegenden Seite werden Oberschränke von den Hecktüren bis zur Nasszelle angebracht, sodass sich insgesamt zehn Schrankabteile ergeben.

Unter der Sitzbank, beziehungsweise dem Fußende des Bettes, steht weiterer Stauraum zur Verfügung. Um an diesen heranzukommen, muss das Matratzensegment zur Seite gelegt und der Deckel zur Außenwand hin geöffnet werden. Der Deckel ist, wie der zugehörige Korpus, der die Konstruktion des Bettes darstellt, aus Holz gefertigt und mit zwei Scharnieren an diesem befestigt. Dieser Vorgang ist zwar nicht übermäßig aufwendig, dennoch ist davon auszugehen, dass dort Dinge gelagert werden, auf welche seltener zugegriffen werden muss, wie beispielsweise nicht saisonale Kleidung.

Zusätzlich befindet sich unter der Sitzbank im hinteren Teil des Kastenwagens beziehungsweise unter dem hinteren Schlafplatz Stauraum zum Deponieren von Gegenständen, auf die nur von außen und bei geöffneten Hecktüren zugegriffen werden kann. Hier können beispielsweise die Campingmöbel für den Außenbereich, etwaige Lebensmittel-, Getränke- oder Gasvorräte oder auch Werkzeuge gelagert werden, die nur ab und an benötigt werden.

An der Seitenwand der Nasszelle, die dem Beifahrersitz zugewandt ist, ist ein Hochschrank verbaut. Dieser erstreckt sich über die gesamte Höhe des Campervans, also 2,10 Meter und ist 0,25 Meter breit und 0,66 Meter tief. Der obere Teil wird mit einer Tür und einer Kleiderstange versehen, um hier Kleidungsstücke hängend aufbewahren zu können. Im unteren Bereich werden drei Schubladen verbaut, die zur Küchenzeile hin geöffnet werden.

Über der Fahrerkabine gibt es über die gesamte Wagenbreite weiteren Stauraum mit einer maximalen Höhe von 0,32 Metern und einer maximalen Tiefe von 0,67 Metern. Dieser Stauraum wird durch das Öffnen zweier Klappen zugänglich.

Auch der Platz unter dem Beifahrersitz wird als Stauraum genutzt, indem hier ein weiterer Kasten mit einer Breite von 0,48 Metern, einer Höhe von 0,22 Metern und einer Tiefe von 0,39 Metern verbaut wird,

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

der sich mit einer Klappe nach oben hin öffnen lässt. Hier können beispielsweise Schuhe gelagert werden, sodass diese beim Betreten des Campervans direkt verstaut werden können, ohne Schmutz ins Wageninnere zu tragen.

Alle Schubladen und Schränke werden mit Kugelschnappern, Magneten oder sogenannten Push-Lock-Systemen gesichert, sodass eine unerwünschte Öffnung während der Fahrt verhindert wird.

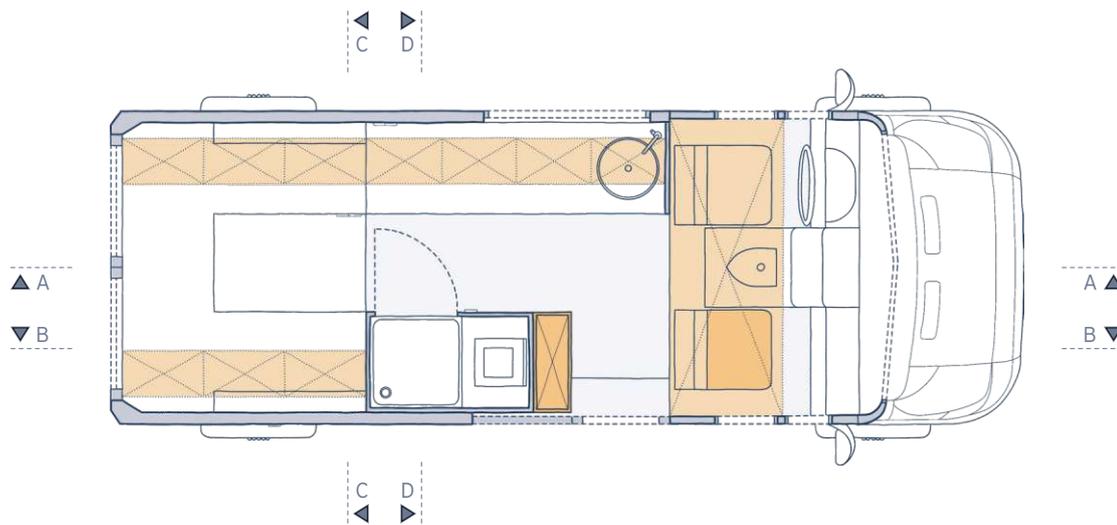


Abbildung 132: Campervan für zwei Personen - Verstauesysteme - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

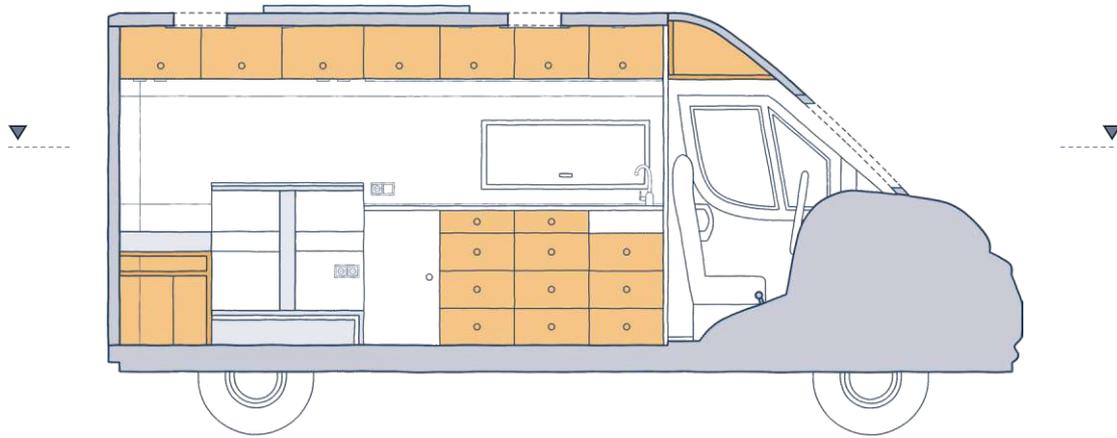


Abbildung 133: Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Schnitt A (Maßstab 1:50)

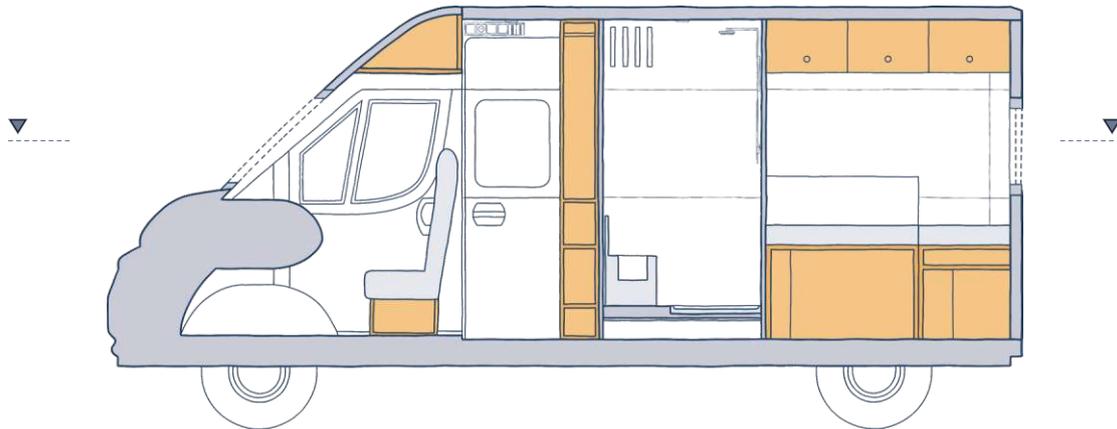


Abbildung 134: Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

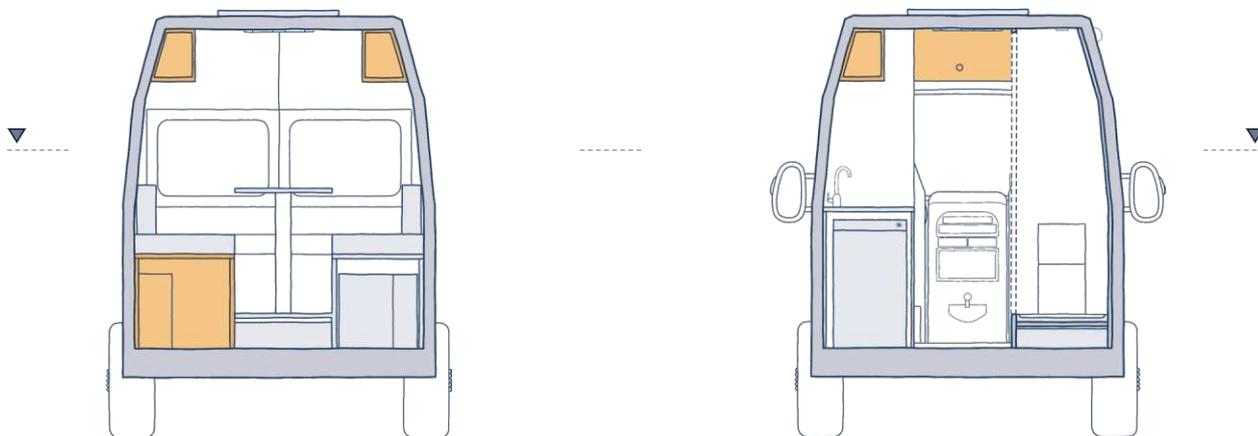


Abbildung 135: Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Schnitt C und D (Maßstab 1:50)

Die Beleuchtung und die Steckdosen

Der Campervan ist, zuzüglich der serienmäßig verbauten Lampe in der Fahrerkabine, mit acht Lichtquellen im Inneren des Fahrzeugs ausgestattet. Sieben der acht Leuchten sind Deckeneinbaustrahler. Zwei davon befinden sich an der Unterseite der Oberschränke auf der Fahrerseite des Campervans und dementsprechend über dem Kopfende des Bettes und ermöglichen es beispielsweise, abends im Bett zu lesen. Sie können über die daneben angebrachten Lichtschalter an- und ausgeschaltet werden.

Ein weiterer Deckenspot befindet sich in der Nasszelle und kann über einen Lichtschalter an deren Außenseite aktiviert werden.

Die vier übrigen Deckenspots sind mittig über dem Tisch beziehungsweise dem Bett sowie zwischen der Küchenzeile und der Nasszelle und im Eingangsbereich angebracht. Diese vier Leuchten können gemeinsam ein- und ausgeschaltet werden, wofür mehrere Schalter zur Verfügung stehen. Einer dieser Schalter befindet sich über der Schiebetür in der sogenannten Schaltzentrale, sodass die Lichter beim Betreten des

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Campervans aktiviert und beim Verlassen deaktiviert werden können. Die zwei weiteren Schalter werden mit jenen kombiniert, die auch für das Aktivieren der Spots unter den Oberschränken genutzt werden. Es sind demnach Doppelwechschalter, mit denen zwei voneinander unabhängige Leuchten bedient werden können. Dies ermöglicht es beispielsweise, das Licht im Campervan vom Bett aus auszuschalten, ohne erneut aufstehen zu müssen.

Über der Küchenzeile befindet sich an der Unterseite der Oberschränke eine LED-Leiste, welche durch einen Schalter aktiviert und deaktiviert werden kann, der über der Küchenzeile links des Fensters montiert ist.

Darüber hinaus verfügt der Campervan über eine Außenlampe, die an der Beifahrerseite der Karosserie montiert ist, sodass den Studierenden in den Abend- und Nachtstunden auch im Außenraum eine Lichtquelle für verschiedene Aktivitäten zur Verfügung steht. Der Schalter für die Außenlampe befindet sich in der Schaltzentrale über der Schiebetür im Inneren des Campervans.

Der Campervan ist mit sieben Steckdosen ausgestattet. Sechs davon befinden sich im Inneren des Campers. Je eine Steckdose befindet sich neben den beiden Lichtschaltern an der Unterseite der Oberschränke über dem Kopfende des Bettes. Diese ermöglicht beispielsweise das Laden des Handys bei gleichzeitiger Nutzung im Bett oder im Sitzbereich. Alternativ kann das Handy mittels einer Öffnung für das Kabel in der Unterseite des Oberschranks während des Ladens in diesem verstaut werden. Eine weitere Steckdose befindet sich neben dem Lichtschalter über der Küchenzeile, sodass die Studierenden etwaige Küchengeräte mit Strom versorgen können. Außerdem sind zwei Steckdosen an der Konstruktion der Sitzbank auf der Fahrerseite vorgesehen, um beispielsweise die Laptops während des Arbeitens am Tisch aufladen zu können. Die sechste Steckdose befindet sich in der Schaltzentrale über der Schiebetür.

Des Weiteren wird eine Außensteckdose an der Beifahrerseite der Karosserie verbaut, um die Nutzung von elektrischen und elektronischen Geräten auch im Freien zu ermöglichen. Um diese Außensteckdose verwenden zu können, müssen die Studierenden jedoch zunächst einen Schalter in der Zentrale aktivieren. Dies verhindert eine unbefugte Nutzung der Steckdose durch andere Personen.

Neben dem bereits erwähnten Lichtschalter für die Deckenspots, dem Lichtschalter für die Außenleuchte, dem Schalter für die Aktivierung der Außensteckdose und einer Steckdose enthält die Schaltzentrale auch eine Anzeige für den Wasserstand des Frischwassertanks und eine Batterieanzeige.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

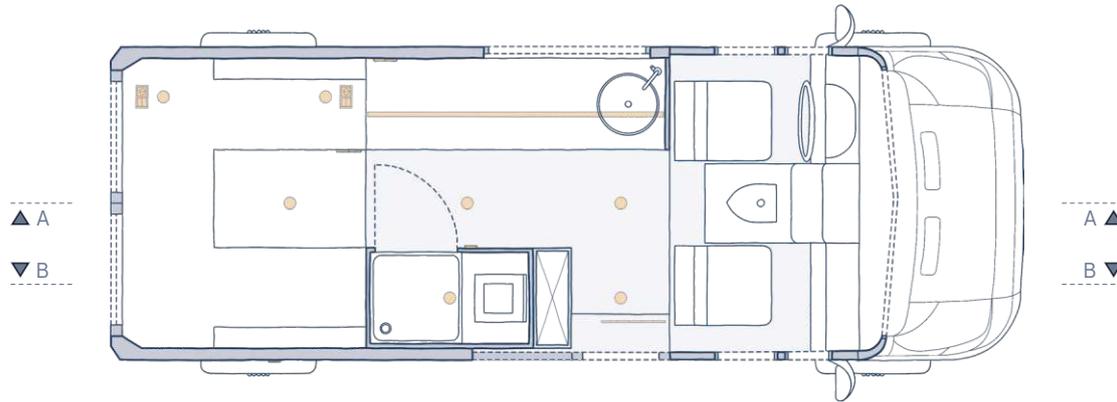


Abbildung 136: Campervan für zwei Personen - Beleuchtung und Steckdosen - Grundriss (Maßstab 1:50)



Abbildung 137: Campervan für zwei Personen - Beleuchtung und Steckdosen - Schnitt A (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

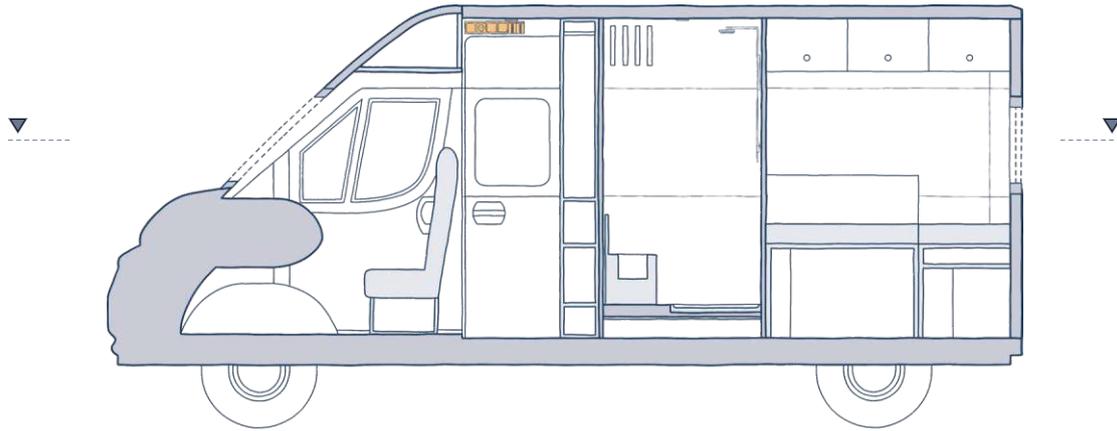


Abbildung 138: Campervan für zwei Personen - Beleuchtung und Steckdosen - Schnitt B (Maßstab 1:50)

Die Wasser- und Stromversorgung

Damit die Studierenden möglichst lange autark mit dem Campervan unterwegs sein können, wird ein Frischwassertank mit einem Fassungsvermögen von einhundert Litern verbaut. Dieser befindet sich unter dem Tisch, das heißt unter dem Boden der Sitzgruppe, sodass sich hier die bereits erwähnte Stufe ergibt. Von dort aus führen die Leitungen über den Boiler zum Spülbecken der Küchenzeile und zur Dusche, so dass warmes Wasser zur Verfügung steht.

Der Wasserboiler ist unter der Sitzbank verbaut, die sich an der Außenseite der Fahrerseite befindet. Aus bereits erläuterten Gründen ist der Abwassertank mit einem Fassungsvermögen von achtzig Litern etwas kleiner dimensioniert als der Frischwassertank.

Der Abwassertank befindet sich unter der Nasszelle, da dessen höchster Punkt unterhalb des Niveaus der Abflüsse von Dusche und Waschbecken liegen muss.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Die gesamte Stromversorgung, das heißt die Aufbau-batterie, der Wechselrichter, der Solarladeregler, das Ladegerät, der Unterspannungsschutz und der Ladebooster sowie die Sicherungskästen und ein Fehlerstrom-Schutzschalter befinden sich ebenfalls unter der Sitzbank auf der Fahrerseite.

Durch Herausnehmen des Matratzens segments und Anheben der Klappe kann bei Bedarf schnell auf den Warmwasserboiler und die Stromversorgungsgeräte zugegriffen werden.

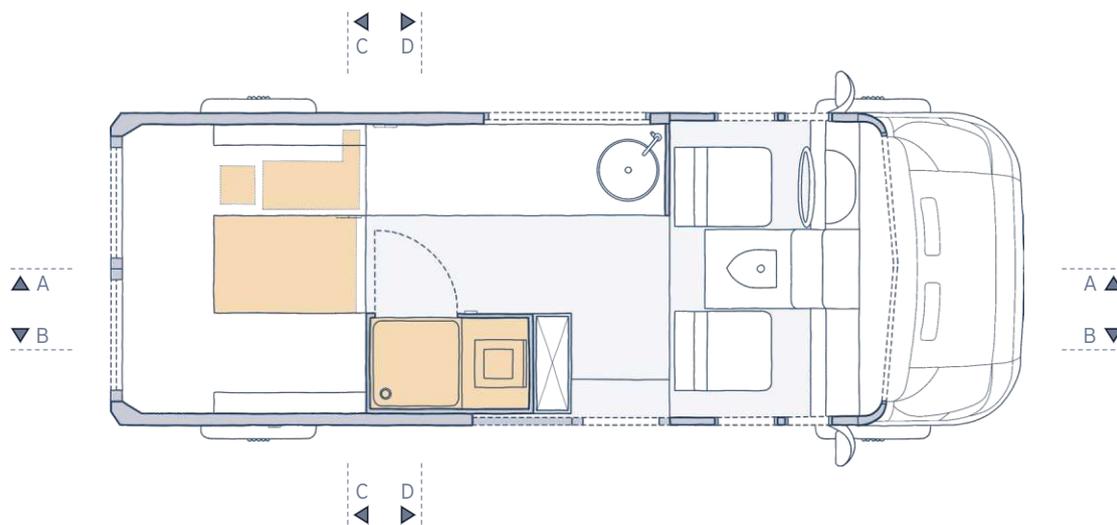


Abbildung 139: Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Grundriss (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

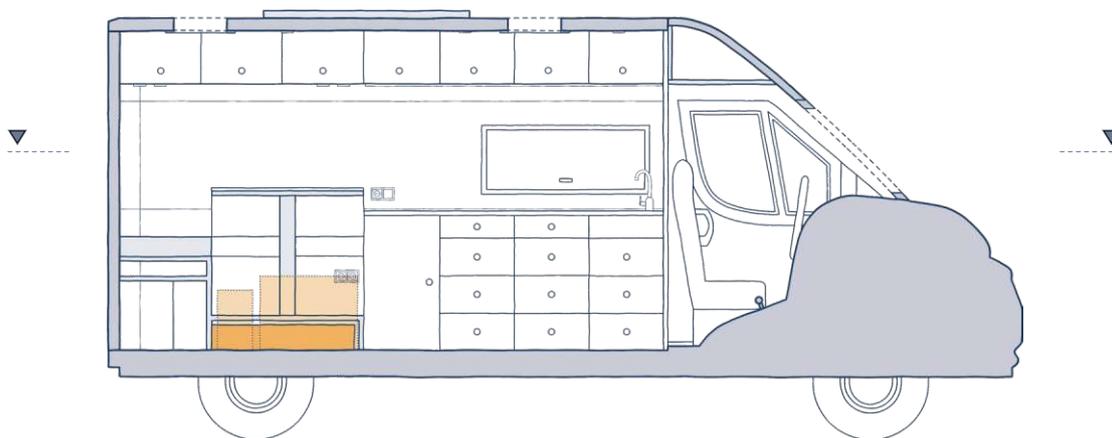


Abbildung 140: Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt A (Maßstab 1:50)

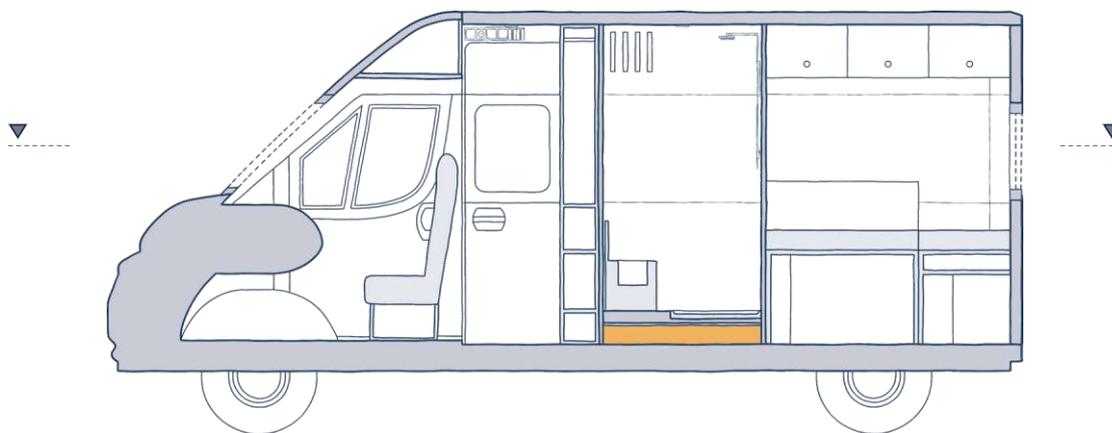


Abbildung 141: Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt B (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

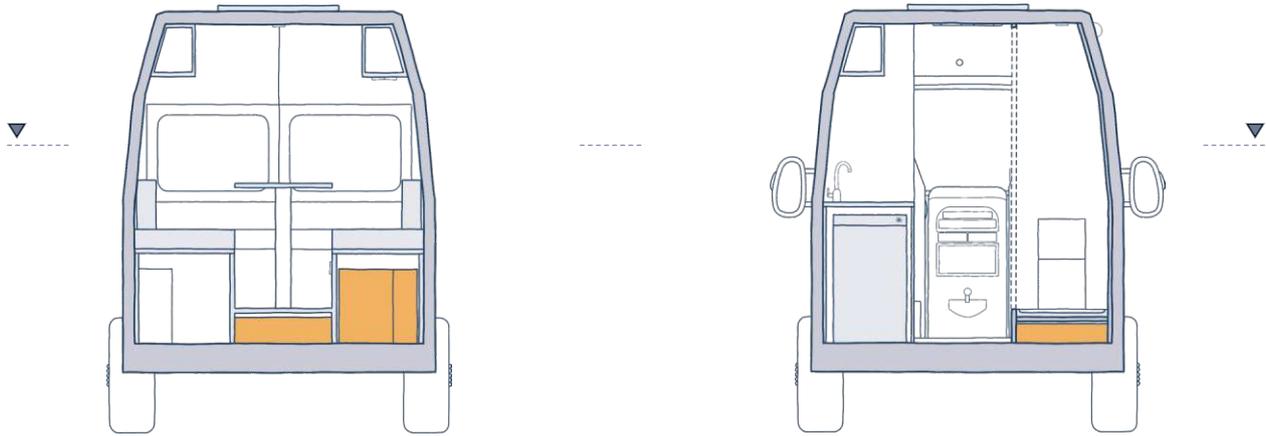


Abbildung 142: Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt C und D (Maßstab 1:50)

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

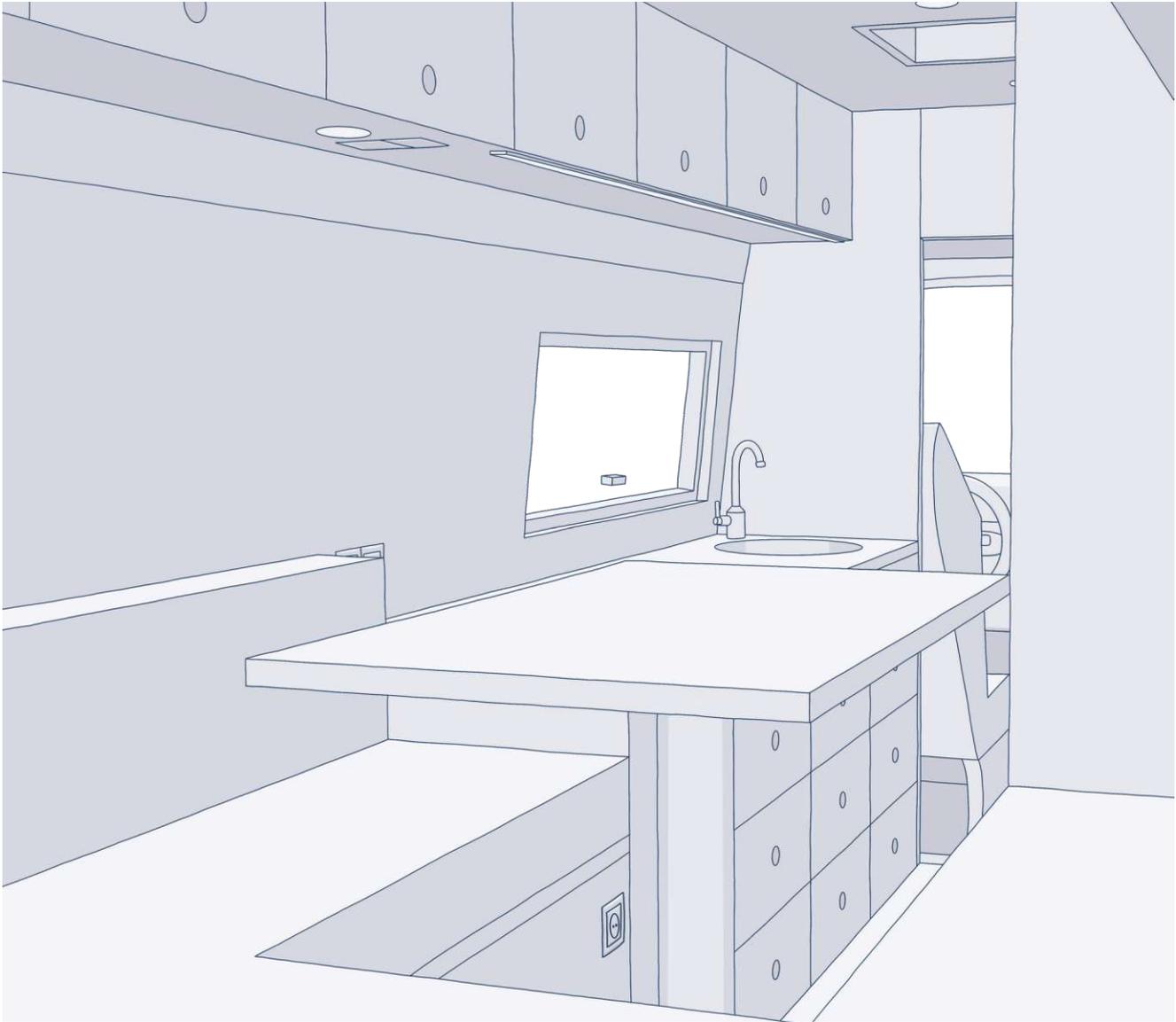


Abbildung 143: Campervan für zwei Personen - Perspektive Innenraum - Sitzgelegenheit und Küche

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

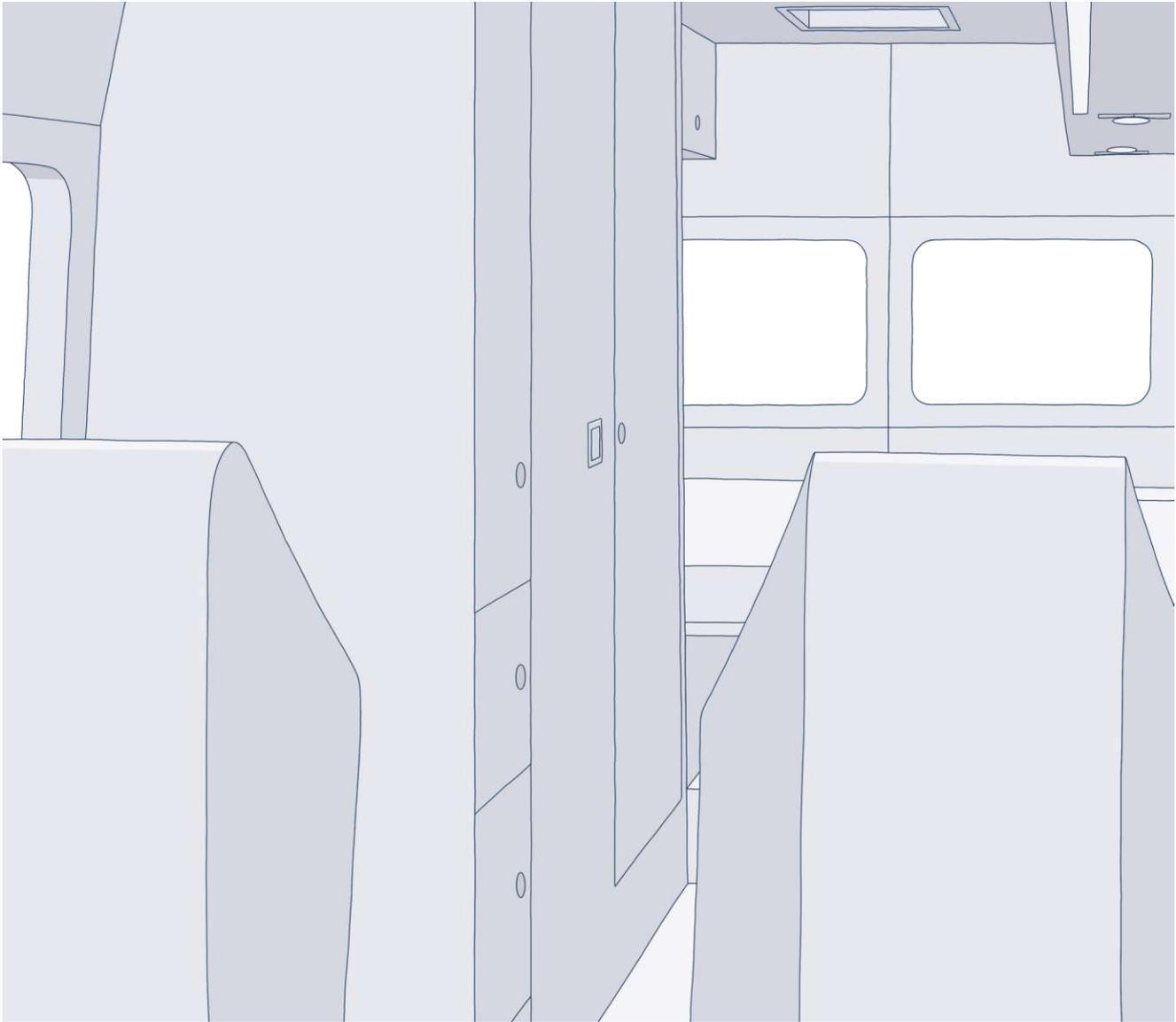


Abbildung 144: Campervan für zwei Personen - Perspektive Innenraum - Nasszelle

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Materialien und Farbwahl beider Campervans

Grundsätzlich liegt die Wahl der Materialien und möglicher Farben selbstredend dem subjektiven Geschmack und auch der Investitionsbereitschaft der BewohnerInnen des Campervans zugrunde, weshalb ich in meinen Entwürfen das Hauptaugenmerk auf die Funktionalität und optimale Ausnutzung der räumlichen Volumina des Vans gelegt habe, so wie auf die Umsetzbarkeit der Ausbauvarianten in Selbstbauweise. Daher möchte ich in diesem Abschnitt lediglich auf einige mir wichtig erscheinende Aspekte bezüglich der Material- und Farbwahl verweisen.

Durch die Wand- und Deckenverkleidung des Campervans wird gewissermaßen bereits die Basis für die Gestaltung des Campervans geschaffen. Während es die Möglichkeit gibt, die Karosserie des Vans von innen mit Filz zu bekleben oder Holzpaneele zu verwenden, habe ich mich in meinen Entwürfen hingegen für die Nutzung von Holzplatten entschieden. Zum einen hat diese Variante gegenüber der Verwendung von Holzpaneelen den Vorteil, dass bei der Verwendung von Sperrholzplatten ein sehr viel geringeres Gewicht verbaut wird, zum anderen wirken die großflächigen, glatten Platten aus meiner Perspektive sehr viel ruhiger als Paneele, da weitaus weniger Fugen entstehen.

Um diese Sperrholzplatten zu montieren, muss zunächst eine Unterkonstruktion aus Holzleisten an der Karosserie des Campervans verschraubt werden. Zwischen der Unterkonstruktion wird anschließend die Dämmung verlegt, wobei es hier mehrere Möglichkeiten für Dämmstoffe gibt, die von den Studierenden in Abwägung der Vor- und Nachteile der entsprechenden Materialien individuell ausgewählt werden können. Die etablierteste Variante ist die Verwendung von selbstklebenden Dämmmatten, wie zum Beispiel vom Hersteller Armaflex. Es handelt sich dabei um ein flexibles Dämmmaterial aus Kautschuk, das aufgrund der niedrigen Wärmeleitfähigkeit und der einfachen Verarbeitung für die meisten Campervan-Ausbauten genutzt wird (vgl. isotec-isolierungen o. D.). Dabei werden standardgemäß Dämmmatten der Stärke 19 Millimeter verwendet. An Stellen, an denen aufgrund der Bauweise der Karosserie des Campervans keine Dämmmatten dieser Stärke genutzt werden können, also beispielsweise auf Verstärkungsprofilen, wird auf Dämmmatten der Stärke neun Millimeter zurückgegriffen. Um auch kleinste Fugen zu dämmen, werden drei Millimeter dicke Dämmmatten genutzt. Alternativ können natürliche Dämmstoffe wie Kork, Hanf und Jute verwendet werden.

Auch für die Montage des Fußbodens wird in einem ersten Schritt eine Unterkonstruktion aus Holzlatten verbaut. Anschließend wird die Dämmung in den Zwischenräumen verklebt.

24. „Studentisches Nomadentum“ - Campervan-Entwurfsvorschläge

Bei der Auswahl des Fußbodens sind einige Aspekte zu beachten. So sollte das gewählte Material des Bodens nicht feuchtigkeitsempfindlich sein. Echtholzplatten, die zudem recht schwer und daher ohnehin nicht empfehlenswert sind, stellen demnach keine praktikable Lösung dar, da sie aufgrund der Feuchtigkeit oder Nässe, die beispielsweise beim Betreten des Vans mit hereingetragen wird, leicht aufquellen oder sich verfärben können. Ich schlage daher eine wasserabweisende Holzplatte vor, die auf der Konstruktion verschraubt wird, und darüber einen Belag aus Klebevinyl. Der Fußboden ist somit feuchtigkeitsresistent und lässt sich leicht säubern.

Für die Möbel wird eine Kombination aus Holzlatten, Tischlerplatten und Sperrholzplatten verwendet. Das Prinzip ist, dass die tragenden Teile, wie beispielsweise die Konstruktion der Oberschränke, die Konstruktion des Bettes und die Schubladen mit den tragfesten Holzleisten und Tischlerplatten gebaut werden. Hingegen wird bei den Klappen der Oberschränke lediglich ein Rahmen aus diesen Materialien gebaut, der anschließend mit einer Sperrholzplatte verkleidet wird. Dies hat den Vorteil, dass durch die Verwendung von Sperrholzplatten für nicht tragende Flächen viel Gewicht eingespart werden kann. In jedem Fall ist das Gewicht ein Faktor, der beim Ausbau sorgfältig durchdacht werden muss, da das zulässige Gesamtgewicht auf 3.500 Kilogramm begrenzt ist.

Sowohl für die Küchenzeile als auch für den Küchenblock wird eine Holzplatte aus Hartholz verwendet, in die an entsprechender Stelle eine Öffnung für die Spüle gesägt wird.

Da bei dem Campervan, der für eine Person ausgelegt ist, ein fest verbautes Bett vorgesehen wird, kann eine Standardmatratze, wie sie in normalen Betten Verwendung findet und ein Lattenrost genutzt werden. Bei dem für zwei Personen ausgelegten Campervan ist dies aufgrund der Transformationsmöglichkeit des Bettes in eine Sitzgelegenheit nicht möglich. Hier liegt die Matratze, die in mehrere Segmente unterteilt ist, auf den Klappen der Schränke, in denen die Elektrik und Stauraum untergebracht sind. Diese Klappen werden mit Lüftungsschlitzen versehen, um eine Durchlüftung der Matratze zu ermöglichen und somit die Bildung von Schimmel zu verhindern.

Da der Wohnraum im Campervan sehr klein ist, schlage ich vor, helle Farben zu verwenden. Dies hat den Vorteil, dass der Van größer und luftiger wirkt, als es bei der Verwendung von dunklen Farben der Fall wäre. Jedoch soll, wie bereits oben angesprochen, besonders bei der Farb- und Oberflächenwahl bewusst Spielraum für individuelle Wünsche und Vorlieben der Van-BewohnerInnen offengehalten werden.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

25.

Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Einem ersten Impuls folgend, würden wohl die meisten Menschen behaupten, dass das Leben im Campervan ganz klar einen schlechteren ökologischen Fußabdruck mit sich bringt, als es beim Bewohnen einer Wohnung, eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft oder eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim der Fall wäre.

Dies zu untersuchen ist das Ziel des folgenden Kapitels, wobei zunächst zu klären ist, worum es sich beim ökologischen Fußabdruck überhaupt handelt.

Der ökologische Fußabdruck gibt an, wie viel Fläche eine Person für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse im Laufe eines Jahres benötigt und wird in der Maßeinheit Global-Hektar gemessen. Jedem Menschen stehen dabei etwa 1,70 Global-Hektar zur Verfügung, was sich aus der Division der biologisch produktiven nutzbaren Fläche der Erde durch die Erdbevölkerung ergibt (vgl. Welthungerhilfe 2022).

Dem gegenüber steht die enorme Zahl von 5,31 Global-Hektar, die jeder / jede ÖsterreicherIn durchschnittlich auf der Erde beansprucht, um die individuellen Bedürfnisse zu erfüllen (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.). Der durchschnittliche ökologische Fußabdruck aller Menschen auf der Welt beträgt 2,70 Global-Hektar und demnach 1 Global-Hektar mehr, als jedem Menschen zur Verfügung steht und ist gleichzeitig 2,61 Global-Hektar niedriger als der durchschnittliche Abdruck der ÖsterreicherInnen (vgl. Brot für die Welt o. D.).



Abbildung 145: Der durchschnittliche ökologische Fußabdruck

Daraus resultiert die erschreckende Erkenntnis, dass unsere Erde für die Erfüllung aller Ansprüche der Weltbevölkerung nicht ausreichen kann. Würden alle Menschen der Erde den Fußabdruck der ÖsterreicherInnen aufweisen, bräuchten wir 3,12 Erden.

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Benötigte Erden im Falle dessen, dass alle Menschen den ökologischen Fußabdruck der ÖsterreicherInnen hätten: 3,12



Abbildung 146: Benötigte Erden wenn alle Menschen den ökologischen Fußabdruck der ÖsterreicherInnen hätten

Dass das Wohnen einen bedeutenden Teil des ökologischen Fußabdrucks ausmacht, ist nicht von der Hand zu weisen. Dabei gilt als Faustregel: Je größer die Wohnung und je weniger BewohnerInnen, desto größer ist der ökologische Fußabdruck.

Insgesamt sind es fünf Einflussfaktoren, die den ökologischen Fußabdruck bestimmen: Die Ernährung, der Konsum, die Mobilität, das Wohnen und der sogenannte graue Footprint (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.). Der graue Footprint stellt dabei jenen Teil dar, der nicht einem einzelnen Individuum, sondern der Allgemeinheit zugeordnet wird. Beispiele dafür sind der Bau und die Unterhaltung öffentlicher Einrichtungen wie Schulen und Krankenhäusern sowie Aufwendungen für die Polizei, Feuerwehr und das Militär (vgl. Simonis 2013).

In der Gewichtung der Einflussfaktoren wird ersichtlich, dass in Österreich das Wohnen mit 14 Prozent den geringsten Einfluss auf den ökologischen Fußabdruck darstellt. Nach dem grauen Footprint, der 28 Prozent einnimmt, steht an zweiter Stelle die Ernährung mit 24 Prozent, gefolgt von dem Konsum mit 19 Prozent und der Mobilität mit 15 Prozent (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan



Abbildung 147: Einflussfaktoren auf den ökologischen Fußabdruck

Es wird deutlich, dass beide Einflussfaktoren, die mit dem Leben im Campervan sehr unmittelbar zusammenhängen, also das Wohnen und die Mobilität, im Verhältnis gesehen die geringste Auswirkung auf den ökologischen Fußabdruck jedes Einzelnen haben, aber natürlich trotzdem nicht zu vernachlässigen sind.

Im Folgenden werde ich mithilfe des Fußabdruck-Rechners, der vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie des Landes Österreich auf der Website zur Verfügung gestellt wird, exemplarische Optionen durchgehen, um somit eine Einschätzung über die Nachhaltigkeit des Vollzeitlebens im Campervan im Vergleich zum Bewohnen einer Wohnung in den Bereichen Wohnen und Mobilität abgeben zu können (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

Die Wohnformen des Bewohnens eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft sowie eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim lasse ich außen vor, da sie in den meisten Fällen nicht allzu sehr von den Werten des Bewohnens einer Wohnung abweichen und zudem auch nicht alle erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen.

Zu betonen ist auch, dass der besagte Fußabdruck-Rechner nicht für den Zweck der Überprüfung des ökologischen Fußabdrucks ausgelegt ist, der sich beim Bewohnen eines Campervans ergibt. Daher können hier zunächst, wenn überhaupt, nur exemplarische Schlüsse aus den Ergebnissen gezogen werden.

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Eine Forschung hinsichtlich des ökologischen Fußabdrucks beziehungsweise der Nachhaltigkeit des Vollzeitbewohnens eines Campervans ist meines Wissens nach bisher noch nicht durchgeführt worden und wäre sicherlich ein interessantes Thema für eine weiterführende Arbeit zu dieser Diplomarbeit.

Option 1: Einzimmerwohnung - 34,99 Quadratmeter - von einer Person bewohnt

Bei Option eins handelt es sich um eine Wohnung, die lediglich von einer Person bewohnt wird. Aus meiner vorangegangenen Untersuchung zu den durchschnittlichen Wohnungsgrößen in Wien wird hierfür eine Quadratmeteranzahl von 34,99 angenommen. Über die Energiekennzahlen der Wohnung sowie die thermische Sanierung und die Stromart liegen keine Informationen vor, sodass hier auf den österreichischen Durchschnitt beziehungsweise die Antwort „weiß nicht“ zurückgegriffen wird. Da die meisten Mietwohnungen in Wien mit Gas beheizt werden und auch das Wasser mithilfe einer Gastherme erhitzt wird, habe ich dies als Antwortmöglichkeiten gewählt. Für den Wasserverbrauch wurde die Antwortoption „Durchschnitt“ ausgewählt und bei dem Stromverbrauch habe ich auf die zuvor für eine von einer Person bewohnten Einzimmerwohnung berechnete Höhe von 1714,91 Kilowattstunden zurückgegriffen. So ergibt sich für den Bereich des Wohnens ein ökologischer Fußabdruck von 0,62 Global-Hektar.

Um die Vergleichbarkeit mit den folgenden Optionen des Bewohnens eines Campervans möglichst einfach zu gestalten, habe ich bei der Anzahl der genutzten Individual-Fahrzeuge im Falle des Bewohnens einer Wohnung null angegeben. Auch Kurz- und Langstreckenflüge sowie Reisen mit Autobussen, Zügen oder innerstädtischen Bussen und Bahnen habe ich außenvorgelassen, da diese für die Beurteilung der Abweichungen des ökologischen Fußabdrucks nicht von Belang sind. So ergibt sich in puncto Mobilität in dieser Option ein Wert von null Global-Hektar. Selbstverständlich fällt der ökologische Fußabdruck im Bereich Mobilität je nach Nutzungsverhalten verschiedener Verkehrsmittel bei allen Studierenden anders aus und wird nur in den seltensten Fällen tatsächlich null darstellen.

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die eine Einzimmerwohnung allein bewohnt	
Wohnen	
Nutzen Sie neben Ihrem Hauptwohnsitz regelmäßig einen weiteren Wohnsitz?	Nein
Wie groß ist ihre Wohnung?	34,99 Quadratmeter
Wie viele Personen nutzen diesen Wohnraum?	1 Person
Kennen Sie die Energiekennzahl für die Wohnung?	Nein
Welche Art von Gebäude ist dieser Wohnsitz?	Größeres Wohnhaus
Wie und wann wurde dieses Gebäude thermisch saniert?	Durchschnitt
Wie beheizen Sie ihre Wohnung?	Gas
Wie erzeugen Sie Warmwasser an diesem Wohnsitz?	Mit der Heizung
Beschreiben Sie ihren Umgang mit Wasser an diesem Wohnsitz?	Durchschnitt
Wie viel Strom verbrauchen Sie an diesem Wohnsitz?	1.714 Kilowattstunden
Welchen Strom beziehen Sie an diesem Wohnsitz von ihrem Anbieter?	AT-Strom-Mix
Wohnen = 0,62 Global-Hektar	
Mobilität	
Wie viele Individual-Fahrzeuge nehmen Sie regelmäßig für Ihre Mobilität in Anspruch? (PKW, Motorrad, Moped, Quad etc.)	0
Wie viele Stunden verbringen Sie auf Kurzstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen sie auf Langstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie in Autobussen oder Zügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie auf innerstädtischen Bahn- oder Busstrecken pro Jahr?	0
Mobilität = 0,00 Global-Hektar	
Mobilität + Mobilität = 0,62 Global-Hektar	

Tabelle 29: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die eine Einzimmerwohnung allein bewohnt

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Es ergibt sich demnach eine Kennzahl von 0,62 Global-Hektar für die Bereiche des Wohnens und der Mobilität im Falle einer von einer Person bewohnten Einzimmerwohnung (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

Option 2: Zweizimmerwohnung - 63,76 Quadratmeter - von zwei Personen bewohnt

Option zwei behandelt das Szenario einer von zwei Personen bewohnten Zweizimmerwohnung. Auch hier entnehme ich die Quadratmeterzahl meiner vorangegangenen Untersuchung bezüglich der durchschnittlichen Wohnungsgrößen in Wien. Diese beträgt 63,76 Quadratmeter. Genau wie bei Option eins liegen auch bei dieser Variante die übrigen Informationen betreffend der Energiekennzahlen der Wohnung sowie der thermischen Sanierung und Stromart nicht vor, sodass auch in diesem Fall auf den österreichischen Durchschnitt beziehungsweise die Antwort „weiß nicht“ zurückgegriffen wird. Die Antworten bezüglich der Heizungsart und Warmwassererzeugung gleichen aufgrund von bereits erläuterten Umständen denen der Option eins. Auch den Stromverbrauch in Höhe von 2.373,84 Kilowattstunden entnehme ich der von mir zuvor angefertigten Berechnung für eine von zwei Personen bewohnte Zweizimmerwohnung. So ergibt sich für den Bereich des Wohnens ein ökologischer Fußabdruck von 0,54 Global-Hektar pro Person.

Auch bei dieser Option gebe ich eine Anzahl von null genutzten Fahrzeugen sowie null Stunden für Langstrecken- und Kurzstreckenflüge sowie Fahrten in Zügen, Bussen und dem öffentlichen Nahverkehr an. So ergibt sich ein Wert von null Global-Hektar im Bereich der Mobilität, der wie bei Option eins lediglich der Vereinfachung der Vergleichbarkeit zu den Optionen drei und vier dient und im Regelfall deutlich höher ausfallen wird.

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die eine Zweizimmerwohnung zu zweit bewohnt

Wohnen

Nutzen Sie neben Ihrem Hauptwohnsitz regelmäßig einen weiteren Wohnsitz?	Nein
Wie groß ist ihre Wohnung?	63,76 Quadratmeter
Wie viele Personen nutzen diesen Wohnraum?	2 Personen
Kennen Sie die Energiekennzahl für die Wohnung?	Nein
Welche Art von Gebäude ist dieser Wohnsitz?	Größeres Wohnhaus
Wie und wann wurde dieses Gebäude thermisch saniert?	Durchschnitt
Wie beheizen Sie ihre Wohnung?	Gas
Wie erzeugen Sie Warmwasser an diesem Wohnsitz?	Mit der Heizung
Beschreiben Sie ihren Umgang mit Wasser an diesem Wohnsitz?	Durchschnitt
Wie viel Strom verbrauchen Sie an diesem Wohnsitz?	2.379 Kilowattstunden
Welchen Strom beziehen Sie an diesem Wohnsitz von ihrem Anbieter?	AT-Strom-Mix

Wohnen = 0,54 Global-Hektar

Mobilität

Wie viele Individual-Fahrzeuge nehmen Sie regelmäßig für Ihre Mobilität in Anspruch? (PKW, Motorrad, Moped, Quad etc.)	0
Wie viele Stunden verbringen Sie auf Kurzstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen sie auf Langstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie in Autobussen oder Zügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie auf innerstädtischen Bahn- oder Busstrecken pro Jahr?	0

Mobilität = 0,00 Global-Hektar

Mobilität + Wohnen = 0,54 Global-Hektar

Tabelle 30: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die eine Zweizimmerwohnung zu zweit bewohnt

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Für die Bereiche des Wohnens und der Mobilität ergibt sich also im Falle einer von zwei Personen bewohnten Zweizimmerwohnung ein ökologischer Fußabdruck von 0,54 Global-Hektar pro Person (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

Option 3: Campervan - von einer Person bewohnt

Die Berechnung des ökologischen Fußabdrucks beim Bewohnen eines Campervans ist nur ungenau durchführbar. Kein Fußabdruck-Rechner ist auf das Szenario eines vollzeitbewohnten Campervans ausgelegt, wodurch gewisse Fragen nur schwer beziehungsweise teilweise auch fälschlich beantwortet werden können. So könnte theoretisch der Bereich des Wohnens beim Vollzeitwohnen in einem Campervan auf null gesetzt werden, da augenscheinlich keine Wohnung bewohnt wird. Da jedoch auch die Nutzung von Wasser und Strom in diese Kategorie fällt, wäre diese Vorgehensweise nicht logisch.

Bei der Frage nach der Größe der Wohnung stellt die geringste auswählbare Größe zwanzig Quadratmeter dar. Von dem im Kapitel zu den Ausbautwürfen dargestellten Campervan des Modells Fiat Ducato L4H3 ausgehend, beträgt die tatsächliche Wohnfläche dieses Kastenwagens lediglich 6,84 Quadratmeter. Dies stellt demnach bereits den ersten Faktor dar, durch den eine exakte Berechnung nicht durchführbar ist. Auch die Frage nach der Art des Gebäudes kann nur falsch beantwortet werden, da es sich nicht um ein Gebäude handelt. Hier habe ich mit „Größeres Wohnhaus“ daher jene Antwortmöglichkeit ausgewählt, die den geringsten ökologischen Fußabdruck-Wert mit sich bringt. Auch die Frage, ob das Gebäude thermisch saniert wurde, hinkt, wobei ich in diesem Fall angegeben habe, dass es thermisch saniert wurde, was aus der Annahme resultiert, dass beim Ausbau des Campervans auf eine gute Wärmedämmung und damit auf einen geringen Wärmeverlust geachtet wurde. Der Campervan wird mittels einer Dieselstandheizung geheizt, allerdings kann man dies beim Fußabdruck-Rechner nicht auswählen. Da der Heizverbrauch aber im Gegensatz zu dem beim Bewohnen einer Wohnung verschwindend gering ist und der Rechner den Verbrauchswert völlig außen vor lässt, habe ich auch in diesem Fall jene Antwortmöglichkeit gewählt, die den kleinsten Wert mit sich bringt. Dabei handelt es sich um die Antwort „Fernheizwerk“. Da das Wasser im Campervan mit einem Warmwasserboiler erhitzt wird, habe ich bei der Frage nach der Art der Beheizung des Wassers „elektrisch“ ausgewählt und weiterhin angegeben, dass der Umgang mit Wasser „sehr bewusst reduziert“ ist. Im Vergleich zu den üblichen Wohnformen wird beim Bewohnen eines Campervans nur sehr wenig Wasser verbraucht. So entfällt beispielsweise bei der Nutzung einer Trockentrenntoilette die Spülung und auch beim Duschen muss aufgrund des begrenzten Volumens des Frischwassertanks

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

darauf geachtet werden, die Duschvorgänge möglichst kurz und wassersparend zu halten. Auch der Stromverbrauch fällt vergleichsweise gering aus und wird zusätzlich, wie bereits thematisiert, hauptsächlich durch Solarenergie oder beim Fahren erzeugt. Da jedoch die Antwortmöglichkeit „Solarenergie“ bei der Frage nach der Art des Stroms nicht zur Verfügung steht, bin ich hier mit der Antwort „Ökostrom“ verfahren. Es ergibt sich für den Bereich des Wohnens ein ökologischer Fußabdruck von 0,10 Global-Hektar.

Im Bereich der Mobilität wird in diesem Fall selbstverständlich bei der Frage nach der Anzahl der Fahrzeuge, die von der jeweiligen Person regelmäßig in Anspruch genommen werden, eins gewählt. Durch die im Kapitel zu den monatlichen Kosten von mir getätigte Annahme, dass die Studierenden täglich durchschnittlich zehn km zurücklegen, um zwischen den einzelnen Stellplätzen zu pendeln oder Besorgungen zu erledigen, ergeben sich 3650 zurückgelegte Kilometer pro Jahr. Dieser Wert wird selbstverständlich je nach NutzerInnenverhalten enorm schwanken und höchstwahrscheinlich sogar geringer ausfallen, da davon auszugehen ist, dass die Studierenden nicht täglich den Stellplatz wechseln. Zusätzliche Fahrten wie beispielsweise an den Wochenenden oder in den Ferien bleiben bei der Berechnung des ökologischen Fußabdrucks für diese Option drei ebenso außen vor wie für Option eins und zwei. Bei der Motorisierung von Campervans handelt es sich in aller Regel um Verbrennungsmotoren. Bei der Frage, wie viele Liter das Fahrzeug pro einhundert Kilometer verbraucht, habe ich den durchschnittlichen Dieserverbrauch von Transportern in Höhe von elf Litern angegeben (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

Auch bei dieser Option wurde auf die übrigen Fragen bezüglich Langstrecken- und Kurzstreckenflügen sowie der Nutzung von Bussen, Bahnen und den innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmitteln mit null geantwortet. Es ergibt sich ein Wert von 0,32 Global-Hektar für den Bereich der Mobilität.

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die einen Campervan allein bewohnt

Wohnen

Nutzen Sie neben Ihrem Hauptwohnsitz regelmäßig einen weiteren Wohnsitz?	Nein
Wie groß ist ihre Wohnung?	20 Quadratmeter
Wie viele Personen nutzen diesen Wohnraum?	1 Person
Kennen Sie die Energiekennzahl für die Wohnung?	Nein
Welche Art von Gebäude ist dieser Wohnsitz?	Größeres Wohnhaus
Wie und wann wurde dieses Gebäude thermisch saniert?	wurde thermisch saniert
Wie beheizen Sie ihre Wohnung?	Fernheizwerk
Wie erzeugen Sie Warmwasser an diesem Wohnsitz?	elektrisch
Beschreiben Sie ihren Umgang mit Wasser an diesem Wohnsitz?	sehr bewusst reduziert
Wie viel Strom verbrauchen Sie an diesem Wohnsitz?	geringer Stromverbrauch
Welchen Strom beziehen Sie an diesem Wohnsitz von ihrem Anbieter?	Ökostrom

Wohnen = 0,10 Global-Hektar

Mobilität

Wie viele Individual-Fahrzeuge nehmen Sie regelmäßig für Ihre Mobilität in Anspruch? (PKW, Motorrad, Moped, Quad etc.)	1
Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem Fahrzeug pro Jahr?	3.650 Kilometer
Welcher Motor ist der Hauptantrieb dieses Fahrzeugs?	Verbrennungsmotor
Wie viele Liter verbraucht das Fahrzeug pro 100 km?	11 Liter
Wie viele Personen befördert dieses Fahrzeug?	1 Person
Wie viele Stunden verbringen Sie auf Kurzstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen sie auf Langstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie in Autobussen oder Zügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie auf innerstädtischen Bahn- oder Busstrecken pro Jahr?	0

Mobilität = 0,32 Global-Hektar

Mobilität + Wohnen = 0,42 Global-Hektar

Tabelle 31: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die einen Campervan allein bewohnt

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Im Falle des von einer Person Vollzeit bewohnten Campervans ergibt sich für die Bereiche des Wohnens und der Mobilität ein ökologischer Fußabdruck von 0,42 Global-Hektar (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

Option 4: Campervan - von zwei Personen bewohnt

Bei der Berechnung des ökologischen Fußabdrucks einer Person, die sich den Campervan zum Vollzeitwohnen mit einer weiteren Person teilt, unterscheiden sich die Angaben nur gering zu denen der Option drei. So werden bei der Frage nach der Anzahl der Personen, die den Wohnraum nutzen, folglich statt einer Person zwei Personen angegeben. Auch bei der Frage, wie viele Personen das Fahrzeug befördert, wird die Anzahl auf zwei Personen erhöht. Die restlichen Parameter entsprechen der in Option drei erläuterten Wahl. Es ergibt sich demnach für den Bereich des Wohnens ein Wert von 0,05 Global-Hektar und für den Bereich der Mobilität ein Wert von 0,25 Global-Hektar pro Person.

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

ökologischer Fußabdrucks einer Person, die einen Campervan zu zweit bewohnt

Wohnen

Nutzen Sie neben Ihrem Hauptwohnsitz regelmäßig einen weiteren Wohnsitz?	Nein
Wie groß ist ihre Wohnung?	20 Quadratmeter
Wie viele Personen nutzen diesen Wohnraum?	2 Personen
Kennen Sie die Energiekennzahl für die Wohnung?	Nein
Welche Art von Gebäude ist dieser Wohnsitz?	Größeres Wohnhaus
Wie und wann wurde dieses Gebäude thermisch saniert?	wurde thermisch saniert
Wie beheizen Sie ihre Wohnung?	Fernheizwerk
Wie erzeugen Sie Warmwasser an diesem Wohnsitz?	elektrisch
Beschreiben Sie ihren Umgang mit Wasser an diesem Wohnsitz?	sehr bewusst reduziert
Wie viel Strom verbrauchen Sie an diesem Wohnsitz?	geringer Stromverbrauch
Welchen Strom beziehen Sie an diesem Wohnsitz von ihrem Anbieter?	Ökostrom

Wohnen = 0,05 Global-Hektar

Mobilität

Wie viele Individual-Fahrzeuge nehmen Sie regelmäßig für Ihre Mobilität in Anspruch? (PKW, Motorrad, Moped, Quad etc.)	1
Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem Fahrzeug pro Jahr?	3.650 Kilometer
Welcher Motor ist der Hauptantrieb dieses Fahrzeugs?	Verbrennungsmotor
Wie viele Liter verbraucht das Fahrzeug pro 100 km?	11 Liter
Wie viele Personen befördert dieses Fahrzeug?	2 Person
Wie viele Stunden verbringen Sie auf Kurzstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen sie auf Langstreckenflügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie in Autobussen oder Zügen pro Jahr?	0
Wie viele Stunden verbringen Sie auf innerstädtischen Bahn- oder Busstrecken pro Jahr?	0

Mobilität = 0,25 Global-Hektar

Mobilität + Wohnen = 0,30 Global-Hektar

Tabelle 32: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die einen Campervan zu zweit bewohnt

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Im Falle des von zwei Personen Vollzeit bewohnten Campervans ergibt sich für die Bereiche des Wohnens und der Mobilität demnach ein ökologischer Fußabdruck von 0,30 Global-Hektar pro Person (vgl. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o. D.).

Vergleich der Werte des ermittelten ökologischen Fußabdrucks

Abseits der Tatsache, dass aufgrund unterschiedlicher unbekannter Variablen in allen Optionen selbstverständlich keine genauen Kennzahlen ermitteln werden können, zeigt sich zumindest eine Tendenz. Es wird ersichtlich, dass - gemessen am ökologischen Fußabdruck - das Bewohnen eines Campervans keinesfalls eine negativere Bilanz für das Klima darstellt als das Bewohnen einer Wohnung. Sondern ganz im Gegenteil weist eine Person, die sich den Campervan zum Vollzeitleben mit einer weiteren Person teilt, in den Bereichen der Mobilität und dem Wohnen durchschnittlich lediglich einen halb so großen ökologischen Fußabdruck auf wie eine Person, die eine Einzimmerwohnung allein bewohnt. Auch der ökologische Fußabdruck einer Person, die einen Campervan allein bewohnt, ist fast ein Viertel geringer als der einer Person, die sich eine Zweizimmerwohnung mit einer weiteren Person teilt. Zusätzlich fällt der ökologische Fußabdruck von Studierenden, die eine Wohnung bewohnen und zusätzlich ein eigenes Auto besitzen, natürlich noch drastisch höher aus.

Ökologischer Fußabdruck einer Person in den Bereichen Wohnen und Mobilität

Einzimmerwohnung - allein bewohnt	0,62 Global-Hektar
Zweizimmerwohnung - zu zweit bewohnt	0,54 Global-Hektar
Campervan - allein bewohnt	0,42 Global-Hektar
Campervan - zu zweit bewohnt	0,30 Global-Hektar

Abbildung 148: Ökologischer Fußabdruck einer Person in den Bereichen Wohnen und Mobilität

25. Der ökologische Fußabdruck beim Vollzeitleben in einem Campervan

Es sollte jedoch erwähnt werden, dass auch andere Faktoren in die Bewertung der Nachhaltigkeit dieser Wohnform abseits der Berechnung des ökologischen Fußabdrucks miteinfließen. Dabei ist vor allem der Umgang der Studierenden mit den Ressourcen und der Natur maßgeblich. So sollte, wenn möglich, eine Trockentrenntoilette einer Chemietoilette vorgezogen werden und es versteht sich von selbst, dass weder Müll noch Ausscheidungen, Öle oder Chemikalien in der Natur zurückgelassen werden dürfen. Auch bei der Nutzung der Außendusche sollten die Studierenden darauf achten, dass sie umweltverträgliche Seifen verwenden, damit die Ökosysteme der Wälder und Seen nicht gestört werden. Abgesehen davon sollten die Studierenden lediglich auf Plätzen mit dem Campervan übernachten, die dafür vorgesehen und ausgestattet sind. Keinesfalls sollten Standplätze gewählt werden, auf denen das Kampieren verboten ist oder in Naturschutzgebiete eingedrungen wird. Dies sind nur einige abschließend zu erwähnende Aspekte, die beim Bewohnen eines Campervans unbedingt beachtet werden sollten, um die Natur und demnach die Erde zu schützen und damit die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ auch hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit als attraktive Wohnalternative für junge Menschen weiter zu etablieren.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

26.

Fazit

26. Fazit

Ziel dieser Diplomarbeit war es, herauszufinden, ob sich die Form des nomadischen Lebens auf das Leben von Studierenden übertragen lässt, indem diese, statt einen festen Wohnsitz zu haben, Vollzeit in einem Campervan wohnen. Beruhend auf der Tatsache, dass viele Studierende ihre Wohnungen oder Zimmer in Wohngemeinschaften beziehungsweise in Studierendenwohnheimen lediglich während des Semesters, das heißt während der Vorlesungszeit nutzen und diese in der vorlesungsfreien Zeit demnach oft leer stehen, wurde untersucht, inwieweit ein Vollzeitleben in einem Campervan, also eine ortsunabhängige Art der Behausung, den räumlichen Anforderungen an einen Wohnraum für Studierende entsprechen kann.

Zur Beantwortung dieser Fragen wurden die derzeit vorherrschenden Formen des studentischen Wohnens untersucht und mit dem Modell des „studentischen Nomadentums“ verglichen. Es zeigte sich, dass ein ausgebauter Campervan als Voraussetzung und Basis des „studentischen Nomadentums“ die räumlichen Ansprüche von Studierenden an ihren Wohnraum vollumfänglich erfüllen und die erforderlichen räumlichen Gegebenheiten bieten kann.

Darüber hinaus wurden die Kosten der jeweiligen Wohnformen ermittelt und herausgestellt, dass das Wohnen im Campervan keineswegs, wie oft behauptet, kostenintensiver ist als andere Wohnformen. Im Gegenteil, so zeigte die Untersuchung, dass das Bewohnen eines Campervans mit einer weiteren Person die kostengünstigste Alternative aller gängigen Wohnformen darstellt.

Zudem wurden rückgemeldete Erfahrungen von drei Studierenden dargestellt, die bereits Vollzeit in einem ausgebauten Van leben. Es wurde eruiert, dass vor allem die Kälte, die bei nicht winterfesten Campervans selbstredend eine große Herausforderung darstellt, sowie die Suche nach Stellplätzen, Duschen und Waschmaschinen als Nachteile hervorgehoben wurden, die diese Wohnform mit sich bringt. Dem gegenüber sehen die Studierenden jedoch die Vorteile, die ein Leben im Campervan mit sich bringt, welche vor allem die Ortsunabhängigkeit, aber auch die Kostenersparnis betreffen, als gewichtiger an.

Darüber hinaus wurde eine detaillierte Untersuchung zahlreicher Kastenwagenmodelle vorgenommen, um schließlich, mit Hilfe verschiedener Parameter wie dem zulässigen Gesamtgewicht, der Laderaum- und Fahrzeughöhe sowie der Fahrzeuglänge und der Bauform, elf Modelle zu ermitteln, die sich für ein Vollzeitleben in besonderem Maß eignen. Es wurde analysiert, wie ein solcher, zum Vollzeitleben ausgelegter, Campervan ausgebaut und ausgestattet sein müsste und ob die Stadt Wien bereits die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Wohnform aufweisen kann, beziehungsweise welche Schritte getätigt werden müssen, um das Wohnmodell des „studentischen Nomadentums“ in Wien etablieren zu können. Dabei wurde festgestellt, dass Wien aufgrund fehlender Stellplätze und Entsorgungs- und Versorgungsstationen

sowie aufgrund der Gesetzeslage derzeit nicht für ein solches Modell ausgelegt ist und es wurde aufgezeigt, welche Voraussetzungen in Wien vorhanden sein müssen, um ein solches Modell zu instituieren. Ein wichtiger Teil dieser Untersuchung ist die Erkenntnis, dass für die Umsetzung des „studentischen Nomadentums“ kostenpflichtige Stellplätze im Wiener Stadtgebiet geschaffen werden müssen, auf denen das Campieren für Studierende legal ist. Essenziell ist dabei eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und die Verortung der Stellplätze in sicheren Bereichen der Stadt. Dazu wurde der Entwurf eines Versorgungsmoduls mit Toiletten, Duschen, Waschmaschinen, Trocknern und einem überdachten Sitzbereich dargestellt, das an den zu errichtenden Stellplätzen integriert wird.

Zudem wurde ein Entwurf und Designvorschlag einer App für die Wohnform des „studentischen Nomadentums“ namens STUNO entwickelt. Mit Hilfe dieser App können die Studierenden verfügbare Stellplätze finden, reservieren und mittels des Scannens eines QR-Codes auf den Plätzen einchecken. Außerdem lassen sich mit der App die Waschmaschinen und Trockner sowie der Strom und das Wasser für die Nutzung freischalten und die Türen der Toiletten und Duschen des Stellplatzmoduls öffnen.

Mittels einer für diese Diplomarbeit entwickelten und mit einhundert TeilnehmerInnen durchgeführten Online-Umfrage konnten wichtige Erkenntnisse für die Beurteilung der Vor- und Nachteile des Vollzeitlebens im Van gewonnen werden, die im Folgenden daraufhin untersucht wurden, ob das in der Diplomarbeit konzipierte Modell des „studentischen Nomadentums“ die Vorteile begünstigen und die Nachteile „ausmerzen“ kann. Es zeigte sich, dass durch die Entwicklung eines Stellplatzmoduls, welches auf den neu zu schaffenden Stellplätzen verortet werden würde und die Entwicklung der App STUNO nahezu alle Nachteile beseitigt werden können. Eine sehr interessante Erkenntnis lieferte die Umfrage auch hinsichtlich der hohen Bereitschaft, für ein Vollzeitleben im Van während des Studiums, nämlich von 48,5 Prozent der Befragten, unabhängig davon, ob die TeilnehmerInnen der Umfrage bereits Erfahrung mit dem „Vanlife“ gesammelt haben.

Weiters wurden mit der Umfrage Wohn- und Ausstattungswünsche als konkrete Anhaltspunkte identifiziert, die für die Planung von Campervans für das „studentische Nomadentum“ von Bedeutung sind. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurden zwei Entwürfe ausgearbeitet und die zuvor festgelegten Parameter eingepflegt, die für das Vollzeitwohnen in einem Campervan essenziell sind.

Um eine Einschätzung bezüglich der Nachhaltigkeit dieser Wohnform treffen zu können, wurde der ökologische Fußabdruck beim Bewohnen eines Campervans mit dem verglichen, der dem Bewohnen einer Wohnung zugrunde liegt.

26. Fazit

Dabei stellte sich heraus, dass das Bewohnen eines Campervans eine vergleichsweise positivere Bilanz für das Klima aufweist. So haben diejenigen, die einen Campervan mit einer weiteren Person bewohnen, in der Gesamtheit der Bereiche Wohnen und Mobilität einen halb so großen ökologischen Fußabdruck wie jene, die allein eine Einzimmerwohnung bewohnen. Auch Personen, die einen Campervan allein bewohnen, haben einen um ein Viertel geringeren ökologischen Fußabdruck als solche, die sich eine Zweizimmerwohnung mit einer weiteren Person teilen.

Die Ergebnisse der Umfrage sowie die weiteren Recherchen und Untersuchungen im Rahmen dieser Diplomarbeit haben gezeigt, dass ein großes Interesse an dieser alternativen Wohnform besteht und die Umsetzung des „studentischen Nomadentums“ im Hinblick auf die städtischen Gegebenheiten durchaus realisierbar ist - mit entsprechendem politischen Willen und Umsetzung einiger Maßnahmen auch in Wien. Aufgrund steigender Mieten und Wohnungsknappheit in vielen Universitätsstädten kann es besonders für Studierende eine attraktive sowie kostengünstige und nachhaltige Option sein, ihren Studienalltag in einem Campervan statt einer Wohnung oder einem Studierendenwohnheim zu verbringen und so ein hohes Maß an Unabhängigkeit zu erlangen. Weiterführende Forschungen im Hinblick auf die Nachhaltigkeit und Klimabilanz eines Lebens im Campervan könnten meinem Erachten nach ideal an diese Diplomarbeit anknüpfen und sich beispielsweise auch mit einem nachhaltigen System eines Van-Ausbaus beschäftigen.

27.

Literaturverzeichnis

Literaturverzeichnis

- Akademikerhilfe (o. D.): Wien | Akademikerhilfe Studentenwohnheime, Akademikerhilfe, [online] <https://www.akademikerhilfe.at/de/wien> [abgerufen am 24.02.2022].
- Amazon (2020): Suchergebnis auf Amazon.de für: Gaskartuschen 227g, Amazon, [online] https://www.amazon.de/s?k=gaskartuschen+227g&__mk_de_DE=ProzentC3Prozent85MProzentC3Prozent85ProzentC5ProzentBDProzentC3Prozent95ProzentC3Prozent91&crd=1E8NSM45NAJW1&prefix=gaskartuschen+227Prozent2CapsProzent2C121&ref=nb_sb_noss_1 [abgerufen am 03.03.2022].
- Ammermann, Neele (2020): Wieso 2020 gut zu mir war | Rückblick: roadtrips, Studium, Reitstall, Umzug, Presse, ..., Spotify, [online] https://open.spotify.com/episode/3o2V0IsV5IlgGE9DsI8JzPO?si=cr9Q3bXvSSy0xI8Hjpm5_w [abgerufen am 24.01.2022].
- Balzer, Torsten (o. D.): KASTENWAGEN AUSBAUEN Welchen Transporter zum Camper umbauen?, upandaway, [online] <https://upandaway.de/umbau-kastenwagen-wohnmobil/> [abgerufen am 10.01.2022].
- Brainpower Austria (o. D.): Digital Nomads - Arbeiten wo andere Menschen Urlaub, Brainpower Austria, [online] <https://www.brainpower-austria.at/digital-nomads-arbeiten-wo-andere-menschen-urlaub/> [abgerufen am 22.11.2021].
- Brot für die Welt (o. D.): Über den Ökologischen Fußabdruck, Brot für die Welt, [online] <https://www.fussabdruck.de/oekologischer-fussabdruck/ueber-den-oekologischen-fussabdruck/> [abgerufen am 05.07.2022].
- Bundesministerium Bildung, Wissenschaft und Forschung (2020): Bericht > Materialien zur sozialen Lage der Studierenden 2020, Bundesministerium Bildung, Wissenschaft und Forschung, [online] <https://www.bmbwf.gv.at> [abgerufen am 03.03.2022].
- Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (o. D.): Führerscheinklassen (Klassen der Lenkberechtigung), oesterreich.gv.at, [online] https://www.oesterreich.gv.at/themen/dokumente_und_recht/fuehrerschein/6/Seite.040150.html [abgerufen am 11.01.2022a].
- Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (o. D.): Fußabdruck-Rechner für Österreich, Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, [online] https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/nachhaltigkeit/bildung/fussabdruck_rechner.html [abgerufen am 05.07.2022b].
- Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (o. D.): Willkommen beim österreichischen Fußabdruck-Rechner, Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, [online] <https://www.mein-fussabdruck.at/#start> [abgerufen am 05.07.2022c].
- bussgeldkatalog.org (2021): Wohnmobil: Ist das Übernachten in Deutschland erlaubt?, bussgeldkatalog.org, [online] <https://www.bussgeldkatalog.org/wohnmobil-uebernachten/> [abgerufen am 28.01.2022].
- Cambridge University Press (o. D.): Van, in: Cambridge Dictionary, [Wörterbucheintrag] <https://dictionary.cambridge.org/de/worterbuch/englisch/van> [abgerufen am 26.11.2021].
- Camper Nomads (2020): Mit 20 allein durch Europa - Neele von This is VANtastic, Camper Nomads, [online] <https://campernomads.net/mit-20-allein-durch-europa-neele-von-vantastic/> [abgerufen am 21.01.2022].

- Citroën (o. D.): CITROËN JUMPER UND ë-JUMPER PREISE AUSSTATTUNGEN TECHNISCHE DATEN, Citroën, [online] https://media.citroen.at/file/26/9/Jumper_e_Jumper_Preisliste_12_2021_v2.386269.pdf?vers=1&_ga=2.126785613.1756656236.1642079613-404648249.1641899599 [abgerufen am 11.01.2022].
- Dechering, Lars (2016): Kastenwagen / Campingbus: Länge, Breite, Höhe, was sollte man wissen?, camper.holic, [online] <https://www.camperholic.com/kastenwagen-campingbus-laenge-breite-hoehe-was-sollte-man-wissen/> [abgerufen am 11.01.2022].
- Diakoniewerk (o. D.): Diakoniewerk Wien - Studentinnen- und Studentenheime, Diakoniewerk, [online] <https://studierendenheime.diakoniewerk.at> [abgerufen am 24.02.2022].
- DIE WELT (2010): Stromverbrauch berechnen: Mit einer Formel den Stromverbrauch berechnen, in: DIE WELT, 13.10.2010, [online] <https://www.welt.de/wirtschaft/energie/specials/strom/article10220248/Mit-einer-Formel-den-Stromverbrauch-berechnen.html> [abgerufen am 21.02.2022].
- Dudenredaktion (o. D.): Nomade, in: Duden, [Wörterbucheintrag] <https://www.duden.de/rechtschreibung/Nomade> [abgerufen am 22.11.2021a].
- Dudenredaktion (o. D.): Studieren, in: Duden, [Wörterbucheintrag] <https://www.duden.de/rechtschreibung/studieren> [abgerufen am 02.12.2021b].
- Dudenredaktion (o. D.): Wildnis, in: Duden, [Wörterbucheintrag] <https://www.duden.de/rechtschreibung/Wildnis> [abgerufen am 31.01.2022c].
- durchblicker (2022a): Ergebnis - Autoversicherung-Vergleich, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/autoversicherung/vergleich/ergebnis#calcid=f166473a2e26cc775c96cd78e3e6d69f3360a398> [abgerufen am 03.03.2022].
- durchblicker (2022b): Ergebnis - Gaspreis-Vergleich 4.750 kWh, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/gas/vergleich/ergebnis#calcid=f31cdeb40aa14e7b5def00a39767f58dd2f08b1c> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022c): Ergebnis - Gaspreis-Vergleich 8.926 kWh, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/gas/vergleich/ergebnis#calcid=503341d0a5f533128274d07f72117a56d59e220f> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022d): Ergebnis - Gaspreis-Vergleich 10.585 kWh, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/gas/vergleich/ergebnis#calcid=d9be9160943dc9dfda8137d643ce1dd34e2d99ab> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022e): Ergebnis - Haushaltsversicherung-Vergleich 34,99 qm, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/haushaltsversicherung/vergleich/ergebnis#calcid=0d7db702e37d30b1a9f80a7582731ae454a02c41> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022f): Ergebnis - Haushaltsversicherung-Vergleich 63,76 qm, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/haushaltsversicherung/vergleich/ergebnis#calcid=0e5ca704434218b3502fcc123df6a6886dea9726> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022g): Ergebnis - Haushaltsversicherung-Vergleich 75,61 qm, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/haushaltsversicherung/vergleich/ergebnis#calcid=2ccf611aa3a3e0a443246996502e5157c305bcff> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022h): Ergebnis - Internet- & TV-Anbieter Vergleich, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/telekom/vergleich/ergebnis#calcid=b2b9c2cfa9808adc7985092009e3fed87915bbf4> [abgerufen am 21.02.2022].

Literaturverzeichnis

- durchblicker (2022i): Ergebnis - Stromanbieter-Vergleich 1.715 kWh, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/strom/vergleich/ergebnis#calcid=755ae6203bee534c5d8867af68f7ab821fdb77e> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022j): Ergebnis - Stromanbieter-Vergleich 2.374 kWh, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/strom/vergleich/ergebnis#calcid=91bf3832a104eafd20419dee5914ff942817f708> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (2022k): Ergebnis - Stromanbieter-Vergleich 2.480 kWh, durchblicker, [online] <https://durchblicker.at/strom/vergleich/ergebnis#calcid=a446090d86f5f65fa7ed3f956074fd34ad54e982> [abgerufen am 21.02.2022].
- durchblicker (o. D.): Wie viel Gas verbraucht mein Haushalt im Durchschnitt?, durchblicker, [online] https://durchblicker.at/durchschnittlicher-gasverbrauch?gclid=CjOKCQiAjc2QBhDgARIsAMc3SqRDFBvHxYXbdGIE_k-rPzMgXeJ_uYcFgn54fw-ZME4J6UcbHWipRhsaApV-EALw_wcB [abgerufen am 21.02.2022].
- Ebeling, Laura (2020): Neele lebt in einem Van: „Ich habe mich in diesen Lifestyle verliebt“, MADS, [online] <https://mads.de/einleben-im-van-ich-habe-mich-in-diesen-lifestyle-verliebt/> [abgerufen am 21.01.2022].
- Fiat Professional (o. D.): Fiat Professional Nutzfahrzeuge | Online-Broschüre und Technische Daten, Fiat Professional, [online] https://www.fiatprofessional.com/de/broschueren?adobe_mc_ref= [abgerufen am 11.01.2022].
- Fidler, Harald (2020): Wofür GIS zahlen: 14 Fragen und Antworten zur ORF-Gebühr, in: DER STANDARD, 23.02.2020, [online] <https://www.derstandard.at/content/tcf/story/2000086693581/wofuer-gis-zahlen-14-fragen-und-antworten-zur-orf-gebuehr> [abgerufen am 21.02.2022].
- Finanz-Tools (o. D.): Fahrtkosten berechnen - das sind die entscheidenden Faktoren, Finanz-Tools, [online] <https://www.finanztools.de/fahrtkostenrechner> [abgerufen am 04.03.2022].
- Finfo (o. D.): KFZ-Steuer in Österreich 2022 - Höhe und Rechner, Finfo, [online] <https://www.finfo.at/steuern/kfz-steuer/> [abgerufen am 09.05.2022].
- Ford (2016): DER NEUE FORD TRANSIT KASTENWAGEN, media.ford, [online] https://media.ford.com/content/dam/fordmedia/Europe/de/Produkte/Nutzfahrzeuge/Transit/TechnischeProzent20Daten_Ford_Transit_Kastenwagen.pdf [abgerufen am 11.01.2022].
- GIS (o. D.): GIS Gebühren, GIS, [online] https://www.gis.at/gebuehren/wien/?gclid=CjwKCAiAsNKQBhAPEiwAB-I5zRczBwl-roT9KkKpQ5ja_eFar_3ET2KdHsOQ0caYtBIEQG0Mv335f9BoC754QAvD_BwE [abgerufen am 21.02.2022].
- Gomoll, Wolfgang/Isabella Sauer (2018): Wohnmobilversicherung: Teilkasko, Vollkasko, Inhaltsversicherung, in: autobild.de, 16.11.2018, [online] <https://www.autobild.de/artikel/wohnmobilversicherung-9432619.html> [abgerufen am 04.03.2022].
- Green&Clean (2022): Wäscherei Preisliste 2022, Green&Clean, [online] <https://www.greenandclean.store/waescherei-preisliste-2022/> [abgerufen am 08.02.2022].
- Greschat, Laurens (2019): Teures WG-Zimmer adieu: wie ein Student in München stattdessen im Van wohnt, MUCBOOK, [online] <https://www.mucbook.de/teures-wg-zimmer-adieu-wie-ein-student-in-muenchen-stattdessen-im-van-wohnt/> [abgerufen am 21.01.2022].
- Gründges, Thorsten (o. D.): Welche Wohnmobil-Typen gibt es? 7 Arten in der Übersicht, smartercamping, [online] <https://smartercamping.de/welche-wohnmobil-typen/> [abgerufen am 29.11.2021].

- Herndler, Daniel (2021): Mietkaution, Finanz.at, [online] <https://www.finanz.at/immobilien/mietkaution/> [abgerufen am 01.03.2022].
- Hirschmugl (o. D.): Fiat Ducato Kastenwagen, Hirschmugl, [online] <https://www.fiat-professional.eu/pages/fiat-ducato/fiat-ducato-kastenwagen.php> [abgerufen am 11.02.2022].
- home4students (o. D.): Studentenwohnheime in Wien, home4students, [online] <https://www.home4students.at/wohnheime-ubersicht/wohnheime-wien/> [abgerufen am 24.02.2022].
- ImmobilienScout24 (2022): Mietwohnungen in Wien, ImmobilienScout24, [online] <https://www.immobilienscout24.at/regional/wien/wien/wohnung-mieten?numberOfRoomsFrom=1> [abgerufen am 21.02.2022].
- Immobilienscout24 (o. D.): Provision - Wer bezahlt Sie und wie hoch darf sie sein?, Immobilienscout24, [online] <https://www.immobilienscout24.at/eigentuemerslexikon/provision.html> [abgerufen am 01.03.2022].
- isotec-isolierungen (o. D.): Armaflex Platte, isotec isolierungen, [online] <https://www.isotec-isolierungen.de/armaflex-platte-afxghtnh> [abgerufen am 02.09.2022].
- Iveco (o. D.): DAILY KASTENWAGEN, Iveco, [online] <https://www.iveco.com/Germany/Pages/ConfiguratorPage.aspx?vehicle=Daily> [abgerufen am 11.01.2022].
- Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (o. D.): KFZ Pickerlkosten 2021, Wien Arbeiterkammer, [online] https://wien.arbeiterkammer.at/beratung/konsumentenschutz/auto/KFZ-Pickerlkosten_2021 [abgerufen am 09.05.2022].
- KARABAG (2018): Die Geschichte des Wohnmobils, KARABAG, [online] <https://www.karabag.de/magazin/artikel/geschichte-wohnmobil> [abgerufen am 22.11.2021].
- Katholische Hochschulgemeinde Wien (o. D.): Studentenheime der KHG, Katholische Hochschulgemeinde Wien, [online] <https://www.khg.wien/unit/khg/studentenheime> [abgerufen am 24.02.2022].
- Kesper, Marvin (2019): Studentenwohnheim: Die richtige Unterkunft für mich?, UNICUM, [online] <https://www.unicum.de/de/studentenleben/wohnen/studentenwohnheim-die-richtige-unterkunft-fuer-mich> [abgerufen am 30.11.2021].
- Kolping Wien Zentral (o. D.): Kolping Wien Zentral - Hotel & Studentenheim, Kolping Wien Zentral, [online] <https://www.kolping-wien-zentral.at/kolping-wien-zentral-hotel-studentenheim-kolping-wien> [abgerufen am 24.02.2022].
- Königs, Larissa (2021): Der Hippie Trail - die berühmteste Reiseroute der 70er Jahre, TRAVELBOOK, [online] <https://www.travelbook.de/reisen/backpacking/hippie-trail-reiseroute> [abgerufen am 22.11.2021].
- La Linea (o. D.): Abmessungen der Ford Kastenwagen, La Linea, [online] <https://www.lalinea.de/fahrzeuge/ford-nutzfahrzeuge/abmessungen> [abgerufen am 11.01.2022].
- Laenderdaten.info (o. D.): Durchschnittsgröße von Mann und Frau, Laenderdaten.info, [online] <https://www.laenderdaten.info/durchschnittliche-koerpergroessen.php> [abgerufen am 11.01.2022].
- Mandel, Anne/Benjamin Köbler-Linsner (2018): INTERNETZUGANG IM WOHNMOBIL 4 Tipps zum Surfen auf Reisen, Promobil, [online] https://www.promobil.de/kaufberatung/internetzugang-wohnmobil-mobil-surfen/#anchor_4 [abgerufen am 03.02.2022].

Literaturverzeichnis

- Mercedes-Benz (o. D.): Technische Daten, Maße und Gewichte des Sprinter Kastenwagens., Mercedes-Benz, [online] <https://www.mercedes-benz.de/vans/de/sprinter/panel-van/technical-data> [abgerufen am 11.01.2022].
- MILESTONE (o. D.): Studentenwohnheim MILESTONE Vienna Campus, MILESTONE, [online] <https://www.milestone.net/de/location/milestone-vienna-campus/> [abgerufen am 24.02.2022].
- New Internationalist (1995): NOMADS - THE FACTS, New Internationalist, [online] <https://newint.org/features/1995/04/05/facts/> [abgerufen am 22.11.2021].
- ÖAMTC (o. D.): Die Österreich-Vignette, ÖAMTC, [online] <https://www.oeamtc.at/thema/maut-vignette/> [abgerufen am 13.05.2022a].
- ÖAMTC (o. D.): Kfz-Zulassung in Österreich, ÖAMTC, [online] <https://www.oeamtc.at/thema/autokauf/kfz-zulassung-in-oesterreich-16187062> [abgerufen am 13.05.2022b].
- ÖAMTC (o. D.): Pickerl abgelaufen: Hohe Strafen drohen, ÖAMTC, [online] <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-straufen/pickerl-abgelaufen-hohe-straufen-drohen-57a-ueberpruefung-16184550> [abgerufen am 09.05.2022c].
- Opel (2018): Movano Kastenwagen und Doppelkabine, novotruck, [online] https://novotruck.eu/fileadmin/Redaktion/download/Opel-Movano_Kasten-Combi_19_Katalog.pdf [abgerufen am 11.01.2022].
- Österreichische Jungarbeiter Bewegung (o. D.): STUDIERENDEN- & JUGENDWOHNHEIME, ÖJAB, [online] <https://www.oejab.at/studierende-jugend/studierendenwohnheime> [abgerufen am 24.02.2022].
- park4night (2022): Park4night Ortskarte, park4night, [online] https://park4night.com/carte_lieux?lat=48.22261407840068&lng=16.38422012329102&zoom=13 [abgerufen am 08.02.2022].
- Passport Diary (o. D.): GAS IM WOHNMOBIL, Passport Diary, [online] <https://passport-diary.com/wohnmobil-ausbau/gas-wohnmobil-gastank-gasflaschen/> [abgerufen am 25.01.2022].
- Patsalidis, Marlene (2020): Van-Hype: Die Rückkehr des rollenden Reisebegleiters, in: KURIER, 23.08.2020, [online] <https://kurier.at/freizeit/leben-liebe-sex/van-hype-die-rueckkehr-des-rollenden-reisebegleiters/401007815> [abgerufen am 23.11.2021].
- Peace Love and Om (2019): Deutschlands jüngste Vanliferin - Allein durch Europa, YouTube, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=U3y5q6-HATe> [abgerufen am 21.01.2022].
- Peugeot Professional (2018): PEUGEOT BOXER, media.peugeot, [online] <https://media.peugeot.at/file/68/5/preisliste-boxer-022018.376685.pdf> [abgerufen am 11.01.2022].
- PORZELLANEUM (o. D.): PORZELLANEUM Studentenheimverein der Wr. Universitäten, PORZELLANEUM, [online] <https://www.porzellaneum.sth.ac.at> [abgerufen am 24.02.2022].
- Pusch, Sabine/Martin Moser (2021): Faszination Vanlife: Warum diese Studierenden im Bus leben, Bayerischer Rundfunk, [online] <https://www.br.de/fernsehen/ard-alpha/sendungen/campus/vanlife-leben-im-bus-studierende-100.html> [abgerufen am 21.01.2022].
- Ramthun, Alexandra (2021): Mini-Camper: günstige Alternative zum Wohnmobil, CamperStyle, [online] <https://camperstyle.de/mini-camper/> [abgerufen am 29.11.2021].

- Rechtsinformationssystem des Bundes (o. D.): Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend das Verbot des Kampierens (Kampierverordnung 1985), Rechtsinformationssystem des Bundes, [online] https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Gemeinderecht/GEMRE_WI_90101_I455_000/GEMRE_WI_90101_I455_000.pdf [abgerufen am 08.02.2022].
- Rehe, Katrin (2014): Wie alles begann - die Geschichte des VW Bulli, fixe Fete, [online] <https://www.fixefete.de/blog/2014/10/06/wie-alles-begann-die-geschichte-des-vw-bulli/> [abgerufen am 22.11.2021].
- renault (o. D.): RENAULT MASTER: TECHNISCHE DATEN, renault, [online] <https://business.renault.at/nutzfahrzeuge/master/abmessungen.html> [abgerufen am 11.02.2022].
- Simonis, Stefan (2013): Grauer Footprint, Plattform Footprint, [online] <https://plattform-footprint.de/2013/10/grauer-footprint-2/> [abgerufen am 05.07.2022].
- Stadt Wien (2021): Broschüre „Wien in Zahlen 2021“, wien.gv, [online] <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/wien-in-zahlen.html> [abgerufen am 21.02.2022].
- Stadt Wien (2022): Parkpickerl und Kurzparkzonen in ganz Wien ab März 2022, wien.gv.at, [online] <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/parkpickerl-stadtweit.html> [abgerufen am 08.02.2022].
- Statistik Austria (o. D.): Studierende, belegte Studien, Statistik Austria, [online] https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bildung/hochschulen/studierende_belegte_studien/index.html [abgerufen am 03.03.2022].
- Stellplatz.Info (2022): Stellplatz mit Entsorgung Toilettenkassette finden, Stellplatz.info, [online] <https://stellplatz.info/wohn-mobilstellplatz/reisemobilstellplatz-wien> [abgerufen am 10.02.2022].
- Straube IT (o. D.): Fahrtkostenrechner, unser-auto, [online] <https://unser-auto.org/fahrtkostenrechner/> [abgerufen am 04.03.2022].
- Studentenheim Auge Gottes (o. D.): Kosten - Studentenheim Auge Gottes, Studentenheim Auge Gottes, [online] <https://auge-gottes.at/kosten/regelmaessige-kosten/> [abgerufen am 24.02.2022].
- Studentenheim Don Bosco (o. D.): Preise - Studentenheim Don Bosco, Studentenheim Don Bosco, [online] <https://studentenheim.donbosco.at/preise/> [abgerufen am 24.02.2022].
- STUDENTENHEIMPLATZ (o. D.): Studentenhäuser in Wien, STUDENTENHEIMPLATZ, [online] <https://studentenheimplatz.at> [abgerufen am 24.02.2022].
- Studium.at (o. D.): Wohnen im Studentenheim, Studium.at, [online] <https://www.studium.at/wohnen/studentenheim> [abgerufen am 27.01.2022].
- STUWO (o. D.): STUDENTENHEIME IN WIEN, STUWO, [online] <https://www.stuwo.at/studentenheime/wien/> [abgerufen am 24.02.2022].
- truma (o. D.): Wohnmobil-Heizungen - das sollten Sie wissen, truma, [online] <https://www.truma.com/de/de/camping-ratgeber/ratgeber-wohnmobil-heizung> [abgerufen am 03.03.2022].
- UNI (o. D.): GIS Gebühren-Befreiung, UNI, [online] <https://www.uni.at/studium/gis-gebuehren-befreiung/> [abgerufen am 21.02.2022].

Literaturverzeichnis

- VehiKit (o. D.): Laderaum Abmessungen für Mercedes Nutzfahrzeuge, VehiKit, [online] <https://www.vehikit.de/mercedes> [abgerufen am 11.01.2022].
- Viennabase (o. D.): Startseite | Viennabase - homes for students, Viennabase, [online] <https://viennabase.at> [abgerufen am 24.02.2022].
- Vitzthum, Thomas (2008): Womit sich Studenten ihr Geld verdienen, in: DIE WELT, 02.09.2008, [online] https://www.welt.de/welt_print/article2382438/Womit-sich-Studenten-ihr-Geld-verdienen.html [abgerufen am 02.12.2021].
- VOL (2022): Spritpreise in Österreich - Billig tanken und günstige Tankstellen finden - VOL.AT, VOL, [online] <https://www.vol.at/spritpreise> [abgerufen am 03.03.2022].
- VW Nutzfahrzeuge (o. D.): VW Bulli feiert 70 Jahre Produktion, VW Nutzfahrzeuge, [online] <https://www.vw-nutzfahrzeuge.at/marke-erlebnis/news/1559-produktionsstart-im-maerz-vor-70-jahren-bulli-ist-der-am-laengsten-produzierte-transporter-der> [abgerufen am 22.11.2021a].
- VW Nutzfahrzeuge (o. D.): VW Crafter: Prospekt & Abmessungen | VW Nutzfahrzeuge, VW Nutzfahrzeuge, [online] [https://www.vw-nutzfahrzeuge.at/crafter/infomaterial?gclid=Cj0KCQiAuP-OBhDqARIsAD4XHpc0bmuSYnG6mLZXcnc4cRKSoSKI7Yjs6Tq8ooNUUp2\]__W8LCDpIOFIaAsSGEALw_wcB](https://www.vw-nutzfahrzeuge.at/crafter/infomaterial?gclid=Cj0KCQiAuP-OBhDqARIsAD4XHpc0bmuSYnG6mLZXcnc4cRKSoSKI7Yjs6Tq8ooNUUp2]__W8LCDpIOFIaAsSGEALw_wcB) [abgerufen am 11.01.2022b].
- Wank, Johanna/Janka Willige/Christoph Heine (2009): Wohnen im Studium, Studentenwerke.de, [online] https://www.studentenwerke.de/sites/default/files/42_Wohnen_im_Studium.pdf [abgerufen am 02.12.2021].
- Webfleet (2020): So viel Kraftstoff verbrauchen LKW, Webfleet, [online] https://www.webfleet.com/de_de/webfleet/blog/so-viel-kraftstoff-verbrauchen-lkw/ [abgerufen am 03.03.2022].
- Welthungerhilfe (2022): Auf großem Fuß: Was hat der ökologische Fußabdruck mit Lebensmittelverschwendung zu tun?, Welthungerhilfe, [online] <https://www.welthungerhilfe.de/lebensmittelverschwendung/was-ist-der-oekologische-fussabdruck/> [abgerufen am 05.07.2022].
- WG-Gesucht (2022): WG-Zimmer Angebote in Wien, WG-Gesucht, [online] https://www.wg-gesucht.de/wg-zimmer-in-Wien.163.0.1.11.html?offer_filter=1&city_id=163&noDeact=1&categoriesProzent5BProzent5D=0&rent_typesProzent5BProzent5D=0&pagination=1 [abgerufen am 14.02.2022].
- wihast (o. D.): Studentenheime in Wien, wihast, [online] <https://www.wihast.at/haeuser/> [abgerufen am 24.02.2022].
- Wolf, Katja (2021): Post digitalisieren - wie man unterwegs trotzdem alle Briefe bekommt, Peace Love & Om, [online] https://peace-love-om.de/post-digitalisieren/#Post_einfach_online_schicken [abgerufen am 24.01.2022].
- YOUNIQ (o. D.): Möblierte Apartments in Wien | YOUNIQ Living, YOUNIQ-living, [online] <https://youniq-living.com/location/wien/> [abgerufen am 24.02.2022].

28.

Abbildungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	„studentisches Nomadentum“ (Eigene Darstellung)	14
Abbildung 2:	Wohnvorstellungen von Studierenden (Eigene Darstellung)	39
Abbildung 3:	Übersicht Van-Typen (Eigene Darstellung)	52
Abbildung 4:	Mercedes Sprinter Kastenwagen (Eigene Darstellung)	54
Abbildung 5:	VW Crafter Kastenwagen (Eigene Darstellung)	55
Abbildung 6:	Fiat Ducato Kastenwagen (Eigene Darstellung)	56
Abbildung 7:	Citroën Jumper Kastenwagen (Eigene Darstellung)	57
Abbildung 8:	Ford Transit Kastenwagen (Eigene Darstellung)	58
Abbildung 9:	Iveco Daily Kastenwagen (Eigene Darstellung)	59
Abbildung 10:	Opel Movano Kastenwagen (Eigene Darstellung)	60
Abbildung 11:	Peugeot Boxer Kastenwagen (Eigene Darstellung)	61
Abbildung 12:	Renault Master Kastenwagen (Eigene Darstellung)	62
Abbildung 13:	Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle - das zulässige Gesamtgewicht (Eigene Darstellung)	65
Abbildung 14:	Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle - die Laderaumhöhe und Fahrzeughöhe (Eigene Darstellung)	67
Abbildung 15:	Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle - die Fahrzeuglänge (Eigene Darstellung)	69
Abbildung 16:	Die Auswahl geeigneter Kastenwagenmodelle (Eigene Darstellung)	71
Abbildung 17:	Kommentare auf der park4night Website (Eigene Darstellung)	86

Abbildung 18:	Übersicht der kostenlosen Stellplätze in Wien - Anzahl: 0 (Eigene Darstellung)	87
Abbildung 19:	Übersicht der Parkplätze Tag und Nacht - Anzahl: 34 (Eigene Darstellung)	88
Abbildung 20:	Kommentare auf der park4night Website (Eigene Darstellung)	89
Abbildung 21:	Übersicht kostenpflichtiger Wohnmobil- und Campingplätze - Anzahl: 3 (Eigene Darstellung)	91
Abbildung 22:	Entwurf eines Versorgungsmoduls (Eigene Darstellung)	101
Abbildung 23:	App-Symbol der App STUNO (Eigene Darstellung)	104
Abbildung 24:	Home-Bildschirm mit der STUNO App (Eigene Darstellung)	105
Abbildung 25:	App - Ladebildschirm (Eigene Darstellung)	106
Abbildung 26:	App - Login und Registrierung (Eigene Darstellung)	107
Abbildung 27:	App - Login-Daten (Eigene Darstellung)	108
Abbildung 28:	App - Registrierung nicht möglich (Eigene Darstellung)	109
Abbildung 29:	App - Registrierung (Eigene Darstellung)	110
Abbildung 30:	App - Registrierung persönliche Daten (Eigene Darstellung)	111
Abbildung 31:	App - Registrierung Kontodaten (Eigene Darstellung)	112
Abbildung 32:	App - Zustimmungserteilung (Eigene Darstellung)	113
Abbildung 33:	App - Hinweis auf Bestätigungs-E-Mail (Eigene Darstellung)	114
Abbildung 34:	App - Bestätigungs-E-Mail (Eigene Darstellung)	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 35:	App - Stellplatzübersicht (Eigene Darstellung)	116
Abbildung 36:	App - Filterfunktion (Eigene Darstellung)	117
Abbildung 37:	App - Stellplatzinformationen (Eigene Darstellung)	118
Abbildung 38:	App - Stellplatzreservierung (Eigene Darstellung)	119
Abbildung 39:	App - Profilübersicht (Eigene Darstellung)	120
Abbildung 40:	App - QR-Code-Scanner (Eigene Darstellung)	121
Abbildung 41:	App - Stellplatz-Check-In (Eigene Darstellung)	122
Abbildung 42:	App - Aktive Stellplatzbuchung (Eigene Darstellung)	123
Abbildung 43:	App - Buchung einsehen (Eigene Darstellung)	124
Abbildung 44:	App - Erweitertes Menü (Eigene Darstellung)	125
Abbildung 45:	Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft in Wien (Eigene Darstellung)	129
Abbildung 46:	Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen einer Wohnung in Wien (Eigene Darstellung)	140
Abbildung 47:	Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim in Wien (Eigene Darstellung)	145
Abbildung 48:	Durchschnittliche monatliche Kosten beim Bewohnen eines Campervans (Eigene Darstellung)	157
Abbildung 49:	Durchschnittliche monatliche Kosten aller Wohnformen (Eigene Darstellung)	160
Abbildung 50:	Durchschnittliche monatliche Kosten aller Varianten der einzelnen Wohnformen (Eigene Darstellung)	161
Abbildung 51:	Umfrage: Bist du schon einmal mit einem Campervan verreist? (Eigene Darstellung)	180

Abbildung 52:	Umfrage: Würdest du grundsätzlich mit einem Campervan verreisen und auch darin schlafen? (Eigene Darstellung)	181
Abbildung 53:	Umfrage: Was hält dich davon ab, mit einem Campervan zu verreisen und darin zu schlafen? (Eigene Darstellung)	182
Abbildung 54:	Umfrage: Mit welchem Campervan-Typ bist du bisher bereits verreist? (Eigene Darstellung)	183
Abbildung 55:	Umfrage: Mit welchem Campervan-Typ bist du bisher bereits verreist? Kreisdiagramm (Eigene Darstellung)	184
Abbildung 56:	Umfrage: Wie lang war deine längste zusammenhängende Vanreise? (Eigene Darstellung)	185
Abbildung 57:	Umfrage: Wie lange hast du insgesamt im Campervan „gelebt“? (Eigene Darstellung)	185
Abbildung 58:	Umfrage: Warst du eher in wärmeren Ländern oder auch in kälteren Ländern unterwegs? (Eigene Darstellung)	186
Abbildung 59:	Umfrage: Stellte die Kälte für dich eine Herausforderung dar? (Eigene Darstellung)	187
Abbildung 60:	Umfrage: Woran lag es, dass die Kälte für dich eine Herausforderung dargestellt hat? (Eigene Darstellung)	188
Abbildung 61:	Umfrage: Kannst du dir vorstellen während des Studiums in einem ausgebauten Campervan zu leben? (Eigene Darstellung)	189
Abbildung 62:	Umfrage: Bereitschaft Wohnen im Campervan - Unterteilung in Befragte mit und ohne „Vanlife“-Erfahrung (Eigene Darstellung)	190
Abbildung 63:	Umfrage: Aus welchen Gründen kannst du dir nicht vorstellen im Campervan zu leben? (Eigene Darstellung)	194
Abbildung 64:	Umfrage: Welche Vorteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben? (Eigene Darstellung)	197
Abbildung 65:	Umfrage: Welche Nachteile siehst du darin, in einem Campervan zu leben? (Eigene Darstellung)	200
Abbildung 66:	Umfrage: Welche Aspekte beim Bewohnen eines Campervans wären für dich schwieriger zu bewerkstelligen? (Eigene Darstellung)	203
Abbildung 67:	Umfrage: Würdest du lieber allein im Campervan wohnen oder zusammen mit einer anderen Person? (Eigene Darstellung)	204
Abbildung 68:	Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen allein bewohnten Campervan (Eigene Darstellung)	207

Abbildung 69:	Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen zu zweit bewohnten Campervan (Eigene Darstellung)	210
Abbildung 70:	Umfrage: Wie viel Geld würdest du für einen zum Vollzeitleben ausgelegten Campervan investieren? (Eigene Darstellung)	211
Abbildung 71:	Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Studierende mit und ohne „Vanlife“ - Erfahrung (Eigene Darstellung)	212
Abbildung 72:	Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Studierende mit und ohne „Vanlife“ - Erfahrung Spanne 1 (Eigene Darstellung)	213
Abbildung 73:	Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Studierende mit und ohne „Vanlife“ - Erfahrung Spanne 2 (Eigene Darstellung)	213
Abbildung 74:	Umfrage: Investitionsbereitschaft unterteilt in Anzahl der Personen, die den Campervan bewohnen (Eigene Darstellung)	214
Abbildung 75:	Fiat Ducato L4H3 Grundriss (Eigene Darstellung)	217
Abbildung 76:	Fiat Ducato L4H3 Schnitt A (Eigene Darstellung)	217
Abbildung 77:	Fiat Ducato L4H3 Schnitt B (Eigene Darstellung)	218
Abbildung 78:	Fiat Ducato L4H3 Schnitt C und D (Eigene Darstellung)	218
Abbildung 79:	Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen allein bewohnten Campervan - Überblick (Eigene Darstellung)	219
Abbildung 80:	Campervan für eine Person - Fenster - Grundriss (Eigene Darstellung)	220
Abbildung 81:	Campervan für eine Person - Fenster - Schnitt A (Eigene Darstellung)	221
Abbildung 82:	Campervan für eine Person - Fenster - Schnitt B (Eigene Darstellung)	221
Abbildung 83:	Campervan für eine Person - Fenster - Schnitt C (Eigene Darstellung)	222
Abbildung 84:	Campervan für eine Person - Küche - Grundriss (Eigene Darstellung)	223
Abbildung 85:	Campervan für eine Person - Küche - Schnitt A (Eigene Darstellung)	224

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 86:	Campervan für eine Person - Küche - Schnitt D (Eigene Darstellung)	224
Abbildung 87:	Campervan für eine Person - Bett - Grundriss (Eigene Darstellung)	225
Abbildung 88:	Campervan für eine Person - Bett - Schnitt A (Eigene Darstellung)	226
Abbildung 89:	Campervan für eine Person - Bett - Schnitt B (Eigene Darstellung)	226
Abbildung 90:	Campervan für eine Person - Bett - Schnitt C (Eigene Darstellung)	227
Abbildung 91:	Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Grundriss (Eigene Darstellung)	228
Abbildung 92:	Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt A (Eigene Darstellung)	228
Abbildung 93:	Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt B (Eigene Darstellung)	229
Abbildung 94:	Campervan für eine Person - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt C und D (Eigene Darstellung)	229
Abbildung 95:	Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Grundriss (Eigene Darstellung)	231
Abbildung 96:	Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Schnitt A (Eigene Darstellung)	231
Abbildung 97:	Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Schnitt B (Eigene Darstellung)	232
Abbildung 98:	Campervan für eine Person - sanitäre Anlagen - Schnitt D (Eigene Darstellung)	232
Abbildung 99:	Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Grundriss (Eigene Darstellung)	234
Abbildung 100:	Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Schnitt A (Eigene Darstellung)	234
Abbildung 101:	Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Schnitt B (Eigene Darstellung)	235
Abbildung 102:	Campervan für eine Person - Verstaussysteme - Schnitt C und D (Eigene Darstellung)	235

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 103:	Campervan für eine Person – Beleuchtung und Steckdosen – Grundriss (Eigene Darstellung)	237
Abbildung 104:	Campervan für eine Person – Beleuchtung und Steckdosen – Schnitt A (Eigene Darstellung)	238
Abbildung 105:	Campervan für eine Person – Beleuchtung und Steckdosen – Schnitt B (Eigene Darstellung)	238
Abbildung 106:	Campervan für eine Person – Wasserversorgung und Stromversorgung – Grundriss (Eigene Darstellung)	240
Abbildung 107:	Campervan für eine Person – Wasserversorgung und Stromversorgung – Schnitt A (Eigene Darstellung)	240
Abbildung 108:	Campervan für eine Person – Wasserversorgung und Stromversorgung – Schnitt B (Eigene Darstellung)	241
Abbildung 109:	Campervan für eine Person – Wasserversorgung und Stromversorgung – Schnitt C und D (Eigene Darstellung)	241
Abbildung 110:	Campervan für eine Person – Perspektive Innenraum in Fahrtrichtung (Eigene Darstellung)	242
Abbildung 111:	Campervan für eine Person – Perspektive Innenraum – Toilette (Eigene Darstellung)	243
Abbildung 112:	Campervan für eine Person – Perspektive Innenraum – Dusche (Eigene Darstellung)	244
Abbildung 113:	Gewählte Ausstattungsmerkmale für einen zu zweit bewohnten Campervan – Überblick (Eigene Darstellung)	245
Abbildung 114:	Campervan für zwei Personen – Fenster – Grundriss (Eigene Darstellung)	246
Abbildung 115:	Campervan für zwei Personen – Fenster – Schnitt A (Eigene Darstellung)	247
Abbildung 116:	Campervan für zwei Personen – Fenster – Schnitt B (Eigene Darstellung)	247
Abbildung 117:	Campervan für zwei Personen – Fenster – Schnitt C (Eigene Darstellung)	248
Abbildung 118:	Campervan für zwei Personen – Küche – Grundriss (Eigene Darstellung)	249
Abbildung 119:	Campervan für zwei Personen – Küche – Schnitt A (Eigene Darstellung)	249

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 120:	Campervan für zwei Personen - Küche - Schnitt D (Eigene Darstellung)	250
Abbildung 121:	Campervan für zwei Personen - Bett - Grundriss (Eigene Darstellung)	251
Abbildung 122:	Campervan für zwei Personen - Bett - Schnitt A (Eigene Darstellung)	251
Abbildung 123:	Campervan für zwei Personen - Bett - Schnitt B (Eigene Darstellung)	252
Abbildung 124:	Campervan für zwei Personen - Bett - Schnitt C (Eigene Darstellung)	252
Abbildung 125:	Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Grundriss (Eigene Darstellung)	253
Abbildung 126:	Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt A (Eigene Darstellung)	254
Abbildung 127:	Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt B (Eigene Darstellung)	254
Abbildung 128:	Campervan für zwei Personen - Sitzgelegenheiten und Tisch - Schnitt C (Eigene Darstellung)	255
Abbildung 129:	Campervan für zwei Personen - sanitäre Anlagen - Grundriss (Eigene Darstellung)	256
Abbildung 130:	Campervan für zwei Personen - sanitäre Anlagen - Schnitt B (Eigene Darstellung)	257
Abbildung 131:	Campervan für zwei Personen - sanitäre Anlagen - Schnitt D (Eigene Darstellung)	257
Abbildung 132:	Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Grundriss (Eigene Darstellung)	259
Abbildung 133:	Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Schnitt A (Eigene Darstellung)	260
Abbildung 134:	Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Schnitt B (Eigene Darstellung)	260
Abbildung 135:	Campervan für zwei Personen - Verstaussysteme - Schnitt C und D (Eigene Darstellung)	261
Abbildung 136:	Campervan für zwei Personen - Beleuchtung und Steckdosen - Grundriss (Eigene Darstellung)	263

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 137:	Campervan für zwei Personen - Beleuchtung und Steckdosen - Schnitt A (Eigene Darstellung)	263
Abbildung 138:	Campervan für zwei Personen - Beleuchtung und Steckdosen - Schnitt B (Eigene Darstellung)	264
Abbildung 139:	Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Grundriss (Eigene Darstellung)	265
Abbildung 140:	Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt A (Eigene Darstellung)	266
Abbildung 141:	Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt B (Eigene Darstellung)	266
Abbildung 142:	Campervan für zwei Personen - Wasserversorgung und Stromversorgung - Schnitt C und D (Eigene Darstellung)	267
Abbildung 143:	Campervan für zwei Personen - Perspektive Innenraum - Sitzgelegenheit und Küche (Eigene Darstellung)	268
Abbildung 144:	Campervan für zwei Personen - Perspektive Innenraum - Nasszelle (Eigene Darstellung)	269
Abbildung 145:	Der durchschnittliche ökologische Fußabdruck (Eigene Darstellung)	274
Abbildung 146:	Benötigte Erden wenn alle Menschen den ökologischen Fußabdruck der ÖsterreicherInnen hätten (Eigene Darstellung)	275
Abbildung 147:	Einflussfaktoren auf den ökologischen Fußabdruck (Eigene Darstellung)	276
Abbildung 148:	Ökologischer Fußabdruck einer Person in den Bereichen Wohnen und Mobilität (Eigene Darstellung)	286

29.

Tabellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Erfüllbarkeit räumlicher Anforderungen beim Bewohnen einer Wohnung und eines Campervans (Eigene Darstellung)	46
Tabelle 2:	Vorhandene Parameter für die Umsetzbarkeit des „studentischen Nomadentums“ in Wien (Eigene Darstellung)	94
Tabelle 3:	Preismodell für die Nutzung der Stellplätze (Eigene Darstellung)	98
Tabelle 4:	Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einer Wohngemeinschaft in Wien (Eigene Darstellung)	131
Tabelle 5:	Durchschnittliche Mietkosten beim Bewohnen einer Wohnung in Wien (Eigene Darstellung)	133
Tabelle 6:	Internetkosten (Eigene Darstellung)	134
Tabelle 7:	Berechnung des Stromverbrauchs (Eigene Darstellung)	135
Tabelle 8:	Stromkosten (Eigene Darstellung)	135
Tabelle 9:	Durchschnittlicher Gasverbrauch (in Anlehnung an (durchblicker o. D.))	136
Tabelle 10:	Gaskosten (Eigene Darstellung)	137
Tabelle 11:	Haushaltsversicherungskosten (Eigene Darstellung)	138
Tabelle 12:	GIS-Gebühren (Eigene Darstellung)	139
Tabelle 13:	Berechnung der Maklerprovision (Mietvertrag auf drei Jahre befristet) (Eigene Darstellung)	142
Tabelle 14:	Berechnung der Maklerprovision (Mietvertrag auf mehr als drei Jahre befristet oder unbefristet) (Eigene Darstellung)	142
Tabelle 15:	Kosten beim Bewohnen einer Wohnung in Wien (Eigene Darstellung)	143
Tabelle 16:	Kosten beim Bewohnen eines Zimmers in einem Studierendenwohnheim in Wien (Eigene Darstellung)	146
Tabelle 17:	KFZ-Versicherungskosten (Eigene Darstellung)	149

Tabellenverzeichnis

Tabelle 18: Treibstoffkosten (Eigene Darstellung)	150
Tabelle 19: Abnutzungskosten (Eigene Darstellung)	151
Tabelle 20: Pickerl-Begutachtungskosten (Eigene Darstellung)	152
Tabelle 21: Stellplatzkosten (Eigene Darstellung)	152
Tabelle 22: Duschkosten (Eigene Darstellung)	153
Tabelle 23: Reinigungskosten (Wäsche) (Eigene Darstellung)	154
Tabelle 24: Stromkosten (Eigene Darstellung)	155
Tabelle 25: Gaskosten (Eigene Darstellung)	155
Tabelle 26: Berechnung des Dieserverbrauchs einer Standheizung (Eigene Darstellung)	156
Tabelle 27: Heizkosten Dieselluftheizung (Eigene Darstellung)	157
Tabelle 28: Kosten beim Bewohnen eines Campervans (Eigene Darstellung)	159
Tabelle 29: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die eine Einzimmerwohnung allein bewohnt (Eigene Darstellung)	278
Tabelle 30: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die eine Zweizimmerwohnung zu zweit bewohnt (Eigene Darstellung)	280
Tabelle 31: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die einen Campervan allein bewohnt (Eigene Darstellung)	283
Tabelle 32: Ökologischer Fußabdrucks einer Person, die einen Campervan zu zweit bewohnt (Eigene Darstellung)	285



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

An dieser Stelle gilt es meinen Dank kundzutun.

Ich danke Ass.Prof. Mag.art. Dr.phil. Karin Harather für die herausragende Betreuung, die stets auf Augenhöhe und voller Eifer erfolgte, allen Teilnehmenden der Onlineumfrage, Dietmar Ducklauß für die Inspiration zu dieser Arbeit sowie die unermüdlichen Ratschläge und ein offenes Ohr zu jeder Tages- und Nachtzeit und Arved Ockens für die emotionale sowie kompetente Unterstützung in allen Bereichen, die Aufmunterungen in herausfordernden Zeiten und das Korrekturlesen meiner Diplomarbeit.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.