

Maike Böcker / Jonas Lage / Michaela Christ

Zwischen Deprivilegierung und Umverteilung

Suffizienzorientierte Stadtgestaltung als kommunales Konfliktfeld

Zusammenfassung: Städte und Gemeinden stehen schon länger vor der Herausforderung, ihre Flächeninanspruchnahme zu senken. Maßnahmen, die dieses Ziel verfolgen, werden als Suffizienzmaßnahmen beschrieben. Anders als die technikorientierten Nachhaltigkeitsstrategien der Effizienz und Konsistenz nimmt ein suffizienzorientierter Zugang die Veränderung sozialer Praktiken in den Blick und stellt die Frage nach dem „rechten Maß“.

Anhand einer qualitativen Interviewstudie in 12 kommunalen Suffizienzprojekten in Deutschland und der Schweiz fragt der Beitrag, weshalb und welche Konflikte bei und infolge der Umsetzung von Suffizienzmaßnahmen auftreten und erörtert, wie diese Konflikte in größere gesellschaftliche Strukturen eingebettet sind. Da Suffizienzpolitik Verteilungsfragen nicht mit weiterem Wachstum, sondern mit Umverteilung beantwortet, nehmen Konflikte um Deprivilegierung einen zentralen Stellenwert ein. Zudem lassen sich Konflikte um die zukünftige Gestaltung der Stadt, Ressourcenkonflikte und nicht-intendierte Folgen, wie Prozesse der green gentrification, beobachten. Der soziale und ökonomische Kontext einer Wachstumsgesellschaft ist grundlegend für die Konflikthaftigkeit von Suffizienzmaßnahmen.

Abstract: Cities and municipalities have been facing the challenge of reducing their land use for a long time. But taking up less land is difficult and usually conflictual. Measures that pursue this goal can be described as sufficiency measures. Unlike the technology-oriented sustainability strategies of efficiency and consistency, a sufficiency-oriented approach focuses on changing social practices and asks what „enough” means.

Based on a qualitative interview study in 12 municipal sufficiency projects in Germany and Switzerland, the article asks why and which conflicts arise during and as a result of the implementation of sufficiency measures and discusses how these conflicts are embedded in larger social structures. Since sufficiency policy does not answer distributional questions with further growth, but with redistribution, conflicts over deprivation of privileges take on a central role. In addition, conflicts over the future design of the city, resource conflicts and unintended consequences, such as processes of green gentrification, can be observed. The social and economic context of a growing society is fundamental to the conflictual nature of sufficiency measures.

Autor*innen:

Maïke Böcker ist Soziologin und arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am am Norbert Elias Center for Transformation Design & Research der Europa-Universität Flensburg. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind sozial-ökologische Transformationen, nachhaltige Stadtentwicklung und Soziologie sozialen Wandels.

Jonas Lage forscht an der Schnittstelle von Energiewissenschaften, Transformationswissenschaften und Soziologie. Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Norbert Elias Center for Transformation Design & Research der Europa-Universität Flensburg sowie Teil des I.L.A.-Kollektivs. Zu seinen Arbeitsschwerpunkten zählen sozial-ökologische Transformationen, Suffizienz und nachhaltige Stadtentwicklung.

Michaela Christ verantwortet am Norbert Elias Center for Transformation Design & Research der Europa-Universität den Forschungsbereich „Diachrone Transformationsforschung“. Zusammen mit Bernd Sommer (Norbert Elias Center) und Henning Brüggemann (Stadt Flensburg) leitete sie das Projekt „Entwicklungschancen und Hemmnisse einer suffizienzorientierten Stadtentwicklung“, auf dem die hier veröffentlichten Ergebnisse basieren.

Soziologie und Nachhaltigkeit
Beiträge zur sozial-ökologischen Transformationsforschung

ISSN 2364-1282

Heft 1/2022, 8. Jahrgang, DOI: 10.17879/sun-2022-4309

Eingereicht 01.06.2021 – Peer-Review 24.08.2021 – Überarbeitet 14.04.2022 – Akzeptiert 02.05.2022



Lizenz CC-BY 4.0 (www.creativecommons.org/licenses/by/4.0)

Herausgeber*innen: Benjamin Görgen, Matthias Grundmann, Anna Henkel, Melanie Jaeger-Erben, Björn Wendt

Redaktion: Niklas Haarbush, Jessica Hoffmann, Jakob Kreß, Carsten Ohlogge

Layout/Satz: Frank Osterloh/Niklas Haarbush

Anschrift: WWU Münster, Institut für Soziologie
Scharnhorststraße 121, 48151 Münster
Telefon: (0251) 83-25440
E-Mail: sun.redaktion@wwu.de
Website: www.sun-journal.org

Gefördert durch die Deutsche
Forschungsgemeinschaft (DFG) -
Projektnummer 490954504



WESTFÄLISCHE
WILHELMS-UNIVERSITÄT
MÜNSTER

Einleitung

Moderne kapitalistische Gesellschaften sind insofern dynamisch, als sie auf permanentes Wachstum angewiesen sind, um stabil zu bleiben (Dörre et al. 2011). Das Streben nach und die Orientierung am Wachstum bringt spezifische Lebensweisen, Alltagspraktiken und Mentalitäten hervor, die ihrerseits permanentes Wachstum erfordern. Auf diesen Zusammenhang ist häufiger hingewiesen worden (Welzer 2011, Brand/Wissen 2017, Boddenberg 2018, Eversberg 2021), oft mit Bezug auf die Praxistheorie Pierre Bourdieus (Bourdieu 1976, 1991). Wenn Orientierung am Wachstum zugleich Produkt und Produzentin von Werthaltungen und sozialem Handeln ist, was bedeutet das für Praktiken, die dem nicht entsprechen? Welche Reaktionen ruft Handeln, das nicht zur allgemeinen „Akzeptanz des Wachstumsstrebens als zentralem Politikziel“ (Schmelzer 2019: 112) passt, hervor? Was passiert dort, wo der Wachstums-Hegemonie Zuwiederlaufendes praktiziert wird, wo nicht auf „Immer mehr“ zur Lösung sozial-ökologischer Problemlagen gesetzt wird, sondern auf Reduktion und Gemeinwohl?

Im Februar 2021 hat Grünen-Fraktionschef Anton Hofreiter in einem Interview auf die sozialen und ökologischen Folgen von Einfamilienhausgebieten hingewiesen (Höhne/Schaible 2021). Mit Blick auf deren hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch, plädierte Hofreiter dafür, die Eigenheimförderung einzuschränken. Reaktionen auf dieses Interview waren scharf und deutlich. Kritisiert wurde, die Grünen träten einmal mehr als Verbotspartei auf (Decker 2021, Schulte 2021, Deutschlandfunk 2021). Ihre Politik diene mitnichten dem Umweltschutz, sondern der Bevormundung breiter Bevölkerungsschichten hinsichtlich ihrer Konsummuster (Kessler 2021, Bild 2021). Beanstandet wurde zudem, Politiken dieser Art zielten darauf ab, Menschen die Bildung von Eigentum, eine solide Altersvorsorge (Nürnberg Zeitung 2021), die eigenen vier Wände und

vor allem die Freiheit, einen selbstbestimmten Lebensstil zu wählen, zu untersagen (Prantner 2021). Betont wurde weiterhin, dass moderne Baustoffe und Bauweisen sowie hohe energetische Standards nachhaltiges und klimagerechtes Bauen bereits ermöglichten, Einschränkungen wie von Hofreiter vorgeschlagen, mithin zukunftsfeindlich seien (Matzig 2021).

Das Beispiel steht stellvertretend für ein Phänomen, das sich in vielen Sektoren und Politikfeldern beobachten lässt. Auf unterschiedlichen Maßstabsebenen werden weitreichende Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele verabschiedet – vom Pariser Klimaschutzabkommen, das 2015 von 197 Staaten unterzeichnet wurde, über die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bis hin zu kommunalen Klimaschutzplänen. Zum Erreichen der Ziele sind in der Regel tiefgreifende Veränderungen erforderlich (IPCC 2022, Gottschlich 2022, Brand 2021). Diese Transformationsprozesse gestalten sich oft schwierig und konfliktuell, sei es beim kommunalen Flächensparen (Fuhrhop 2016), bei der Energiewende (Reusswig et al. 2020) oder in der Automobilindustrie (Dörre et al. 2020).

In diesem Artikel stehen Konflikte im Mittelpunkt, die Suffizienzmaßnahmen auf kommunaler Ebene begleiten. Ziel ist es, besser zu verstehen, welche Art Konflikte mit dem Versuch einhergehen, Ressourceneinsparungen durch soziale Innovationen, genauer, durch suffizienzpolitische Maßnahmen zu ermöglichen. Grundlage des Textes sind qualitative Interviews mit Mitarbeiter*innen kommunaler Verwaltungen. Die Interviews wurden nach der Grounded Theory Methodologie erhoben und ausgewertet. Konflikte, so der zentrale Befund, zeigen sich entlang zweier Wirkungsweisen der untersuchten suffizienzpolitischen Maßnahmen: Deprivilegierung und Umverteilung.

Der Text ist wie folgt gegliedert: Auf eine Übersicht über Gemeinsamkeiten und Unterschiede

der drei Strategien der Nachhaltigkeit Effizienz, Konsistenz und Suffizienz am Beispiel der Flächeninanspruchnahme in Kommunen folgt eine knappe Beschreibung des methodischen Vorgehens. Anschließend werden entlang kommunaler Fallbeispiele sowohl die beiden zentralen Wirkungsweisen von Suffizienzpolitik als auch die sich daraus ergebenden Konfliktformen beschrieben und analysiert.

1. Nachhaltigkeitsziel: Flächeninanspruchnahme senken

Flächenknappheit ist vor allem in wachsenden Kommunen ein Problem, in dem sich soziale und ökologische Problemlagen verbinden. Flächenknappheit führt unter anderem zu hohen Bodenpreisen, wachsender Flächenkonkurrenz und steigenden Mieten (Adrian 2021, UBA 2009). Gleichzeitig verursacht die anhaltende Flächeninanspruchnahme sozial-ökologische Schäden. Sie trägt zum Beispiel zum Verlust der Biodiversität bei (Rink/Banzhaf 2011) und erhöht die Vulnerabilität von Siedlungsgebieten bei Extremwetterereignissen (Böcker 2018). Gegenwärtig werden in Deutschland täglich über 50 Hektar Land für Siedlungs- und Verkehrsflächen neu in Anspruch genommen (Statistisches Bundesamt 2021). Ein sparsamer Umgang mit Flächen ist ein wesentliches Nachhaltigkeitsziel (Die Bundesregierung 2017). Denn um die Nutzung von Flächen konkurrieren Landwirtschaft, Naturschutz, Siedlungen sowie Industrie und Gewerbe. Bereits im Jahr 2002 beschloss die damalige Bundesregierung die Absenkung der neu in Anspruch genommenen Fläche auf 30 Hektar im Jahr 2020, verschob das Ziel im Jahr 2017 aber um zehn Jahre auf 2030, da die Reduktion nicht zum avisierten Zeitpunkt realisiert werden konnte (Die Bundesregierung 2017).

Die Verschiebung des 30 ha-Ziels um 10 Jahre legt nahe: Weniger Fläche in Anspruch zu

nehmen, ist schwer. Sozio-technische Innovationen können nur bedingt dazu beitragen, die Flächeninanspruchnahme zu senken. Alternative Antriebstechnologien zum Verbrennungsmotor für Autos oder die energetische Sanierung von Gebäuden können den Energieverbrauch in den Bereichen Mobilität und Wohnen reduzieren und auf die Weise den Ressourcenverbrauch minimieren. Am Straßenraum, der für den motorisierten Verkehr benötigt wird, oder an der durchschnittlichen Wohnfläche pro Kopf ändern solche Maßnahmen hingegen nichts. Hinzu kommt: Fläche kann kaum oder nur mit hohem technischen und finanziellen Aufwand vermehrt werden, etwa durch mehrgeschossiges Bauen, Verkehrsführung auf unterschiedlichen Ebenen oder die Trockenlegung von Mooren und Gewässern. Um weniger Fläche in Anspruch zu nehmen, bedarf es anderer als sozio-technischer Neuerungen. Mit sozialen Innovationen kann das Konsumniveau gesenkt und auf diese Weise Flächen eingespart werden. Unter sozialen Innovationen werden allgemein neue soziale Praktiken, Verhaltens- oder Nutzungsveränderungen verstanden (Jaeger-Erben et al. 2017, Ostrom 2011, Helfrich/Heinrich Böll Stiftung 2012). Viele Parkflächen und Fahrstreifen etwa werden unnötig, wenn, durch die gemeinschaftliche Nutzung von Autos oder den Umstieg vom (eigenen) PKW auf den ÖPNV oder das Fahrrad, insgesamt weniger Autos benötigt werden. Ähnlich ist es beim Wohnen: Gemeinschaftliche Wohnformen können dazu beitragen, die Wohnfläche pro Kopf zu reduzieren (UBA 2019).

Die Beispiele können, analytisch betrachtet, den drei in der Nachhaltigkeitsforschung diskutierten Nachhaltigkeitsstrategien Effizienz, Konsistenz und Suffizienz zugeordnet werden. Die drei werden oft als zueinander komplementär konzipiert, wobei die Suffizienz als rahmende Strategie fungiert (Böcker et al. 2021), ohne die diese sozio-technischen Strategien „richtungsblind“ (Sachs 1993) blieben.

Die Effizienz- und Konsistenzstrategie umfassen primär sozio-technische Ansätze und verfolgen eine „Ökologie der Mittel“ (Sachs 1993: 69). Das heißt, der Ressourcen- und Umweltverbrauch wird durch die Optimierung von Produkten und Prozessen verringert. Bei Effizienzmaßnahmen wird der Verbrauch minimiert, indem der Ressourcen-Wirkungsgrad erhöht wird, beispielsweise indem Häuser besser gedämmt werden oder Autos in Parkhäusern übereinander statt nebeneinander geparkt werden. Bei Konsistenzmaßnahmen wird die energetisch-materielle Basis von Produkten und Prozessen verändert. Anstatt fossiler, werden regenerative Rohstoffe genutzt, mit dem Ziel, Produktionskreisläufen zu etablieren (Huber 2000). Die Nutzung nachwachsender Rohstoffe für den Bau von Häusern oder der Umstieg von Verbrennungsmotoren auf erneuerbare Energienquellen, etwa im Bereich der Elektromobilität, sind der Konsistenzstrategie zuzuordnen.

Häufig werden Effizienz- und Konsistenzmaßnahmen mit dem Ziel einer Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Naturverbrauch eingesetzt. Doch die spezifischen Einsparungen, die mittels Effizienz- und Konsistenzmaßnahmen erzielt werden können, werden, so zeigen vielfältige Forschungsergebnisse, durch sogenannte Reboundeffekte teilweise oder vollständig aufgezehrt (Sorrell 2009, Barker et al. 2009, Santarius 2012, Santarius 2015, Freire-González 2017, Brockway et al. 2017).

Suffizienz wird in der aktuellen Forschungsliteratur sowohl als Mittel als auch als Ziel nachhaltigen Wirtschaftens genannt (Jungell-Michelsson/Heikkurinen 2022) und dabei vor allem in zweierlei Hinsicht von Effizienz und Konsistenz unterschieden: Erstens wird mit Suffizienz die Frage nach dem „*rechten Maß*“ (Schneidewind/Zahrnt 2014) verbunden. Beim „*rechten Maß*“ geht es darum, das Konsumniveau zu identifizieren, welches sozial gerecht und ökologisch

verträglich ist (Jungell-Michelsson/Heikkurinen 2022). Wolfgang Sachs (1993) nennt dies die „*Ökologie der Ziele*“. Damit kommt Suffizienz nicht zum Einsatz, um Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch möglichst zu entkoppeln. Die Frage nach dem Genug zu stellen, bedeutet einerseits abzuschätzen, welche Ressourceninanspruchnahme, gemessen am ökologisch Verfügbaren, und welches Konsumniveau in Bezug auf soziale Gerechtigkeit zu hoch ist (Princen 2005: 8 f., Winterfeld 2011) und andererseits zu identifizieren, was ein Mindestmaß an materieller Versorgung darstellt (Spengler 2016). Suffizienz wird damit als Ansatz betrachtet, der ökologische, soziale und politische Dimensionen von Gerechtigkeit adressiert (Winterfeld 2007: 49), und mit dem eine gerechtere Verteilung von Ressourcen erreicht werden kann (Salleh 2010). Denn wenn das Vorhandene (aus ökologischer Perspektive) nicht vermehrt werden kann, muss es gerecht geteilt werden (Winterfeld 2007).

Zweitens wird bei Suffizienzmaßnahmen der Ressourcenverbrauch nicht durch sozio-technische, sondern durch soziale Innovationen verringert. Der Fokus liegt auf Veränderungen sozialer Praktiken. Am Beispiel der Mobilität lässt sich dies verdeutlichen: Im Rahmen von Suffizienzmaßnahmen werden Verkehrsmittel nicht technisch optimiert, sondern soziale Praktiken verändert bzw. diese Veränderung wird durch entsprechende infrastrukturelle Rahmenbedingungen gefördert (Profijt 2018). Nicht die verbesserte Antriebstechnik, sondern der Ausbau von Radwegen oder öffentlichem Nahverkehr wären hier zu nennen, um Umweltschutz und Flächeneinsparungen zu erreichen.

Als komplementär werden die drei Nachhaltigkeitsstrategien konzeptualisiert, weil ihrem Zusammenspiel die höchsten Einsparpotentiale und die nach Gerechtigkeits- und Bedürfnissgesichtspunkten besten Ergebnisse zugesprochen werden (Sachs 1993, Jungell-Michelsson/Heik-

kurinen 2022); dann nämlich, wenn soziale Bedürfnisse im Rahmen sozial-ökologischer Grenzen unter möglichst effizienter Ressourcennutzung und in weitgehend geschlossenen Stoffkreisläufen befriedigt werden.

2. Das Spannungsfeld: Wachstumsnotwendigkeit trifft Suffizienzpolitik

Zurück zur Suffizienz: Der Fokus auf das Tun, auf die Routinen des Alltags rückt menschliche Bedürfnisse und Wünsche genauso in den Fokus (Darby/Fawcett 2018) wie gesellschaftliche Infrastrukturen, die soziale Praktiken fördern oder erschweren. Menschen treffen Entscheidungen in sozial und infrastrukturell geformten Umfeldern. Das heißt, die Wahl eines Verkehrsmittels oder einer Mobilitätspraxis ist nicht ohne die materiellen, sozio-kulturellen und institutionellen Rahmenbedingungen zu denken, die sie mit hervorbringen (Haas 2018, Wissen 2019). Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ist kaum vorstellbar ohne die infrastrukturelle Förderung genau dieser Mobilitätsform über Jahrzehnte. Dabei wird in der Mobilitätsforschung betont, dass vor allem männliche Mobilitätsmuster und Bedürfnisse infrastrukturell unterstützt und verstärkt wurden (Bauhardt 2006).

Infrastrukturen sind Gemeingüter, über sie wird der Zugang zu Ressourcen und gesellschaftlicher Teilhabe strukturiert. In der Soziologie stehen Infrastrukturen für die materiellen Rahmenbedingungen, die gesellschaftliches Leben erst ermöglichen (Barlösius 2019). Als materielle Bedingungen der Möglichkeit scheinen sie oft unsichtbar. Dass es sie gibt, wird häufig erst in Krisenzeiten deutlich, wie zuletzt Corona gezeigt hat, oder dann, wenn ihre routinierte Nutzung nicht mehr gegeben ist.

Suffizienzpolitik zielt nach Schneidewind und Zahrnt (2014) auf die Rahmenbedingungen alltäglichen Handelns und sucht sie so zu verändern, dass ein nachhaltiges, ressourcenschonendes Leben leichter, alltäglicher und anerkannter wird und dies nicht nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen, sondern für alle Bewohner*innen einer Stadt. Als suffizienzpolitisch werden Maßnahmen benannt, die unmittelbar Veränderungen von Konsumentenscheidungen oder sozialen Praktiken adressieren, beispielsweise durch veränderte Preisregime oder Infrastrukturen (Heyen et al. 2013, Kopatz 2016). Dies geht nicht ohne die Veränderung gewohnter Nutzungsweisen und sozialer Praktiken.

Hier liegt Konfliktpotential. Denn wenn etwa Fahrspuren für den MIV reduziert werden, um Platz für andere Verkehre (Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV) zu schaffen, bedeutet dies in Alltagsroutinen einzugreifen und bisher Gegebenes mindestens zu stören, wenn nicht stark einzuschränken. Konfliktpotential erwächst auf kommunaler Ebene auch aus dem Zielkonflikt zwischen Nachhaltigkeit und Wachstumsorientierung. Die Reduktion des Konsumniveaus durch veränderte Infrastrukturen aus Gründen der Nachhaltigkeit kollidiert mit der Notwendigkeit, Angebote zu schaffen, die kulturellen Leitbildern entsprechen, um Einnahmen aus Gewerbe- und Einkommensteuern generieren zu können. Ulf Hahne und Joana Al Samarraie (2020) schreiben in diesem Zusammenhang von einem systemischen Wachstumszwang, der auf Kommunen lastet. Um ihre Aufgaben der Daseinsvorsorge erfüllen zu können, müssen Kommunen Einnahmen erwirtschaften. Hahne und Al Samarraie schreiben:

„Vor Steuererhöhungen scheuen viele Kommunen zurück, weil es sie im Wettbewerb um mobile Ressourcen zurückwirft. [...] Eine gängige Lösung ist wiederum der Wachstumspfad: Mehr Einwohner, neue Wohngebiete, neue Gewerbeflächen, bessere

Verkehrsanbindung usw. sollen Investoren und Kapital anziehen.“ (Hahne/Al Samarraie 2020: 32)

Mit suffizienzpolitischen Maßnahmen gehen, weil sie das Wachstumsparadigma moderner Gesellschaften und bestehende Macht- und Herrschaftsverhältnisse problematisieren, spezifische Konfliktkonstellationen einher. Konflikte verstehen wir mit Elwert (2015) als soziales Handeln, das auf der Wahrnehmung von teilweise inkompatiblen Interessen zwischen zwei oder mehr Personen basiert und als austragungswürdig empfunden wird. Damit sich ein Konflikt konstituiert, hält eine der Parteien eine Austragung des Konfliktes für notwendig und entscheidet sich dazu (Antweiler 2003). Konflikte entwickeln sich, Elwert (2005) folgend, entlang von Motiven (materieller Gewinn, Macht, Prestige) und werden durch Kanäle (etwa Klassen, Parteien, Ethnizität) vermittelt. Zugehörigkeiten, wie etwa Ethnizität oder Religion, aber auch jede andere Form von Differenz, können, das lässt sich aus der ethnologischen Konfliktforschung lernen, als Vehikel zur Mobilisierung in Konflikten dienen bzw. dessen Ergebnis darstellen (Schlee 2006). Die zugespitzte Dichotomie „Autofahrer*in versus Fahrradfahrer*in“, die sich gegenwärtig in manchen Kommunen beispielsweise im Zuge der Einführung von Pop-up-Bikelanes zeigt, wäre dieser Analyse folgend beispielsweise mehr Ergebnis denn Ursache des Konfliktes und Ausdruck mangelnder Konfliktaustragung. Suffizienzpolitik evoziert Konflikte insbesondere dadurch, dass sie neue Antworten auf Verteilungsfragen erforderlich macht, um die auch auf kommunaler Ebene gerungen wird (Christ/Lage 2020). Dennoch sind Konflikte, die bei der Umsetzung suffizienzpolitischer Maßnahmen entstehen, bisher weitgehend unerforscht.

3. Methodisches Vorgehen

Hier setzt die vorliegende Untersuchung an: Die empirische Grundlage der Argumentation

liefert eine qualitative Untersuchung, in der 19 Expert*inneninterviews in 12 Kommunen¹ entlang der Grounded Theory Methodologie (GTM) geführt und ausgewertet wurden. Interviewpartner*innen waren vor allem, aber nicht ausschließlich, Mitarbeiter*innen kommunaler Verwaltungen in leitenden Funktionen, etwa Bau- oder Verwaltungsbürgermeister*innen oder Leiter*innen von Fachabteilungen, Dezernaten oder Ämtern in Deutschland und der Schweiz. Die Interviews fokussierten auf eine Maßnahme der jeweiligen Kommune, an deren Entwicklung, Implementierung oder Verstetigung die Befragten maßgeblich beteiligt waren. Entscheidend für die Aufnahme ins Sample war, dass das Projekt auf Veränderungen sozialer Praktiken zielte, mit denen die Flächeninanspruchnahme reduziert werden konnte. Flächenknappheit stellt für die Stadt Flensburg, der Praxispartnerin des transdisziplinären Forschungsprojekts, derzeit eine der größten Herausforderungen dar. Im Sinne des Co-Designs und der Co-Produktion von Wissen (WBGU 2016: 31, 159) der gemeinsamen Untersuchung rückten daher Maßnahmen der Stadtentwicklung primär aus den flächenintensiven Feldern Wohnen und Mobilität ins Zentrum. Sie reichen vom ticketfreien ÖPNV in der Kleinstadt Templin über Konzeptvergaben in der Wohnbauentwicklung in der Mittelstadt Tübingen bis hin zur Umwandlung von PKW-Spuren in Pop-up-Bike-Lanes in Berlin.

Eine qualitative Interviewstudie erschien aus zwei Gründen sinnvoll. Erstens haben die kommunalen Maßnahmen Pioniercharakter. Für sie gab und gibt es im kommunalen politischen und Verwaltungshandeln wenige Blaupausen und Routinen, es bedurfte also eines methodischen Vorgehens, mit dem lokales Wissen und lokale Praktiken

1 Berlin, Bocholt, Elmshorn, Flensburg, Kiel, Mannheim, München, Ravensburg, Siegen, Templin, Tübingen, Zürich.

erhoben und ausgewertet werden konnten. Zweitens ist die Perspektive der Beteiligten in den kommunalen Verwaltungen in der Literatur noch kaum berücksichtigt, obwohl sie diejenigen sind, denen entscheidene Verantwortung im Prozess der Umsetzung sozialer Innovationen zukommt. Für die GTM sprechen nicht nur der explorative Charakter der Untersuchung zu einem vergleichsweise wenig beforschten Gegenstand, sondern auch der bereits erwähnte Zusammenhang zwischen Infrastrukturen respektive Routinen und sozialen Praktiken. Ein handlungsorientierter Ansatz wie die Grounded Theory bot sich an, weil damit soziale, ökonomische und kulturelle Rahmenbedingungen genauso in den Blick genommen werden können, wie deren materielle Basis.

Zu den Grundprinzipien der GTM gehört das *Theoretical Sampling* (Przyborski/Wohlrab-Sahar 2014: 181, Strübing 2014: 464). Gemeint ist damit das prozessorientierte Zusammenstellen des Samples. Auswertung, zunehmender Erkenntnisgewinn und Datenerhebung wechseln sich ab, mit dem Ziel der zunehmenden theoretischen Sättigung des Materials. Dementsprechend gibt es jenseits des gemeinsamen Merkmals der auf Flächeneinsparung abzielenden infrastrukturellen, prozeduralen und regulatorischen Maßnahmen deutliche Unterschiede bei den Fällen: Sie variieren zum Beispiel hinsichtlich des Sektors (Wohnen/Bauen, Mobilität, Gewerbe), in dem Maßnahmen angesiedelt sind, bezüglich der parteipolitischen Konstellationen, die an der Einführung der Maßnahme beteiligt waren und in Bezug auf die Stadtgröße nach Einwohner*innen und Fläche. Ausgewertet und permanent auf unterschiedlichen Ebenen verglichen wurden die Fälle in drei Kodierphasen (offen, selektiv und axial) und mit Hilfe eines Kodierparadigmas mit dem Ziel, eine gegenstandsverankerte Theorie zu Suffizienzkonflikten zu erarbeiten.

4. Kommunale Suffizienzpolitik. Die Konfliktlinien

Gemeinsam war den Fällen im Sample die Umverteilung von Flächen. Wurden beispielsweise nachhaltige Mobilitätsformen im Straßenraum gefördert, indem Radstreifen oder Busspuren angelegt wurden, wie dies in Kiel, Templin, Siegen oder Berlin der Fall war, wurde dafür, aufgrund der Begrenztheit der zur Verfügung stehenden Flächen, die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) begrenzt. Die Umverteilung der nutzbaren Fläche zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen rührt unmittelbar an den zugrundeliegenden gesellschaftlichen Machtverhältnissen. Eine*r der interviewten leitenden Verwaltungsangestellten formuliert das für seinen Bereich so:

„Entscheidungen, gerade in der Verkehrspolitik, sind immer konfliktträchtig. Sie werden immer auf der einen oder anderen Seite massiven Widerspruch erleben und damit muss ich dann umgehen und muss auch in Beteiligungsformate so gehen, dass ich sage: ‚Ich weiß, dass am Ende hier Leute rausgehen werden, die sagen: ‚Ihr könnt uns mal.‘ Das wird am Ende immer das Ergebnis sein, sonst kann man keine Verkehrspolitik machen, wenn man das nicht möchte. Sonst kann man nur sagen: ‚Wir erdulden die Situation so, wie sie ist.‘“ (Fall 12, Berlin)

Die Umverteilung von Flächen berührt auch Eigentumsverhältnisse: Bei suffizienzorientierten Maßnahmen wird bisher privilegiertes privates und privatisiertes Eigentum eingeschränkt und öffentlicher Wohlstand gefördert (Lage/Leuser 2019). Die Umverteilung des Zugangs zu Stadtraum zog und zieht in den untersuchten Maßnahmen eine Reihe von empirisch beobachtbaren Konflikten nach sich. Unmittelbar mit der Verteilungsfrage verknüpft sind De-Privilegierungskonflikte, die sich in der Untersuchung auch als Angst vor Verlusten des Bestehenden ausdrückten.

Beobachten ließ sich dies beispielsweise im CDU-regierten Siegen. Dort wurde zwischen

2009 und 2016 ein zentraler Parkplatz für über 200 PKWs entfernt, die darunter liegende Siegen renaturiert, eine öffentliche Treppenanlage geschaffen, umliegende Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt oder verkehrsberuhigt. Die Treppenanlage ist zu einem neuen urbanen Zentrum der Stadt geworden, die Attraktivität der Innenstadt als Aufenthalts- und Wohnort wird von den Interviewpartner*innen als deutlich gestiegen dargestellt. Eine ausführliche Darstellung des Prozesses findet sich in Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020: 18 f.) und in Dokumentationen der Stadt Siegen (Stadt Siegen 2019). Da die Zustimmung zu dieser Stadtentwicklungsmaßnahme sehr hoch sei, gehe die Stadt aktuell Schritte um das Stadtzentrum weiter zu beleben, fahrrad- und fußgänger*innenfreundlich zu gestalten und den motorisierten Verkehr einzuschränken. Diese Zustimmung wäre zu Beginn der Umgestaltung keinesfalls gegeben gewesen (Fall 5, Siegen).

Etliche Nutzer*innen seien zunächst der Ansicht gewesen, dass der zentrale Parkplatz, der die Siegen verdeckte, dringend benötigt würde. Sie organisierten sich in einer Initiative gegen den Abriss und traten mit Leser*innenbriefen und Protesten bei städtischen Veranstaltungen auf. Ein Argument war, dass der Parkplatz als freiliegender Platz, anders als die umliegenden Parkhäuser, im Dunkeln und für Frauen* sicherer sei. Die Reduktion von Parkplätzen ging, so die Wahrnehmung des Verwaltungsmitarbeiters, mit Ängsten vor Autonomie-, Mobilitäts- und Sicherheitseinschränkungen einher. Die Einzelhändler*innen befürchteten weniger Kund*innen und Immobilieneigentümer*innen die Minderung des Wertes ihres Eigentums, kurz: Sie fürchteten eine Einschränkung ihrer ökonomischen Handlungsspielräume. Das Privileg der Geschäftstreibenden bestand in einem Zugriff auf öffentliche Flächen, die sie als Parkplätze für ihre Kund*innen und damit für ihre Geschäftsinteressen nutzen konnten. Der Abriss der Siegenplatte wurde als dro-

hender (ökonomischer) Verlust wahrgenommen (Fall 5, Siegen).

In Aussicht gestellte Gewinne, etwa der eines attraktiven urbanen Zentrums, von dem neben den Einwohner*innen besonders die Immobilieneigentümer*innen und einige Einzelhändler*innen profitieren sollten, wurde gar nicht oder zumindest nicht in gleichem Maße wahrgenommen (Fall 5, Siegen). Aus der Risikoforschung ist dieses Phänomen als Verlustaversion bekannt (Tversky/Kahneman 1991): Ein sicherer Verlust wird zumeist stärker bewertet als ein ebenso sicherer Gewinn. Zudem zeigen psychologische Experimente, dass Veränderungen in ihrer Wirkung auf das persönliche Leben häufig über- und die eigene Anpassungsfähigkeit an neue Umstände unterschätzt werden (Schkade/Kahneman 1998). Die psychologische Forschung zeigt darüber hinaus, dass der Status quo umso positiver bewertet wird, je länger der Zustand existiert (Eidelman/Crandall 2012). Eine solche Bewertung folgt der Logik, was lange besteht, hat sich bewährt und muss dementsprechend gut sein. In Siegen existierte die Platte bis zu ihrem Abriss rund 40 Jahre. Sie entsprach dem Leitbild einer autogerechten Stadt und förderte entsprechende Mobilitätsmuster. Von einer autogerechten Stadt profitieren manche Bevölkerungsgruppen deutlich mehr als andere: Männer legen gegenwärtig immer noch rund doppelt so viele Kilometer mit dem Auto zurück wie Frauen (Nobis/Kuhnimhof 2018: 51). Menschen, die sich kein Auto leisten können oder kein Auto fahren dürfen oder können, bleiben ausgeschlossen. Das heißt, vor allem gesellschaftlich benachteiligte Gruppen profitieren nicht von städtischen Infrastrukturen, die auf den MIV zugeschnitten sind. Umgekehrt geht mit dem Rückbau autogerechter Infrastrukturen eine De-Privilegierung von gesellschaftlich mächtigeren Akteur*innen einher.

Eine ähnliche Konfliktlinie zeigte sich in Tübingen, als das Konzeptvergabeverfahren auf weite Teile der Stadt angewandt werden sollte.

Parallelen zwischen den Fällen ergeben sich aus dem Bestreben der Verwaltung, Flächen nach qualitativen, an Gemeinwohl und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ausgerichteten Kriterien nutzbar zu machen. In Siegen sollte eine Fläche geschaffen werden, die nicht allein von Autofahrenden in Anspruch genommen, sondern von einer breiteren Öffentlichkeit genutzt werden kann. In Tübingen dagegen wurde ab Ende der 1990er Jahre vereinzelt, dann systematisch und in großem Umfang Grundstücke und Baurechte anhand des besten Konzepts statt des höchsten Preises vergeben. Die Stadt konnte, indem sie die Kriterien festlegte, nach denen die Konzepte beurteilt und nach denen die Grundstücke vergeben wurden, die Entwicklung der jeweiligen Quartiere aktiv mitgestalten. Es entstanden stark nachgefragte, lebendige Quartiere. Eine detailliertere Darstellung des Prozesses findet sich bei Bura et al. (2016). Was vor rund zwanzig Jahren in einem Trial-and-Error-Verfahren begann, hat sich heute zu einem erprobten und in anderen Städten adaptierten Verfahren weiterentwickelt (Temel 2019). In den vergangenen zwanzig Jahren wurde auf diese Art in Tübingen in über 300 einzelnen Bauprojekten Wohnraum für knapp 6.000 Menschen und knapp 2.000 Arbeitsplätze geschaffen (Bura et al. 2016: 9). Auch hier war der breit getragenen Zustimmung ein konfliktreicher Prozess vorgelagert.

Bevor das Konzeptvergabeverfahren auf weite Teile der Stadt angewandt werden sollte, wurde die Konzeptvergabe lediglich auf einzelnen kleineren Flächen erprobt. Als die Stadt jedoch über eine eigene Gesellschaft systematisch Flächen ankaufte, um sie anschließend durch die Vergabe nach bestem Konzept umzugestalten und zu entwickeln, entfaltete sich ein Konflikt. Den Interviewten zufolge waren vor allem Bauträger, die bislang vonehmlich Flächen kauften und entwickelten, mit dem neuen Vergabeverfahren nicht einverstanden, da nun nicht mehr die Höhe des

Preises ausschlaggebend für den Zuschlag war (Fall 8, Tübingen).

Als die Idee, Flächen nach bestem Konzept an eine Vielzahl von Projekten zu vergeben, Mitte der 1990er Jahre das erste Mal aufkam, war, nach Auskunft eines leitenden Verwaltungsmitarbeiters aus dieser Zeit, weniger der Verzicht auf eine Höchstpreisvergabe umstritten. Vielmehr wäre darum gerungen worden, welche Konzepte für die jeweiligen Quartiere wünschenswert wären (Fall 8, Tübingen).

Mit der Vergabe nach Konzepten an viele einzelne Akteur*innen statt an eine*n Investor*in, ging die Abkehr von der stadtplanerischen Vision einer funktionsentmischten Stadt, in der Wohnen, Arbeiten und Freizeit in unterschiedlichen Teilen des Stadtraums stattfinden, einher. Stattdessen sollten Nutzungsgemischte, dichte oder mit den Worten eines Interviewpartners gesprochen, „wilde“ Quartiere entstehen, die einer „*Neuerfindung von Stadt*“ gleichkam (Fall 8, Tübingen). Diese Vorstellung irritierte. In Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik wurden Bedenken dahingehend geäußert, dass Nutzungsmischung und Dichte Spannungen erzeugen würden. Ohne Parkplätze – ein Kriterium der Stadt sollte Autoarmut sein –, so ein weiterer Einwand, würde „*niemand*“ (Fall 8, Tübingen) in den Quartieren wohnen wollen, „*ein Ghetto*“ (Fall 8, Tübingen) könnte entstehen. Befürchtet wurde, vor allem solvente Angehörige der Mittelschicht würden durch die Kriterien, die die Verwaltung vorgeschlagen hatte und die auf Mischung und Dichte abzielten, abgeschreckt. Zu den kulturellen Leitbildern dieser Mittelschichten der Wohlstandsgesellschaft gehört ein oder mehrere Autos pro Familie zu einem gelingenden Leben genauso wie ein von den Begleiterscheinungen urbanen Arbeitens, Konsumierens und Freizeitaktivitäten weitgehend ungestörtes Wohnen. Hier wurde also darum gerungen was das Städtische einer Stadt ausmacht und welche Stadt gebaut werden soll.

Hinzu kommt eine übergeordnete Konfliktlinie zwischen politischen Akteur*innen und Verwaltungsmitarbeiter*innen, nämlich deren Denken und Handeln in unterschiedlichen zeitlichen Horizonten. Häufig ist das politische Handeln an Legislaturperioden oder auch kurzfristigen ökonomischen Zielen orientiert. Substanzielle Suffizienzpolitik bedeutet aber vielerorts einen Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung und ist damit auf eine langfristige Planung angewiesen.

In Tübingen etwa sah sich der Baubürgermeister zu Beginn der Entwicklung der Konzeptvergabeverfahren dem Vorwurf ausgesetzt, er „*verbrenne*“ das Geld der Stadt. Im Aufsichtsrat einer städtischen Gesellschaft, in dem Vertreter*innen der Wirtschaft den Gemeinderat beraten, wurde ausgiebig über die von ihm vorgelegten Kalkulationen zum Konzeptvergabeverfahren diskutiert. In diesem Modell sollte, im Unterschied zur bisherigen Vergabepraxis, der Zuschlag für Grundstück und Baurecht nicht an die finanzstärksten Akteur*innen gehen, sondern für das beste Konzept vergeben werden. Dadurch ließen sich auch soziale Folgekosten minimieren, sodass eine Vergabe zum Festpreis langfristig auch ökonomisch die günstigere Variante für die Stadt darstellen könne. Die Antwort auf die Frage, ob in einer Konzeptvergabe nun „*Geld verbrannt*“ wird oder nicht, hing auch von der zeitlichen Perspektive ab, in der die Beteiligten rechneten. Die kurzfristig für die Stadt ertragreichere Lösung wäre die Vergabe nach Höchstpreisen gewesen. Auf lange Sicht hingegen, so die Erwartung der Befürworter*innen der Konzeptvergabeverfahren, würde sich dieses Vorgehen auszahlen. Weil Quartiere entstehen sollten, die weniger an den Interessen der Wohnungswirtschaft als vielmehr an den Bedürfnissen und den ökonomischen Möglichkeiten der Bewohner*innen, die sie mitplanten und mitbauten, ausgerichtet sein sollten.

Ressourcenkonflikte – Konflikte um knappe Güter

In den Debatten um die Verwendung finanzieller Mittel zeigt sich nicht nur eine unterschiedliche Zeitlichkeit, sondern es scheinen auch Konflikte um knappe Ressourcen auf. Die Ressourcenverfügbarkeit hat sich in vielen Kommunen in den letzten Jahrzehnten im Zuge neoliberaler Stadtentwicklung verschlechtert. Neoliberalisierung kann allgemein als politisches Projekt beschrieben werden (Peck 2010), welches vor allem seit den 1970er Jahren an politischer Relevanz gewann, marktbasierende Instrumente für die Lösung regulatorischer Probleme priorisiert, eine Kommodifizierung von immer neuen Lebensbereichen vorantreibt und neue Instrumente für die Spekulation mit Finanzkapital schafft (Brenner et al. 2010: 329 f.). Für die Ressourcenverfügbarkeit auf kommunaler Ebene bedeutete diese Entwicklung vielfach, dass zahlreiche zuvor kommunale Flächen und Wohnungsbestände privatisiert, Personalressourcen abgebaut und zusätzliche Aufgaben auf die kommunale Ebene verlagert wurden, ohne dass die finanzielle Ausstattung der Kommunen in gleichem Maße gewachsen wäre (Mullis 2011, Heeg/Rosol 2007). Dadurch haben sich in zahlreichen Kommunen Konflikte um Personalkapazitäten, finanzielle Ressourcen und knappe kommunale Flächen verschärft (Knak 2021).

Die sinkende Ressourcenverfügbarkeit bei gleichzeitig wachsendem Aufgabenportfolio stellen Kommunen vor vielfältige Herausforderungen. Suffizienzpolitik wird vor allem aufgrund der kleiner werdenden kommunalen Handlungsspielräume, die mit knapper werden Ressourcen einhergehen, erschwert. Denn vielfach geht Suffizienzpolitik mit dem Verlassen von ausgetretenen Pfaden einher und ist damit, wie beispielsweise in Tübingen, zunächst mit erhöhtem Arbeits- und Personalaufwand verbunden. Wenn kein neues Personal eingestellt werden kann, drohen suffizienzpolitische Ansätze, zumindest in den ar-

beitsintensiven Anfängen, Konflikte um knappes Personal zu verstärken. Da Suffizienzpolitik in der Regel mit einer aktiven (Um-)Gestaltung von Rahmenbedingungen durch Politik und Verwaltung einhergeht, sind finanzielle Mittel und die Verfügbarkeit von kommunalen Flächen zentral, um diesen Gestaltungsanspruch auszuüben.

Gleichzeitig ist in diesen Konflikten die Frage nach einem sozial und ökologisch vertretbaren Konsumniveau enthalten. Denn aufgrund der Begrenztheit der Ressourcen ist ständiges Hinzufügen und Wachsen nicht möglich. Ein Beispiel für einen solchen Ressourcenkonflikt lässt sich in Templin beobachten.

In Templin waren Ende der 1990er Jahre die Emissionswerte so hoch, dass der Stadt der Entzug des Kurstatus drohte. Als Reaktion darauf wurde von 1997 bis 2002 ein für die Nutzer*innen kostenfreier ÖPNV ins Leben gerufen. Die ÖPNV-Infrastruktur wurde systematisch verbessert und der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt. Nach knapp fünf Jahren wurde ein günstiges Jahresticket eingeführt, welches gegenwärtig 44 Euro im Jahr kostet. Eine ausführlichere Darstellung findet sich bei Gehrke/Groß (2014), Gehrke (2016) und Stadt Templin (2018). Gestartet als ökologisch und ökonomisch motiviertes Projekt, ist der kostengünstige ÖPNV heute vor allem eine sozialpolitische Maßnahme. Der erschwingliche und gut ausgebaute ÖPNV erhöht die Teilhabe von Älteren, Jugendlichen und Menschen, die kein Auto besitzen oder fahren können. Der kostengünstige ÖPNV ist heute wenig umstritten, sodass die städtischen Subventionen im Stadtrat breite Mehrheiten finden.

Templin sah sich bei Einführung ihrer Suffizienzmaßnahme einem doppelten Problem gegenüber: Erstens drohte die Stadt ihren Kurstatus aufgrund zu hoher Emissionswerte zu verlieren und zweitens war der ÖPNV in der Kleinstadt stark defizitär. In dieser Situation entschied sich die Kommune für einen ungewöhnlichen Weg und führte einen

endgeldlosen ÖPNV ein. Die Fahrgastzahlen explodierten und stiegen auf das 15-fache (Stadt Templin 2018: 10). Ein Grund dafür war, dass Schüler*innen aber auch andere Personengruppen vermehrt „Spaßfahrten“ (Fall 2, Templin) veranstalteten, wie sie ein Interviewpartner nannte. Außerdem stiegen insbesondere bei schlechtem Wetter Fußgänger*innen und Radfahrende auf den ÖPNV um, was sich mit Erfahrungen andernorts deckt (Sywottek 2017, Battistini 2012). Damit stieß der ÖPNV trotz Erweiterung der Flotte, der Haltestellen und Erhöhung der Taktung an seine Kapazitätsgrenzen. Im fünften Jahr entschied man in Templin, den ticketlosen ÖPNV durch ein kostengünstiges Jahresticket – aktuell kostet das Ticket 44 Euro – zu ersetzen. Nach der Einführung des Tickets reduzierten sich die Fahrgastzahlen merklich, liegen aber immer noch bei dem sechs- bis siebenfachen des Ausgangswertes. Die Stadt investiert weiterhin jedes Jahr große Summen in den kostengünstigen ÖPNV. Der Kurstadttitel konnte erhalten werden. Dennoch ist das Projekt vor allem aufgrund seiner Integrationswirkung in Bezug auf Ältere und andere Menschen, die nicht selbstständig per Auto mobil sein können, breit akzeptiert. In einer Art Trial-and-Error-Verfahren wurde ausgehandelt, was das rechte Maß ist, um ein ÖPNV Angebot zu schaffen, das günstig genug ist, um integrativ zu wirken und eine echte Alternative zur Automobilität darzustellen und andererseits Konflikte um knappe Ressourcen zu minimieren.

Kulturelle, materielle und institutionelle Rahmenbedingungen – das Terrain der Konflikte

Nicht nur auf der Ebene der Ideen, sondern auch bei den alltäglichen Planungspraktiken und Routinen, gestaltet sich eine suffizienzorientierte Stadtentwicklung konfliktreich. In einigen Städten des Samples pflegten Akteur*innen der Immobilienwirtschaft bisweilen enge Kontakte zu Kommunalpolitiker*innen und in die Verwaltung.

Hier galt es für die Stadt häufig lediglich den Bebauungsplan „*unten rechts zu stempeln*“, mithin ohne eigene Gestaltungsvorgaben zu ermöglichen, wie einer der Interviewten salopp formulierte (Fall 8, Tübingen). Solchen Routinen, eingeübten Verfahrensabläufen und über die Zeit gewachsenen Beziehungen zwischen Planungsbeteiligten stehen bei suffizienzorientierten Projekten in der Regel noch weitgehend unbekannt, dafür oftmals aufwändige neue Vorgehensweisen gegenüber, die eine andere Idee des Städtischen verfolgten. Sich darauf einzulassen, erfordert von allen Beteiligten die Bereitschaft, das Wagnis einzugehen, bekannte Wege zu verlassen und neue Routinen zu entwickeln.

Die untersuchten Beispiele suffizienzorientierter Stadtentwicklung sind in Trial-and-Error-Prozessen entstanden, oftmals in rechtlichen Grauzonen oder in Verfahren „*die man heute so nicht durchführen könnte*“ (Fall 8, Tübingen). Gemeint ist hier das Erproben neuer Verfahren und Vorgehensweisen, für die es im Verwaltungsalltag noch keine eingeübten Routinen und Prozesse gab. Neue Routinen und bewährte Abläufe entstehen durch wiederholtes Ausprobieren und eine fehlertolerante Prozessgestaltung. Einer der Interviewten schildert dieses Vorgehen so:

„Und an der Stelle gebe ich zu, haben wir noch nicht die fertige Strategie. [...] Wir haben momentan diese taktische Variante, jetzt zeigen wir mal auf, wohin es geht und ich glaube, daraus erwächst eine große Produktivität, diese Räume sich anzueignen. Und ich halte dieses iterative Vorgehen, dieses Stück für Stück und inkrementell auch kleine Schritte zu gehen, nicht immer den großen Wurf zu machen [...]. Das sind viele kleine Schritte. Und iterativ. Wir gucken mal, welche Konzepte aufgehen und welche nicht so gut sind.“ (Fall 12, Berlin)

Bemerkungen wie diese verweisen auf zweierlei: einerseits auf auch im Bestehenden vorhandene Gestaltungsspielräume und andererseits auf die Notwendigkeit, für Neues auch neue Rahmenbedingungen schaffen zu müssen. Zu Beginn der

Konzeptvergaben in Tübingen wählten Verwaltungsmitarbeitende die ersten Baugruppen selbst aus, noch ohne auf ein erprobtes Vorgehen für ihr Tun zurückgreifen zu können und legten ihre Auswahl dem Gemeinderat vor. Im Laufe der Zeit, mit wachsender Nachfrage nach den Grundstücken, wurde das Vergabeverfahren ausgearbeitet, formalisiert, rechtlich geordnet und eine demokratisch legitimierte Zusammensetzung in einer Auswahlkommission festgelegt. Unmittelbarer Teil eines Trial-and-Error-Prozesses ist das Scheitern, was wiederum eine Kultur des Scheiterns verlangt, um positive Lehren ziehen zu können.

Nicht intendierte Folgen von Suffizienzmaßnahmen

Bisweilen zeigten sich im Verlauf der Projekte Nebenfolgen der suffizienzorientierten Maßnahmen, die nicht intendiert waren und zu weiteren Konflikten führten. Häufig resultierten diese aus der außerordentlichen Beliebtheit oder vielfältigen Aneignung der suffizienzorientierten Maßnahme. Im Templiner Interview wurde von „*fahrenden Klassenzimmern*“ (Fall 2, Templin) berichtet. Gemeint waren sogenannte Mitnahmeeffekte, in diesem Fall Gruppen von Jugendlichen, die bei schlechtem Wetter ihre Freizeit im Bus verbrachten. In Tübingen zeigten sich Demokratieprobleme im Vergabeprozess (Fall 8, Tübingen) und in Siegen wurde die Treppenanlage auch in der Nacht für Zusammenkünfte intensiv genutzt – mit entsprechender Lärmbelästigung und Verschmutzung (Fall 5, Siegen). In allen Beispielen wurde nachgesteuert, um die Konflikte zu befrieden und die Maßnahme nicht zu gefährden. Während in Templin ein geringer Ticketpreis eingeführt wurde, setzte Siegen Sicherheitspersonal auf der Treppenanlage ein, um die Konflikte der Nutzer*innen zu moderieren. Tübingen installierte eine Optionskommission, in der alle Gemeinderatsfraktionen, Verwaltungsmitarbeiter*innen und Vertreter*innen des Stadtteils oder der Nachbarschaft gemeinsam über die Vergabe

der Grundstücke entscheiden. Deutlich wird hieran, dass die Einführung suffizienzorientierter Maßnahmen kein linearer Prozess ist. Vielmehr handelt es sich um einen Prozess, bei dem immer wieder nachgebessert und weiter gestaltet werden muss.

Eine letzte Konfliktlinie schließlich tritt zeitlich deutlich nach der Etablierung der Maßnahmen auf: Suffizienzmaßnahmen können Gentrifizierungsprozesse treiben. Einmal etabliert tragen zahlreiche suffizienzpolitische Maßnahmen dazu bei, die Lebensqualität für Viele und damit die Attraktivität der Stadt zu steigern. Mit entsprechenden ökonomischen Folgen: Auf einem privatisierten Wohnungsmarkt steigen die Preise und mit ihnen die Exklusivität und weniger privilegierte Anwohnende werden verdrängt. Da es sich um Gentrifizierungsprozesse handelt, welche vor allem durch eine ökologische Aufwertung getrieben werden, wird in diesem Kontext auch von *green-gentrification* gesprochen (Wolch et al. 2014, Haase et al. 2017, Cole et al. 2017). Solche Dynamiken fanden sich auch im Untersuchungssample. Eine autoarme und fußgänger*innenfreundliche Stadt wie Siegen oder lebendige und durchmischte Quartiere, in denen die Häuser nicht von Investor*innen, sondern von den Bewohnenden geplant und gebaut werden, wie in Tübingen, sind offenbar für viele Menschen attraktiv. In Siegen hat die Verkehrsberuhigung einer zentralen Straße dazu geführt, dass vormals ansässige Geschäfte wie Handyläden und Sonnenstudios, die den Interviewten an den Besitz einer Ausfallstraße erinnerten, durch Boutiquen und ähnlichem verdrängt wurden; ein Aufwertungsprozess, der vom Interviewten als durchaus positiv beschrieben wurde (Fall 5, Siegen). In Tübingen sind die entstandenen Quartiere sehr beliebt, sodass die damals an Wohnungseigentümergeinschaften, also in Privateigentum, vergebenen Grundstücke und Wohnungen heute zu hohen Preisen weiterverkauft werden, wodurch sich die soziale Mischung der Bewohner*innen-

schaft verändert (Fall 8, Tübingen). Die Stadt versucht durch eine aktive Bodenpolitik, also die strategische Sicherung von Flächen, die Vergabe in Erbpacht statt Verkauf oder die Förderung von gemeinwohlorientierten Eigentumsformen dem Problem bei neuen Bau- und Entwicklungsvorhaben zu begegnen.

5. Konflikte als Motoren gesellschaftlicher Transformation

Wachstumsorientierung und Wachstumsförderung sind tief in kulturellen Leitbildern, finanzpolitischen Steuerungsinstrumenten, im Recht und in materiellen Infrastrukturen verankert (Brand/Wissen 2017). Die Konflikthaftigkeit von Suffizienzmaßnahmen erwächst vor allem daraus, dass sie solcherart strukturell gerahmte Normalitätsvorstellungen nicht erfüllen. Vielmehr irritieren suffizienzpolitische Maßnahmen für selbstverständlich und gegeben gehaltene nicht-nachhaltige Alltagspraktiken und zielen auf deren Deprivilegierung und die Umverteilung von Ressourcen. In der Kritik an suffizienzpolitischem Tun greifen Konflikte um Werte und Normen und Ressourcenkonflikte ineinander. Weil Suffizienzpolitik grundlegenden Vorstellungen über die Funktionslogiken wachstumsorientierter Gesellschaften zuwiderläuft, finden sich entsprechende Maßnahmen auf kommunaler Ebene zwar in Form einzelner Projekte. Die Suffizienz als regelrechte Strategie, als Leitmotiv urbaner Entwicklung, wird jedoch nicht verfolgt.

Suffizienzmaßnahmen sind dann wenig umstritten, wenn mit ihnen dem Bestehenden nur etwas hinzugefügt wird. Wenn zusätzlich zur MIV-Infrastruktur Lastenräder geliehen oder die Taktung des ÖPNV erhöht wird. Konfliktreich wird Suffizienzpolitik vor allem dann, wenn Suffizienzmaßnahmen substitutiv eingesetzt werden. Die Beharrungskräfte des Gegenwärtigen treten zutage, wenn das Bestehende ersetzt werden soll,

durch soziale Praktiken, die Privilegien, Leitbilder und Gewohnheiten nicht beibehalten, sondern zur Disposition stellen.

Ralf Dahrendorf hat in seiner Konflikttheorie betont, dass Konflikte

„nicht einfach die Stabilität einer Gesellschaft und den normativen Konsens ihrer Mitglieder in Frage stellen, sondern dass sie einen wichtigen Beitrag zu sozialem Wandel leisten“ (Dahrendorf zitiert nach Bonacker 2009: 186).

Konflikte können in diesem Sinn entscheidender Motor sozialen Wandels und maßgeblich für soziale Kohäsion sein sowie Lern- und Selektionsprozesse beinhalten. Ob Konflikte dieses Potenzial entfalten, hängt allerdings von den Austragungsformen, der Konfliktbearbeitung, ab. Die Art und Weise, in der eine Gesellschaft (oder ein Teilsystem der Gesellschaft) ihre Konflikte reguliert, dient dabei auch als Mittel für die Selektion von Alternativen für ihre Zukunft (Elwert 2015). Mit Krause/Mende (2018) können suffizienzpolitische Maßnahmen auch als Trampelpfade in die Zukunft gelesen werden. Der Trampelpfad ist für sie ein Sinnbild im Prozess von durch *Trial and Error* ermittelten gangbaren Wegen in die Zukunft. Deren Beschreiten kann zu überraschenden Kursänderung führen. Um suffizienzpolitische Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, gilt es die spezifischen Konfliktlagen zu verstehen, auszuhalten und produktiv zu bearbeiten. Konflikte, das zeigt die Analysen ebenfalls, müssen keine Hemmnisse für Suffizienzpolitik sein. Sie können vielmehr nach Dahrendorf „eine hervorragende schöpferische Kraft von Gesellschaften“ sein (Dahrendorf zitiert nach Bonacker 2009: 186).

Acknowledgements

Der Text entstand im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Entwicklungschancen und Hemmnisse einer

suffizienzorientierten Stadtentwicklung (EHSS)“. Das Projekt wurde im Kontext der Leitinitiative Zukunftsstadt vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert (Förderkennzeichen 01UR1704A) und von einem transdisziplinären Team bestehend aus Mitarbeiter*innen der Stadt Flensburg und dem Norbert Elias Center der Europa Universität Flensburg zwischen 2017 und 2021 durchgeführt. Wir danken den beiden anonymen Gutachter*innen und unseren Kolleg*innen am Norbert Elias Center herzlich für hilfreiche Anmerkungen und konstruktive Kritik.

Disclosure Statement

Die Autor*innen versichern, dass die Forschung in Abwesenheit jeglicher kommerzieller oder finanzieller Beziehungen durchgeführt wurde, die als potenzieller Interessenkonflikt ausgelegt werden könnten.

Literatur

- Adrian, L./Bunzel, A./ Michalski, D./ Pätzold, R. (2021): *Aktive Bodenpolitik: Fundament der Stadtentwicklung. Bodenpolitische Strategien und Instrumente im Lichte der kommunalen Praxis*. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (difu) – Sonderveröffentlichung.
- Antweiler, C. (2003): *Anthropologie gewaltsamer Konflikte. Konfliktmotoren und Gewaltmotive*. In: *Entwicklungsethnologie*, Jg. 12, Heft 1+2, S. 26–73.
- Barker, T./Dagoumas, A./Rubin, J. (2009): *The macroeconomic rebound effect and the world economy*. In: *Energy Efficiency*, Jg. 2, Heft 4, S. 411–427.
- Barlösius, E. (2019): *Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste. Ein Beitrag zur Gesellschaftsdiagnose*. Frankfurt am Main / New York: Campus.

- Battistini, S. (2012): ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen. Berlin: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V..
- Bauhardt, C. (2006): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Ergebnisse und Perspektiven feministischer Verkehrsforschung und -kritik. In: Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration NRW [Hrsg.]: Demografischer Wandel. Die Stadt, die Frauen und die Zukunft. Düsseldorf: MGFFI, S. 385–399.
- Bild (2021): CSU geht auf Grüne los. Riesen Streit um Einfamilienhaus-Stopp. BILD, 14. Februar 2021. Online: <https://www.bild.de/politik/inland/politik-inland/einfamilienhaus-verbot-csu-geht-nach-hofreiter-vorstoss-auf-die-gruenen-los-75356980.bild.html>. [Zugriff: 09.03.2022]
- Böcker, M. (2018): Aus Katastrophen lernen? Wahrnehmungen, Deutungen und Konsequenzen des Oderhochwassers von 1997. München: oekom.
- Böcker, M./Brüggemann, H./Christ, M./Knak, A./Lage, J./Sommer, B. (2021): Wie wird weniger genug? Suffizienz als Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung. München: oekom verlag.
- Boddenberg, M. (2018): Nachhaltigkeit als Transformationsprojekt. Praktiken einer transkapitalistischen Gesellschaft. In: Neckel, S./Besedovsky, N./ Boddenberg, M./Hasenfratz, M./Pritz, S.M./Wiegand, T. [Hrsg.]: Die Gesellschaft der Nachhaltigkeit. Bielefeld: transcript, S. 123-144.
- Bonacker, T. (2009): Konflikttheorien. In: Kneer, G./Schroer, M. [Hrsg.]: Handbuch Soziologische Theorien Wiesbaden: Springer VS, S.179-197.
- Bourdieu, P. (1976): Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyllischen Gesellschaft. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (1991): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Brand, K.-W. (2021): „Große Transformation“ oder „Nachhaltige Nicht- Nachhaltigkeit“? Wider die Beliebigkeit sozialwissenschaftlicher Nachhaltigkeits- und Transformationstheorien. In: Leviathan, 49. Jg., Heft 2, S. 189 – 214. <https://doi.org/10.5771/0340-0425-2021-2-189>.
- Brand, U./Wissen, M. (2017): Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus. München: oekom.
- Brenner, N./Peck, J./Theodore, N. (2010): After Neoliberalization? In: Globalizations, 7. Jg., Heft 3, S. 327–345.
- Brockway, P./Saunders, H./Heun, M./Foxon, T./Steinberger, J./Barrett, J./Sorrell, S. (2017): Energy Rebound as a Potential Threat to a Low-Carbon Future: Findings from a New Exergy-Based National-Level Rebound Approach. In: Energies, 10. Jg., Heft 1, S. 51.
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020): 50 Jahre Städtebauförderung in Deutschland. Online: https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/downloads/DE/ProgrammeVor2020/50_jahre_staedtebaufoerderung.pdf?__blob=publicationFile&v=1 [Zugriff: 11.06.2021].
- Bura, J./Kasper, B./Markones, M./Töllner, A. (2016): Grundstücksvergabe für gemeinschaftliches Wohnen. Konzeptverfahren zur Förderung des sozialen Zusammenhalts, bezahlbaren Wohnraums und lebendiger Quartiere. Hannover: FORUM Gemeinschaftliches Wohnen e.V..
- Christ, M./Lage, J. (2020): Umkämpfte Räume. Suffizienzpolitik als Lösung für sozial-ökologische Probleme in der Stadt? In: Brokow-Loga, A./Eckhardt, F. [Hrsg.]: Postwachstumsstadt. Konturen einer soli-

darischen Stadtpolitik. München: oekom verlag, S. 184–203.

- Cole, H. V. S./Garcia Lamarca, M./Connolly, J. J. T./Anguelovski, I. (2017): Are green cities healthy and equitable? Unpacking the relationship between health, green space and gentrification. In: *Journal of epidemiology and community health*, 71. Jg., Heft 11, S. 1118–1121.
- Darby, S./Fawcett, T. (2018): Energy sufficiency: an introduction. Concept paper. Oxford: eceee.
- Decker, M. (2021): Der Häuserkampf ist entfacht. *Frankfurter Rundschau* (online), 15. Februar 2021. Online: <https://www.fr.de/hintergrund/haeuserkampf-entfacht-90205029.html>. [Zugriff: 09.03.2022]
- Deutschlandfunk (2021): Die Grünen und der Eigenheim-Wahlkampfstreit, *Deutschlandfunk*, 18. Februar 2021. Online: https://www.deutschlandfunk.de/debatte-ueber-einfamilienhaeuser-die-gruenen-und-der.2897.de.html?dram:article_id=492715. [Zugriff: 09.03.2022]
- Die Bundesregierung (2017): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Neuauflage 2016. Berlin: Die Bundesregierung.
- Dörre, K./Holzschuh, M./Köster, J./Sittel, J. [Hrsg.] (2020): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität. Campus.
- Dörre, K./Lessenich, S./Rosa, H. (2011): Antrag auf Förderung einer Kolleg-Forscher_innengruppe der DFG zum Thema Landnahme, Beschleunigung, Aktivierung. (De-)Stabilisierung moderner Wachstumsgesellschaften. Jena.
- Eidelman, S./Crandall, C. S. (2012): Bias in Favor of the Status Quo. In: *Social and Personality Psychology Compass*, 6. Jg., Heft 3, S. 270–281.
- Elwert, G. (2005): Fragmente zu einer Konflikttheorie als Instrument des Gesellschaftsvergleiches. In: *Sociologus*, 55. Jg., Heft 1, S. 9–37.
- Elwert, G. (2015): Anthropologische Perspektiven auf Konflikt. In: Eckert, J. M. [Hrsg.]: *Anthropologie der Konflikte*. Georg Elwerts konflikttheoretische Thesen in der Diskussion. s.l.: transcript Verlag, S. 26–38.
- Eversberg, D./Fritz, M./Holz, J./Koch, P./Pungas, L./Schmelzer, M. (2021). *Mentalities Matter. Sozial-ökologische Mentalitäten und ihre Bedeutung in post-fossilen Transformationen* (Working Paper Nr. 5, Mentalitäten im Fluss (flumen)). Friedrich-Schiller-Universität Jena. <https://doi.org/10.22032/dbt.49142>.
- Freire-González, J. (2017): Evidence of direct and indirect rebound effect in households in EU-27 countries. In: *Energy Policy*, 102. Jg., Heft 5, S. 270–276.
- Fuhrhop, D. (2015). *Verbietet das Bauen!* München: oekom.
- Gehrke, M. (2016): Fahrscheinfrei im ÖPNV – Eine Alternative für Großstädte? Ein Maßnahmenortiment und die Realisierbarkeit in Berlin. In: *IVP-Discussion Paper*, Heft 4.
- Gehrke, M./Groß, S. (2014): Fahrscheinfrei im ÖPNV. In: *IVP-Discussion Paper*, Heft 3.
- Gottschlich, D. (2022): *Transformation*. In: Kessel, F./Reutlinger, C. [Hrsg.]: *Sozialraum. Eine elementare Einführung*. Wiesbaden: Springer, S. 679-691.
- Haas, T. (2018): Das Ende des Autos, wie wir es kannten? Automobile Subjektivitäten im Wandel. In: *Prokla 193. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 48. Jg., Heft 4, S. 545–559.
- Haase, D./Kabisch, S./Haase, A./Andersson, E./Banzhaf, E./Baró, F./Brenck, M./Fischer, L. K./Frantzeskaki, N./Kabisch, N./Krelenberg, K./Kremer, P./Kronenberg, J./Larondelle, N./Mathey, J./Pauleit, S./Ring,

- I./Rink, D./Schwarz, N./Wolff, M. (2017): Greening cities – To be socially inclusive? About the alleged paradox of society and ecology in cities. In: *Habitat International*, 64. Jg., Heft 3, S. 41–48.
- Hahne, U./ Al Samarraie, J. (2020): Fläche als blinder Fleck. Transformationsdesign für die suffiziente Stadt. In: *RaumPlanung*, 250. Jg., Heft 1, S. 31-39.
- Heeg, S./Rosol, M. (2007): Neoliberale Stadtpolitik im globalen Kontext. Ein Überblick. In: *PROKLA*, 37. Jg., Heft 149, S. 491–511.
- Helfrich, S./Heinrich-Böll-Stiftung (2012): *Commons. Für eine neue Politik jenseits von Markt und Staat*. Bielefeld: transcript.
- Heyen, D. A./Fischer, C./Barth, R./Brunn, C./Grießhammer, R./Keimeyer, F./Wolff, F. (2013): Mehr als nur weniger. Suffizienz: Notwendigkeit und Optionen politischer Gestaltung. Working Paper. Freiburg.
- Höhne, V./Schaible, J. (2021): Interview mit Grünen Fraktionschef Anton Hofreiter: „Einparteienhäuser sorgen für Zersiedlung“. In: *Der Spiegel*. Hamburg, Ausgabe 7/2021, S. 30-33.
- Huber, J. (2000): Industrielle Ökologie: Konsistenz, Effizienz und Suffizienz in zyklusanalytischer Betrachtung. Konferenzbeitrag. Online: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-121622> [Zugriff: 11.06.2021].
- IPCC (2022): *Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change*. Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge, New York: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157926>.
- Jaeger-Erben, M./ Rückert-John, J./Schäfer, M. (2017): Do-it-yourself oder do-it-together? – Eine Typologie sozialer Innovationen für nachhaltigen Konsum. In: Jaeger-Erben, M./ Rückert-John, J./ Schäfer, M. [Hrsg.]: *Soziale Innovationen für nachhaltigen Konsum. Wissenschaftliche Perspektiven, Strategien der Förderung und gelebte Praxis*. Wiesbaden: Springer VS, S.23-50.
- Jungell-Michelsson, J. / Heikkurinen, P. (2022): Sufficiency: A Systematic Literature Review. In: *Ecological Economics*, 195. Jg.. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2022.107380>.
- Kessler, M. (2021): Nicht geringschätzen. Kommentar. *Kölnische Rundschau*, 16. Februar 2021, Heft 39, S. 2.
- Knak, A. (2021): Wachstumstreiber und Suffizienzhindernisse auf kommunaler Ebene. Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung rechtlicher Aspekte im Rahmen des Forschungsprojektes Entwicklungschancen und -hemmnisse einer suffizienzorientierten Stadtentwicklung (EHSS). Flensburg: Stadt Flensburg.
- Kopatz, M. (2016): *Ökoroutine. Damit wir tun, was wir für richtig halten*. München: oekom verlag.
- Krause, J./Mende, J. von (2018): Es geht! Auf Trampelpfaden in die Zukunft. In: Christ, M./Sommer, B./Stumpf, K. [Hrsg.]: *Transformationsgesellschaften. Zum Wandel gesellschaftlicher Naturverhältnisse*. Weimar (Lahn): Metropolis, S. 205–225.
- Lage, J./Leuser, L. (2019): Fläche unter Druck. Sozial-ökologische Dimensionen der Flächennutzung in deutschen Wachstumsregionen. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, 28. Jg., Heft 4, S. 365–373.
- Matzig, G. (2021): Feindbild Einfamilienhaus. *Süddeutsche Zeitung*, 13./14. Februar 2021, München: SZ Verlag.
- Mullis, D. (2011): Die Stadt im Neoliberalismus. Von der Produktion einer Ideologie zur Perspektive dagegen. In: Holm, A./Lederer, K./Naumann, M. [Hrsg.]: *Linke Metropolenpolitik. Erfahrungen und Perspektiven*

- am Beispiel Berlin. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 14-33.
- Nobis, C./Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland. MiD Endbericht. Studie von infas, DLR, IVt und infras 360. Bonn.
- Nürnberger Zeitung (2021): Einfamilienhäuser auf die Schwarze Liste? Spuren von Stalinitismus. Nürnberger Zeitung, Meinung und Hintergrund, 16. Februar 2021.
- Ostrom, E. (2011): Was mehr wird, wenn wir teilen. Vom gesellschaftlichen Wert der Gemeingüter. München: oekom.
- Peck, J. (2010): Zombie neoliberalism and the ambidextrous state. In: *Theoretical Criminology*, 14. Jg., Heft 1, S. 104–110.
- Prantner, C. (2021): Interview mit Christoph Ploss: «Eine Koalition mit den Grünen im Bund ist nicht erstrebenswert». *Neue Züricher Zeitung* (online), 16. Februar 2021. Online: <https://www.nzz.ch/international/ploss-koalition-mit-den-gruenen-im-bund-nicht-erstrebenswert-ld.1602066> [Zugriff: 09.03.2022]
- Princen, T. (2005): *The logic of sufficiency*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Profijt, M. (2018): *Mobilitätssuffizienz. Grundlagen – Messung – Förderung*. München: oekom.
- Przyborski, A./ Wohlrab-Sahr, M. (2014): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. München: Oldenbourg.
- Reusswig, F./ Lass, W./Bock, S. (2020): Abschied vom NIMBY. In: *Forschungsjournal Soziale Bewegungen*, 33. Jg., Heft 1, S. 140-160.
- Rink, D./ Banzhaf, E. (2011): Flächeninanspruchnahme als Umweltproblem. In: Groß, M. [Hrsg.]: *Handbuch Umweltsoziologie*. Wiesbaden: Springer VS, S.445-463.
- Sachs, W. (1993): Die vier E's: Merkposten für einen maßvollen Wirtschaftsstil. In: *politische ökologie*, 11. Jg., Heft 33, S. 69–72.
- Salleh, A. (2010): From metabolic rift to ‚metabolic value‘: reflections on environmental sociology and the alternative globalization movement. In: *Organization & Environment*, 23. Jg., Heft 2, S. 205-219.
- Santarius, T. (2012): Der Rebound-Effekt: Ueber die unerwünschten Folgen der erwünschten Energieeffizienz. Wuppertal.
- Santarius, T. (2015): Umweltfreundlich mehr verbrauchen. Wer ein Hybridauto hat, fährt mit gutem Gewissen mehr. Das nenn man den Rebound-Effekt. In: *Le Monde diplomatique* [Hrsg.]: *Atlas der Globalisierung. Weniger wird mehr*. Berlin: TAZ, S. 56–57.
- Schkade, D. A./Kahneman, D. (1998): Does Living in California Make People Happy? A Focusing Illusion in Judgments of Life Satisfaction. In: *Psychological Science*, 9. Jg., Heft 5, S. 340–346.
- Schlee, G. (2006): *Wie Feindbilder entstehen. Eine Theorie religiöser und ethnischer Konflikte*. München: Verlag C. H. Beck.
- Schmelzer, M. (2019): Zur Genese des Wachstumsparadigmas. In: Christ, M./Sommer, B./Stumpf, K. [Hrsg.]: *Transformationsgesellschaften: Zum Wandel gesellschaftlicher Naturverhältnisse*. Marburg: Metropolis.
- Schneidewind, U./Zahrnt, A. (2014): *Politics of Sufficiency. Making it easier to live the good life*. München: oekom verlag.
- Schulte, U. (2021): Einfamilienhäuser sorgen für Aufregung. *taz. Die Tageszeitung*, 15. Februar 2021, S. 6.
- Sorrell, S. (2009): Jevons' Paradox revisited: The evidence for backfire from improved energy efficiency. In: *Energy Policy*, 37. Jg., Heft 4, S. 1456–1469.
- Spengler, L. (2016): Two types of 'enough': sufficiency as minimum and maximum. In: *Environmental Politics*, 25. Jg., Heft 5, S. 921–940.
- Stadt Siegen (2019): *Siegen zu neuen Ufern*. Online: <https://siegen-zu-neuen-ufern.de/> [Zugriff: 10.12.2019].

- Stadt Templin (2018): Information. Fahrscheinfreier Stadtverkehr. Online: https://templin.de/media/1/Fahrscheinfreier_Stadtverkehr_Stadt_Templin_Stand_2018.pdf [Zugriff: 03.11.2019].
- Statistisches Bundesamt (2021): Indikator „Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche“. Online: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Landwirtschaft-Forstwirtschaft-Fischerei/Flaechennutzung/Tabellen/anstieg-suv2.html> [Zugriff: 10.06.2021].
- Strübing, J. (2014): Grounded Theory and Theoretical Sampling. In: Baur, N./ Blasius, J. [Hrsg.]: Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS, S. 457–472.
- Sywottek, C. (2017): Freie Fahrt für alle. Gratis Bus und Bahn fahren klingt nach einer tollen Idee. Ist es das auch? Online: https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2017/umsonst/freie-fahrt-fuer-alle?utm_source=twitter&utm_medium=foto&utm_content=sp. [Zugriff: 10.06.2021].
- Temel, R. (2019): Baukultur für das Quartier. Prozesskultur durch Konzeptvergabe. Endbericht. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).
- Tversky, A./Kahneman, D. (1991): Loss Aversion in Riskless Choice: A Reference-Dependent Model. In: *The Quarterly Journal of Economics*, 106. Jg., Heft 4, S. 1039–1061.
- UBA, Umweltbundesamt (2009): Flächenverbrauch einschränken – jetzt handeln. Empfehlungen der Kommission Bodenschutz beim Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- UBA, Umweltbundesamt (2019): Flächensparend Wohnen. Energieeinsparung durch Suffizienzpolitiken im Handlungsfeld „Wohnfläche“. (Texte 104/2019). Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- WBGU (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Berlin: WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen).
- Welzer, H. (2011): Mentale Infrastrukturen. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. Heinrich Böll Stiftung, Band 14.
- Winterfeld, U. von (2007): Keine Nachhaltigkeit ohne Suffizienz. Fünf Thesen und Folgerungen. In: Humanistische Union e.V. [Hrsg.]: vorgänge. Berlin: Berliner Wissenschaftsverlag (BWV), S. 46–54.
- Winterfeld, U. von (2011): Vom Recht auf Suffizienz. In: Rätz, W. [Hrsg.]: Ausgewachsen! Ökologische Gerechtigkeit, soziale Rechte, gutes Leben. Hamburg: VSA-Verlag, S. 57–65.
- Wissen, M. (2019): Kommodifizierte Kollektivität? Die Transformation von Mobilität aus einer Polanyi'schen Perspektive. In: Dörre K, Rosa H, Becker K, et al. [Hrsg.]: Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften. Wiesbaden: Springer, S. 231–243.
- Wolch, J. R./Byrne, J./Newell, J. P. (2014): Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough'. In: *Landscape and Urban Planning*, Heft 125, S. 234–244.