

# Infrastrukturen „für alle“: Das Beispiel Wien

Andreas Novy, Richard Bärnthaler und Basil Stadelmann

Wien durchlief im 19. Jahrhundert einen rasanten Modernisierungsprozess hin zu einer Großstadt, deren Bevölkerung in kurzer Zeit von 890.000 (1869) auf 2.080.000 (1910) anstieg (Resch/Eigner 2001). Bis heute ist das Wien der Wende zum 20. Jahrhundert, das *Fin de Siècle*, weltberühmt für sein künstlerisches und intellektuell inspirierendes Milieu: von Sigmund Freud über Gustav Klimt bis zu Arnold Schönberg (Schorske 1982). Wien war das politische und wirtschaftliche Zentrum des Habsburgerreiches und seine Banken finanzierten Industrie und Infrastruktur im gesamten Reich. Gleichzeitig blieb Wien ökonomisch beschränkt auf eine Brückenfunktion zwischen West- und Mitteleuropa, Zentrum und Peripherie (Becker/Novy 1999; Melinz/Zimmermann 1996).

In diesem Artikel untersuchen wir die Veränderungen von Wiens Infrastrukturen – allen voran, wie Zugang zu ihnen organisiert wurde und welche Aufgaben und Bedeutungen ihnen gesellschaftlich zugewiesen wurden. Die sozialen Wechselwirkungen der Infrastrukturentwicklung stehen hierbei im Fokus. Infrastrukturen werden somit als soziale Ordnungssysteme begriffen: Menschliches Verhalten orientiert sich daran, wie die zugrundeliegenden Infrastrukturen ausgestaltet sind. Infrastrukturen legen nämlich dauerhaft fest, wie Menschen ihr Leben (nicht) gestalten können (Barlösius et al. 2011; Barlösius 2019). Angelehnt an Barlösius (2019) verstehen wir Infrastrukturen als kontingent, ko-produziert (und ko-produzierend) und relational. Kontingenz beschreibt die Bedingtheit konkreter infrastruktureller Ausgestaltungsformen in unterschiedlichen (institutionellen) Kontexten: Zum Beispiel ist Wiens Infrastruktur im kommunalen Eigentum, die vieler anderer Städte wurde in den letzten Jahrzehnten privatisiert. Ihre ko-produzierende Eigenschaft drückt sich darin aus, dass Infrastrukturen das Resultat gesellschaftlicher Strukturierungsprozesse sind und gleichzeitig eine gesellschaftliche Strukturierungswirkung innehaben: Sie entstehen in konkreten historischen Kontexten, geprägt von bestimmten Interessen, Kräfteverhältnissen und Werten, und sind gleichzeitig Weichensteller für zukünftig (nicht) erwünschte Praktiken.

Die konkrete soziale Wirkung von Infrastrukturen ergibt sich durch das Zusammenwirken von vier Eigenschaften: (1) Infrastrukturelle Vorleistungen schaffen Planmäßigkeit zukünftigen Handelns basierend auf erkennbaren möglichen Herausforderungen, wodurch sie bestimmte zukünftige Praktiken privilegieren und andere erschweren. Vorleistungen umfassen unter anderem bestimmte Güter und Ausstattungen wie Straßen- und Schienennetze, Versorgungs- und Dienstleistungen wie Bildungs-, Gesundheits- und Pflegeangebote oder Gelegenheiten zur Interaktion wie öffentliche Plätze oder Cafés<sup>1</sup>. (2) Infrastrukturelle Sozialität beschreibt konkrete Formen sozialer Wechselwirkungen. (3) Formelle und informelle infrastrukturelle Regelwerke normieren unter anderem den Zugang, die Bereitstellung und Nutzung der infrastrukturellen Vorleistungen. Ihre konkreten Ausgestaltungen unterliegen einer ständigen gesellschaftlichen Aushandlung. (4) Infrastrukturelle Verräumlichung benennt die Schaffung neuer Räume<sup>2</sup>. So können

Infrastrukturen beispielsweise raumbildende (Bahnhofsplatz), raumüberwindende (Strassennetz) oder überräumliche (Internet, Religion) Qualitäten aufweisen. Barlösius (2019) bezeichnet dieses Zusammenwirken als infrastrukturelle Strukturierungsweisen, welche schließlich ein infrastrukturelles Regime, die Herstellung einer sozialräumlichen Ordnung bestimmen. Sie sieht hier den Ansatzpunkt für den gesellschaftlich-diagnostischen Gehalt von Infrastrukturen, da sie dabei helfen „die Zeichen der Zeit zu deuten“ (Jäger/Meyer 2003: 11).

Bei der notwendigen neuen Prioritätensetzung der Infrastrukturpolitik im 21. Jahrhundert hilft das kürzlich auf deutsch erschienene Buch zur „Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik“. Die AutorInnen führen neben dem Roten Bologna das Rote Wien der Zwischenkriegszeit als Vorbild für die Alltagsökonomie des 21. Jahrhunderts an (Foundational Economy Collective 2019: 242 f.). Die Theorie der Alltagsökonomie eröffnet einen neuen Blick auf Wirtschaften und Infrastrukturen. Nicht der glamouröse High-Tech-Sektor sowie Exporterfolge sind Fundament zukunftsfähigen Wirtschaftens, sondern die Vielzahl wirtschaftlicher Aktivitäten, die Menschen tagtäglich nutzen: von Wasser und Gas über Schule und Medizin bis hin zur Nahversorgung. Tatsächlich bietet Wien bis heute seinen BewohnerInnen eine für viele leistbare Infrastruktur – von Gemeindewohnungen und 365 Euro-Jahresticket für den öffentlichen Verkehr bis zu günstigen Bildungs-, und Freizeiteinrichtungen. Besonders Kosten für Wohnen und Verkehr sind in Wien niedriger als in den meisten Großstädten Europas (Deloitte 2019; derStandard 2018). Da es Wien im 20. Jahrhundert gelang, inklusive städtische Infrastrukturen zu schaffen, wäre anzunehmen, dass es auch im 21. Jahrhundert gute Voraussetzungen für wirksame Strategien sozialökologischer Transformation gibt.

## Lueger und die „materielle“ Infrastruktur

Wiens öffentliche Infrastrukturen, für die es bis heute bekannt ist, entstanden schon vor dem Ersten Weltkrieg. Die rasant wachsende Stadt stand vor großen Aufgaben: Epidemien durch fehlende Hygiene von Wasser und Kanalisation; Nachfrage von Industriebetrieben nach Verkehrsinfrastruktur und Wohnraum für die Beschäftigten. Kommunalverwaltungen in ganz Europa reagierten auf diese Herausforderungen pragmatisch. Den Tendenzen der Urbanisierung und Technisierung wurde mit einem zunehmend aktiveren Staat begegnet, eine Aufgabe, die in der Regel von Kommunen übernommen wurde. Die Abkehr vom Laissez-faire ergab sich aus der Einsicht in Notwendigkeiten des Zusammenlebens auf engem Raum: Sowohl Probleme der Hygiene als auch des Massenverkehrs konnten nur kollektiv gelöst werden. Die allesamt keineswegs sozialistischen kommunalen Reformverwaltungen unterstützten die kapitalistische Modernisierung mit öffentlichen Investitionen (Foundational Economy Collective 2019: 79 ff.).<sup>3</sup>

In Wien veranlasste eine liberale Kommunalverwaltung den Bau der ersten Hochquellwasserleitung, die 1873 eröffnet wurde. „Materielle“ infrastrukturelle Vorleistungen wie Straßen, Rohre und Leitungen vernetzten die Stadt und schufen eine für alle gleiche Basisinfrastruktur. Ihr massiver Ausbau erfolgte unter dem Christlich-Sozialen Karl Lueger (1897–1910), dem ersten nicht-liberalen Bürgermeister einer Millionenstadt. In

einem durch Zensuswahlrecht eingeschränkten demokratischen System besiegte er das ökonomisch und kulturell dominante liberale und kosmopolitische Bürgertum mit Hilfe des lokalen Handwerks und Gewerbes, der Mittelschicht und ZinshausbesitzerInnen. Mit seinem antisozialistischen und antisemitischen Programm versprach er wirtschaftlichen Schutz vor oftmals ausländischen Monopolisten sowie die Verteidigung kultureller und religiöser Traditionen. Juden und Sozialisten waren gleichermaßen Sündenböcke, die für die Erosion von Traditionen und Sicherheiten verantwortlich gemacht wurden. Doch gleichzeitig leitete er einen nachhaltigen Paradigmenwechsel im Selbstverständnis moderner Kommunalverwaltungen ein: die Stadt habe eine Verantwortung für das Wohlergehen der Bevölkerung (Killion 2015: 16). Die Bereitstellung einer kommunalen Infrastruktur sei eine öffentliche und gemeinschaftlich zu organisierende Aufgabe. Unter Luegers Amtszeit entstand der Großteil der Kommunalbetriebe, die sich heute noch als Wiener Stadtwerke im Eigentum der Gemeinde Wien befinden: Wasser, Kanalisation, Energie, öffentlicher Verkehr – kurzum die „materiellen“ infrastrukturellen Vorleistungen der Stadt. Die Ausgestaltung der infrastrukturellen Regelwerke, welche eine öffentliche Bereitstellung einer räumlich flächendeckenden Grundversorgung mit Infrastruktureinrichtungen garantierte, unterstützte die Schaffung einer neuen Form der Sozialität. Gleichzeitig blieb die öffentliche Bereitstellung auf „materielle“ Infrastrukturen beschränkt und deren Zugang wurden über Geld geregelt, was einkommensschwache Bevölkerungsgruppen benachteiligte.

1907 gründete Lueger weiters die Zentralsparkassa als Kommunalbank. Sie war eine zentrale infrastrukturelle Vorleistung, um Infrastrukturvorhaben unabhängig von ihrer kurzfristigen Rentabilität zu finanzieren (Weihsman 1985: 14). Bis heute ist der Umfang kommunalen Eigentums in Wien im Weltmaßstab einzigartig. Die einzig bedeutende Privatisierung (der Zentralsparkassa) erfolgte schrittweise ab 1991. Seit damals drängen ÖVP und FPÖ auf weitergehende Privatisierungen, die Sozialdemokratie (ab 2010 zusammen mit den Grünen) verteidigt das kommunale Eigentum und somit eine Form der infrastrukturellen Sozialität, die die Bereitstellung kollektiven Konsums in guter Qualität für alle als öffentliche Aufgabe sieht. Dies macht jedoch nicht ungeschehen, dass sich Wiens kommunalpolitische infrastrukturelle Sozialität wesentlich der Vorgängerpartei der heutigen ÖVP, den Christlich-Sozialen, verdankt.

## **Das „Neue Wien“ und die „soziale“ Infrastruktur**

Eine zentrale „materielle“ infrastrukturelle Vorleistung, und gleichzeitig Politikfeld und essentielles Grundbedürfnis städtischen Zusammenlebens, sparte Lueger bei seinen kommunalpolitischen Aktivitäten aus: das Wohnen. Sein Klientel, allen voran die Zinshausbesitzer, Profiteure eines privaten und unregulierten Wohnungsmarkts, verhinderten effektive Maßnahmen gegen die Wohnungsnot. Die Folge waren Wohnungslosigkeit und schlechte Wohnverhältnisse. Tuberkulose galt als „Wiener Krankheit“, es fehlten Wasseranschlüsse und Toiletten in den Wohnungen (Förster 2002: 2 f.; Weihsman 1985: 16 f.) und „Bettgeher“ – Menschen, die stundenweise in fremden Wohnungen ein Bett zum Schlafen benutzten – waren verbreitet. Das Versprechen der Sozialdemokratie, eben jene „materiellen“ infrastrukturellen Vorleistungen zu schaffen, die die Wohnungsnot lindern, trug wesentlich zu ihrem Erfolg bei den ersten demokratischen Wahlen mit

allgemeinem Wahlrecht bei. Die sozialdemokratische Stadtregierung (1919–1934) stellte fortan die Wohnungsfrage ins Zentrum ihrer Politik. Dabei konnte sie auf den kommunalen Verwaltungsstrukturen Luegers ebenso aufbauen wie auf der kommunalpolitisch geprägten infrastrukturellen Sozialität, die Bedürfnisse städtischen Zusammenlebens kollektiv zu befriedigen. Der zentrale Beitrag der Sozialdemokratie bestand darin, den kommunalen Aufgabenbereich und den Kreis der AdressatInnen zu erweitern: zu „materiellen“ kamen „soziale“ infrastrukturelle Vorleistungen, deren infrastrukturelle Regelwerke ausdrücklich durch Inklusivität geprägt waren, das heißt, dass Vorleistungen für möglichst alle zur Verfügung gestellt wurden.

Von 1919 bis 1934 entstanden infrastrukturelle Vorleistungen, die die gesellschaftliche Teilhabe für breite Gesellschaftsschichten erleichterten: rund 64.000 Gemeindefamilien wurden errichtet, das Fürsorgewesen und die Volkshochschulen ausgebaut, qualitativ hochwertige Freizeitangebote wie das Amalienbad und die „Wiener Festwochen“ geschaffen und innovative Unterrichtsmethoden eingeführt (Weihsman 1985; Kadi/Suitner 2019). Käthe Leichter, Charlotte und Karl Bühler, Otto Glöckl, Julius Tandler und viele mehr schufen mit sozial innovativen Programmen einen lokalen Wohlfahrtsstaat, der nach dem Zweiten Weltkrieg auf nationaler Ebene zentralisiert und ausgebaut wurde. Die Stadtverwaltung versuchte, räumlich begrenzt, Alternativen zum konservativ regierten restlichen Land zu entwickeln: Infrastrukturelle Regelwerke fokussierten auf Inklusion und einer kulturellen Öffnung, allen voran die Emanzipation der Frau (Unger 2019; Wassermann 2014: 55). In Abgrenzung zu den Bolschewiken bekannten sich die SozialdemokratInnen wie keine andere Partei zur parlamentarischen Demokratie. Im Selbstverständnis ging es darum, ein „Neues Wien“ zu errichten – in Abgrenzung zum konservativen, traditionellen Österreich. „Rotes Wien“ war demgegenüber ein Kampfbegriff, den die Christlich-Sozialen mit denunziatorischer Absicht einführten. Bundeskanzler Seipel wollte damit andeuten, die sozialdemokratische Kommunalverwaltung sei eigentlich bolschewistisch (Wassermann 2014: 1 ff.). Es gehört zu den paradoxen Wendungen der Geschichte, dass diese negativ konnotierte Fremdbeschreibung im nachhinein zur stolzen sozialdemokratischen Selbstbeschreibung einer weltweit bewunderten Kommunalpolitik wurde.

In der Zwischenkriegszeit war das „Neue Wien“ in mehrerer Hinsicht anders. Erstmals regierten SozialdemokratInnen, die internationalistisch, fortschrittsorientiert und antiklerikal ausgerichtet waren. Mit ihrer Wohnungs- und Kulturpolitik prägten sie das Stadtbild. Doch an den Universitäten dominierten antisemitische Studentenverbindungen und antidemokratisch gesinnte Professoren wie Othmar Spann. Auch medial blieben die Konservativen mit Tageszeitungen wie der *Reichspost* und Wochenzeitungen wie *Schöne Zukunft* dominant. Janek Wassermann (2014) spricht von einem „Schwarzen Wien“ bestehend aus Christlich-Sozialen, Monarchisten, Großdeutschen und später auch Nationalsozialisten. Dieses „Schwarze Wien“ war nicht nur antisozialistisch, sondern in wesentlichen Teilen auch antisemitisch, antiliberal, antiaufklärerisch und ab 1927 immer offener antidemokratisch. Das „Schwarze Wien“ war aber auch Geburtsstätte des Neoliberalismus. Ludwig von Mises, Gottfried Haberler und Friedrich Hayek waren Vordenker eines erneuerten, aber traditionsbewussten Wirtschaftsliberalismus (Peck 2008; Slobodian 2018), für die das „Rote Wien“ mit seinen gemischtwirtschaftlichen Institutionen den Weg zur Knechtschaft ebnete (Hayek 1944). Die Auseinandersetzung der Zwischenkriegszeit war daher mehr als Klassenkampf, mehr als die Kon-

frontation widerstreitender ökonomischer Interessen und Verteilungskämpfe. Es war immer auch ein Kulturkampf, ein Kampf um infrastrukturelle Regelwerke, denen Vorstellungen über städtisches Zusammenleben zugrunde lagen: Ein Kampf um die Stellung der Wissenschaft und der Frau in der Gesellschaft, um Antisemitismus und den Einfluss der Kirche auf das Bildungssystem.

Dem „Schwarzen Wien“ stand ein pulsierendes intellektuelles und kulturelles Leben außerhalb der Universitäten gegenüber. Otto Neurath, Maria Jahoda und Karl Polanyi sind ein paar der herausragenden DenkerInnen dieser Zeit, die glaubten, Wissenschaft und Sozialismus seien konstitutiv für die neuen Zeiten. Bei den Nationalratswahlen 1927 unterstützten Bürgerliche wie Sigmund Freud, Robert Musil, Anton Webern und Alma Mahler die Sozialdemokratie, da sie die „Freiheit“ durch „Trägheit“ und „Verödung“ gefährdet sahen. Gleichzeitig gelang es den SozialdemokratInnen nicht, über das Bildungsbürgertum hinaus auch andere Teile der Mittelschicht, insbesondere Beamte und Universitätsangestellte anzusprechen (Wassermann 2014: 47 ff.). Eine Radikalisierung der politischen Rechten dokumentierte sich letztlich darin, dass „Rote“, Feministinnen, AvantgardenkünstlerInnen von GegnerInnen, mit denen Kompromisse gesucht werden mussten, zu Feinden wurden, die man vernichten wollte (vgl. Mouffe 2005).

## Sozialökologische Infrastrukturen für das 21. Jahrhundert

Was kann heute aus diesen Erfahrungen gelernt werden? Lueger erkannte, dass bürgerliches Leben in der Stadt kollektiv organisiert werden muss und schuf ein bis heute vorherrschendes – durch neoliberale Vorstöße aber langsam erodierendes – Verständnis infrastruktureller Sozialität. Das Rote Wien eröffnete durch neue infrastrukturelle Regelwerke ein Bewusstsein für Solidarität, von einer „Stadt für alle“. Heute zeigt die Öko- und Klimakrise, wie wichtig nicht nur eine intakte Umwelt, sondern auch ein lebensfreundliches Klima ist, was aber nur kollektiv bereitgestellt werden kann. Es braucht erneut politisches Handeln und die Errichtung qualitativ hochwertiger, allen zugänglichen Infrastrukturen.

So wie die Zwischenkriegszeit durch Weltwirtschaftskrise und Faschismus in eine große Transformation mündete (Polanyi 1944), ist auch das 21. Jahrhundert durch große Herausforderungen gekennzeichnet: Klimakrise, Hyperglobalisierung und marktradikale Formen der Digitalisierung gefährden sozialen Zusammenhalt und liberale Demokratien (Aulenbacher et al. 2019; Novy/Bärnthaler/Heimerl 2019). Schlüssel für erfolgreiche Transformationsstrategien sind, so unsere These, der Aus- und Aufbau sozialökologischer Infrastrukturen, die neue Gewohnheiten, Lebensweisen und Produktionsmodelle möglich machen (Novy/Bärnthaler/Heimerl 2020). Wir definieren diese als sozial-materielle Infrastrukturen, die auf der Stärkung ökologischer Nachhaltigkeit und sozialen Zusammenhalts sowie auf kreativen Freiräumen und gesellschaftlicher Beteiligung beruhen.

Infrastrukturen als Wegweiser in die Zukunft machen nachhaltige Änderungen möglich, da sie potenziell dauerhaft Verhalten verändern und normative Vorstellungen eines guten Lebens im konkreten operationalisieren: Wir entscheiden nicht täglich in der Früh, mit welchem Verkehrsmittel wir in die Arbeit fahren. Kinder suchen sich nicht

täglich aus, wer sie in die Schule bringt. Infrastrukturen materialisieren und normieren soziale Imaginationen, deren Werte und Interessen, und machen diese greif- und lebbar (vgl. Jasanoff 2015). Routinen, ohne die Menschen den Alltag nicht bewältigen können, basieren auf bestimmten Voraussetzungen, auf der positiven Freiheit, das Leben in einer bestimmten Weise organisieren zu können (Jonas/Littig, 2016). In den vergangenen Jahrzehnten entstanden Gewohnheiten, ohne deren ökologische Konsequenzen mitzubedenken.

Die heute notwendigen Veränderungen erschöpfen sich nicht in kleinen Adaptierungen der Massenkongressgesellschaft des 20. Jahrhunderts, sondern implizieren neue infrastrukturelle Strukturierungsweisen, die weitreichende Änderungen der Lebens- und Arbeitsweise ermöglichen. Während sozialökologische Infrastrukturen auf den infrastrukturellen Vorleistungen Luegers und des „Roten Wiens“ aufbauen können (etwa dem gleichen Zugang zum Wiener Hochquellwasser, kostenlosem Zugang zu Bildung und Gesundheit sowie leistbarem Wohnen), müssen sie weitreichend ausgebaut und teilweise umgewandelt werden, um die gegenwärtigen Herausforderungen meistern zu können. Es braucht eine Neuausrichtung infrastruktureller Vorleistungen hin zur Stärkung der Alltagsökonomie, um Routinen zu verändern: nur neue öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen den Umstieg vom Auto, nur eine gute Nahversorgung, neue Siedlungsstrukturen, Grünanlagen und Erholungsmöglichkeiten „vor Ort“ schaffen ein pulsierendes Leben im Dorf und im Grätzl, nur mit dezentralen Pflegeangeboten bestehen Alternativen zur Betreuung zu Hause oder im großen Pflegeheim. Es braucht den Aufbau einer regionalen Kreislaufwirtschaft, die weniger von globalen Wertschöpfungsketten abhängig ist, sowie innovative neue infrastrukturelle Regelwerke gemeinschaftlicher Nutzung öffentlicher Räume und Einrichtungen – von Schulen bis zu Begegnungszonen als Stadtteilzentren. Um dem Wunsch nach einem neuen Verhältnis von Mensch und Natur nachzukommen, müssen gleichzeitig manch andere historisch gewachsene infrastrukturelle Vorleistungen schrumpfen. Dies betrifft allen voran fossile und ressourcenintensive Infrastrukturen, die dem derzeitigen Mobilitäts-, Energie- und Ernährungssystem zugrundeliegen.

Die Lehre der bis heute regierenden Sozialdemokratie aus der Polarisierung der Zwischenkriegszeit war ein konsensorientierter Politikstil, der unpopuläre, aber notwendige Maßnahmen möglichst vermeidet. Insbesondere in der Verkehrspolitik entwickelte Wien sich zu einer Stadt mit hervorragendem öffentlichen Verkehr, ohne aber die Autozentrierung der Verkehrspolitik in Frage zu stellen. Dies geht angesichts knappen städtischen Raums zulasten des Radverkehrs und der öffentlichen Räume, wo vergleichsweise bescheidene Verbesserungen stattfanden. Angesichts der sich zuspitzenden Klimakrise und zunehmender Ungleichheiten braucht es mehr politischen Mut, anfangs unpopuläre Entscheidungen zu treffen. In Anbetracht knapper Mittel wird der notwendige Ausbau einer dekarbonisierten Infrastruktur nur finanzierbar sein, wenn es gleichzeitig politische Entscheidungen gibt, fossile Infrastrukturen, die die Klimakrise verschärfen, zurückzubauen. Eine dritte Piste für den Flughafen Schwechat und Autobahnausbauprojekte binden Mittel, die nicht nachhaltige Routinen stabilisieren: Pendeln mit dem Auto statt Park-and-Ride-Infrastrukturen oder Fliegen für Ein-Tages-Meetings statt den Ausbau einer Infrastruktur für Videokonferenzen. Nachhaltige Mobilität braucht sozialökologische Infrastrukturen, die die Routinen von Menschen, aber auch die Logistik der Unternehmen in Richtung Ressourcenschonung verändern. Die oben

erwähnte Parallelförderung der öffentlichen Bereitstellung von Mobilität ist nicht nur ineffizient, sondern verlagert die Verantwortlichkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz auf die Wahlentscheidung des Einzelnen: nehme ich die Bahn sind die Emissionen gering, fahre ich mit dem Auto, sind sie hoch, fliege ich, dann sind sie nochmals höher. Wenn es keine politische Entscheidung in Richtung der Dekarbonisierung von Mobilitätssystemen gibt, dann lastet die Verantwortung einer kollektiven Herausforderung auf dem Individuum.

Es ist verständlich, dass derartige politische Entscheidungen und die damit einhergehenden Veränderungen, die zwar potentiell Verbesserungen ermöglichen, trotzdem zu Verunsicherung und Widerstand führen, wenn sie Traditionen und Routinen in Frage stellen (Novy/Bärnthaler/Stadelmann 2019). Fleisch ist Teil der österreichischen Esskultur; für einen Teil der Bevölkerung ist Autofahren kein Fortbewegungsmittel, sondern eine Lebensweise. Doch diese Lebensweise ist nur auf Kosten anderer aufrechtzuerhalten (Brand/Wissen 2017). Umso wichtiger sind gezielte Strategien der „Beheimatung“, die soziale Sicherheit gewährleisten und ein langsames Verändern von Alltag und Gewohnheiten ermöglichen. Nur so steigt die Bereitschaft, sich zu verändern, und eröffnen sich Möglichkeiten, neue gesellschaftliche Mehrheiten zu bilden, um eine sozialökologische Transformation demokratisch, solidarisch und friedlich zu organisieren.

Das erfordert, wie bereits erwähnt, manche der infrastrukturellen Vorleistungen, die gleiche Lebensbedingungen herstellen, zu verteidigen – wie Wasser, Energie, Schulen und Wohnen. Die kollektive Bereitstellung dieser Vorleistungen kann sich fraglos an Wiens historisch gewachsener kommunalpolitischen infrastrukturellen Sozialität orientieren. Bei der Verteidigung kommunalen Eigentums ist die Stadt Wien auch europaweit Vorkämpferin. Doch müsste die Verteidigung des Bestehenden um innovative neue Beteiligungs- und Geschäftsmodelle ergänzt werden. Es fehlt an neuen gemischtwirtschaftlichen Modellen, um die Herausforderungen der Digitalisierung anzunehmen. Das begrüßenswerte „Nutzen statt Besitzen“ droht durch einen Wildwuchs an privaten Anbietern weder zur Qualitätsverbesserung noch zur Ökologisierung beizutragen. Es braucht sowohl verstärkt regulierende Aktivitäten als auch die Einsicht, dass gemeinwohlorientierte Dienste teilweise genossenschaftlich und privat bereitgestellt werden können – nicht immer sind Verstaatlichungen oder Kommunalisierungen möglich oder sinnvoll. Grundlage einer Gemeinwohlorientierung ist jedoch ein institutionelles Arrangement der Infrastrukturen, welches darauf ausgerichtet ist, Trittbrettfahren, Korruption und Spekulation zu vermeiden (Barlösius 2019). Soziale Lizenzen (Konzessionen) sind eine mögliche Maßnahme, um die Sozialpflichtigkeit des Eigentums (die in Deutschland Verfassungsrang hat, in Österreich nicht) sicherzustellen. Soziale Lizenzen ermöglichen, dass in der Alltagsökonomie tätige Unternehmen ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen, sei dies durch die Übernahme der Kosten für die Ausbildung junger Menschen, die Errichtung einer Grünanlage bei Bauprojekten oder die Entrichtung einer Abgabe für entstandene öffentliche Infrastrukturkosten (z.B. für die Errichtung von Straßen oder öffentlicher Verkehrsmittelanbindung).

Oft hat sich der Staat nicht als der beste Anbieter von Dienstleistungen und Infrastrukturen erwiesen. Intermediäre Einrichtungen und Unternehmen, die weder marktwirtschaftlich-profitorientiert noch staatlich organisiert sind (z.B. Vereine, Stiftungen und privatrechtliche Einrichtungen mit gemeinnützigen Zielsetzungen), können Leis-

tungen manchmal besser erbringen, da sie die Betroffenen einbinden und den jeweiligen Kontext kennen. Sie können Leistungen räumlich dezentraler und näher an den Wünschen der Betroffenen bereitstellen. Housing First, eine private Einrichtung der Wohnungslosenhilfe, ist ein derartiges Beispiel innovativer Bereitstellung sozialer Dienstleistungen (Weinzierl et al. 2015). Doch stecken sowohl Commons als auch Genossenschaften in Wien weiter in den Kinderschuhen. Hier könnte von anderen Städten wie Ghent, Basel und Barcelona gelernt werden, um mit Formen von Civic-Public-Partnerships auch bei der Bereitstellung von Infrastrukturen zu experimentieren (Holemans 2019).

Das Bedürfnis zu befriedigen, gut und sicher zu wohnen, wurde erst Anfang des 20. Jahrhunderts durch die Sozialdemokratie zur öffentlichen Aufgabe. Infrastrukturelle Regelwerke, besonders ein Schutz gewährendes Mietrecht, und ein großer gemeinwirtschaftlicher Sektor widmeten sich dieser Aufgabe. Neoliberale Globalisierung, Finanzialisierung und rentensuchende Immobilienkonzerne gefährden heute erneut den Zugang zu leistbarem Wohnen. In den vergangenen Jahrzehnten fehlte es den Städten an Verbündeten in den nationalen Regierungen und der EU-Verwaltung, die diesen globalen Dynamiken der Machtzentralisierung entgegenwirken. Jedoch sind die alten Kämpfe um leistbares Wohnen in den letzten Jahren wieder hochaktuell geworden (Kadi 2015). Hier kann aus der Geschichte gelernt werden: Städtische Handlungsspielräume müssen supralokal geschaffen werden. Es braucht Kapitalverkehrskontrollen als infrastrukturelle Regelwerke, die den Zugriff spekulativen Kapitals auf Wohnraum erschweren. Und es braucht ein Mietrecht, das leistbares und sicheres Wohnen auf eine Weise ermöglicht, dass nicht nur die „Insider“ des Wohlfahrtsstaats – im mietrechtlich geschützten Mietsektor sowie in Gemeindewohnungen – schützt. Die im Wiener Gemeinderat 2018 beschlossenen Änderungen der Bauordnung, die Abriss erschweren und bei Neubau zwei Drittel der Wohnungen dem sozialen Wohnbau widmen, gehen in die richtige Richtung.

Der Ausbau sozialökologischer Infrastrukturen ermöglicht ein „Wien für alle“ im 21. Jahrhundert, indem die soziale Frage um die ökologische erweitert wird. Beide verbindet die Einsicht, dass ein gutes Leben nur in Beziehung zu Mit- und Umwelt zu verwirklichen ist. Die Infrastrukturen des alltäglichen Lebens sind tendenziell Gleichmacher, sie werden von allen benötigt und genutzt und bringen unterschiedliche Lebenswelten zusammen. Fehlen derartige verbindende öffentliche Räume, erhöht sich die Gefahr von Polarisierung und gesellschaftlicher Spaltung. Statt auf nachhaltigen Konsum und damit der Wahl am Markt zu setzen, schafft der Ausbau der sozialökologischen Infrastruktur neue Gemeinsamkeiten (Novy/Bärnthaler/Heimerl 2020). Daher ist eine Sozialökologisierung städtischer Infrastrukturen potentiell der beste Weg hin zu einem kooperativen und solidarischen Gemeinwesen.

## Anmerkungen

- 1 Infrastrukturelle Vorleistungen umfassen daher, in den Begrifflichkeiten der Alltagsökonomie, „materielle“ (die Netzwerkinfrastruktur sowie Nahversorgung) und „soziale“ (im Kern Bildung, Gesundheit und Pflege) Infrastrukturen. Da Infrastrukturen, unserem relationalen und ko-produktivem Verständnis folgend, jedoch immer sozial-materiell zu verstehen sind, werden wir im Folgenden die weit verbreitete Zweiteilung unter Anführungszeichen setzen.
- 2 Aufgrund der begrenzten Länge dieses Artikels werden wir den Aspekt der Verräumlichung nur stellenweise beleuchten. Weiterführende Überlegungen zu einer selektiven wirtschaftlichen Deglobalisierung finden sich in Novy (2017).
- 3 Trotzdem wurden diverse bürgerliche Reformbemühungen und der damit einhergehende Aufbau staatlicher Bürokratien als Munizipalsozialismus bezeichnet.

## Literatur

- Aulenbacher, Brigitte/Bärnthaler, Richard/Novy, Andreas (2019): Karl Polanyi, The Great Transformation, and Contemporary Capitalism. In: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* Vol 44(2), 105–113.
- Barlösius, Eva et al. (2011): Infrastrukturen neu denken: gesellschaftliche Funktionen und Weiterentwicklung. In: Hüttel, Reinhard et al. (Hg.): *Globaler Wandel und regionale Entwicklung: Anpassungsstrategien in der Region Berlin-Brandenburg*. Berlin, Heidelberg: Springer, 147–173.
- Barlösius, Eva (2019): *Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste: Ein Beitrag zur Gesellschaftsdiagnose*. Frankfurt: Campus Verlag.
- Becker, Joachim/ Novy, Andreas (1999): Chancen und Grenzen alternativer Kommunalpolitik in Wien – ein historischer Überblick. In: *Kurswechsel* (2), 5–16.
- Brand, Ulrich/ Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus*. München: oekom verlag.
- Deloitte (2019): *Deloitte Property Index 2019 – Wohnen in Österreich: Im Europavergleich leistbar*. <https://www2.deloitte.com/at/de/seiten/real-estate/artikel/property-index.html>, 21.08.2018
- derStandard (2018): *Europa-Vergleich: Österreichs Öffis laut Studie vergleichsweise günstig*. Verfügbar. <https://www.derstandard.at/story/2000085746430/oesterreichs-oeffis-laut-studie-vergleichsweise-guenstig>, 21.08.2018.
- Förster, Wolfgang (2002): *80 years of social housing in Vienna*. <http://poseidon-partnership.factlink.net/fsDownload/80%20years%20of%20social%20housing%20in%20Vienna.pdf?forumid=290&v=1&cid=216743>, 21.08.2018.
- Foundational Economy Collective (2019): *Die Ökonomie des Alltagslebens: Für eine neue Infrastrukturpolitik*. Berlin: Suhrkamp Verlag.
- Hayek, Friedrich August (1944): *The Road to Serfdom*. Abingdon: Routledge.
- Holemans, Dirk (2019): *Public-Civil-Partnerships for a Better City*. Wien: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Werkstattbericht 183.
- Jäger, Wieland/Meyer, Hanns-Joachim (2003): *Sozialer Wandel in soziologischen Theorien der Gegenwart*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Jasanoff, Sheila (2015): *Future Imperfect – Science, Technology, and the Imagination of Modernity*. In: Jasanoff, Sheila/Kim, Sang-Hyun (Hg.): *Dreamscapes of Modernity. Sociotechnical Imagineries and the Fabrication of Power*. Chicago; London: University of Chicago Press, 1–33.
- Jonas, Michael/Littig, Beate (2016): *Praxeological Political Analysis*. Abingdon, Oxon: Taylor & Francis Ltd.
- Kadi, Justin (2015): *Recommodifying Housing in Formerly ‚Red‘ Vienna?* In: *Housing, Theory and Society* 32(3), 247–265.
- Kadi, Justin/Suitner, Johannes (2019): *Red Vienna, 1919–1934*. In: Orum, Anthony M (Hg.): *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. Hoboken: Wiley-Blackwell, 1–5.
- Killion, J. Alexander (2015): *Changing Cities, Changing Roles: Municipal Developments and the Urban Social Contract in Nineteenth Century Vienna*. Artikel präsentiert: *Chronopolis: Time & Urban Space*, Western Michigan University.
- Melinz, Gerhard/Zimmermann, Susan (1996): *Wien – Prag – Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen*. Wien: Promedia.
- Mouffe, Chantal (2005): *On the Political*. London; New York: Psychology Press.

- Novy, Andreas (2017): Emancipatory Economic Deglobalisation: A Polanyian Perspective. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* 19(3), 558–79.
- Novy, Andreas/Bärnthaler, Richard/Stadelmann, Basil (2019): Navigating between Improvement and Habitation: Countermovements in Housing and Urban Infrastructure in Vienna. In: Aulenbacher, Brigitte et al. (Hg.): *Capitalism in Transformation. Movements and Countermovements in the 21st Century*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Novy, Andreas/Bärnthaler, Richard/Heimerl, Veronika (2020): *Zukunftsfähiges Wirtschaften*. Weinheim: Beltz Juventa.
- Peck, Jamie (2008): Remaking Laissez-Faire. In: *Progress in Human Geography* 32(1), 3–43.
- Polanyi, Karl (1944): *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time*. Boston: Beacon Press.
- Resch, Andreas/Aigner, Peter (2001): *Stadtwirtschaft Wien - langfristige Entwicklungen*. [http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner\\_resch\\_entwicklungen.pdf](http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_entwicklungen.pdf).
- Schorske, Carl E. (1982): *Wien: Geist und Gesellschaft im Fin-de-Siècle*. Frankfurt: Fischer.
- Slobodian, Quinn (2018): *Globalists: The End of Empire and the Birth of Neoliberalism*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Unger, Petra (2019): *Frauen Wahl Recht: Eine kurze Geschichte der österreichischen Frauenbewegung*. Wien: Mandelbaum.
- Wasserman, Janek (2014): *Black Vienna. The Radical Right in the Red City, 1918–1938*. Ithaca und London: Cornell University Press.
- Weihsmann, Helmut (1985): *Das rote Wien: sozialdemokratische Architektur und Kommunalpolitik, 1919–1934*. Wien: Promedia.
- Weinzierl, Carla/Wukovitsch, Florian/Novy, Andreas (2015): Housing First in Vienna: a socially innovative initiative to foster social cohesion. In: *Journal of Housing and the Built Environment* 31(3), 409–422.