

Wohnwagenleben in Ferien und Alltag

Zur Entwicklung des «Caravanning» in Großbritannien

Schon auf dem Kontinent ist die Wahrscheinlichkeit ziemlich groß, daß ein Auto, das einen Wohnwagen zieht, das Schild «GB» trägt. Die Vermutung liegt nahe, daß das Caravanning jenseits des Kanals stark verbreitet ist. Tatsächlich hat, besonders seit dem Zweiten Weltkrieg, auf diesem Gebiet eine gewaltige Entwicklung stattgefunden. Diese kann am besten mit einigen Zahlen illustriert werden: Die Produktion der britischen Caravan-Industrie belief sich 1938 auf rund 1000 Wohnwagen. Noch 1948 wurden nur 3600 Caravans hergestellt, doch 1959 war die Zahl auf über das Zehnfache, nämlich auf 39 000, gestiegen. Für 1960 schätzte der National Caravan Council, die Handelssassoziation der Wohnwagenindustrie, auf Grund der früheren Produktionszahlen, daß in ganz Großbritannien rund 130 000 Caravans aller Art im Gebrauch waren. Zur gleichen Zeit gab es etwa 3500 von den Behörden anerkannte Parks mit einem Platzangebot für ebenfalls rund 180 000 «Vans».

Parallel mit dem steigenden Gebrauch von Wohnwagen geht eine zunehmende Organisation im gesamten Caravan-Wesen. Sowohl die Industrie wie auch die Wohnwagenparkverwalter und die Caravanner selbst sind in Assoziationen zusammengeschlossen. Es gibt zwei monatlich erscheinende Caravan-Zeitschriften («The Caravans» und «Modern Caravans»), die Ratschläge für die Caravanner, Erfahrungs- und Reiseberichte aus dem Publikum, Listen über angebotene Caravan-Plätze und vermietbare Vans sowie natürlich Inserate der Hersteller und Händler enthalten. 1959 wurde in London auch erstmals eine Internationale Caravan-Ausstellung organisiert. Die rasche Entwicklung des Caravanning geht aber nicht reibungslos vor sich und bringt vor allem auch für die Behörden steigende Probleme mit sich. 1960 wurde sogar eine spezielle Caravan-Gesetzesvorlage vom Parlament angenommen.

Es können drei verschiedene Arten des Wohnwagenlebens unterschieden werden: 1. Das mobile Touren-Caravanning (im Englischen als «recreational touring» bezeichnet). Dabei stellt man den Wohnwagen jeweils nur für wenige Nächte auf dem gleichen Platz auf und fährt dann weiter. Ungefähr 30 000 der oben genannten 180 000 Vans dürften für diesen Zweck gebraucht werden. Die Interessen dieser Leute werden im wesentlichen vom Caravan Club of Great Britain und Irland vertreten, der 1907 als erster Caravan-Club der Welt gegründet wurde. Damals wurden noch von Pferden gezogene Wohnwagen verwendet, und ein Huiseisen schmückte auch heute noch die Flagge des Clubs. Der Club ist nicht nur der älteste, sondern auch der größte seiner Art auf der Welt. Daneben gibt es noch eine Zweite Vereinigung, den British Caravanners Club.

2. Das statische Ferien-Caravanning, bei dem ein Van auf einem bestimmten Platz gemietet wird, damit darin Ferien verbracht werden können. Es stehen dazu große kommerziell organisierte «Holiday Camps» mit einem Angebot von rund 90 000 Wohnwagen zur Verfügung (1960). Man glaubt, daß jedes Jahr etwa 3 Millionen Menschen ihre Ferien auf diese Art verbringen.

3. Das permanente Wohn-Caravanning («residential caravanning»). Es besteht in einer längeren oder dauernden Verwendung von Caravans als Wohnungersatz. Die Dauer-Caravanner sind relativ schlecht in zwei Körperschaften mit geringer Mitgliederzahl, der Caravan Association und der National Caravan Residents Association, organisiert. Auf diese im wesentlichen seit dem Kriege neu entstandene Art des Wohnwagenlebens entfielen 1960 rund 60 000 aller im Gebrauch stehenden Vans. Die herkömmliche Art des permanenten Wohnwagenlebens, wie es bei Zirkusleuten, Zigeunern und anderem fahrenden Volk üblich ist, ist dabei nicht berücksichtigt.

Die große Popularität des Ferien-Caravanning läßt sich einerseits daraus erklären, daß im letz-

ten Jahrzehnt die Gehälter weiter Bevölkerungsschichten eine zunehmende *Nivellierung nach oben* erfahren haben. Immer mehr Leute sind in der Lage, sich überhaupt Ferien zu leisten oder dafür sogar speziell einen Wohnwagen zu kaufen.

Andererseits will man das Geld auch nicht unbesonnen ausgeben, sondern möglichst viel damit anfangen, das heißt die Ferien möglichst billig verbringen. Die Miete eines statischen Caravans kostet zweifellos viel weniger als der Aufenthalt in einem Hotel der bevorzugten Ferienggebiete, und auch die Anschaffung eines Wohnwagens dürfte sich auf die Dauer bezahlt machen. Das Zelt ist zwar noch billiger, bietet aber, was gerade bei Familien mit Kindern ausschlaggebend sein kann, natürlich bedeutend weniger Komfort.

Die rasch zunehmende «Besiedlung» der Küstenstrecken mit Caravans hat die Behörden veranlaßt, eine Überwachung der Entwicklung mit Hilfe von Luftbildern zu versuchen, um bei einer allzu wilden Ausdehnung eingreifen zu können. Die Wohnwagenparks entstehen nämlich recht zufällig, da und dort, sobald wieder ein Landwirt gemerkt hat, daß Caravans die rentabelsten «cash crops» sind. Die Behörden interessieren sich für verschiedene Fragen, zum Beispiel ob durch die Parks das allgemeine Landschaftsbild und der freie Zugang zur Küste nicht gestört werden, ob der Durchgangsverkehr nicht behindert wird, wie groß die absolute Zahl der Wohnwagen und die Zuwachsrate sind. Nicht alle Probleme lassen sich mit Hilfe von Flugphotos lösen, doch können diese in kurzer Zeit einen guten allgemeinen Eindruck vermitteln. Es zeigt sich ganz allgemein, daß die Parks in der Regel gut unterhalten sind und nicht störend wirken, so daß ein Eingreifen der Behörde noch nicht gerechtfertigt scheint.

Andererseits verhält es sich mit dem permanenten Wohn-Caravanning. Hier kam es in den Jahren vor 1960 wiederholt zu Reibereien zwischen den Besitzern von Wohnwagenparks, den Inhabern von Caravans und den zuständigen Lokalbehörden. Zwar ist die Bedeutung des dauernden Wohnwagenlebens geringer als das Ferien-Caravanning. Die 1960 offiziell anerkannten Parks konnten total 35 000 Wohnwagen aufnehmen. Der wunde Punkt liegt nun jedoch darin, daß dieser Zahl die oben bereits genannte Schätzung von 60 000 Vans für permanenten Gebrauch gegenüberstand. Das bedeutet logischerweise, daß sich die gesamte Differenz von 25 000 Wohnwagen auf illegalen Plätzen aufhielt. In bezug auf die Lage läßt sich feststellen, daß diese Art des Wohnwagenlebens vor allem auf das Landesinnere konzentriert ist, und zwar in erster Linie auf die Umgebung großer Städte, wie ein Vergleich mit einer Städtekarte sofort darlegen würde. Aus dieser Beziehung kann jetzt schon ein Zusammenhang mit der zunehmenden Industrialisierung und der wachsenden Bevölkerung und dem parallel damit verlaufenden Anstieg des Wohnungsmangels vermutet werden.

Die unbefriedigenden Zustände auf dem Gebiet des Wohn-Caravanning veranlaßten das «Ministry of Housing and Local Government» zu einer eingehenden Untersuchung des ganzen Phänomens. Der mit der Erhebung betraute Sir Arton Wilson erledigte seinen Auftrag innert Jahresfrist und legte einen ausführlichen Bericht vor. Wir entnehmen im folgenden dem Wilson-Bericht die wichtigsten Punkte.

Zunächst ist festzuhalten, daß es sich bei den Dauer-Caravannern im allgemeinen durchaus nicht um unstete Leute handelt, die unteren Bevölkerungsschichten angehören, eine Meinung, die auch in Großbritannien selbst weit verbreitet ist. Die Wagenbewohner stellen vielmehr guten Durchschnitt dar und gehören verschiedenen Berufsgruppen an. Wilson rechnet pro Haushaltung mit einer Durchschnittsfamilie von 2,5 Personen und gelangt so bei einer Zahl von 60 000 Vans zu 150 000 Menschen, die permanent in Wohnwagen leben. Diese stellen immer-

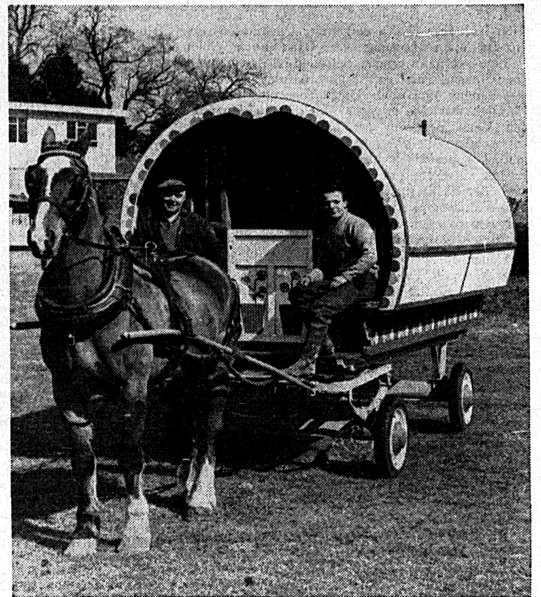
hin 3 Promille der Bevölkerung von England und Wales dar. Es gehören zu ihnen im wesentlichen die folgenden Kategorien: 1. junge Ehepaare, die keine Wohnung fanden oder die erst mit Verwandten zusammenlebten, dann aber eine eigene Unterkunft haben wollten (etwa 45 Prozent); 2. Arbeiter, die aus einem andern Landesteil zugezogen sind und auf der Liste der Wohnungssuchenden zu unterst stehen (etwa 20 Prozent); 3. Leute im mittleren oder höheren Alter, verwitwet oder pensioniert, die ihr früheres Heim zu groß oder zu teuer fanden oder aber durch dessen Verkauf Geld realisieren wollten (etwa 10 Prozent); 4. Leute, die von Berufes wegen reisen müssen, wie Bauarbeiter, Ingenieure, Händler, Angehörige der Armee usw. (etwa 10 Prozent).

Beim größten Teil dieser Caravanner handelt es sich nicht um eine Art von modernen Nomaden. Dies trifft nur für Gruppe 4 zu. Die Angehörigen der dort genannten Berufe können mit Hilfe des Lebens in Caravans ihre Familie stets mitnehmen. Viele Baufirmen ziehen es auch vor, bei der Erledigung von Aufträgen in verschiedenen Landesgegenden ganze Belegschaften oder zumindest die qualifizierten Kräfte zu versetzen und für die Dauer der Bauzeit jeweils für die Einrichtung der nötigen Wohnwagenplätze besorgt zu sein. Alle übrigen Dauer-Caravanner verbringen normalerweise mehrere Jahre am selben Ort und betrachten den Wohnwagen lediglich als Wohnungersatz. Die meisten haben auch die Absicht, in eine Wohnung umzusiedeln, wenn sie eine passende finden können.

Die oben genannten Kategorien 1 und 2 sind beim Alltags-Wohnwagenleben am stärksten vertreten. Sie sind es auch vor allem, die sich in den Randgebieten großer Städte aufhalten. Unter den fünf das Ausweichen ins Caravanning angeführten Gründen sagt Wilson ausdrücklich, daß dabei der finanzielle Gesichtspunkt nicht mit spielen könne, da das Leben in Wohnwagen gegenüber demjenigen in Wohnungen keineswegs vorteilhafter sei. Tatsächlich gibt es auch billige staatliche Wohnungen mit beispielsweise etwa 10 Pfund (rund 120 Fr.) monatlichem Mietzins für drei Zimmer. Die entscheidende Frage ist jedoch, ob solche Wohnungen überhaupt noch zu bekommen sind. Mag das Leben in Vans auch wirklich nicht billiger sein, so ist es doch jedenfalls so, daß sich die Aufwendungen für die Unterwartung durchaus in vernünftigen Rahmen halten. Die Ausgaben für die Unterwartung belaufen sich in der Regel auf nicht ganz 20 Prozent des Bruttoeinkommens, was sicher nicht übertrieben ist. Die Abzahlung erstreckt sich normalerweise über zwei oder drei Jahre. Nach ihrem Ablauf ist es zweckmäßig, den alten Van gleich gegen einen neuen einzutauschen, obsehn ein Wohnwagen im allgemeinen fünf Jahre lang gebraucht werden kann. Ein Vorteil des Wohnwagenlebens ist es zweifellos auch, daß für die Inneneinrichtung nur sehr wenig Möbel nötig sind. Schließlich weist Wilson auch darauf hin, daß beim Caravanning «to keep up with the Joneses» bedeutend einfacher ist!

Die ziemlich wilde Entwicklung und die ungenügende Kontrollierbarkeit brachten es mit sich, daß der Zustand vieler Caravan-Parks nicht befriedigend war. Zwar hat der National Caravan Council, die Assoziation der Caravan-Industrie, Regeln aufgestellt, die sich auch auf die Einrichtung von Wohnwagenparks erstrecken. Jedoch gehören nur wenige der Parkbesitzer dieser Assoziation an. Wilson bezeichnet von den besuchten Parks einige wenige als «ehring», einige hundert als «fairly good», aber ebenfalls einige hundert als «quite horrible». Meist sind die Zwischenräume zwischen den Wohnwagen zu klein, der visuelle Aspekt der Parks wird vernachlässigt oder es fehlt an den nötigen Dienstleistungen wie Laden oder Telefon. Oft geben auch die hygienischen Zustände zur Beanstandung Anlaß. Normal ist die Benützung individueller Eimerklosets in den Vans oder gemeinsamer WC auf dem Platz. Problematisch ist häufig auch die Beseitigung von Abfall und gebrauchtem Wasser.

Bis 1960 hatten die Lokalbehörden keine genügende Handhabe, um die Entwicklung von Wohn-Caravan-Parks zu beeinflussen. Zwar war für deren Einrichtung unter dem Gesundheitsgesetz (Public Health Act von 1936) und dem Planungsgesetz (Town and Country Planning Act von 1947) eine Lizenz erforderlich, doch mußte das Gesuch um Bewilligung erst nach einer gewissen Frist eingereicht werden. Das gab die Möglichkeit, einen Wohnwagenpark einzurichten, Leute aufzunehmen und die Behörden dann vor vollendete Tatsachen zu stellen. Daß diese sich es unter diesen Umständen zweimal überlegen, ob sie eine Lizenz verweigern wollten, ist ver-



Die pferdebespannten Gefährte, wie man sie vor dem Ersten Weltkrieg im britischen Caravan Club verwendete, sind längst den modernen Wohnwagen gewichen. In der irischen Hafenstadt Cork kann man jedoch auch heute noch bequeme eingerichtete, buntemalene Wagen samt Pferd mieten und damit gemächlich durch die grüne Insel reisen.

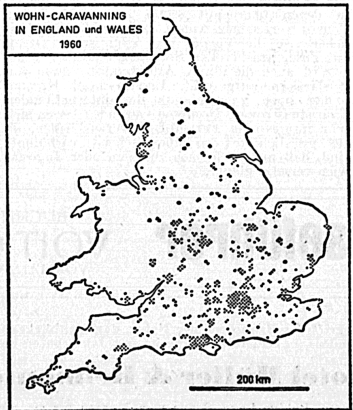
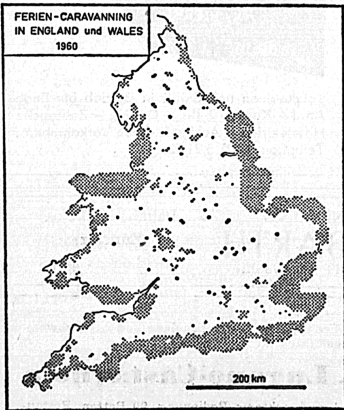
ständig, war es doch dann ihre Aufgabe, die unterdessen zugezogenen Leute anderweitig unterzubringen.

Andererseits ist aber auch festzustellen, daß von den Behörden im allgemeinen eine prinzipiell ablehnende Haltung gegenüber dem neuen Wohnstil eingenommen wurde. Er wurde als mehr oder weniger unerwünschtes Übel betrachtet. Eine gewisse begriffliche Benennung ergab sich deshalb, weil viele der Wohnwagenparks gerade in den nächsten Umlandzonen von Städten entstanden, in denen nach der Planung größere Grünflächen vorgesehen waren. Als Folge davon war die behördliche Politik meist destruktiver Art, womit natürlich das Problem der steigenden Nachfrage nach permanenten Caravan-Plätzen nicht gelöst war.

Auf Grund des Wilson-Berichtes wurde ein spezieller Gesetzesvorschlag ausgearbeitet und 1960 vom Parlament als «Caravan Sites and Control of Development Act» angenommen. Damit ist nun eine bedeutend verbesserte Kontrolle möglich: An die Abgabe von Lizenzen können vermehrte Bedingungen geknüpft werden; die Wartezeiten für die Einreichung von Gesuchen fallen ganz weg; der Wohnungsminister ist befugt, von Zeit zu Zeit Vorschriften über die Einrichtung der Caravan-Parks und der Wohnwagen selbst herauszugeben, an die sich die Lokalbehörden zu halten haben. Ferien- und beruflich Reisende haben keine Bewilligung nötig, sofern sie sich nicht mehr als zwei Nächte auf einem Platz aufhalten. Damit sind diese Leute in ihrer Bewegungsfreiheit nicht eingeschränkt und können ihren Wohnwagen vorübergehend auch außerhalb der offiziellen Parks aufstellen. Nicht zutreffen mit dem neuen Gesetz sind die Dauer-Caravanner selbst. Sie sagen, daß ihnen damit kein wirksamer Schutz gegen skrupellose Parkbesitzer gegeben sei, welche die herrschende Notlage ausnützen und von den Platzsuchenden ein «key money» verlangen.

Mit dem Wohnwagenleben selbst sind die von Wilson befragten Caravanner dagegen im allgemeinen zufrieden. Als größter Nachteil wird oft das Auftreten von Kondensationserscheinungen an den Innenwänden im Winter erwähnt. Ueber die Frage, ob das permanente Caravanning der Gesundheit zuträglich sei oder nicht, gehen die Ansichten auseinander. Hingegen sind sich die meisten darüber einig, daß die beschränkten Raumverhältnisse an den Nerven zehren. Tatsächlich mißt der pro Person zur Verfügung stehende Raum im Mittel nicht einmal ganz 400 ft³ (= 11,3 m³). In den meisten Fällen herrschen Zustände, die man unter normalen Wohnbedingungen als Überbevölkerung bezeichnen müßte.

Gerade in dieser Hinsicht dürfen aber in nächster Zukunft wahrscheinlich noch Verbesserungen erwartet werden. Die ziemlich scharfe Zerteilung in gelegentliches und dauerndes Caravanning hat dazu geführt, daß die Industrie in wachsendem Maße für die beiden verschiedenen Zwecke spezialisierte Wohnwagen herstellt. Die Länge der produzierten Vans variiert zwischen 9 und 44 ft (= 2,7 und 13,4 m), während die Breite im allgemeinen 6 bis 10 ft (= 1,8 bis 3 m) beträgt. Dabei sind natürlich die zum Dauerwohnen bestimmten im Durchschnitt größer und solider gebaut. Vorläufig ist hier noch die Standardgröße von 22 ft × 7 ft 6" (= 6,7 × 2,3 m = 15,4 m²) vorherrschend, die sich vor allem aus dem Umstand erklärt, daß das Straßengesetz das Ziehen von Wohnwagen nur gestattet, wenn sie die Länge von 22 ft nicht überschreiten. Sonst ist in bezug auf die Länge eine wachsende Tendenz festzustellen. Damit scheint eine parallele Entwicklung zu den Vereinigten Staaten einzusetzen, wo heute schon geradezu riesenhafte



Die offiziell anerkannten Caravan-Parks: Jeder Punkt bedeutet Platz für 50 Wohnwagen. Aus der Karte links ist ersichtlich, daß sich die Parkplätze für das Ferien-Caravanning im wesentlichen auf die Küstengebiete konzentrieren. Eine etwas stärkere Dichte im Inland findet man nur im mittleren Abschnitt des Severn-Beckens in den North-West-Midlands, einem beliebten Feriengbiet. Auf der Karte rechts sind die Parkplätze für das Wohn-Caravanning aufgezichnet; sie legen sich als Ringe um die großen Städte und Industrienzentren. Auf den beiden Plänen sind nur England und Wales berücksichtigt, da das Caravanning in Schottland und Nordirland bisher keine große Bedeutung erlangt hat.