vom auto zur autonomie

radikale transformation an der triester straße

Emma Neuner
Konrad Küster
Johanna Grote

P2 Räumliche Entwicklungsplanung WS 2021/22

erstellt von:
Johanna Grote (11919868)
Konrad Küster (11920545)
Emma Neuner (01625409)

betreut von:
Mara Haas
Robert Luger
Christoph Kirchberger
Rudolf Scheuvens
Emilia Bruck

Wien, Österreich, 20.02.2022

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

Inhaltsverzeichnis

beginn
abstract 3
einleitung 5
claimer
wer sind wir und was machen wir hier eigentlich? 9
fundament
exkursion 12
autostopperei in fünf akten 13
Ziele 16
das auto als kernproblem 18
triester straße wird autozentristisch 21
bevölkerungsdichte 22
bevölkerung in den gemeinden 24
wie wird gewohnt in ... 25
Gemeinden in Mödling 25
typische Wohntypologien 25
initiativen 26
private initiativen 26
flächennutzung 28
alte ortskerne 29
zentren 31
wie geld verdient und ausgegeben wird 32
der weg zur (lohn)arbeit 33
erreichbarkeiten... 34
auto auto auto 35
zuspitzung
kartierte obsoleszenz 38
kartierte obsoleszenz 40
thesen 42
gedankengerüst
postwachstumsstadt 46
drei strategien der transformation 49
planungsverständnis 50
methode erklären 52
idee
obsolete bausteine 56
was wird am obsoletesten? 70
räumliches leitbild 72
szenario
wien zeigt wie es gehen kann 77
handlungsfelder 78
was heißt das für uns? 79
handeln, aber wie konkret? 80
instrumente 82
geschichten aus dem alltag 86
das ende vom anfang
das ende vom anfang 98
der abspann
literaturverzeichnis 104
danke
danksagung 109
glossar 111

beginn

in welcher zeit muss man das alles betrachten?

beginn

abstract

Das ist der Versuch die Transformation vom automobilen Kapitalismus zur Postwachstumsstadt zu skizzieren. Der Raum um die Triester Straße ist ein Transformationsraum. Hier kristallisiert sich die Abhängigkeit von fossilen Ressourcen in allen Lebensbereichen einer Konsumgesellschaft heraus. Katalysator und Vereinigungsbeispiel dafür ist das Auto. Das Auto raubt öffentlichen Raum, stellt ein Sicherheitsrisiko dar, beruht auf Ausbeutung, schafft Abhängigkeit und baut auf bestehenden Hegemonien auf. Es bedeutet für manche auch Unabhängigkeit und Freiheit - aber eben nicht für alle.
Um den Automobilismus zu überwinden ist es nicht mehr zielführend mit Prognosen zu arbeiten, sondern vielmehr mit Szenarien. Ein Bild zu erzeugen, wie es aussehen könnte, welche realen Möglichkeiten sich darbieten würden, wenn die Destabilisierung des Status quo zugelassen werden würde, ist notwendig um Menschen abzuholen und mitschreiben zu lassen.
Um wirklich einen Durchbruch zu modellieren, haben wir den konsequentesten Weg gewählt - die Annahme des Szenarios der Verdrängung des privaten Pkws. Daraus folgt eine Nutzungsobsoleszenz aller mit dem Auto in Verbindung stehenden oder davon abhängigen gebauten Strukturen. Dies sind vor allem Autohäuser, Tankstellen, Straßen, Einfamilienhäuser, Einkaufszentren, freistehende Einzelhandelskisten, Bürotürme und Industrie und Gewerbehallen.

Aber wie gehen wir mit der folgenden Nutzungsobsoleszenz um? Das Konzept der Postwachstumsstadt hat uns Werkzeuge an die Hand gelegt, hierfür Handlungsfelder zu entwickeln. Die Überwindung des Paradigmas des unendlichen Wachstums, der unendlichen Innovation, ist dafür unabdingbar.
Dazu haben wir das Instrument des Storytellings genutzt. Es ist eine Möglichkeit, andere Zukunftsbilder vorstellbar zu machen. Geschichten über eine andere Zukunft zu erzählen ist lesbarer und flexibler als komplexe Pläne und fertiggestellte Maßnahmenpakete. Sie regen zur Fantasie an, lassen unbegrenzte Beteiligungen und Akteur:innen im Prozess zu, regen an Fragen zu stellen und sich selbst zu hinterfragen. Dadurch werden die eigenen Grenzen im Kopf sichtbar und erst dann können sie aufgebrochen werden.
Die Planung hat die Freiheit, auf allen Ebenen anzusetzen und kann nicht als neutral angesehen werden im Transformationsprozess. Die Instrumente-Palette kann zu einer radikalen Demokratisierung des Raumes beitragen, sie muss nur ausgeschöpft werden.
Diese Transformation hat viele Ebenen, es umschließt alle Akteur:innen im Raum, es passiert auf parteipolitischer Ebene, durch demokratische Institutionen, durch aktivistische Organisation und durch die Alltagswelt. Es gibt dabei keinen richtigen Pfad, sondern eine Kombination und ein Ineinandergreifen Vieler.

beginn

einleitung

Das folgende Booklet ist im Rahmen eines Studierendenprojektes im Studiengang Raumplanung und Raumordnung entstanden. Der Projektraum umfasst die Gemeinden und Bezirke rund um die Triester Straße, eine Radialstraße, welche im südlichen Wien beginnt und sich entlang des südlichen wiener Umlands erstreckt. Wir haben uns entschieden aufgrund der übergreifenden Probleme, welche sich ergeben und im Planungsraum widerspiegeln, einen Ansatz zu wählen, welcher sich über die Grenzen hinwegbewegt und einen grundsätzlichen Prozess beleuchtet. Dabei beschäftigen wir uns zuerst kritisch mit dem Automobilismus und dem System, welches diesen einbettet und stabilisiert. In unserer umfassenden Analyse des Projektgebietes erörtern wir welche Auswirkungen der automobile Kapitalismus auf den Raum hat und wie sich dieser baulich manifestiert. Wir gehen von dem Raum in einen nationalen und später globalen Maßstab und übertragen dies wiederum auf die Umgebung der Triester Straße. Wir identifizieren das Problem dort anhand der Gebäude, welche in der Abhängigkeit vom Auto stehen und stellen Thesen auf, an welchen wir uns entlangbewegen. In der Perspektive der Gebäude versetzen wir uns in die Situation mit welcher sie in Zukunft umgehen müssen. Werden sie obsolet? Entlang dieser Frage begeben wir uns auf einen Weg der Transformationstheorie, der Postwachstumstheorie und der Frage wie wir Planung verstehen. Entlang der Erkenntnisse daraus überlegen wir, was den Gebäuden für eine Zukunft bevorstehen könnte. Wir stellen Überlegungen und Rechercheergebnisse vor zu möglichen Nachnutzungsoptionen und ordnen die Transformationsmöglichkeiten anhand einer Skala ein, welche sie vergleichbar macht. Darauf aufbauend entwickelten wir eine Transformationskarte, welche konzeptuell die Bewegung des Wandels darstellt. Durch unser methodisches Vorgehen, wechseln wir dann zu einer anderen Perspektive. Wir bestimmten ein Szenario, welches uns ermöglicht vorzudenken zu einer Zeit ohne das Auto. In dieser Perspektive begeben wir uns in eine Nachbarschaft und lassen die Bewohner:innen zu Wort kommen. Wir erklären anhand möglicher Werkzeuge und politischer und raumplanerischer Instrumente wie ein Systemwandel vollzogen werden könnte und schaffen mögliche Bilder der Zukunft. Wir stellen keinen Anspruch auf der vollständigen Abbildung der Theorie. Wir lassen bewusst unsere eigene Position in die Arbeit einfließen und äußern uns subjektiv.

claimer

wer sind wir und was machen wir hier eigentlich?

claimer

wer sind wir und was machen wir hier eigentlich?

Planung ist nicht objektiv. Planung steht im Kontext der Zeit und von Machtstrukturen.
Es ist relevant wer plant, also wollen wir im P2 für möglichst viel Transparenz sorgen:
Wir sind alle drei weiß-positioniert, jung, abled, cis, nicht migrantifiziert und obere Mittelschicht. Wir kämpfen für Klimagerechtigkeit und verstehen unseren Kampf als einen Globalen. Wir machen Fehler und sind unwissend. Fragen wie die, inwieweit eine klimagerechte Politik demokratisch geführt werden kann, verlangen sich damit auseinanderzusetzen ob neokoloniale Strukturen und Ausbeutung legitimieren, demokratische Institutionen zu entschärfen und Entscheidungen über die lokale Mehrheit zu treffen. Es sind Fragen, an denen wir anstehen, mit denen wir uns unwohl fühlen. Wir sind uns bewusst, dass das Auto Befreiung sein kann, dass Menschen sich dadurch emanzipieren konnten, dass nicht alle Menschen die Möglichkeit haben sich so sehr mit den Themen zu beschäftigen die uns herumtreiben. Wir sind uns bewusst, dass nicht alle die gleichen Ansichten haben wie wir und wir in einer selbstverstärkenden, akademisch geprägten Umgebung leben und sozialisiert sind. Mit unserem Zugang möchten wir auch deshalb versuchen, möglichst inklusiv zu arbeiten.
Aber nochmal wir haben gewisse Privilegien, wir wollen diese nutzen, auch auf die Gefahr hin zu übersehen was für manche wichtig ist. Wir wollen Fehler machen und aus ihnen lernen.

Aber beginnen wir einmal von vorn.

claimer

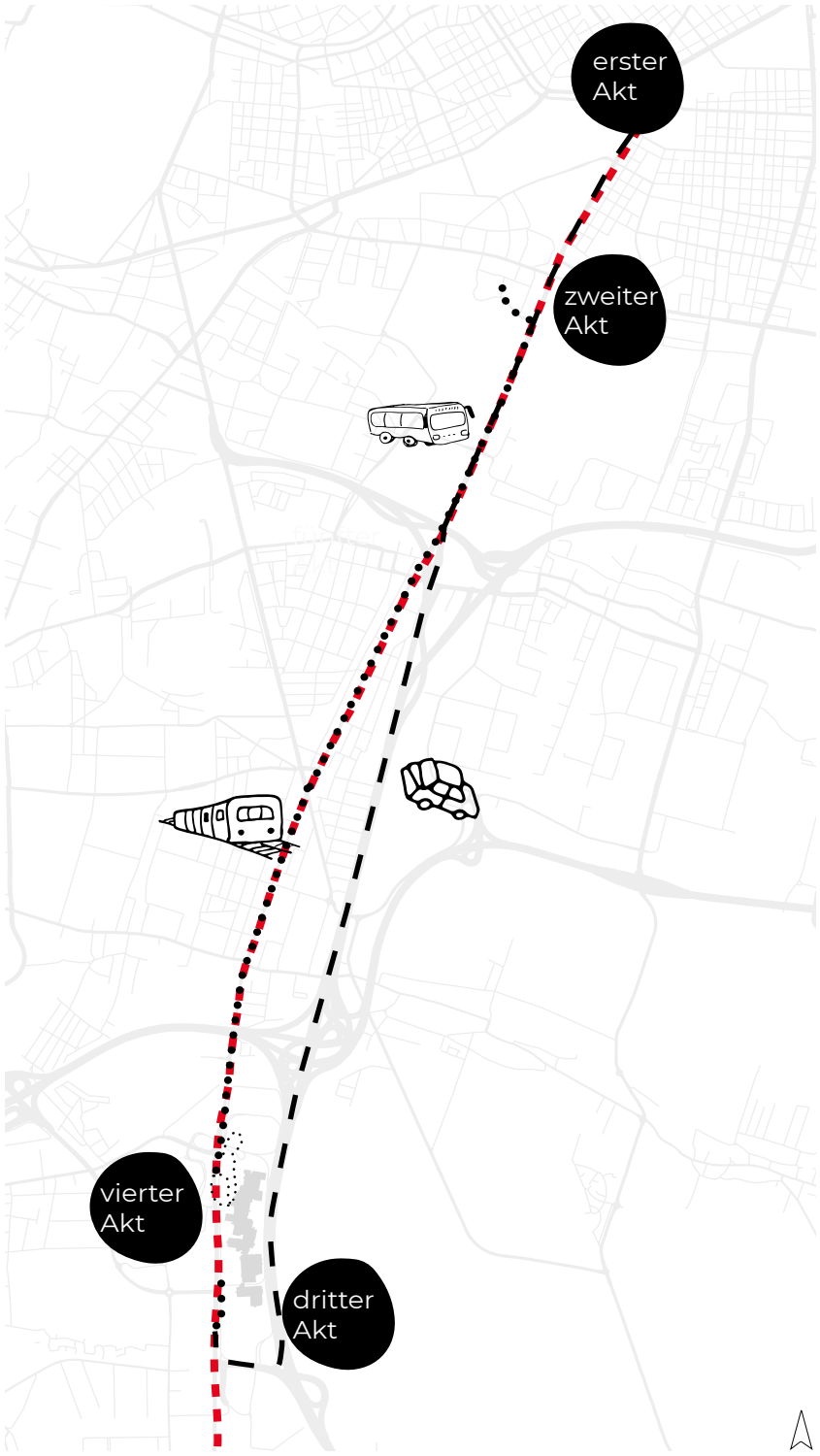
fundament

wie ist der raum organisiert und wie kommen wir zu unseren annahmen?

exkursion







fundament











autostopperei in fünf akten

Akt 1.

Es regnet, wir stehen beim Obi unter dem Dach - holen uns noch Frühstück. Ein Brot, eine Nussschnecke einen sehr teuren Espresso doppio, der Himmel ist grau, der regen legt sich auf unsere wasserfesten Jacken. Der Boden ist grau. Es ist 10 Uhr morgens. Auf einem Karton in der Hand von Konrad steht in großen schwarzen Buchstaben SCS , da wollen wir hin - entlang der Triester Straße zur Shopping City Süd.
Es ziehen Autos vorbei, meist sind die Menschen allein unterwegs . auf der anderen Seite staut es ein wenig. Wir stehen vor einer Tankstelle, eine von vielen, darin ein Billa. Hier gehen wir auf die Menschen zu, wer einfährt wird von Johanna angesprochen. Wir warten, niemand scheint weiter als bis zur nächsten Kreuzung zu fahren. Das Ziel scheint so fern und dabei ist doch der Weg unser deklariertes Ziel. Die Menschen tun es dem Regen gleich, sie lassen uns kalt.

Akt 2.

Doch ein Lichtblick, ein schwarzer Van biegt ein, Johanna macht sich auf, es folgt eine Diskussion woraufhin gerufen wird: „Wir dürfen mit!“ Im Innenraum ist es warm, wir fahren die Triester Straße entlang gründerzeitlichen Gebäude, Gewerbeanlagen und auch ein paar Grünzüge ziehen an uns vorbei. Der Verkehr fließt reibungslos doch dann passierte etwas womit niemand gerechnet hatte.

Akt 3.

Wir waren in ein Gespräch vertieft, der Grund der Fahrt ist ein Filmdreh, nicht repräsentativ, hinter uns sitzt ein Schauspieler, wir tragen Masken. Sie müssen weiter, haben gar Zeitdruck, auf unserem Schild stand SCS, nicht die Triester Straße an sich. Ein Fehler wie sich herausstellte. Wir biegen ab, auf die Autobahn! Wir schlängeln uns auf der vierspurigen Straße unsere Mitfahrgelegenheit möchte nach Graz, er folgte blind dem Navi. Simultan erzählt der Schauspieler von der Angst vor Corona, den strengen Auflagen, wir geraten unter Druck, ist die Entdeckung der Triester Straße ist fürs Erste gescheitert?
Wir sehen schon Schilder, Vergnügungsstätten, Parkplätze, Autos, großklotzige kulinarische Verführungen die mit Leuchtschrift auf sich aufmerksam machen- wir sind da, das muss die SCS sein.
Glücklich von dem Ausgang der Dinge, aber auch enttäuscht über die mangelnde Erfahrung und des noch vorhandenen Sprühregens, sowie der klirrenden Kälte, welche Mitte Oktober nicht außergewöhnlich ist und dennoch alle Welt mit einem überraschenden Moment in den Rücken fällt. Trieb uns zur Entscheidung das unschlagbare Angebot des uns schon bekannten Möbelriesens anzunehmen welches Kaffee und sonstige Heißgetränke ohne Limit anzubieten vermag. Dort, die Welt schien in Ordnung, dachten wir noch nicht über den weiteren Werdegang der Exkursion nach, doch die Realität trifft uns kalt.
Akt 4

Weiterfahren, das war der Plan, optimistisch wechseln wir die Straßenseite, eine Unterführung einige hundert Meter nördlich lässt uns diese Monsteraufgabe des Seitenwechsels meistern. Die Straße, die eins nach Triest führte gleicht hier einer Autobahn. Die Augen der Fahrenden auf der Straße, Kommunikation nach außen abgedreht, verstumpft. Durch die Öde die an diesem Punkt wohl alle Neugierde an der Außenwelt im Keim ersticken ließ. Nur die Leuchtzeichen und die Reklamen wirken auf Insassen eines Automobils magnetisch und regen die Konsumgelüste an. Im Schritttempo vermögen die Fetttropfen der menschengroßen Burger und die riesenhaften Buchstaben die Macht dazu uns klein zu fühlen. Klein zu fühlen zwischen denen, die in ihren kleinen Panzern an uns vorbeischießen. Die uns weder wahrzunehmen scheinen, geschweige denn uns mitzunehmen zu wollen. Die Reise erscheint uns zunehmend als ein Ding der Unmöglichkeit. Wir geben noch nicht auf, schlagen den Rückweg zum Parkplatz an, alte Strategie - Menschen statt Autos ansprechen. Doch auch dies vergeblich.

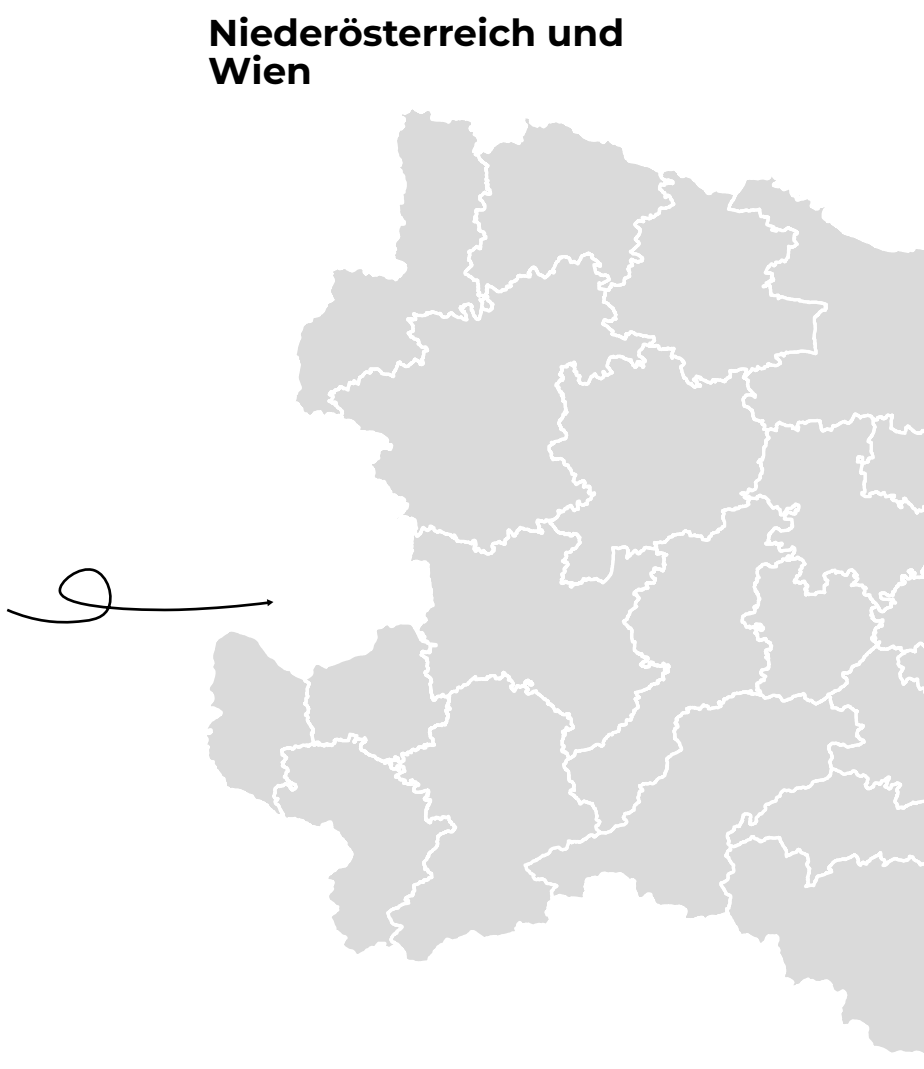
Akt 5

Wir geben den Plan nach Süden zu kommen auf, der Rückzug, der Weg in die Stadt, in das Bekannte scheint in Anbetracht der Tatsachen wohl das Realistischste zu sein, doch auch diese Versuche verlaufen im Sande. Die wohlige Anonymität, welche die Menschen an Orten wie diesen suchen und finden, ist nicht vereinbar mit dem Gespräch mit Fremden oder gar damit diese in den eigenen Raum, die eigene Karosserie, das Hab und Gut einsteigen zu lassen. Kurzum steigen wir ohne viel zu überlegen in die Badner Bahn, fahren, steigen aus sobald diese die Triester Straße verlässt. Da stehen wir nun. Auf Füßen, in der Betonwüste. Reparatur, Leerstand, Autos, parken, kaufen, Baumarkt. Bewegen uns fort entlang des schmalen Gehsteigs der von parkenden Autos abgegrenzt wird. Laufen in die Arme eines Anwohners eines Installateurs. Wir nutzen die Chance. Stellen fragen. Er antwortet bereitwillig. Die kälte steckt uns in den Gliedern, doch die Triester Straße erstreckt sich noch über Kilometer. Und zum Start-Obi müssen wir. Wir nehmen den Bus doch dieser kann uns nur für wenige Stationen mitnehmen. So gehen wir den Rest der Strecke, die Lokale, die Geschäfte,der Wohnbau die wir zuvor aus dem Auto erspäht haben erleben wir nun aus nächster Nähe. Zurückgekommen am Obi sind unsere wasserfesten Jacken lang nicht mehr wasserfest.

vom großen ins kleine

fundament





Verorten lässt sich das Projekt im Osten Österreichs, genauer gesagt befinden wir im Bereich des Wiener Südens und dem Bezirk Mödling. Es ging also auch darum mit den beiden Bundesländern Niederösterreich und Wien umzugehen.
Die Triester Straße, um welche sich der Projektraum orientiert, verlief ursprünglich von Triest nach Wien.
Der Projektraum endet wurde im Norden durch den Matzleinsdorfer Platz und im Süden nach Traiskirchen begrenzt. Im Westen bildet der Wienerwald durch seine Hanglage eine natürliche Siedlungsgrenze. Der östliche Bereich wird durch die Süd-Autobahn begrenzt, östlich davon befinden sich lediglich einige alleinstehende Ortschaften. Insgesamt beinhaltet das Gebiet um die Triester Straße 19 Gemeinden auf niederösterreichischer Seite und drei Wiener Gemeindebezirke.

Projektraum



fundament

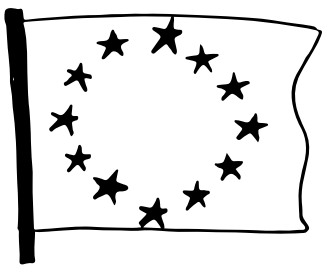
ziele

... die gesteckt wurden

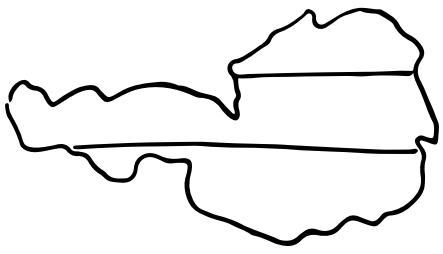
Pariser Abkommen (2015)
- weltweiter Durchschnittstemperaturanstieg auf max. 2°C begrenzen
- Bis Mitte des Jahrhunderts möglichst kein Ausstoß von Treibhausgasen
- 195 Staaten haben den Vertrag rechtsverbindlich unterschrieben



- bis 2030 sollen die Treibhausgase um mindestens 55% unter den Wert von 1990 gesenkt werden
- European Green Deal: Wachstumsstrategie für eine klimaneutrale und ressourcenschonende Wirtschaft



- Reduzierung des Treibhausgasausstoß bis 2030 im Vergleich zu 2005 um 36%
- bei nicht Einhaltung der EU-Werte drohen Kosten von 9,2 Mrd Euro



fundament

wie sie nicht erreicht werden

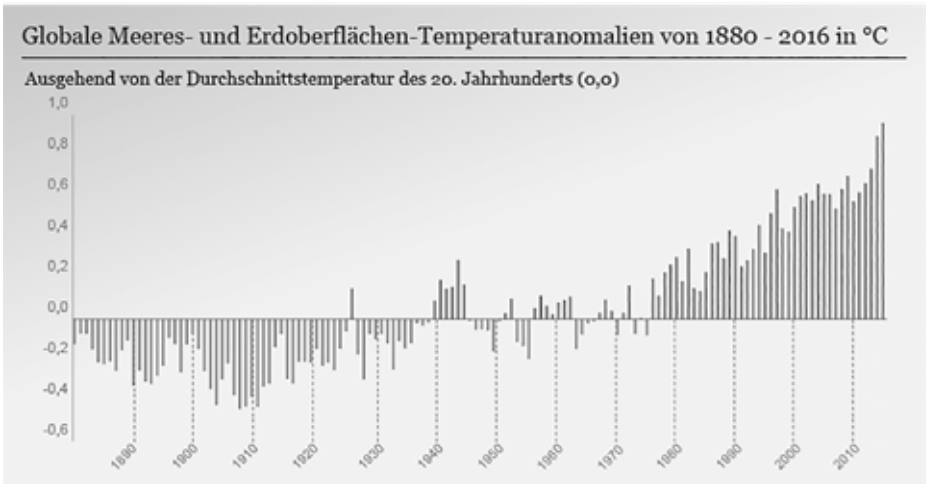
„Menschliche Aktivitäten haben etwa 1 Grad globale Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau verursacht.“ (vgl. Masson-Delmotte 2018)

Bei derzeitigen Emissionen reicht das globale Treibhausgas-Budget für das 1,5 Grad-Ziel noch etwa 10 Jahre und für das 2 Grad-Ziel etwa 25-30 Jahre. (vgl. MCC 2018, IPCC 2018)

Seit 1993 ist der Meeresspiegel um ca. 85 Millimeter gestiegen. Die Anstiegsrate beträgt aktuell 3,4 mm pro Jahr (± 0,4 mm). (vgl. NASA 2020)

„Durch die Kombination aus Bodendegradation und Klimawandel werden bis 2050 zwischen 50 Millionen und 700 Millionen Menschen heimatlos werden.“ (Scholes et al. 2018)

„Der Verlust an Ökosystemleistungen kostet jährlich zwischen 6.3 und 10 Billionen Dollar, das entspricht 10-17% des Weltbruttoinlandsprodukts.“ (UNCCD 2017)

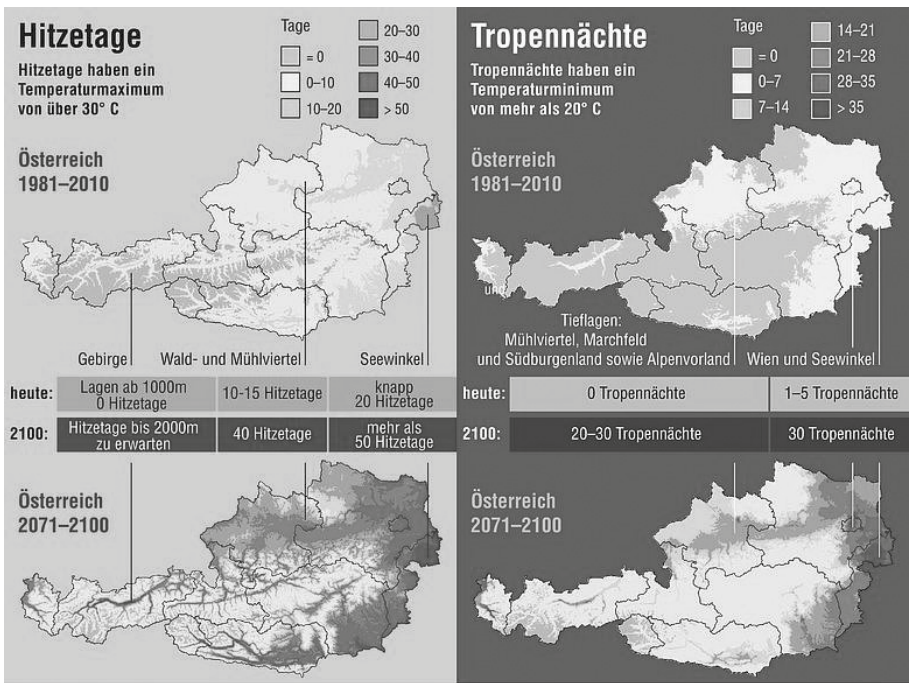


Klima Warnsignale - Uni Hamburg - Stand 08.02.2022

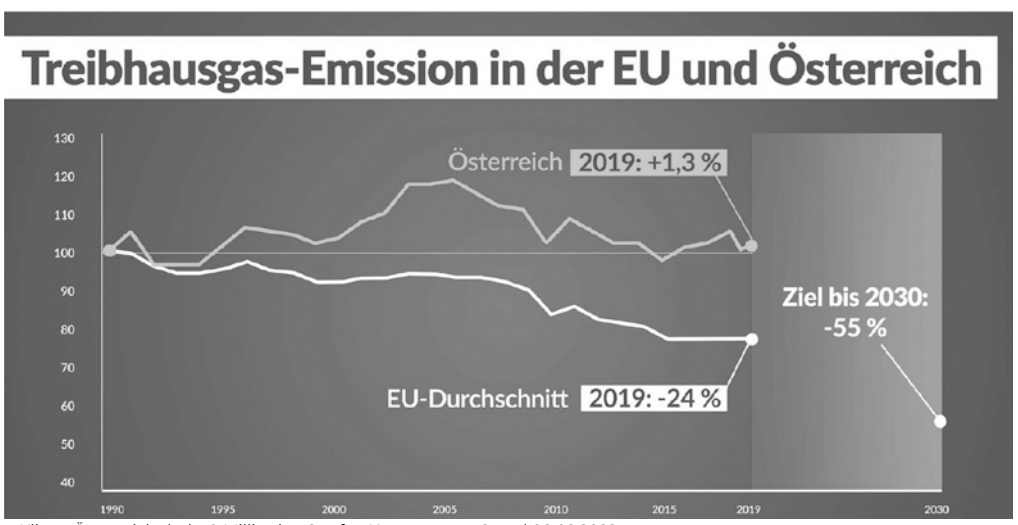
Die Temperaturerhöhung erhöht bereits nachweislich die Wahrscheinlichkeit für Extremwetterereignisse in einigen Regionen der Erde, um das dreifache wie z.B. Hitzewellen und Starkniederschlägen, regionalen Dürren und Waldbränden. (vgl. Brasseur et al. 2015)

Der Klimawandel verändert die Wuchsbedingungen für zahlreiche Baumarten schneller, als diese sich in neue Regionen ausbreiten können. So blühen Apfelbäume heute rund 20 Tage früher. Doch weil es so früh im Jahr nachts häufig noch sehr kalt wird, haben Obstbauern häufiger schwere Frostschäden zu beklagen. (vgl. Brasseur et al. 2015)

Täglich werden 13 ha Boden versiegelt (6 Fußballfelder). Dies führt zu einer längeren Abkühlungsdauer, gefährdet die regionale Lebensmittelversorgung, Erhöht das Risiko bei Überschwemmungen und die Artenvielfalt wird zerstört. (vgl. Umweltbundesamt 2020)



Klima und Gesundheit - Krank durch das Klima - Wiener Zeitung Online - Stand 07.02.2022



Klima: Österreich droht 9 Milliarden Strafe - Kontraste.at - Stand 08.02.2022

In Österreich hat sich die Mitteltemperatur bereits um etwa 2 Grad erhöht. (vgl. Zentralanstalt für Meteologie und Geodynamik 2021)

Verkehr ist mit 44,7% der Hauptverursacher. (vgl. Parlament Republik Österreich 2020)

Alle vermessenen Gletscher Österreichs haben in den letzten Jahrzehnten deutlich an Fläche und Volumen verloren. (vgl. klimabuendnis 2018)

Laut Rechnungshof spart Österreich mit den aktuellen Maßnahmen nur 21% Treibhausgase im Vergleich zu 1990 ein. (vgl. Huber 2021)

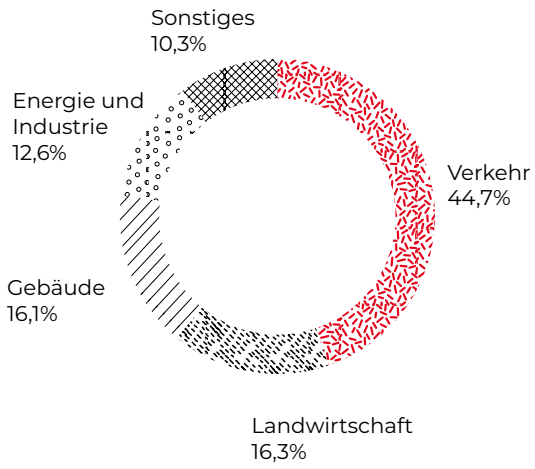
Über den Zeitraum der letzten 5 Jahre gab es in Österreich mehr Hitzetote als Verkehrstote. (vgl. AGES 2022)

das auto als kernproblem

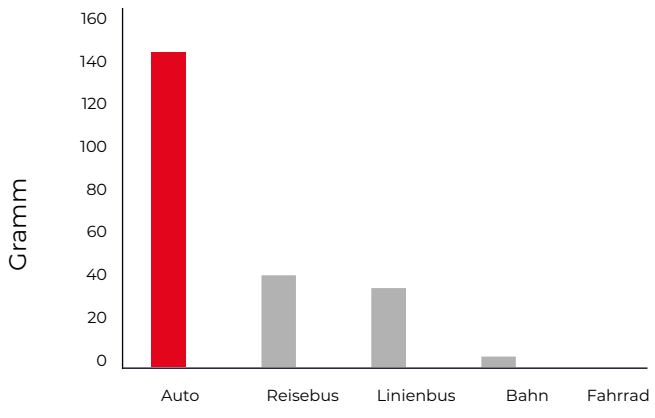
Verkehrstote Weltweit pro Jahr



Emissionserzeugung in Österreich



Verkehrsmittel in Österreich nach C02 pro Personenkilometer



Das Auto ist nicht nur auf der Straße präsent, sondern in fast allen Bereichen der gesellschaftlichen Organisation, in den Gesetzen, in den Institutionen, in politischen Strukturen und in all unseren Köpfen. Diese Systembausteine haben sich über Jahrzehnte miteinander entwickelt, bedingt und unterstützt. Wir nennen dieses System Automobilismus. (vgl. Hänggi 2020) Es ist ein „Car Regime“, die Verankerung vom privaten Pkw im Gesamtsystem, welches wirklich klimawirksame Maßnahmen und Planungen verunmöglicht.

Globale Verflechtungen

Nicht nur in Österreich herrscht der automobile Kapitalismus. In allen vom Kapitalismus dominierten Gesellschaften herrscht das Auto zunehmend. In Nischen werden teilweise Schritte in eine andere Richtung eingeleitet, jedoch nicht so umfassend, dass das Regime je überwunden wurde.

Der Automobilismus ist in seiner Ausprägung die Zuspitzung der imperialen Lebensweise. Für Pkws mit Verbrennungsmotoren und für Elektromotoren werden Länder des globalen Südens ausgebeutet und seltene Erden importiert, wobei die Wertschöpfung zum größten Teil in den Verkaufsländern der Automobile bleibt. (vgl. Gerner, 2022)

Verkehr/ Fahrzeuge

Der Verkehr ist in Österreich mit 44,7 % für einen erheblichen Teil des Ausstoßes von CO2 verantwortlich. Wenn man den Verkehr genauer betrachtet, wird deutlich, dass der motorisierte Individualverkehr mit durchschnittlich 147 Gramm CO2 pro Personenkilometer einer der Hauptverursacher ist. (siehe Grafik) (vgl. VCÖ 2018b)

Bessere Motoren und Abgastechnik sowie die Verwendung neuer Kraftstoffe (wie E10) tragen zur Verringerung des Schadstoffausstoßes bei, steigende Verkehrsaufkommen sowie die zunehmende Zahl hochmotorisierter Fahrzeuge mit hohem Kraftstoffverbrauch wiegen diesen Effekt jedoch wieder auf. Rebound-Effekte führen faktisch zu

einem Anstieg des Verkehrs. Dies hat zur Folge, dass in Österreich die CO2 Emissionen zum 5. Mal in Folge gestiegen sind. Wenn dieser Trend sich bis 2030 fortsetzt, hat das laut VCÖ zur Folge, dass Österreich sein Klimaziel im Verkehrssektor (21,8 Millionen Tonnen CO2) um 8,3 Millionen Tonnen verfehlen wird. (vgl. VCÖ 2020)

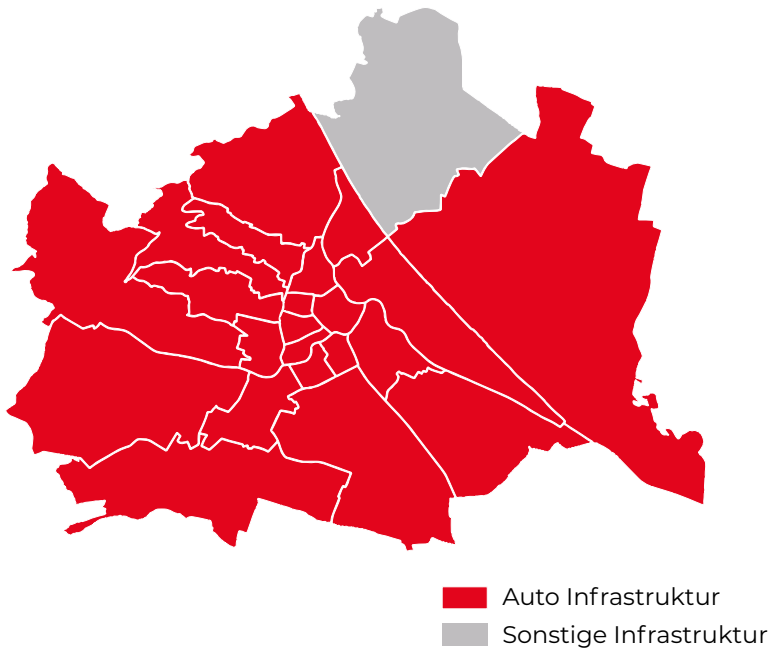
Ein oft diskutiertes Thema ist auch die Verkehrssicherheit. Im ersten Halbjahr 2021 starben bei 17.585 Unfällen 151 Menschen. Dies ist der geringste Wert seit 60 Jahren. Jedoch wurde mit mehr als 4.000 verunfallten Radfahrer:innen ein Höchstwert erreicht. (Statistik Austria 2021)

Raumstruktur

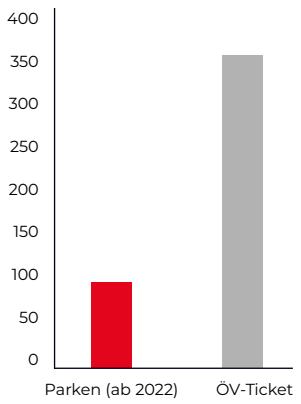
Mit dem Einsetzen der Massenmotorisierung entwickelte sich bei Stadtplaner:innen das Ideal der autogerechten Stadt. Damit einher ging auch die Idee der Funktionstrennung- sie bedingten einander. So wurden die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Konsumieren in unterschiedliche Bereiche der Stadt gesetzt und mit Straßen vernetzt. (vgl. Hänggi 2020) Die Folge war ein Suburbanisierungsprozess, eine Veränderung der Dörfer zu einem suburbanen, funktionsgetrennten Raum, was sich in der baulichen Struktur, aber auch in der Mentalität festzuschreiben begann. “Sie [die suburbanen Siedlungen] erzeugten nicht nur Staus und Flächenfraß, Einfamilienhaus- und Reihenhaussiedlungen, sondern lebten auch ein spezifisches Ideal, das von innerfamiliärer Arbeitsteilung, geschlechtsspezifischen Machtverhältnissen und entsprechenden Wohn-Wünschen geprägt war.” (Kaltenbrunner 2020)

Es geht eine Abhängigkeit einher, welche ein Pkw-Kultur hervorbrachte, welche sich politisch und gesellschaftlich immer weiter verfestigt und verunmöglicht, aus Flächennutzungs-Mustern auszubrechen. Für den Verkehr wurden seit 1990, 447 Quadratkilometer Fläche versiegelt, das entspricht etwa der Fläche von Wien. 90 Prozent aller Flächen im Verkehrssektor gehören dem Auto (siehe Grafik). (vgl. Bachmann, 2020)

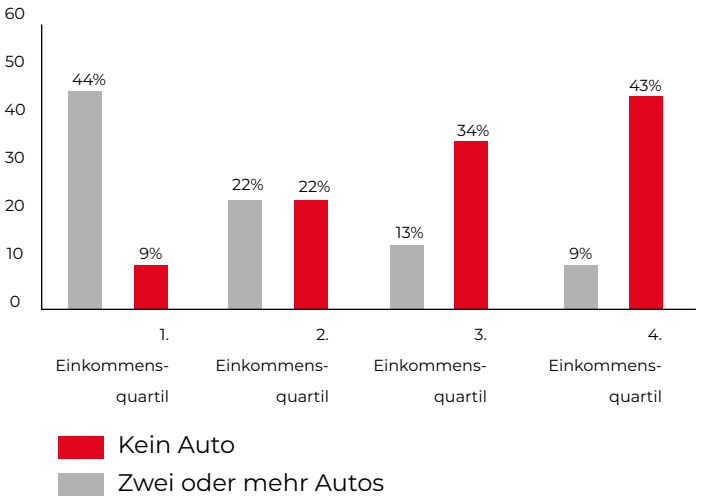
Flächenverbrauch für neu gebaute Verkehrsinfrastruktur in Österreich seit 1990



Vergleich der Gebühren in Wien pro Jahr



Besitz eines Autos nach Einkommensviertel



Das erschwert die Etablierung von öffentlichen Verkehr, welcher nicht ausgebaut wird, da er in bevölkerungsschwachen Regionen immer wieder als nicht profitabel abgetan wird. (vgl. Haselsteiner et al. 2021)

Machtstrukturen

Diese ungerechte Flächenverteilung benachteiligt sanfte Verkehrsformen, wie den ÖPNV, den Radverkehr und das Zufußgehen. Studien gehen davon aus, dass bei zwei Drittel der täglichen Wege, die mit dem Auto gemacht werden, Männer am Steuer sitzen. (vgl. VCÖ 2019) Dies liegt vor allem daran, dass vollzeiterwerbstätige Männer oftmals lineare Wege zurücklegen, also von zu Hause direkt zur Arbeit fahren. Gerade Personen, welche kleinere Radien zurücklegen, wie etwa Menschen die Care- und Reproduktionsarbeit leisten, werden durch die Verteilung der Fläche systematisch benachteiligt. Es verstärkt die Belastungen von Frauen, queeren, migrantifizierten oder rassifizierten Personen, welche durch vermehrtes Übernehmen von Sorgearbeit mit hinzukommender Erwerbsarbeit komplexe Wegeketten organisieren müssen. Das Leben in ländlichen Gegenden und Außenbezirken verkompliziert dies einmal mehr. (vgl. Gerner, 2022) Durch die vormals stark männlich dominierte Planungs- und Baubranche werden diese Bedürfnisse erst nach und nach miteinbezogen.

Nicht zuletzt ist es auch eine Form des Klassenkampfes. Mehr als 40 Prozent der Haushalte im unteren Einkommensviertel besitzen kein Auto. Des Weiteren wohnen diese Menschen überdurchschnittlich oft an vielbefahrenen Straßen und spüren somit stärker die negativen Folgen des motorisierten Verkehrs, den sie vielfach gar nicht verursachen. (vgl. VCÖ 2018)

Institutionen

Durch die bereits beschriebene Verflechtung des Autos mit der Gesellschaft, haben die produzierenden Konzerne und autonahen Verbände sehr starken Einfluss in Politik und Gesellschaft erhalten. Eines dieser Schwergewichte in Österreich ist der ÖAMTC mit 1,8 Millionen Mitgliedern. Um seine Interessen durchzusetzen, muss der ÖAMTC nicht wie andere Vereine seine Mitglieder zum Protest auf die Straße schicken, sondern muss im Grunde nur Drohungen aussprechen. Der ÖAMTC hat in allen verkehrsrelevanten Gremien und Arbeitsgruppen der Ministerien Vertreter:innen sitzen. (vgl. Nothegger 2011) Im Juni 2021 wird dieser Einfluss bei einem Treffen mit dem ehemaligen Bundeskanzler Kurz deutlich. Demnach habe Kurz nach einem Treffen “bekräftigt, dass ein Verbot des Verbrennermotors nicht zur Diskussion stehe”. (jz/apa 2021)

Gesetze

Auch in den Gesetzen spiegelt sich die Bevorzugung des Automobils deutlich wider. Die Straßenverkehrsordnung und Stellplatzverpflichtungen regeln den Vorrang des Pkws formal. Der Bau neuer Straßen induziert zusätzlich neuen Verkehr und schafft damit die Möglichkeit, dass Politiker:innen des linken und rechten Spektrums immer weiter flächenfressende Großprojekte legitimieren. (vgl. Haselsteiner et al. 2021) Zusätzliche Preisvergleiche zur Darstellung. Ein Parkpickerl in Wien kostet pro Jahr 90 € oder 120 € (vgl. Stadt Wien 2021), zum Vergleich dazu kostet die Jahreskarte der Wiener Linie 365 € (vgl. Wiener Linien 2021). Ein weiteres Beispiel macht es noch deutlicher. Für ein Parkvergehen werden in Wien nur 36 € verlangt, wenn man bei den Wiener Linien ohne gültigen Fahrausweis erwischt wird, zahlt man 105 € (vgl. Stadt Wien 2021).

triester straße wird autozentristisch













18. Jh.

1886
Bahnverbindung bis Wiener Neudorf zum Transport von Material von und zu den Ziegeleien

19. Jh.

1907
Durchgehend elektrisierte Bahnverbindung bis Baden

1930
George-Washington-Hof Eröffnung

1936
Förderung von Einfamilienhäusern am Stadtrand (Ständestaat)

1950
Stadterweiterung Richtung Süden

1958
Neue Stadtteilzentren zur Reduktion des Verkehrs Richtung Innenstadt

1962
IZ NÖ Süd gegründet

1976
Eröffnung Shopping City Süd

1978
Wiener Flur: weitere Siedlungen weit weg von Arbeitsplätzen

1995
Erweiterung der U6 bis Siebenhirten. Entlang neue Siedlungs-schwerpunkte (In der Wiesen)

20. Jh.

2001
Wienerberg City als neues Bürozentrum

fundament

bevölkerungsdichte

Favoriten

6622 /km²

Liesing

3492 /km²

Vösendorf

704 /km²

Brunn am Gebirge

1656 /km²

Maria Enzersdorf

1642 /km²

Mödling

2048 /km²

Wiener Neudorf

1537 /km²

Biedermannsdorf

350 /km²

Laxenburg

237 /km²

Guntramsdorf

616 /km²

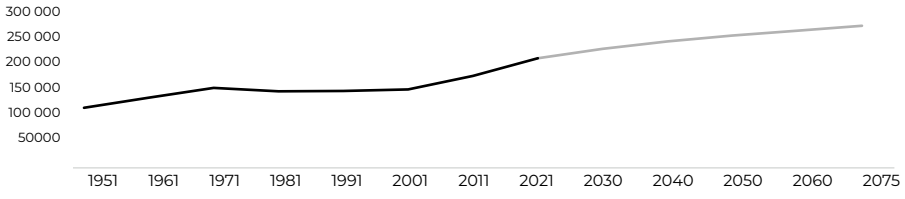
= 1000 EW

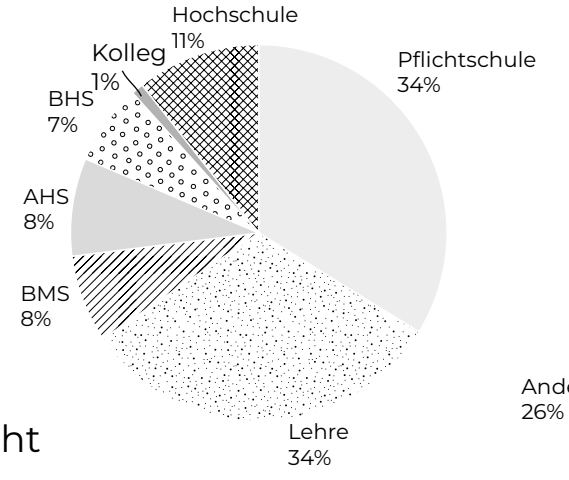
1km

fundament

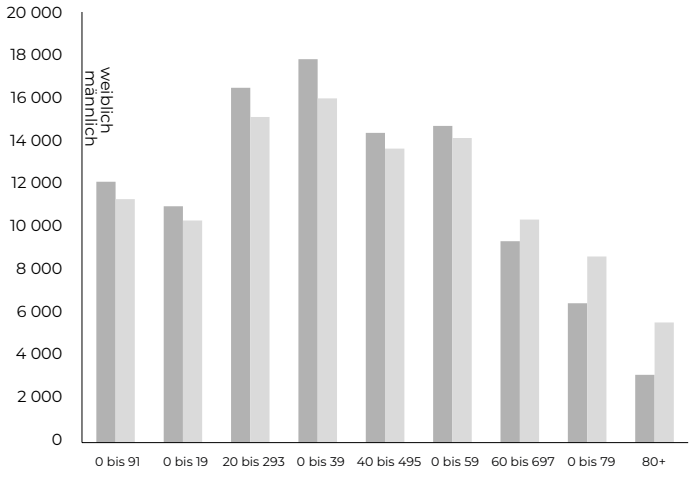
Favoriten

Bevölkerungsentwicklung und Prognose 1951-2075





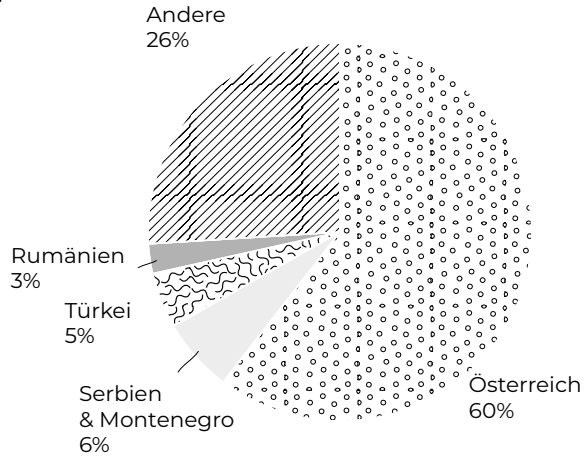
Bevölkerung nach Alter und statistisch erfasstem Geschlecht



SPÖ

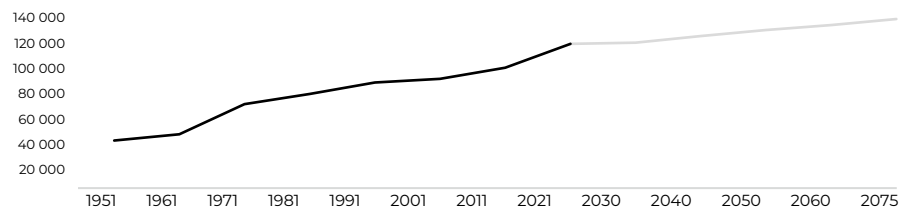
Frauen verdienen im Durchschnitt 16% weniger als Männer

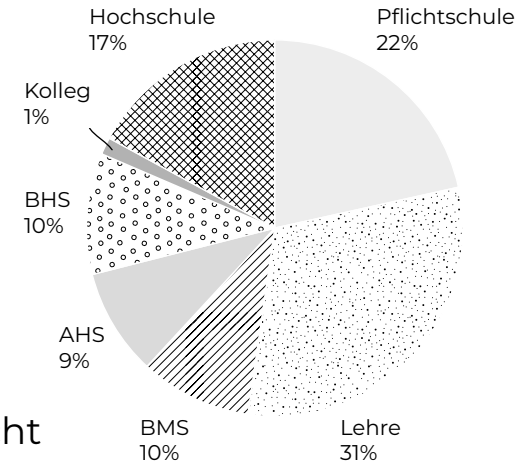
37.070€



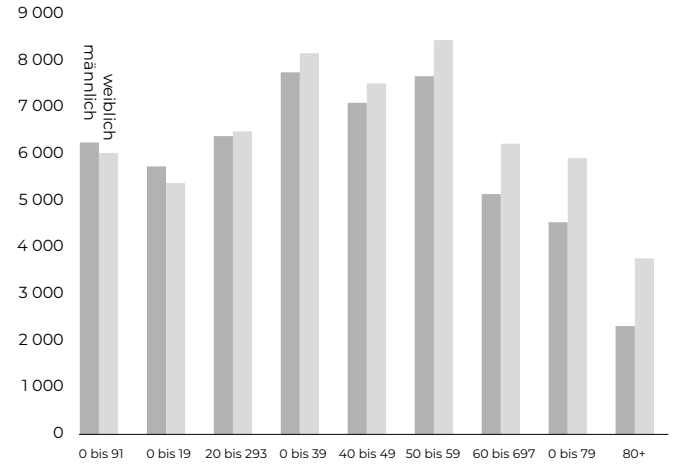
Liesing

Bevölkerungsentwicklung und Prognose 1951-2075





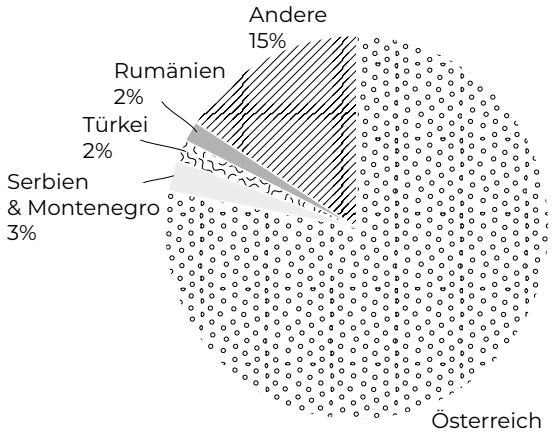
Bevölkerung nach Alter und statistisch erfasstem Geschlecht



SPÖ

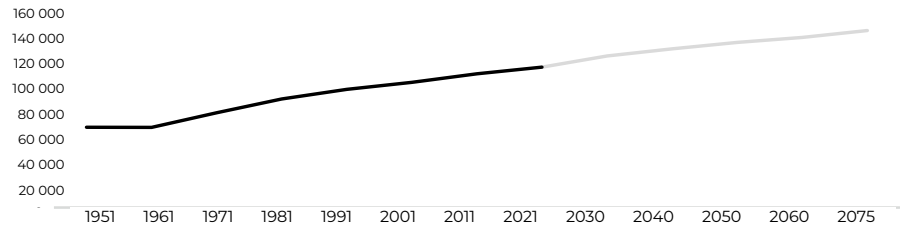
Frauen verdienen im Durchschnitt 32% weniger als Männer

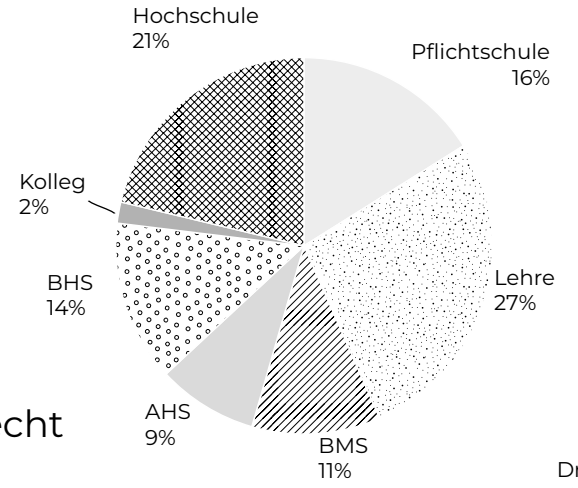
46.240€



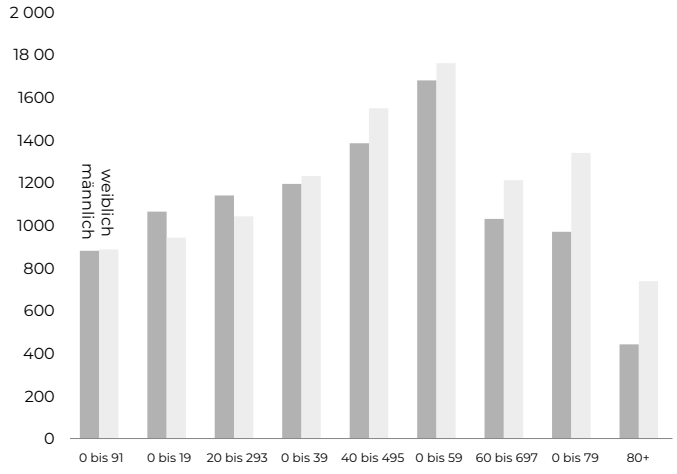
Mödling

Bevölkerungsentwicklung und Prognose 1951-2075

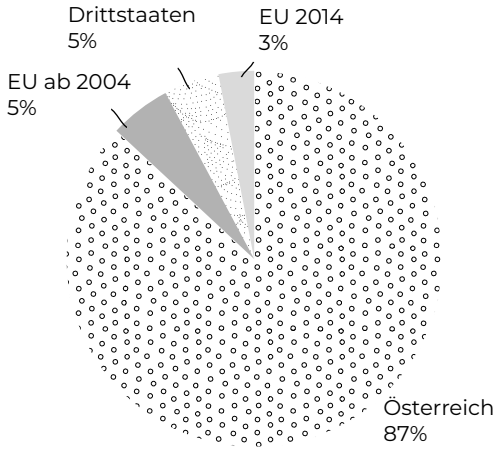




Bevölkerung nach Alter und statistisch erfasstem Geschlecht



54.000€



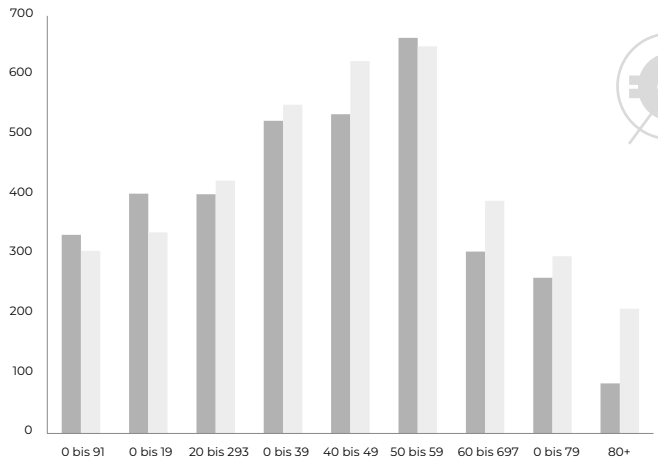
fundament

bevölkerung in den gemeinden

Vösendorf

ÖVP
Hannes Koza

47.600€

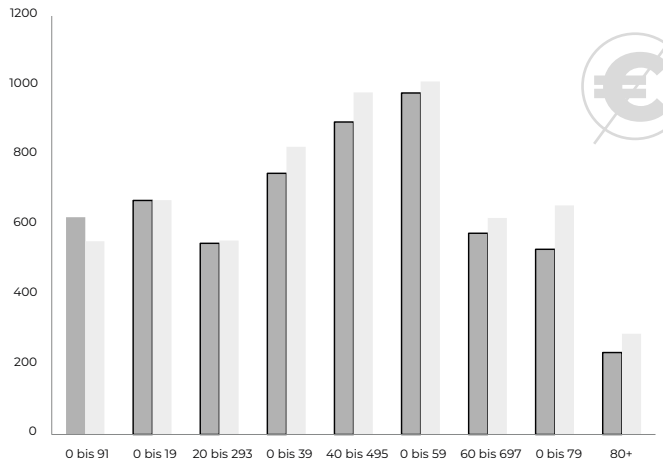


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
563	604	-41

Brünn am Gebirge

SPÖ
Andreas Linhart

53.300€

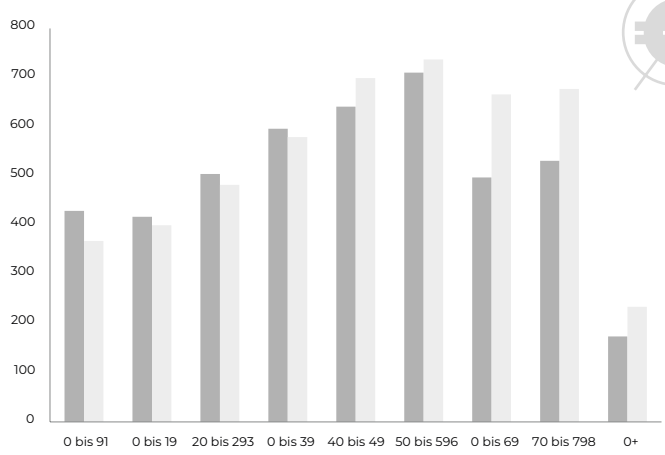


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
781	747	34

Wiener Neudorf

ÖVP
Herbert Janschka

47.800€

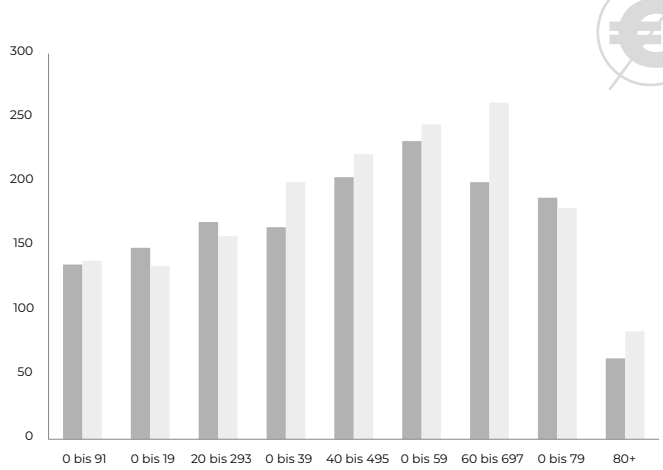


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
563	604	-41

Biedermannsdorf

ÖVP
Beatrix Dalos

53.500€

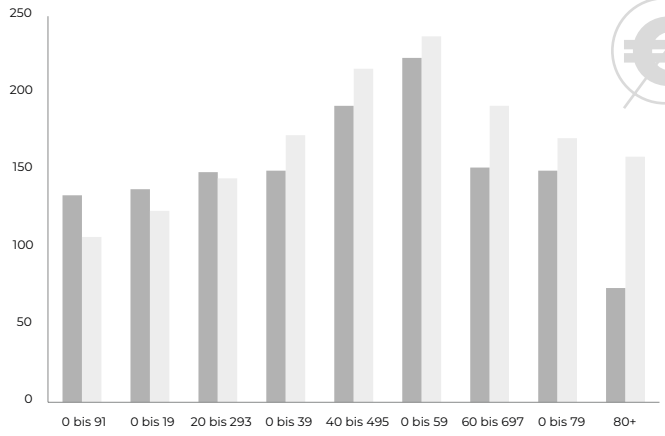


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
163	159	4

Laxenburg

ÖVP
David Berl

57.350€

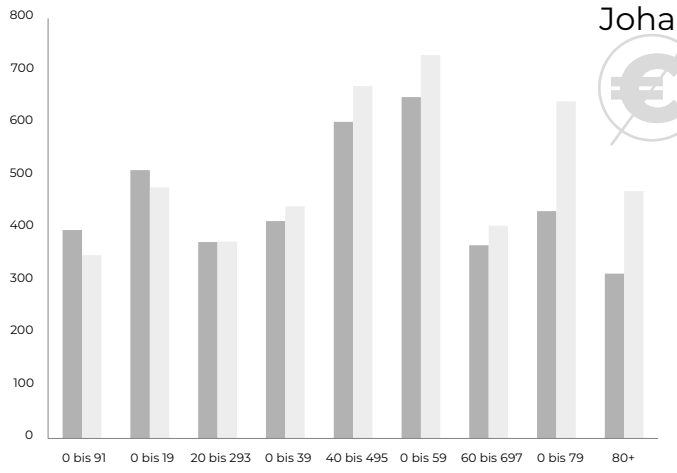


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
254	174	80

Maria Enzersdorf

ÖVP
Johann Zeiner

60.400€

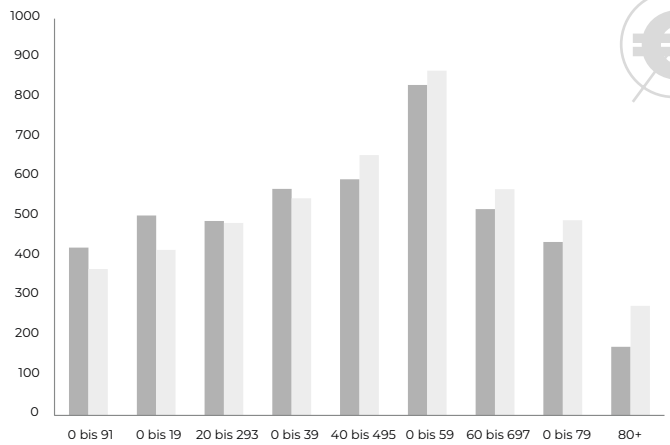


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
660	574	86

Gruntramsdorf

SPÖ
Robert Weber

50.400€

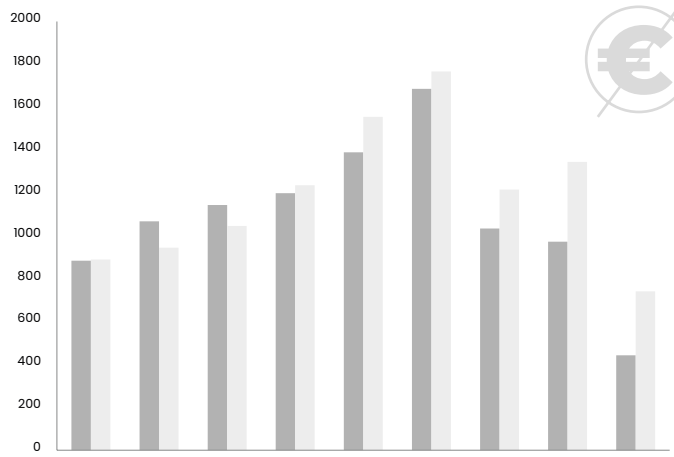


Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
567	570	-3

Mödling

ÖVP
Hans Stefan Hintner

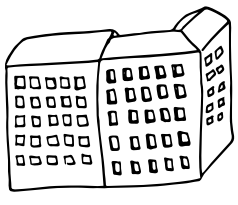
54.000€



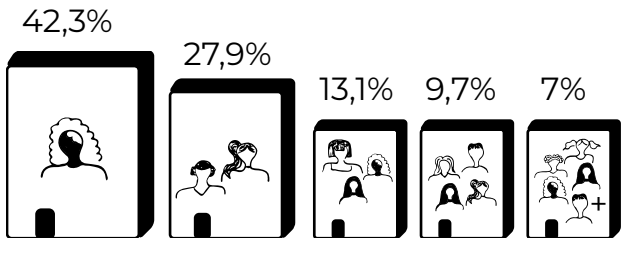
Zuzüge 2020	Wegzüge 2020	Saldo
1488	1397	86

wie wird gewohnt in ...

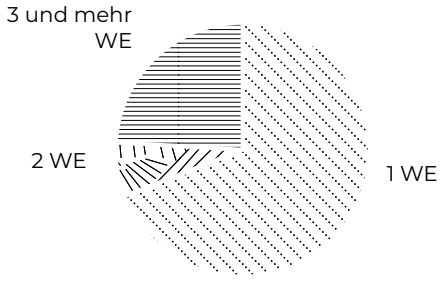
... Favoriten



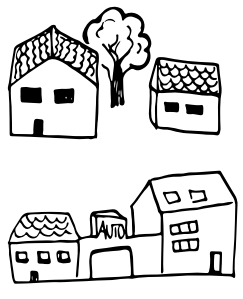
Haushaltsgröße



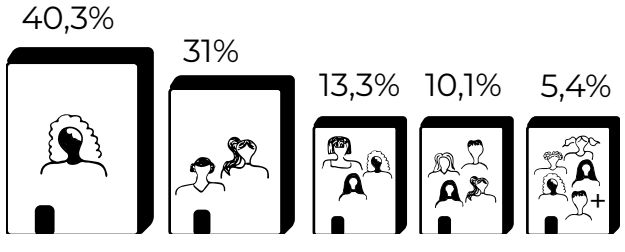
Wohnungseinheiten pro Gebäude



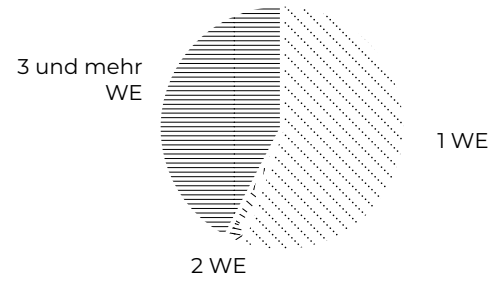
... Liesing



Haushaltsgröße

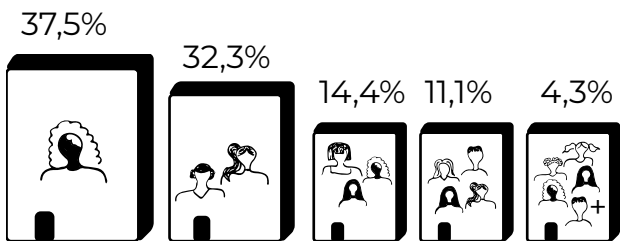


Wohnungseinheiten pro Gebäude

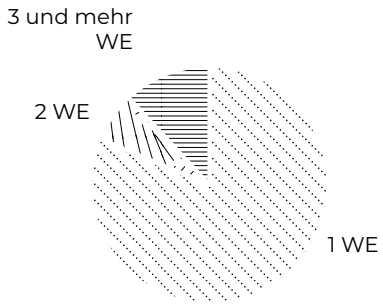


... Bezirk Mödling

Haushaltsgröße

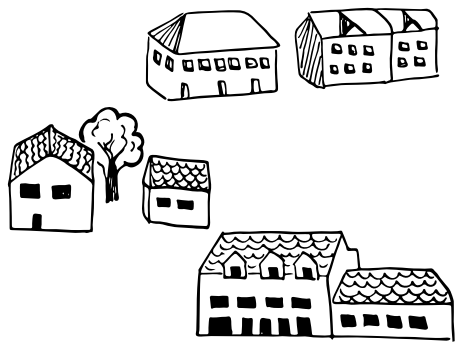


Wohnungseinheiten pro Gebäude

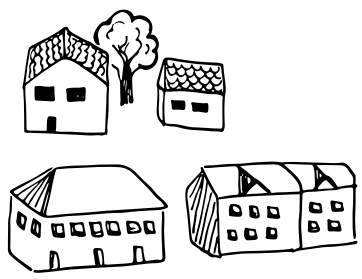


Gemeinden in Mödling typische Wohntypologien

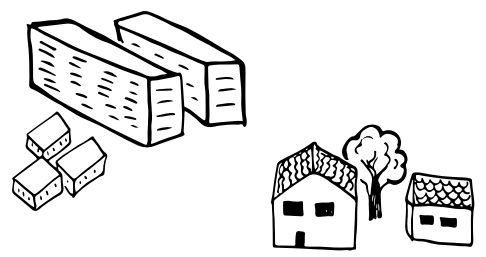
Mödling



Vösendorf



Maria Enzersdorf



Laxenburg



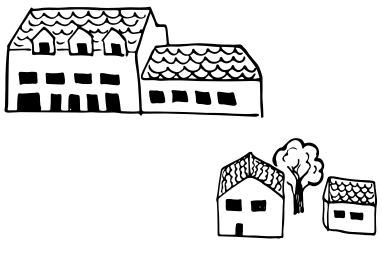
Guntramsdorf



Brunn am Gebirge



Wiener Neudorf



Einfamilienäuser, ein Problem?

... 58% aller Menschen in Österreich leben in Ein- oder Zweifamilienhäuser.
... 57% aller Einfamilienhäuser in Niederösterreich sind unterbelegt und könnten über 600.000 Wohneinheiten bereitstellen.
... die höchste Armutsgefährdung besteht in Ein-Eltern-Haushalten (vor allem Alleinerzieherinnen).
... Besonders gefährdet sind auch alleinlebende Pensionistinnen.
(vgl. Lindenthal und Mraz Julie 2015)

Quellen: www.statistik.at, www.data.gv.at, Statistik Austria, Wikipedia

fundament

initiativen

GrätzlMarie

- Leitung unter der Gebietsbetreuung bzw. WieNeu+
- Räumlichen Bezug: Innerfavoriten
- Einreichung von Projekten ohne kommerzielles Interesse, die das soziale Miteinander fördern oder das Grätzl klimafit machen
- Jährlich bis zu 30.000 Euro Fördergeld

Anwendungsbereich: Favoriten

Supergrätzl

- Internationales Vorbild ist „Superblock“ in Barcelona
-Projektgebiet im Bereich Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse
- Schritte gegen die Auswirkungen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Bewohner:innen mittels Verkehrsberuhigung, Begrünung, Kühlung

Anwendungsbereich: Favoriten

Willst du mein Favoriten sein?

- Planungs- und Beteiligungsprozess im Rahmen von “Wien wird WOW”
- Zusammen mit den Bürger:innen soll die zukünftige Entwicklungen des Südraums Favoriten festgelegt werden
- Hintergrund: Veränderung durch Verlängerung der U1 nach Oberlaa
- Themen: Grünräume, Freiräume und Landwirtschaft Stadtentwicklung, Wohnen und Klima, der Dorfcharakter

Anwendungsbereich: Favoriten

private initiativen

Hausprojekte

fundament

1 **House of Hope**

- Verein unterstützt in Wien ankommende Menschen und Menschen die schon Asyl erhalten haben
- Beraten, vernetzen und unterstützen
. Fahrradwerkstatt, Garten und Verteilen von Sachspenden

Adresse: In der Wiese 6, 1230 Wien

2 **Zukunftshof**

- Stadtlandwirtschafts-Konzept

für den historischen Haschahof
- seit 2019 Sanierung des Hofes
- „Unsere Vision ist es, der Wandel von Stadtkonsument*innen zu Stadtproduzent*innen zu unterstützen.“

Adresse: Rosiwalgasse 41-43, 1100 Wien

gartenpolylog

- bringen Menschen zusammen die nach anderen Stadtgärtnern suchen
- „Für uns sind urbane Gärten Teil eines gesellschaftlichen Wandels“
- 20 Projekte im Bereich der Triester Straße

Landwirtschaft

3 **LaarerBergBauerInnen**

- Gemeinsam landwirtschaften mit Anleitung eines Biobauerns
- für vielfältige Nutzungen und NutzerInnen offen sein

Adresse: Stuwerstrasse 31/35, 1020 Wien

Paradeisa.at

- Online-Shop für Lebensmittel aus biologischem Anbau
- Arbeiten mit ca. 65 Produzenten aus NÖ zusammen

Adresse: Gumpoldskirchen

4 **reparaturkistl**

- Reparatur von Kleingeräte, Haushaltsgeräte, Smart-TV, Monitore, Computer, Notebooks, Handy´
- Nicht mehr reparierbare Geräte werden fachgerecht entsorgt

Adresse: Wienerstrasse 18, 2345 Brunn am Gebirge

Reparatur

5 **Lenkerbande**

- Selbstreparaturwerkstatt für Fahrräder
- Gebrauchträder und Ersatzteile

Adresse: Emilie-Flöge-Weg 4, 1100 Wien

6 **greenery wolle**

- Handfärberin in kleiner Werkstatt
- auf individuelle Wünsche spezialisiert

Adresse: Langsulzgasse 17, 1100 Wien

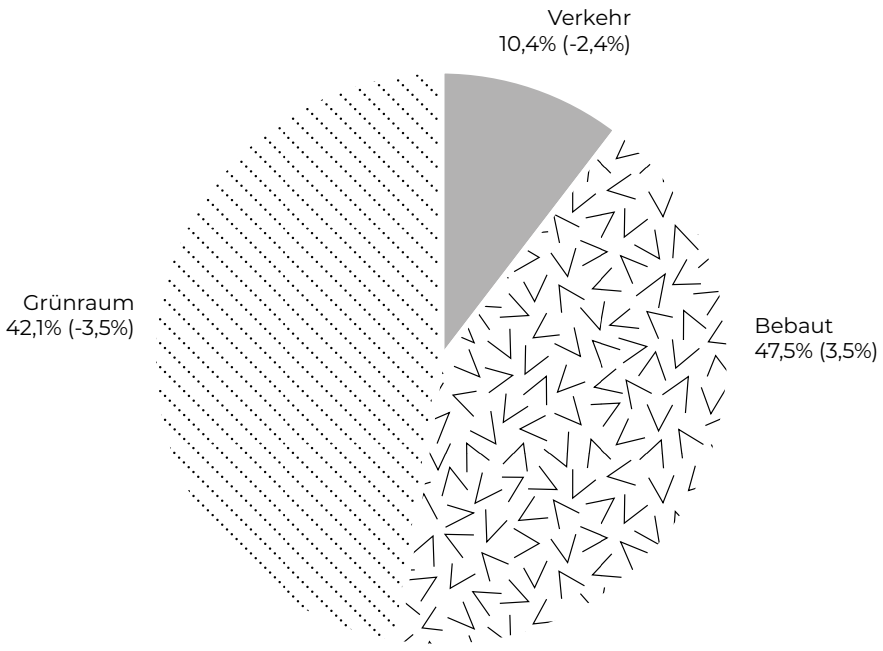
Kleidung


Penzing
Rudolfsheim-
Fünfhaus
Mariahilf
Landstraße
Wieden
Margareten
5
Simme
Hietzing
Meidling
Favoriten
3
6
Liesing
1
2
Vösendorf
Hennersdorf
bei Wien
Perchtoldsdorf
Brunn am Gebirge
4
Leopoldsdorf
bei Wien
Maria Enzersdorf
Gießhübl
Wiener
Neudorf
Biedermannsdorf
Achau
Mödling
Hinterbrühl
Laxenburg
Gaaden
Gumpoldskirchen
Guntramsdorf
Münchenc
Pfaffstätten
Traiskirchen
Gemeinschaftsgärten von
gartenpolylog
1km

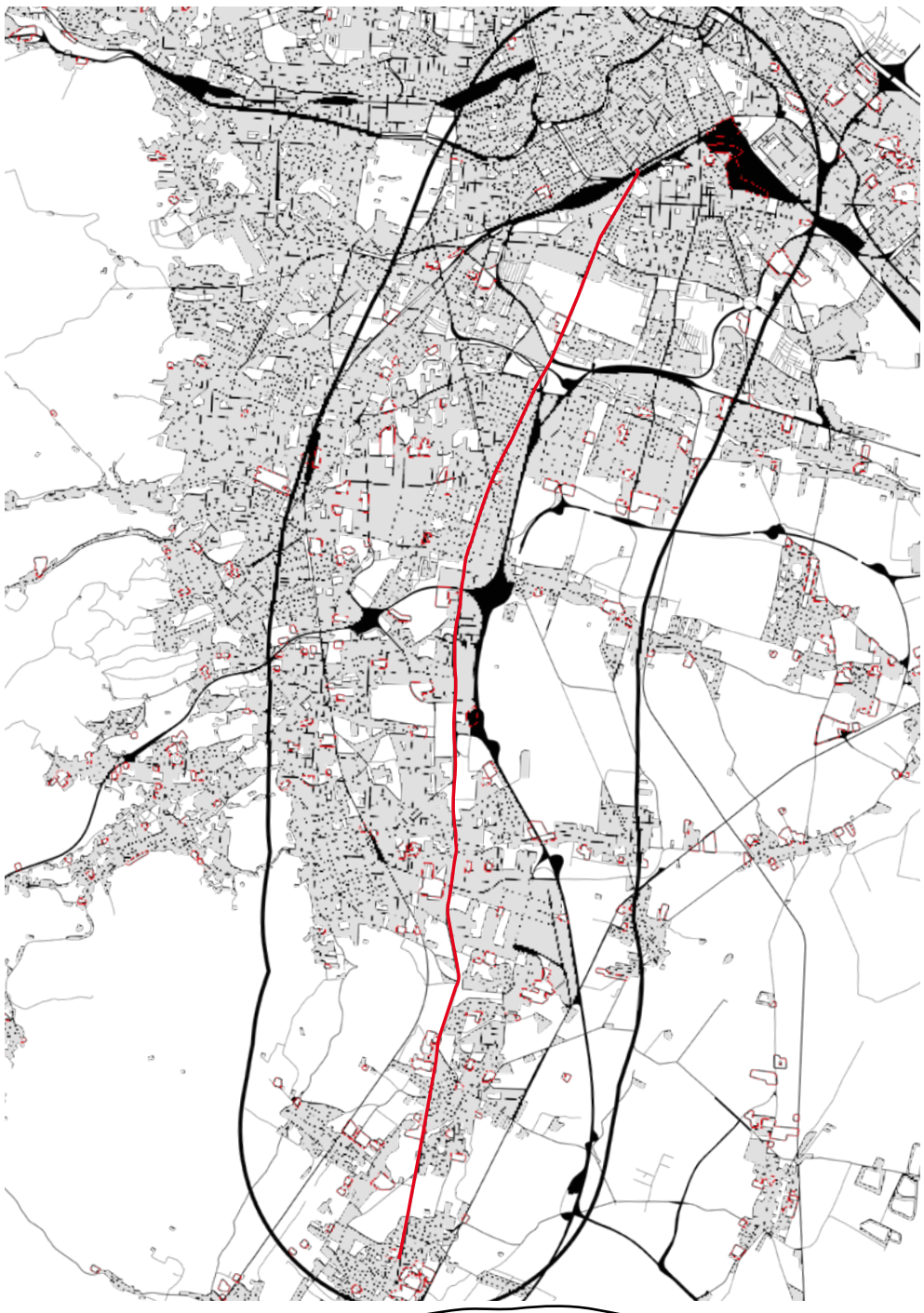
flächennutzung

Diese Karte zeigt die Landbedeckung im Jahr 2006. Rot umrandet sind jene Flächen die bis 2018 noch zusätzlich bebaut wurden.

Anteile 2018 - Veränderung zu 2006 in Klammern

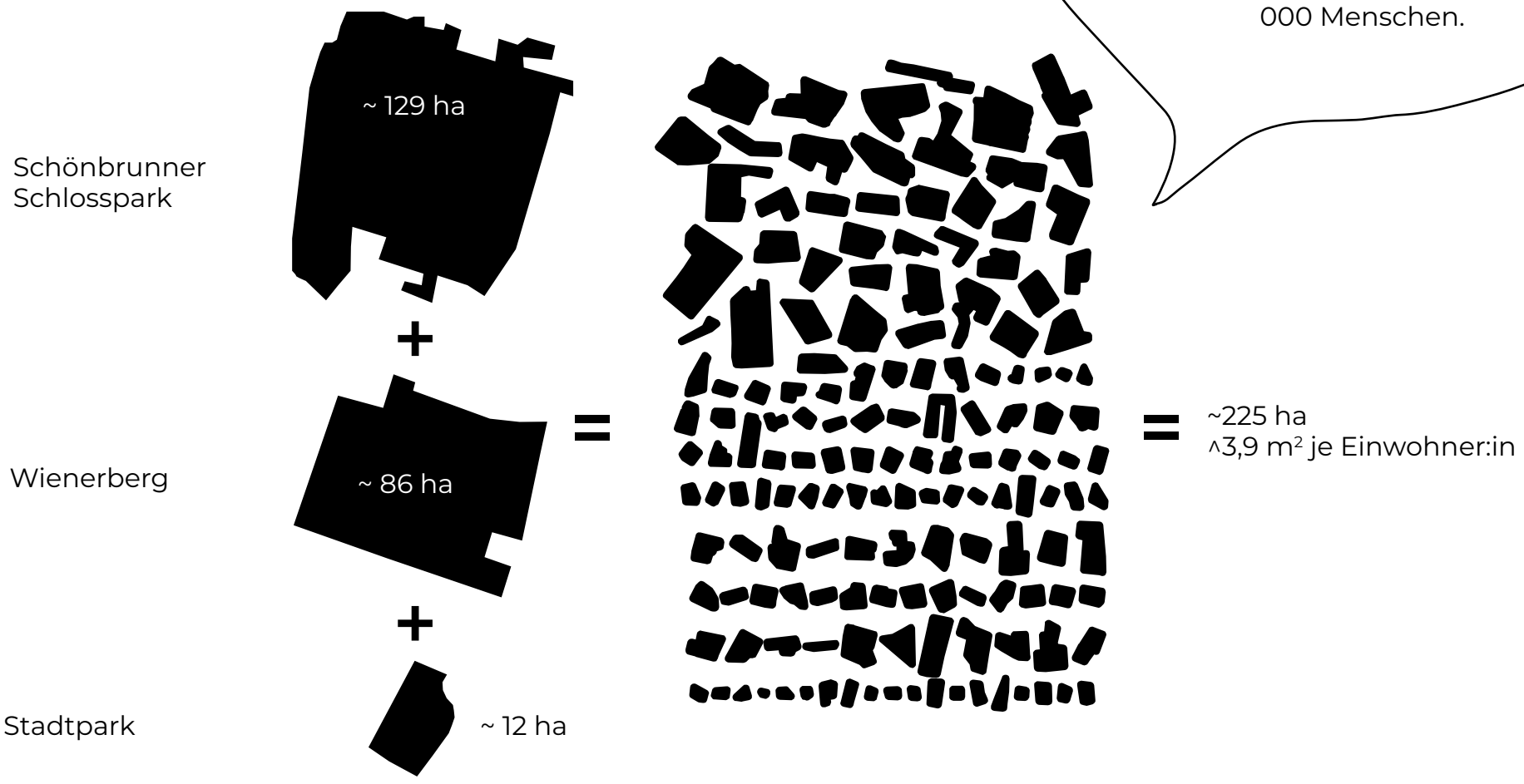


Flächenfraß rund um die Triester Straße



Die versiegelte Grünfläche in einem Radius von 3km um die Triester Straße bis Guntramsdorf ist in etwa gleich groß wie der Schönbrunner Schlosspark, der Wienerberg und der Stadtpark zusammen. Die Bevölkerung in diesem Gebiet beträgt etwa 580 000 Menschen.

Versiegelte Grünfläche um die Triester Straße 2006 bis 2008



Quelle: Copernicus Urban Atlas 2006&2018, Statistik Austria Bevölkerung 1km Raster 2020

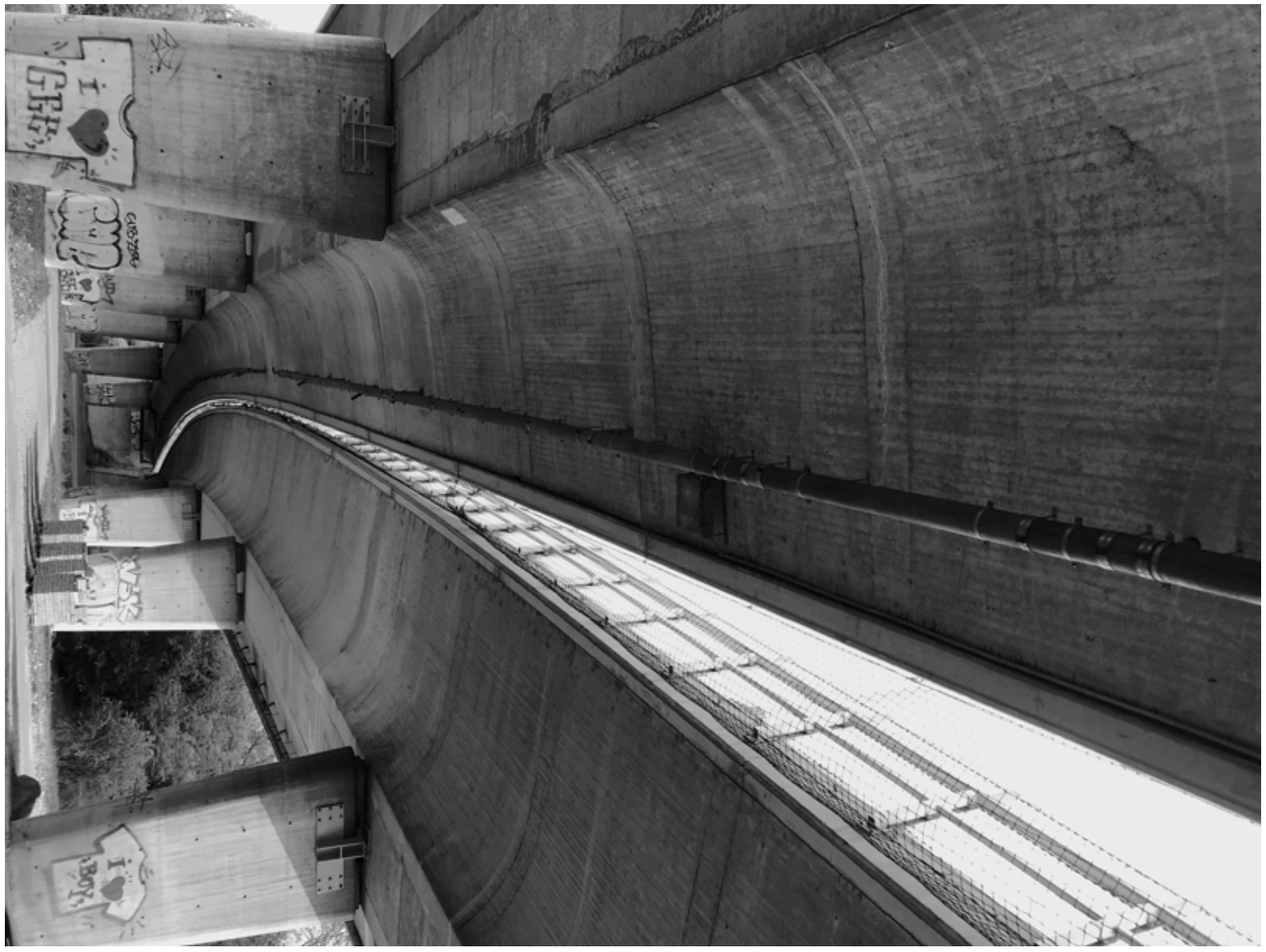
alte ortskerne

Penzing
Rudolfsheim-Fünfhaus
Mariahilf
Landstraße
Wieden
Margareten
Meidling
Hietzing
Reumann-platz
Simmer
Favoriten
Meidlinger Haupstraße
Favoritenstr
Wienerberg-City & Biotop-City
Alterlaa
Liesing
Siebenhirten & Ketzergasse
Vösendorf
Begrischpark
Marktplatz & Burg
Hennersdorf bei Wien
Perchtoldsdorf
Schloss Vösendorf
Leopoldsdorf bei Wien
Brunn am Gebirge
Maria Enzersdorf
Gießhübl
Biedermannsdorf
Wiener Neudorf
Achau
Fußgänger:innenzone Mödling
Mödling
Hinterbrühl
Laxenburg
Schlosspark Laxenburg
Gaaden
Gumpoldskirchen
Rathausviertel
Kirchengasse & Weingüter
Guntramsdorf
Münchendo
Pfaffstätten
Traiskirchen

1km

fundament

fundament





zentren

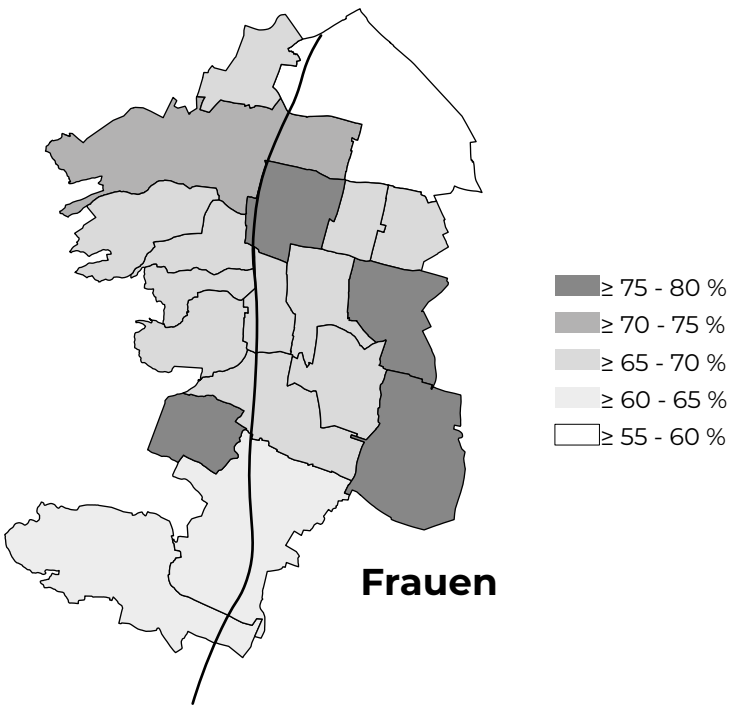
Penzing
Rudolfsheim-Fünfhaus
Mariahilf
Landstraße
Wieden
Margareten
Favoriten
Simme
Hietzing
Meidling
Liesing
Vösendorf
Hennersdorf bei Wien
Perchtoldsdorf
Brunn am Gebirge
Leopoldsdorf bei Wien
Maria Enzersdorf
Gießhübl
Biedermannsdorf
Wiener Neudorf
Achau
Mödling
Hinterbrühl
Laxenburg
Gaaden
Gumpoldskirchen
Guntramsdorf
Münchenc
Pfaffstätten
Traiskirchen

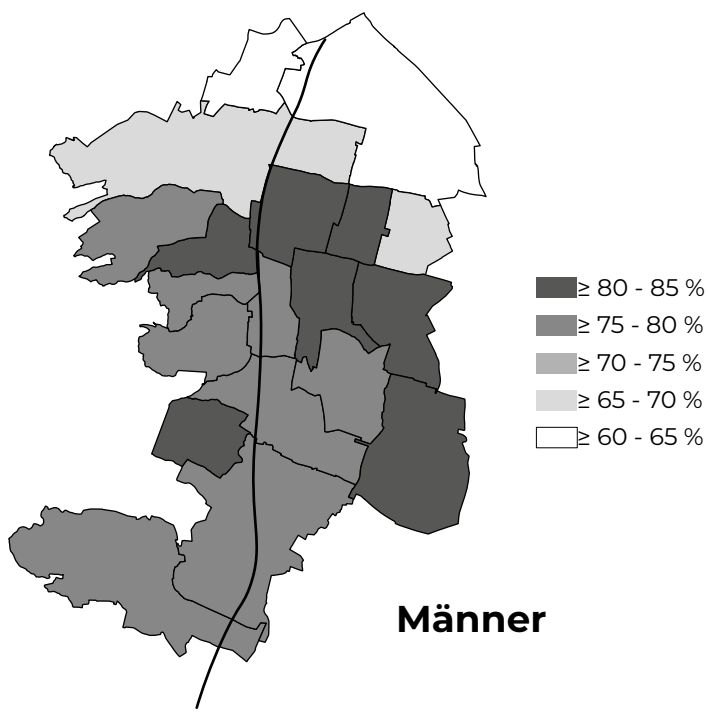
1km

fundament

wie geld verdient und ausgegeben wird

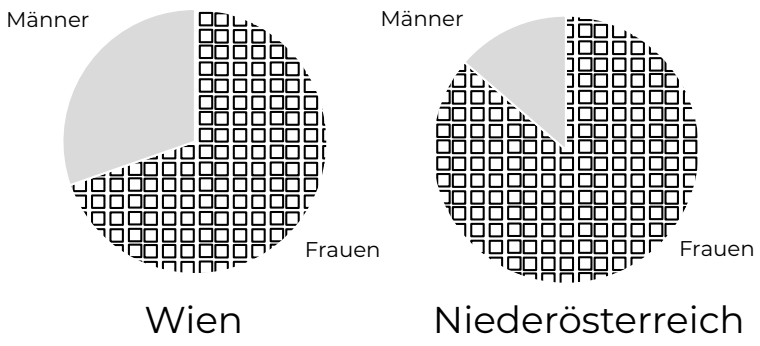
Erwerbstätigkeit
der 15 - 64 - jährigen nach statistisch erfasstem Geschlecht



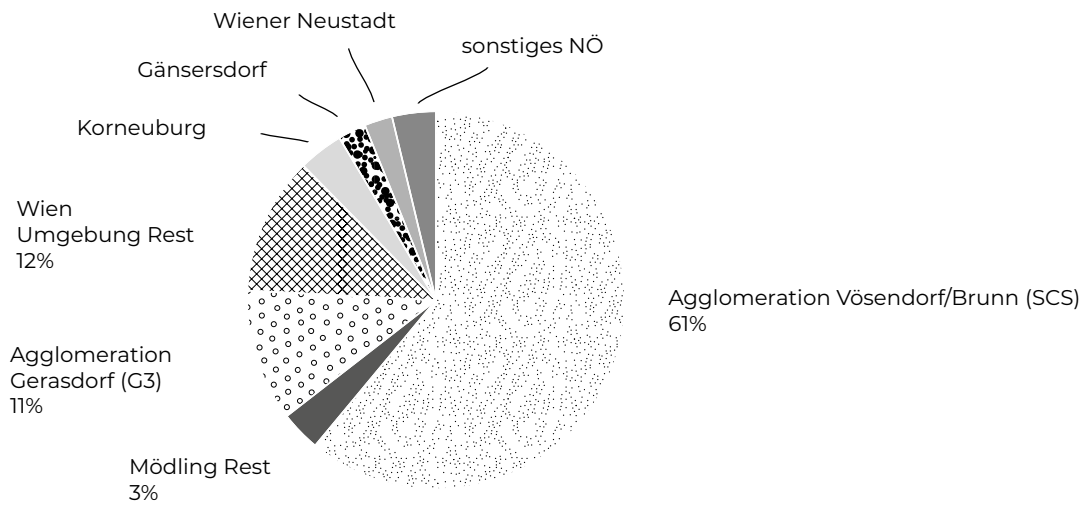


fundament

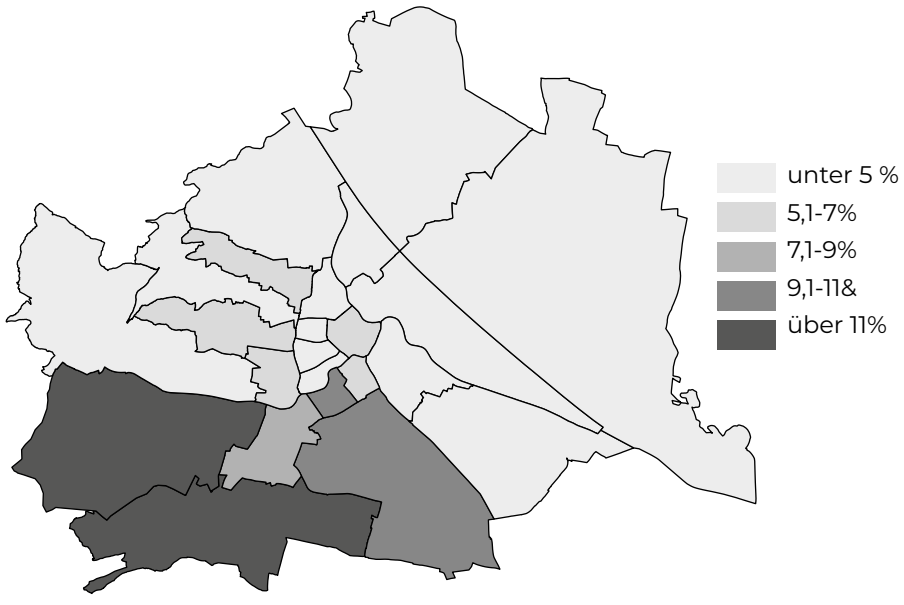
Anteil Teilzeitarbeit



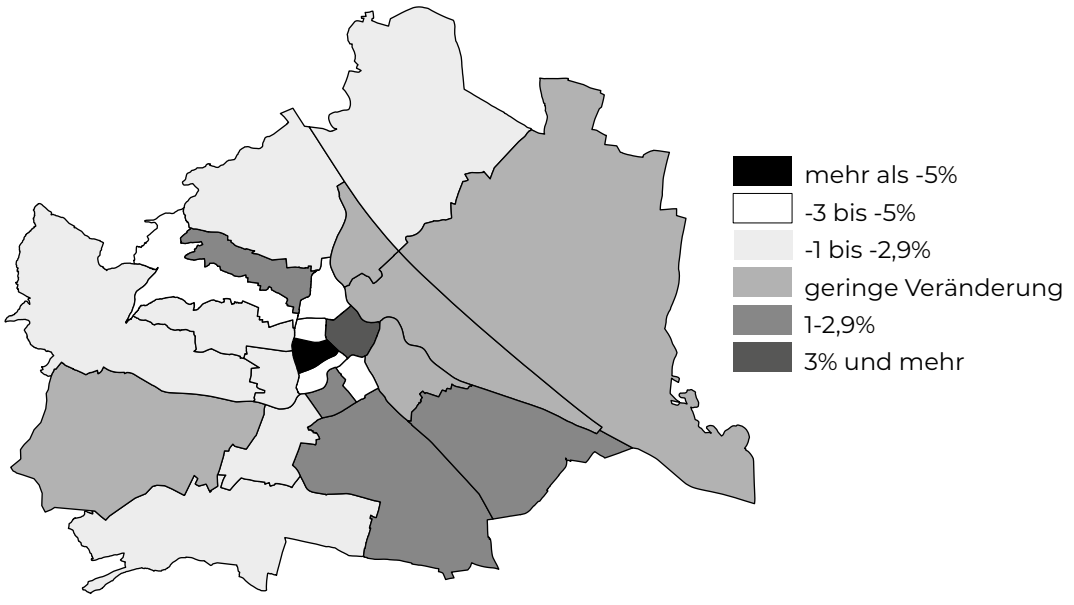
Verteilung Kaufkraft-Abflüsse aus Wien
in NÖ-Bezirke und Destinationen 2014



Kaufkraftabflüsse aus Wien in die Agglomeration SCS
in % des Kaufkraftvolumens

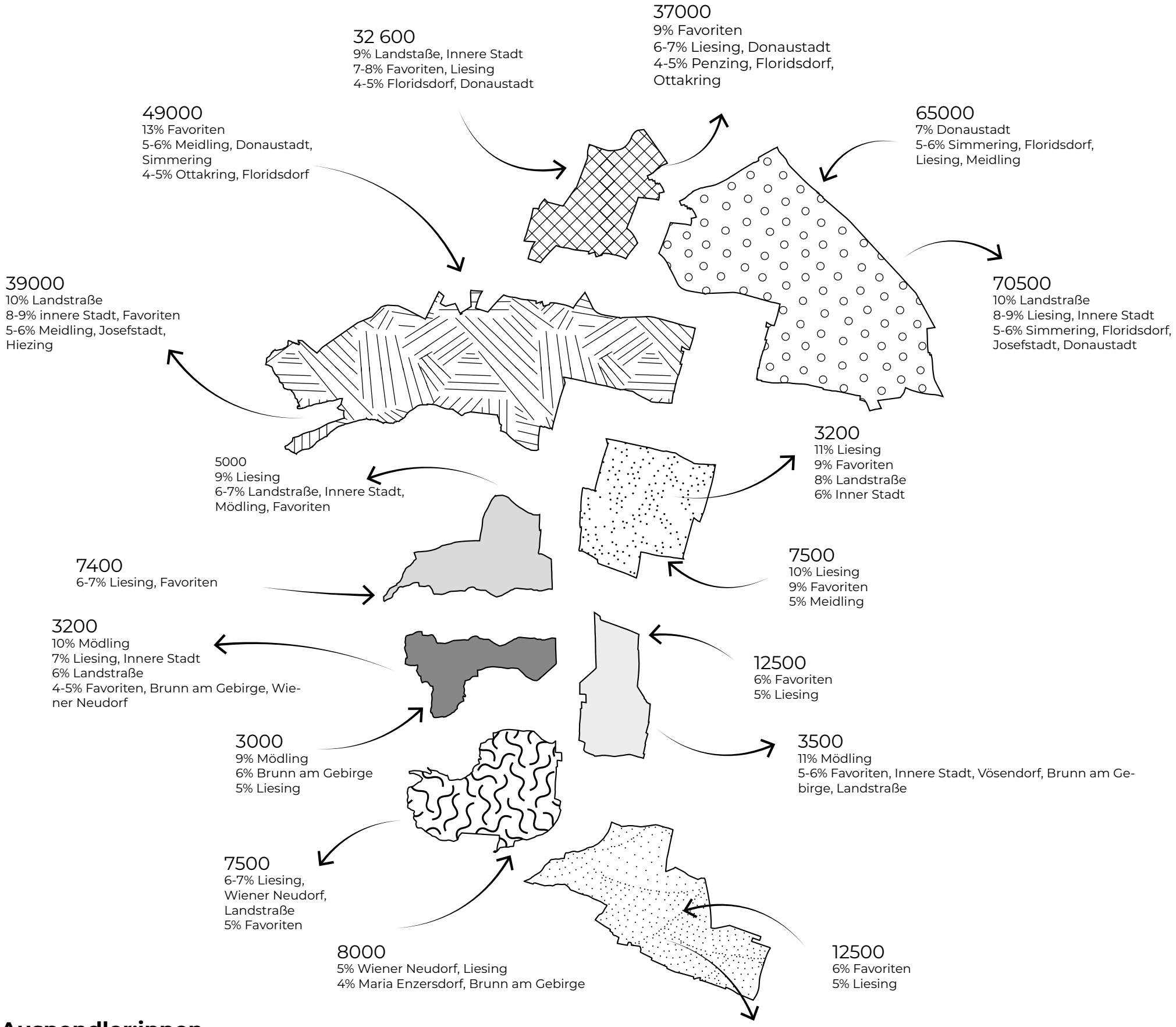


Veränderung der Kaufkraftabflüsse zur SCS
2006-2014 in %

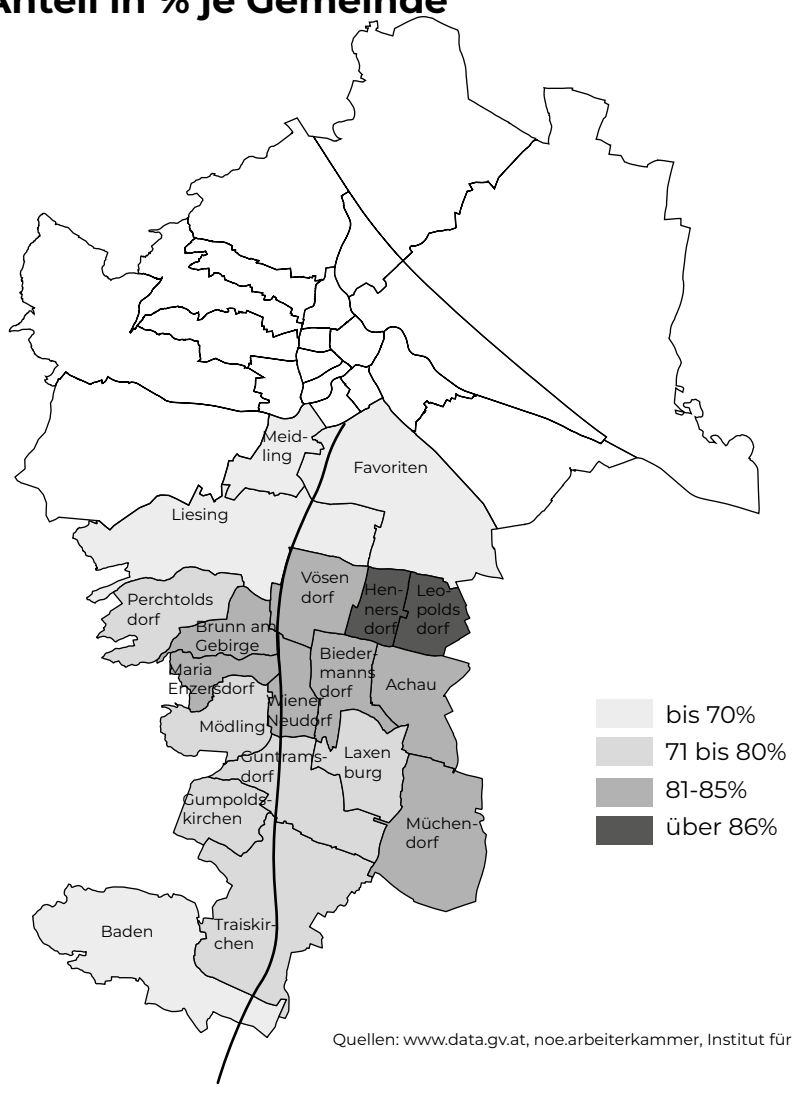


der weg zur (lohn)arbeit

Pendler:innenströme



Auspendler:innen
Anteil in % je Gemeinde



Quellen: www.data.gv.at, noe.arbeiterkammer, Institut für höhere Studien, OpenStreetMap.orf, STATatlas, WKO, viennabusinessdistricts, Wirtschaftskammer Wien

erreichbarkeiten...

fundament



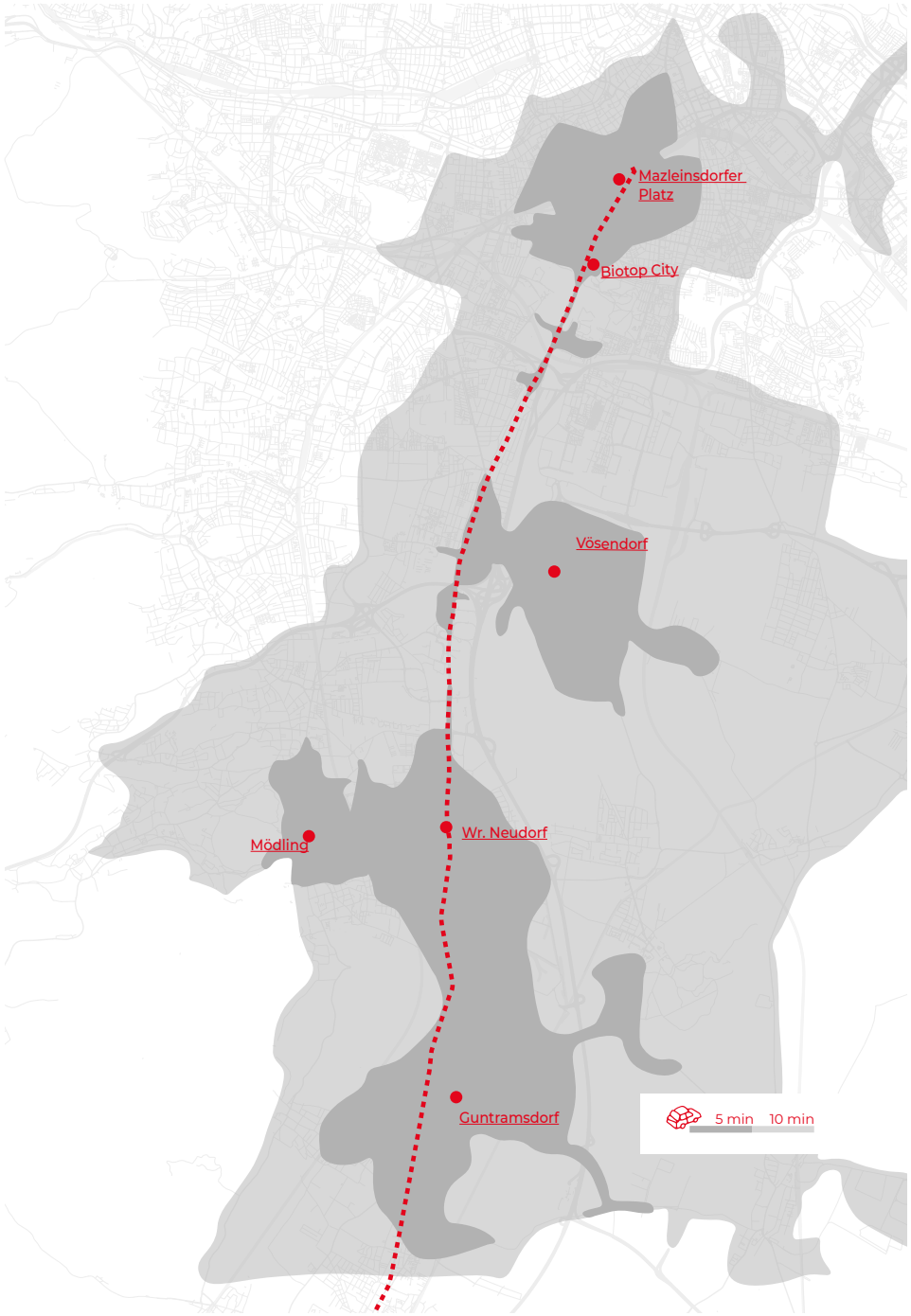
... zu Fuß



... mit den Öffis

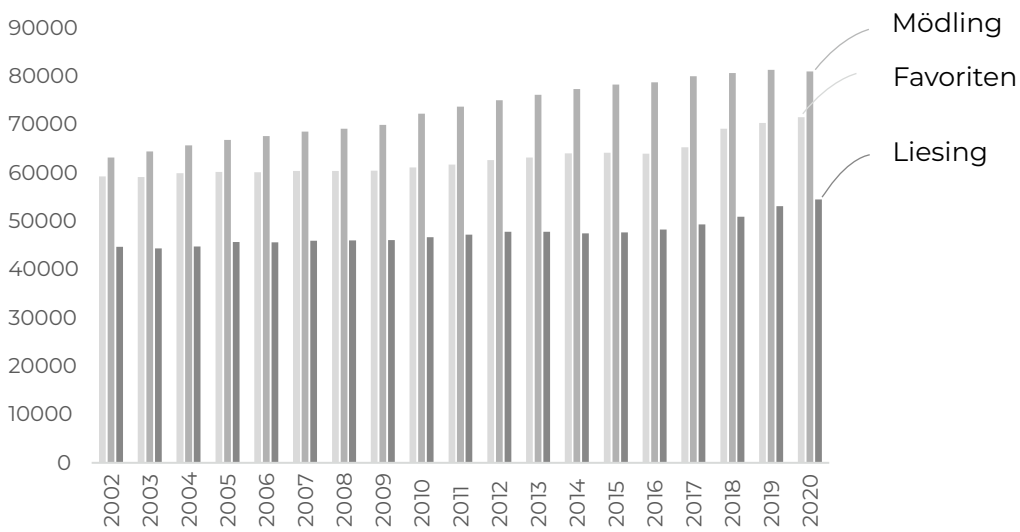


... mit dem Rad

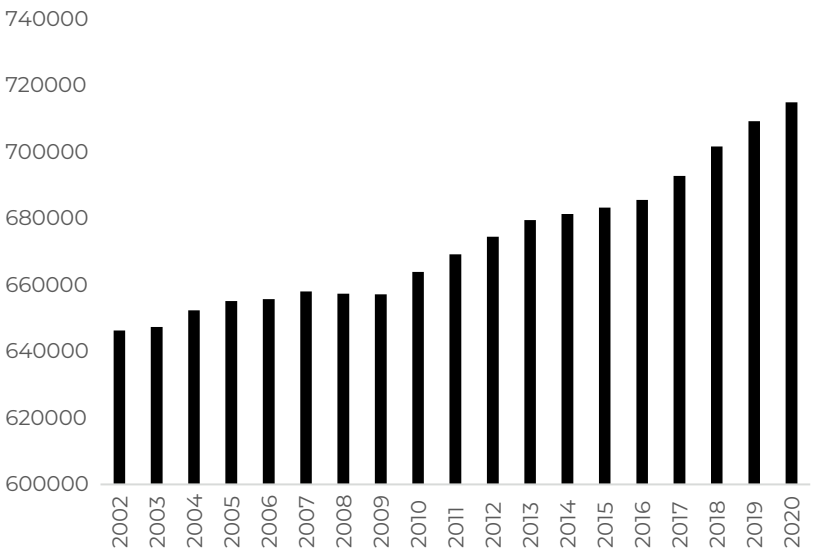


... mit dem Auto

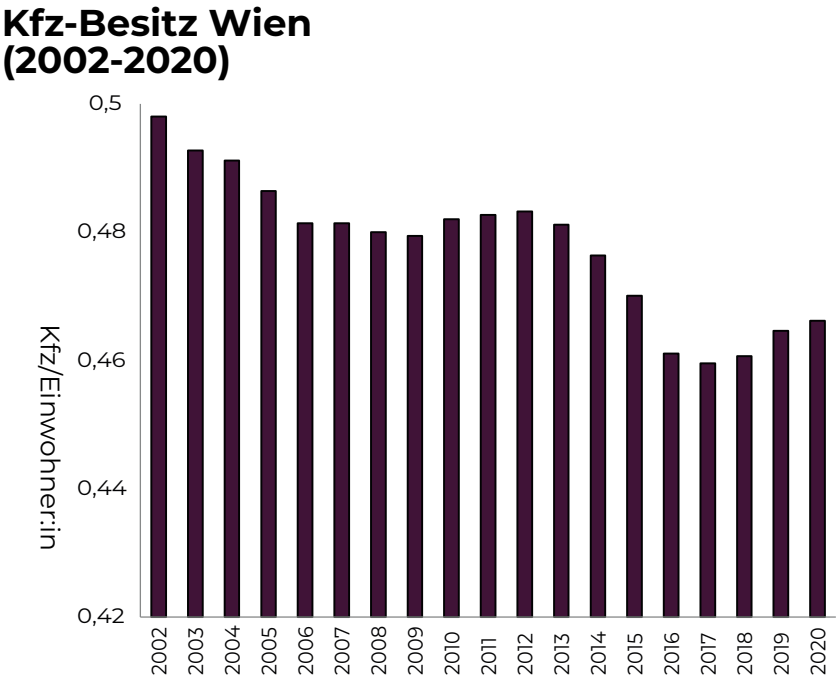
Kfz-Besitz Liesing/Favoriten/Mödling (2002-2020)



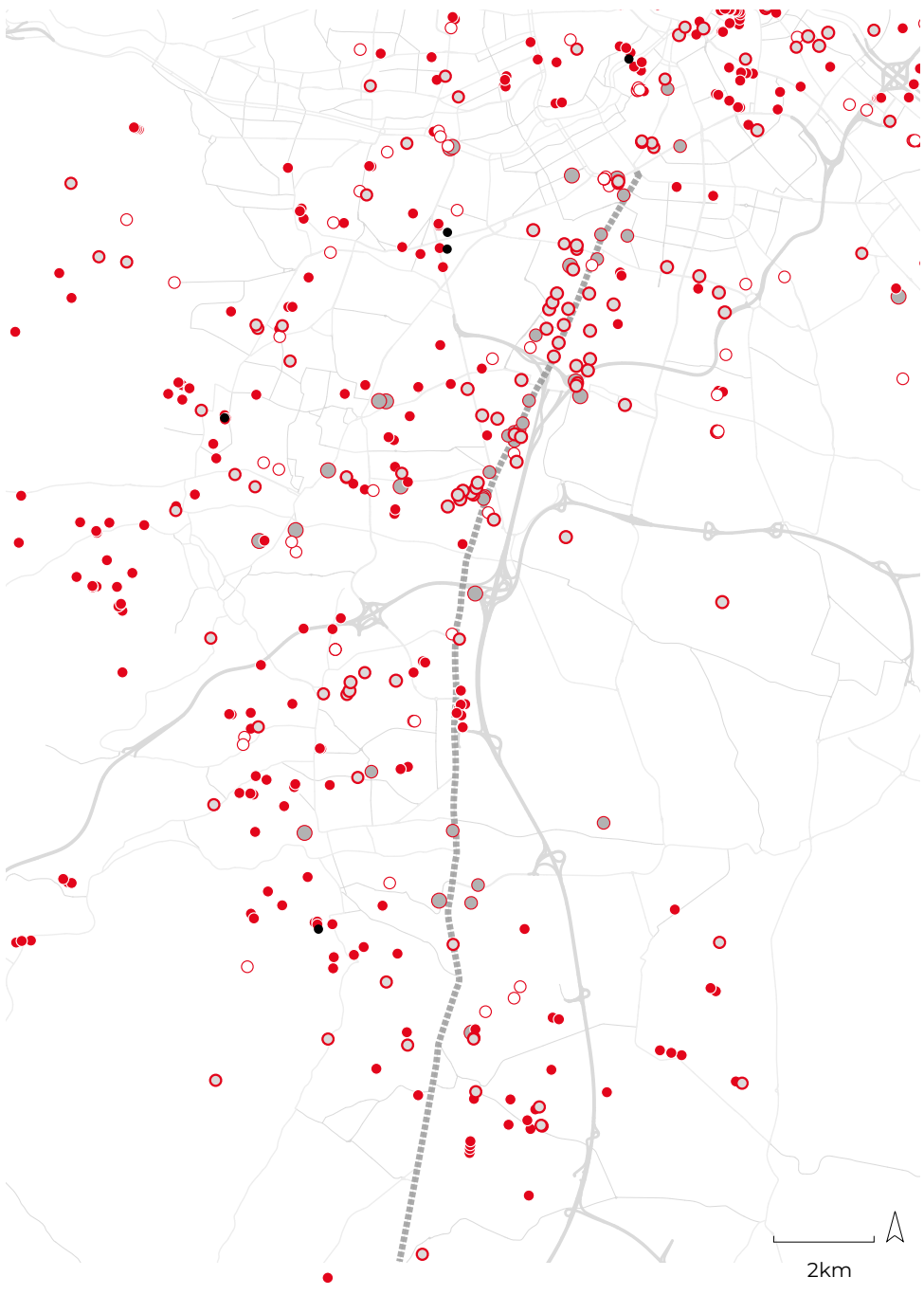
Kfz- Besitz Wien (2002-2020)



Kfz-Besitz Wien (2002-2020)



Autobezogene Dienstleistungen



Quellen: download.geofabrik.de, Wiener Linien GmbH & Co KG über OpenData, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen über OpenData, www.statistik.at, Magistrat Wien - Magistratsabteilung 23 über OpenData, Statistik Austria, Google Maps, OpenStreetMap.org

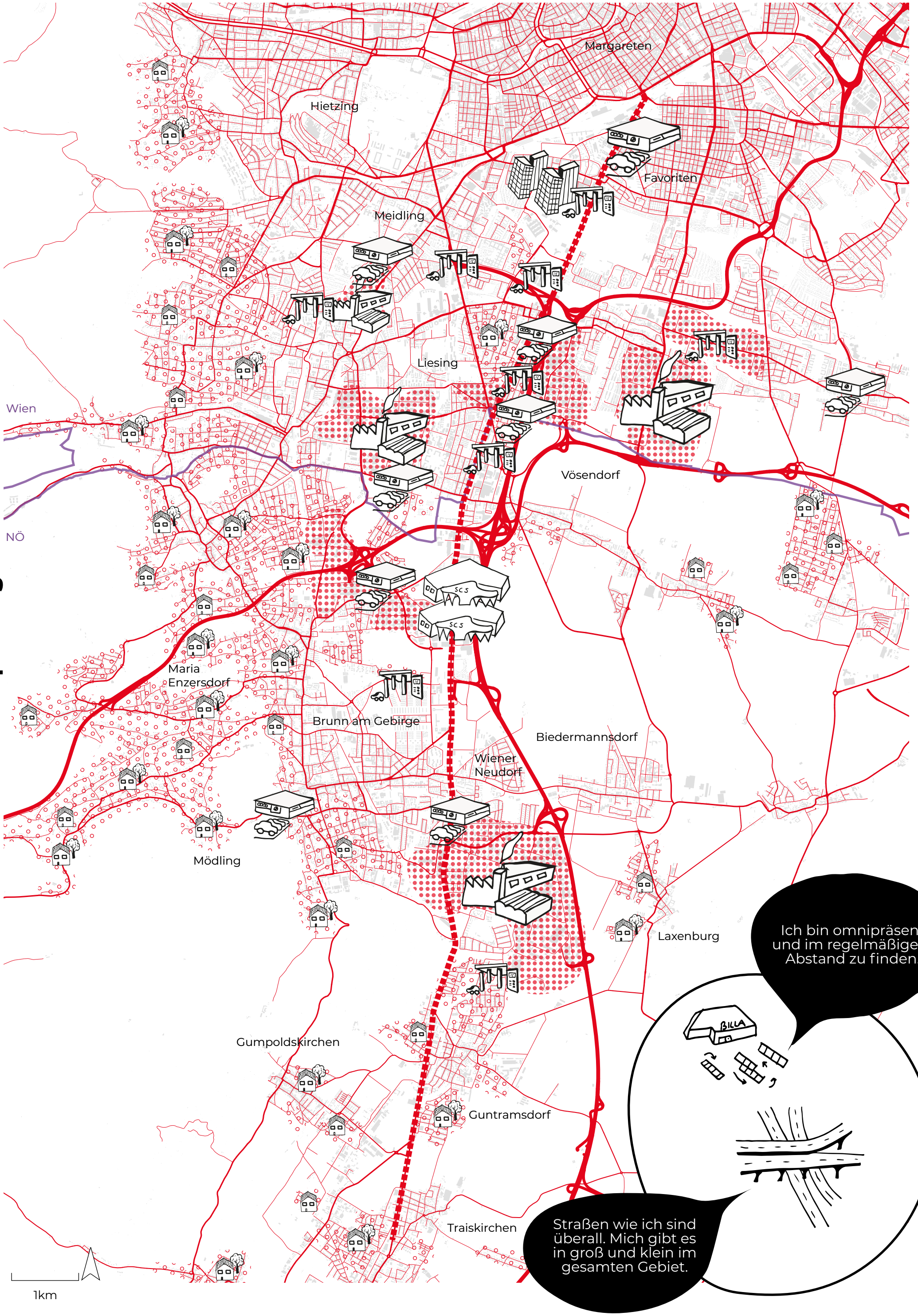

Bahnhof
Brunn - Maria Enzersdorf
2,1 km
Brunn
Einkaufszentrum B 17
1,2 km
BITTE DRÜCKEN
BN 411MD

zuspitzung

was ist eigentlich die Ausgangslage?

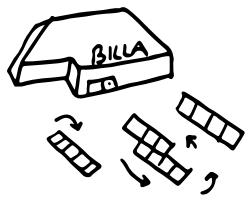
kartierte obsoleszenz

zuspitzung

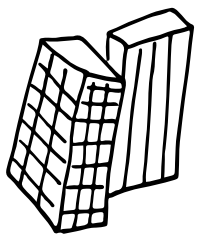


Auf der Strukturkarte ist in rot zu sehen, dass der Raum welcher mit dem Car-Regime in Verbindung steht nicht an den offensichtlichen Flächen wie etwa der Straße und den Parkplätzen endet. Das Auto hat erst ermöglicht, dass Einkaufszentren wie die SCS entstanden sind. Es ermöglicht die Funktionstrennung von Industriegebieten und Wohnsiedlungen. Es ermöglicht durch die Kultur des Automobilismus, dass Menschen den Traum im Grünen zu wohnen entwickeln. Insofern ist jedes Einfamilienhaus am Siedlungsrand in der Verantwortung des automobilen Lebensstils. Insofern sind hier jene baulichen Strukturen rot markiert, welche jenseits der automobilen Abhängigkeit Nutzungsobsolet werden würden. Die Straßen, die Autohäuser, die Tankstellen, die Einkaufszentren, die Bürotürme, die freistehenden Einzelhandelskisten, die Industrie- und Gewerbegebiete, die Einfamilienhäuser.

„Kann man in mir auch Tennis spielen?“



„Werde ich weiterhin zum arbeiten genutzt?“



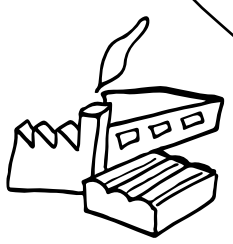
„Wie kann ich genutzt werden wenn Autos nicht mehr bei mir tanken?“



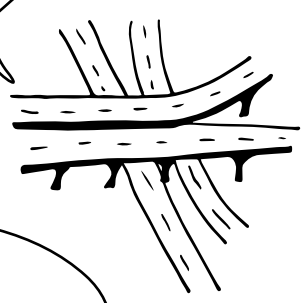
„Was wird aus mir wenn vor mir kein Auto mehr steht?“



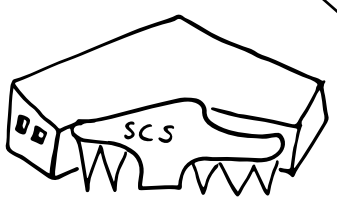
„Kann Industrie in Zukunft vertikal organisiert werden?“



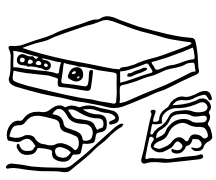
„Wird es eine Zeit geben in der ich nicht repariert werde sondern so sein kann wie ich will?“



„Werde ich überhaupt Verkaufsfläche bleiben?“



„Kann man in mir auch ein Rad reparieren?“

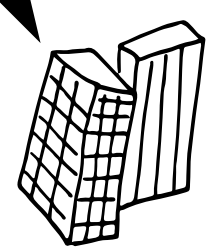


zuspitzung

kartierte obsoleszenz

Diese Karte verortet die nutzungsobsoleten Gebäude in einem Umkreis von 2 Kilometern um die Triester Straße. Um das Ausmaß der Fläche und die Menge an autoabhängigen Strukturen zu verdeutlichen ist ein kleinerer Ausschnitt als in der Strukturkarte gewählt worden. Damit sind die Quantifizierungen vorstellbar und können mit der eigenen Lebenswelt verglichen werden.

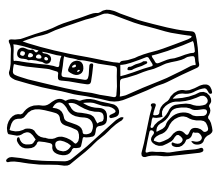
25 ha



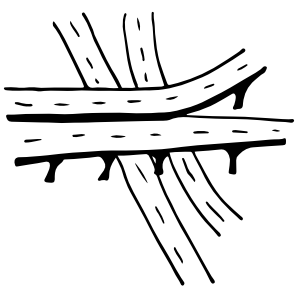
605 ha



54
Standorte

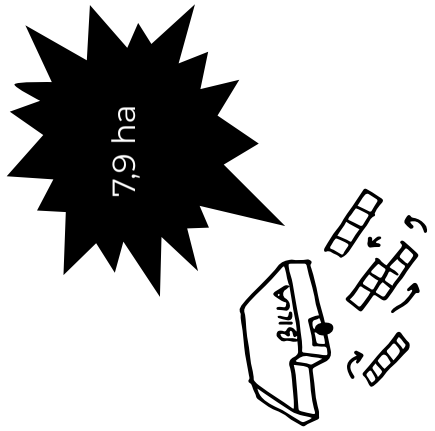


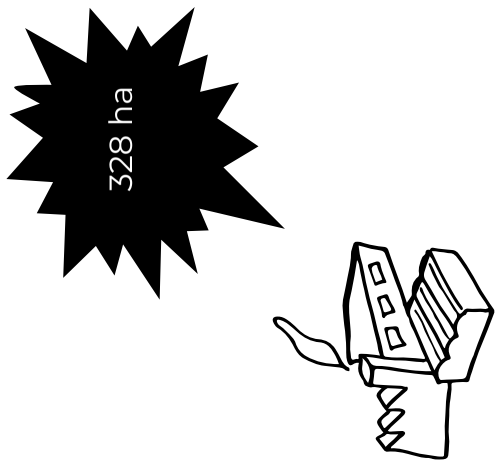
102 912 km

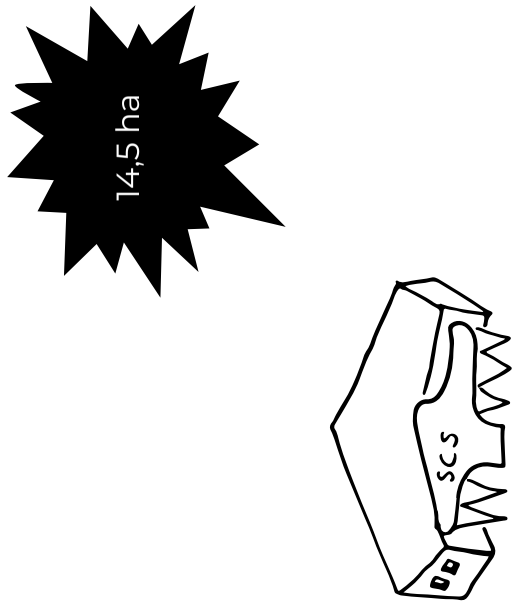


zuspitzung

zuspitzung



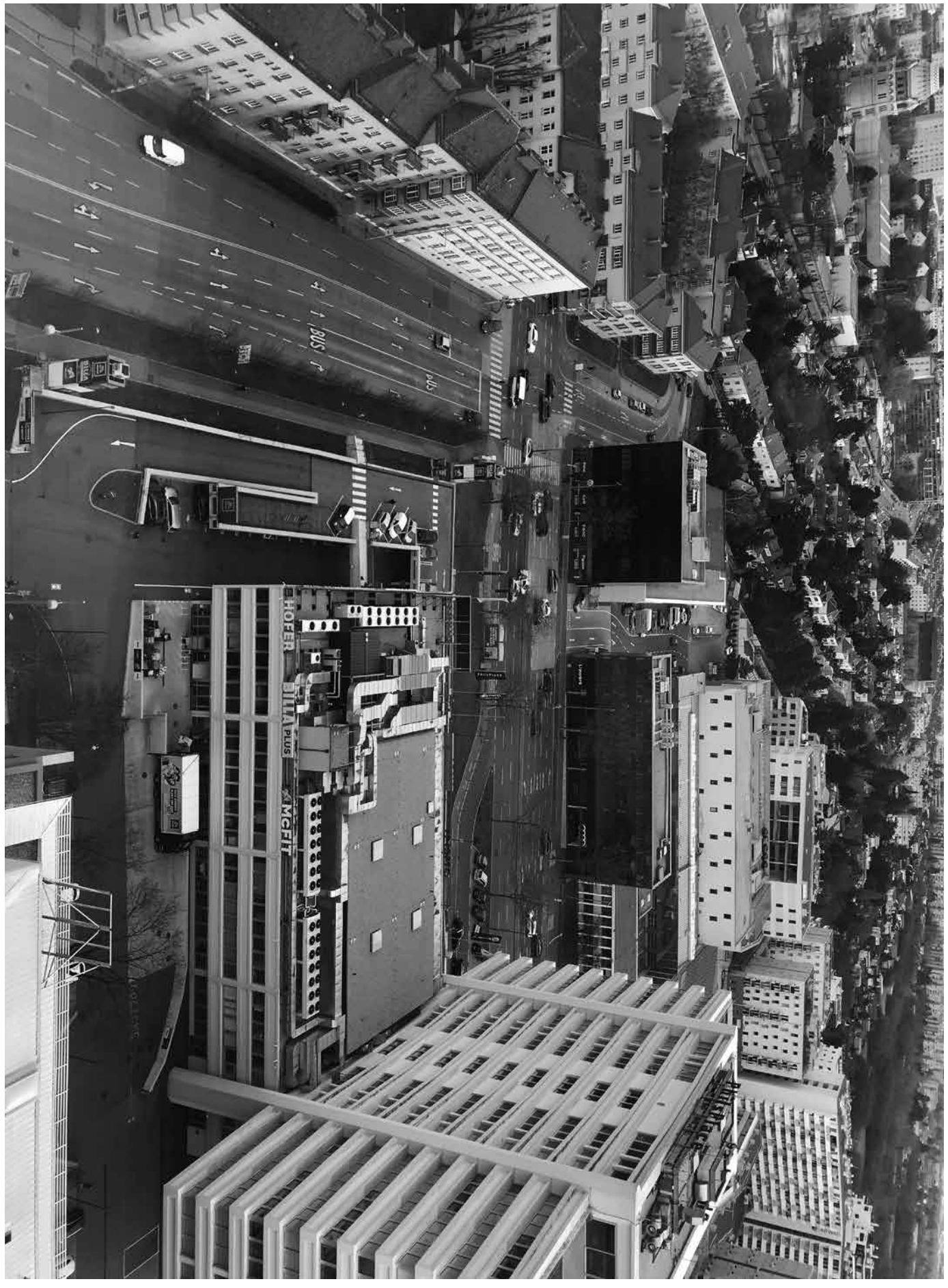








zuspitzung



these 1

Die räumliche Struktur um die Triester Straße unterliegt dem globalen hegemonialen Wachstumsparadigma, welches die sozial-ökologische Vielfachkrise bedingt. An der Triester Straße spitzt sich dies an der umfassenden Dominanz des Autos zu.

these2

Die Krisen können perspektivisch überwunden werden, dafür benötigt es ein ineinandergreifen verschiedener Transformationsstrategien mit dem Ziel der Etablierung einer solidarischen Postwachstumsstadt.

these 3

Große Teile der Stadträume und Gebäude um den Raum der Triester Straße, welche ausschließlich auf die Nutzung des Motorisierten Individual Verkehrs (MIV) ausgelegt sind, werden auf Grund der bevorstehenden Klimakrise, perspektivisch obsolet.

zuspitzung

“Denn Lefebvre versteht Raum als Prozess, der zwar auch hierarchisch, patriarchal und kapitalistisch organisiert werden kann, aber prinzipiell veränderbar ist – und im Sinn des Rechts auf Stadt und auf Differenz verändert werden sollte. ”

Anne Vogelpohl

gedankengerüst

worauf stützen wir uns?

Postwachstumsstadt als Transformationsweg

Postwachstum oder degrowth kritisiert das hegemoniale System vielfältig und zeichnet dabei gleichzeitig Wege einer sozial-ökologische Transformation. Dieser Text über die solidarische Postwachstumsstadt soll einen Vorgeschmack liefern. Wie könnten wir leben? Hier eine kurze Einführung in einen Diskurs.

Kritik

“Postwachstum stellt die Selbstverständlichkeit ökonomischer Leitprinzipien wie Wirtschaftswachstum oder den Fokus auf Effizienz in Frage. “ (Gusenbauer et al. 2021) Dabei wird die Kritik aus verschiedensten Perspektiven geführt und greift dabei unterschiedliche Themen auf. Uns ist wichtig hier genauer auszuführen und so eine Verbindung zu der Analyse und der Planung herzustellen.

1. Ökologische Kritik

Angesichts der Klimakrise braucht es jetzt eine drastische Reduktion des Ressourcen- und Materialverbrauchs. Diese Reduktion ist mit dem Wirtschaftswachstum in der jetztigen Form nicht zu vereinbaren. Die Postwachstumsdebatte kritisiert den vorherrschenden Technikoptimismus und das grüne Wachstum. Dieser verspricht Wachstum und Umweltverbrauch zu entkoppeln. Doch verleitet das grüne Wachstum vielmehr dazu anzunehmen, dass gegenwärtige Konsummuster und Verhaltensweisen beibehalten werden können.

Technologischer Fortschritt kann und soll eine Rolle in der nachhaltigen Postwachstumsgesellschaft spielen, doch es ist auch und vor allem, eine Verringerung der biophysikalischen “Größe” der Wirtschaft notwendig und damit das Ende des Wirtschaftswachstums in den Industrieländern. Bezogen auf Städte kristallisiert sich heraus, das neue Versiegelung und Vergrößerung der Distanzen nicht ökologisch sein können. Anstelle von Neubau braucht es einen sozial-ökologischen Umbau von vorhanden Strukturen umso weniger Ressourcen und Material zu verbrauchen. **Zugespitzt: Ein Ende der Suburbia.** (vgl. Vetter und Schmelzer 2020)

2. Sozial-ökonomische Kritik

Die sozial-ökonomische Kritik argumentiert gegen das Wirtschaftswachstum, weil dieser die Lebensqualität im globalen Norden nicht weiter steigert, sondern dem Wohlergehen und der Gleichheit aller entgegenwirkt. Durch das wirtschaftliche Wachstum entstehen soziale und ökologische Kosten, die ab einem bestimmten individuellen und gesellschaftlichen Einkommensniveau dem Nutzen überschreiten.

Das Leben in einer vom Wachstum geprägten Stadt geht mit Gentrifizierung, mit Autoverkehr, mit Smog und Feinstaubbelastung einher. **Kurzum: Wachstum kostet Lebensqualität.**

3. Kulturelle Kritik

Menschen in Wachstumsgesellschaften müssen entfremdet arbeiten und leben. In der Siedlungssoziologie wird das Leben in Städten als entfremdet, vereinzelt, beschleunigt und nervös beschrieben.

4. Kapitalismuskritik

Wirtschaftliches Wachstum kann nicht unabhängig von kapitalistischer Ausbeutung und Akkumulation von Kapital geschehen. Akkumulationsdynamiken wirken sich auf Städte aus, Immobilien sind nicht nur Wohnraum, sie sind Kapitalanlage.

5. Feministische Kritik

Feministische Wachstumskritik spricht an, dass wirtschaftliches Wachstum von ungleichen Geschlechterverhältnissen profitiert. So wird die Reproduktionsarbeit, wie Erziehung, Hausarbeit oder Pflege abgewertet und ausgebeutet. Diese Arbeiten werden überwiegend von FLINTA*-Personen erarbeitet, weswegen sie strukturell benachteiligt werden. Auf städtischer Ebene stellt sich die Frage: Inwieweit ist das Leben für die „Kleinfamilie“ zugeschnitten und baulich manifestiert? Inwieweit lässt das keinen Raum für eine andere Organisation von Reproduktionsarbeit?

6. Industrialismus-Kritik

Wirtschaftswachstum basiert auf Infrastrukturen und Technik, die unmöglich von einer anderen Gesellschaftsform übernommen werden können. Damit sind beispielsweise Bauvorschriften und bestimmte Regulatorien gemeint, die sich an industriellen Standards orientieren. Die Leitidee von der autogerechten Stadt erzeugte und erzeugt immer noch Infrastruktur, die einer Postwachstumsstadt den Weg verbaut.

7. Süd-Nord-Kritik

Die imperiale Lebensweise im globalen Norden baut auf der Ausbeutung des globalen Südens auf. Ausbeutung als Rohstofflieferant und Ausbeutung billiger Arbeitskräfte.

Wachstumsorientierte Städte externalisieren Probleme. Es muss kritisch hinterfragt werden: Wo kommt unser Müll hin? Welche Produktionsketten werden unterstützt? (vgl. Vetter und Schmelzer 2020)

Warum (Postwachstums-)Stadt?

Immer mehr Menschen wohnen und leben in Städten. Dabei sind Städte oftmals Zentrum von politischer Macht und des kulturellen Wandels. Durch kompakte urbane Strukturen bieten Städte gute Voraussetzungen für ressourcenschonendere Lebensweisen. Städte haben großes Potenzial in sozial-ökologischen Transformation eine besondere Rolle zu spielen. (vgl. Gusenbauer et al. 2021)

Solidarische Postwachstumsstadt:

“Diese zeichnet Konturen einer Stadtpolitik, die die Bedingungen eines guten Lebens für alle bei gleichzeitiger Einhaltung der planetaren Grenzen gestaltet.” (Gusenbauer et al. 2021)

Die solidarische Postwachstumsstadt ist ein Gegenentwurf zur neoliberal geprägten Stadtentwicklung, wobei aktiv dekoloniale, queerfeministische und anti-rassistische Perspektiven mitgedacht werden. So wird die urbane Lebens- und Produktionsweise solidarisch und emanzipatorisch gedacht.

Eine Postwachstumsstadt baut auf Solidarität und einem Miteinander auf, dabei geht kein Raum für unterschiedliche Ansichten verloren. (vgl. Brokow-Loga und Landau 2020)

Die solidarische Postwachstumsstadt ist ein Gegenentwurf zur neoliberal geprägten Stadtentwicklung, wobei aktiv dekoloniale, queerfeministische und anti-rassistische Perspektiven mitgedacht werden.

Ziele einer Postwachstumsstadt

Schmelzer und Vetter formulieren drei zentrale Ziele der solidarischen Postwachstumsstadt, die als zentrale Gemeinsamkeiten verschiedener politisch-strategisch ausgerichteter Strömungen zu verstehen sind. globale ökologische Gerechtigkeit, gutes Leben für alle und Wachstumsunabhängigkeit. (Vetter und Schmelzer 2020)

1. Globale ökologische Gerechtigkeit

Durch eine Deprivilegierung des globalen Nordens und derer ‚die auf Kosten anderer Leben, kann ein Erhalt der ökologischen Grundlagen global sichergestellt werden. Eine Reduktion an Konsum und Produktion ist als eine notwendige Konsequenz zu verstehen, da eine Entkopplung von Wirtschaftswachstum und gleichzeitiger Erhalt planetarer Grenzen eine Illusion ist. Dies muss jedoch differenziert geschehen, denn es ist wichtig, dass jene Sektoren wachsen und ausgebaut werden, die zukunftsfähig, sozial und ökologisch sind. Rückbau von unökologischen und sozialen Sektoren ist unabdingbar, sofern sie nicht anpassungsfähig sind.

2. Gutes Leben für alle

Ohne Wachstum ist es möglich soziale Gerechtigkeit, Demokratie und Selbstbestimmung zu stärken. Dafür sind Umverteilung von Einkommen, Vermögen und Arbeit notwendig. Raum kann demokratischer organisiert werden, indem Mitbestimmung ausgeweitet wird und eine Vergesellschaftung von Wirtschaft vorangetrieben wird. Es bedarf einem Wandel des Verständnisses von gutem Leben, sodass materieller Wohlstand neben anderen Formen des Wohlstands (z.B. Zeitwohlstand) steht.

3. Wachstumsunabhängigkeit

Heute ist die Gesellschaft mit ihren Institutionen von Wirtschaftswachstum abhängig. Kapitalistische Krisen führen zu sozialen Kürzungen und Verarmung. Eine wirtschaftliche Unabhängigkeit von gesellschaftlichen Institutionen, Infrastrukturen und Systeme ist möglich. **Vorteil: nachhaltige gesellschaftliche Autonomie.**

Diese Zielsetzungen sind gesamtgesellschaftlich, aber sind im direkten Zusammenhang mit kleinräumigen Gegebenheiten zu verstehen.

Um eine solidarische Postwachstumsstadt zu erreichen, benötigt es auf Ebenen verschiedener Reichweiten Transformation, um einen gesellschaftlichen Umbruch zu gestalten. Es braucht ein Verständnis für das Systemische. Es braucht den Willen etwas zu verändern. Es braucht Fantasie und jede*n von uns.

“Postwachstum stellt die Selbstverständlichkeit ökonomischer Leitprinzipien wie Wirtschaftswachstum oder den Fokus auf Effizienz in Frage. “

drei strategien der transformation

Transformation bedeutet eine Veränderung der hegemonialen Denkmuster. Diese Denkmuster sind sozusagen das vorherrschende Regime, welches den Handlungsrahmen von Akteur:innen einschränkt bzw. zu einem Grad vorgibt und sich in materiellen Artefakten und Technologien widerspiegelt. Die Veränderung eines Regimes kann unter mehreren Umständen eingeleitet werden, es benötigt jedenfalls eine Destabilisierung um es zu verändern, und wenn keine Neuorientierung stattfinden kann, auch ein Auflösen des Regimes.

In dem konkreten Fall, bezogen auf das P2 Projektgebiet, jedoch auch auf ganz Österreich und darüber hinaus, handelt es sich beim etablierten System um ein „Car Regime“. Das private Auto wird durch materielle, rechtliche und finanzielle Strukturen als Verkehrsmittel bevorzugt und ist weitgehend in kulturellen und anderen gesellschaftlichen Kontexten verankert. (Haselsteiner et al. 2021) Aufgrund der Zuspitzung des „Car Regimes“ in dem Projektgebiet und der damit einhergehenden Problematik, sowie unserem Fokus auf den Prozess der Veränderung und der Krisenbewältigung wollen wir eine theoretische Einordnung von Transformation und Transformationsstrategien geben.

Gusenbauer et. al. befassen sich in ihrem Text ‚Solidarische Postwachstumsstadt Wien - Strategien für eine sozial-ökologische Transformation‘ im dérive Magazin mit dem transformativen Potential von Städten am Beispiel von Wien. Wesentliche Hebelpunkte für Transformation verorten sie in der sozial-ökologischen Infrastruktur wie leistbarem Wohnen, sozialen Einrichtungen, Grünraum etc. und in einem Umdenken der Machtstrukturen.

Dies kann und muss auf unterschiedlichen Ebenen der Transformation ansetzen. Zum einen in der **interstitiellen Transformation**. Damit gemeint ist ein Ausprobieren in Nischen. Um in das Regime einzudringen, fehlt oft eine breite Organisierung über einzelne Gruppenstrukturen hinweg, um eine Bewegung zu schaffen, die genügend Druck ausübt.

Daneben besteht die **symbiotische Transformation**. Das ist die Veränderung innerhalb der Institutionen durch Reformen und radikale Forderungen an die Regierung durch zivilgesellschaftliche Organisationen mit dem Ziel, in politische Strukturen einzudringen und diese zu demokratisieren.

Zuletzt ist der Ansatz der **bruchartig vollziehenden Transformation**. Diese stellt durch aktive Konfrontation das bestehende Regime infrage und möchte Konflikt auslösen. Diese Form bricht radikal mit bestehenden staatlichen Institutionen wie etwa durch die Praxis der Hausbesetzung. Dadurch kann Diskurs ausgelöst werden oder sogar hegemoniale Praktiken verändert und abgelöst werden. (Gusenbauer et al. 2021)

Dabei gibt es keinen privilegierten Transformationspfad, es ist ein ineinanderspielen und aufeinander Beziehen aller Transformationsstränge, um Bewegung anzustoßen. (Brokow-Loga 2020, S. 75) Das bedeutet im Projektgebiet konkret, dass verschiedenste Ebenen, Akteur:innen und Institutionen zum Handeln aufgerufen sind.

planungsverständnis

Grundannahme

Wir planen mit der Grundannahme, dass eine radikale Veränderung des Status quo notwendig ist, um zu beginnen die multiple Krise, in der das aktuelle System steckt, zu überwinden. Wir wollen mit dem “there is no alternative” - Mantra brechen, welches immer wieder als Legitimation der Wirtschaftsweise und damit zusammenhängenden gesellschaftlich hochgepriesenen Werten herangezogen wird. Diese Politik ist undemokratisch und zeichnet durch das Auflegen der immer gleichen Wachstums- und Innovationsschablone jede Entwicklung ohne Einbindung der Bevölkerung und der Umwelt vor. Eine andere Organisation der Wirtschaft und Gesellschaft und damit einhergehend ein anderer Raum und eine andere Planung ist möglich. (vgl. Gusenbauer et al. 2021) Lefebvre versteht Raum als Prozess der veränderbar ist. Wenn wir Raum nicht als etwas statisches, sondern als dynamisches Geflecht sozialer Beziehungen in darauf wirkender gebauter und unbebauter Umwelt verstehen, muss auch die Planung prozesshaft gestaltet werden. (vgl. Vogelpohl 2018) Planung kann übergriffig sein, indem missachtet wird, dass im Planungsraum Menschen leben, arbeiten, existieren - der Raum also schon angeeignet ist. Es handelt sich nie um einen neu entdeckten Raum. (vgl. Dangschat 2017) Dies wird vor allem dann deutlich, wenn sich Protest oder Unmut regt gegenüber neuen Bauprojekten. Um dem zu entgegnen wollen wir die Rolle der Planer:innen dekonstruieren. **Alle sind Planer:innen.** (vgl. Vogelpohl 2018)

Wer sind alle?

Unser Dreierteam setzt sich aus ausschließlich weiß positionierten, nicht- behinderten, cis- Frauen und Männern zusammen. Daraus ergeben sich Privilegien und Macht, welche eben nicht alle haben. Da wir Raum als etwas definieren, in welchem Machtstrukturen, Hierarchien, Zugänglichkeiten etc. eingebaut und ausgehandelt werden, dürfen diese Strukturen auch in der Planung nicht missachtet werden. Wir verstehen unsere Planung auch als ein **Abgeben von Entscheidungsmacht.**

Planung für alle bedeutet nicht, dass alle Räume immer für alle geplant sein müssen. Es muss auch ausgewiesene Orte geben, safe spaces, Orte wo Spiel möglich ist, verschiedene Lautstärken auftreten können, etc.

Es geht darum, alle Perspektiven einzunehmen. Alle ist insofern konzeptuell zu verstehen. Wir erkennen Unterschiede an, jedoch nicht Nachteile und Diskriminierung die daraus folgen.

Diskrimierung erfahren Menschen vor allem aufgrund ihres Geschlechts oder genders, ihrer Sexualität, ihrer Religion, ihrer Hautfarbe oder ihrer (angenommenen) Herkunft, ihres Milieus, und damit ihrer ökonomischen Verfügbarkeiten und ihrer körperlichen und geistigen Fähigkeiten. Diese Formen der Diskriminierung verstärken sich in ihrer Intersektionalität, also dem Auftreten von mehreren Formen gleichzeitig, wie sie als Beispiel eine schwarze Frau erfährt.

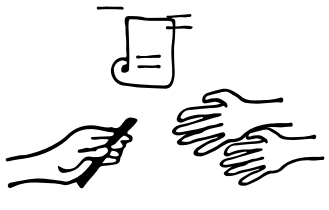
Wissensformen

Unser Planungsverständnis gründet darauf, dass unterschiedliche Wissensformen gleichwertig nebeneinanderstehen. Expert:innenwissen aus den Planungswissenschaft oder der Soziologie stehen in gleichbedeutendem Sinne neben Alltagswissen, Praktiken und Sichtweisen der Bewohner:innenschaft. Im Alltagsleben manifestiert sich, was wir in unserer Planung theoretisch und prozessorientiert behandeln. **Das Alltägliche ist zutiefst politisch.**

Sichtbarkeiten, Herrschaftsverhältnisse, demokratische Prozesse - all dies tritt ihn der Lebenswelt des Alltags zutage. Darin und grundsätzlich sehen wir einen feministischen Ansatz in unserer Planung. Wir sehen, dass das aktuelle System auf den Schultern unbezahlter care- und Reproduktionsarbeiter:innen getragen wird, welche keine Möglichkeit haben ihre Arbeit zum Streik niederzulegen. Ein transformatorischer Ansatz fasst die Wurzeln des aktuellen Problems an und bricht mit den hegemonialen Strukturen und Denkmustern. Es bietet damit die Möglichkeit mit patriarchalen und rassistischen Strukturen zu brechen und einen demokratischen Ansatz durchzusetzen.

Planungsverständnis

Unser umfassender und zersetzender Ansatz ist bewusst so gewählt. Wir sehen die Planung nicht darin, konkrete Hebel umzulegen, sondern darin, den Prozess zu gestalten und die Transformation zu lenken. Dies bedeutet keinesfalls den Rückzug, welcher in der Praxis der neoliberalen Logik Verlierer:innen des Systems unsichtbar macht (Lamker und Schulze Dickhoff 2020). Es bedeutet das Anstoßen des Prozesses sowie dessen Lenkung und Koordination. Dazu gehört sowohl das Ausüben von Druck auf die politischen Akteur:innen über den Entscheid von Investitionen, als auch die Hilfestellung bei der konkreten Umsetzung von Ideen und Maßnahmen in der Nachbarschaft. Lamker et.al. (2020) fassen zusammen, Postwachstumsplanung bedeutet **„konstruktive Konfrontation und kreativer Konflikt“.**



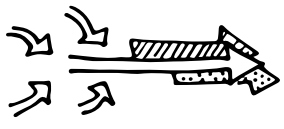
HILFESTELLUNG LEISTEN
alle sind Planer:innen, Do-it-Yourself urbanism



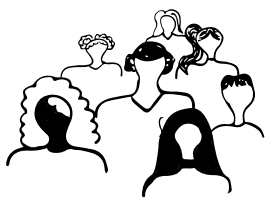
ALTERNATIVEN AUFZEIGEN
Status quo hinterfragen



DRUCK AUSÜBEN
dass Nischen und Alternativen in aktuelle politische Strukturen Eingang finden



PROZESSGESTALTUNG
Meditation, Partizipation, Anleitung, etc.



PLANUNG FÜR ALLE
Antirassistisch, Antiklassisch, Queer-Feministisch, Integrativ, alle Altersgruppen umfassend, repräsentativ

methode erklären

Um an einer anderen Zukunft zu arbeiten, benötigt es Bilder wie eine andere Zukunft überhaupt aussehen könnte. Es braucht eine Erweiterung des Vorstellbaren um wirklich an einer Idee dranzubleiben. Diese Bilder zu erzeugen ist eine Methode, welche grafisch und in Worten arbeitet. In der unbedachten Alltäglichkeit, wie wir Raum jeden Tag nutzen und sehen, ist die Methode gerade in der Raumplanung wichtig, um das als gegeben Wahrgenommene zu hinterfragen. Geschichten zu erzählen ist integrativer als komplexe Pläne und Gesetzestexte. Sie laden nonverbal dazu ein, selbst an einer kollektiven Fiktion mitzuschreiben. (vgl. Hebert 2020) Es ist zentral, Menschen abzuholen, indem was wir tun. Planung findet nicht hinter geschlossenen Türen statt, Planung ist nicht linear. Transformation ist nicht linear, und um die Strategien ineinandergreifen zu lassen, benötigt es die Transformation von unten. Geschichten geben Bilder in die Hand, für die es sich lohnt auf die Straßen zu gehen. Aber nur insoweit, dass es auch die Möglichkeit gibt, dass sich die Wirklichkeit verändern kann. Geschichten können den Prozess abbilden und nicht vollendete Tatsachen vorsetzen. Vor der Bewegung im Handeln steht die Bewegung im Denken, insofern haben Geschichten die Möglichkeit das Narrativ zu beeinflussen und den Diskurs zu verschieben.

Eine Erzählung beginnt in der Gegenwart und endet in der Zukunft. Es beginnt mit der Frage ‚Warum?'. Warum wir diese Geschichte erzählen, wird schnell deutlich. Wir identifizieren das Problem des Nichthandelns in der Klimakrise, des massiven Ressourcenverbrauchs als Abbildungen eines kapitalistischen, ausbeuterischen Systems und spitzen dies im Raum auf das Auto zu. Die Geschichte beginnt beim Autohass. Die nächste Frage ist das ‚Wie?'. Dafür arbeiten wir mit einem Szenario. In diesem Schritt bewegen wir uns tief in die Erzählung aber nicht ins Unmögliche. Es ist ein Moment des Schocks, auch ein Moment der Provokation und der Deutlichkeit. In der letzten Frage, dem ‚Was?', ist der Moment, wo die Konsequenzen gezeigt werden. Hier ist der Schritt Bilder zu erzeugen, eine alternative Möglichkeit wie der Raum aussehen könnte, wie der Wandel geschehen könnte und wer inwiefern davon betroffen ist und wie handelt. Hier wird deutlich, dass eine andere Zukunft möglich ist und dass das nicht bedeutet, dass es schlechter wird und sich das ganze Leben ändern muss. (vgl. Gall und Haxhija 2020) Jedoch, wenn sich nichts ändert, ändert sich alles. Es ist hier wichtig die Zeit zu betrachten in der wir uns gerade befinden.

Wir nehmen uns einmal das Recht, dies subjektiv darzustellen. Das Alltagsleben ist bestimmt von einer globalen Pandemie und wir sehen die Politik Handeln, wir sehen aber auch, dass es gesellschaftlichen Kluften hervorbringt und diese aufzeigt, dass unterschiedliche Realitäten nebeneinanderstehen. Es ist eine sehr frustrierende Zeit, es wird so klar deutlich, dass die Klimakrise weiterhin nicht als Krise wahrgenommen wird, denn es wird nicht gehandelt. Hier in Wien wird am gleichen Tag, an dem eine Baustellenbesetzung geräumt wird und Bäume gerodet werden eine Schlagzeile gedruckt, dass der Bürgermeister Wien Klimafit machen will. Es wird der Bau einer Autobahn mit dem Bau sozial geförderter Wohnungen politisch legitimiert, ohne in Betracht zu ziehen, dass Wohnungen in der Stadt aus Spekulationsgründen leer stehen. Klimaaktivist:innen werden kriminalisiert anstatt über eine Mobilitätswende nachzudenken, und Wien ist dabei global noch ein Best-Practice-Beispiel in der Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmittel. Es ist so zutiefst frustrierend, weil man immer wieder an die Unlösbarkeit der Verkettungen stößt und das ganze globale System der Fehler ist.

Dennoch ist es notwendig lokal zu handeln und lokal anzusetzen, es ist die einzige Möglichkeit. Und es ist klar, dass es nicht um diese Straße geht, um die eine Nachbar:innenschaft, sondern um eine andere Zukunft im Gesamten.

Geschichten zu erzählen kann dabei eben auch die Möglichkeit geben mehr Unsicherheiten auszudrücken. Es kann ein Schritt sein, Kämpfe zu verbinden und über politische Spektren und Milieus hinweg Denkweisen näher zu bringen. Auf allen Seiten brauchen wir positive Geschichten. Auch wenn wir dafür kämpfen und grundsätzlich an Veränderbarkeit glauben, es fehlt auch unter uns oft an Utopien und einem anderen Bild. Positive Geschichten und eine Erzählung in der klar wird, was auch gewonnen wird sind notwendig um den Frust in Handlung umzuwandeln.

“Es muss lächerlich werden, auf kurzen Distanzen ein Flugzeug zu benutzen. Oder, ein anderes Beispiel, generell ein SUV zu fahren.”

Ulrich Brand

idee

ok, was bedeutet das für unseren raum konkret?

obsolete bausteine

das einkaufszentrum

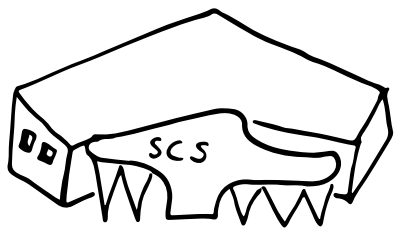


idee

Im Raum um die Triester Straße gibt es Einkaufszentren in „kleiner“ Ausführung und als Einkaufs-„Riesen“ mit der Shopping City Süd. Egal wie groß, ein Einkaufszentrum ist ein prägnanter Auswuchs unserer imperialen Lebensweise, welcher uns durch grenzenlosen Konsum immer mehr in die Untiefen der Vielfachkrise stürzen wird. Wie wird Konsum in einer Postwachstumsstadt stattfinden und wie sieht die Zukunft von beispielsweise der Shoppingcity Süd aus? Eins ist klar, es braucht eine radikale Transformation. Der Anfang der Transformation wurde mithilfe des vorangeschrittenen Szenarios festgeschrieben. Das bedeutet das Aus für Einkaufszentren, denn für den grenzenlosen Konsum, die Wegwerfgesellschaft und monetäres Wachstum ist kein Platz mehr. Das bedeutet Leerstand für viele Geschäftslokale. Doch wie sehr das Gebäude einem Obsoleszenz - Risiko ausgesetzt ist, wird im Folgendem anhand vierer Indikatoren gemessen.

Das „ideal“-typische Einkaufszentrum:
- Abhängigkeit von MIV
- Konsumort
- Vom Umfeld abgewandt (Geschlossene Fassaden)
- Unzusammenhängend mit der Umgebung
- Periphere
- Zum Verkauf und Ausstellen von Waren, sowie Dienstleistungen

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.



Obsoleszenz-Risiko des Einkaufszentrums als Gebäude:

- ● ● ● ● ○ ○ ○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ● ● ● ● ● ● ● Umbau aufwendig
- ● ● ● ● ● ○ ○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ● ● ● ● ● ○ ○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt, zum Beispiel durch innere Logik mit Gang und Fokus nach Innen.
- Kostenintensiver Umbau, durch beispielsweise Einlassung von Fenstern
- Die Umgebung überwiegend von gewerblicher Nutzung geprägt, selten von Wohnnutzung.
- Monofunktionalität der Umgebung bedeutet keine unmittelbare Nähe/ Erreichbarkeit für Bewohner:innen.
- Fuß- und Radinfrastruktur spärlich ausgebaut.
- Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel kaum gegeben.

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Einkaufszentren im Sinne der Postwachstumsstadt?

- Vielfalt statt Homogenität
- Einbindung und Zusammenspiel mit der Umgebung
- Umkehrung von Orientierung nach Innen nach Außen

Das Kaufhaus Schöcken





Lage: Innenstadt Chemnitz
Bauzeit: 2010- 2014

Das für Einkaufen ausgelegte Kaufhaus Schöcken in der Chemnitzer Innenstadt wurde nach einigen Jahren Leerstand als Museum umgebaut. Das des Staatlichen Museums für Archäologie kurz smac eröffnete 2014. In den Umbauarbeiten wurde die Fassade denkmalgerecht wiederhergestellt, der Grundriss durch eingezogene Wände angepasst und durch Deckendurchbrüche wurden drei Stockwerke miteinander verbunden.

Quelle: https://www.smac.sachsen.de/haus.html

Forum wird Einkaufs- und Gesundheitszentrum



Lage: Mühlheim (Hessen)
Bauzeit: 2023

- Umbau im Ober- sowie Untergeschoss
- 150 bis 2.500 Quadratmetern Praxisflächen

Das Mühlheimer Forum wird bis Ende 2023 durch Gesundheits-, therapeutische und Pflege-Dienstleistungen ergänzt. Das Einkaufszentrum wird so ergänzt und teilweise umgenutzt.

Quelle: https://www.muelheim-business.de/aktuelles/aktuelle-meldungen/news/forum-wird-einkaufs-und-gesundheitszentrum/

idee

Fazit

Für Einkaufszentren besteht ein hohes Gebäudeobsoleszenzrisiko, denn Umnutzung ist nicht leicht umzusetzen. Gerade auch die Periphere Lagen stellen sich als problematisch heraus, Umnutzungsbeispiele sind schwer zu finden.
Beispielhafte Umnutzungen beziehen sich meist auf die Einkaufszentren innerstädtischer Lagen. Was sie uns trotzdem zeigen? Dass ein Einkaufszentrum ein Nachnutzungspotenzial hat, welches nicht notwendigerweise an der Baustruktur scheitert.

Ehemalige Einkaufszentren haben Potenzial durch vielfältige Mischnutzungen ein sozial-ökologisches Handeln zu ermöglichen.



Was sonst noch denkbar ist

die industrie-/gewerbehalle

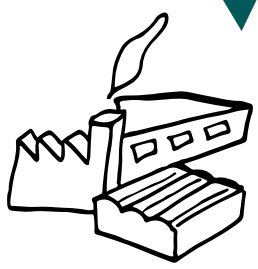


Der Raum rund um die Triester Straße ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort - ein Ort für Wachstum. Es gibt verschiedene (abgeschlossene) Industrie- und Gewerbegebiete, darunter das Industriegebiet Liesing oder das namhafte Industriezentrum Niederösterreich Süd. Hier wird vor allem Großkonzernen ein profitabler Raum zum wirtschaften geboten.
Wie ist Industrie und Gewerbe in einer postwachstumsorientierten Stadt organisiert? Darüber ist weiterhin zu spekulieren, doch mit Hilfe des vorangeschrittenen Szenarios ist von einem radikalem Wandel auszugehen. Produziert wird lokaler, solidarischer und vor allem ökologischer. Denkbar ist dass die angesiedelten Betriebe die dem Transformationsdruck nicht nachgehen, ihre Existenzberechtigung verlieren. Das heißt Massenproduktion, lange Produktionsketten stehen perspektivisch vor der Obsoleszenz. Auch Logistik wird anders organisiert werden. Viele Industrie- und Gewerbehallen rund um die Triester Straße werden leer stehen, denn die bisherigen Nutzungen sind vielerorts obsolet. Doch wie sehr das Gebäude einem Obsoleszenz - Risiko ausgesetzt ist, wird im Folgendem anhand vierer Indikatoren gemessen.

Die „ideal“-typische Industrie-/ Gewerbehalle:
- Absolute Abhängigkeit von MIV
- Großes Gebäudevolumen bei niedriger Gebäudehöhe
- Niedrige Mieten?
- Umgeben von versiegelten Boden
- In homogenen Industrie-/ Gewerbegebiet angesiedelt
- Industrie, Handel, Büro, F&E,Großhandel, Dienstleistung

idee

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.



Obsoleszenz-Risiko der Industiehalle als Gebäude:

- ●●●●○○○○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ●●●●●●●○ Umbau aufwendig
- ●●●●●●○○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ●●●●●●○○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Einfache Nutzungsmöglichkeit für großflächige Veranstaltungen, Produktion und Logistik.
- Schwierige Nutzungsmöglichkeit für Wohnen, kleingliedriger Handel

- Teilweise sind Gebäude für Umbau/ Ausbau ausgerichtet.
- Größes Gebäude-/Raumvolumen als Herausforderung.
- Dämmung kostenintensiv

- Durch die überwiegende Eingliederung in abgeschlossene Gebiete, ist die Umgebung von Homogenität (Industrie/ Gewerbe) geprägt, das heißt keine Mischnutzung (mit Wohnen/Sozialer Infrastruktur/ Dienstleistungen

- Monofunktionalität der Umgebung bedeutet keine unmittelbare Nähe/ Erreichbarkeit für Bewohner:innen.
- Fuß- und Radinfrastruktur spärlich ausgebaut.
- Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel kaum gegeben.
- Innere Mobilität problematisch

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Gewerbe- und Industriehallen im Sinne der Postwachstumsstadt?

- Abgeschlossene Gebiete aufbrechen & Mischnutzung fördern
- Ökologischen und solidarischen Betriebe fordern, sowie mit unökologische und unsolidarischen Betrieben abwickeln
- Verträgliche Anbindung schaffen
- Raum für Nischen schaffen/bieten

„Das Grazl“: Wohnprojekt auf Gewerbegebiet





Lage: Graz
Größe: 159 Wohnungen in drei Baukörpern
Bauzeit: 2024

„Ein Quadratmeter für ein wenig mehr als einen Espresso.“

- Betonrasterstrukturen und auch der Großteil der Geschoßdecken vom ehemaligen Gewerbegebiet wiederverwendet
- Fünf bis sechs Gewerbeflächen im Erdgeschoss

Extensive Begrünung der Dächer

- Fertigstellung 2024

bisher gewerblich genutzten Areal im Norden von Graz wird zum Wohnprojekt

Quelle: https://www.silver-living.com/2021/10/das-grazl-pressegespraech/

Exkurs: Ökologisch und solidarische Unternehmen

Hut und Stiel - Wien

„Anstatt im Restmüll zu landen, wird der Kaffeesatz von Wiener Kaffeehäusern, Restaurants, Großküchen und Büros abgeholt. In unserer Produktion wird er zu Pilzsubstrat weiterverarbeitet und als Nährboden für die Austernpilze verwendet.“

Quelle: https://www.hutundstiel.at/

Baukarussel - Wien

- Kreislaufwirtschaftsfähigen Bauwirtschaft
- Fokus liegt dabei auf dem verwertungsorientierten Rückbau
- Neue Wertschöpfungsmodelle schaffen und attraktiv machen

Markt des kreislaufwirtschaftsfähigen Bauens nutzen und beanspruchen werden. Das heißt auch, dass Re-Use-Produkte wie Fenster, Türen, Fliesen, Parkettböden, Fassadenelemente, Dachbegrünung etc. im Neubau eingeplant werden

Quelle: https://www.baukarussel.at/

Unverschwendet

Unverschwendet verwandelt überschüssiges Obst, Gemüse und Kräuter in Produkte wie Marmelade, Sirup, Chutneys, Eingelegtes, Süß-Saures und Saucen.

Quelle: https://www.unverschwendet.at/

idee

Fazit

Das Obsoleszenz-Risiko von Industrie-/Gewerbehallen als Gebäude ist als relativ hoch einzuschätzen. Dennoch bieten Industrie- und Gewerbehallen hohes Potenzial insbesondere für das solidarische Wirtschaften. Hier könnte die vorhandene Infrastruktur genutzt werden.
Die Umnutzung zur Wohnnutzung ist herausfordernder, jedoch insbesondere in den vorhanden Bürokomplexen umsetzbar. Für Umbau in Wohnen ist eine Widmungsänderung notwendig.



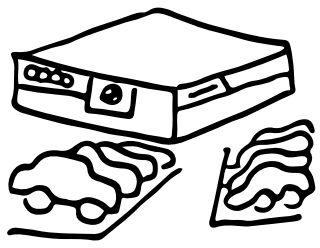
Was sonst noch denkbar ist

das autohaus



Um die Straßen mit Autos zu befüllen, benötigt es Orte an denen sie verkauft werden. Davon gibt es im Raum um die Triester Straße sehr viele. Wie in vielen anderen Städten häufen sich die Autohäuser Richtung Stadtrand und an den Hauptverkehrsstraßen.
Durch die Dekarbonisierungsstrategie, aus dem vorangegangenen Szenario, kommt es zu einem starken Rückgang vom Verkauf von Autos. Dies hat zur Folge, dass die Geschäfte in denen sie verkauft wurden, sich nicht mehr rentieren und schließen müssen. Doch ob das Gebäude einem Obsoleszenz - Risiko ausgesetzt ist, wird an folgenden Indikatoren gemessen.

Das „ideal“-typische Autohaus::
- Abhängig vom MIV
- Großer Showroom und Außenbereich
- Mit Gleichgesinnten in einer heterogenen Umgebung
- Periphere Lage
- Zweck: Luxuskonsum



idee

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.

Obsoleszenz-Risiko des Autohauses als Gebäude:

- ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ Umbau aufwendig
- ● ● ● ● ● ○ ○ ○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ● ● ● ● ● ● ○ ○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Unterschiedliche Raumgrößen ermöglichen eine heterogene Weiternutzung
- Andere Nutzungen mit geringem Aufwand integrierbar

- Für viele mögliche Nachnutzungen benötigt es wenige bauliche Veränderungen
- Durch massivere Bauweise teilweise Aufstockung möglich

- Weitere autoafine Einrichtungen sind in der Umgebung
- Weniger Wohnen, mehr Arbeiten in der Nachbarschaft

- An Siedlungsrändern in Gewerbezentren zu finden
- An frequentierten Straßen gelegen
- Diese sind schlecht an das bestehende Netz von sanfter Mobilität angeschlossen

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Einkaufszentren im Sinne der Postwachstumsstadt?

- Arbeiten mit den vorhandenen Gegebenheiten z.B. angeschlossene Werkstatt
- Integration in das Stadtgefüge
- Verbesserte Erreichbarkeit mit sanfter Mobilität
-

Wohnhaus - Parsdorf





Lage: Parsdorf bei München
Größe: 280 m2 WNF
Bauzeit: 2012 - 2013

Die ehemalige Autowerkstatt, in der Nähe von München, wurde die über mehrere Generationen betrieben. 2013 entstanden jedoch nun zwei Eigentumswohnungen. Dabei musste die angebaute Garage, die das Gebäude stark verschattete, entfernt werden. Der Dachstuhl mit etwas steilerer Dachneigung, einem großzügigen Oberlicht und einer Gaube weitgehend stützenfrei erneuert werden. So entstand eine Wohnung im Erdgeschoss und eine im Dachgeschoss. Um Kosten zu sparen wurden viele der Arbeiten in Eigenleistung getätigt.

Quelle: https://www.pb-schilling.de/2012/03/umnutzung-autowerkstatt-wohnhaus-parsdorf/

alpen.work - Garmisch-Partenkirchen



Lage: Garmisch-Partenkirchen
Größe: 160 Quadratmetern

Wo früher Autos verkauft wurden befindet sich seit ein paar Jahren der Co-Working-Bereich alpen.work. Ein Ort, der Freiberufler:innen, Kreativen, kleinen Start-ups und allen, die ihre Welt im Laptop tragen, flexible 16 Arbeitsplätze bietet. Als klassisches Co-working auf 160 Quadratmetern, gibt es eine separate Küche und buchbare Meetingräume. Mit einem Breiten Angebot zwischen 180 und 330 Euro pro Monat kann man verschiedene Tarife wählen.

Quelle: https://alpen.work/

idee

Fazit

Das betrachten der Indikatoren hat ergeben, dass Autohäuser einem niedriges Obsoleszenz Risiko unterliegen. Positiv ist dabei, die Bauweise und Größe zu nennen. Welche zu einer flexiblen Nachnutzung führen. Auf der anderen Seite sind viele Autohäuser fern vom überwiegenden Wohnen und so mit auch schwerer erreichbar.
Die Recherchen für Referenzen haben jedoch auch ergeben, dass viele der vorgeschlagenen Nachnutzungen noch nicht existieren oder ausprobiert wurden und es somit zum aktuellen Zeitpunkt nur Vermutungen sind.



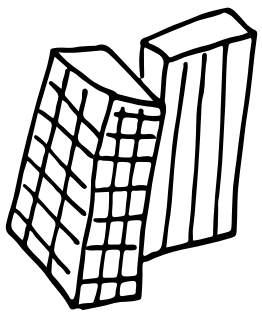
Was sonst noch denkbar ist

die bürotürme



Bürotürme, meist 60 oder 70 m hoch, ragen immer wieder aus der Bebauung europäischer Städte raus. Oftmals an Verkehrsknotenpunkten gelegen, sind sie mit ihren riesigen Glasfassaden Repräsentationsort großer Konzerne und der werktägliche Arbeitsplatz vieler Menschen. Mit der Wiener Berg City gibt es solche Vertreter auch an der Triester Straße.
Wie arbeiten in der Postwachstumsgesellschaft genau aussehen wird, darüber ist nur zu spekulieren. Es ist jedoch anzunehmen, dass auf Grund eines veränderten Arbeits und Mobilitätsverhalten, es übergeordnete Bürostandorte nicht mehr in dieser Anzahl geben wird. Vielmehr arbeiten die Menschen von Zuhause oder in lokalen Arbeitsräumen. Dieser Trend bestand schon vor Corona Pandemie und wurde jedoch mit ihr weiter verstärkt. Viele Menschen arbeiten nun tageweise von zu Hause, und gehen für wichtige Gruppenbesprechungen ins Büro. Viele Büros werden leer stehen, denn die Nutzung wird vielerorts obsolet. Doch ob das Gebäude einem Obsoleszenz - Risiko ausgesetzt ist, wird an folgenden Indikatoren gemessen.

Das „ideal“-typische Büroturm:
- Markante Landmarks
- Schreibtischbezogene Lohnarbeit
- Mehrere Raumgrößen
- Mit Gleichgesinnten in einer heterogenen Umgebung
- Städtische Lage und trotzdem auf den MIV ausgelegt
- Zweck: Arbeiten



idee

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.

Obsoleszenz-Risiko des Büroturms als Gebäude:

- ●●●●●○○○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ●●●●●●●○ Umbau aufwendig
- ●●●●●●○○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ●●●●○○○○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Aufgrund von Gebäudetiefe und Deckenhöhe ist es aufwenig Wohnungen zu integrieren
- Verschiedene andere Nutzungen möglich

- Aufgrund der Masse ist ein Umbau zum Beispiel für Wohnungen aufwendig. Es benötigt, Balkone neue Raumschnitte, Wasser und Abwasseranschlüsse,
- Andere Nutzungen einfacher umsetzbar

- Andere Dienstleistungen in direkter Nachbarschaft
- In weiterem Umfeld auch wohnen und Freizeitangebote

- Mangelhaft ans Netz der sanften Mobilität angeschlossen
- Infrastruktur schon vorhanden, muss ausgebaut werden
- Aufgrund der Lage verschiedene Mobilitätsformen möglich

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Einkaufszentren im Sinne der Postwachstumsstadt?

- Viele verschiedene Nutzungen zusammen denken
- Überlegter Umbau für neue Nutzungen
- Einbindung und Zusammenspiel mit der Umgebung

The Q - Nürnberg





Lage: Westlich der Altstadt von Nürnberg
Größe: 170.000 m² BGF
Bauzeit: 2021 - 2024

Die unter Denkmalschutz stehende, ehemalige Zentrale des Versandhauses Quelle wird in den kommenden Jahren zu einem neuen Stadtteilzentrum umgebaut. Mit einem Investitionsvolumen von 700 Millionen Euro, wird ein Mix aus Wohnen, Arbeiten und Gastronomie, Einzelhandel und soziale Einrichtungen ist das Projekt breit aufgestellt. Mit der U-Bahnhaltestelle Eberhardshof ist The Q auch ins ÖV Netz eingebunden.

Quelle: https://www.gerchgroup.com/de/projekte/the-q

High West - Berlin





Lage: Berlin
Höhe: 70 m
Bauzeit: 2016 - 2017

Das ehemalige Bürogebäude Karlsruherstraße Ecke Heilbronnerstraße wurde zu einem Wohnhaus umgebaut. Der Turm wurde entkernt und mit einer modernen Natursteinfassade versehen. Durch neue Trennwände entstanden verschieden große Wohnungsgrundrissen. So entstanden 49 Eigentumswohnungen. Wobei angestrebt wurde das ein Teil der Wohnungen, für unter 400.000 Euro zu verkaufen.

Quelle: https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/umnutzung-leben-statt-arbeiten/12459126.html

idee

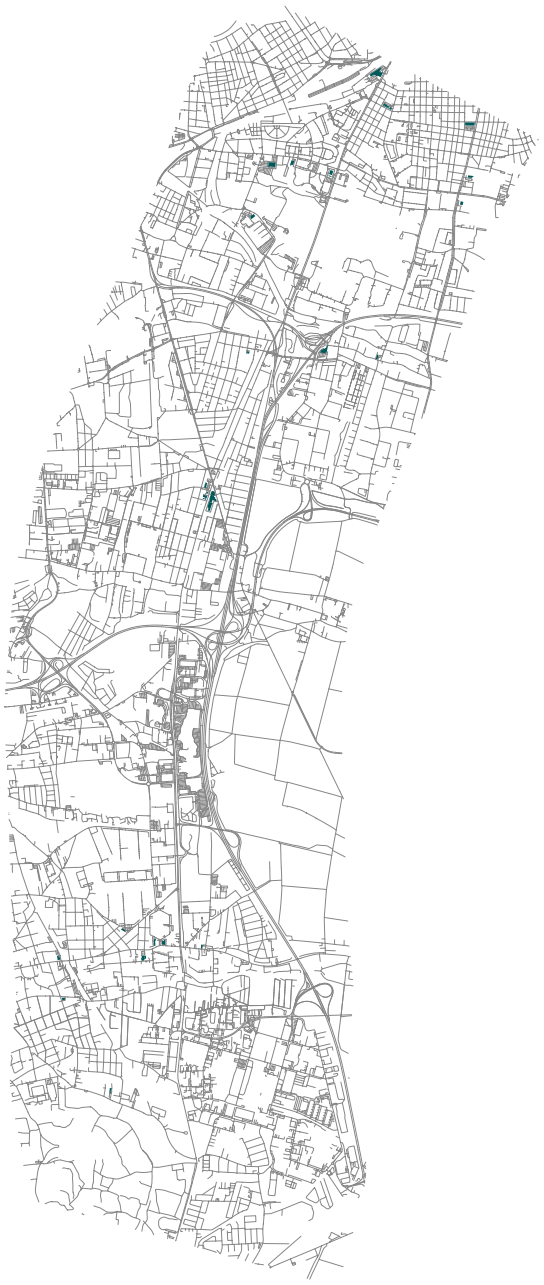
Fazit

Das immer noch Hochhäuser für Mononutzung gebaut werden, sollte nach unserer Analyse überdacht werden. Denn sie werden auf absehbarer Zeit mit vermehrtem Leerstand konfrontiert sein und der Umbau von ehemaligen Büroflächen ist mit viel Aufwand verbunden. Bürotürme unterliegen somit einem mittleren Obsoleszenz Risiko.
Bei der Recherche von Referenzen wurde deutlich, dass schon einige wenige Umnutzungen existieren. Es hat aber auch gezeigt, dass die neue Nutzung oftmals wohnen ist. Außerdem wurde deutlich, dass die entstehenden Wohnungen vermehrt im hochpreisigen Eigentumssegment angesiedelt sind. Dies liegt zum einen am aktuellen Immobilienboom zum Anderen aber auch an der aufwendigen Sanierung.
Bei der Umgestaltung in wohnen gibt es jedoch auch ein paar Kriterien. Die Deckenhöhe zum Beispiel muss ausreichen, um eine lichte Raumhöhe von etwa 2,70 Meter zu gewährleisten. Außerdem sind manche Bürogebäude so tief, dass man kaum gut belichtete Wohnungen darin unterbringen kann. Ferner müsse es möglich sein, Balkone anzubringen.
Die Umnutzung hat aber auch positive Seiten, man erreicht zum Beispiel eine Verdichtung, ohne dass ein Quadratmeter Boden neu versiegelt werden muss.
Für eine Revitalisierung von leer stehenden Bürogebäuden, braucht es also einiges an Aufwand, sie bieten aber auch Potenzial neuen leistbaren Wohnraum zu schaffen.



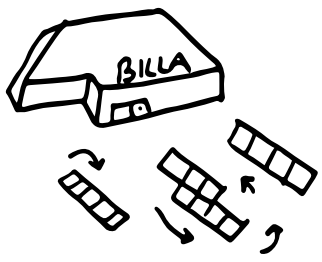
Was sonst noch denkbar ist

der freistehende einzelhandel



Jede:r von uns kennt sie wenn nicht von zu Hause dann vom Urlaub auf dem Land. Die freistehenden Einkaufshallen. Sie sind riesige Kisten, mit noch größeren Parkplätzen davor. Mit ihrem sehr breiten Angebot sind sie, beispielhaft für aktuelle Konsumgesellschaft. Durch ihre Lage sind sie oftmals nur mit dem Auto erreichbar.
Mit der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in einer Postwachstumsgesellschaft benötigt es auch ein verändertes Konsum und Mobilitätsverhalten. Es sollte das Ziel sein, durch kleinteiligere Angebote jedem innerhalb von 15 min eine Einkaufsmöglichkeit zu bieten. Dies führt dazu, dass die freistehenden Einkaufshallen durch ihre Lage und Dimension leer stehen und obsolet werden.
Doch ob das Gebäude einem Obsoleszenz - Risiko ausgesetzt ist, wird an folgenden Indikatoren gemessen.

Der „ideal“-typische freistehende Einzelhandel:
- Abhängigkeit von MIV
- Konsumort
- Freistehend mit großem Parkplatz
- Unzusammenhängend mit der Umgebung
- Periphere
- Nach Innen gerichtet
- Zweck: Konsum



idee

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.

Obsoleszenz-Risiko des Einzelhandels als Gebäude:

- ● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ● ● ● ● ● ● ○ ○ Umbau aufwendig
- ● ● ● ● ● ○ ○ ○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ● ● ● ● ○ ○ ○ ○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Auf homogen Nutzungen ausgelegt
- Für großräumige und kleinteilige Nutzungen mit unterschiedlichem Aufwand nachnutzbar

- Um mehr Tageslicht zu bekommen wird für die meisten Nutzungen ein Umbau von Nöten sein

- Arbeitsorte in der Nähe
- Wohnen und Freizeitangebote weiter entfernt
- Weitere Einzelhändler:innen als Nachbar:innen

- Oftmals mangelhafte Anbindung durch sanfte Mobilität
- An Ortsrändern oder weniger bewohnten Orten angesiedelt

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Einkaufszentren im Sinne der Postwachstumsstadt?

- Heterogene kleinteilige Nutzungsdurchmischung implementieren
- Verbesserte Erreichbarkeit mit sanfter Mobilität
- Zusammenspiel mit der Umgebung entwickeln

Campus Unteres Schloss - Siegen





Lage: Siegener Innenstadt
Bestand: Karstadt-Kaufhaus
Nutzungsschwerpunkte: Studieren, Shoppen
Größe: 1.350 Studierende
Bauzeit: 2015 - 2020

In den letzten Jahren, wurden viele Karstadtfilialen ganz geschlossen oder verkleinert, so auch jene in der Siegner Innenstadt. Dabei wurde die vierte Etage in ein Hörsaalzentrum umgebaut und beinhaltet nun 3 Hörsäle und 8 Seminarräume. Die unteren drei Etagen werden weiter von Karstadt betrieben. Der Umbau wurde mit 15 Millionen Euro aus Landesmitteln finanziert.

Quelle: https://www.uni-siegen.de/start/news/bau/campimbau/

Milli Görüs Mosche - Wiesbaden





Wohnsiedlung in Stadtrandlage
Bestand: Supermarkt
Nutzungsschwerpunkte: Religiöse Einrichtung
Größe: 300 Quadratmeter
Bauzeit: 2006 - 2007

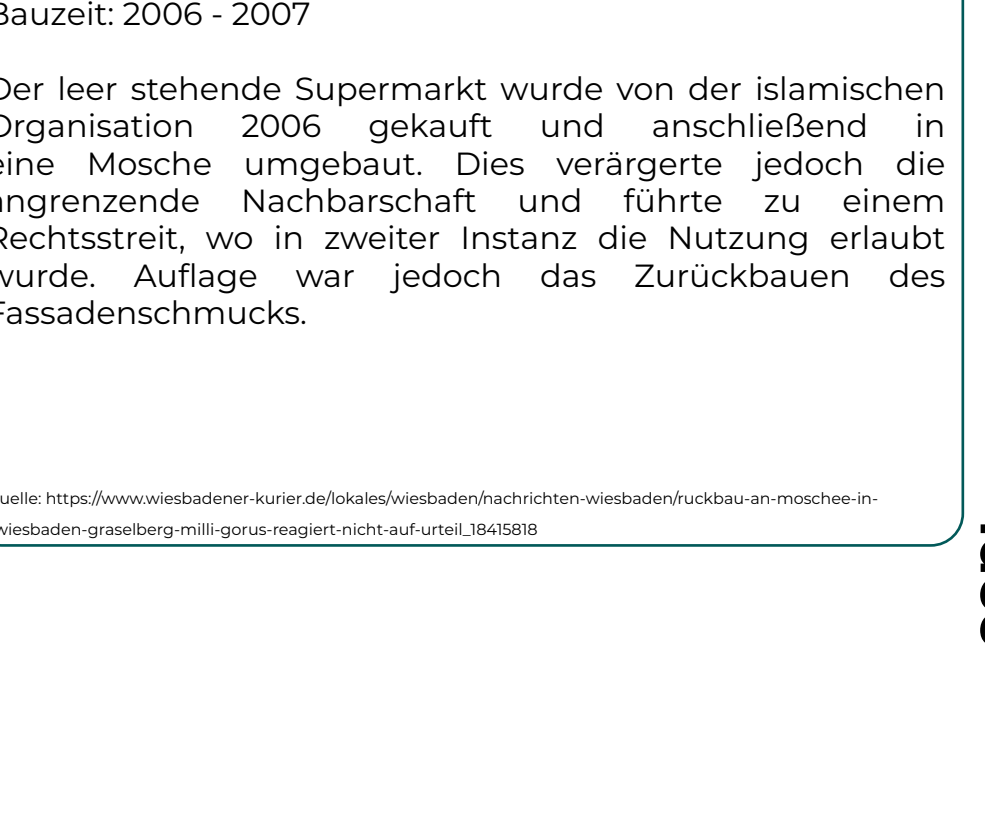
Der leer stehende Supermarkt wurde von der islamischen Organisation 2006 gekauft und anschließend in eine Mosche umgebaut. Dies verärgerte jedoch die angrenzende Nachbarschaft und führte zu einem Rechtsstreit, wo in zweiter Instanz die Nutzung erlaubt wurde. Auflage war jedoch das Zurückbauen des Fassadenschmucks.

Quelle: https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/ruckbau-an-moschee-in-wiesbaden-graselberg-milli-gorus-reagiert-nicht-auf-urteil_18415818

idee

Fazit

Der freistehende Einzelhandel, am Siedlungsrand oder im Wohngebiet, ist mit seinen bodenfressenden Parkplätzen immer auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Das Gebäude des freistehenden Einzelhandel weißt ein mittleres bis hohes Obsoleszenz Risiko auf. Durch seine Größe ist es möglich viele verschiedene Nutzungen, zu integrieren, die auch mit relativ wenig Aufwand umsetzbar sind. Neben dem Gebäude haben auch die dazugehörigen Parkplätze oder Dächer Potenzial für eine Umnutzung.



Was sonst noch denkbar ist

das einfamilienhaus



Das Einfamilienhaus, als Haus für eine Familie würde auch ohne des Szenarios der weitestgehenden Abschaffung des MIV obsolet werden. Fast Dreiviertel der Einfamilienhäuser in Niederösterreich sind unterbelegt und der Anteil der Alleinwohnenden steigt. Individualisierung, Felxibilisierung und neue Wohn- und Lebensmodelle nehmen zu und verdrängen das Leben als klassische Familie. In Modellen der Kleinfamilie wird das gemeinsame Leben mit mehreren Kindern ohnehin überschätzt und das Haus wird die meiste Zeit nur von einer oder zwei Personen bewohnt. Gleichzeitig steigen die Bevölkerungszahlen und damit die Nachfrage nach Wohnraum. Immer noch wünscht sich der Großteil der Österreicher:innen ein eigenens Haus im Grünen. Ohne eigenes Auto **nach dem Szenario si**nd die zersiedelten Orte der Einfamilienhäuser meist überhaupt nicht zu erreichen. Die Zerstreuung der Häuser auf große Flächen bringt logistische Schwierigkeiten mit sich. Für Lieferungen müssen lange Strecken zurückgelegt werden, Strom-, Internet- und Wasserversorgung sowie Straßenverlängerungen etc. bringen hohe Kosten für die Allgemeinheit mit sich.

Das „ideal“-typische Einfamilienhaus:
- 2,5-stöckig
- Garten
- Parkgarage
- durchschnittlich 150 qm Grundfläche
- ausgelegt für Eltern mit Kindern: Schlafzimmer, Wohnzimmer, Kinderzimmer, Keller; Dachboden



idee

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.

Obsoleszenz-Risiko des Einkaufszentrums als Gebäude:

- ● ● ● ● ○ ○ ○ ○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ Umbau aufwendig
- ● ● ● ● ● ○ ○ ○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ● ● ● ● ● ● ● ○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Schwierigkeit der Nachnutzung vor allem durch emotionale Hürden und Bedürfnis von Privatsphäre.
- Aktuell noch rechtliche Hürden durch Einschränkungen in der Anzahl von Wohneinheiten und Gebäudehöhe sowie eine Vorgabe von Maximaldichten

- Bauliche Erneuerung oder Herstellung von Barrierefreiheit, Schallschutz, Strom-, Wasser-, Abwasseranschluss, etc. notwendig
- Bei getrennt begehbaren Wohneinheiten unter Umständen neue Stiegenhäuser, Lift, Stromzähler, Sanitäranlagen, Küche etc.
- Laut BKI* 2014 Umbau ca. 800 bis 2040€/m2, bei Modernisierung 580 bis 1500€/m2 Wohnnutzfläche.

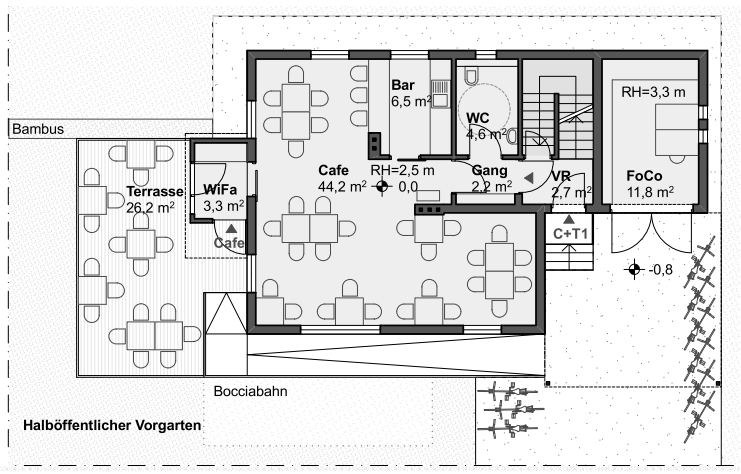
- Meist inmitten anderer Einfamilienhäuser in Einfamilienhaussiedlungen.

- Durch geringe Dichte meist hohe Entfernung von sozialer Infrastruktur.
- Mobilität bis auf Ausnahmen auf den MIV ausgerichtet.

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Einfamilienhäusern im Sinne der Postwachstumsstadt?

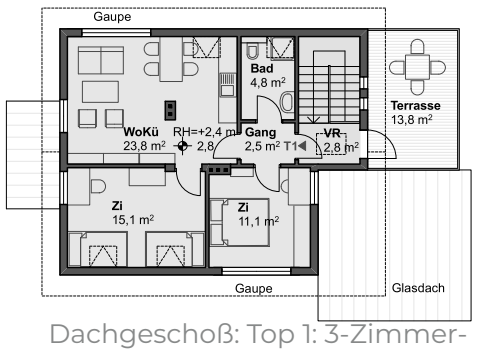
- Mischnutzung
- Wegekettenverkürzung: Arbeiten, Wohnen, soziale Infrastruktur und Freizeit in sinnvollen Verbindungen zueinander
- Nachbarschaftsbeziehungen implementieren und Anonymität verringern: Teilen und gegenseitig Helfen

Start-Café - Beispiel



EG: Café/Nachbarschaftszentrum für die Umgebung, Food-Coop

Bestand: Siedlungshaus
Baujahr 1960
Größe: 101 m2 WNF
74 m2 Nebenräume/
Erschließung



Dachgeschoß: Top 1: 3-Zimmer-Startwohnung für 3 bis 4 Personen

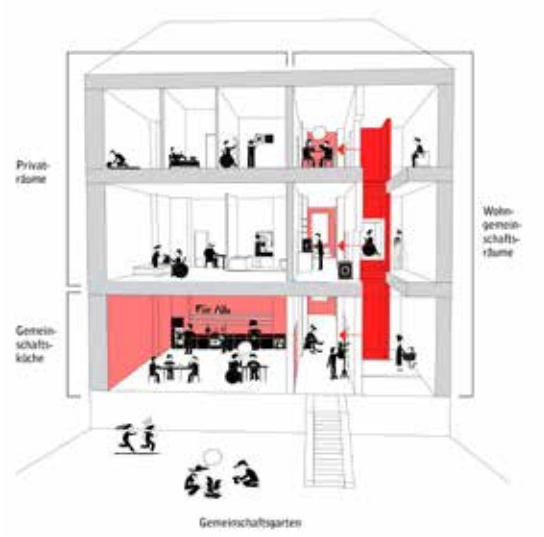
Das Haus wurde von der Gemeinde aufgekauft und an sozial engagierte Leute verpachtet. Sie betreiben nun im Erdgeschoß ein kleines Café und in der ehemaligen Garage einen kleinen Verteilungsstützpunkt für die lokale Food-Coop (Lebensmittelkooperative). Im Dachgeschoss gibt es eine Startwohnung für drei bis vier MitarbeiterInnen der Food-Coop oder des Cafés.

Quelle: Lindenthal, Julia; Mraz, Gabriele (Julie 2015): Neues Wohnen im alten Haus. Sanierungsoptionen mit Zukunft: vom Einfamilien- zum Mehrpersonenhaus. Österreichisches Ökologie-Institut, Wien. ReHABITAT.

Exkurs: Alternative Wohnformen

- Generationenwohnen
- Starterwohnungen
- Frauenwohnprojekte
- Unterkünfte für geflüchtete Personen
- Queere Wohnverhältnisse, selbstgewählte Familien
- Wohnungen für Pflegekräfte
- Wohnungen für Therapeut:innen
- Wohngemeinschaft im ganzen Haus
- Getrennt begehbare Wohneinheiten
- Wohnen in Kombination mit Büro, Praxis, Werkstatt, Lokal, Tagesbetreuung, Café, Versammlungsräume, Atelier, etc.
- Garconniere oder Zimmer für 24h-Betreuung und/oder -Pflege

Beispiel:
Intersektionales Stadthaus



Quelle: http://www.gabuheindl.at/de/ubersicht/wohnen-und-arbeiten/intersektionales-stadthaus-wien.html

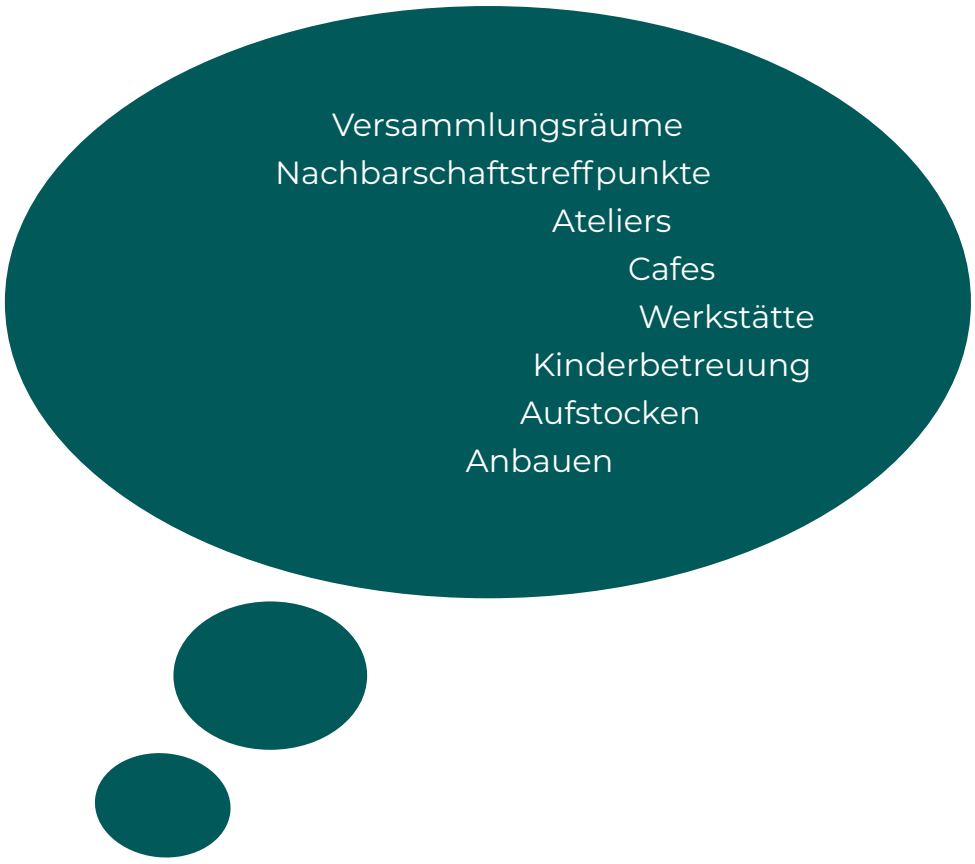
idee

Fazit

Spezifische Instrumente:

- Immobilienpool zur Bereitstellung und Findung von Gebäuden.
- Erleichterungen in der Bauordnung für Gebäude mit mehr als einer Wohneinheit
- Fördern von Initiativen
- Anpassen von Wohnbauförderung -> Einführung Förderkategorie gemeinschaftliches Wohnen und Förderstopp von Einfamilienhäusern

Einfamilienhäuser sind für viele unterschiedliche Nutzungen ausbaubar und verwendbar. Die größte Hürde besteht auf emotionaler Ebene. Darin Häuser zu verkaufen, welche selbst gebaut wurden, die Einsicht, dass das Haus zu groß geworden ist nachdem die Kinder ausgezogen sind. Allerdings sind neue Wohnformen schon im Vormarsch und vor allem im städtischen schon vielfach umgesetzt und erprobt worden.



Was sonst noch denkbar ist

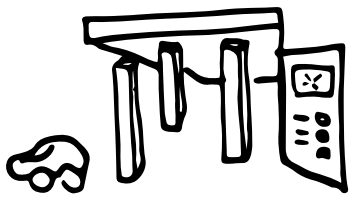
die tankstelle



Tankstellen tun sich aktuell schon schwer durch den reinen Verkauf von Benzin und Diesel zu bestehen. Sie fungieren auch als Orte des Tabakwarenverkaufs, als Notlösungs- Einkauf, wenn alle anderen Supermärkte geschlossen sind. Sie sind Treffpunkte und Orte zum Plaudern oder völlig anonym ohne Personal oder Bargeld. Sie begeben sich teilweise schon in Kooperation mit der Post oder Kleidungsreinigungsservicestellen um zu überleben. In den letzten paar Jahren steigt die Zahl nach dem Tankstellensterben der Vorjahre wieder. Sie liegen an größeren Straßen und in Industriegebieten. Wenn nach dem Szenario keine privaten PKWs mehr fahren wird auch nur ein Bruchteil des Treibstoffes gebraucht, zur Mobilisierung von Einsatzfahrzeugen, Bussen oder Fahrzeugen von mobilitätseingeschränkten Personen. Durch neue Technologien wird dies schließlich nur mehr elektrisch passieren. Die Obsoleszens der Nutzung als Zapfort für fossile Brennstoffe liegt also auf der Hand.

Die „ideal“-typische Tankstelle:

- Verkauf von fossilem Brennstoff zur Mobilisierung von Autos
- Verkauf von Getränken, Tabakwaren etc. auch an Sonn- und Feiertagen und Spätnachts, Waschanlagen, Service, Werkstätte,
- an vielbefahrenen Straßen
- eigene Zufahrt, eigene Straßenabzweigung
- durchschnittlich 1500 qm
- Gebäude mit Shop, Lager etc.; Zapfsäulen; Fahr- und Parkfläche; eventuell Waschanage, Werkstatt, Servicebereich



idee

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.

Obsoleszenz-Risiko der Tankstelle als Gebäude:

- ●●●●●●○○ Unflexible Nutzungsmöglichkeit
- ●●●●●●●○ Umbau aufwendig
- ●●○○○○○○ Umgebung geprägt von homogenen Nutzungen
- ●●●●●●○○ Problematische Erreichbarkeit (>15 Min - Stadt)

- Kontamination teilweise ein Problem
- Bestehende bauliche Struktur schwer umzunutzen
- Flächengröße für viele Nutzungen geeignet -> Abriss andenken

- Kontamination kann aufwendige Maßnahmen notwendig machen ((vorherige) Eigentümer:innen sind vertraglich für die Kostenübernahme zuständig)
- Entfernung von Tanks etc. notwendig
- (Teilweise) Abriss und Neubau/ Renaturierung.

- Umgeben von unterschiedlichen Nutzungen, welche allerdings zum großen Teil auch autoafin sind.

- Lage meist an viel befahrenen Straßen. Über die Straße sehr gut zu erreichen, jedoch nicht eingebunden in Infrastruktur, welche nicht auf den MIV ausgelegt ist.

Was ist das Wesentliche bei der Umnutzung von Tankstellen im Sinne der Postwachstumsstadt?

- Infrastruktur in der Übergangsphase intelligent nutzen da Ausfahrten vorhanden und gute Lage.
- Kreativität und freien Umgang mit der baulichen Struktur ermöglichen
- Auf erneuerbare Energien ausgelegt

Fahrradverleih und Showroom



Fahrradverleih und Showroom in historischer Tankstelle nach 3 Jahren Leerstand in Grindelberg.

Quelle: https://de.paperblog.com/fahrradladen-in-historischer-tankstelle-1079929/

E-Tankstelle für Lieferräder und -wägen mit / und Restaurant



E - Tankstelle für die Lieferwagen und E - Bikes des Lieferdienstes einer Pizzeria sowie Restaurant in Düsseldorf.

Quelle: https://www.express.de/nrw/duesseldorf/duesseldorf-diese-sieben-duesseldorfer-tankstellen-haben-jetzt-eine-andere-funktion-42991?cb=1641834691856

Wohnbau und Aufstocken mit Wohnnutzung



GESIBA Wohnbau auf ehemaligen Tankstellengelände.
Geförderten Wohnbau mit 116 Wohnungen.

Quellen: https://www.iz.de/projekte/news/nachnutzung-tankstellen-bieten-hohe-entwicklungspotenziale-122319



Studierendenwohnheim in Innsbruck.
Aufstocken von Tankstellen - auch bei anderer Nutzung einer ehemaligen Tankstelle möglich.

Quelle: https://www.domico.at/referenzen/tankstelle-und-studentenheim-innsbruck/#!jig[1]/ML/1478

Kunsttankstelle





Kunsttankstelle Ottakring und Künster:innenatelier in Berlin - Schöneberg.

Quellen: https://de-de.facebook.com/people/Kunsttankstelle-Ottakring/100057441640259/
https://www.derstandard.at/story/1378249102653/ein-leben-nach-dem-zapfsaeulentod

Zwischennutzungen



Ehemalige Tankstelle in Mödling wird zwischenzeitlich als Covid-19 Teststation genutzt.

Quelle: https://www.alamy.de/modling-menschen-stehen-an-der-freien-corona-teststation-an-der-ehemaligen-tankstelle-in-wienerwald-wienerwald-niederosterreich-niederosterreich-osterreich-image417485827.html

idee

Fazit

Die Nutzung der Tankstelle als Verkaufsort von Benzin und Diesel wird völlig obsolet. Als Orte der Mobilität sind sie in der Transformationsphase teilweise noch notwendig. Es werden E-Ladestationen benötigt, Orte um den Reifendruck zu überprüfen und ein Serviceangebot bereitgestellt wird. Allerdings nicht in dieser Menge. Durch die sehr spezielle, auf eine absolute Nutzung ausgelegte Form und Standortwahl ist die Nachnutzung der bestehenden baulichen Struktur eine Herausforderung. Es ist anzudenken, teilweise eine andere Nutzung

Was sonst noch denkbar ist

Blumengeschäft
Frisör:in
Fahrradwerkstatt / Fahrradverkauf
Restaurant
Cafe
Bäckerei
Ausstellungsraum
Verlängerung des Wohnzimmers
Greissler

was wird am obsoletesten?

Bausteine sind in jedem Fall einer Nutzungsobsoleszenz ausgesetzt. Doch werden die Gebäude obsolet?

Gesellschaftliche Transformationsprozesse üben einen Einfluss auf bauliche Strukturen in zweifacher Sicht aus. Einerseits veraltet ihre materielle Infrastruktur (Gebäudeobsoleszenz), andererseits aber verändern sich im Lauf der Zeit Ansprüche, die in Zusammenhang mit ihrer Nutzung stehen (Nutzungsobsoleszenz).

Je niedriger das Obsoleszenz-Risiko, desto höher die Transformationskraft.



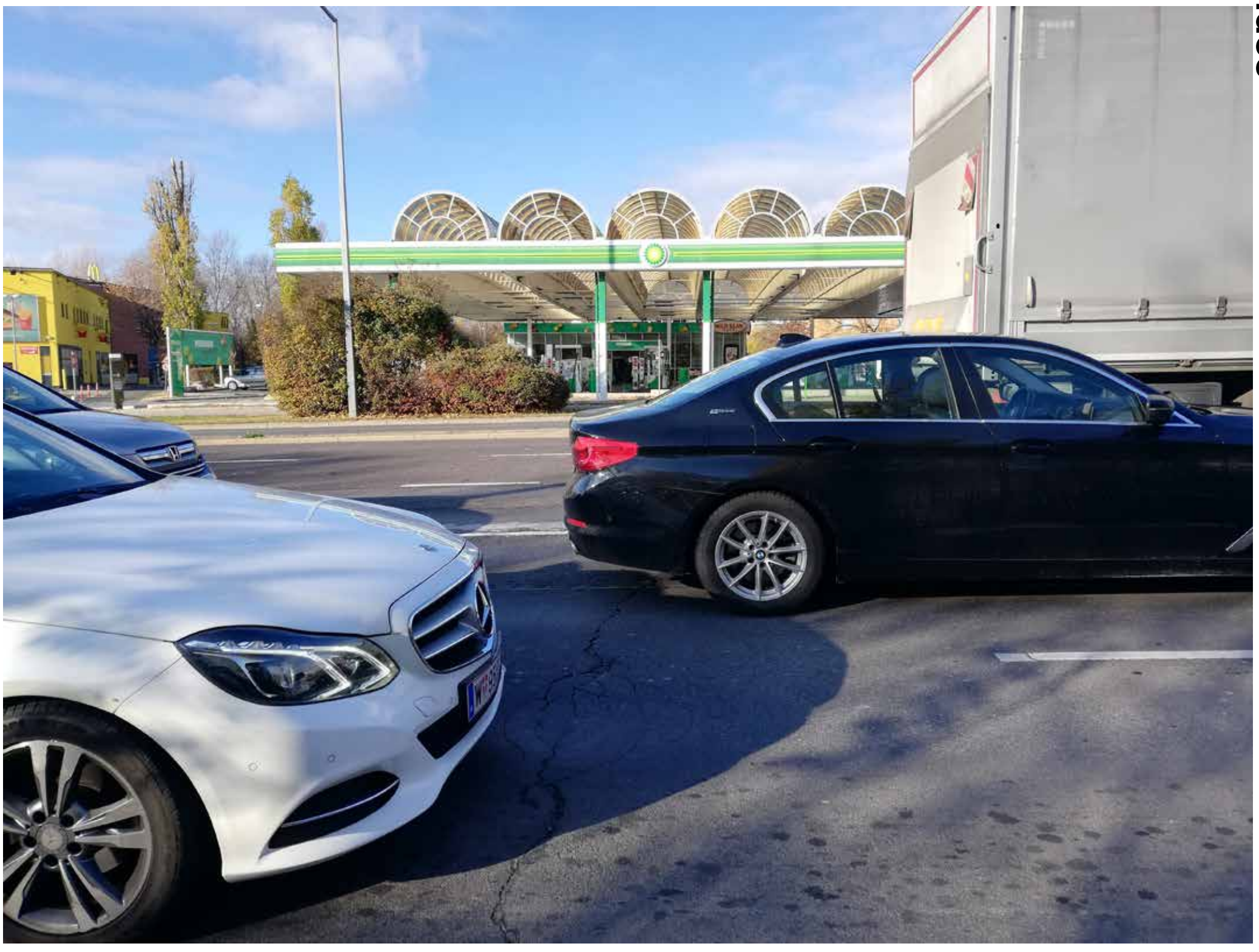
idee

Die Obsoleszenz der Gebäude bedeutet nicht gleich eine Obsoleszenz der Nutzung. Leerstehende Gebäude können umgenutzt werden, allerdings mit sehr unterschiedlichem Aufwand. Sonstige Einflussfaktoren sind die Homogenität der Umgebung, also inwieweit sich die bauliche Struktur an Orten befindet, welche zum größtenteil Nutzungsobsolet werden und damit nicht in ein bestehendes Netz an Infrastruktur eingebunden werden können. Damit in Zusammenhand steht meist auch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder anderen sanften Mobilitätsformen. Es stellt sich heraus, dass die Straße und das Autohaus am einfachsten sind nachzunutzen. Aufgrund der homogenen Umgebung und der Schwierigkeit der Nachnutzung sind Einkaufszentren sowie Industrie- und Gewerbehallen von einer hohen Nutzungsobsoleszenz betroffen und benötigen viel Transformationskraft und Investition um nicht in eine Gebäudeobsoleszenz zu verfallen.




CITROËN


ewe
IVM
DANKÜCHEN
KC9
DANKÜCHEN
DANKÜCHEN
DANKÜCHEN
ewe
IVM



idee

räumliches leitbild

Das räumliche Leitbild ist eine Darstellung potenzieller Transformationsbewegungen. Wir haben als Auslöser der räumlichen Transformation die Parameter Potential und Not definiert. Erklärt werden die Bewegungen anhand von der Implementierung des angenommenen Szenario, wir gehen aber davon aus, dass in jeglichen Szenarien der Zukunft Transformationsdruck in ähnlichen räumlichen Gegebenheiten herrschen wird. Kurzfristig bedeutet in der Darstellung, dass es Räume sind in denen sich sehr schnell etwas ändern muss. Bei langfristig eingestuften Räumen ist dadurch, dass dort aktuell keine Menschen leben oder die Versorgung trotzdem sichergestellt ist, mehr Zeit.

Druckräume/
Transformationsräume aus der Not heraus

Kurzfristig (lila Kreise)

- Schlechte Versorgung mit (sozialer) Infrastruktur
- Homogene Umgebung (Nutzung)
- Hohe Frequenz an Gebäuden, welche nach dem Szenario früh nutzungsobsolet werden
- Extreme Abhängigkeit vom Pkw
- Transformation aufwendig
- Niedrige Bevölkerungsdichte

idee

Kurzfristige Transformation aus Not kann anhand eines Beispiels nähergebracht werden. Eine Einfamilienhaussiedlung am Rand des Wienerwalds, welches ausschließlich mit dem Pkw angebunden ist, steht nach dem Szenario unter starkem Druck sich zu verändern. Es ist nicht möglich die notwendige Versorgung und das Bedürfnis nach Teilhabe an der Gesellschaft in fußläufiger Distanz zu erfüllen. Es müssen also soziale Einrichtungen geschaffen werden, sich kleinteilige Nahversorger ansiedeln, Arbeitsplätze entstehen etc. und dies in einer höheren Geschwindigkeit als in dichteren, gemischteren Wohngebieten. Es ist davon auszugehen, dass durch Widmungsstopps und Förderstrukturen mehrere Wohneinheiten in ungenutzten Einfamilienhäusern entstehen werden und insgesamt ein starker Veränderungsprozess entsteht. Hier ist es notwendig verstärkte Investitionen zu tätigen und planerische Hilfestellung zu leisten. Hier werden auch aufwendigere Übergangsmaßnahmen getroffen werden müssen. In diesen Räumen ist es notwendig starke Überzeugungsarbeit zu leisten und Menschen einzubinden, zu erreichen und abzuholen. Wie wäre es möglich dich in der Transformation zu mobilisieren?

Langfristig (gepunktete Flächen)
Funktionsgetrennte Räume ohne Wohnnutzung
Räume, an welchen Versorgung sichergestellt ist, aber gesellschaftliche Teilhabe und andere Bedürfnisse nicht ausreichend erfüllt sind.
Ein Beispiel hierfür sind Industrie- und Gewerbehallen, welche aktuell noch keine Wohnnutzung bereitstellen. Hier bleibt noch jede Möglichkeite offen und es bedarf ein größeres Konzept und einen Entwicklungsleitfaden zur Gestaltung. Hier können Experimentierräume geschaffen werden.

Potenzialräume

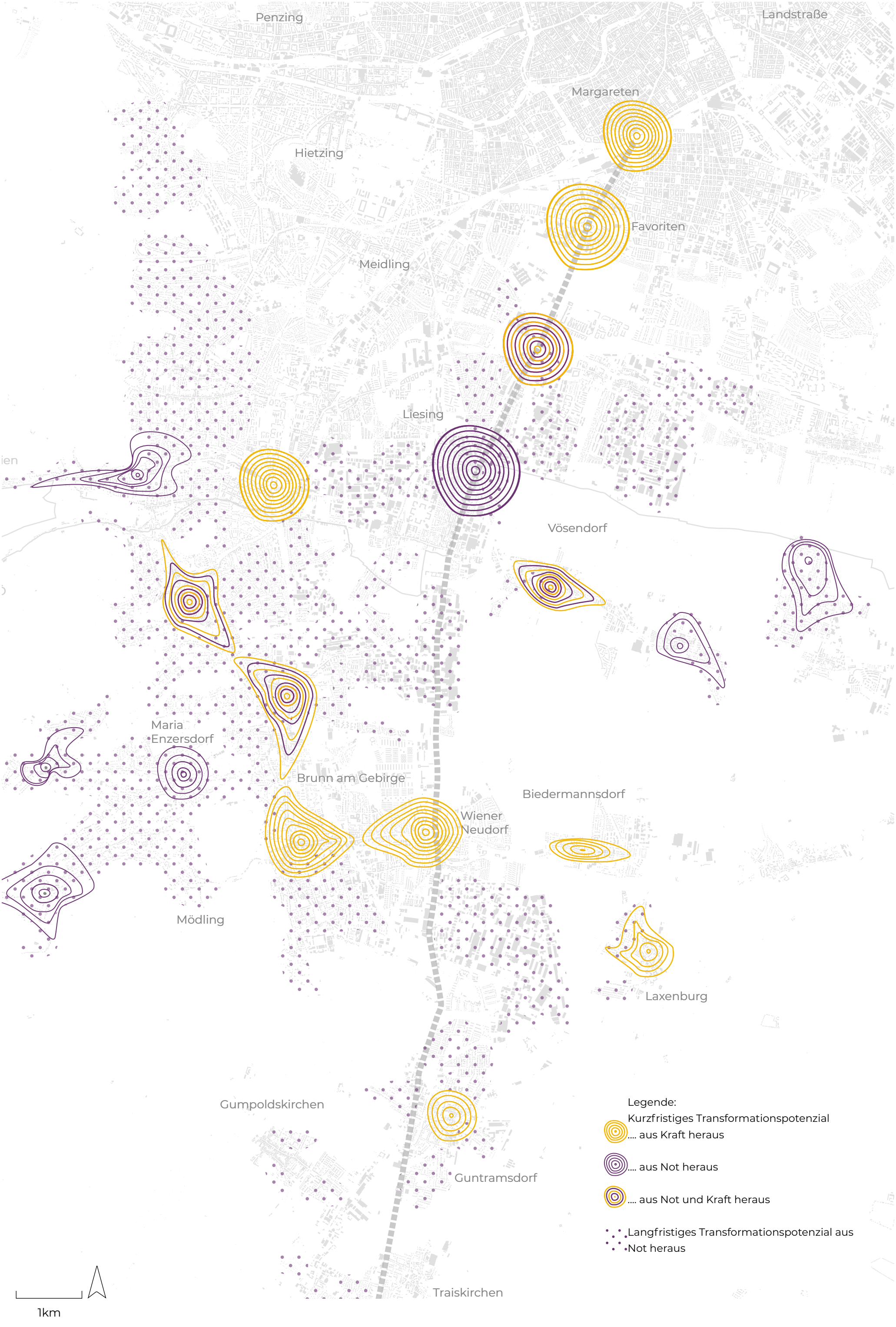
Kurzfristig (gelbe Kreise)

- Räume die gut an Öffis angeschlossen sind
- Kreuzungen
- Räume mit Nutzungsdurchmischung
- Deklarierte Entwicklungsgebiete
- Hohe Bevölkerungsdichte

Ein Beispiel für kurzfristige Transformation aus Potential sind Räume, die sich ohnehin in Transformation befinden. Das sind vor allem Räume welche schon gut öffentlich angebunden sind oder die Anbindung schon in Plan/Bau ist, an welchen schon Nutzungsmischung herrscht und viele Menschen bereits dort leben. Es sind Gebiete, welche bereits einer gewissen Dynamik unterliegen durch Stadtentwicklungsprojekte, vorherige Investitionen, Lagegunst etc. Hier ist weniger Investition notwendig um die Transformation in Gang zu bringen und mehr Fokus auf der Hilfestellung und der finanziellen Beihilfe zur Realisierung von Ideen. Hier ist die Überzeugungsarbeit bereits fortgeschritten, planerisch ist eher eine Abgabe von Entscheidungen zentral. Ein Beispiel eines Potentialraumes ist die ehemalige Smart City, welche später im Booklet als Transformationsbeispiel angeführt wird.

Mischform (lila und gelbe Kreise)

Räume, welche in ihrer baulichen Struktur hohes Potential bieten aber dennoch mit Mangel kämpfen, wie beispielsweise alte Ortskerne, an denen die Nutzung von Geschäften sich finanziell nicht mehr rentiert.


Penzing
Landstraße
Margareten
Hietzing
Favoriten
Meidling
Liesing
Vösendorf
Maria
Enzersdorf
Brunn am Gebirge
Biedermannsdorf
Wiener
Neudorf
Mödling
Laxenburg
Gumpoldskirchen
Guntramsdorf
Traiskirchen
1km
Legende:
Kurzfristiges Transformationspotenzial
.... aus Kraft heraus
.... aus Not heraus
.... aus Not und Kraft heraus
Langfristiges Transformationspotenzial aus
Not heraus

„Wir können uns das Ende der Welt vorstellen, aber nicht das Ende des Kapitalismus“

Jameson 2003

szenario

wir wissen zwar nicht was passieren wird aber so könnte es aussehen

szenario

Die folgende Seite beschreibt ein Szenario, welches rein fiktional ist. Uns dient es als Übergang, denn im heutigen System ist unsere Planung noch undenkbar. Wir wollen Leser:innen zeigen was möglich wäre, wenn wir die multiplen Krisen insbesondere die Klimakrise ernst nehmen würden. Und so Möglichkeiten möglich machen. Dieses Szenario dient dazu den ersten Schritt zur autofreien Stadt zu demonstrieren.
Lesen Sie bitte die rechte Seite und lassen Sie sich provozieren und anregen. Einige Passagen mögen sehr weit hergeholt klingen oder vielleicht auch sehr utopisch. Aber lassen Sie die Grenzen im Kopf hinter sich.

P.S. Die Fakten der extremen Wettergeignisse haben wir uns nicht ausgedacht. Es sind Zahlen die zum Beispiel bei der Flut im Aartal erreicht wurden.

DIE STANDARD

Radikale Klimapolitik – Wien zeigt wie es gehen kann!

Es ist nun schon drei Monate her, aber manch eine:r reibt sich immer noch die Augen was damals passiert ist. Es war ein einschneidender Tag in der Geschichte Wiens. Bei der vorgezogenen Neuwahl des Gemeinderats und somit auch des Bürgermeisteramtes, gelang es dem neugegründeten Klimastadt-Bündnis die absolute Mehrheit zu erreichen. Was sie dazu brachte das sie ihre Kandidatin Jascha Novak zur ersten Bürgermeisterin in der zweiten Republik zu wählen. Die Standard fasst zusammen.

Vorgeschichte

Seit Jänner 2019 gingen jeden Freitag Schüler:innen, Studierende neben ihren Eltern und Großeltern auf die Straße um für eine stärkere Klimapolitik zu demonstrieren. Auch viele Wissenschaftler:innen weltweit, aber auch aus Wien zeigten immer wieder auf, dass die Bemühungen viel zu wenig waren und es eine deutliche Richtungsänderung hin zu einer Klima angepassten Stadt benötigt. Aber was Wissenschaftler:innen und zehntausende Menschen auf den Straßen von Wien bewusst war, kam nur sehr zögerlich im Wiener Rathaus an. Oder es wurden weiter klimaschädliche Projekte wie der Bau der Stadtstraße forciert.

Extreme Wetterereignisse

Schon die letzten Sommerjahre waren von extremen Gegensätzen geprägt, doch der vergangene Sommer setzte noch einmal ganz neue Maßstäbe. So wurden im Mai bereits mehrfach 36°C gemessen. Die erschreckenden Tage vom 3 bis 5 Juni, sind auch heute 8 Monate später das Gesprächsthema in Wien. In diesen 48 h regnete es 150 l/Quadratmeter, so viel wie seit Jahresbeginn zusammen. Was zur Folge hatte, dass die Donau und der Wienfluss Rekordpegel erreichten. Dies führte zu Zerstörung in den angrenzenden Bezirken. Aber auch viele Gemeinden angrenzenden an den Wienerwald wurden durch die Wassermassen stark beschädigt. Auch die Stadt um den amtierenden Bürgermeister glänzte nicht besonders beim Katastrophen Management. So wurden die Wiener:innen viel zu spät gewarnt, was 12 Menschen das Leben kostete und Tausende evakuiert werden mussten. Der entstandene Schaden wird auf mehr als 3 Mrd. Euro geschätzt.

Nach der Flutwelle ist vor der Hitzewelle

Die Aufräumarbeiten löste eine riesige Solidarität in der Bevölkerung aus. Viele Wiener:innen halfen die entstandenen Schäden zu beseitigen. Eine weitere Hitzewelle mit bis zu 47°C in der Stadt erschwerte jedoch die Arbeiten. Mittags war es nicht möglich zu Arbeiten. Vor allem aber forderte es ein weiteres Mal mehrere Tote.

All diese Krisen zusammen brachten die Menschen weitere Male auf die Straßen. Mit noch mehr Wut und Entschlossenheit demonstrierten sie über vier Wochen für eine veränderte Klimapolitik. Eine der zentralen Forderungen der Demonstrierenden war die Absetzung der SPÖ geführten Stadtregierung. Am 14 September 2022 , vier Wochen nach der ersten Großdemonstration, trat der amtierende Bürgermeister zurück. Die bestehende Koalition mit den Neos konnte sich auf keine:n Nachfolgekandidat:in einigen, was schlussendlich zu den Neuwahlen im Dezember geführt hat.

Das Klimastadt-Bündnis, welches maßgeblich für die Proteste verantwortlich war. Sah sich nun in der Verantwortung, auch eine eigene Kandidatin zu den Neuwahlen anzumelden. Mit der Sprecherin des Klimastadt-Bündnis Jascha Novak bewarb sich die neu gegründete Partei um das Bürgermeisterinennamt. Sie sieht sich selber nur als eine Vertreterin des Klimastadt-Bündnis und gibt wie sie selber sagt „auch sehr gerne das Wort an andere Mitstreiter:innen ab.“

Mit dem Wahlversprechen eines radikalen Wandels hin zu einer solidarischen Postwachstumsstadt konnte das Bündnis bei der Mehrheit der Wähler:innen punkten.

Neue Wege - mit Car_los

Seit den Neuwahlen ist schon einiges Neues in die Wege geleitet worden und viele weitere bedeutende Einschnitte werden noch folgen.

Da viele Menschen auch aus dem angrenzenden niederösterreichischen Bezirk Mödling nach Wien pendeln, hat die neue Stadtregierung erfolgreich versucht auch diese Gemeinden für eine radikale Transformation zu gewinnen.

Man hat sich auf eine verbesserte Zusammenarbeit der Gemeinden geeinigt. Mit Car_los sollen grenzüberschreitende Projekte zusammen angegangenen werden. Die Motivation des Reallabors und der Anwohner:innen ist groß, es sollen die multiplen Krisen angepackt werden und Perspektiven geschaffen werden . So ist der Plan den motorisierten Individualverkehr in den kommenden fünf Jahren aus der Stadt zu verdrängen. Vielmehr sollen die Menschen zukünftig zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs sein. Raumstrukturell wird dies einiges an Fläche frei machen.

Wichtig ist dass all dies ein gemeinsamer Weg ist, denn Entscheidungen werden von allen mitgetroffen. Wie die neue Dekarbonisierungsstrategie aussehen soll dazu äußerten sich gestern Vertreter:innen von Wien und dem Bezirk Mödling.

Die vom Bund eingeführten CO2 Steuer soll regional noch weiter angehoben werden. Die Parkgebühren auf bis zu 500 Euro schrittweise angehoben. Außerdem werden in der kommenden Woche auf mehrspurigen Straßen, Spuren in Radwege umgewandelt.

Um die teilweise weiten Wege trotzdem meistern zu können, wird der öffentliche Nahverkehr flächendeckend ausgebaut. Bis es soweit ist übernehmen kleinere Kleinbusse, den Transport. Wichtig ist das Car_los nicht nur Maßnahmen entgegen der Klimakrise und deren Auswirkungen trifft. Car_los sieht die Verstrickung mehrer Krisen und handelt interdisziplinär.

Im Reallabor ist man sich sicher: Maßnahmen die getroffen werden, kombiniert mit einer guten Zusammenarbeit von möglichst vielen bringt Vorteile nicht nur für das Klima. Außerdem hat die Regierung eine neue Abteilung gegründet. “Kommunikation und Beteiligung” wird lokal mit der Bevölkerung zusammenarbeiten und kleinräumig Prozesse leiten und unterstützen.

handlungsfelder

szenario

ÖKOLOGISCHES SOLIDARISCHES WIRTSCHAFTEN FÖRDERN



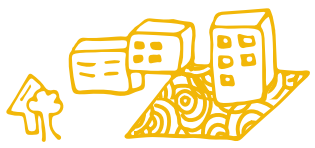
Demokratisch-Ökologische Wirtschaftsformen. Andere Erfolgsindikatoren für Unternehmen als Wirtschaftsleistung und Gewinn. Orientierung an Zufriedenheit von Arbeitnehmer:innen und Arbeitgeber:innen. Institutionalisierte Maßnahmen gegen Diskriminierungen am Arbeitsplatz. Selektives Wachstum im Bereich der sozialen und öffentlichen Infrastrukturen. Offene Relokalisierung. Keine wirtschaftlichen Gewinner und Verlierer schaffen. Commonsorientierte Initiativen etablieren.

RADIKALE RESSOURCENEINSPARUNG



Konsumgesellschaft überwinden. Genügsames und bedachtes konsumieren. Überwindung einer Überproduktion von Lebensmitteln, Kleidung, Elektronische Geräte. Ausbau einer ökologisch-sozialen Kreislaufwirtschaft. Mit dem Bestand arbeiten. Leerstand füllen statt neu bauen. Keinen neuen Boden versiegeln. Nichtnutzung von fossilen Energieträgern. Reduktion des Energieverbrauchs. Teilen statt haben.

SOZIAL-ÖKOLOGISCHE INFRASTRUKTUR ETABLIEREN



Sozialen Einrichtungen mehr Bedeutung geben. Jede und Jeden daran mit beteiligen. Grün- und Freiraum einfach erreichen. Wohnen inklusiv, zugänglich und leistbar bereitstellen. Care-Arbeit Geschlechtergerecht aufteilen. Gesellschaftliche Unterstützung für Menschen in Notsituationen. Einkommensunabhängiges gerechtes Bildungsangebot.

POLYZENTRALITÄT



Überwindung von Funktionstrennung. Raum der kurzen Wege. Innerhalb von 15 min Gehzeit Grundversorgung von Bildung, Arbeit, Einkaufen und Freizeit erreichen. Bessere Versorgung in abgelegenen Gebieten. Dichotomie von Stadt und Land überwinden.

PRIORISIERUNG DES NICHT MOTORISIERTEN VERKEHRS UND RÜCKBAU DES MIV

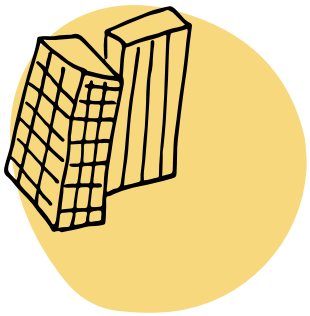
Entschleunigung der Mobilität. Ausbau von sanfter Mobilität (öffentlicher Nahverkehr, Radinfrastruktur, Fußwege). Verringerung des Verkehrsaufkommens. Gewonnen Straßenraum, als öffentlichen Begegnungsort neu denken. Fahren dürfen Einsatzfahrzeuge und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

ALLTAGSWELT UND NACHBARSCHAFT PRIORISIEREN

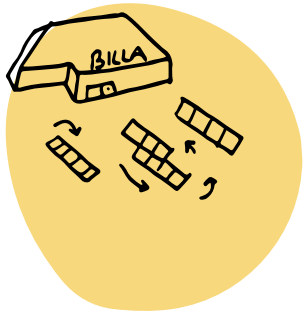


Das Politische manifestiert sich im Alltag, Alltag als Austragungsraum von gesellschaftlichen Prozessen. Gegenseitiges aufeinander acht geben und unterstützen. Vorhandene Projekte fördern und ausbauen. Orte für Nachbarschaftliche Projekte bereitstellen und unterstütze. Menschen aus unterschiedlichen Gruppen zusammenbringen. Gebietsbetreuung in Grätzln etablieren. Kürzere Arbeitszeiten und mehr Zeit für Erholung. Kultur und Freizeitangeboten mehr Bedeutung geben.

was heißt das für uns?



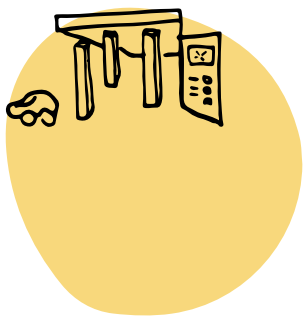
Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten herstellen. Föderung von sozio-ökologisch Formen des Wirtschaftens. Die Arbeitswelt wird sich verändern. Homeoffice, Digitalisierung, kürzere Arbeitszeiten werden folgen. Ein Ineinandergreifen von Erwerbarbeit und Care - Arbeit, eine Gerechte Verteilung davon. Arbeit, welche als sinnvoll erachtet wird, einen Selbstwirksamkeit, eine Rückbettung in die sonstige Lebenswelt, nicht nur reines Funktionieren und



Für ein genügsames und bedachtes Konsumieren benötigt es ein verringertes Warenangebot. Lieferketten sind kürzer, die Produkte regionaler und nicht ganz so perfekt. Lebensmittel bekommen mehr Wertschätzung, landwirtschafltche Berufe auch. Einkaufen ist eingebunden in die Wegeketten, da kleinere Strukturen sich öfter ansiedeln und ein breiteres Angebot bieten. Märkte und die Möglichkeit des Kontaktes und der Beratung entstehen, aber auch Lieferung mit Rad.

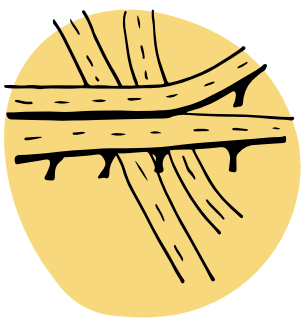


Junge Menschen wollen nicht mehr nur weg vom Land. Es ergibt sich die Möglichkeit der Gestaltung, es können neue Formen entstehen. Leere Häuser rentieren sich nicht mehr, sind nicht mehr zu erhalten. Es werden Lösungen gefunden die Bedürfnisse nach Privatsphäre mit der Mentalität des Teilens zusammenzubringen. Es braucht Positivbeispiele welche durch aktive Förderung etabliert werden können. Zweitwohnsitze und Leerstände werden



Es wird Übergangslösungen brauchen für öffentliche Verkehrsmittel, Einsatzfahrzeuge, Mülabfuhr etc. welche auch noch auf fossile Energie angewiesen sein werden. Danach wird es E-Tankstellen brauchen, für Pkws, Busse aber auch für Räder. Die Reperaturinfrastruktur kann auch für sanfte Mobilität genutzt werden.

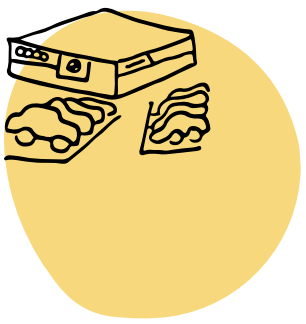
szenario



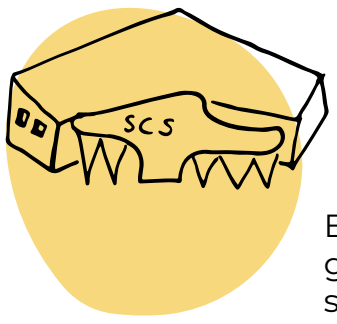
Die Straße ist öffentlicher Raum. Der öffentliche Raum gehört allen. Straßenverkehrsordnungen, welche die reine effiziente Fortbewegung als Sinn der Straße festlegen fallen. Stehender Verkehr nimmt nicht mehr



Produktion kann eingegliedert werden in den Rest des Raumes. Es wird immer Produktion geben welche durch Lärm und Schmutz nicht neben Wohnen stattfinden kann. Aber es muss keine Quadratkilometer großen Flächen dafür geben, welche so lebensfeindlich sind, dass davor gewarnt wird mit dem Rad durchzufahren.



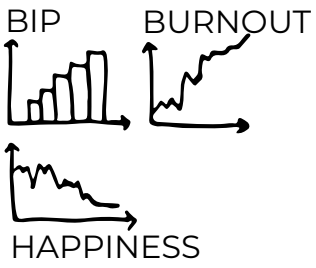
Verkauf von Autos für die Menschen ohne Außnahmebescheinigung untersagen. Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen sind von der Regelung ausgenommen
Des Weiteren ist Einsatzfahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel weiterhin auf den Straßen zu finden



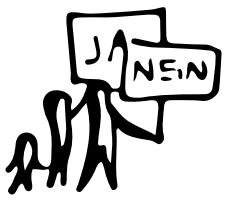
Es muss nicht immer alles so schnell gehen. Es ist nicht nur nicht mehr rentabel ständig neue Dinge zu kaufen, es kommt auch wieder Freude auf das was man hat zu reparieren. Nicht mehr alles was wir sehen ist Werbung, Werbung, Werbung. Öffentliche Räume können mehr sein als nur Hallen zum Konsum.

handeln, aber wie konkret?

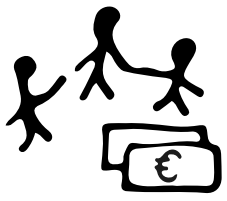
szenario



WACHSTUMSPARADIGMA ÜBERWINDEN
Alternative Erfolgskriterien finden
Innovationszwang überwinden



DEMOKRATISIERUNG
Ergebnisoffenheit von Entscheidungsprozessen, Alternativlosigkeitsparadigma brechen



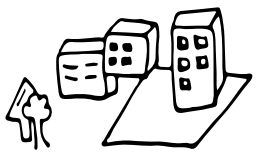
ALLES FÜR ALLE
Machtverhältnisse und Hegemonien sehen und überwinden

ÖKOLOGISCHES UND SOLIDARISCHES WIRTSCHAFTEN FÖRDERN



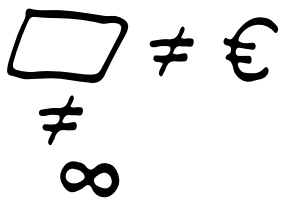
- Andere Erfolgsindikatoren für Unternehmen als Wirtschaftsleistung und Gewinn.
- Orientierung an Zufriedenheit von Arbeitnehmer:innen und Arbeitgeber:innen.
- Institutionalisierte Maßnahmen gegen Diskriminierungen am Arbeitsplatz.
- Selektives Wachstum im Bereich der sozialen und öffentlichen Infrastrukturen.
- Keine wirtschaftlichen Gewinner:innen und Verlierer:innen schaffen.
- Commonsorientierte Initiativen etablieren.
- Flächenumverteilung nach chancengleichen Kriterien.

SOZIAL-ÖKOLOGISCHE INFRASTRUKTUR ETABLIEREN



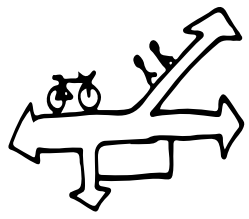
- Sozialen Einrichtungen bedingungsloses Einkommen zur Verfügung stellen, keinem Innovationsdruck aussetzen.
- Breite Beteiligungs- und Mitwirkungsmöglichkeiten schaffen, qualifikationsunabhängig.
- Grün- und Freiraum schnell und günstig anbinden.
- Grünraumverbindungen und kleinteilige Grünräume und Abkühlungsmöglichkeiten schaffen.
- Einkommensunabhängige Bildung und Weiterbildung bereitstellen.
- Gesellschaftliche Unterstützung für Menschen in Notsituationen.

RADIKALE RESSOURCENEINSPARUNG



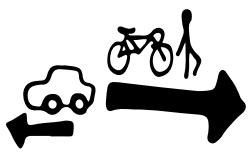
- Förderung nicht Konsum orientierter Freizeitgestaltung.
- Überwindung einer Überproduktion von Lebensmitteln, Kleidung, Elektronische Geräte. Geplante Obsoleszenz verbieten.
- Ausbau einer ökologisch-sozialen Kreislaufwirtschaft.
- Bestand sanieren. Leerstand füllen statt neu bauen. Keinen neuen Boden versiegeln.
- Fossile Ressourcen besteuern. Heizsysteme mit erneuerbaren Energien fördern.
- Sharing - Infrastruktur aufbauen.
- Reparieren fördern

POLYZENTRALITÄT



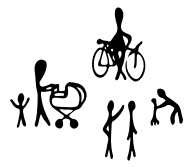
- Funktionsmischung fördern und in Konzepten verankern.
- Raum der kurzen Wege etablieren. Innerhalb von 15 min Gehzeit Grundversorgung von Bildung, Arbeit, Einkaufen und Freizeit garantieren.
- Dichotomie von Stadt und Land überwinden.
- Wegekettenverbindungen verschiedener Bevölkerungsgruppen in der Planung miteinbeziehen.

PRIORISIERUNG DES NICHT MOTORISIERTEN VERKEHRS UND RÜCKBAU DES MIV



- Entschleunigung der Mobilität. Priorisierung von NMV im Straßenraum.
- Straßenraum als Freiraum denken.
- Umfassender und lückenloser Ausbau von sanfter Mobilität (öffentlicher Nahverkehr, Radinfrastruktur, Fußwege).
- Beschränkung der PKW Nutzung auf Einsatzfahrzeuge, Lieferfahrzeuge, Müllabfuhr, bei Mobilitätseinschränkungen und gewerblicher Notwendigkeit (z.B. Handwerker:innen)

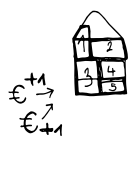
ALLTAGSWELT UND NACHBARSCHAFT PRIORISIEREN



- Gendermainstreaming in der Planung verankern
- Alltag als Austragungsraum von gesellschaftlichen Prozessen wahrnehmen.
- Reproduktionsarbeit (monetär) wertschätzen und sichtbar machen.
- Bedürfnisorientierte Freiraumgestaltung etablieren.
- Nischenprojekte bezogen auf einen solidarischen Umgang miteinander fördern und ausbauen.
- Sichere Räume schaffen und Maßnahmen ergreifen, um ein Sicherheitsgefühl zu garantieren.
- Bildungsarbeit zu Themen der Diskriminierung leisten und zugänglich machen.

instrumente

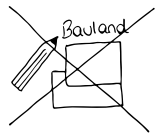
Die Raumplanung bietet bereits eine Reihe von Instrumenten, welche entweder schon existieren und nur flächendeckend implementiert werden müssten oder im Rahmen des Gesetzes möglich wären aber noch nicht umgesetzt worden sind. Es wäre notwendig diese Palette auszuschöpfen und alle raumplanerischen und politischen Stränge zu ziehen, welche die Versiegelung und den Autofokus vorantreiben. Im Sinne der Postwachstumsstadt haben wir hier die wichtigsten aufgegliedert, welche auch anhand der folgenden Alltagsgeschichten beispielhaft in ihrer Umsetzung gezeigt werden.



ANPASSEN VON WOHNBAUFÖRDERUNG
Einführung Förderkategorie gemeinschaftliches Wohnen und Förderstopp von Einfamilienhäusern
Erleichterungen in der Bauordnung für Gebäude mit mehr als einer Wohneinheit



LEERSTANDSPLATTFORM
Website wo alle Leerstände, die von der Gemeinde oder der Bevölkerung ermittelt werden, aufgelistet werden. Menschen können Interesse bekunden und sich vernetzten.



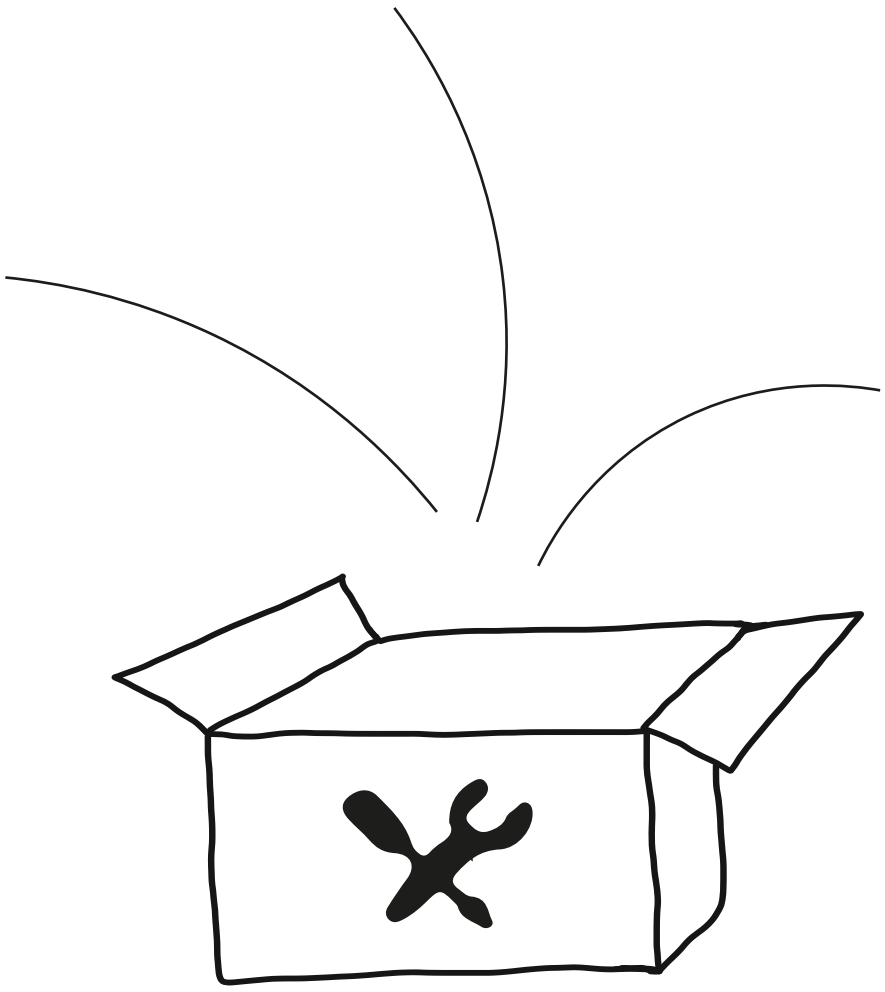
WIDMUNGSSTOPP

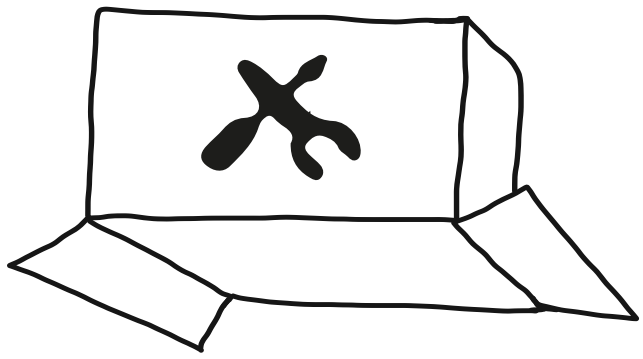
szenario



LEERSTANDSABGABE
Für Einrichtungen, die eine gewisse Zeit nicht bewohnt oder benützt werden muss die Eigentümer:in nach einem Jahr einen festzulegenden Betrag an die Gemeinde abgeben.

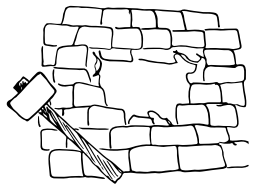
RECHTLICHE UND FINANZIELLE BERATUNG UND UNTERSTÜTZUNG
Baurechtliche Beratung
Beratung über Verträge
Hilfestellung zur Beantragung von Krediten oder Fördermitteln sowie Bereitstellung von Fördermitteln.





Nischen
Ausprobieren innerhalb von Vereinen
Bewegungen
Baugruppen
Nachbarschaftliche Zusammenschlüsse
Kost-Nix-Läden
...

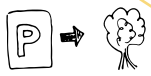




Konfrontation / Bruch
Demonstrationen
Aneignungen des öffentlichen Raumes
Besetzungen
Streiks
...



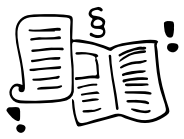
Demokratische Institutionen
Petitionen
Volksabstimmungen
Beratungsstellen
...



ENTSIEGLUNG



Nischenentwicklungen fördern
Experimentierräume eröffnen



VERANKERUNG VON POSTWACHSTUM IN PROGRAMMEN UND KONZEPTEN
mit rechtlicher Bindung

FLÄCHENVERGABERECHT
Vergabe an Projekte mit der höchsten Qualität und solidarischen, ökosozialen Prinzipien, nicht an Höchstbietende



KOMPETENZ ZU LAND & BUND

Die Instrumente von unten, also von der Bevölkerung sind vor allem Möglichkeiten Druck auszuüben bzw. selbst zu erproben und aufzuzeigen wie eine andere Praxis aussehen könnte. Dies kann in sehr unterschiedlichen Ausprägungen erfolgen und verschiedene Problematiken in den Blick nehmen. Für eine Transformation müssen alle Arten von Instrumenten zusammenspielen und Ineinandergreifen.

nutzungsobsoleszenz der bausteine - zeitliche abfolge

szenario

MASSNAHMENPAKET

Förderung von solidarisch-ökologischer Wirtschaft

Nischenentwicklungen fördern

Förderung von solidarisch-ökologischer Nahversorgung & Konsum

Großräumiges Konzept der 15-Minuten-Stadt wird implementiert

CO2- Besteuerung verteuert fossile Brennstoffe

Öffentliche Verkehr wird massiv ausgebaut

Autoverkaufsstopp mit Ausnahmen

26.01.2022
Pressekonferenz

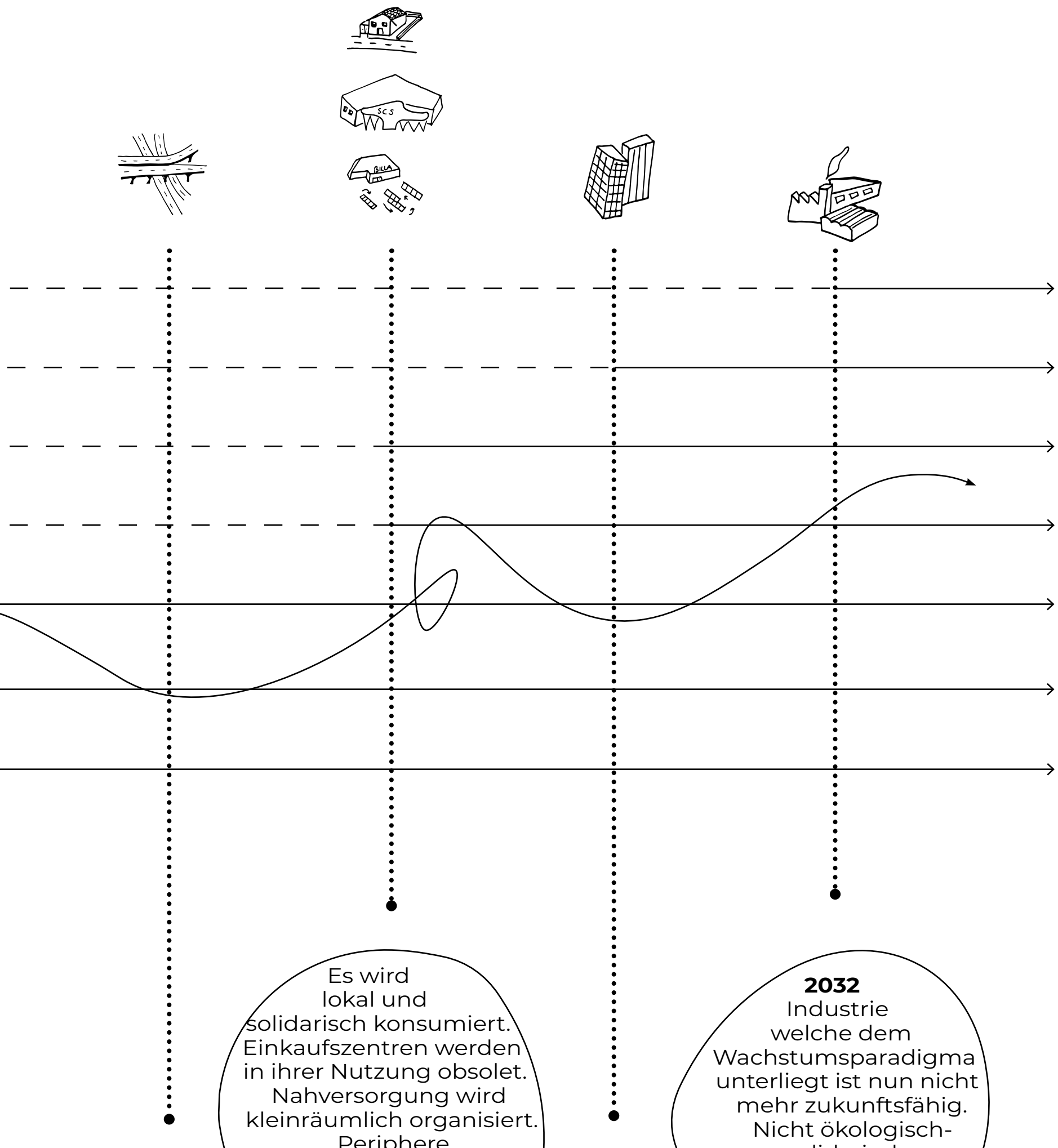
Partizipation





Treibstoff wird radikal eingespart. Der motorisierte Individualverkehr als „Kunde“ fällt weg. Tanken als Nutzung ist ab jetzt obsolet.

2022
Autos werden nicht mehr verkauft, die Nutzung als Autohaus wird obsolet.



szenario

Es wird
lokal und
solidarisch konsumiert.
Einkaufszentren werden
in ihrer Nutzung obsolet.
Nahversorgung wird
kleinräumlich organisiert.
Periphere
Einfamilienhäuser
werden aufgrund
der Erreichbarkeit
obsolet.

2032
Industrie
welche dem
Wachstumsparadigma
unterliegt ist nun nicht
mehr zukunftsfähig.
Nicht ökologisch-
solidarische
Nutzungen
stehen vor der
Obsoleszenz.

Teile der Straße
werden in ihrer
Nutzung obsolet.
Menschen fahren
lieber öffentlich
als mit ihrem
eigenen
PKW.

Bürotürme
als reine
Arbeitsorte,
können aufgrund der
Monofunktionalität und
der Funktionstrennung
nicht überleben und
sind der Obsoleszenz
ausgesetzt.

geschichten aus dem alltag

Es wird das Instrument des Storytellings genutzt. Es ist eine Möglichkeit andere Zukunftsbilder vorstellbar zu machen. Geschichten über eine andere Zukunft zu erzählen, ermöglicht ein “Abholen” auf inklusive Art. Es ist lesbarer und flexibler als komplexe Pläne und fertiggestellte Maßnahmenpakete. Sie regen zur Fantasie an, lassen unbegrenzte Beteiligungen und Akteur:innen im Prozess zu, regen an Fragen zu stellen und sich selbst zu hinterfragen. Dadurch werden die eigenen Grenzen im Kopf sichtbar, erst dann können sie aufgebrochen werden.
Wir möchten näher an den Alltag herantreten, Alltagswege beachten, Alltagsgespräche überlegen. Die Planung hat die Freiheit auf allen Ebenen anzusetzen. Die Instrumente-Palette kann zu einer radikalen Demokratisierung des Raumes beitragen, sie muss nur ausgeschöpft werden.
Ein Konzept, welches die uns wichtigen Punkte aktuell vereint ist das der solidarischen Postwachstumsstadt. Darin ist der Raum, ein Raum für Konflikte, für viele Lebensentwürfe, für Kreativität, für Konfrontation. Die Überwindung des Paradigmas des unendlichen Wachstums, der unendlichen Innovation, ist dafür unabdingbar.
Planung darf nicht systemfördernd sein, sie ist in sich ein politischer Prozess.

szenario



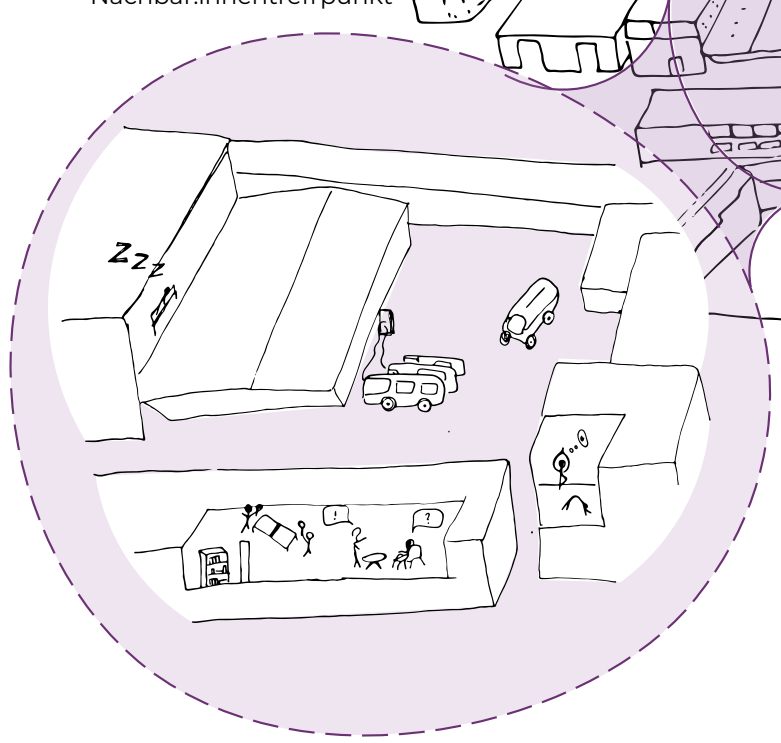
Harald & Ida

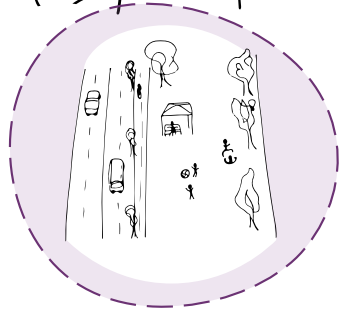


Radverleih und Radverkauf
Radwerkstatt

Marktplatz
Mitmachsupermarkt

Unterkünfte und Aufenthaltsräume für Busfahrer:innen
Bus-Parkplatz und Ladestation
Atelier- und Freizeiträume
Nachbar:innentreffpunkt



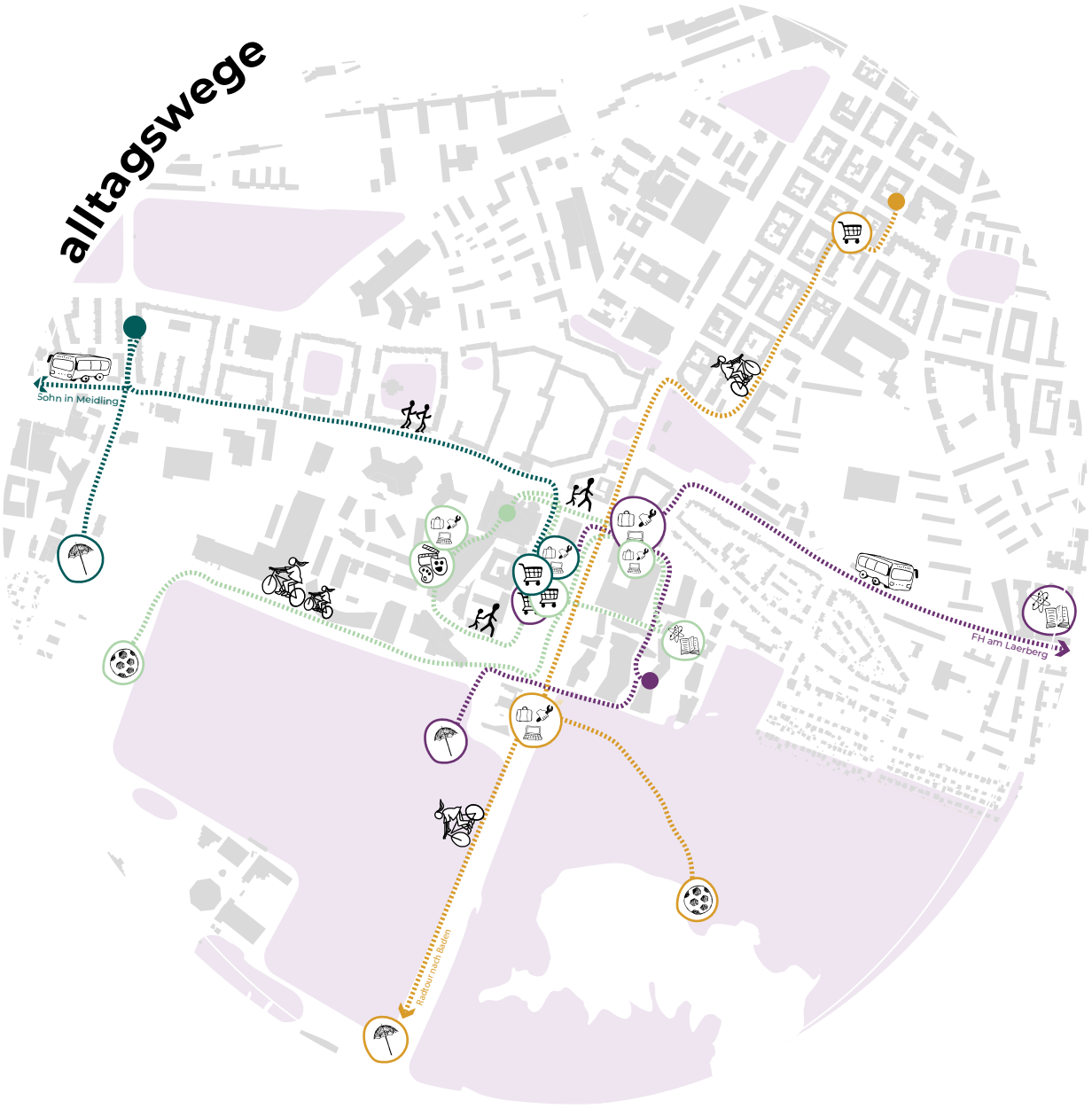


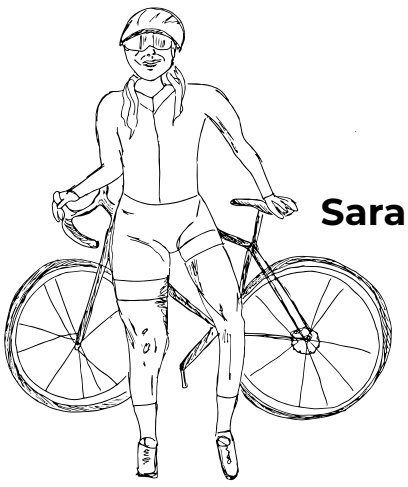
Schnellradspuren
Platz zum Spielen
Öffentlicher Raum
Zwei Autospuren



Kerim

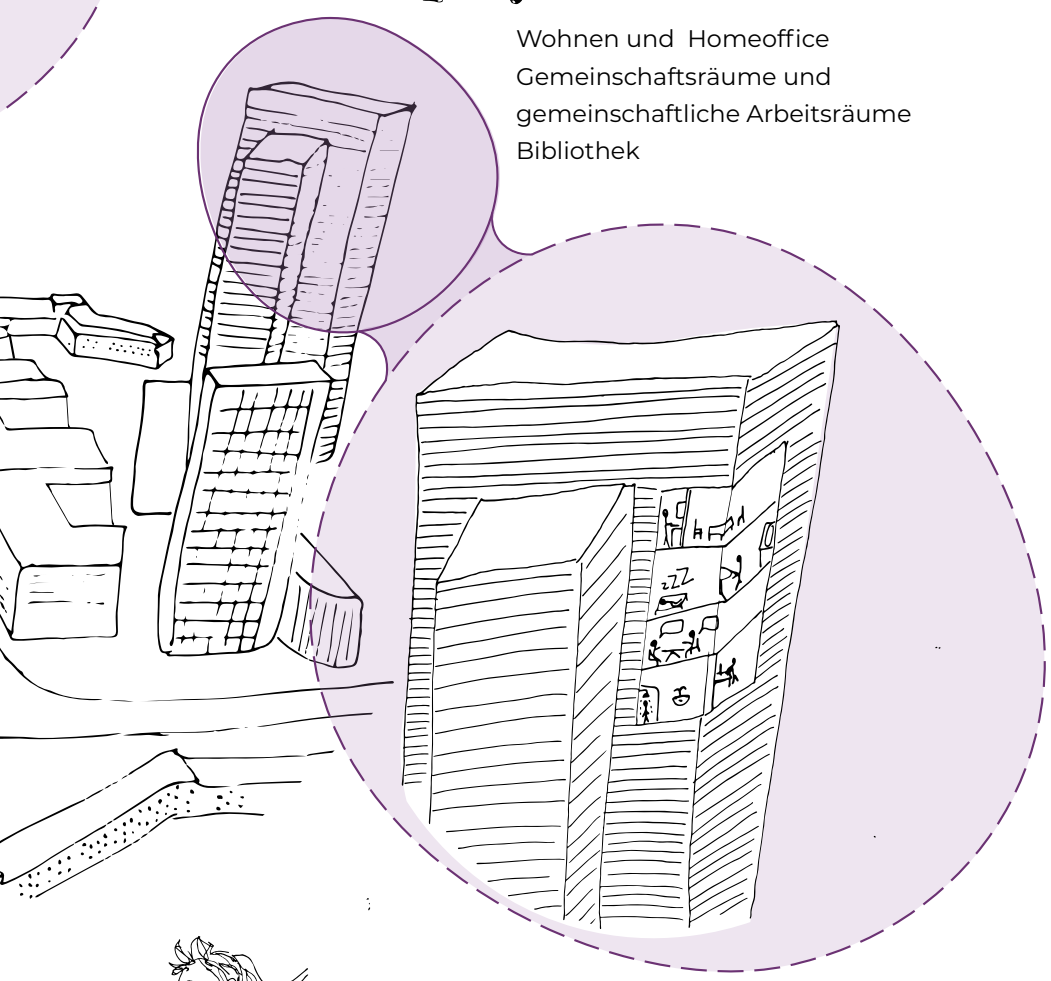
alltagswege





Sara

Wohnen und Homeoffice
Gemeinschaftsräume und
gemeinschaftliche Arbeitsräume
Bibliothek



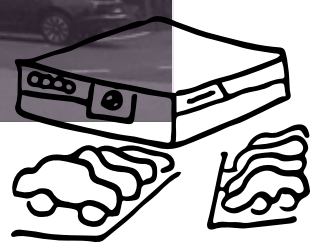


Amina



Susi





szenario

Möglicher Ablauf

Phase 1: Leerstand beheben und Menschen Vernetzung

Die Leerstandsplattform von “Car_los” dient dazu leerstehende Gebäude neu zu nutzen.

Neben dem Bündnis kann auch die Bevölkerung Leerstand identifizieren.

Die Plattform dient auch dazu Menschen zusammen zubringen, die Lust haben etwas aufzubauen.

Phase 2: Unterstützung beim Gestalten

Von “Car_los” bereitgestellte Planner:innen und andere Expert:innen unterstützen bei der Nachnutzung.

Planende organisieren Plenas und vernetzen weiter.

Expert:innen geben Hilfestellung bei der Beantragung von Finanzmitteln und dem Abschließen von Verträgen.

Nachbar:innen können: sich anschließen und einbringen, unterstützen, dafür dagegen sein. Die Freiheit genießen ihre eigenen Ideen zu verwirklichen.

Auto(nomes) Haus

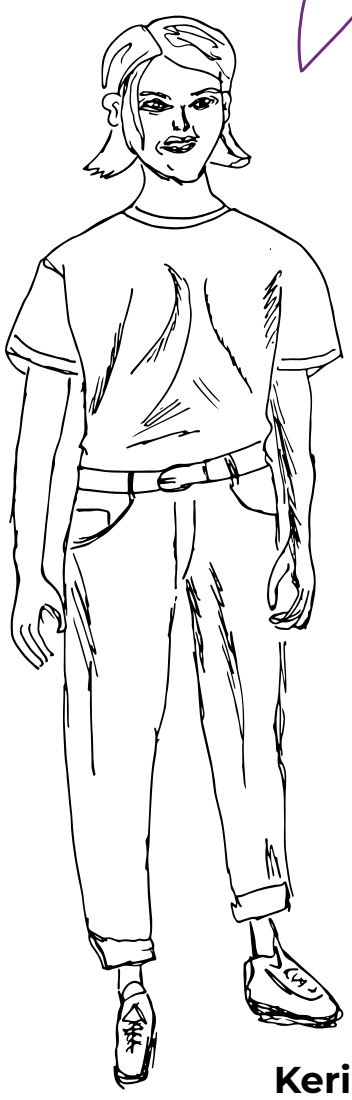
Phase 3: Langfristige Implementierung in der Nachbarschaft

Sicherung der Projekte durch finanzielle Unterstützung von “Car_los” mit ausreichendem Budget und Niederschwelligem Zugang.

Weiterhin wird es Unterstützungs-angebot durch Expert:innen geben.

Durch finanzielle Unterstützung wird es Menschen ermöglicht ihren Lebensunterhalt mit dem Projekt zu finanzieren. Um das Projekt am Leben zu halten braucht es immer Menschen die unterstützen.

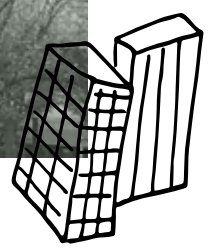
„Hallo, ich bin Kerim. Ich bin in Favoriten aufgewachsen weiter im Norden. Mich hat schon immer gestört, dass ich so weit weg bin von einem großen Grünraum, und auch vom Wasser. Am Wienerberg-See zu leben war so ein kleiner Traum, der mir schon lange im Kopf herumgeschwirrt ist. Ich habe auf der FH beim Laerberg soziale Arbeit studiert und da waren wir immer dort baden nach den Vorlesungen. Als erster in meiner Familie der studieren kann, ja als erster der für die österreichische Staatsbürgerschaft keine Bäume ausreißen musste, wollte ich unbedingt Menschen helfen, denen es auch so geht. Es ist schwer sich die nötigen, nicht nur verbalen, Fähigkeiten anzueignen, um wirklich ernst genommen zu werden.
Vor fünf Jahren, also kurz nach dem die neue Regierung angefangen hat zu arbeite, bin ich, mit meiner Freundin in eine Wohnung in der Biotop City hergezogen. Das Autohaus an der Kreuzung stand ziemlich bald nach der neuen Verwaltung/Regierung unter Handlungsdruck. Es war für die Eigentümer:innen einfach nicht mehr rentabel. Mit Nachdruck von “Car_los” wurde das Grundstück schließlich zum Teil abgekauft und ein Aufruf für neue Untermieter:innen auf der neu eingerichteten Leerstandsplattform gestartet. Der Großteil des Geländes wurde zu einer Park-, und Ladestation sowie einer Werkstatt für die neuen Busse, welche Anfangs bis zum Ausbau der U-Bahn noch sehr frequentiert fuhren und jetzt die last mile sowie den Transfer Richtung Süden garantieren. Das Gebäude an der Ecke wurde ein neues Subzentrum. Da ich gerade auf Wohnungssuche war hab ich das mitbekommen und uns kurzentschlossen auf die Interessent:innen-Liste geschrieben. Mit anderen gemeinsam haben wir uns dann organisiert, ein Konzept entwickelt und wurden so die neuen Mieter:innen und haben eigentlich direkt begonnen umzubauen. Es war uns wichtig Menschen bei ihrer Integration zu unterstützen. Wir wollen einen Raum schaffen wo es für alle, die sonst keine Räume haben, möglich ist sich wohlzufühlen, ohne Menschen auszuschließen - naja also solange sich alle respektvoll behandeln. Es entstand eine schöne Dynamik in der Nachbar:innenschaft, wir organisierten uns online und hielten wöchentlich Plenas. Wir bekamen Unterstützung von Planer:innen und Architekt:innen und Geld von “Car_los”. Für die nächsten zehn Jahre ist die Finanzierung gesichert und auch an keine Erfolgsquoten gerichtet. Wir sind ein Team von Sozialarbeiter:innen, Psycholog:innen, Menschen in der Rente, Übersetzer:innen und allen Menschen die etwas beitragen können und wollen. Bei uns ist momentan ein Raum für Jugendliche mit Tischtennisplatten, Computern, Tischen zum Lernen und für Nachhilfe; eine kleine Bibliothek; eine Gemeinschaftsküche; ein Spielraum für Kinder; eine Werkstatt im Keller; Räumlichkeiten für Beratung zu unterschiedlichen Themen und wir haben auch Notunterkünfte für Menschen, die gerade keine Bleibe haben. Zum sehr großen Teil wird das neue Stadtteilzentrum sehr gut angenommen, es ist für einige ein bisschen wie ein zweites Zuhause geworden.“



Kerim

die twin tower





szenario

Möglicher Ablauf

Phase 1: Leerstand beheben

Die Leerstandsabgabe der Stadt dient zur zügigen Nachnutzung von verwaisten Gebäuden.

Leerstand kann durch unterschiedliche Methoden, wie zum Beispiel Stromverbrauch ausfindig gemacht werden.

Nach einem gewissen Zeitraum ist ein bestimmter Betrag zu zahlen, andernfalls droht bei Nichtzahlung Verkauf oder Enteignung.

Phase 2: Nachnutzungsmöglichkeiten prüfen

Es wird geschaut mit welchem Aufwand, unterschiedliche eine Umnutzungen möglich sind.

Interessent:innen werden schon vor Baubeginn bei den Überlegungen mit einbezogen.

Nachbar:innen können: sich anschließen und einbringen, unterstützen, dafür dagegen sein. Die Freiheit genießen ihre eigenen Ideen zu verwirklichen.

Phase 3: Langfristige Implementierung in der Nachbarschaft

Sicherung der Projekte durch finanzielle Unterstützung von “Car_los”, mit ausreichendem Budget und niederschwelligem Zugang.

Weiterhin wird es Unterstützungs-angebot durch Expert:innen geben.

Durch finanzielle Unterstützung wird es Menschen ermöglicht ihren Lebensunterhalt mit dem Projekt zu finanzieren. Um das Projekt am Leben zu halten braucht es immer Menschen die unterstützen.

Twin Tower

Meine Tochter und ich waren einer der Ersten, die hier in die Twin Tower zum Wohnen eingezogen sind. Schon komisch, davor habe ich hier gearbeitet und jetzt leb ich hier - nicht gerade die perfekte Work-Life-Balance (lacht). Wenn ich zurückdenke, fing alles eigentlich schon lange vor der neuen Regierung an. Vor allem mit der Coronapandemie wurden immer mehr Büros nicht mehr regelmäßig genutzt. Kaffees und Restaurants mussten schließen, weil es nicht mehr rentabel war, aber das habe ich auch nur erzählt bekommen. Ich war in den Lockdowns auch im Homeoffice.Mit der neuen Partei im Rathaus mussten dann Firmen ihren Sitz hier in den Twin Towers aufgeben. Im Reallabor “Car_los” wurde in neuen Konzepten festgelegt, dass Firmen die nicht nach sozial-ökologischen Aspekten handeln und sich dahingehend innerhalb von fünf Jahren weitgehend umstrukturieren mit hohen Sanktionen belegt werden. Dies führte dazu, dass Firmen sich entweder an den sozial-ökologischen Parametern umorientieren oder nicht mehr rentabel sind. Ich habe bei einem großen Baukonzern in der Rechtsabteilung gearbeitet. Mit dem Wegzug meines alten Arbeitgebers hatte ich die Chance mich noch einmal neu zu orientieren und eine Arbeit zu machen die mir auch wirklich Spaß macht, eine wobei ich das Gefühl habe etwas Sinnvolles zu machen. Ich arbeite zwar immer noch hier, jetzt aber in Teilzeit, unten in der Bibliothek. Auch dem Recht bin ich treu geblieben und helfe als Anwältin drüben im Stadtteilzentrum. Dort habe ich Kerim und seinem Verein geholfen durch die ganze Bürokratie zu kommen. Nachdem das Projekt erfolgreich angelaufen ist, hat mich “Car_los” gefragt, ob ich nicht auch andere Projekte unterstützen möchte. Außerdem biete ich zweimal die Woche im Auto(nome)haus eine niederschwellige Rechtsberatung an. Aber zurück zur Wienerberg-City. Nachdem einige Unternehmen weggezogen waren, standen viele Etagen in den beiden Hochhäusern leer. Die von Car_los einführte Leeerstandsabgabe führte dazu, dass Besitzer:innen das Gebäude zu großen Teilen an das Bündnis verkaufte. Da der Wohnungsdruck auch in den letzten Jahren nicht abgenommen hat, hat die MA19 dann recht schnell mit den Planungen für eine Umgestaltung angefangen. Es stellte sich jedoch schnell raus, dass die Umbaumaßnahmen sehr kostenintensiv und aufwendig wären. So, dass man sich dazu entschlossen hat, bei beiden Türmen nur jeweils die obere Hälfte aufwendig umzubauen. Bei dem Umbau wurde darauf geachtet, verschieden große und möglichst flexibel veränderbare Wohnungsschnitte zu schaffen. In den unteren Hälften sind jeweils Gemeinschaftsräume, Arbeitsräume und Sporträume entstanden. Während der Planungsphase, haben die Planenden den Prozess geleitet und uns größtmögliche Entscheidungsfreiheit überlassen. Dafür haben wir viel Zeit für Diskussionen aufgebracht. Um eine gute Nachbarschaft zu bilden, treffen wir uns nun regelmäßig, um uns auszutauschen und von unseren Projekten zu erzählen. Bei einem der Treffen ist auch der Vorschlag für die Bibliothek unten in die alte Einkaufspassage gekommen. Ich war sofort begeistert von dieser Idee und gemeinsam haben wir das Projekt in Kooperation mit “Car_los” umgesetzt. (schmunzelt)Da ich momentan in einer guten finanziellen Lage bin, zahle ich neben meiner Miete, auch einen Teil von Karinas Miete mit. Sie wohnt unter mir. Dafür passt sie immer mal wieder auf Susi auf, während ich mir Zeit für mich nehme. Das passt für alle momentan gut, aber ich hoffe die angekündigte Maßnahme der bedarfsorientierten Wohnbeihilfe kommt bald.

„Sorry ich hab gerade gar keine Zeit zu reden. (schießt Ball) und schreit: Tooor!“



Susi

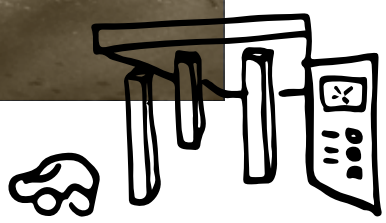


Amina



szenario

Möglicher Ablauf



Phase 1: Besetzung tätigen

Menschen ergreifen die Initiative und besetzen leer stehendes Grundstück.

Mit der Unterstützung von vielen Menschen werden Strukturen aufgebaut.

Durch auf die Nachbarschaft zu gehen, kann es zu einem Wohlwollen und einer Unterstützung der Anrainer:innen kommen.

Phase 2: Von der Besetzung zur Legalisierung

Die durch “Car_los”, erfolgte Legalisierung hilft der Besetzung beim Erwerb eines Mietvertrags oder des Grundstücks.

Neben der Unterstützung der Stadt auch andere Finanzierungs-möglichkeiten in Betracht ziehen.

Menschen aus der Nachbarschaft finden die Lust haben bei der Renovierung zu helfen oder Projekte mit aufzubauen.

Phase 3: Von der Besetzung zur Petition.

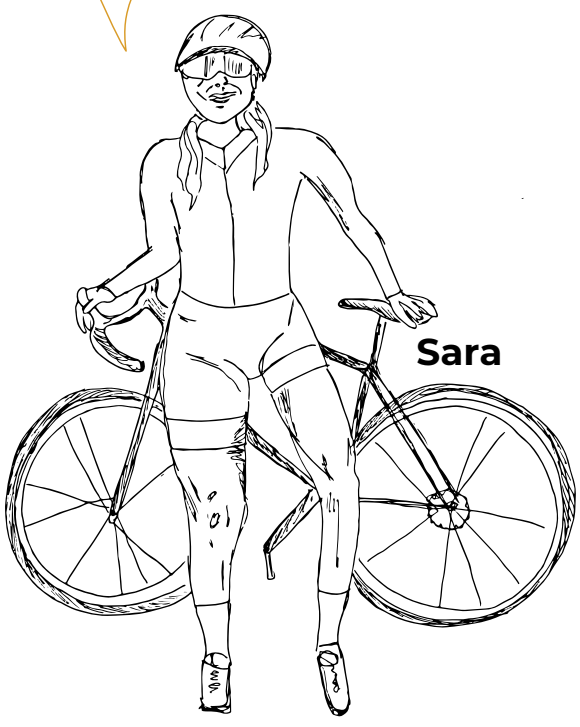
Menschen finden, die auch ein Interesse an Veränderung haben oder sogar von der aktuellen Situation negativ betroffen sind.

Petition durch-führen. Versuchen Menschen aus der Nachbarschaft zu überzeugen, ihr Interesse wecken

Schon während des Prozesses Entscheidungs-träger:innen und Betroffene mit in Boot holen.

Tanzstelle

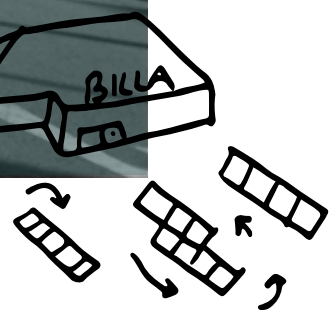
„Hallo, ich bin Sara, ich bin Fahrradmechanikerin und Aktivistin. Schon vor der neuen Regierung habe ich die Critical Mass, eine monatliche unangemeldete Fahrraddemo, mitorganisiert und mich auf vielen anderen Besetzungen und Protesten eingebracht.
Ich bin mit dem Rad aufgewachsen, meine Eltern sind fast täglich mit dem Rad gefahren und so wurde auch mir die Leidenschaft vererbt. Die alte Regierung hat viel versprochen, sie wollte mehr Radwege bauen und bessere Öffis schaffen, aber wie soll das gehen wenn man gleichzeitig auch die Autos fördert und keinem was weg nehmen will. Wie vielen Anderen hat es mir irgendwann gereicht und so wurden die Proteste gegen die Regierung so groß. Auch ich habe viel Zeit bei der Organisation und Koordinierung der Proteste verbracht. Dabei habe ich auch Cleo kennen gelernt, wenn ich bei Regen und Schnee mit dem Bus fahre, fährt sie mit einem breiten Grinsen auf dem Fahrrad an mir vorbei. Aber ich sollte ja eigentlich erzählen wie die Tanzstelle entstand. Dazu muss ich noch einmal kurz ausholen. Ich hatte schon immer den Traum, mir mein eigenes Lastenfahrrad zusammenzubauen, ich wurde jedoch in den Fahrradläden nie so richtig ernst genommen und eher belächelt. Auf einem Radausflug mit Cleo sind wir an der Tankstelle unterhalb der Wienerberg-City vorbeigefahren und haben gesehen, dass auch Diese leer stand. In dem Moment wussten wir beide, dass das unser neues Zuhause sein wird. Wir haben dann mit anderen Aktivist:innen begonnen uns die Tankstelle anzueignen. Anfangs haben wir wöchentlich Raves organisiert. Deshalb auch der Name Tanzstelle. Dadurch das dort fast keiner wohnt hat es auch niemanden interessiert wie laut wir waren oder wie lange wir gefeiert haben. Nach und nach haben wir dann immer mehr Zeit dort verbracht. Ich hatte endlich einen Ort gefunden, wo ich mein Lastenrad mit Hilfe von anderen FLINTA-Personen, also Frauen, Lesben, Inter, Nichtbinären, Trans und Agender Personen zusammenbauen konnte. Wir organisierten wöchentliche Rennradfahrten und brachten Menschen Radfahren bei. Nachdem wir schon ein Jahr dort waren, hat uns der Eigentümer angeboten das Grundstück für wenig Geld zu erwerben, wir wären jedoch verantwortlich, die Tanks und sämtliche Altlasten zu entsorgen. Mit Hilfe einer Spendenaktion und dem Renaturierungsbudget von “Car_los”, haben wir es geschafft die Tanzstelle zu übernehmen.
Unser nächstes Projekt ist auch schon in den Startlöchern. Mit Menschen aus der Nachbarschaft haben wir eine Petition ans Bündnis überreicht um zu bewirken, dass die riesige Brachfläche sinnvoll genutzt wird. Wir haben schon einige Ideen, aber was könntest du dir dort vorstellen?“





szenario

Möglicher Ablauf



Phase 1: Nische finden

Menschen finden zusammen, weil sie sozial-ökologisch erzeugte Produkten kaufen wollen.

“Car_los” unterstützt beim Aufbau vom Projekt.

Neue hierarchiearme Vereinsformen werden entworfen.

Unterstützung beim finden einer geeigneten Lokalität.

Phase 2: Stabilisierung des Projekts

Um Projekt das zu stabilisieren werden weitere Menschen aus der Nachbarschaft ins Boot geholt.

Mitbestimmung bei der Angebotsauswahl durch Plenas und Abstimmungen.

Stadt unterstützt finanziell, mit Kontakten und der Werbemöglichkeit.

Phase 3: Von der Nische zum Main Stream

Das Konzept des MiLa´s wird mit Hilfe der Stadt etabliert. Andere Faire Läden werden gegründet.

Die breite Bevölkerung kauft nun Produkte aus sozial- ökologischer Produktion.

MiLa

„Ok wenn ´s nicht so lange dauert. Wir sind auf dem Sprung zu unserem Sohn.
Ich bin Ida und das ist mein Mann Harald und wir leben schon seit 40 Jahren gegenüber von den Hochhäuser in einem der Wiener Gemeindebauten. Da mein Mann viele Jahre bei der SPÖ aktiv war, haben wir, als das zweite Kind kam, sehr einfach eine Wohnung bekommen, ja und seitdem wohnen wir hier im Max Opravil Hof. Aber was wollten sie eigentlich wissen. Ach ja, wie wir die Veränderungen in den letzten Jahren wahrgenommen haben. Ich kann nur sagen, dass wir sehr positiv überrascht sind. Natürlich macht man sich so seine Gedanken, wie soll das gehen ohne eigenes Auto. Aber unser Enkel Elias hat schon während der Proteste viel mit uns über das alles geredet, so dass wir bei den letzten beiden Demonstrationen vor den Neuwahlen auch dabei waren. Es war ein unglaubliches Gefühl so viele Menschen für eine gute Sachen einstehen zu sehen.
Auch jetzt noch, ein paar Jahre nach den Wahlen. Es hat sich einiges getan bei uns in der Nachbarschaft. Neben den normalen Buslinien gibt es noch eine Ergänzung durch einen Rufbus. Da ruft man einfach an und sagt, dass man von dort nach dort gebracht werden möchte. Oftmals sitzen dann schon andere Menschen drin, die in die gleiche Richtung wollen. Und die Menschen sind so hilfsbereit und geduldig. Sie helfen Harald immer, mich mit meinem Rollstuhl ein- und auszuladen, sie helfen uns auch den Einkauf mit zum Fahrstuhl zu bringen. Apropos Einkaufen. Diese Einkäufe machen wir im Billa äh MitmachLaden, kurz MiLa. Um dort einkaufen zu können muss man Mitglied im MiLa-Verein werden. Man verpflichtet sich dann einmal in der Woche für ein paar Stunden dort zu arbeiten. Gemüse sortieren und Waschen, Rezepttipps ausdrucken, Marmelade kochen, dem Jungspund erklären was eine Pastinake ist - das ist auch Arbeit, hab ich Recht? Regale einräumen ist nicht mehr möglich aber wir tun was wir können. Ich habe ich mich zum Beispiel bereit erklärt, mich um die Finanzen zu kümmern. Als ehemalige Steuerberaterin kenn ich mich ja recht gut damit aus. Es ist toll, wir als Vereinsmitglieder entscheiden selber was für Produkte angeboten werden und von welchen Bauern und Produzierenden wir beziehen wollen. Es herrscht Konsens darüber, dass wir nur Produkte aus sozial-ökologischer Anbauweise einkaufen. Na klar ist das eine oder andere etwas teurer, aber Menschen, die gerade nicht so viel Geld haben, werden durch Mitglieder mit mehr Geld unterstützt. Der MiLa ist aktuell noch ein Unikat. Wir sind glaube ich der dritte Laden in Wien. Bei der Gründung und dem Betreibern wurden wir jedoch tatkräftig unterstützt und auch das Bündnis schaut bei uns regelmäßig vorbei, um das Konzept bald noch breiter zu etablieren.
Vor unserem Laden war ein riesiger Parkplatz, auch wir sind öfters mit unserem Auto dort gestanden. Da er jetzt aber nicht mehr benötigt wird, haben wir bei “Car_los” beantragt, Teile zu entsiegeln und stattdessen Anbaumöglichkeiten für unseren Laden zu haben, der Rest der Fläche wird Samstags als Marktplatz genutzt.“



Harald & Ida

das ende vom anfang

warum ein plan der kein plan ist?

wir verstehen Planung als politischen Prozess, nicht als reine konsensorientierte, systemerhaltende Praxis. Als Planer:innen sind wir nie neutral, unsere Prägung fließt immer mit ein. So ergibt sich die Unmöglichkeit, Raumplanung als eine unpolitische Praxis zu begreifen. Im Raum manifestieren sich soziale Ungleichheit. Durch die Möglichkeit zu partizipieren, durch die (Un)Möglichkeit der Teilhabe, durch eingrenzende Distinktionsmechanismen, durch die Lage des Wohnortes. All dies sind Indikatoren für Machtverhältnisse, wie ich mich in welchem Raum bewegen kann. Es hängt von strukturellen Gegebenheiten ab, welche auf persönliche Eigenschaften übertragen werden. Es wird systematisch legitimiert, wem welcher Raum gehört und damit das System reproduziert. In dieser Hinsicht ist die Raumplanung mitverantwortlich. Auch Nichthandeln ist eine reproduzierende Praxis und damit Verantwortung.

Wir haben uns eine systemische Sicht angeeignet. Wir versuchen die Krisen und Probleme nicht national zu erfassen, sondern auf die globalen räumlichen Verflechtungen zurückzuverfolgen. Die Krisen, auf welche wir in der Arbeit Bezug nehmen und dabei vor allem die Klimakrise, ist nicht lokalisierbar. Das Verhalten und die Praktiken, welche wir vollziehen und uns das Recht dafür nehmen, sind an uns nicht sichtbaren Orten spürbar. In diesem Verständnis ist es nicht möglich, nur die Gegebenheiten in einem abgeschlossenen Raum, wie dem Projektraum, zu betrachten. Damit hebt sich die Legitimation des Arguments auf, dass wir zur Implementierung von beispielweise sozialem Wohnbau weiter Straßen bauen müssen, den es geht über den Bau von geförderten Wohnungen im lokalen Raum hinaus. Damit ist nicht gemeint, dass wir nicht auf die Probleme im Raum eingehen sollten, beziehungsweise der lokalen Bevölkerung nicht zuhören sollten. Es braucht Wege die Bevölkerung mitzunehmen auf dem Weg zu einer Transformation, welche die globalen Krisen in den Blick nimmt. Der Weg dorthin wird Kompromisse verlangen, das Ziel muss aber klar gesteckt sein. Dies ist auch eine symbolische Frage, wenn im Kleinen immer wieder klimaschädliche Projekte um jeden Preis durchgesetzt werden, kann auch keine Transformation in den Köpfen stattfinden. Es ist keine transformative Praxis, wenn Probleme wie Wohnraummangel durch neue Investitionen gelöst werden sollen, anstatt die Wohnraumgerechtigkeit im Bestehenden zu verorten.

Das Problem, an welches wir jedoch immer stoßen ist die Verflechtung und die tiefe Verankerung der imperialen Lebensweise. Es ist verankert in der politischen Praxis aber auch in unserem Alltagsleben, in unseren Wünschen. Lösungsansätze verfallen immer wieder in dieselben Kluften, das Elektroauto bricht nicht mit der Lebensweise sondern führt im schlechtesten Fall zu einer Verstärkung.

Doch die Maßstabsebene des Problems bestimmt nicht die Ebene der Lösungen. Es ist essenziell lokal anzusetzen.

Wir haben uns also gegen eine typische Entwicklungsplanung entschieden. Planung als politische Praxis zu fassen kann nicht bedeuten weiterzumachen wie bisher. Und es wird auch nicht bedeuten alles mit Konsens zu entscheiden und keine Verluste in Kauf zu nehmen. Die Auswirkungen sind spürbar. Sowohl direkt durch Erhitzung und den damit in Kauf genommenen Opfer und Einbüßen der Lebensqualität, als auch an anderen Orten der Welt auf deren Arbeit und Umwelt unser Lebensstil fußt. Allerdings muss Verzicht nicht bedeuten, dass es schlechter wird. Wenn das gesamte System angepackt wird kann es auch bedeuten mehr Freizeit zu haben, weniger Zeit für Arbeit aufzuwenden welche sich sinnlos anfühlt. Es kann heißen, dass Care-Arbeit stärker geschätzt wird und besser verteilt. Es kann heißen, dass sich eine andere Art von Gemeinschaft bilden kann und dadurch schlussendlich mehr Möglichkeiten bestehen. Es kann eine Verschiebung der Machtstrukturen bedeuten, indem Flächen gerechter aufgeteilt werden und stärker über das eigene Umfeld entschieden werden kann. All das kann aber nur sein, wenn Partizipation ernst genommen wird. Pläne und Strategien müssen wirklich unvorbestimmt an die Bevölkerung herangetragen werden. Es muss immer in Kombination passieren, Verlust von etwas aber mit einem Einhergehen von positiven Anreizen. Weniger automobilder Verkehr aber gleichzeitig ein massiver Ausbau von öffentlichem Verkehr. Keine neuen Straßen aber dafür starke Instrumente gegen Spekulation und Leerstand und damit leistbares Wohnen in innerstädtischen Lagen.

Transformation wird nicht akzeptiert, wenn es nicht von Unten kommt. Es braucht natürlich burchartige Mechanismen, es braucht Nischenentwicklungen - diese müssen gefördert werden, oder ihnen wenigstens zugehört werden, keine Kriminalisierung und Drohungen. Planer:innen brauchen neue Rollen, eine davon wird sein Druck auszuüben. Eine andere wird sein den Dialog zu suchen, zu erklären, zu bilden und einzubinden. Die Herausforderungen sind enorm, es ist nicht nur eine Angelegenheit der Gewohnheit oder der Gemütlichkeit, es ist auch ein emotionales Thema.

Viele Fragen konnten wir nicht beantworten, eigentlich haben sich im Laufe der Zeit noch viel mehr Fragen aufgetan. Es ist alles ein Prozess an den wir uns anpassen müssen, aber den wir auch steuern. Hiermit wollen wir einen Grundstein legen und die Fragen an dich wenden.

Wie könnte deine Nachbar:innenschaft aussehen, würden keine Autos fahren/parken?

Ist der Raum in und um den du wohnst dein Raum, hast du ihn dir angeeignet?

Profitierst du in irgendeiner Weise von leeren Wohnungen und Spekulationsgrund?

Bereitet dir der Weg zu deiner Arbeit und deine Arbeit Freude?

Wenn du etwas ändern könntest in deiner Stadt/ Gemeinde, was wäre das als erstes?

Fehlt dir etwas in deiner Umgebung was du dir wünschen würdest?

Möchtest du Teil der Transformation sein?

Bist du Teil der Transformation?

der abspann

gibt es sonst noch was zu zeigen?

Wir haben uns gefunden, weil uns vieles verbindet. Begonnen bei der geteilten Freude die Welt auf den Satteln unserer Räder zu erkunden, bis hin zu dem tiefen Mülltauchen im Billa des Vertrauens. Auch den Kampf um die Nichtrealisierung der Lobau-Autobahn und der Stadtstraße teilten wir. Dieser Kampf ist auch ein zentraler Punkt für den Weg, der eingeschlagen wurde. Ende des Automobilismus war so als Ziel quasi vorbestimmt. Trotzdem haben wir gejubelt als wir die Gruppe wurden, die das Projektgebiet mit dem Auto erkunden muss, da wir diese ironische Lust auf´s Autostoppen teilen.
In der Postwachstumstheorie haben wir Lösungsansätze für die für uns präsenten Kämpfe gefunden. Das P2 haben wir als Chance gesehen uns auszuprobieren, Grenzen zu testen (auch unsere eigenen) und unseren eigenen Weg zu gehen. Schritt für Schritt haben wir aktiv vieles verlernt was wir in unserer universitären Laufbahn, aber auch in jedem anderen Lebensbereich, internalisiert haben. Mit vielen Diskussionen und unseren unterschiedlichen Zugängen, Fähigkeiten und Denkweisen haben wir die großen Fragen, die uns beschäftigen auf diese eine Straße heruntergebrochen. Wir mussten immer wieder darauf beharren dort zu bleiben mit unseren Köpfen und den Fokus auf das Lokale nicht zu verlieren.
Es ist ein Kampf, der in unserem Kopf ständig geführt wird –
in unserem alltagspolitischen Handeln und auf der Uni.

der abspann













der abspann

literaturverzeichnis

Klimafakten

AGES (Hg.) (2022): Was tun bei Hitze? Online verfügbar unter https://www.ages.at/umwelt/klima/informationen-zu-hitze, zuletzt geprüft am 02.05.2022.

Brasseur, Guy; Jacob, Daniela; Schuck-Zöller, Susanne (2015): Monitoringbericht zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel. Hg. v. Umweltbundesamt, zuletzt geprüft am 05.02.2022.

Huber, Patricia (2021): Klima: Österreich droht 9 Milliarden-Strafe – Maßnahmen reichen bei weitem nicht aus. Hg. v. KONTRAST.at. Online verfügbar unter https://kontrast.at/klimaschutzstrategie-oesterreich/, zuletzt geprüft am 05.02.2022.

klimabuendnis (Hg.) (2018): Faktencheck Klimawandel Teil 1. Online verfügbar unter https://klimartikulieren.at/faktencheck-klimawandel-teil-1/, zuletzt geprüft am 02.05.2022.

Masson-Delmotte, Valérie (2018): Summary for Policymakers: Global warming of 1.5°C. Hg. v. IPCC, zuletzt geprüft am 02.05.2022.

NASA (Hg.) (2020): Sea Level. Online verfügbar unter https://climate.nasa.gov/vital-signs/sea-level/, zuletzt geprüft am 05.02.2022.

Parlament Republik Österreich (Hg.) (2020): Klimaschutz: CO2-Emissionen in Österreich lagen 2018 erneut über den Grenzwerten. Online verfügbar unter https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2020/PK1274/#, zuletzt geprüft am 05.02.2022.

Scholes, R.; Montanarella, A.; Brainch, N.; u.a (2018): Summary for policymakers of the assessment report on land degradation and restoration of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. Hg. v. IPBES, zuletzt geprüft am 02.05.2022.

Umweltbundesamt (2020): Österreichs Bodenverbrauch steigt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.at/aktuelles/presse/news2020/news-200402, zuletzt geprüft am 02.05.2022.

UNCCD (Hg.) (2017): UNCCD (2017): The Global Land Outlook, zuletzt geprüft am 02.05.2022.

Zentralanstalt für Meteologie und Geodynamik (Hg.) (2021): Klimafakten Österreich kompakt. Online verfügbar unter https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/klimafakten-

oesterreich-kompakt, zuletzt geprüft am 05.02.2022.

Das Auto als Kernproblem

Bachmann, Andreas (2020): Wie wir uns über die Kosten des Autos selbst belügen - zulasten aller. Hg. v. Momentum Institut. Online verfügbar unter https://www.moment.at/story/wir-kosten-autos-beluegen-zulasten-aller, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
Gerner, Nadine (2022): (Ge)Schlechter Verkehr: Warum nachhaltige Mobilität feministisch und für Alle sein muss. Hg. v. Nach(haltig)gedacht. Zentrum für Interdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung (ZIN). Online verfügbar unter http://nach-haltig-gedacht.de/2022/01/25/geschlechter-verkehr-warum-nachhaltige-mobilitaet-feministisch-und-fuer-alle-sein-muss/.
Hänggi, Marcel (2020): Die grosse Irrfahrt. Automobilismus. Hg. v. WOZ. Online verfügbar unter https://www.woz.ch/-aba8, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
Haselsteiner, Edeltraud; Frey, Harald; Laa, Barbara (2021): CHANGE! Mobilitätswende in den Köpfen – Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen! Hg. v. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). URBANITY – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache. Wien.
jz/apa (2021): ÖAMTC sieht Verbrennungsmotor »gerettet«. Hg. v. zackzack. Wien. Online verfügbar unter https://zackzack.at/2021/06/02/nach-autolobby-treffen-mit-kurz-oeamtc-sieht-verbrennungsmotor-gerettet/, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
Kaltenbrunner, Robert (2020): Freie Fahrt für freie Bürger! Online verfügbar unter https://www.heise.de/tp/features/Freie-Fahrt-fuer-freie-Buerger-4960471.html, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
Nothegger, Barbara (2011): Die gelbe Macht: Kein anderer Verein im Land hat mehr Mitglieder als der ÖAMTC. trend. Online verfügbar unter https://www.trend.at/wirtschaft/business/die-macht-kein-verein-land-mitglieder-oeamtc-291280, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
Statistik Austria (2021): Unfälle mit Personenschaden. Online verfügbar unter https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
VCÖ (2018a): Mobilität als soziale Frage. Hg. v. VCÖ. Wien. Online verfügbar unter https://www.vcoe.at/themen/mobilitaet-als-soziale-frage, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
VCÖ (2018b): VCÖ: Autofahren verursacht in Österreich 27 Mal so viel CO2 wie Bahnfahren. VCÖ: Schiene nach Schweizer Vorbild ausbauen, jährlich 250 Millionen Euro für Ausbau der Rad-Infrastruktur. Hg. v. VCÖ. Wien. Online verfügbar unter https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/co2-autofahren-bahnfahren, zuletzt aktualisiert am 2021.
VCÖ (2019): Frauen von mangelnden öffentlichen Verkehrsverbindungen außerhalb der Pendlerzeiten besonders stark betroffen. In Österreich fahren Frauen um ein Drittel weniger mit Auto als Männer. Hg. v. VCÖ. Wien. Online verfügbar unter https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/frauen-von-mangelnden-oeffentlichen-verkehrsverbindungen-ausserhalb-der-pendlerzeiten-besonders-stark-betroffen, zuletzt geprüft am 06.12.2021.
VCÖ (2020): CO2-Emissionen des Verkehrs im Vorjahr zum 5. Mal in Folge gestiegen. VCÖ: Klimaschutz-Maßnahmen im Verkehr unverzüglich und flott umsetzen. Wien. Online verfügbar unter https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/co2-emissionen-des-verkehrs-im-vorjahr-zum-5-mal-in-folge-gestiegen, zuletzt aktualisiert am 2021.

Theorie

Brokow-Loga, Anton (2020): Eine andere Stadt ist möglich! Realutopische Transformationen zur Postwachstumsstadt. In: Anton Brokow-Loga und Frank Eckardt (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München: oekom, S. 72–88.
Dangschat, Jens S. (2017): Macht und Herrschaft, aber auch Werte und institutionelle Settings – sie bestimmen die Raumplanung. Kommentar zu Lucius Burckhardts „Wer plant die Planung?“. In: s u b \ u r b a n 2017 (Band 5, 1/2), S. 131–136.
Gall, Tjark; Haxhija, Sindi (2020): Storytelling of and for Planning. Urban Planning through Participatory Narrative-building. ISOCARP. Den Haag. Online verfügbar unter https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03168709/document.
Gusenbauer, Daniel; Müller, Hannah Lucia; Maltzah, Lisette von; Hollweg, Max; Dersch, Pedram (2021): Solidarische Postwachstumsstadt Wien. Strategien für eine sozial-ökologische Transformation. In: dérive - Zeitschrift für Stadtforschung (85), S. 13–18.
Haselsteiner, Edeltraud; Frey, Harald; Laa, Barbara (2021): CHANGE! Mobilitätswende in den Köpfen – Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen! Hg. v. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). URBANITY – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache. Wien.
Hebert, Saskia (2020): Call me trimtab: Storytelling, Zeitmaschinen und andere Vehikel. In: Anton Brokow-Loga und Frank Eckardt (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München: oekom, S. 274–289.
Lamker, Christian; Schulze Dickhoff, Viola (2020): Postwachstum + Planung = Postwachstumsplanung?! Erfahrungen aus der Konfrontation zweier Diskurse. In: Anton Brokow-Loga und Frank Eckardt (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München: oekom, S. 90–103.
Vogelpohl, Anne (2018): Henri Lefebvres „Recht auf Stadt“ feministisch denken. Eine stadttheoretische Querverbindung von 1968 bis heute. In: s u b \ u r b a n 2018 (Band 6, 2/3), S. 149–158.
Brokow-Loga, Anton; Landau, Friederike (2020): Postwachstumsstadt. Manifest für das gute Leben in der Stadt für alle. In: Anton Brokow-Loga und Frank Eckardt (Hg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München: oekom.
Gusenbauer, Daniel; Müller, Hannah Lucia; Maltzah, Lisette von; Hollweg, Max; Dersch, Pedram (2021): Solidarische Postwachstumsstadt Wien. Strategien für eine sozial-ökologische Transformation. In: dérive - Zeitschrift für Stadtforschung (85), S. 13–18.

danke

wir sagen danke.

danksagung



Wir danken den großzügigen Spenden des Billas des Vertrauens. Die fast in Vergessenheit geratenen Lebensmittel haben uns in dunklen Stunden zu einem Motivationsschub verholfen.
Wir danken der Badner Bahn, die uns bei einer aussichtslosen Reise die Türen öffnete.
Wir danken dem gutmütigen Schauspieler der auf dem Weg zu einem steirischen Landkrimi, sich der Gefahr eine Corona-Infektion für uns aussetzte.

glossar

Queerfeministisch:
Feminismus, welcher die Zweigeschlechtlichkeit in Frage stellt und eine Intersektionale Perspektive verfolgt.
Intersektional:
Intersektionalität ist ein Werkzeug zur Analyse von Effekten und Konsequenzen, die zu Stande kommen, wenn eine Person bezüglich mehrerer Machtverhältnisse zu der nicht-privilegierten Gruppe gehört.
Cisgeschlechtlich:
„Cis" ist eine lateinische Vorsilbe und bedeutet „diesseits". Damit wird bezeichnet, dass eine Person in Übereinstimmung mit ihrem bei der Geburt zugewiesenen Geschlecht lebt. Cisgeschlechtlich zu sein, entspricht der Norm. Das heißt, in unserer heteronormativen Gesellschaft wird davon ausgegangen, dass alle Menschen cis-geschlechtlich sind.
Heteronormativ:
Die Annahme, dass es nur zwei Geschlechter (Mann oder Frau) gibt und dass diese Geschlechter sich gegenseitig und nur in dieser Kombination romantisch und/oder sexuell anziehen.
gender: Gesellschaftlich bedingte Unterschiede zwischen den Geschlechtern, welche auf Zuschreibungen basieren. Diese sind nicht „natürlich", können sich im Laufe der Zeit ändern und unterscheiden sich sowohl innerhalb einer Kultur als auch zwischen den einzelnen Kulturen erheblich voneinander.
care-Arbeit:
Arbeit welche zum Großteil von FLITA*-Personen verrichtet wird und schlecht oder gar nicht bezahlt wird. Es handelt sich vorwiegend um Bereiche der Pflege und der Sorgearbeit, also des Sichkümmerns.
FLINTA*-Personen:
Diese Abkürzung steht für Frauen, Lesben, Inter, Nicht-binär, Trans, Agender- Personen.
weiß positioniert:
Mit Weißsein ist die dominante und privilegierte Position innerhalb des Machtverhältnisses Rassismus gemeint, die sonst zumeist unausgesprochen und unbenannt bleibt. Weißsein umfasst ein unbewusstes Selbst- und Identitätskonzept, das weiße Menschen in ihrer Selbstsicht und ihrem Verhalten prägt und sie an einen privilegierten Platz in der Gesellschaft verweist, was z.B. den Zugang zu Ressourcen betrifft.
migrantifiziert:
die Annahme, dass Menschen nicht in dem jeweiligen Bundesgebiet sondern im Ausland geboren sind, auch wenn eine beispielsweise österreichische Staatsbürgerschaft vorhanden ist und die Personen in Österreich geboren und aufgewachsen sind.
abled: Menschen, die der Norm in Bezug auf körperliche und geistige Befähigung entsprechen. Sie können sich, ohne behindert zu werden, im Alltag frei bewegen und haben Zugang zu allen öffentlichen Räumen, ohne auf Unterstützung durch Dritte angewiesen zu sein.
dekolonial: Überwindung der bis heute anhaltenden kolonialen Strukturen welche in Form von ökonomischen, politischen, kulturellen, epistemischen, (inter-)subjektiven, vergeschlechtlichten und ökologischen Dimensionen vorkommen.
Urban Common: beschreiben Orte und Institutionen, sowie damit einhergehende Praktiken (commoning) die der Gemeinschaft dienen.
hegemonial:
der herrschenden Ordnung unterliegend, die Macht innehabend
Inkrementalismus:
mit kleinen Schritten in die richtige Richtung zu einer Lösung komplexer sozialer Probleme kommen; Umbrüche werden vermieden
sanfte Mobilität

Quellen: www.suedwind.at, www.amnesty.de, www.duden.de, i-paed-berlin.de, buedrich.de

