

# Gängige Planungsleitbilder als ungerechtfertigte Ideologien | Eine Kritik von Nachhaltiger Entwicklung, der Stadt der kurzen Wege und der 2000-Watt-Gesellschaft | Axel H. Schubert

Der Beitrag fragt nach der gesellschaftspolitischen Wirkung heute gängiger raumplanerischer Leitbilder. Dabei wird auf *Nachhaltige Entwicklung*, die *Stadt der kurzen Wege* sowie das Schweizer Konzept der *2000-Watt-Gesellschaft* fokussiert, das heißt auf Leitvorstellungen, die alle auch die »ökologische Krise«<sup>1</sup> adressieren. Methodisch wird mit Axel Honneths Anerkennungstheorie untersucht, ob die Ansätze gerechtfertigte Formen sozialer Anerkennung vermitteln. Abschließend werden die diesbezüglich kritisch beurteilten Leitbilder und die durch sie hervorgebrachten Innovationen charakterisiert.

## Funktion und Bedeutung von Leitbildern

Die ab Mitte der 1960er Jahre einsetzende Moderne-, Urbanismus- und Automobilismuskritik knüpfte auch an die Zielvorstellungen der damals herrschenden raumplanerischen Leitbilder an und trug damit zum Ende der in der Nachkriegszeit erstarkten Leitbildeuphorie bei. In den 1980er Jahren gab es dann verschiedene Gründe Anlass zu einer Leitbildrenaissance (Becker u.a. 1998, 11ff; Zupan 2015), mit der zugleich ein Formwandel einherging: An die Stelle gestaltprägender Leitbilder traten eher abstrakt-problembezogene Leitvorstellungen. Gerade in deren Eigenschaft – trotz offener Detaillösungen gemeinsam geteilte, übergeordnete Perspektiven bieten zu können – liegt ein wesentlicher Erfolgsfaktor dieser Leitbildgeneration. So wird auch ihre hohe Bedeutung im Rahmen staatlicher Steuerungsmodelle herausgestellt – sowohl in strategischer, als auch als Hintergrundfolie für stärker projektbasierte Planung (Kuder 2008, 185). Dabei wird auf Funktionen verwiesen, wie die inhaltlich-strategische Orientierung bei teils widersprüchlichen gesellschaftspolitischen Anforderungen, die Koordination von Akteur\_innen unterschiedlicher Interessen, oder die Motivationskraft, die die Leitbilder durch ihre handlungsleitend-pragmatische Eigenschaft wie auch durch Momente des Erstrebenswert-Utopischen entfalten (vgl. Becker 1998; Giesel 2007, 126ff;

Streich 2011, 98ff). Nicht zuletzt könne so institutionelles Beharrungsvermögen und lethargische Passivität überwunden und zu Innovation beigetragen werden (Kuder 2008, 184).

Leitbilder wurden jedoch auch als ideologisch-hegemonial kritisiert. Gerade inhaltlich sei ihre hohe soziale Geschlossenheit Ausdruck vorherrschender Interessen und dominierender sozialökonomischer und -räumlicher Prozesse. Mit Leitbildern würde gesellschaftliche Komplexität unzulässig reduziert, als hegemonial seien sie eher oktroyiert und würden bloß extrinsisch motivieren (vgl. Bahrdt 1964; Konter 1997).

Positive und kritische Beurteilungen von Leitbildern schließen sich nicht aus. Vielmehr ist gerade von hegemonialen Konzepten zu erwarten, dass sie praktisch produktiv und wirkmächtig werden. Insofern Leitbilder durch ihre koordinierende respektiv hegemonial einende Eigenschaft soziales Verhalten formen, stabilisieren und für andere erwartbar machen, ist ihnen zugleich ein gewisser institutioneller Charakter eigen.

## Methodischer Rahmen einer Leitbildkritik

Wie könnten nun für das Planungs Handeln gerechtfertigte Leitbilder von ungerechtfertigten abgegrenzt werden? Hierzu soll auf die Anerkennungstheorie des Sozialphilosophen Axel Honneth zurückgegriffen werden.

Mit Honneth sind es Wertaussagen, durch die (inter-)subjektives Handeln reguliert und gegenseitig aufeinander abgestimmt wird (Honneth 2011, 221ff; 2004, 103ff). Dabei ist gesellschaftlich umkämpft, welche Werte positiv besetzt sind (Honneth 1992, 205). Werden im individuellen Handeln jedoch zugleich die Handlungsziele des Gegenübers zum Ausdruck gebracht, kann Handeln jenseits eines Kampfes um Anerkennung als »vollkommen ungewollt und daher ›frei« (Honneth 2011, 222) erfahren werden, eben weil darin wechselseitige Anerkennungserwartungen eingelöst sind. Nun ermöglichen insbesondere gesellschaftlich verstetigte Institutionen, die sich auf breit akzeptierte Anerkennungsverhältnisse stützen, solche Kämpfe temporär auszusetzen. Auch können Institutionen Handeln selbst konstituieren, indem sie in intersubjektives Anerkennungsverhalten Erwartungshaltungen hineinlegen (ebd.). Dass sich nun Individuen »zur freiwilligen Übernahme bestimmter Aufgaben ermutigt sehen« (Honneth 2004, 120), müssen die durch soziale Anerkennungsprozesse vermittelten Wertaussagen drei Erfolgsbedingungen einlösen: Sie müssen positiv sein, das heißt annehmbar, um einen subjektiv-affirmativen Bezug zu ermöglichen; sie müssen ein gewisses Maß an Kontrastivität besitzen, sprich sich von überholt-bestehenden Wertaussagen ausreichend absetzen, indem sie auf aktuelle Herausforderungen Bezug nehmen; und sie müssen glaubwürdig, also mit guten Gründen annehmbar sein (ebd.,

121ff). Tragen Formen sozialer Anerkennung alldem Rechnung, entfalten sie »regulative Macht« (ebd., 127), die »ganz im Sinne von Foucault zugleich repressionsfrei und produktiv« (ebd., 125) ist. Ihnen kommt dann intrinsisches Potenzial zu.

Nun fragt Honneth, wie gerechtfertigte Formen und Praktiken sozialer Anerkennung von ungerechtfertigten unterschieden werden können (ebd., 103ff). So müssen nicht alle als positiv, kontrastiv und glaubwürdig wahrgenommenen Anerkennungsformen gerechtfertigt sein. Vielmehr braucht die ideell-evaluative Komponente der Glaubwürdigkeit als Erfolgsbedingung – das heißt als Voraussetzung, dass zum Ausdruck gebrachte Werte auch eingelöst werden können – ihre materielle Entsprechung. Denn ohne diese liegt ein internes Rationalitätsdefizit vor, das gerechtfertigte Formen sich wandelnder sozialer Anerkennung von ungerechtfertigten Ideologien der Anerkennung unterscheidet (ebd., 128ff). Da gerade in der regulativen Macht, die ungerechtfertigte Ideologien gleichwohl haben, gesellschaftliche Herrschaftsverhältnisse zum Ausdruck kommen (ebd., 125), tragen Handelnde mit der (Re-)Produktion von als repressionslos wahrgenommenen, freiwillig akzeptierten aber ungerechtfertigten Ideologien der Anerkennung zur Herrschaftsförmigkeit der gesellschaftlichen Anerkennungsverhältnisse bei.

Nach welchen inhaltlichen Maßstäben kann nun überprüft werden, ob konkrete Leitbilder möglicherweise ungerechtfertigten ideologischen Gehalt transportieren? Die je individuelle Wahrnehmung von Positivität, Kontrastivität und Glaubwürdigkeit beruht auf subjektiven Urteilen, wobei das Kriterium der Glaubwürdigkeit (bedingt) objektiviert werden kann. So kann nach der inneren Schlüssigkeit der Ideenbündel, aus denen sich Leitbilder zusammensetzen, gefragt werden (ideelle Widerspruchsfreiheit), sowie nach der Schlüssigkeit der Maßnahmenbündel für die Umsetzung der Leitbilder (geeignete Operationalisierung), und damit auch danach, ob all jene gesellschaftlichen Verhältnisse ausreichend adressiert sind, die diese Umsetzung eventuell konterkarieren. Jeweils werden also Beurteilungsmaßstäbe herangezogen, die die Ideen respektive Leitbilder selber in sich tragen. Kurzum: Kann mit Leitbildern gehalten werden, was sie versprechen? Dabei kommen zwei Aspekte erschwerend hinzu: Zum einen muss es in der Planung unstritten bleiben, mit welchen materiellen Entsprechungen Ziele tatsächlich hinreichend eingelöst werden können. Darauf hat Horst Rittel verwiesen, der raumplanerische Probleme als »böartig« auswies: Ziele und Mittel sind so miteinander verwoben, dass ein letzlicher Entscheid über ihre jeweilige Angemessenheit stets einer politischen Setzung bedarf (Rittel 1972, 42-47). Zum ändern könnte das materielle Einlösen dem ideellen zeitlich nur ein wenig hinterherhinken (Honneth 2004, 130), womit schlicht mehr Geduld angezeigt wäre, bis sich neue Ideen als kulturelle Praxen in der sozialen Wirklichkeit niederschlagen.

## Kritik dreier heute akzeptierter Leitbilder

In mit Stadtplanung betrauten Kreisen ist heute kein Ruf zu hören, durch Planung die Ideen der *Nachhaltigen Entwicklung*, der *Stadt der kurzen Wege* oder der *2000-Watt-Gesellschaft* bewusst zu konterkarieren – zu positiv werden sie wahrgenommen. Da auf anstehende gesellschaftliche, mobilitäts- und energiepolitische Herausforderungen mit den Leitbildern an die Stelle eines Weiter-Sowas anderes und »ökologisch« besseres gesetzt wird, sind sie zudem kontrastiv. Doch sind sie auch glaubwürdig und die von ihnen ausgehenden Formen sozialer Anerkennung damit gerechtfertigt? Um hier eine Antwort geben zu können, sollen alltagspraktisch wiederkehrende, argumentativ-konzeptionelle Kernelemente der Konzepte beleuchtet werden.

### *Nachhaltige Entwicklung*

Mit der UN-Umweltkonferenz von 1992 in Rio de Janeiro wurde *Nachhaltige Entwicklung* für kommunal-staatliches Handeln zu einer realpolitisch unumgehbaren Referenz. Moderne Nachhaltigkeit hat als globales, politisches Programm einen hohen Geltungsanspruch. Es gilt als normativ-strategisches wie auch diskursives Konzept, das darauf zielt, »Umweltfragen [...] unter Beteiligung aller betroffenen Bürger zu behandeln« (UN 1992a, Grundsatz 10), wobei den »Entwicklungs- und Umweltbedürfnissen der heutigen und der kommenden Generationen in gerechter Weise entsprochen« werden soll (ebd., Grundsatz 3).

Jedoch ist dieser Gerechtigkeitsansatz – also die Frage, wie Umweltgüter global dauerhaft und gerecht zugeteilt werden können – für (lokale) Planungsprozesse äußerst sperrig. Was könnte dies für Mobilitätsplanung, für Gebäude- oder Infrastrukturbau und -unterhalt heißen? So fehlt auch ein einhellig geteiltes nachhaltigkeitstheoretisches Gerechtigkeitskonzept (vgl. Bund/Misereor 1996; Ekardt 2004 und 2005; Kopfmüller 2006; Renn u.a. 2007; Ott/Döring 2011). Bereits Mitte der 1990er Jahre wurde neben dem schwer operationalisierbaren Gerechtigkeitsansatz daher ein Integrationsansatz populär, der als *Drei-Säulen-Modell* – häufig gepaart mit dem Apell nach Ganzheitlichkeit – auf die *gleichwertige* Integration von Ökologie, Ökonomie und Sozialem zielt.<sup>2</sup> Wenn auch theoretisch kritisiert, fand dieses Verständnis bald Eingang in offizielle Dokumente und Praxisdiskurse (vgl. u.a. Deutscher Bundestag 1998, 18; kritisch Ekardt 2005, 27; Ott/Döring 2011, 37ff). Seine Präsenz täuscht allerdings über die mangelnde ideelle Glaubwürdigkeit hinweg: Als Handlungsfeldern fehlt den drei Dimensionen konzeptionelle Trennschärfe, darum werden sie auch häufig um eine politische oder kulturelle ergänzt. Unglaubwürdig ist auch ihre Differenzierung bezüglich relevanter Akteursgruppen: Wer wäre legitimiert, anwaltlich für »die Umwelt« zu sprechen? Wer würde dabei – zur Einlösung der materiellen Glaubwürdigkeit – einen gleichwertigen Machteinfluss gegenüber

ökonomischen Interessen sicherstellen? Und ist »Wirtschaft« nicht selbst ein Teil der nichtstaatlichen (Zivil-)Gesellschaft? Nur umweltökonomisch kann ein konsistentes Konzipieren der drei Dimensionen gelingen. Dabei zielt »Umwelt« auf die Endlichkeit der stofflichen Basis, das Soziale auf die Definition der Eingriffstiefen und auf eine gerechte Verteilung der endlichen Güter, und das Ökonomie auf die häusliche Verwendung zugeteilter Stoffe. Somit handelt es sich jedoch um eine notwendig hierarchische Konzeption: Ökonomie wäre nicht länger als gleichwertig sondern als nachrangig und dabei der Gesellschaft dienend zu begreifen.

Doch worin könnten dann die Gründe des Erfolgs des inkonsistenten Modells dreier gleichwertiger Säulen liegen? Die drei Dimensionen können direkt auf die ab circa 1970 virulenten gesellschaftlichen Legitimationskrisen bezogen werden: Auf die Krise des auf Massenkonsum zielenden Wirtschafts- und Entwicklungsmodells des Fordismus; auf eine soziale Krise unzureichender Teilhabe – sowohl entwicklungspolitisch bezüglich des gescheiterten Modells nachholender Entwicklung (Nuscheler oJ), als auch in Bezug auf das damalige, elitäre, techno- und expertokratische Planungsverständnis als Ausdruck hoheitlich-herrschaftlichen Handelns (Arbeitsgruppe 1970); und schließlich auf den mit der »Öko«-Krise einhergehenden, erhöhten Legitimationsbedarf im Zuge der »Ökologischen Revolution« um 1970 (Radkau 2011, 124-164). Der Erfolg der Nachhaltigkeitspolitik um 1990 dürfte darin liegen, bezüglich dieser Krisenfazetten eine zustimmungsfähige<sup>3</sup> Lösungsrichtung angeboten zu haben – auch wenn mit ihr alternative Suchräume<sup>4</sup> marginalisiert werden. Nachhaltigkeit kann vielmehr als integraler Bestandteil neoliberaler Politik verstanden werden, als Green Economy, die »in allen Ländern zu Wirtschaftswachstum« führen soll (UN 1992a, Grundsatz 12), die auf die »Liberalisierung und Expansion des Welthandels«, die »Verbesserung der Marktzugangsbedingungen für Rohstoffe« und die Kapitalisierung von Umweltgütern zielt (UN 1992b, Kap. 2.10, 2.12, 8.32, 8.37).<sup>5</sup>

Indem das Dreisäulenmodell die Gleichwertigkeit des Ökonomischen betont, verdeckt es dessen konzeptionell nötige Nachrangigkeit. Damit marginalisiert die undifferenzierte Rede von den drei Dimensionen nicht nur den ideellen, auf Generationengerechtigkeit zielenden Nachhaltigkeitskern, sondern definiert ihn als Integrationskonzept neu. Diese Problemverschiebung wird alltagspraktisch gerne genutzt, da mit ihr ein gemeinsam geteilter, ideeller Kern für die lokale Operationalisierung von Nachhaltigkeit produktiv gemacht werden kann. Ökonomische Sachzwänge – zum Beispiel einer wachstumsorientierten Standortpolitik – werden in Aushandlungs- und Abwägungsprozessen nicht als eine dem Nachhaltigkeitskern womöglich im Grundsatz entgegenstehende Dimension thematisiert. Vielmehr werden sie *durch* Nachhaltigkeit als ein gleichwertiger Teil im Rahmen der gängigen Nachhaltigkeitslogik reproduziert und legitimiert – gegebenenfalls in neuem, grünem Mantel. Jedenfalls fällt lokal

der Umgang mit der Integrationsforderung prinzipiell leichter, als mit substanziellen Gerechtigkeitsverpflichtungen. Doch ist von solchen erst einmal abgesehen, kann fast jede Planung mühelos als nachhaltig ausgewiesen oder Nachhaltigkeit innerhalb einer Stadt ganz unterschiedlich ausgedeutet (Bauriedl 2011, 191) werden.

Da sich auch nach zwei bis drei Jahrzehnten im Zeichen der Nachhaltigkeit keine ausreichenden Trendentwicklungen abzeichnen – exemplarisch bezüglich Ressourcenverbrauch, Klima, Verkehrsmobilität, Bodenerosion und Landwirtschaft sowie dem globalen Artenstreben und gewaltsamen Auseinandersetzungen um Ressourcen – erscheinen Wachstums- und Wirtschaftsfokussierung bezüglich des Gerechtigkeitsgebots *ideell* sehr unplausibel.<sup>6</sup> Zur Beurteilung, ob das wachstumsfixierte ökonomische Paradigma zugleich *materiell* unglaubwürdig ist, gilt es vor allem zu prüfen, wie mit ihm das unter anderem auf einen geringeren Ressourcendurchsatz zielende Gerechtigkeitsgebot durch Nachhaltigkeit konkret operationalisiert werden soll.<sup>7</sup> Dabei wäre – da es sich gesellschaftlich um hohe Risiken handelt – durchaus eine Beweislastumkehr zu fordern, wonach zu zeigen wäre, weshalb ein vorgeschlagenes Operationalisierungskonzept auch faktisch erfolversprechend sein kann. Stellvertretend wird hier auf die Glaubwürdigkeit zweier strategisch zentraler Nachhaltigkeitsansätze – Effizienz und Suffizienz – eingegangen.

Ressourceneffizienz zu erhöhen ist ideell glaubwürdig, insofern dieselben Bedürfnisse mit weniger Ressourcen befriedigt werden. Jedoch werden potenziell mögliche Einsparungen durch finanzielle, materielle, psychologische oder Cross-Factor-Reboundeffekte zu 50 bis über 100 Prozent zunichte gemacht (SRU 2011, 230; Santarius 2012, 18). Fehlen also Politiken, um die Einsparpotenziale zu sichern, bleiben bloße Effizienzerwartungen materiell unglaubwürdig. Zudem sind neben Mengen- auch Qualitätseffekte wichtig, gab doch das ökonomische Effizienzprinzip im Zeichen der Nachhaltigkeit einst Anlass für die Einführung von Fichten-Hochwald-Monokulturen in Europa.<sup>8</sup> Eine analoge ökologische Komplexitätsreduktion erfolgt heute zur Gewinnung grünen Sprits in Palmölplantagen (Pye 2009).

In vielen Bereichen bleibt eine Trendumkehr im Ressourcenverbrauch aus. Da dies kaum länger legitimierbar ist, hält Suffizienz in Nachhaltigkeitspolitik verstärkt Einzug.<sup>9</sup> Der vor Jahrzehnten formulierte Ansatz zielt auf eine erhöhte Genügsamkeit. Gern in Verbindung mit moralischen Verzichtsappellen gebracht, bedürfte Suffizienz aber einer Politik des Weniger und Anderen, um materiell glaubwürdig zu sein (vgl. Scherhorn 2002). Ohne *Politik der Schrumpfung* stehen die systemisch begrüßten Trends weiteren Wachstums und steigenden Konsums den an Individuen gerichteten Genügsamkeitsforderungen jedoch ungleich mächtiger gegenüber. Verantwortung in nachgeordnete Bereiche wie beispielsweise an Individuen zu delegieren, würde somit erfordern, dort auch die nötigen Handlungskompetenzen sicherzustellen – was aber ausbleibt.

Solche unzureichenden Rückverlagerungsstrategien sind dabei nicht untypisch für Nachhaltigkeitspolitik – so auch der Versuch, mit nachhaltiger Quartiersentwicklung effizient zu nachhaltiger Siedlungsentwicklung beizutragen (Schubert 2012a, 76ff).<sup>10</sup>

#### *Stadt der kurzen Wege*

Mit der *Stadt der kurzen Wege* werden verstärkt seit den späten 1980er Jahren die positiv und gegenüber dem Leitbild der autogerechten Stadt kontrastiv wahrnehmbaren Grundannahmen transportiert, dass maßvoll dichte und nutzungsgemischte Städte und Quartiere mit einem ausreichend attraktivem öffentlichen Nahverkehr, Radwegeangebot und Freiraum zu kurzen Wegen und weniger Autoverkehr führen. Dieses Leitbild gilt daher als notwendiger Teil einer nachhaltigen Stadt und als kompatibel mit jenen der dezentralen Konzentration (UBA 2011, 35), der Innenentwicklung, der Kompakten und der Europäischen Stadt. Empirische Befunde zeigen jedoch, »dass eine verdichtete und durchmischte Siedlungsstruktur lediglich eine notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung für eine Stadt der kurzen Wege ist« (ebd., 28), das heißt, dass weitere materielle Voraussetzungen für kurze Wege zu schaffen sind.<sup>11</sup> Zugleich führen attraktive Zugriffsmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr zu längeren individuellen Tagesdistanzen (ARE 2006, 26), oder der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs mithin zu Automehrverkehr (Pfleiderer / Dieterich 2004, 63).

Da durch schnellere Verbindungen eingesparte Zeit in Verkehr reinvestiert wird – auch dies ein Rebound-Effekt<sup>12</sup> –, ist es Langsamkeit, die ursächlich zu kurzen Wegen führt (Knoflacher 1986; Mogridge 1986). Erst durch die Erhöhung der Raumwiderstände – beispielsweise durch Infrastrukturrückbau oder Entschleunigung – würde eine Stadt oder Region der kurzen Wege materiell glaubwürdig. Mit Straßenbau erfolgt jedoch das Gegenteil, wobei Bundesverkehrswege durch ein systematisches finanzielles Schönrechnen zudem massiv begünstigt werden (Pfleiderer / Braun 1995; Pfleiderer 2001). Aufgrund der Eingebundenheit des Automobilität in die kapitalistische Gesellschaftsformation (Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung 2010) sowie der »Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität« (Rammler 1999) sind Langsamkeitsforderungen systemwidrig und werden daher nicht erhoben (Schubert 2011).

#### *2000-Watt-Gesellschaft*

Mit dem Schweizer Konzept der *2000-Watt-Gesellschaft* wird vorgeschlagen, wie das Gerechtigkeitsgebot der Nachhaltigkeit in Bezug auf drei Kernindikatoren – Treibhausgase, erneuer- und nichterneuerbare Energie – auf der Ebene der Schweiz, von Städten und von Arealen konkretisiert werden kann.

Öffentlichkeitswirksam wird der Ansatz als »Weltformel«(!) vermittelt.<sup>13</sup> Seit 1994 diskutiert und weiterentwickelt, wurde er seitdem mehrfach beschlossen; 2002 für die Schweizer Nachhaltigkeitsstrategie oder 2008 durch eine Volksabstimmung für die Zürcher Gemeindeordnung. Ab 2012 werden Label für *2000-Watt-Areale* verliehen, seit 2014 auch für Städte.

Methodisch werden für die Indikatoren Absenkpfade vom heutigen Bedarf bis ins Jahr 2150 prognostiziert, in dem die namensgebenden 2000 Watt Dauerleistung an Primärenergie pro Person erreicht sein sollen.<sup>14</sup> Aus für 2050 abgeleiteten, deutlich höheren Zwischenwerten (wie 3500 W Primärenergie)<sup>15</sup>, werden gegenüber heute Reduktionsfaktoren ermittelt, die die rechnerische Grundlage der weiteren Operationalisierung sind (EnergieSchweiz für Gemeinden u.a. 2014<sup>16</sup>, 14; SIA 2011).

Methodisch wie bezüglich der Berücksichtigung von Alltagsmobilität, Gebäudeerstellungsenergie, Suffizienzaspekten (wie dem persönlichen Wohnflächenbedarf), Treibhausgasen, der Betriebsphase von Arealen oder rechtlicher Vollzugsfragen handelt es sich um einen äußerst kontrastiven Ansatz mit hohem Innovationspotenzial, das auch an grundlegende Handlungsroutrinen heranreicht. Doch ist er auch glaubwürdig?

Die 2000 Watt persönlicher Dauerleistung beziehen sich auf den Welt-durchschnitt in den 1990er Jahren, auf die Annahme, damit sei ein zufriedenstellendes Leben möglich (Goldemberg u.a. 1985; Imboden 2007) und auf eine angenommene gesellschaftliche Zustimmungsfähigkeit (ETH-Rat 2006, 8f). Da jedoch die weltweite Biokapazität bereits um das 1,5-fache überschritten, und diesbezüglich durch eine zunehmende Substitution von fossilen durch nachwachsende Rohstoffe künftig mit einer Verschärfung zu rechnen ist, sowie durch ein circa 40-prozentiges Bevölkerungswachstum bis 2050, wäre zur Erreichung des Gerechtigkeitspostulats ideell eher eine 1000-Watt-Gesellschaft glaubwürdig und anzustreben.<sup>17</sup> Der 2000-Watt-Ansatz ist auch materiell unglaubwürdig, wo 2000 Watt kommuniziert werden, rechnerisch aber nur 3500 Watt hinterlegt sind. Korrekter wäre demnach die Rede von *3500-Watt-Arealen*. Zudem bleibt unplausibel, wie gemäß des Ansatzes heute realisierte Projekte nach 2050 nochmals Einsparungen um den verbleibenden Faktor zwei bis vier erfüllen können sollten. Auch ist das 2t-Ziel für CO<sub>2</sub>-Äquivalente für 2050 zu hoch angesetzt (vgl. Ekardt 2009, 32-37) und widerspricht dem 2-Grad-Ziel der Schweiz, mit dem bis 2050 maximal 1t möglich bleibt (BAFU 2014, 92). Ideell wie materiell unglaubwürdig ist darüber hinaus die – je Bilanzierungsparameter – konzeptionelle Ausblendung der in die Schweiz importierten Energie in Höhe von 2000 bis 4400 Watt (EnergieSchweiz für Gemeinden u.a. 2014, 23; AUE-BS 2011, 4; Stadt Luzern 2010, 53). Kommunikativ dominiert die Vorstellung, die Schweiz müsse dreifach besser werden – von heute 6000 auf künftig 2000 Watt.<sup>18</sup> Mit der importierten Energie und einem 1000-Watt-Ziel oder der Betrachtung der erforderlichen Reduktionen der Treibhausgasemissionen läge



dieser Faktor bei etwa zehn, was sinnfälliger zum Ausdruck brächte, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht genügen.

### Fazit: Legitimatorische Innovation durch ungerechtfertigte Ideologien

Allen drei Leitbildern mangelt es zu wichtigen Grundannahmen an Glaubwürdigkeit. Zu zentralen Aspekten liegen innere – ideelle und/oder materielle – Rationalitätsdefizite vor. Die ausbleibenden Trendwenden sind auch nicht zur Gänze als rein zeitliche Vollzugsdefizite erklärbar. Damit erweisen sich die untersuchten Leitbilder mit dem Honnethschen Argumentarium als ungerechtfertigte Ideologien der Anerkennung. Die durch sie evozierten Formen sozialer Anerkennung können nicht länger als gerechtfertigt gelten. Indem Leitbild-(Re-)Produzierende aber zur Anerkennung der mit den Leitbildzielen und -strategien transportierten Wertaussagen wiederholt beitragen, werden die damit einhergehenden, sich auf ungerechtfertigte Grundannahmen stützenden und als repressionslos wahrgenommenen, regulativen Akte der Macht verstetigt und stabilisiert. Sie werden so zum Teil der gesellschaftlichen Herrschaftsverhältnisse.

Mit Handeln in Bezug auf Leitbilder kann Innovation einhergehen. Zum einen bezüglich eines sozialwissenschaftlich-analytischen Innovationsverständnisses, mit dem der städtebauliche Leitbildwandel in den 1980er Jahren *rückblickend* – und ohne normative Wertung – als soziale Innovation beschrieben wird, da mit ihm grundlegende Neuerungen durchsetzungsstark wurden (Ibert u.a. 2015). So kann beispielsweise der Wandel von der Großsiedlung zum kompakten, nutzungsgemischtem Stadtquartier mit seiner Nähe zum gängigen Konzept der Stadt der kurzen Wege als sozial innovativ verstanden werden (Zupan 2015). Entsprechend dürfte auch Nachhaltigkeit – nicht zuletzt wegen der partizipativen Momente – als soziale Innovation angesehen werden können.<sup>19</sup> Zum ändern erfolgt Innovation bezüglich eines in der Planung gebräuchlicheren Begriffsverständnisses, das auf Vorbildhaftigkeit zielt. Dies gründet in normativen Wertaussagen, wie sie auch in je *aktuellen Handlungspraxen* anerkennungstheoretisch relevant werden. Zu denken ist hier an die Vielzahl von Einzelinnovationen – von Quartiergaragen, parzellbezogenem Städtebau, Plusenergiehäusern oder Mobilitätsmanagementsmodellen.

Da die Kriterien des Positiven und Kontrastiven von Zeit zu Zeit Aktualisierungen verlangen – ohne denen Ideologien ihre Zustimmungsbasis verloren ginge – sind innovative Neuerungen im Sinne des Vorbildhaften gleichwohl notwendige Erfolgsvoraussetzung für das Überdauern von problembezogenen Leitvorstellungen. Solche (Einzel-) Innovationen sind also Bedingung, dass Leitbildern längerfristig Vertrauen geschenkt wird. Ein solcher Innovationsgehalt ist aber als legitimatorischer zu begreifen, wo er auf ungerechtfertigten

Grundannahmen beruht und nicht wirklich auf eine problemadäquate soziokulturelle Transformation zielt. Dabei werden soziokulturelle Nischenprojekte, solange sie den durch die Leitbilder abgesteckten Rahmen nicht sprengen, auch zugelassen oder aktiv bedient. Initiativen aus Bottom-Up-Bewegungen – wie Urban-Agriculture oder der Transition-Town-Bewegung – sind somit denkbar, und drohen – wie einst autofreie Tage – im Rahmen einer Top-Down-Nachhaltigkeitspolitik integriert und symbolisch vereinnahmt zu werden. Jedenfalls ist der Schluss, Leitbilder seien bezüglich Orientierung und sozialer Integration angemessene Reaktionen auf die heutigen gesellschaftlichen Bedingungen (Giesel 2007, 14, 243f) auch für nicht-oktroierte Leitbilder ohne vertiefte inhaltliche Diskussion nicht haltbar. Müssten hierzu doch zumindest die im Kleinen erkämpften Nischen gegenkulturellen Handelns *durch* die Anwendung der jeweiligen Leitbilder derart wirkmächtig und durchsetzungsstark werden, dass das Einschlagen solch alternativer Entwicklungspfade den Leitbildern selbst zugeschrieben werden könnte. Doch *Nachhaltigkeit* weist die herrschende, wachstumsbasierte Logik des Kapitalismus nicht zurück, sondern sichert sie durch angepasste Legitimationsmuster in neuer Form ab. Zur Debatte um die *Stadt der kurzen Wege* kann in Analogie zu Žižek (2009, 92) gesagt werden, dass »sie stillschweigend die Sphäre der *Geschwindigkeit* von der Politisierung ausnimmt« und damit eine erforderliche Modernekritik elegant unsichtbar macht. Und das *2000-Watt-Konzept* erneuert die Hoffnung einer weitgehend technischen Lösbarkeit energie- und klimapolitischer Herausforderungen der Gesellschaft. Jedenfalls nötigen die drei Leitbilder nicht, kulturell alternative Entwicklungspfade mit gesellschaftspolitischer Entschiedenheit zu erforschen. Vielmehr wird solch eine Suche marginalisiert, indem bestehende Krisenerscheinungen symptomatisch, nicht aber ursächlich angegangen werden. Wobei eine entsprechende Grundsätzlichkeit im Planungsalltag, der auf Umsetzbarkeit zielt, auch kaum erwartet wird.

Auch hegemonietheoretisch kann leitbildbezogenes Planungshandeln als Teil gesellschaftlicher Herrschaftsverhältnisse verstanden werden. Martin und Wissel sehen im heutigen, »krisenhaften Zustand bürgerlicher Herrschaft« eine »fragmentierte Hegemonie« (2015, 227), mit der ein Wandel von Intellektualität einhergeht. An die Stelle der »großen organischen Intellektuellen« (ebd., 226) treten vielmehr viele kleine, als »Techniker\*innen der Hegemonie« (Buckel zit. in ebd.). Auch diese bringen »hegemonieförmige Vermittlungsmomente« (ebd.) hervor, die aber nicht länger umfassend kohärent sein müssen. Leitbilder können als solch ein Vermittlungsmoment angesehen werden. Sie werden insbesondere auf der Ebene der ideellen Legitimation zu einem Teil kollektiver Praxis. Eine Legitimation, die dabei nicht bloß auf die Rechtfertigung des Status Quo zielt, sondern die das eingeschlagene (Leitbild-) Handeln mit seinen allzu moderaten Veränderungen als der Situation angemessen ausweist. Damit bekräftigt diese Legitimation gleichwohl einen gesellschaftlichen, »stillschweigenden

Pakt«, der auf eine »gesellschaftliche Selbstillusionierung« hinausläuft (Blühdorn 2013, 232, Hervorhebung im Original).

Es sollte darum auch nach möglichen Interessen der (Re-)Produzierenden von legitimierenden Leitbildern gefragt werden. Wird davon ausgegangen, dass die bürgerliche Klasse besorgt ist, ihre eigenen Verhältnisse zu schaffen (Demirović 2015, 283f), ist sinnfällig, dass die Leitbilder mit dem Angebot von Bürgerbeteiligung, mischgenutzten Passivhausquartieren, CO<sub>2</sub>-Flugmeilenkompensation oder Hybridmobilität Modernisierungsgewinner\_innen entgegenkommen. Produktiv werden gängige Leitvorstellungen zudem für die in Planung direkt Involvierten – auch bei ganz unterschiedlichen persönlichen Motivationen. Gemeinwohlorientierten Akteur\_innen vermögen sie emotionale Gratifikationen gerade durch solche Innovationen zu verleihen, die den Glauben an die Relevanz der – jedoch unzureichend bleibenden – Operationalisierungsebene erneuern und dadurch das beruhigende Gefühl bestärken, im Rahmen der als gegeben akzeptierten Verhältnisse wenigstens das Richtige zu tun. Und auch jenen Planer\_innen, die im Sinne des von Boltanski und Chiapello beschriebenen »neue[n] Geist[es] des Kapitalismus« den netzwerkaffinen und projektbasierten, taktierend-strategischen, auf individuellem Nutzenkalkül basierenden Handlungslogiken entsprechen (2003, 147ff, 391ff), ermöglichen es Leitbilder, sich ergänzend an einem moderat-perspektivischen, normativ-strategischen und dabei kollektiv weitgehend geteilten, ideellen Überschuss bedienen zu können. Die thematisierten Leitbilder sind letztlich für das Spektrum von arriviert Bewegten bis hin zu »Netzopportunisten« (ebd., 392) attraktiv, womit sie eine wichtige Voraussetzung mitbringen, um als eine – nicht unwesentlich emotional vermittelnde – Kulturtechnik zu fungieren (Schubert 2016; 2014).

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> Ökologie wird im Beitrag als umgangssprachlicher Platzhalter für dahinterstehende, eigentlich relevante Politikfelder, wie Friedens-, Migrations-, Ressourcen- oder Gesundheitspolitik genutzt und nicht im Sinne einer Naturalisierung von Politik.
- <sup>2</sup> Die Agenda21 zielt lediglich auf die Integration von ökologischen und sozialen Größen in volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen (UN 1992b, Kap. 8.6, 8.41, 8.42).
- <sup>3</sup> Rio war nicht unumstritten: so sagte zum Beispiel der damalige Umweltbeauftragte der Europäischen Gemeinschaft, Ripa di Meana, seine Rio-Teilnahme ab, da die Schlussdokumente kurz vor dem Gipfel von substantziellen Verpflichtungen für den Norden bereinigt wurden (Spehr 1996, 24).
- <sup>4</sup> Zu solchen Alternativen: Adler / Schachtschneider 2010.
- <sup>5</sup> Vgl. zu Nachhaltigkeit im Kontext neoliberaler Governance: Görg 1996; Spehr 1996; Brand u.a. 2000; Swyngedouw 2009.
- <sup>6</sup> Exner u.a. (Hg.) 2011. Vgl. die Trendentwicklungen für Deutschland und die Schweiz: Schweizerischer Bundesrat (Hg.) 2015; Bundesregierung (Hg.) 2011; Ecofys 2014.

- <sup>7</sup> Vgl. für solch eine Operationalisierung die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie (Bundesregierung (Hg.) 2014, 24ff) oder den »Greifswalder Ansatz starker Nachhaltigkeit« (Ott / Döring 2011, 344).
- <sup>8</sup> Auch historisch ist Nachhaltigkeit – als ein Konzept der Herrschaftssicherung (vgl. Groeneveld 1997, 31-33; Radkau 2002, 178, 226ff) – ideell wenig glaubwürdig.
- <sup>9</sup> Vgl. Stadt Zürich 2014; Grossenbacher 2015; Ott / Döring 2011, 348f; kritisch Oberle 2015; nicht thematisiert in Bundesregierung 2014.
- <sup>10</sup> Verantwortung zu delegieren geht dabei oft mit unglaublichen, da konsensfixierten und weitgehend entscheidungsirrelevanten Beteiligungsangeboten einher; vgl. Spehr / Sticker 1997, 19; Brand u.a. 2000, 177; Lanz 1996, 210ff, 234.
- <sup>11</sup> Mogridge (1986) zeigte, dass die Wege in London trotz geringerer Dichte kürzer als in Paris waren; Giuliano (1991, 310) verweist darauf, dass gezielt geplante Nutzungsmischung nicht zu kürzeren Wegen führt.
- <sup>12</sup> Langfristig steigt dabei die im Verkehr zugebrachte Zeit (Einig / Pütz 2007, 78f).
- <sup>13</sup> <http://www.2000watt.ch/die-2000-watt-gesellschaft>, aufgerufen am 15.07.2015.
- <sup>14</sup> Davon 500 W nichterneuerbar und 1tCO<sub>2</sub>eq/(P\*a).
- <sup>15</sup> Davon 2000 W nichterneuerbar und 2tCO<sub>2</sub>eq/(P\*a).
- <sup>16</sup> Hierin wurde der Zielhorizont von 2150 auf 2100 vorverlegt, ohne jedoch auch die Zwischenwerte für 2050 zu verschärfen.
- <sup>17</sup> Mit Referenzdaten von 2010 (140 PetaWh/a für 6,9 Mrd. Menschen; Bevölkerungswachstum 140%; globaler ökologischer Fußabdruck 2,7 bei Biokapazität von 1,8) ergibt sich: 2315 W/P / (1,4 \* 2,7/1,8) = 1100 W/P; <http://de.statista.com>; <http://www.footprintnetwork.org>, Results from National Footprint Accounts 2010 edition.
- <sup>18</sup> Vgl. Gutzwiller 2006, 4; novatlantis u.a. (Hg.) 2010, 3f; AUE-BS 2011, 7; kritisch Schubert 2012b.
- <sup>19</sup> Normativ werden diese partizipativen Momente gleichwohl auch kritisch gesehen. Gerade weil mit Blick auf den Gerechtigkeitskern von Nachhaltigkeit von Stimmberechtigten keine substantiell emanzipatorischen Beiträge zu erhoffen seien (Blühdorn 2013, 230-274), würde vielmehr »Demokratie zum vielleicht wichtigsten Instrument der Politik der Nicht-Nachhaltigkeit« (ebd., 272). Eine rückblickende Würdigung des 2000-Watt-Ansatzes scheint verfrüht, gleichwohl bringt er grundlegende Neuerungen, wie die Berücksichtigung von Treibhausgasen, von Erstellungsenergie oder der Betriebsphase von Gebäuden.

## Literatur

- Adler, Frank / Ulrich Schachtschneider (2010): Green New Deal, Suffizienz oder Ökosozialismus? Konzepte für gesellschaftliche Wege aus der Ökokrise. München.
- Arbeitsgruppe (Arbeitsgruppe der Planer an der TU Berlin) (1970): Planer-Flugschrift 2. In: StadtBauwelt 25, 46-50.
- ARE (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) (Hg.) (2006): Raumstruktur und Mobilität von Personen. Ergebnisse einer Sonderauswertung des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern.
- AUE-BS (Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt) (2011): Basel auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft. Online-Version. <http://www.bs.ch/bs/publikationen.html>, aufgerufen am 15.07.2015.
- BAFU (Bundesamt für Umwelt) (Hg.) (2014): Entwicklungen der weltweiten Umweltauswirkungen der Schweiz. Bern.
- Bahrdrdt, Hans Paul (1964): Sozialwissenschaft und Stadtplanung. In: StadtBauwelt 1, 16-20.

- Bauriedl, Sybille (2011): Hat die nachhaltige Stadt eine eigene Logik? In: Jan Kemper / Anne Vogelpohl (Hg.): Lokalistische Stadtforschung, kulturalisierte Städte. Münster, 181-194.
- Becker, Heidede (1998): Städtebau zur Sprache bringen – Leitbildentwicklung und -umsetzung in Deutschland. In: Dies. u.a. (Hg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart, Zürich, 454-474.
- Dies. u.a. (1998): Auf der Suche nach Orientierung – das Wiederaufleben der Leitbildfrage im Städtebau. In: Heidede Becker u.a. (Hg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart, Zürich, 10-17.
- Blühdorn, Ingolfur (2013): Simulative Demokratie. Berlin.
- Boltanski, Luc / Ève Chiapello (2003): Der neue Geist des Kapitalismus. Konstanz.
- Brand, Ulrich u.a. (2000): Global governance: Alternative zur neoliberalen Globalisierung? Münster.
- Bund / Misereor (Hg.) 1996: Zukunftsfähiges Deutschland. Basel u.a.
- Bundesregierung (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung) (Hg.) (2011): Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Fortschrittsbericht 2012. Berlin.
- Dies. (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung) (Hg.) (2014): Meilensteine der Nachhaltigkeitspolitik. Weiterentwicklung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin.
- Demirović, Alex (2015): Die Leidenschaft der Kritik. Dirk Martin, Susanne Martin und Jens Wissel im Gespräch mit Alex Demirović. In: Dirk Martin u.a. (Hg.): Perspektiven und Konstellationen kritischer Theorie. Münster, 278-314.
- Deutscher Bundestag (13. Wahlperiode) (1998): Abschlussbericht der Enquete-Kommission »Schutz des Menschen und der Umwelt – Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung«; Konzept Nachhaltigkeit. Vom Leitbild zur Umsetzung.
- Ecofys (2014): Erfüllt Deutschland die Treibhausgas-Emissionsziele 2020? Köln.
- Einig, Klaus / Thomas Pütz (2007): Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. In: Informationen zur Raumentwicklung 2/3, 73-91.
- Ekardt, Felix (2004): Zukunft in Freiheit. Eine Theorie der Gerechtigkeit, der Grundrechte und der politischen Steuerung – zugleich eine Grundlegung der Nachhaltigkeit. Leipzig.
- Ders. (2005): Das Prinzip Nachhaltigkeit. Generationengerechtigkeit und globale Nachhaltigkeit. München.
- Ders. (2009): Cool Down. 50 Irrtümer über unsere Klima-Zukunft. Freiburg.
- EnergieSchweiz für Gemeinden u.a. (2014): Bilanzierungskonzept 2000-Watt-Gesellschaft. <http://www.2000watt.ch/die-2000-watt-gesellschaft/bilanzierungskonzept>, aufgerufen am 15.07.2015.
- ETH-Rat (2006): Jahresbericht 2005. Zürich.
- Exner, Andreas u.a. (Hg.) (2011): Kämpfe um Land. Gutes Leben im postfossilen Zeitalter. Wien.
- Giesel, Katharina D. (2007): Leitbilder in den Sozialwissenschaften. Wiesbaden.
- Giuliano, Genevieve (1991): Is Jobs-Housing Balance a Transportation Issue? In: Transportation Research Record 1305, 305-312.
- Goldemberg, José u.a. (1985): Basic Needs and Much More With One Kilowatt Per Capita. In: Ambio 14/4-5, 190-200.
- Görg, Christoph (1996): Sustainable Development – Blaupause für einen ökologischen Kapitalismus? In: Helmut Brentel (Hg.): Gegensätze: Elemente kritischer Theorie; Festschrift für Jürgen Ritsert. Frankfurt a.M. / New York, 178-193.
- Groeneveld, Sigmar (1997): Unterhalt statt Nachhaltigkeit. In: Werner Raza / Andreas Novy (Hg.): Nachhaltig reich – nachhaltig arm? Kritische Geographie 12. Wien, 25-40.
- Grossenbacher, Thomas (2015): Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend Suffizienz im Kanton Basel-Stadt, Geschäftsnummer 15.5283 auf <http://www.grosserrat.bs.ch>, aufgerufen am 15.07.2015.
- Gutzwiller, Lukas (2006): 21. Exkurs: 2000-Watt-Gesellschaft. Auf <http://www.2000watt.ch>, aufgerufen am 15.07.2015.
- Honneth, Axel (1992): Kampf um Anerkennung. Zur moralischen Grammatik sozialer Konflikte. Frankfurt a. M.
- Ders. (2004): Anerkennung als Ideologie. Zum Zusammenhang von Moral und Macht. In: Ders. (2010): Das Ich im Wir. Studien zur Anerkennungstheorie. Berlin, 103-130.
- Ders. (2011): Das Recht der Freiheit. Berlin.
- Ibert, Oliver u.a. (2015): Innovationen in der räumlichen Planung. In: Informationen zur Raumentwicklung 3, 171-182.
- Imboden, Dieter (2007): Die 2000 Watt-Gesellschaft: Ursprung und Realisierung einer Vision. 13. Herbstseminar ProHolz. [http://www.forum-holzbau.com/pdf/d\\_imboden\\_hs-bern07.pdf](http://www.forum-holzbau.com/pdf/d_imboden_hs-bern07.pdf), aufgerufen am 15.07.2015.
- Knoflacher, Hermann (1986): Kann man Straßenbauten mit Zeiteinsparungen begründen? In: Internationales Verkehrswesen 38/6, 454-457.
- Konter, Erich (1997): Leitbilder – wozu? Versuch einer Klarstellung. In: Jahrbuch Stadterneuerung 1997. Berlin, 53-60.
- Kopfmüller, Jürgen (Hg.) (2006): Ein Konzept auf dem Prüfstand. Das integrative Nachhaltigkeitskonzept in der Forschungspraxis. Berlin.
- Kuder, Thomas (2008): Leitbildprozesse in der strategischen Planung. In: Alexander Hamedinger u.a. (Hg.): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat. Wiesbaden, 178-192.
- Lanz, Stephan (1996): Demokratische Stadtplanung in der Postmoderne. Oldenburg.
- Martin, Dirk / Jens Wissel (2015): Fragmentierte Hegemonie. In: Dirk Martin u.a. (Hg.): Perspektiven und Konstellationen kritischer Theorie. Münster, 220-238.
- Mogridge, Martin J. H. (1986): If London is more spread out than Paris, why don't Londoners travel more than Parisians? In: Transportation 13/1, 85-104.
- novatlantis u.a. (Hg.) (2010): Leichter Leben. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Energiezukunft – am Beispiel der 2000-Watt-Gesellschaft. Zürich.
- Nuscheler, Franz (oJ): Sicherheitsinteressen über dem Entwicklungsinteresse. Rückblick auf ein halbes Jahrhundert Entwicklungspolitik. <http://www.entwicklungspolitik.org/home/0-007-01>, aufgerufen am 15.07.2015.
- Oberle, Bruno (2015): Suffizienz: Lösungsweg oder neues Mittelalter? Rede und Präsentation am eco.naturkongress. Auf <http://www.bafu.admin.ch>, aufgerufen am 15.07.2015.
- Ott, Konrad / Ralf Döring (2011): Theorie und Praxis starker Nachhaltigkeit. Marburg.
- Pfleiderer, Rudolf (2001): Elastizität zu niedrig angegeben. In: Internationales Verkehrswesen, 53/5, 249.
- Ders. / Lothar Braun (1995): Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung. In: Internationales Verkehrswesen 47/10, 609-614.
- Ders. / Martin Dieterich (2004): Why does car traffic increase when public transport is improved? In Networks for Mobility. International Symposium, Stuttgart, September 2004. Proceedings, 63 (Poster-Download möglich auf [www.verkehrswissenschaftler.de](http://www.verkehrswissenschaftler.de)).
- Pye, Oliver (2009): Biospritbankrott: Europäische Klimapolitik, Palmöl und kapitalistische Naturverhältnisse in Südostasien. In: In: Prokla 156 39/3, 441-457.
- Radkau, Joachim (2002): Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt. München.
- Ders. (2011): Die Ära der Ökologie. Eine Weltgeschichte. München.
- Rammler, Stephan (1999): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität. In Arch+ 147 32/2, 105-110.
- Renn, Jürgen u.a. (2007): Leitbild Nachhaltigkeit. Eine normativ-funktionale Konzeption und ihre Umsetzung. Wiesbaden.
- Rittel, Horst W.J. (1972): Zur Planungskrise: Systemanalyse der »ersten und zweiten Generation«. In: Ders. (1992): Planen, Entwerfen, Design: ausgewählte Schriften zu Theorie und Methodik. Stuttgart, 37-58.

- Santarius, Tilman (2012): Der Rebound-Effekt. Über die unerwünschten Folgen der erwünschten Energieeffizienz. Impulse zur WachstumsWende Nr. 5. Wuppertal.
- Scherhorn, Gerhard (2002): Die Logik der Suffizienz. In: Wuppertal Papers 125. Wuppertal, 15-26.
- Schubert, Axel (2011): Postfossile Mobilität: die Wege sind langsam und steinig. In: Arch+ 203 44/2, 4-5. Auch auf: <http://www.archplus.net/download/artikel/3645>.
- Ders. (2012a): Von den Verengungsgefahren nachhaltigen Mainstreamings zum planungstheoretischen Erfordernis der Emanzipation. In: Matthias Drilling / Olaf Schnur (Hg.): Nachhaltige Quartiersentwicklung. Wiesbaden, 69-92.
- Ders. (2012b): Basel ist nicht auf dem rechten Weg zu Ressourcen- und Klimagerechtigkeit. Downloadmöglichkeit auf <https://www.woz.ch/-554b>.
- Ders. (2014): Emotionale Rationalität und Planung: Planungsansätze einer ›3. Generation‹. Oder: Zum depolitizierenden Potenzial von Vertrauensbildung und Selbstversicherung. In: Sub\Urban. Zeitschrift für Kritische Stadtforschung 2(1), 71-94. <http://zeitschrift-suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/108>, aufgerufen am 15.07.2015.
- Ders. (2016): »Ökologische« Leitbilder als emotionale Kulturtechnik an den Grenzen der Planbarkeit. In: Frank Othengrafen u.a. (Hg.): Jahrbuch StadtRegion 2015/2016: Planbarkeiten. Herausforderungen und Dynamiken räumlicher Planung. Leverkusen. [Im Erscheinen]
- Schweizerischer Bundesrat (Hg.) (2015): Umwelt Schweiz 2015. Bern.
- SIA (2011): SIA-Effizienzpfad Energie. Merkblatt 2040. Zürich.
- Spehr, Christoph (1996): Die Ökofalle. Nachhaltigkeit und Krise. Wien.
- Ders. / Armin Stickler (1997): Morphing Zone. Nachhaltigkeit und postmodernes Ordnungsdenken. In: Werner Raza / Andreas Novy (Hg.): Nachhaltig reich - nachhaltig arm? Kritische Geographie 12. Wien, 12-24.
- SRU (Sachverständigenrat für Umweltfragen) (2011): Wege zu einer 100% erneuerbaren Energieversorgung. Sondergutachten. Berlin.
- Stadt Luzern (2010): Grundlagen für eine Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern. Schlussbericht.
- Stadt Zürich (2014): Suffizienz. Ein handlungsleitendes Prinzip zur Erreichung der 2000-Watt-Gesellschaft; [www.stadt-zuerich.ch/suffizienz](http://www.stadt-zuerich.ch/suffizienz), aufgerufen am 15.07.2015.
- Streich, Bernd (2011): Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Wiesbaden.
- Swyngedouw, Erik (2009): Immer Ärger mit der Natur: »Ökologie als neues Opium für's Volk«. In: Prokla 156 39/3, 371-389.
- UBA (Umweltbundesamt) (Hg.) (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Difu. Berlin.
- UN (United Nations) (1992a): Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung.
- Dies. (1992b): Agenda 21. Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung, Rio de Janeiro, Juni 1992.
- Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hg.) (2010): Auto Mobil Krise. Luxemburg: Gesellschaftsanalyse und linke Praxis 2/3, Hamburg.
- Žižek, Slavoj (2009): Ein Plädoyer für die Intoleranz. Wien.
- Zupan, Daniela (2015): Von der Großsiedlung der Spätmoderne zum kompakten nutzungsgemischten Stadtquartier. In: Informationen zur Raumentwicklung 3, 183-199.