

Lebensweisen und Infrastrukturen des Alltäglichen Lebens: Transformative Innovationen für eine zukunftsfähige Alltagsökonomie in Wien am Beispiel

Atzgersdorf

by

Richard Bärnthaler



*Institute for Multi-Level Governance & Development
Department of Socio-Economics
Vienna University of Economics and Business*

Lebensweisen und Infrastrukturen des Alltäglichen Lebens: Transformative Innovationen für eine zukunftsfähige Alltagsökonomie in Wien am Beispiel Atzgersdorf

by

Richard Bärnthaler

Abstract

Der Beitrag untersucht innovative und kontextspezifische Strategien für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung in Wien. Dabei skizzieren wir zuerst eine kurze Geschichte des Innovationsbegriffs und plädieren für ein neues Innovationsverständnis. Transformative Innovationen verknüpfen einen alltagsökonomischen Zugang zu Innovation, d.h. die qualitativ hochwertige und inklusive Befriedigung kurzfristiger Alltagsbedürfnisse (insbesondere durch kollektiven Konsum), mit langfristigen ökologischen Notwendigkeiten. Vermeintlich „ökologische“ Umweltpolitik wird so zur sozialökologischen Mitweltpolitik. Nur als solche kann eine Politik der sozialökologischen Transformation mehrheitsfähig, d.h. hegemonial, werden. Daran anknüpfend untersucht der Beitrag Ansatzpunkte für transformative Innovationen am Fallbeispiel Atzgersdorf. Die Analyse dieses Fallbeispiels zeigt (1) wie die Befriedigung von, in der Nachbarschaft kollektiv definierten Alltagsbedürfnissen, insbesondere die Stärkung der erweiterten Nahversorgung, zu einem sozialökologisch besseren gesellschaftlichen Naturverhältnis im Sinne einer Nachbarschaft der kurzen Wege beitragen kann. Um dieses Potenzial zu realisieren (2) problematisieren wir strukturelle Hindernisse, insbesondere die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, und (3) erkunden konkrete Pfade um diese Hindernisse effektiv zu überwinden und neue Lebensformen zu etablieren.

Keywords: Sozialökologische Transformation, transformative Innovationen, Mitweltpolitik, Alltagsökonomie, Lebensformen, gesellschaftliches Naturverhältnis, Stadtentwicklung, Wien

JEL: O1, O10, O18, P25, P48, Q01, R11, R52, R58, Z1

EINLEITUNG

Die Smart City Wien Rahmenstrategie strebt eine hohe Lebensqualität für alle Wiener:innen bei größtmöglicher Ressourcenschonung durch soziale und technische Innovationen an (Stadt Wien, 2022). Dieses Leitbild sieht Innovation als Mittel zur Förderung weniger ressourcenintensiver gesellschaftlicher Naturverhältnisse, die gleichzeitig ein gutes Leben für alle ermöglichen. Dies impliziert eine starke normative Vision: Nachhaltig bzw. zukunftsfähig sind nur jene Lebensweisen, Praktiken und Routinen, die potenziell universalisiert werden können, sodass ein gutes Leben nicht das Privileg einiger weniger bleibt, sondern für alle möglich wird.

Auf diesem selbstgesteckten Ziel der Stadt Wien aufbauend untersucht die vorliegende, vom Jubiläumsfonds der Stadt Wien geförderte Studie innovative Strategien für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung in Wien und widmet sich dabei dem Fallbeispiel Atzgersdorf im 23. Wiener Gemeindebezirk.

Der Beitrag ist wie folgt gegliedert: Abschnitt 2 diskutiert bestehende Innovationskonzepte und plädiert für ein neues Innovationsverständnis. Transformative Innovationen sind Innovationen, die die kontextsensitive Befriedigung kurzfristiger Alltagsbedürfnisse mit langfristigen ökologischen Notwendigkeiten verbinden. Abschnitt 3 skizziert die Methodologie und sich daraus ergebende Methoden und stellt das Fallstudiengebiet vor. Abschnitt 4 präsentiert die Ergebnisse der Fallstudienanalyse, die in Abschnitt 5 diskutiert werden. Abschnitt 6 fasst die Kernaussagen der Studie zusammen und bietet politische Empfehlungen.

TRANSFORMATIVE INNOVATIONEN FÜR EIN ZUKUNFTSFÄHIGES ALLTAGSLEBEN

Der Begriff der Innovation unterliegt einer langen Geschichte. Im 19. Jahrhundert bezeichnete er verschiedene moderate bis radikale Sozialreformen (Godin, 2015). Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Begriff fast ausschließlich auf technologische und unternehmerische Entwicklungen reduziert (Moulaert & MacCallum, 2019). Mit dem Aufstieg der „unternehmerischen Stadt“ und damit einhergehenden Formen städtischer Governance seit den 1970er Jahren (Harvey, 1989) dominiert dieses techno-unternehmerische Innovationsverständnis auch den öffentlichen Sektor. Da Innovation in diesem Verständnis primär bedeutet, „neue, überlegene Produkte, Verfahren, Dienstleistungen und Organisationsformen zu entwickeln, die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen“ (Hansen, 2021, 1, eigene Übersetzung), wurden Strategien der Stadt- und Regionalentwicklung tendenziell mit einem bestimmten Bereich der Wirtschaft in Verbindung gebracht: der weltmarktorientierten Ökonomie, insbesondere jene exportorientierten Industrien, die durch eine hohe Forschungs- und Entwicklungsintensität gekennzeichnet sind, z.B. Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Next Generation Industries. Gegenwärtig vorherrschende „Smart City“ Konzepte sind in diesen Trend eingebettet. Sie fokussieren auf Effizienzsteigerungen durch neue Technologien, um städtisches Leben vor Ort ressourceneffizienter zu gestalten. Doch ohne grundlegendere Änderungen gegenwärtiger Praktiken, Routinen und Gewohnheiten impliziert die Reproduktion und Ausweitung „smarter“ (sprich: zunehmend technologisierter) urbaner Lebensformen nichtnachhaltige Prozesse auf globaler Ebene. Diese konzentrieren sich oftmals an den vulnerabelsten Orten der Erde, die die Ressourcen, z.B. seltene Erden und Mineralien, und Senken, z.B. für Elektroschrott, bereitstellen (Kaika & Swyngedouw, 2014). Ein gegenwärtig laufendes Forschungsprojekt der

BOKU Wien¹ (im Auftrag der Stadt Wien) zum urbanen Stoffwechsel fasst diese Problematik wie folgt zusammen:

Die Themen Klimawandel, Dematerialisierung und Kreislaufwirtschaft sind mittlerweile wichtige Bestandteile der politischen Agenda, so auch der Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050, die Ressourcenschonung als eines der drei Hauptziele definiert und eine Reduzierung der THG-Emissionen, des Energieverbrauchs und des materiellen Fußabdrucks der Stadt anstrebt. Doch der urbane Stoffwechsel Wiens ist alles andere als nachhaltig oder zirkulär. Wien benötigt ständige Materialinputs (die einen großen Fußabdruck im Umland verursachen), die sich in Beständen anreichern oder als Abfälle/Emissionen in die Natur abgegeben werden. (Eisenmenger et al., 2021)

Das techno-reduktionistische Verständnis „smarter“ Stadtentwicklung ist daher ein Kernelement nachhaltiger Nichtnachhaltigkeit (Blühdorn, 2019), denn es vermeidet die Problematisierung tiefergehender Prozesse und Strukturen (z.B. Lebens- und Produktionsweisen, Routinen und Gewohnheiten), wodurch es einen effizienteren (obgleich weiterhin strukturell nichtnachhaltigen) Status quo stabilisiert (Shove, 2018). Die Smart City Wien Rahmenstrategie stellt sich diesem Reduktionismus mit ihrer expliziten Verknüpfung technologischer und sozialer Innovationen als Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität entgegen (Exner et al., 2018).

Im Bestreben den techno-unternehmerischen Reduktionismen vorherrschender Innovationspolitik entgegenzuwirken, entwickelten sich Forschungsansätze, um den Innovationsbegriff für soziale Problemstellungen, z.B. Ungleichheit, Armut oder Umweltgerechtigkeit, nutzbar zu machen. Diese stützen sich auf das Konzept der sozialen Innovation (SI), die von Frank Moulaert und Kolleg:innen wie folgt definiert werden:

¹ MoCAM, Monitoring der CO₂ Emissionen und des Materialverbrauchs der Stadt Wien

It meets genuine needs neglected or exacerbated by the state/market apparatus; it creates new forms of eco-social/institutional relations and polities; and it collectively empowers people (especially marginalised people) to act – not only within the existent systems and modes of governance, but also towards transforming them. (Moulaert & MacCallum, 2019, 4)

Als Gegenpol zur Mainstream-Innovationspolitik fokussiert dieses Verständnis von SI „Räume, in denen Menschen echte Alternativen zu spätkapitalistischen Verhältnissen schaffen und inszenieren können“ (ebd., e.Ü.). Damit betonen Moulaert und Kolleg:innen das Potenzial kleinräumiger und lokal organisierter „bottom-up“ Initiativen (z.B. Ökodörfer, selbstorganierte ökologische Wohnformen, Food Co-ops) im Gegensatz zu marktgetriebenen, technokratischen „top-down“ Prozessen. Doch obwohl Moulaert et al. (2012) anerkennen, dass weder Nachbarschaften noch zivilgesellschaftliche Initiativen alleine „die Stadt retten können“, tendiert ihre Skepsis gegenüber staatlichen Akteuren und öffentlicher Politik dazu, SI in Nischen und Randzonen anzusiedeln. Ähnliches gilt tendenziell auch für zivilgesellschaftlich-orientierte und aktivistisch-geprägte Postwachstums-Bewegungen (Liegey & Nelson, 2020). Obwohl diese entscheidend dazu beigetragen haben, Umweltbewusstsein stärker in der öffentlichen Debatte zu verankern, ist es ihnen bisher kaum gelungen, breite Allianzen jenseits von Gemeinschaften Gleichgesinnter zu schmieden. Auch wenn Umweltanliegen in der Bevölkerung an Bedeutung gewinnen, verdeutlichen Milieustudien², dass sie gegenüber anderen Alltagsbelangen, z.B. soziale Sicherheit, ein gesicherter Lebensstandard oder die Sorge um Arbeitsplätze, weiterhin von Bevölkerungsmehrheiten nachrangig bewertet werden. Diese Tendenz betrifft insbesondere die Milieus der Traditionellen, des bürgerlichen Mainstreams, der Etablierten, der Prekären, der jungen Pragmatiker und der jungen Distanzierten (UBA, 2019). Lediglich die kritisch-kreativen und jung-idealistischen Milieus, die rund 18 % der

² Milieustudien gruppieren Menschen auf Basis vergleichbarer sozioökonomischer Merkmale, normativer Einstellungen und generationaler Sozialisierungen in idealtypische Gruppen Gleichgesinnter.

Bevölkerung ausmachen, räumen ökologischen Belangen oberste Priorität ein. Radikalen Umweltbewegungen – und ihren propagierten sozialen Innovationen – gelingt es bisher kaum, ökologische Forderungen wirkungsvoll mit Alltagsbedürfnissen der Mehrheitsbevölkerung zu verknüpfen, und damit Allianzen jenseits der kritisch-kreativen und jung-idealistischen Nischen-Milieus zu schmieden. Um einen demokratischen sozialökologischen Wandel zu ermöglichen, sind jedoch breitere Bündnisse erforderlich. Sie schaffen Legitimität und vermeiden Widerstände, wie jene im Fall der französischen „Gelbwesten“.

Eine weitere bedeutende Intervention in die Innovationsdebatte der jüngeren Vergangenheit erfolgte durch das Foundational Economy Collective (2019), einer Gruppe (hauptsächlich) europäischer Forscher:innen, die versuchen, Wirtschaftspolitik neu zu denken. Ihr alltagsökonomisches Innovationskonzept problematisiert die Reduzierung von Innovationspolitik auf einen Teil der Wirtschaft: die exportorientierten und überwiegend hochtechnologischen „Zukunftsindustrien“ der weltmarktorientierten Ökonomie. Andere Wirtschaftsbereiche – insbesondere diejenigen, die jene wirtschaftlichen Aktivitäten bereitstellen, die als grundlegend oder alltäglich bezeichnet werden – wurden in den letzten Jahrzehnten in Stadt- und Regionalentwicklungsagenden zunehmend marginalisiert (Froud et al., 2020). Daher fordert das Foundational Economy Collective eine Rückbesinnung kommunaler und regionaler Politik auf die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen, die für das alltägliche Leben unerlässlich sind (Engelen et al., 2017). Dies impliziert ein anderes Innovationsverständnis, welches sich „weniger auf die Entwicklung neuer technologischer Innovationen konzentriert, sondern vielmehr auf die gesellschaftlichen Folgen von Innovationen und die Art und Weise, wie sie entwickelt und verbreitet werden“ (Hansen, 2021, 2, e.Ü.). Dabei steht die Stärkung kollektiven Konsums im Zentrum der Aufmerksamkeit, d.h. der Konsum gemeinsamer öffentlicher Güter und Dienstleistungen der Grundversorgung, die in hoher Qualität und für alle Bewohner:innen zugänglich und leistbar bereitgestellt werden

(sollen). Innovation bedeutet in diesem Zusammenhang die Etablierung kontextsensitiver Bereitstellungsformen, sowohl durch die öffentliche Hand als auch durch intermediäre Organisationen (z.B. Wohnbau-, Wasser- und Energiegenossenschaften). Innovationen umfassen zu Beispiel auch sogenannte gesellschaftliche Betriebslizenzen für privatwirtschaftliche Anbieter in der Grundversorgung. Da diese Anbieter durch ihre Netzwerke und Filialen de facto eine gebietsmäßige Konzession innehaben, sollten sie als Gegenleistung, *quid pro quo*, sozialökologische Verpflichtungen eingehen, z.B. hohe ökologische Standards, angemessene Arbeitsbedingungen, Löhne und Behandlung von Lieferant:innen, die Reinvestition begrenzter Gewinne in gesellschaftlich relevante Bereiche oder die Beendigung von Steuermisbrauch (FEC, 2020). Das alltagsökonomische Innovationskonzept fokussiert die wichtige Rolle kommunaler und regionaler Politik um Sozialstandards in der stark regional-verankerten und binnenorientierten Grundversorgungsökonomie zu verbessern, anstatt die Entwicklung wettbewerbsfähiger, exportorientierter Industrien zu priorisieren. Damit eröffnen sich neue Wege für kommunale und regionale Entwicklungsstrategien jenseits von technologischen Reduktionismus und kleinräumigen Experimenten in Nischen.

Die Covid-19-Pandemie hat die Bedeutung dieses alltagsökonomischen Zugangs mit einem Schlag offensichtlich gemacht. Während viele Teile der Wirtschaft stillgelegt wurden, musste die Grundversorgungsökonomie weiterhin funktionieren, weil der Alltag von ihr abhängt. Der gegenwärtige Ukraine Konflikt intensiviert diese Einsicht weiter. Die Grundversorgungsökonomie besteht aus der Daseinsvorsorge (z.B. Wasser, Gas, Müllentsorgung, Bildung, Gesundheit, sozialer Wohnbau) und der grundlegenden Nahversorgung (z.B. Lebensmittelversorgung, Apotheken, Drogerien) – Dinge, die unser Überleben in zivilisierten Gesellschaften ermöglichen. Die Pandemie hat jedoch auch gezeigt, dass ein gutes Leben nicht auf das tägliche Überleben reduziert werden kann – eine Einsicht,

die bereits von den alten Griechen in ihrem Streben nach Eudaimonia, einem gelungenen Leben, erkannt wurde (Bärnthaler et al., 2020). Obwohl nicht überlebensnotwendig, ist die erweiterte Nahversorgung (z.B. Restaurants, Cafés, Einzelhandelsgeschäfte, lokales Handwerk, Reparaturwirtschaft, Freizeiteinrichtungen) von zentraler Bedeutung für menschliche Entfaltung, da sie wichtige soziale Treffpunkte schafft (Calafati et al., 2019). Ihr Niedergang im ländlichen Raum und in Teilen der städtischen Peripherie führt häufig zu sozialen Problemen und Polarisierung (Klinenberg, 2018). Wie die Grundversorgungsökonomie operierte auch dieser Wirtschaftsbereich in den vergangenen Jahrzehnten weitgehend unter dem Radar kommunaler und regionaler Politik (FEC, 2019). Daseinsvorsorge, grundlegende Nahversorgung und erweiterte Nahversorgung bilden zusammen die Alltagsökonomie³ (Bärnthaler et al., 2021). Für eine vereinfachte tabellarische Übersicht unterschiedlicher Wirtschaftsbereiche, siehe Tabelle 1.

Auf diesem alltagsökonomischen Zugang aufbauend entwickelten Novy et al. (2022) das Konzept der transformativen Innovation. Dieses dialektische Innovationsverständnis verknüpft die kontextsensitive Befriedigung kurzfristiger Alltagsbedürfnisse mit langfristigen ökologischen Notwendigkeiten. Damit verbindet es die soziale Sphäre (Themen der „Wirtschafts- und Sozialpolitik“) mit der ökologischen Sphäre (Themen der „Umweltpolitik“). Vermeintlich „ökologische“ Umweltpolitik wird so zur sozialökologischen Mitweltpolitik. Da die Stärkung der Alltagsökonomie unmittelbare Lebensbedingungen verbessert (z.B. durch öffentliche Verkehrsverbindungen, sozialen Wohnbau, Betreuungsangebote oder Freizeiteinrichtungen im Grätzl) ist es ein mehrheitsfähiges Projekt, das breite Zustimmung in der Bevölkerung genießt – und zwar jenseits von Gruppen Gleichgesinnter, d.h. auch über verschiedene Milieus hinweg. Das alltagsökonomische Innovationsverständnis hat das

³ Neben diesen drei Wirtschaftsbereichen bildet der Bereich der unbezahlte Care- und Hausarbeit eine weitere wesentliche, *foundational zone* der Alltagsökonomie.

Potenzial im Hier und Jetzt breite Allianzen für sozialökologisches Gestalten zu schaffen. Dies macht die Alltagsökonomie zu einem privilegierten Ausgangspunkt für wünschenswertes sozialökologisches Handeln, d.h. Handeln, welches ein gutes Leben für alle innerhalb des „planetarisch Möglichen“ ermöglicht (vgl. Bärnthaler et al., 2022; Bärnthaler et al., 2021; Novy, 2021; Bärnthaler et al., 2020). Um dieses Potenzial zu realisieren reicht die Stärkung der Alltagsökonomie alleine aber nicht aus. Es braucht auch demokratische Auseinandersetzungen, um mit sozialökologisch destruktiven Praktiken aufzuhören. Wie Novy et al. (2022) erkennen, verkompliziert dies politisches Handeln, da es viel einfacher ist, eine nachhaltige Praxis zu den verfügbaren Optionen hinzuzufügen, als eine der bestehenden (nicht-nachhaltigen) Optionen zu eliminieren. Transformative Innovationen implizieren gleichzeitige Prozesse der Innovation und Exnovation, der Neuerung und Beendigung. Einfache Win-Win-Strategien sind meist nicht zu erwarten. Wie Holgersen (2020, 817, e.Ü.) bemerkt, müssen wünschenswerte sozialökologische Strategien „sowohl kreative als auch destruktive Komponenten enthalten“, denn „es genügt nicht, nur umweltfreundlichere Gebäude und Infrastrukturen zu planen; wir müssen auch die Landschaften des fossilen Kapitals aktiv entwerten.“ Transformative Innovationen erfordern auch Exnovationen und damit politische Entscheidungen für und gegen z.B. bestimmte Raumnutzungen. Im Folgenden werden Ansatzpunkte für transformative Innovationen in Atzgersdorf vorgestellt.

METHODOLOGIE DER FALLSTUDIENANALYSE

Die Fallstudienanalyse untersucht stattfindende Veränderungen in Atzgersdorf, einem Stadtteil im Südwesten Wiens, und erforscht dort Potenziale für wünschenswertes sozialökologisches Handeln sowie Wege für dessen Verwirklichung. Abschnitt 2.1 umreißt die Methodologie und Methoden und Abschnitt 2.2 stellt das Fallstudiengebiet vor.

Methoden

Im Zentrum der empirischen Forschung steht die Interpretation von 25 semi-strukturierten Interviews mit einer repräsentativen Stichprobe von Bewohner:innen des Fallstudiengebietes. Außerdem unterstützen 89 Fragebögen (ausgefüllt von Bewohner:innen), sieben Expert:inneninterviews und ein eintägiges Bürger:innenforum, die Kontextualisierung stattfindender lokaler Veränderungen. Während die Bewohner:inneninterviews, die Fragebögen und das Bürger:innenforum auf Alltagserfahrungen, alltägliche Herausforderungen und Bedürfnisse sowie Ansprüche an die zukünftige Entwicklung des Grätzls fokussieren, klären die Expert:inneninterviews Aspekte, die den lokalen Veränderungsprozessen zugrunde liegen.

Die Interviews mit Bewohner:innen wurden mittels einer Diskursanalyse analysiert, die vom koalitionsfokussiertem Ansatz des Politikwissenschaftlers und Regionalplaners Maarten Hajer (2006) inspiriert ist. Diese Form der Diskursanalyse fußt darauf, dass, obwohl unterschiedliche Gruppen von Menschen (bzw. gesellschaftliche Milieus) einander oftmals nicht wirklich oder nicht vollständig verstehen, sie dennoch dazu neigen, bestimmte Narrative zu teilen, die für die Bildung gemeinsamer Allianzen sowie damit einhergehender politischer Interventionen nützlich sind. Die Codierung der Interviews erfolgte deduktiv und induktiv über die Datenanalysesoftware Atlas.ti. Die Interviews wurden auf Passagen untersucht, die alltägliche Erfahrungen, Herausforderungen und Bedürfnisse zum Ausdruck bringen (deduktiv). Diese wurden als „Diskurse des Alltagslebens“ gruppiert. Anschließend wurden die Spezifika der Diskurse induktiv aus dem Datensatz herausentwickelt. Die Ergebnisse werden in Abschnitt 3 präsentiert.

Atzgersdorf: ein „Dorf in der Stadt“ in Veränderung

Atzgersdorf liegt am Wiener Stadtrand, im 23. Bezirk, Liesing (vgl. Abbildung 1). Dieser jüngste Bezirk Wiens entwickelte sich durch die Zusammenführung acht ehemaliger Dörfer: Erlaa, Inzersdorf, Kalksburg, Liesing, Mauer, Rodaun, Siebenhirten und Atzgersdorf. Bis zu einem gewissen Grad bewahrte jeder dieser heutigen Liesinger Stadtteile einige Besonderheiten, insbesondere den historischen Ortskern (vgl. Abbildung 2). Liesing hat heute rund 110.000 Einwohner:innen und ist einer der am schnellsten wachsenden Bezirke Wiens, gekennzeichnet durch ein hohes Durchschnittsalter (kontinuierlich steigend), einen geringen Akademiker:innenanteil, ein hohes Durchschnittseinkommen und geringe Arbeitslosigkeit (Stadt Wien, 2021). Nach der Innenstadt hat Liesing die höchste Autodichte Wiens. Diese Merkmale treffen tendenziell auch auf Atzgersdorf zu und deuten u.a. auf eine Überrepräsentation klimapolitisch-skeptischer Milieus (insbesondere die konservativen und bürgerlichen-Mainstream Milieus) und einer Unterrepräsentation klimapolitisch-affiner Milieus (insbesondere die kritisch-kreativen und jung-idealistischen Milieus) hin (vgl. Bärnthaler et al., 2020; UBA, 2019). Dies ist charakteristisch für periphere Stadtregionen (Dangschat, 2020) und unterstreicht die Notwendigkeit, Themen der „Umweltpolitik“ mit Themen der „Wirtschafts- und Sozialpolitik“ im Sinne einer Mitweltpolitik zu verknüpfen, um breite Allianzen zu ermöglichen und potenziellen Widerständen entgegenzuwirken.

In jüngerer Vergangenheit war Atzgersdorf mit zwei tiefgreifenden Veränderungen konfrontiert. Während der letzten Jahrzehnte kam es zu einem kontinuierlichen Niedergang des ehemals lebendigen Geschäftslebens in der Nachbarschaft. Dies betrifft insbesondere den Bereich der erweiterten Nahversorgung, z.B. Restaurants, Cafés, Bekleidungsgeschäfte, lokales Handwerk, Fachgeschäfte, Kino. Dies führte zwangsläufig zu Ladenschließungen und Leerständen. Die Eröffnung der Shopping City Süd in den 1970er Jahren, eines der größten Einkaufszentren Europas, trieb diesen Niedergang voran und verstärkte ihn. Lokale

Versorgungsstrukturen veränderten sich grundlegend; insbesondere fußläufig erreichbare wurden geschwächt. Ein in Liesing tätiger Wirtschaftsexperte fasst die Veränderungen wie folgt zusammen:

Es gab früher in Atzgersdorf ein reges Geschäftsleben, mit Nahversorgung, vom Modegeschäft bis zum Greißler. Alles was man sich vorstellen kann. Das hat einen ziemlichen Niedergang erlebt: SCS, Riverside [zwei Einkaufszentren] und die ganze Entwicklung weg von den kleinen Greißlern zu den Ketten. Also diese ganz normale Entwicklung im Handel inklusive dem Turbo Internet: Amazon und Co. Diese Nachfrage fehlt dem Einzelhandel. ... Wir können diesen Wandel kaum aufhalten. Allerdings schafft der Wohnbau in der Gegend neue Möglichkeiten: Tausende Menschen ziehen hierher und sie alle haben ein Einkommen, das sie ausgeben können. (Interview, Wirtschaftsexperte)

Der zweite Teil des obigen Zitats verweist bereits auf eine jüngere, tiefgreifende Veränderung: Atzgersdorf und seine Umgebung wurden zum Zielgebiet (spät-)postindustrieller Stadtentwicklung (vgl. Abbildungen 3, 4 und 5).⁴ Ein Stadtentwicklungsexperte, der diese Veränderungen begleitet, fasst sie wie folgt zusammen:

In den beiden zentralen Entwicklungsgebieten in Liesing – also in und um Atzgersdorf – entstehen in den nächsten fünf bis sieben Jahren knapp 10.000 neue Wohnungen, also rund 22.000 neue Menschen kommen. ... Also fast ein Viertel der derzeitigen Bevölkerung zieht, auf diese beiden Gebiete konzentriert, hierher, großteils in Gebiete, die früher Industriegebiete waren. (Int., Stadtentwicklungsexperte)

⁴ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/liesing-mitte/ausgangslage.html>

ERGEBNISSE: WAS ERMÖGLICHT EIN GUTES LEBEN IN DER NACHBARSCHAFT –
UND WAS ERSCHWERT ES?

Vor dem Hintergrund dieser tiefgreifenden Veränderungen untersucht die Diskursanalyse Alltagserfahrungen, Herausforderungen, Bedürfnisse und damit verbundene Ansprüche an ein gutes Leben im Grätzl. Im Zuge dieser Analyse wurden acht zentrale Alltagsdiskurse im Fallstudiengebiet identifiziert, die in der folgenden Tabelle zusammengefasst sind:

Bezeichnung	Beispielzitate	„Groundedness“; „#Interviews“
Stärkung der erweiterten Nahversorgung	<p>Ja, es werden leider immer weniger Geschäftslokale. Früher hatten wir viel mehr. Wir sind sehr froh über die Buchhandlung. Wir haben einen super Fleischer. ... Ja, es ist schade, dass so viel abwandert. (Int. 20)</p> <p>Das Geschäftsterben ist ein Problem. Die Levasseurgasse ist ein einziger lost place, wenn das so weitergeht. (Int. 26)</p> <p>Je älter ich wurde, desto langweiliger wurde es, könnte man sagen, weil eben das Jugendangebot in Atzgersdorf beschränkt ist. Und in den letzten Jahren haben wir zumindest ein bisschen mehr neue Gastronomie bekommen, was mich sehr gefreut hat. (Int. 22)</p>	51; 23
Verbesserung der Alltagsmobilität	<p>Die Straßen schaffen das nicht mehr. (Int. 4)</p> <p>Die Straßen werden enger, die Parkplätze werden weniger, man steht im Stau. (Int. 20)</p>	58; 19
Qualitative Verbesserung des öffentlichen Raums	<p>Das ist eine Betonwüste. ... das ist alles so alibihalber, das hätte alles nicht so breit sein müssen. Ein bisschen mehr Grün, ein paar Bäume, Sträucher, dann schaut das gleich ganz anders aus. (Int. 8)</p> <p>Es fällt mir ein bisschen schwer, mit dem Grätzl warm zu werden, weil mir die gemütlichen Platzerln abgehen. Etwas wo man gerne hinget, sich hinsetzt und sagt, da ist es leiwand, da möchte ich jetzt sitzen bleiben. Das fehlt mir. (Int. 23)</p>	22; 14
Verlust von Grünräumen entgegenwirken	<p>Natürlich hat man dort ein paar Sträucher, dort ein paar Bäume gepflanzt. Aber der alte Baumbestand, der ist weggekommen. Das ist alter Baumbestand, alleine von der Optik her ist das einfach extrem irritierend, ... ich habe nichts gegen Neubauten, natürlich muss neugebaut</p>	18; 13

werden, ist schon klar, aber man könnte es umweltfreundlicher machen, man könnte es grüner machen. (Int. 8)

Was mich ganz massiv beschäftigt, ist dieses Begrünen der Stadt, das regt mich grad‘ massiv auf. Und zwar dahingehend, dass ich das Gefühl habe, das schreibt sich die Stadt Wien grad so auf die Fahnen, was ich grundsätzlich voll super finde. Aber ich habe das Gefühl, es konzentriert sich nur auf die Innenstadtbezirke. Hinter der Breitenfurter Straße entlang waren riesengroße alte Pappeln und die sind jetzt einfach alle, wusch, in drei Tagen weg gewesen. ... und ja, sie haben teilweise wieder Bäume gepflanzt, aber die sind halt eben in, was weiß ich wie vielen Jahren groß. (Int. 11)

Wohnbau drosseln	Und die letzten fünf Jahre hat sich ein Wahnsinnsbauboom, wo wir alle, also wir Alten irgendwie nicht mehr mitkommen, ... für mich ist es wirklich erschreckend. (Int. 15)	17; 11
	Ich glaube, dass viele Leute diesen Zuzug einfach falsch eingeschätzt haben bzw. jetzt total überrascht wurden. Das ist, was ich von vielen höre: wie viele Wohnungen werden das, wieso werden das so viele Wohnungen? Das hat viele überrollt, die vorher eigentlich gar nicht so sehr negativ eingestellt waren, aber jetzt sind sie total grantig. (Int. 20)	
	Und jetzt beginnt dieser Stadtteil, dieser Bezirksteil zu wachsen, begann langsam, jetzt wird Vollgas gegeben. Und mit diesem Vollgas, das ist so wie wenn man mit dem Auto Vollgas irgendwo durch die Gegend fährt. Man sieht vieles nicht, man rauscht schnell vorbei, man ist zwar schnell von einem Ort am anderen, aber viele Dinge gehen verloren. Und das passiert gerade im Moment, finde ich. (Int. 16)	
Wertschätzung der grundlegenden Nahversorgung in Gehdistanz	Man hat im Prinzip Drogerien und die Geschäfte des alltäglichen Bedarfs sehr nahe. Ich bin jetzt auch niemand, der wahnsinnig viel auf Vorrat einkauft, ja, von daher kann man da wirklich zu Fuß auch viel erledigen. (Int. 10)	13; 11
	Super ist einfach, dass wir es für viele Dinge nicht weit haben. Der Merkur ist nicht weit, der DM auch nicht, der BIPA ist um die Ecke und der Billa in drei Minuten zu Fuß erreichbar. Das ist der absolute Luxus. (Int. 11)	
Verlust der dörflichen Identität entgegenwirken	Es ist einerseits ein wirkliches Dorf noch immer, es heißt nicht nur Atzgersdorf, es hat immer noch einen Dorfcharakter, wo eben viele Leute oder fast jeder jeden kennt. Zum anderen entwickelt es sich davon weg, z.B.	12; 10

wegen des enormen Zuzugs, der scheint ja kein Ende zu nehmen, weil es wird ja nach wie vor sehr viel gebaut, womit ich befürchte, dass dieser Dorfcharakter immer mehr verschwindet. (Int. 1)

Geschäftsleerstand entgegenwirken	Wenn man da vorbeigeht, bei der Café-Boutique im Zentrum, die jetzt leer steht. Das ist für mich einfach eine Schande für den Bezirk. (Int. 15)	8; 5
-----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Was ich mir in Zukunft erwarte ist, dass diese leeren Geschäfte wieder aktiviert werden, dass diejenigen, die Gebäude kaufen, verpflichtet werden, auch was damit zu machen, zum Beispiel eben die Café Boutique, dieses Gebäude, dass da vor sich hin verwahrlost. (Int. 5)

Die Vormachtstellung bestimmter Diskurse kann nicht einfach „berechnet“ werden. Nichtsdestotrotz verweisen die Indikatoren „Groundedness“ (gibt an, wie oft ein Code verwendet wurde) und „# Interviews“ (gibt an, in wie vielen Interviews ein bestimmter Diskurs zum Ausdruck gebracht wurde) auf eine gewisse Dominanz bestimmter Diskurse. Diese wurde in den Fragebögen und dem Bürger:innenforum nochmals bekräftigt. Insbesondere die Stärkung der erweiterten Nahversorgung und die Verbesserung der Alltagsmobilität konstituieren zwei leitende Diskurse des Alltagslebens. Im Folgenden werden in Abschnitt 3.1 diese beiden Diskurse näher analysiert (und selektiv Beziehungen zu anderen Diskursen hervorgehoben) sowie, in Abschnitt 3.2, der Zusammenhang zwischen ihnen dargestellt.⁵

Gemeinsame Interessen in der Nachbarschaft: die Stärkung der erweiterten Nahversorgung und die Verbesserung der Alltagsmobilität

Die Analyse zeigt ein breit geteiltes Interesse an der Stärkung der erweiterten Nahversorgung. Sie legt darüber hinaus nahe, dass dieses Interesse nicht nur ein wesentlicher Bestandteil eines guten Lebens im Grätzl ist, sondern auch ein latentes Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit und

⁵ Aufgrund des begrenzten Umfangs dieses Berichts werden wir uns primär auf die Beziehung zwischen den beiden dominantesten Diskursen konzentrieren, während die Rolle anderer Diskurse in dieser Beziehung sowie ihre Verbindungen selektiv hervorgehoben werden.

Geselligkeit zum Ausdruck bringt (ein Bedürfnis, das auch eng mit dem Anspruch nach dörflicher Identität verbunden ist). Zum Beispiel:

... spüre ich, die Leute haben das Bedürfnis, dass die Gemeinschaft, die hier erwächst, sich auch ausdrücken kann: okay, da gibt es ein Wirtshaus, ein Kaffeehaus, einen Heurigen da treffen wir uns, da gehen wir hin, das ist das Lokal, das wir gerne aufsuchen. ... Ein gutes Leben im Grätzl, das bedeutet für mich Nähe, die menschliche Nähe und auch die geschäftliche Nähe, mit der Bäckerei bis zum Kaffeehaus, das gehört natürlich auch zur menschlichen Nähe. So dass man das Gefühl hat, oder ich habe das Gefühl, oder will das Gefühl haben, in diesem Grätzl da kann ich mich verlassen, wenn irgendwas Schlimmes passiert. (Int. 16)

Der Leerstand verhindert, dass sich hier ein Gemeinschaftsleben entwickelt. Etwas, wo sich Menschen treffen können. Das leerstehende Café im Zentrum war früher so ein Ort. Es war ein echter sozialer Treffpunkt. (Int., Stadtentwicklungsexpertin)

In der Pandemie hat man auch gesehen, die Leute versuchen sich gegenseitig zu helfen. Ich brauche nicht ständig jemanden bei mir, aber ... dieses Miteinander, dass es auflebt, dass da Geschäfte herkommen, dass man schaut, dass man regional bleibt und auch dort einkauft und konsumiert wo man lebt. (Int. 6)

Das Grätzl ist für mich ein bisschen der Altdorfanteil von Atzgersdorf, wo früher viel mehr Geschäfte waren, die Geschäfte heute ausgesiedelt sind. Dieser Charakter geht zunehmend verloren. Es hat früher Heurige gegeben, es hat Wirtshäuser gegeben, ... heute fehlt dieses Flair leider. (Int. 8)

Empirische Milieustudien des Umweltbundesamts (UBA, 2019, 75ff) untermauern diese tiefe Verankerung des Gemeinschaftsanspruchs in den überrepräsentierten Milieus im Fallstudiengebiet, insbesondere dem traditionellen Milieu, und dessen Primat des sozialen Zusammenhalts, sowie dem bürgerlichen Mainstream, der besonders ausgeprägt nach Zugehörigkeit und Integration strebt.

Bezüglich des zweiten dominanten Diskurses – die Verbesserung der Alltagsmobilität – offenbart die Analyse ein chaotischeres und weit weniger konsensuales Diskursfeld, das durch vielfältige, oftmals widersprüchliche individuelle Mobilitätsanforderungen gekennzeichnet ist, zum Beispiel:

Um Atzgersdorf lebenswerter zu machen braucht es dringend Verkehrsberuhigung. Weil es ist schon sehr autogesteuert. Aber mir ist bewusst, dass das viele anders sehen. (Int. 11)

Nun, ich will mein Auto nicht aufgeben. Es bietet mir Mobilität. Und an ein Konzept haben die Verantwortlichen offenbar nicht gedacht. Sie fällen zum Beispiel alte Kastanienbäume, um eine Busspur und einen Radweg zu bauen. Ganz toll, der Radweg, ich glaube der wird zwei- bis dreimal die Woche benutzt. Aber Hauptsache wir haben jetzt einen Radweg. (Int. 2)

Wir fahren viel Fahrrad. Allerdings gibt es kaum Radwege. Jetzt müssen wir unser Kind auf dem Gehsteig fahren lassen, weil er einfach nicht straßenreif ist. (Int. 6)

Trotz dieser Heterogenität verdeutlichen die Diskurse zur Alltagsmobilität und die damit einhergehenden Praktiken im Stadtteil die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, einhergehend mit der großen Sorge um den eigenen Parkplatz. Mehrere Zitate veranschaulichen diese Tendenz, zum Beispiel:

Das treibt mir den Angstschweiß auf die Stirn: pro 100 Quadratmeter Wohnfläche gibt es einen Parkplatz. Hallo, es gibt aber mehrere 50-Quadratmeter-Wohnungen, was ist? Die dürfen sich dann das Auto auf den Rücken schnallen? (Int. 2)

... und es wird um jeden einzelnen Parkplatz gefeilscht. (Int. 5)

Die Parkplatzsituation ist eine Katastrophe. Teilweise kommt man auch um 7 am Abend von der Arbeit zurück und fährt eine dreiviertel Stunde im Kreis und sucht einen Parkplatz. (Int. 9)

Die Stärkung der erweiterten Nahversorgung und die Dominanz des motorisierten

Individualverkehrs: ein notwendiger, aber widersprüchlicher Zusammenhang

Die Analyse zeigt einen engen, obgleich widersprüchlichen Zusammenhang zwischen dem latenten Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit/Geselligkeit (ausgedrückt im kollektiven Interesse an der Stärkung der erweiterten Nahversorgung) und der Dominanz motorisierter Individualverkehrspraktiken. Dieser Zusammenhang ist durch die vorherrschenden Gegebenheiten angelegt, d.h. notwendig und nicht zufällig, denn die Teilhabe am Gemeinschaftsleben erfordert vielfach individualisierte Mobilitätspraktiken (Brenner, 2021), zum Beispiel:

Ich habe die Lokalitäten zum Teil schon angesprochen. ... Es hat Wirtshäuser gegeben, die zugesperrt haben ... es gibt auch kein vernünftiges Kaffeehaus oder ähnliche Orte, an denen man sich treffen, gemütlich sitzen und plaudern kann. Das gibt es bei uns kaum. ... Dann muss man halt mit dem Auto wo hinfahren. (Int. 8)

Ich verbringe meine Freizeit nicht mehr im Grätzl. Ich meine ja, man geht zum Wirten, also nicht wirklich Wirt, sondern eher Kaffeehaus. Aber meistens muss man dann schon ein bisschen weiter weg fahren wohlgemerkt, mit dem Auto. (Int. 2)

Baumärkte gibt es auch kaum mehr. Aber jeder, ob Bastler oder nicht, braucht mal eine Glühbirne, einen Schraubenzieher. ... Und es fehlt an kleinen Einzelhändlern wie dem ehemaligen Damenmode- oder Schuhgeschäft. ... Das vermisse ich und ich glaube, die Leute hier vermischen das auch. Wer etwas braucht, ist mittlerweile zunehmend gezwungen, in die Shopping City oder ins Riverside [zwei Einkaufszentren] zu fahren. (Int. 1)

Gleichzeitig untergräbt jedoch die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs das Potenzial zur Stärkung der erweiterten Nahversorgung in vielerlei Hinsicht. Dies macht deren Beziehung zutiefst widersprüchlich, zum Beispiel:

Es ist zu viel Verkehr. Auch deshalb gibt es kaum Restaurants mit gemütlichem Gastgarten, in dem man in Ruhe sitzen kann. ... Es gibt zu viele Autos und zu wenig gemütliche Orte, an denen die Leute sagen würden: Hier bin ich gerne und genieße einen Kaffee. ... Mich stört, dass man nicht draußen sitzen und sich unterhalten kann, ohne vom Lärm stark beeinträchtigt zu werden. Ich meine, wenn es grün ist, ist es natürlich schöner, aber es ist auch okay, wenn es sozusagen ein verbautes Platzerl ist von mir aus, aber dass man in Ruhe reden und plaudern kann, ohne ständig das Gefühl zu haben, dass einem ein Lastwagen über den Kopf fährt. (Int. 23)

Wenn wir über Visionen reden, dann würde ich mir eine Mini-Fußgängerzone wünschen. Aber dafür bräuchte es halt auch die Geschäfte. Und die gibt es nicht. Das wird sich auch nicht ändern. Damit verbunden wünsche ich mir auch, dass kein Schwerverkehr durch das Zentrum fährt. Aber das wird sich nicht ändern. (Int. 1)

Was gibt es hier für attraktive Geschäftslokale? Schau dich mal um. Wer will da sein Geschäft aufmachen? Man müsste das Umfeld und die Geschäftslokale besser herrichten. Vor allem in der Levaseurgasse. Das ist ein Horror was hier vorbeifährt. Und alle hängen sich an den Parkplätzen auf. Aber es geht doch um das Grätzl. Sicher freuen wir uns auch, wenn Leute von außerhalb kommen. Aber wir haben z.B. das Carré gleich um die Ecke. Wir wollen das Grätzl ansprechen. Die brauchen ja auch kein Auto um hierher zu kommen. Wenn du auf Urlaub fährst, dann nimmst du auch nicht das Auto zum Café, sondern spazierst durch die Altstadt, bummelst vielleicht am Weg noch da und dort. Warum nicht auch hier? Wir müssen Attraktivität schaffen! Der alte Ortskern – und das ist nicht nur der Kirchenplatz, sondern da gehört auch die Levaseurgasse dazu – ist trostlos. Da gibt's nicht einmal einen Baum. Dafür viel Asphalt und Beton. Der wird natürlich heiß. Na wer will denn da sitzen? Es braucht ein bisschen Gefühl für Ästhetik. Es fehlt die Attraktivität. Die Laster bomben durch. Und so viele Autos. Es gab mal ein Projekt, da wurden die Autos gezählt. Pro Stunde oder alle zwei Stunden waren es ca. 650 Autos. Und das war noch bevor hier neu gebaut wurde. Ich brauch nur ein Wort um das hier zu beschreiben: lieblos. Ich weiß nicht was hier einladend sein sollte; so, dass jemand sagt: hier geh ich gern bummeln. (Int., Geschäftsfrau)

DISKUSSION: POTENZIALE FÜR EIN GUTES LEBEN INNERHALB DES „PLANETARISCH MÖGLICHEN“, HINDERNISSE BEI DEREN VERWIRKLICHUNG UND WEGE FÜR WIRKSAMES SOZIALÖKOLOGISCHES HANDELN

Ausgehend von den identifizierten Alltagsdiskursen, d.h. den in der Nachbarschaft kollektiv definierten Alltagsinteressen (vgl. Abschnitt 3.1), werden in Abschnitt 4.1 ortsbezogene Potenziale für ein gutes Leben innerhalb des „planetarisch Möglichen“ untersucht, d.h. wünschenswerte sozialökologische Potenziale identifiziert. Anschließend greift Abschnitt 4.2 zentrale Widersprüche auf (vgl. Abschnitt 3.2), um strukturelle Hindernisse bei der Verwirklichung dieser Potenziale zu untersuchen. Abschnitt 4.3 diskutiert schließlich Wege zur Überwindung dieser Hindernisse und skizziert wesentliche Elemente für wirksames sozialökologisches Handeln, d.h. Handeln, das wünschenswerte sozialökologische Potenziale im Hier und Jetzt effektiv umsetzen kann.

Potenziale für ein gutes Leben innerhalb des „planetarisch Möglichen“: die Gestaltung zukunftsfähiger gesellschaftlicher Naturverhältnisse

Das gemeinsame Interesse an der Stärkung der erweiterten Nahversorgung birgt Potenziale für eine Nachbarschaft der kurzen Wege.⁶ In einer solchen Nachbarschaft sind vielfältige Formen der Daseinsvorsorge, der grundlegenden Nahversorgung und der erweiterten Nahversorgung in guter Qualität fußläufig erreichbar, was u.a. auch Resonanz hinsichtlich anderer kollektiver Bestrebungen der Bewohner:innen findet, z.B. die Stärkung der Dörflichkeit, die qualitative Verbesserung des öffentlichen Raums und die Vermeidung von Leerstand. Eine Nachbarschaft der kurzen Wege konstituiert ein anderes, sozialökologisch besseres/wünschenswerteres und

⁶ Siehe dazu auch das Fachkonzept "Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien":
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/polyzentrales-wien/ueberblick.html>

potenziell universalisierbares gesellschaftliches Naturverhältnis⁷ (Wiedenhofer et al., 2018; Schäfer et al., 2018). Sie kann Alltagsmobilität langfristig verbessern (allerdings nicht im Sinne des vorherrschenden Mobilitätsverständnisses) und gemeinschaftliche Teilhabemöglichkeiten „für alle“, d.h. auch für Menschen ohne Zugang zu einem Auto, ermöglichen (Brenner, 2021; Cohen, 2021).

Tatsächlich wurde in Atzgersdorf eine Nachbarschaft der kurzen Wege im Hinblick auf die Daseinsvorsorge und die grundlegende Nahversorgung bereits teilweise verwirklicht – und wird von den Bewohner:innen hoch geschätzt, wie der Diskurs zur Wertschätzung der grundlegenden Nahversorgung in Gehdistanz zeigt. Die Ausweitung einer solchen Nachbarschaft der kurzen Wege auf die erweiterte Nahversorgung birgt also nicht nur wünschenswerte sozialökologische Potenziale. Sie kann auch auf eine breite Legitimationsbasis unter den Bewohner:innen zurückgreifen, denn es besteht weitgehende Einigkeit über verschiedene Milieus hinweg, dass die Stärkung der erweiterten Nahversorgung ein Grundpfeiler eines guten Lebens für alle in der Nachbarschaft ist. Um diese Stärkung der erweiterten Nahversorgung zu realisieren, müssen strukturelle Hemmnisse jedoch problematisiert und aufgedeckt werden. Im Fallstudiengebiet betrifft dies insbesondere die infrastrukturelle Ausrichtung auf motorisierte Individualverkehrspraktiken.

Hindernisse in der Verwirklichung wünschenswerter sozialökologischer Potenziale: die Krise einer Lebensform

Der – unter gegebenen Bedingungen – notwendige Zusammenhang zwischen dem Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit/Geselligkeit und der Dominanz motorisierter Individualverkehrspraktiken (vgl. Abschnitt 3.2) impliziert einen inneren Widerspruch, d.h.

⁷ Das Konzept der gesellschaftlichen Naturverhältnisse suggeriert eine dialektische Beziehung zwischen Gesellschaft und Natur: Gesellschaft bringt „Natur“ hervor, z.B. Stadtlandschaften, und wird gleichzeitig durch biophysikalische Bedingungen materiell vermittelt (Görg, 2011, 44). Somit sind Natur und Gesellschaft konstitutiv miteinander verbunden.

sowohl das Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit/Geselligkeit als auch vorherrschende Mobilitätspraktiken können nur mangelhaft/defizitär realisiert werden. Menschen wollen mobil sein, sind es aber nicht, wie viele Anwohner:innen beklagen: „Die Straßen werden enger, die Parkplätze weniger, und man steht im Stau!“ (Int. 20). Eltern möchten, dass sich ihre Kinder frei und sicher in der Nachbarschaft bewegen können, scheitern aber: „Das ist schwierig, besonders für Kinder. Erwachsene können auf der Straße radeln wie alle Autos, aber ich kann mein Kind hier nirgendwo alleine mit dem Fahrrad hinfahren lassen.“ (Int. 3). Gleichzeitig wird auch das Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit selbst – ausgedrückt im kollektiven Interesse an der Stärkung der erweiterten Nahversorgung – defizitär, da bestimmte Mobilitätspraktiken diese Stärkung in vielerlei Hinsicht unterlaufen, wie Abschnitt 3.2 gezeigt hat. Die Dominanz motorisierter Individualverkehrspraktiken untergräbt daher nicht nur die ersehnten Möglichkeiten gemeinschaftlicher Erfahrungen in der Nachbarschaft, sondern auch die wünschenswerten sozialökologischen Potenziale einer Nachbarschaft der kurzen Wege.

In Anlehnung an die Philosophin Rahel Jaeggi (2014) deutet dieser innere Widerspruch auf eine Krise einer dominanten Lebensform hin.⁸ Eine Lebensform bezeichnet „eingelebte Praktiken und Routinen; sie formen einen Kontext, der das ‚Selbstverständliche‘ bedeutet, den Möglichkeitsraum, in dem wir handeln“ (ebd., 71). Eine Lebensform verkörpert „Problemlösungsstrategien“, wodurch sich ihr Erfolg oder Scheitern, d.h. auch dessen Krise, anhand ihrer Fähigkeit bewerten lassen, aufkommende Probleme tatsächlich lösen zu können (ebd., 59). Die Krise einer Lebensform zeigt sich daher darin, dass Lebensformen mit Problemen konfrontiert werden (z.B. Immobilität, Schwächung der erweiterten Nahversorgung, geringe Qualität des öffentlichen Raums, Verlust dörflicher Identitätsstiftung und

⁸ „Dominant“ deshalb, weil nicht jede/r an dieser Lebensform teilhaben kann, zum Beispiel Menschen, die keinen Zugang zu einem Auto haben, oder Kinder, deren alltäglicher Bewegungsradius in der Nachbarschaft stark eingeschränkt ist.

gemeinschaftlicher Erfahrungen), die sie mit den ihnen „zur Verfügung stehenden Mitteln nicht lösen können“ (ebd., 342).

Zusammenfassend zeigt sich die Krise einer Lebensform darin, dass sowohl kollektiv definierte Bedürfnisse (z.B. Gemeinschaftlichkeit/Geselligkeit) als auch vorherrschende Praktiken (z.B. hinsichtlich Mobilität) nur auf mangelhafte, widersprüchliche und sich gegenseitig teilweise untergrabende Weise verwirklicht werden können. Da diese Krise mit bestehenden Problemlösungsressourcen nicht zu überwinden ist, braucht es die Entwicklung und Erweiterung eben dieser Ressourcen, um auftretende Probleme zu bewältigen, Krisen zu überwinden und wünschenswerte sozialökologische Potenziale zu verwirklichen.

Die Verwirklichung wünschenswerter Potenziale: Wirksames sozialökologisches Handeln

Um wirksames sozialökologisches Handeln zu ermöglichen und die Krise einer Lebensform zu überwinden, müssen Problemlösungsfähigkeiten gestärkt werden. Dies impliziert eine Erweiterung und Weiterentwicklung von Problemlösungsressourcen (z.B. Normen, Praktiken, Regeln, Ressourcen, Fähigkeiten). Im Folgenden schlagen wir eine Trilogie wirksamen sozialökologischen Handelns vor, um Problemlösungsressourcen zu erweitern:

(1) Breite zivilgesellschaftliche Allianzen: Deliberativ-demokratische Prozesse haben das Potenzial, eine solide Legitimationsbasis für Veränderungen vor Ort zu schaffen sowie Interessen, Normen und Ansichten gemeinsam zu verhandeln, zu entwickeln und neu zu orientieren. Dies ermöglicht, neue Bündnisse unter Bewohner:innen zu schaffen. (Abschnitt 4.3.1)

(2) Politische Entscheidungen: Ein zentraler Vorzug repräsentativ-demokratischer Prozesse ist deren Möglichkeit, disruptive Entscheidungen durch gewählte öffentliche Entscheidungsträger:innen zu treffen. Damit können sie, durch für alle gültige Regelsetzungen, die Möglichkeitsbedingungen gegenwärtiger Praktiken verändern. (Abschnitt 4.3.2)

(3) Administrative Verwaltungskapazitäten: Schließlich bedarf es, wie das Foundational Economy Collective immer wieder betont, administrative Verwaltungskapazitäten (insbes. Geld und Kompetenz), um politische Entscheidungen auch planen, organisieren und umsetzen zu können. (Abschnitt 4.3.1)

Im Folgenden diskutieren wir jedes dieser Elemente und beziehen sie auf die Fallstudie.

Breite zivilgesellschaftliche Allianzen jenseits Gruppen Gleichgesinnter

Wie bereits diskutiert, zeigen Milieustudien immer wieder, dass die Mehrheitsbevölkerung Umweltthemen zwar durchaus als wichtig erachtet, diese aber weiterhin nachrangig zu anderen Alltagsthemen wie sozialer Sicherheit, einem gesicherten Lebensstandard oder der Sorge um Arbeitsplätze bewertet (UBA, 2019, 73ff). Nur eine Minderheit räumt Umweltthemen absolute Priorität ein. Ohne dabei zu vernachlässigen, dass normative Einstellungen form- und veränderbar sind, kann daher nichtsdestotrotz davon ausgegangen werden, dass kurzfristiges „ökologisches“ Handeln, das es verabsäumt konkrete Verbindungen zu „nicht-ökologischen“ Themen herzustellen, Potenziale zur Allianzbildung ungenutzt lässt. Nur als Mitweltpolitik kann eine Politik der sozialökologischen Transformation mehrheitsfähig, d.h. hegemonial, werden. Wie Frank Biermann (2021, 70) daher betont: “continuing to frame the climate crisis as an ‘environmental’ problem would harm rather than help to shape political and societal responses”. Wenn Demokratie als erhaltungswürdig und als grundsätzlich zur sozialökologischen Transformation fähig erachtet wird, sind breite Bündnisse eine Voraussetzung für wirksames sozialökologisches Handeln. Sie fördern den Aufbau von Legitimität und vermeiden Widerstand gegen wünschenswerte ökologische Maßnahmen.

Es geht also konkret darum, auf breit geteilten und kollektiv definierten Interessen der Bevölkerung aufzubauen – und diese gleichzeitig weiterzuentwickeln. „Weiterentwickeln“ bedeutet in diesem Sinne nicht, bestehende Wertvorstellungen, Normen und verwandte

Praktiken zu verwerfen, sondern im Gegenteil, das Alte im Neuen zu bewahren und zu verbessern (vgl. Marx, 1843 in Tucker, 1980, 14). Dieser dialektische Ansatz vermeidet den antagonistischen und polarisierenden Dualismus zwischen Konservativen und Progressiven, Rechten und Linken, und erhöht damit die Wahrscheinlichkeit erfolgreicher Bündnisbildungen zwischen unterschiedlichen Milieus. Deliberativ-demokratische Verfahren (z.B. Bürger:innenräte) sind in diesem Kontext wichtig, da sie Prozesse der Sinnstiftung ermöglichen und das Potenzial bergen, Interessen, Normen und Ansichten von Menschen gemeinsam zu verhandeln, zu entwickeln und neu zu orientieren (Hammond, 2020).

So könnte im Fallstudiengebiet Atzgersdorf das kollektive Interesse an der Stärkung der erweiterten Nahversorgung, welches mit dem Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit/Sozialität einhergeht, als konkretes Handlungsfeld genutzt werden, um öffentliche/nachbarschaftliche Debatten darüber anzustoßen, was Gemeinschaft und dörfliche Identität unter gegenwärtigen Bedingungen, d.h. auch im Kontext der gegenwärtigen Stadtentwicklung, bedeuten kann. „Kann“ bedeutet hierbei zweierlei. Einerseits verweist es darauf, dass es nicht den einen Königsweg gibt, womit Pluralismus und Kompromiss zu zentralen Tugenden im deliberativen Prozess werden. Andererseits impliziert „kann“, dass nicht zu jeder Zeit und an jedem Ort alles möglich ist. Zum Beispiel: Dörfliche Identität unter der Prämisse der Abwesenheit neuer Bewohner:innen zu definieren, ist nicht länger möglich. Gleiches gilt angesichts des knappen urbanen Raums für motorisierten Individualverkehr „für alle“ – es fehlen dazu die freien Flächen. Eine Nachbarschaft der kurzen Wege ist hingegen eine reale Möglichkeit. Wie können gemeinschaftliche Erfahrungen in der Nachbarschaft ermöglicht und gestärkt werden? Welche Rolle spielt der öffentliche Raum und wie kann er gestaltet werden? Welche Arten von Unternehmen werden benötigt, damit die Nachbarschaft gedeihen kann? Die kollektive Auseinandersetzung mit diesen und ähnlichen Fragen fördert die Zustimmung der Bewohner:innen und schafft damit eine breite Legitimationsbasis für entsprechende

Veränderungen mit wünschenswertem sozialökologischem Potenzial. Da transformative Innovationen aber immer sowohl kreative als auch destruktive Elemente, Innovation als auch Exnovation beinhalten, sind Konflikte unvermeidlich. Deren Lösung bedarf politischer Entscheidungen.

Politische Entscheidungen zur Lösung von Zielkonflikten

Nur politische Entscheidungen sind in der Lage, die Möglichkeitsbedingungen gegenwärtiger Praktiken zu verändern, indem Rahmenbedingungen – insbesondere infrastrukturelle Konfigurationen, d.h. Infrastrukturen und ihre jeweiligen Regulierungen (Bärnthaler et al., 2020) – angepasst werden, denn Lebensformen sind von diesen abhängig; sie sind „immer schon politisch instituiert“ (Jaeggi, 2014, 40). Um die wünschenswerten Potenziale einer Nachbarschaft der kurzen Wege zu realisieren müssen einerseits jene Infrastrukturen und Regulierungen, die individualisierte (und motorisierte) Mobilitätspraktiken fördern, rückgebaut werden. Andererseits müssen diejenigen, die kollektive Mobilitätsformen und Alltagspraktiken (auch im Sinne des kollektiven Konsums) fördern, gestärkt und ausgebaut werden, z.B. mittels Verkehrsberuhigung und Begegnungszonen aber auch durch verschärfte Gesetze gegen (Geschäfts-)Leerstand. Konflikte sind unvermeidlich. Allerdings – und dies muss unbedingt anerkannt werden – ist die gegenwärtige Situation schon heute in vielerlei Hinsicht zutiefst konfliktgeladen. Das Diskursfeld Mobilität konstituiert sich nicht nur aus unterschiedlichen und oftmals widersprüchlichen Mobilitätsansprüchen unter Bewohner:innen (vgl. Abschnitt 3.1). Es ist auch gekennzeichnet durch Zielkonflikte mit anderen Interessen in der Nachbarschaft, z.B. der Stärkung der erweiterten Nahversorgung, der qualitativen Verbesserung des öffentlichen Raums oder der Förderung dörflicher Identität. Darüber hinaus offenbart dieses Diskursfeld auch eine Reihe (expliziter und impliziter) innerer Konflikte, d.h. Konflikte mit sich selbst, wie die folgenden Zitate veranschaulichen:

Ich traue mir manche Sachen einfach nicht zu. ... Ich weiß, man könnte zum Beispiel beantragen statt zwei Parkplätzen so ein Ding zu bauen, wo man in Ruhe sitzen kann. Ich habe und benötige kein Auto, aber, also, ich möchte mich hier sicher nicht mit den Autofahrern anlegen. (Int. 5)

Was Nachhaltigkeit betrifft, da bin ich ganz schlecht. Ich habe nicht mal ein Fahrrad, weil ich finde Fahrrad fahren in Wien furchtbar gefährlich. Also ich bin definitiv auf der Seite von den Autofahrern. ... Ruhiger, erholsamer Schlaf ist sehr wichtig, ..., den hatte ich früher nie, da war es nie ruhig, weil die ganzen Idioten mit den Autos immer Vollgas durchgefahren sind. (Int. 9)

Das muss man langfristig angehen und machen. Machen auch gegen Widerstände, auch das ist mir klar. Jeder von uns will mit dem Auto bis zur Haustür fahren und wenn du uns sagst, nein geht nicht, die Ziedlergasse ist jetzt eine Fußgängerzone ohne Einfahrt, auch nicht für Anrainer, dann gibt es einen großen Aufschrei. ... Natürlich, das ist die Quadratur des Kreises, aber Politik ist die Kunst, diese Quadratur zusammenzubringen. (Int. 16)

Nur politische Entscheidungen können ein Feld von (Ziel-)Konflikten lösen, indem bestimmte Optionen eliminiert werden. Politische Entscheidungen sind Regelsetzungen, die mit Hilfe von Zwang ein ermächtigendes und emanzipatorisches Potenzial haben. Deshalb sind sie in der Lage, unüberbrückbare Zielkonflikte zwischen verschiedenen Teilinteressen in einem Gemeinwesen zu lösen. Wie der Politikwissenschaftler Daniel Hausknost (2014, 361) über den Charakter politischer Entscheidungen schreibt:

In the moment of *decision*, the agent is beyond rules, as she is deciding *upon* rules. Hence, the *political* and *radical* character of ... decision: it eliminates the options not chosen, but it does not accept the guidance of an overarching rationality to make its choice; the moment of decision is the ultimate freedom to decide which rules to follow – it is thus the very essence of democracy as ‘self-rule’ and the marker of political autonomy.

Politische Entscheidungen durch gewählte öffentliche Entscheidungsträger:innen sind durch Regelsetzung – z.B. mittels infrastrukturelle und regulatorische Entscheidungen, die für alle

Bewohner:innen gleichermaßen Gültigkeit haben – ein wesentlicher Bestandteil jedes demokratischen Transformationsprozesses, denn sie schaffen Problemlösungsfähigkeiten, indem neue gemeinsame Regeln gefunden werden, um Krisen zu überwinden. In diesem Sinne bedeutet repräsentative Demokratie niemals unbegrenzte individuelle Freiheit, sondern sie bleibt eine Form der Herrschaft, wenn auch die am wenigsten repressive (Bärnthaler et al., 2021). Autorität und Demokratie sind, wie Hans Kelsen, Architekt der österreichischen Bundesverfassung von 1920, betont, keine Gegensätze, da ersteres Voraussetzung für kollektive Regelsetzung ist, denn „wo das ‚du sollst‘ des sozialen Imperativs bedingt wird durch das ‚wenn und was du willst‘ des Adressanten, verliert die Ordnung jeden sozialen Sinn“ (Kelsen, 1925, 56).

(Wieder-)Aufbau öffentlicher Verwaltungskapazitäten

Breite Allianzen und politische Entscheidungen sind notwendig, aber nicht ausreichend, wenn öffentliche Verwaltungen auf verschiedensten Ebenen (von nationalstaatlich bis zum Bezirk) nicht im Besitz der administrativen Verwaltungskapazitäten sind, um Entscheidungen sorgfältig zu planen, zu organisieren und umzusetzen. Obgleich sich Wien diesem Trend stärker widersetzt hat als andere Regionen und Städte (Plank, 2019), haben jahrzehntelange Sparmaßnahmen, Privatisierungen und Outsourcing in ganz Europa die Angst vor einem „postadministrativen Staat“ in vielen Verwaltungsbereichen Realität werden lassen. Diese postadministrativen Staaten verbinden „eine Management-Rhetorik von Strategien und Mission Statements mit der Unfähigkeit, irgendetwas effektiv und effizient verwalten zu können“ (FEC 2020, 11, e.Ü.). Handlungsfähige Staaten wichen zunehmend einer neuen „projektbasierten“ Experimentierkultur, angeführt von Netzwerken privater oder zivilgesellschaftlicher Akteure. Der progressive Neoliberalismus, um einen Begriff Nancy Frasers (2016) zu verwenden, hat die Auslagerung staatlicher Verwaltungskapazitäten mit Versprechen auf Bürger:innenbeteiligung, Partnerschaften, Wissenskoproduktion und einer Do-it-yourself-

Kultur verschmolzen, die oft als vielversprechende Aspekte einer neuen Form der Umwelt-Governance präsentiert werden (Bulkeley et al., 2019). Die Schattenseiten dieses „Versprechens des Experimentierens“ (Evans et al., 2017) sind nicht nur demokratische Defizite (Swyngedouw, 2005), sondern auch erhebliche Budgetkürzungen und die Ausdünnung personeller und fachlicher öffentlicher Kompetenzen, die insbesondere in Kommunalverwaltungen zu akuten Problemen führen. Im Vereinten Königreich wurden in den letzten Jahren 40 Prozent der kommunalen Budgetmittel gekürzt, in Italien wurden mehr als 25 Prozent der lokalen und regionalen Verwaltungsbelegschaft abgebaut und in Deutschland gibt es massive Probleme in der kommunalen Verwaltung die bereits für Infrastrukturprojekte zugewiesenen Mittel organisiert auszugeben (FEC, 2020, 11). (Für Österreich und Wien sind uns keine ähnlichen Forschungen bekannt.) Wie Calafati et al. (2021, 25) argumentieren, führt dies zu Vermeidung (wenn Verwaltungen mit komplexen Aufgaben nicht beginnen können), Lähmung (wenn Entscheidungsträger:innen zwar mutige Entscheidungen treffen, die aber administrativ nicht umgesetzt werden können) und Hyperinnovation (wenn die ständige Untererfüllung von Zielsetzungen zur Begründung für weitere Innovationen wird). All dies verhindert wirksames sozialökologisches Handeln. Aufgrund der begrenzten Ressourcen der vorliegenden Studie konnte die konkrete, für das Fallstudiengebiet relevante Mehrebenen-Verwaltungsdynamik nicht untersucht werden. Diese Forschungslücke verweist auf die Notwendigkeit zukünftiger Studien in diese Richtung.

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN UND POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

(1) Die Alltagsökonomie umfasst (neben dem unbezahlten Sektor) die Daseinsvorsorge (z.B. Gesundheit, Pflege, Energie, Bildung, Wasser, Universaldienste, sozialer Wohnbau), die grundlegende Nahversorgung (z.B. Lebensmittelproduktion und -handel, Apotheken & Drogerien) und die erweiterte Nahversorgung (z.B. Gastronomie, Reparaturwirtschaft, Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen).

(2) Das Konzept der transformativen Innovation (Novy et al., 2022) verknüpft ein alltagsökonomisches Innovationsverständnis, d.h. die qualitativ hochwertige und inklusive Befriedigung kurzfristiger Alltagsbedürfnisse (insbesondere durch kollektiven Konsum), mit langfristigen ökologischen Notwendigkeiten. Vermeintlich „ökologische“ Umweltpolitik wird so zur sozialökologischen Mitweltpolitik. Nur als solche kann „Umweltpolitik“ (genauer: eine Politik der sozialökologischen Transformation) mehrheitsfähig, d.h. hegemonial, werden. Zukunftsfähige Stadtentwicklung sollte diesen Konzepten (transformative Innovation, Mitweltpolitik) stärkere Aufmerksamkeit widmen – insbesondere in der Erarbeitung des STEP 2035. In diesem Bericht wurden Ansatzpunkte für transformative Innovationen am Fallbeispiel Atzgersdorf diskutiert.

(3) Die Stärkung der Alltagsökonomie verbessert unmittelbare Lebensbedingungen (z.B. verbesserte öffentliche Verkehrsanbindungen, sozialer Wohnbau, Betreuungsangebote, Freizeiteinrichtungen im Grätzl). Daher ist sie ein mehrheitsfähiges politisches Projekt, das auf breite Allianzen im Hier und Jetzt zählen kann. Dies macht die Alltagsökonomie zu einem privilegierten Ausgangspunkt für wünschenswertes sozialökologisches Handeln, d.h. Handeln, welches ein gutes Leben für alle innerhalb des „planetarisch Möglichen“ ermöglicht. Legitimität wird dadurch gestärkt und Widerstand gegen wünschenswerte ökologische Maßnahmen reduziert.

(4) Transformative Innovationen anerkennen, dass die Stärkung der Alltagsökonomie entscheidend aber nicht ausreichend ist. Es braucht auch demokratische Auseinandersetzungen hinsichtlich der Beendigung sozialökologisch destruktiver Praktiken. Transformative Innovationen implizieren auch Exnovationen, Neuerung und Beendigung, politische Entscheidungen für und gegen z.B. bestimmte Raumnutzungen.

(5) Die Umsetzung transformativer Innovationen an bestimmten Orten bedarf der Identifikation von (a) Vorstellungen eines guten Lebens in konkreten Kontexten sowie der darin angelegten wünschenswerten sozialökologischen Potenzialen, (b) Hindernissen in der Realisierung dieser Potenziale und (c) wirksamem sozialökologischem Handeln, d.h. Handeln, das wünschenswerte sozialökologische Potenziale im Hier und Jetzt effektiv umsetzen kann.

(5a) Die Identifikation wünschenswerter sozialökologischer Potenziale beruht zuerst auf der Frage was ein gutes Leben in der Nachbarschaft/an einem bestimmten Ort ausmacht, d.h. auf kollektiv definierten Zielen und Interessen der Bewohner:innen. Am Beispiel der Fallstudie betrifft dies u.a. die Stärkung der erweiterten Nahversorgung. Dieses kollektiv geteilte Interesse birgt Möglichkeiten für eine Nachbarschaft der kurzen Wege und somit für ein sozialökologisch besseres gesellschaftliches Naturverhältnis.

(5b) Um das Potenzial einer Nachbarschaft der kurzen Wege verwirklichen zu können, müssen strukturelle Hindernisse und Widersprüche in gegenwärtigen Lebensformen identifiziert werden. Im Fallstudiengebiet untergräbt die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs Potenziale zur Stärkung der erweiterten Nahversorgung, d.h. für lebendige Treffpunkte, gemütliche Gastgärten und florierende Geschäfte, die u.a. von polyfunktionalen Einkaufsstraßen profitieren (vgl. auch von Schneidmesser & Betzien, 2021; Arancibia et al., 2019). Die Monofunktionalität autozentrierter Nutzungen öffentlicher Räume hemmt die Entstehung gemeinschaftlicher Orte der Geselligkeit zugunsten bloßer Übergangsräume (vgl. auch Sennett, 2018).

(5c) Effektives sozialökologisches Handeln, das wünschenswerte Potenziale realisieren kann, bedarf (i) breiter Allianzen, (ii) politischer Entscheidungen und (iii) ausreichender öffentlicher Verwaltungskapazitäten.

(i) Breite Allianzen: Transformative Innovationen bauen auf konkreten, an einem Ort vorherrschenden Alltagsinteressen der Bevölkerung auf – und entwickeln diese gleichzeitig weiter. Dies bedeutet, das Alte im Neuen zu bewahren und zu verbessern. So werden antagonistische und polarisierende Dualismen zwischen Konservativen und Progressiven, Rechten und Linken, vermieden, was die Wahrscheinlichkeit erfolgreicher milieuübergreifender Bündnisse erleichtert. Deliberativ-demokratische Verfahren (z.B. Bürger:innenräte) können kollektive Alltagsinteressen, Normen und Ansichten gemeinsam verhandeln, entwickeln und gegebenenfalls neu orientieren. Dies schafft Voraussetzungen für neue zivilgesellschaftliche Bündnisse. Im Fallstudiengebiet kann das kollektive Interesse an der Stärkung der erweiterten Nahversorgung – welches ein konkretes Bedürfnis nach Gemeinschaftlichkeit/Sozialität zum Ausdruck bringt – genutzt werden, um öffentliche/nachbarschaftliche Debatten darüber anzustoßen, was Gemeinschaftlichkeit und dörfliche Identität unter gegenwärtigen Bedingungen, d.h. auch im Kontext der Stadtentwicklung, bedeuten kann. Dies impliziert Pluralismus, Kompromiss und die Kenntnisnahme gegebener Umstände. Zum Beispiel: Die Definition von dörflicher Identität unter der Prämisse der Abwesenheit neuer Bewohner:innen ist nicht länger möglich. Gleiches gilt angesichts des knappen urbanen Raums für motorisierten Individualverkehr „für alle“. Eine Nachbarschaft der kurzen Wege ist hingegen eine reale Möglichkeit. Wie können gemeinschaftliche Erfahrungen in der Nachbarschaft ermöglicht und gestärkt werden? Welche Rolle spielt der öffentliche Raum und wie kann er gestaltet werden? Welche Arten von Unternehmen werden benötigt, damit die Nachbarschaft gedeihen kann? Die kollektive Auseinandersetzung mit diesen und ähnlichen Fragen fördert die Zustimmung der Bewohner:innen und schafft

damit eine breite Legitimationsbasis für entsprechende Veränderungen mit wünschenswertem sozialökologischem Potenzial. Öffentliche Entscheidungsträger:innen müssen dafür Sorge tragen, dass derartige deliberative Prozesse gut geplant und mit ausreichend finanziellen Ressourcen ausgestattet sind. So könnten zufällig ausgewählte Bewohner:innen, die den Atzgersdorfer Bevölkerungsquerschnitt widerspiegeln (inkl. lokaler Geschäftsleute), über einen Zeitraum von einigen Monaten (z.B. an fünf Wochenenden) unter Anleitung von Expert:innen zusammenkommen, um konkrete Vorschläge zu erarbeiten. Dies sollte für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte selbstverständlich werden.

(ii) Wissenschaftlich fundierte politische Entscheidungen (als Kernelement repräsentativer Demokratien) können die Möglichkeitsbedingungen, d.h. Rahmenbedingungen, für Praktiken verändern und diese so zukunftsfähig machen. Um eine Nachbarschaft der kurzen Wege zu ermöglichen, braucht es einen aktiven Rückbau jener Infrastrukturen und Regulierungen, die motorisierte Individualverkehrspraktiken fördern, und eines Ausbaus jener, die kollektive Mobilitätsformen und Alltagspraktiken stärken, z.B. mittels Verkehrsberuhigung und Begegnungszonen, aber auch durch verschärfte Gesetze gegen (Geschäfts-)Leerstand (etwa mittels der Möglichkeit zur Kommunalisierung leerstehender Immobilien). Im Fallstudiengebiet müssen bereits in Gang gesetzte Prozesse (z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, F23 als neues Kulturzentrum, Schaffung des Stadtparks, Einführung des Parkpickerls, etc.) weiter vorangetrieben und intensiviert werden. Bereits vorhandene Konzepte wie das „Knüpfwerk Atzgersdorf“ (<https://www.vlst.at/prj/knuepfwerk-atzgersdorf/#1>) sollten zusätzlich als

Kompass für die weitere Entwicklung dienen. Auch unpopuläre Entscheidungen sind unvermeidlich, um Zielkonflikte zu überwinden, z.B. hinsichtlich bestehender Interessen in der Nachbarschaft (z.B. motorisierter Individualverkehr vs. Stärkung der erweiterten Nahversorgung) oder widersprüchlicher Mobilitätsansprüche von Milieus, aber auch einzelner Personen: Niemand ist nur Autofahrer:in oder nur Radfahrer:in. Behindert und gefördert werden daher nicht Personen, sondern Praktiken: z.B. Autofahren bzw. Radfahren. Politische Entscheidungen legen Regeln fest, deren Durchsetzung mit Ermöglichung und Zwang einhergeht (z.B. mittels infrastruktureller und regulatorischer Entscheidungen, die für alle Bewohner:innen gleichermaßen Gültigkeit haben). Es ist ihr ermächtigendes und emanzipatorisches Potenzial, auf diese Weise Zielkonflikte zwischen verschiedenen Teilinteressen in einem Gemeinwesen zu lösen. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil jedes demokratischen Transformationsprozesses.

(iii) „Post-administrative“ Staaten, d.h. unterfinanzierte und -belegte öffentliche Verwaltungen auf allen Ebenen, verhindern die sorgfältige Planung, Organisation und Umsetzung politischer Entscheidungen. Das Versprechen einer projektbasierten Experimentierkultur, angeführt von Netzwerken privater oder zivilgesellschaftlicher Akteure, birgt nicht nur die Gefahr demokratischer Defizite, sondern auch von Budgetkürzungen und der Ausdünnung personeller und fachlicher öffentlicher Kompetenzen. Dies trifft insbesondere kommunale Verwaltungen und führt zu Vermeidung (wenn Verwaltungen mit komplexen Aufgaben nicht beginnen können), Lähmung (wenn Entscheidungsträger:innen zwar mutige Entscheidungen treffen, die aber administrativ nicht umgesetzt werden können) und Hyperinnovation (wenn die ständige Untererfüllung von

Zielsetzungen zur Begründung für weitere Innovationen wird) (Calafati et al. 2021). All dies verhindert wirksames sozialökologisches Handeln. Aufgrund der begrenzten Ressourcen der vorliegenden Studie konnte die, für das Fallstudiengebiet relevante Mehrebenen-Verwaltungsdynamik nicht untersucht werden. Diese Forschungslücke verweist auf zukünftige Forschungsnotwendigkeiten.

DANKSAGUNG

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Menschen und Institutionen bedanken, die die Projektdurchführung unterstützt haben: bei Benjamin Baumgartner als Projektmitarbeiter, dem Jubiläumsfonds der Stadt Wien für die Projektfinanzierung, der MA18 sowie Gerald Bischof und Markus Reiter für deren Unterstützung im Vorfeld des Projekts, Andreas Novy für die wissenschaftliche Begleitung, der Gebietsbetreuung Stadterneuerung als hilfreiche (und hilfsbereite) Anlaufs- und Vernetzungsstelle, Wolfgang Ermischer und Sissi Kamper für ihre Bereitschaft dem Bürger:innenforum in Atzgersdorf beizwohnen und den Bewohner:innen Rede und Antwort zu stehen, Alexandra Strickner und Sven Pfau für die Moderation und Organisation des Bürger:innenforums, der Pfarre Atzgersdorf für die Bereitstellung von Räumlichkeiten, sowie, ganz besonders, den engagierten Bewohner:innen ohne deren Teilhabe dieses Projekt nicht möglich gewesen wäre.

REFERENZEN

- Arancibia, D., Farber, S., Savan, B., Verlinden, Y., Smith Lea, N., Allen, J., & Vernich, L. (2019). Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes. *Journal of the American Planning Association*, 85(4), 463–481.
- Bärnthaler, R., Kroismayr, S., Novy, A., Plank, L., & Strickner, A. (2020). Die Alltagsökonomie als Fundament zukunftsfähiger Stadtentwicklung. *Dérive - Zeitschrift für Stadtforschung*, 80, 6–11.
- Bärnthaler, R., Novy, A., & Plank, L. (2021). The Foundational Economy as a Cornerstone for a Social–Ecological Transformation. *Sustainability*, 13(18), 10460.
- Bärnthaler, R., Novy, A., Plank, L., & Strickner, A. (2022). Die Alltagsökonomie als Hebel für ein gutes Leben für alle. In *Renaissance des Gemeinwohls?* F. Werneke & C. Zanker (Eds.). VSA Verlag, 73–88.
- Bärnthaler, R., Novy, A., & Stadelmann, B. (2020). A Polanyi-inspired perspective on social-ecological transformations of cities. *Journal of Urban Affairs*, 0(0), 1–25.
- Biermann, F. (2021). The future of ‘environmental’ policy in the Anthropocene: Time for a paradigm shift. *Environmental Politics*, 30(1–2), 61–80.
- Blühdorn, I. (2019). *Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit: Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet*. transcript.
- Brenner, A. (2021). Mobilität: Warum eine klimafreundliche Umgestaltung sozial gerecht ist. In *Klimasoziale Politik. Eine gerechte und emissionsfreie Gesellschaft gestalten*. E. Aigner, L. Allinger, M. Eigner, C. Moder, C. Plank, M. Taschwer, H. Theine, S. Theurl, & K. Vrtikapa (Eds.). Beigewum, 163–173.
- Bulkeley, H., Marvin, S., Palgan, Y. V., McCormick, K., Breitfuss-Loidl, M., Mai, L., von Wirth, T., & Frantzeskaki, N. (2019). Urban living laboratories: Conducting the experimental city? *European Urban and Regional Studies*, 26(4), 317–335.
- Calafati, L., Ebrey, J., Froud, J., Haslam, C., Johal, S., & Williams, K. (2019). How an ordinary place works: Understanding Morriston (FE Research Report). <https://foundationaleconomycom.files.wordpress.com/2019/05/morriston-report-v6-13-may-2019.pdf>
- Calafati, L., Froud, J., Haslam, C., Johal, S., & Williams, K. (2021). Meeting social needs on a damaged planet: Foundational Economy 2.0 and the care-ful practice of radical policy (No. 8; FE Working Paper, pp. 1–27). <https://foundationaleconomycom.files.wordpress.com/2021/01/fe-wp8-meeting-social-needs-on-a-damaged-planet.pdf>
- Cohen, M. (2021). Revitalising Local Communities: UK Feminist Green New Deal Policy Paper (UK Feminist Green New Deal Policy Papers, pp. 1–18). Women’s Budget Group. <https://wbg.org.uk/wp-content/uploads/2021/10/Revitalising-Local-Communities-FINAL.pdf>
- Eisenmenger, N., Kalt, G., Kaufmann, L., & Perkovic, M. (2021). BOKU - Universität für

- Engelen, E., Froud, J., Johal, S., Salento, A., & Williams, K. (2017). The grounded city: From competitiveness to the foundational economy. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(3), 407–423.
- Evans, J., Karvonen, A., & Raven, R. (2017). *The Experimental City*. Routledge.
- Exner, A., Cepoiu, L., Weinzierl, C., & Asara, V. (2018). Performing Smartness Differently—Strategic Enactments of a Global Imaginary in Three European Cities. *Social-Ecological Research in Economics (SRE) Discussion Paper*, 05/18, 1–142.
- Foundational Economy Collective. (2019). *Die Ökonomie des Alltagslebens: Für eine neue Infrastrukturpolitik*. Suhrkamp.
- Foundational Economy Collective. (2020). What Comes after the Pandemic? A Ten-Point Platform for Foundational Renewal. Foundational Economy Collective. <https://foundationaleconomycom.files.wordpress.com/2020/03/what-comes-after-the-pandemic-fe-manifesto-005.pdf>
- Fraser, N. (2016). Contradictions of capital and care. *New Left Review*, 100, 99–117.
- Froud, J., Haslam, C., Johal, S., & Williams, K. (2020). (How) does productivity matter in the foundational economy? *Local Economy*, 35(4), 316–336.
- Godin, B. (2015). *Innovation Contested: The Idea of Innovation Over the Centuries*. Taylor & Francis.
- Görg, C. (2011). Societal Relationships with Nature: A Dialectical Approach to Environmental Politics. In *Critical Ecologies: The Frankfurt School and Contemporary Environmental Crises*. A. Biro (Ed.). University of Toronto Press, 43–72.
- Hajer, M. A. (2006). Doing Discourse Analysis: Coalitions, Practices, Meaning. In *Words Matter in Policy and Planning. Discourse Theory and Method in the Social Sciences*. M. van den Brink & T. Metzke (Eds.). Netherlands Graduate School of Urban and Regional Research, 65–76.
- Hammond, M. (2020). Sustainability as a cultural transformation: The role of deliberative democracy. *Environmental Politics*, 29(1), 173–192.
- Hansen, T. (2021). The foundational economy and regional development. *Regional Studies*, 1–10.
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 71(1), 3–17.
- Hausknost, D. (2014). Decision, choice, solution: ‘Agentic deadlock’ in environmental politics. *Environmental Politics*, 23(3), 357–375.
- Holgersen, S. (2020). On Spatial Planning and Marxism: Looking Back, Going Forward.

Antipode, 52(3), 800–824.

Jaeggi, R. (2014). *Kritik von Lebensformen*. Suhrkamp.

Kaika, M., & Swyngedouw, E. (2014). Radical urban political-ecological imaginaries. *Dérive*.
<https://www.eurozine.com/radical-urban-political-ecological-imaginaries/>

Kelsen, H. (1925). *Allgemeine Staatslehre*. Franz Steiner Verlag.

Klinenberg, E. (2018). *Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*. Crown.

Krisch, A., Novy, A., Plank, L., Schmidt, A., & Blaas, W. (2020). Die Leistungsträgerinnen des Alltagslebens: Covid-19 als Brennglas für die notwendige Neubewertung von Wirtschaft, Arbeit und Leistung. The Foundational Economy Collective.
https://foundationaleconomycom.files.wordpress.com/2020/11/die-leistungstragerinnen-des-alltagslebens_fe_layout-final.pdf

Liegey, V., & Nelson, A. (2020). *Exploring Degrowth: A Critical Guide*. Pluto Press.

Marx, K. (1980). *The Marx-Engels Reader* (R. C. Tucker, Ed.). Norton & Company.

Moulaert, F., & Maccallum, D. (2019). *Advanced Introduction to Social Innovation*. Edward Elgar.

Moulaert, F., Swyngedouw, E., Martinelli, F., & Gonzalez, S. (2012). *Can Neighbourhoods Save the City? Community Development and Social Innovation*. Routledge.

Novy, A. (2022). The political trilemma of contemporary social-ecological transformation – lessons from Karl Polanyi’s The Great Transformation. *Globalizations*, 19(1), 59–80.

Novy, A., Barlow, N., & Fankhauser, J. (2022). Transformative Innovation. *Social-Ecological Research in Economics (SRE) Discussion Paper*, 01/22, 1–30.

Plank, L. (2019). Öffentliche Dienste weiter denken: Internationale Erfahrungen für Wien. *Kurswechsel*, 4, 45–52.

Schäfer, M., Hielscher, S., Haas, W., Hausknost, D., Leitner, M., Kunze, I., & Mandl, S. (2018). Facilitating Low-Carbon Living? A Comparison of Intervention Measures in Different Community-Based Initiatives. *Sustainability*, 10(4), 1047.

Sennett, R. (2018). *Building and Dwelling: Ethics for the City*. Allen Lane.

Shove, E. (2018). What is wrong with energy efficiency? *Building Research & Information*, 46(7), 779–789.

Stadt Wien. (2022). Smart (Klima) City Strategie Wien. Magistrat der Stadt Wien.
https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/03/scwr_klima_2022_web-neu.pdf

Swyngedouw, E. (2005). Governance Innovation and the Citizen: The Janus Face of Governance-beyond-the-State. *Urban Studies*, 42(11), 1991–2006.

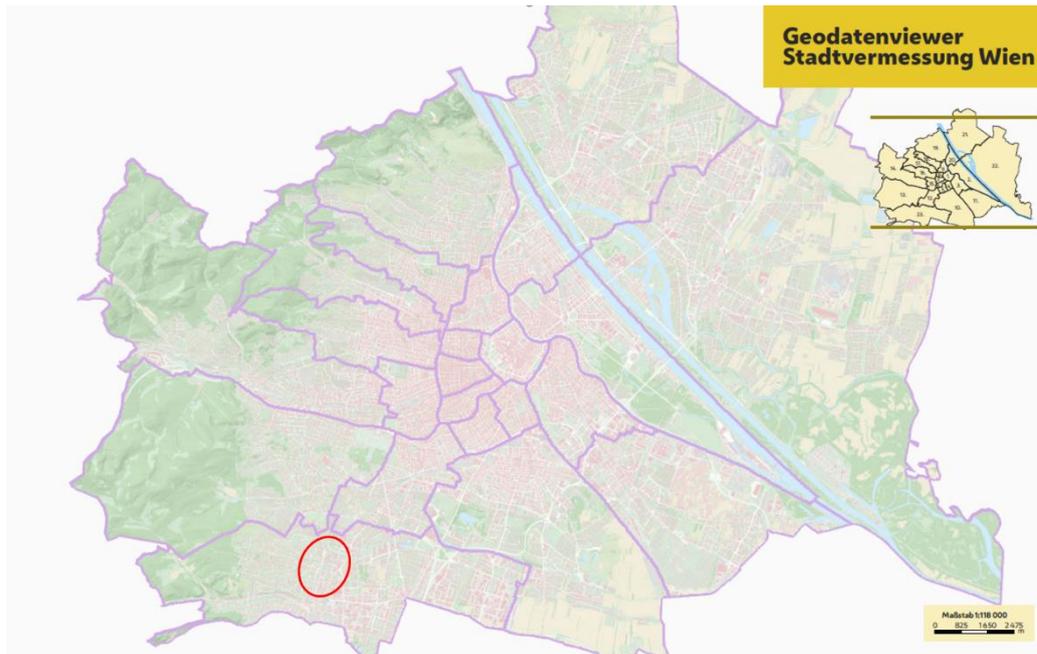
- UBA (Umweltbundesamt). (2019). Umweltbewusstsein in Deutschland 2018: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage (p. 96). Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2018>
- von Schneidmesser, D., & Betzien, J. (2021). Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin. *Findings*, 24497.
- Wiedenhofer, D., Smetschka, B., Akenji, L., Jalas, M., & Haberl, H. (2018). Household time use, carbon footprints, and urban form: A review of the potential contributions of everyday living to the 1.5°C climate target. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 30, 7–17.

Tabelle 1: Vereinfachte Darstellung verschiedener Wirtschaftsbereiche

Wirtschaftsbereiche					
Unbezahlt	In Geld bewertete und bezahlte Aktivitäten, in denen oftmals Renten als leistunglose Einkommen abgeschöpft werden				
Alltagsökonomie					
Unbezahlter Sektor, privater Haushalt	Grundversorgungsökonomie			Erweiterte Nahversorgung	Weltmarktorientierte Ökonomie
	Daseinsvorsorge	Grundlegende Nahversorgung			
Beispiele					
Unbezahlte Care-Arbeit, Ehrenamt	Gesundheit, Energie, Bildung, Wasser, Universaldienste	Lebensmittelproduktion und -handel, Apotheken & Drogerien	Reparatur, Handel, Gastronomie, Tourismus, Friseur	Produktion von Autos, Handys, Computern	
(dominante) Räumlichkeit					
Lokal und kleinräumig	Lokal/regional, binnenwirtschaftlich	Lokal/regional, binnenwirtschaftlich	Lokal/regional, binnenwirtschaftlich	Global	
(dominante) Zeitlichkeit					
langfristig	langfristig	langfristige Geschäftsmodelle	lang- und kurzfristige Geschäftsmodelle	kurzfristig	
(dominante) Bereitstellungsformen					
Gegenseitigkeit	Umverteilung	Markthandel	Markthandel	Markthandel	
Konsumform					
Nichtmonetärer Konsum	v.a. alltäglicher Konsum von Grundversorgungsgütern	v.a. alltäglicher Konsum von Grundversorgungsgütern	Konsum von Komfortgütern	Konsum von Komfort- und Luxusgütern	

Tabelle basierend auf Krisch et al. (2020) und weiterentwickelt in Bärnthaler et al. (2021)

Abbildung 1: Lage Atzgersdorf



Quelle: Stadt Wien - ViennaGIS

Abbildung 2: Ortskern Atzgersdorf



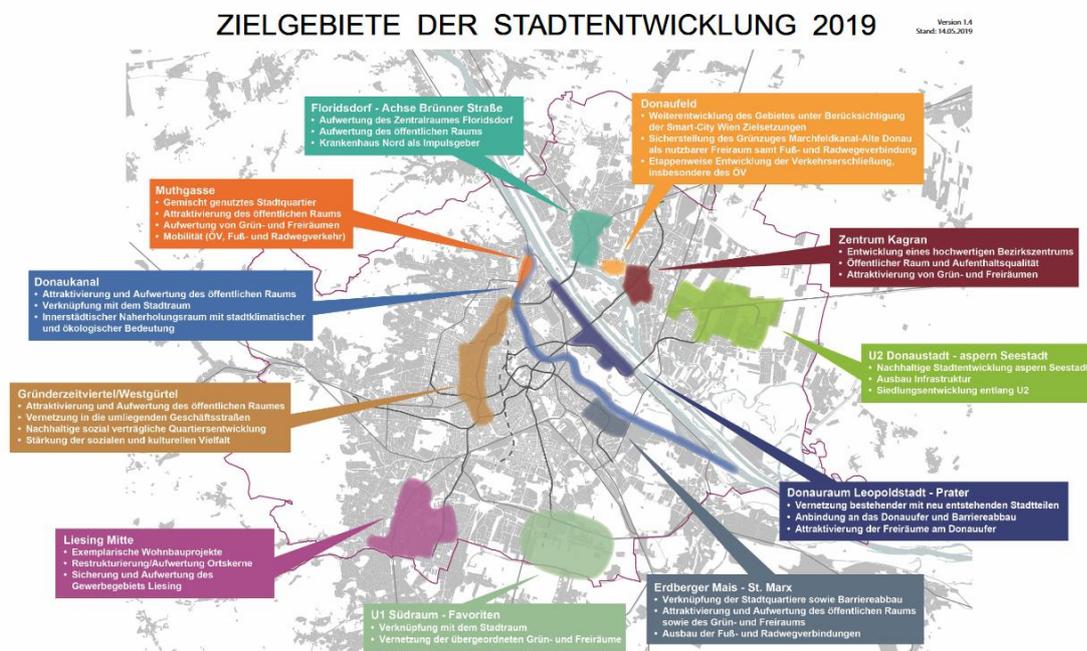
Quelle: Google Street Maps

Abbildung 3: Neues Entwicklungsprojekt in Atzgersdorf



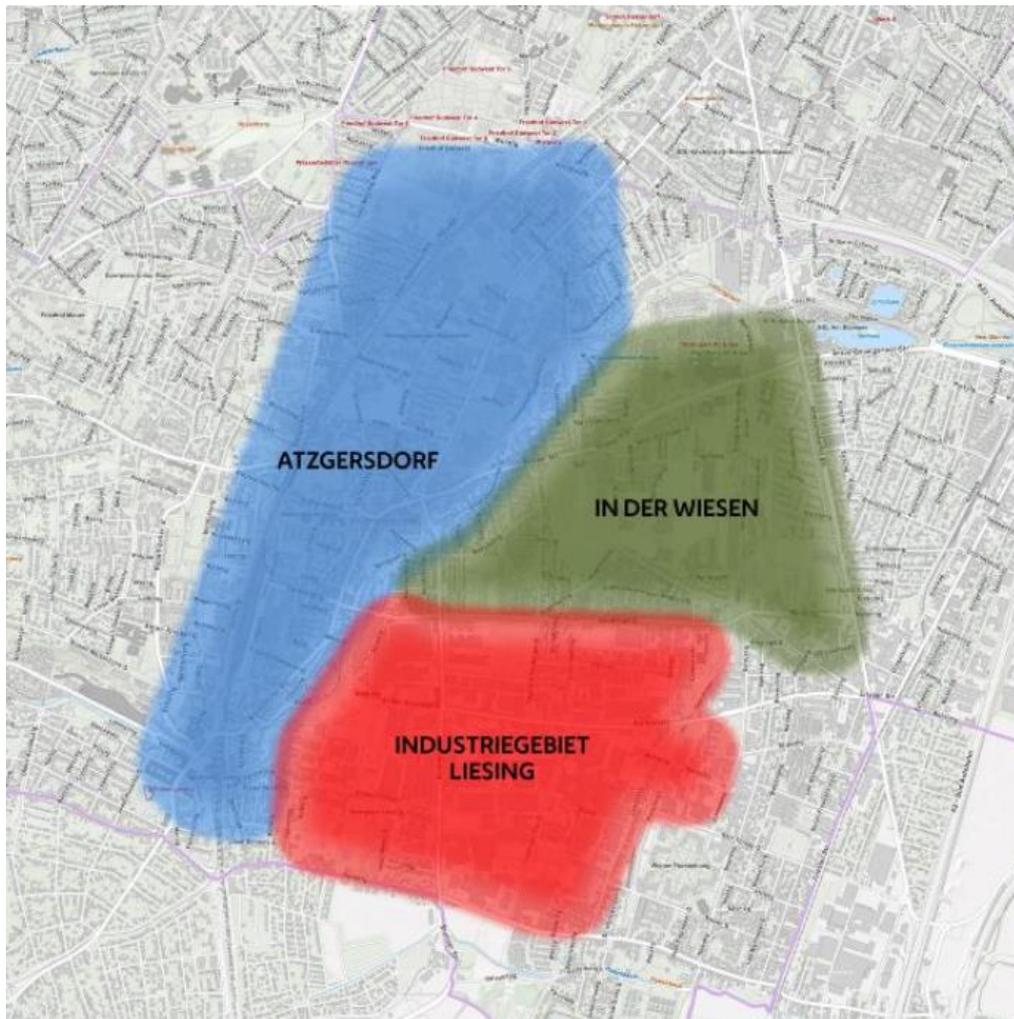
Quelle: GB* Dutkowski

Abbildung 4: Zielgebiete der Stadtentwicklung; Liesing Mitte in violett eingezeichnet



Quelle: Stadt Wien

Abbildung 5: Zielgebiet Liesing Mitte im Detail



Quelle: Stadt Wien

