

I.L.A. Kollektiv



AUF KOSTEN ANDERER?

Wie die imperiale Lebensweise ein
gutes Leben für alle verhindert

Mit einem
Vorwort von
**Ulrich Brand,
Barbara Muraca
und Markus
Wissen**

Schnell, schneller, imperial

*Wenn Flüge billiger als Zugtickets sind, Grünwähler*innen am meisten fliegen und es in Deutschland deutlich mehr Autos gibt als auf dem gesamten afrikanischen Kontinent, dann läuft etwas grundlegend schief. Doch die beschleunigte, energieintensive Mobilität sitzt derzeit noch fest in ihrem Sattel. Warum eigentlich? Wie ließe sich eine andere Richtung einschlagen?*

Kommt uns nicht mit Bergen«, so der schmollende Junge mit Pilotenmütze und das Mädchen mit Stewardess-Käppchen in der Air Berlin Werbung. »Ab nach Griechenland für nur 60 Euro. Kinder happy, alle happy!« Na klar, warum nicht griechischer Strandurlaub, wenn der Flug an die Mittelmeerküste günstiger ist als die Zugfahrt in die nahe gelegenen Alpen. Vor wenigen Jahren erst haben Billigflieger die Lüfte und die Herzen erobert und ermöglichen eine erschwingliche Entdeckung der Welt, trotz begrenzter Zeit. Inzwischen ist diese Errungenschaft kaum wegzudenken aus Urlaubsplänen, Berufsalltag, Wahl des Wohnorts oder der (Fern-) Beziehung.

Fast alle unsere Lebensbereiche sind ›mobil‹ und hängen vom Transport ab. Bis die Baumwolle und das Garn zur Nähmaschine und schließlich das fertige T-Shirt in den Schrank gelangen, werden oft zehntausende Kilometer zurückgelegt. Unsichtbar für die Käufer*innen, denn am 5-Euro-Preisschild ist davon nichts mehr zu sehen. Dass ein T-Shirt so wenig kostet, erscheint vollkommen selbstverständlich.



Begriffsklärung: Mobilität, Bewegung, Transport, Verkehr ...um was geht's hier eigentlich?

Der Begriff Mobilität beschreibt die Bewegung von Lebewesen, Gütern oder Informationen in Raum und Zeit. Darunter fallen in der Literatur auch Wohnortwechsel, Migration und selbst der soziale oder berufliche Aufstieg.¹ Dieses Kapitel behandelt hauptsächlich Mobilität im Sinne von Personen- und Gütertransport – und den Verkehr, den dieser verursacht. Zum Thema Migration gibt es die Infobox »Bewegungsfreiheit«, zur Bewegung von Informationen siehe Digitalisierung.

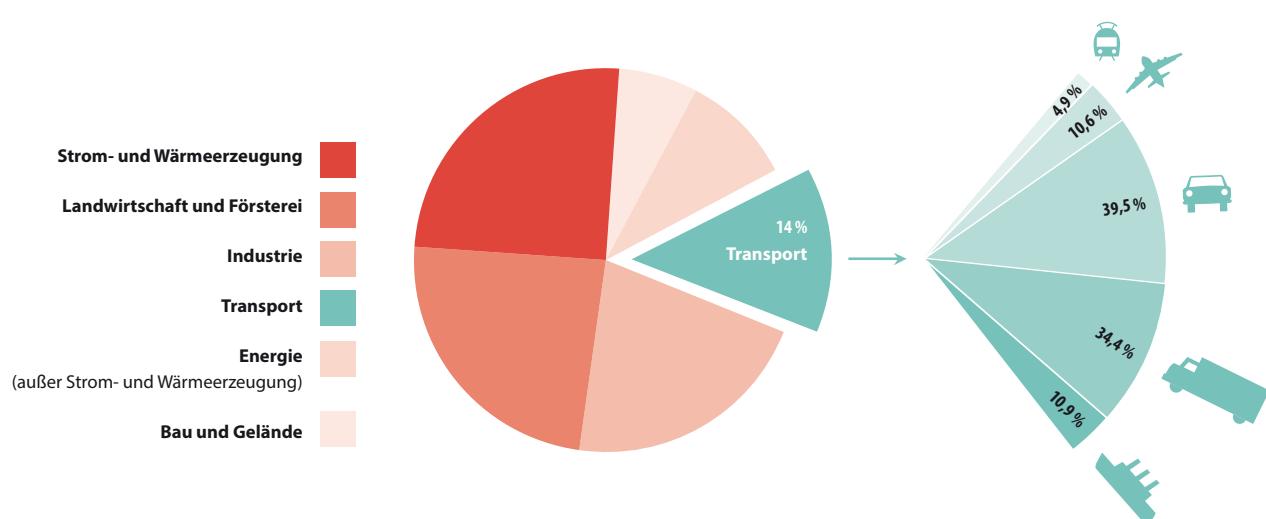
Innerhalb weniger Jahrzehnte haben sich die Verkehrsträger, die Geschwindigkeit und die zurückgelegten Distanzen vervielfacht. Lag die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit vor 100 Jahren noch bei maximal 90 Kilometern pro Stunde, reisen wir heute nahezu zehnmal so schnell.² Das bringt ungemeine Vorteile, die jedoch von zunehmenden Problemen überschattet werden: Alle 25 Sekunden stirbt ein Mensch im Straßenverkehr.³ Viele geopolitischen Konflikte drehen sich rund um das endliche Erdöl, von dem über die Hälfte auf den Transport entfällt.⁴



» Pro Kilometer Autobahn werden 40.000 Tonnen Zement, Stahl, Sand und Schotter benötigt, und der Flächenbedarf für Straßen ist 10- bis 15-mal so hoch wie der für die Eisenbahn.«
(Krausmann & Fischer-Kowalski, 2010, S. 52)

Abb. 8.1: Globale Treibhausgasemissionen, 2010

Quelle: Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 9; Miller & Façanha, 2014, S. 6



Die klimaschädlichen Emissionen des Transportsektors sind in den letzten Jahrzehnten schneller gewachsen als in jedem anderen Sektor – trotz effizienterer Fahrzeuge. In der Europäischen Union ist er für ein Viertel des Treibhausgasausstoßes verantwortlich, weltweit sind es 14 % (siehe Abb. 8.1).⁵ Bis 2050 (ausgehend vom Jahr 2010) könnten sich die Emissionen im Verkehr um über 70 % erhöhen, warnt der Weltklimarat.⁶ Die schnelle, motorisierte Mobilität ist nicht nur energieintensiv, sie hat zudem einen immensen Material- und Raumbedarf.⁷

Handelt es sich hier um unangenehme Kollateralschäden einer sonst verheißungsvollen Beschleunigung? Schließlich ermöglichen uns die Errungenschaften der Verkehrsrevolutionen, wann auch immer wir wollen und in kürzester Zeit überall zu sein und uns Produkte aus der ganzen Welt mit einem ‚Klick‘ zu beschaffen. Uns? Immer noch sind nur 10 % der Weltbevölkerung für 80 % der motorisierten Passagier-Kilometer verantwortlich.⁸ Rich-ten wir den Blick auf die globale Mehrheit, so sehen wir, dass ihr aufgrund fehlender finanzieller Mittel, Staatsgrenzen und ausschließender Visavergabe die Bewegungsfreiheit verbaut ist (siehe Infobox »Bewegungsfreiheit«). Das Mobilitätsversprechen gilt nicht für alle: Die globalisierte Wirtschaft ermöglicht die Mobilität von Gütern sowie von westlichen Gesellschaften, aber nicht von allen Menschen. Sie will billige Hosen aus Pakistan, aber nicht die Einwan-derung der pakistanischen Textilarbeiterin, die dort zu wenig verdient.

Das vorherrschende Mobilitätssystem ist höchst exklusiv und imperial: Es beruht darauf, dass diejenigen, die sich schnell fortbewegen oder stets auf Überseeprodukte zugreifen, dies auf Kosten anderer tun. Auf Kosten der Biosphäre, einkommensschwacher, jüngerer oder älterer Verkehrsteilnehmer*innen, zukünftiger Generationen

und derjenigen im Globalen Süden, die schon jetzt die da-durch verursachten Klimafolgen zu spüren bekommen.⁹ Was aber, wenn die Menschen im Globalen Süden selbst ähnliche Transportgewohnheiten entwickeln? Nun, da für Millionen von Menschen in Ländern wie China oder Indien die Wünsche nach Beschleunigung wahr werden, merken wir, dass sich eine Art der Mobilität verallgemeinert, die nicht verallgemeinert werden kann (siehe Abb. 8.2 und 8.3).¹⁰

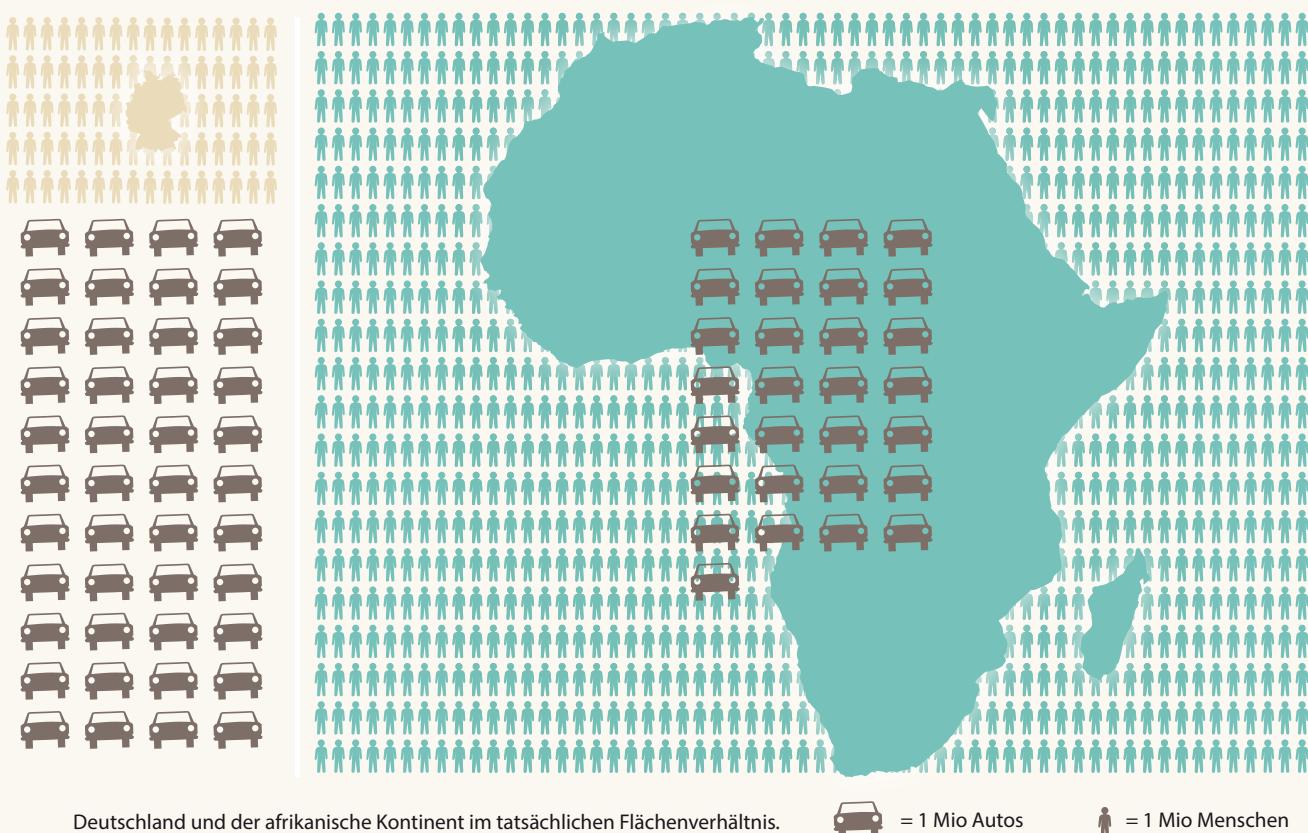
Das Wissen über die sozialen und ökologischen Prob-leme unseres Mobilitätsystems ist nicht neu. Warum aber verändert sich nichts? Weshalb sitzt die imperiale Mobi-litätsweise so fest in ihrem Sattel, trotz wachsender Wi-dersprüche und obwohl sinnvolle Lösungsansätze schon lange existieren? Dieser Beitrag begibt sich auf die Suche nach Antworten. Dazu beschreiben wir zunächst anhand von zwei Beispielen, wie Mobilität im 21. Jahrhundert be-schaffen ist und werfen dazu einen Blick auf Gütertrans-port und Flugverkehr. Im Anschluss nehmen wir unter die Lupe, was genau die ressourcenintensive beschleu-nigte Mobilität zur Norm macht und warum sie so stand-haft ist. Nur mit diesem Verständnis kann es gelingen, das vorherrschende Verkehrssystem zu überwinden. Mögli-chen Ansatzpunkten, Strategien und sozial-ökologischen Transformationswegen ist der letzte Abschnitt gewidmet.

Im Fokus: Handel & Logistik

Kommen wir zurück zum 5-Euro-Shirt. Der billige Preis kommt nicht zuletzt deshalb zustande, weil der Transport des Shirts nur rund 35 Cent kostet. Dabei hat es einen Weg von 20.000 Kilometern hinter sich, bis es im Laden landet.¹¹ Globale Produktionsketten wie bei-spielsweise im Textil-, IT- oder Nahrungsmittelsektor können in ihrem jetzigen Ausmaß überhaupt nur beste-

Abb. 8.2: Die Automobilflotte: Deutschland und der afrikanische Kontinent im Vergleich

Quelle: OICA, 2017; Statista, 2017; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017; UNDP, 2017



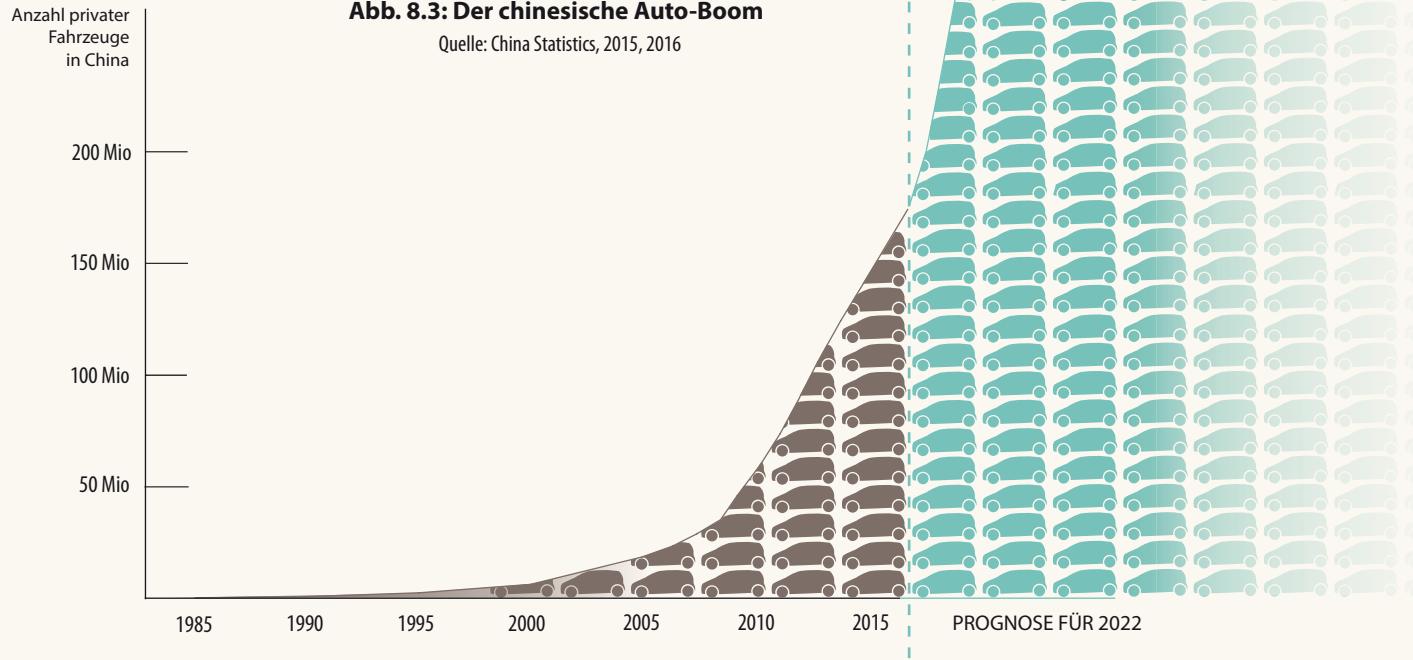
Deutschland und der afrikanische Kontinent im tatsächlichen Flächenverhältnis.



= 1 Mio Autos



= 1 Mio Menschen



hen, weil die Transportkosten für Waren verschwindend gering sind. Machten sie zu Beginn der Industrialisierung die Hälfte des finalen Produktpreises aus, liegt der Anteil im Textilsektor heute gerade noch bei circa 7 %.¹² Unsere Produkte werden jedoch häufig für jeden der zahlreichen Arbeitsschritte mehrere Tausend Kilometer weit transportiert – oft, um nur Unterschiede in Lohnpraxis und Umweltgesetzgebung einzelner Länder auszunutzen.

Dies wirft die Frage auf: Wie kann der Transport so billig sein? Die offensichtliche Effizienz von gigantisch großen Transportschiffen und die Digitalisierung der Logistik (siehe DIGITALISIERUNG) ist nur ein Teil der Antwort. Wichtiger sind die zahlreichen offenen und versteckten Subventionen im Gütertransportsektor. Ozeandampfer verbrennen Schweröl, welches ein Abfallprodukt des Raffinerieprozesses ist. Schweröl ist steuerfrei und daher enorm günstig.¹³ Ähnliches gilt für die Transportflugzeuge, die mit steuerfreiem Kerosin betrieben werden.¹⁴ Zusätzlich investieren Staaten jährlich Milliarden in den Bau und Erhalt von notwendiger Infrastruktur wie Häfen, Straßen und Schienen. Die Nutzung dieser Infrastruktur stellt der Staat den Transportunternehmen günstig zur Verfügung, sie fließt somit kaum in die Preiskalkulation und in den finalen Produktpreis ein.¹⁵ Ein Beispiel sind die Bremer Häfen: Diese bezuschusst der Staat pro Jahr mit 100 Millionen Euro.¹⁶ Würden die Ausgaben für Infrastruktur auf die Unternehmen umgelegt, ergäben sich wesentlich höhere Transportkosten.

Flagge zeigen – Billig davonkommen

Ein weiterer Grund für die niedrigen Transportausgaben ist die Ausbeutung von Arbeitskräften in der Containerschifffahrt. Dies ermöglicht die sogenannte Ausflag-

gung. So fahren Schiffe meistens nicht unter der Flagge des Landes, aus denen ihre Eigentümer*innen kommen, sondern unter der Flagge von Billigflaggländern – also Staaten mit niedrigeren Standards in Arbeits-, Steuer- und Umweltgesetzgebungen. In Deutschland, immerhin das Land mit der viertgrößten Schiffsflotte weltweit, fahren 89,9 % der Schiffe unter fremder Flagge.¹⁷ Die größten Flaggstaaten sind Panama (20,6 % der weltweiten Ladekapazität), Liberia (12,0 %) sowie die Marshall Islands (10,1 %).¹⁸ So sind Reedereien nicht an gewerkschaftliche Mindestlöhne, Höchstarbeits- oder Pausenzeiten gebunden. Von derartigen ausbeuterischen Arbeitsverhältnissen sind hauptsächlich Menschen aus den Ländern des Globalen Südens betroffen.¹⁹ In den Billigflaggländern fallen zudem oftmals nur geringe oder gar keine Steuern für die Unternehmen an, was die Transportkosten nochmals verringert.²⁰

Die Transportkosten sind auch aus dem Grund so gering, weil sich die schädlichen Umweltauswirkungen nicht im Preis widerspiegeln (lassen) – sie werden externalisiert (siehe Externalisierung im GLOSSAR). Bereits jetzt hat die globale Schifffahrt einen Anteil von 3 % an den weltweiten CO₂-Emissionen, einen Anteil von 13 % an den Schwefeldioxid-Emissionen sowie 15 % an den Stickoxiden.²¹ Neben den Auswirkungen auf die Menschen in Hafenstädten, beispielsweise durch hohe Schwefelbelastung, trägt die mit Schweröl betriebene Schifffahrt zur Übersäuerung der Meere bei.²² Studien schlagen bereits Alarm, dass eine weitere Verschmutzung der Ozeane die Lebensgrundlage vieler Lebewesen und das Gleichgewicht dieser Ökosysteme stark gefährdet.²³

Die Containerschifffahrt ist einer der Wachstumsmärkte der Weltwirtschaft (siehe Abb. 8.4).²⁴ Sie verdreifachte sich allein von 2000 bis 2015 und soll sich,

Abb. 8.4: Kein Ende in Sicht – Wachstum der Containerschifffahrt und des Flugverkehrs

Quelle: IATA, 2016; International Transport Forum, 2016b; Weltbank, 2017a, 2017b



ausgehend vom heutigen Volumen, bis 2050 erneut verdreifachen.²⁵ Der Güterverkehr per Flugzeug verdoppelte sich im gleichen Zeitraum, der auf der Schiene nahm immerhin noch um 20 % zu. Dabei legen die gleichen Waren Jahr für Jahr mehr Kilometer zurück, bis sie letztendlich auf der Ladentheke landen. Während die Bundesregierung als Ziel ausgibt, diese sogenannte Transportintensität jährlich zu verringern, sagen Prognosen einen weiteren Anstieg voraus.²⁶

Der Güterverkehrssektor ist auf der einen Seite selbst eine Manifestation der imperialen Lebensweise, auf der anderen Seite begünstigen seine Strukturen die imperiale Lebensweise in besonderem Maße. Nur weil die Transportkosten derart niedrig sind, lohnen sich multinationale Produktionsketten. So rentiert es sich für die Nordsee-Krabbenindustrie, die gefischten Tiere zum Pulen nach Marokko zu verschiffen, um sie anschließend mit dem LKW wieder nach Europa zu bringen (siehe ERNÄHRUNG UND LANDWIRTSCHAFT).²⁷

Im Fokus: Flugverkehr

Genau jetzt, in diesem Moment, befindet sich etwa eine halbe Million Menschen in der Luft.²⁸ Das Problem: Für jede emittierte Tonne CO₂ verschwinden rund drei Quadratmeter arktisches Sommereis, hat 2016 eine in der renommierten Zeitschrift Science veröffentlichte Studie nachgewiesen.²⁹ Fliegt eine Person von Berlin Tegel nach Kalamata in Griechenland und zurück, vernichten deren CO₂-Emissionen viereinhalb Quadratmeter Arktiseis.³⁰ In Deutschland stammen 45 % der Klimaauswirkungen des Transportbereichs aus Flugreisen, 46 % aus Autofahrten und gerade mal 6 % aus dem öffentlichen Verkehr wie Bus und Bahn (siehe Abb. 8.5).³¹ Insgesamt trägt der welt-

weite zivile Luftverkehr mit rund 5 % zum Klimawandel bei, 2 % davon durch CO₂.³² Doch es soll in Zukunft mehr werden: Die Internationale Energieagentur prognostiziert, dass sich zwischen 2005 und 2050 der Flugverkehr vervierfachen wird (siehe Abb. 8.4).³³ 2034 sollen sich die Passagierzahlen verdoppelt haben – aktuell sind es pro Jahr etwa 3,4 Milliarden Flugreisen.³⁴ Doch das heißt nicht, dass die Hälfte der Weltbevölkerung fliegt. Schätzungen vom Beginn des 21. Jahrhunderts gehen von einem Anteil von unter 5 % der Weltbevölkerung aus, der überhaupt je in einem Flugzeug saß.³⁵

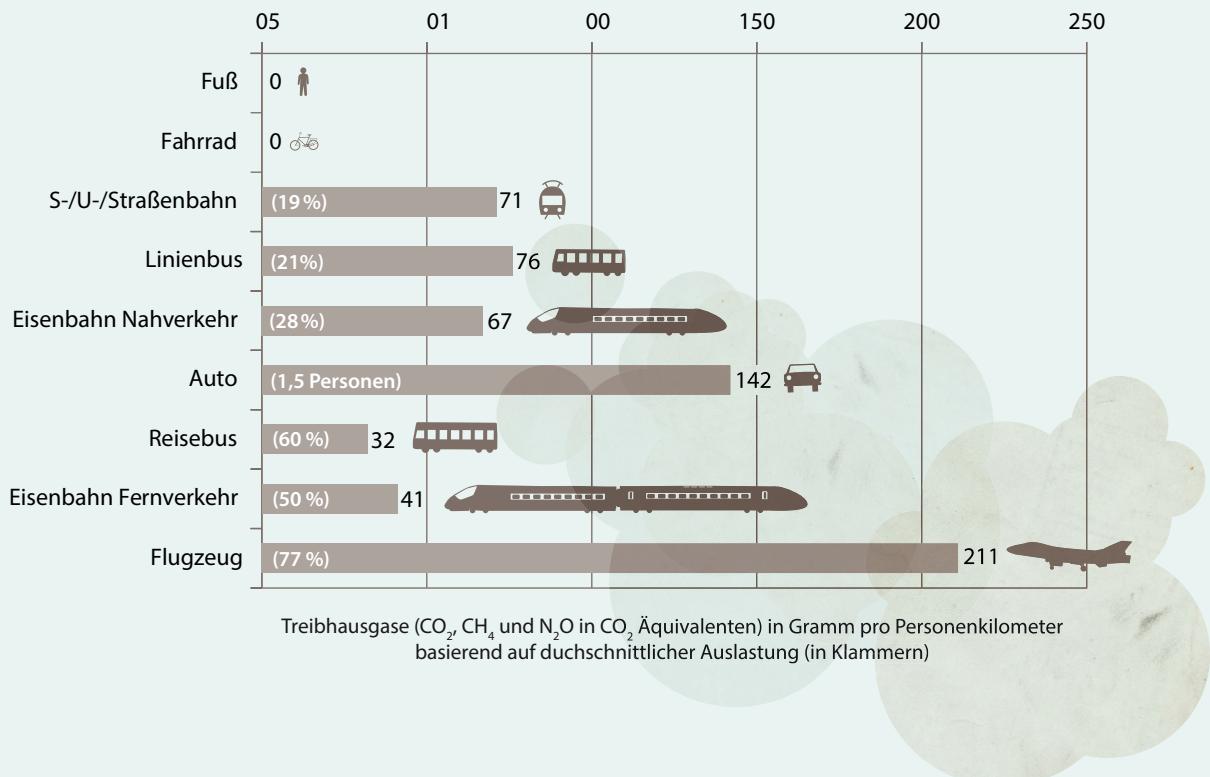
Wer fliegt, wer nicht? Ungerechtigkeit im Luftraum

Am 6. September 2016 blockierte ein Dutzend Aktivist*innen der Gruppe »Black Lives Matter« eine Landebahn des London City Airport. »Climate Crisis is a Racist Crisis« lautete ihre Botschaft. Die Aktion richtete sich gegen den Bau einer neuen Piste nahe eines der Londoner Arbeiter*innenviertel. Die Bewohner*innen – mit überproportional großem Anteil an Black British Africans – verdienen deutlich weniger als die über ihnen auf- und absinkenden Flugpassagiere.³⁶ In Großbritannien liegt die Feinstaubbelastung von Black British Africans um 28 % höher als für Weiße. Das hat auch damit zu tun, wer sich Wohnungen in weniger belasteten Vierteln leisten kann.³⁷ »Black Lives Matter« zeigten in ihrer Aktion zudem auf: Großbritannien trägt in erheblichem Maß zur Verschärfung der Klimakrise bei und ist kaum von deren Auswirkungen betroffen. Afrika hingegen ist der von der Erderwärmung am meisten gefährdete Kontinent.³⁸

Wer fliegt und wer die Auswirkungen spürt, hängt also auch mit rassistischen Strukturen zusammen – ebenso wie mit dem Geschlecht (Männer heben laut Branchendiens-

Abb. 8.5: Treibhausgasemissionen unterschiedlicher Verkehrsmittel

Quelle: Umweltbundesamt, 2016; Verkehrsclub Deutschland, 2017



ten häufiger ab als Frauen³⁹) und vor allem mit der sozialen Schicht. In Deutschland fliegen Angehörige der höchsten Einkommensgruppe im Schnitt 6,6 Mal pro Jahr, die der niedrigsten nur 0,6 Mal.⁴⁰ Dies führt zu dem scheinbar paradoxen Ergebnis, dass Grünwähler*innen im deutschen Parteienvergleich am meisten fliegen – sie gehören eher zur höheren Einkommensklasse.⁴¹

Wie das Fliegen billig gemacht wird

Dennoch können sich hierzulande durch den Boom der Billigflug-Airlines auch Geringverdiener*innen immer mehr Flüge leisten. Zumal, wenn sie sogar deutlich günstiger als eine Bahnfahrt sind. Wie ist das möglich? Der Staat fördert die umweltschädlichste aller Transportformen stark. Deutschland subventioniert den Flugverkehr mit etwa 10 Milliarden Euro jährlich, in Österreich sind es rund 500 Millionen. Der Hauptgrund dafür ist die fehlende Besteuerung von Kerosin. Auf internationale Flüge fällt in Deutschland oder Österreich außerdem keine Mehrwertsteuer an.⁴² Flughäfen sind des Weiteren von der Grundsteuer befreit.⁴³ Und kleine Regionalflughäfen können nur mittels staatlicher Finanzspritzen überleben.⁴⁴

Seit Jahrzehnten fordern zivilgesellschaftliche Organisationen die Einführung einer Kerosinsteuern und Abschaffung von Privilegien. Doch eine neue Idee hat die alten Vorschläge beiseitegeschoben: Das Versprechen, die Luftfahrt könnte alsbald auch auf grüne Weise wachsen. Ein Blick hinter die Kulissen zeigt jedoch die grundsätzlichen Widersprüche und Probleme dieser Green-Economy-Strafstrategie (siehe Infobox »Green Economy«).

Der Traum des grünen Wachstums: Nachhaltiges Fliegen?

Lässt sich eines Tages die Flugzeugflotte auf Hybrid-

oder Sonnenenergie umstellen? Oder nur noch mit Agrartreibstoffen betanken? CO_2 -neutral fliegen, das klingt verlockend. In den letzten Jahrzehnten berichteten Zeitschriften oder die Flugindustrie selbst immer wieder von geplanten Fluginnovationen. Eine Studie aus dem Jahr 2016 wertete Medienberichte im Hinblick auf die dominanten Diskurse über technologische Fluginnovationen aus.⁴⁵ Sie kam zum Ergebnis, dass sich die Versprechen auf grünes Fliegen wenige Jahre später stets als Mythen oder weit entfernte Utopien entpuppten. Für die Umsetzung wären Sprunginnovationen notwendig, zum Beispiel komplett neue, leichte Energiespeicher oder die Supraleitfähigkeit. Inzwischen sagt selbst die Industrie diesen Neuerungen noch rund 25 Jahre bis zur technischen Reife voraus. Da Flugzeuge eine Lebensdauer von etwa 30 Jahren haben, heißt das, dass mindestens bis in die 2060er Jahre die energieintensiven Maschinen im Einsatz sein werden.⁴⁶

Aktuell liegen Effizienzgewinne im Treibstoffverbrauch von Flugzeugen pro Jahr bei nur 1,5 % – und damit deutlich unter den Flugwachstumsraten und dem steigenden Emissionsausstoß. Ein typisches Beispiel für den Reboundeffekt (siehe GLOSSAR).⁴⁷ Auch der Plan, Kerosin zukünftig durch Agrartreibstoffe zu ersetzen, ist aufgrund des immensen Mengenbedarfs unrealistisch und wird von Umweltorganisationen wegen der Konkurrenz zum Nahrungsmittelbau kritisiert (siehe Infobox »Agrartreibstoffe«).⁴⁸ Dennoch verhindern die technologischen Mythen – wie die Studie ebenfalls zeigt – eine wirksame Klimapolitik in der Luftfahrt.⁴⁹

Im Oktober 2016 beschloss nun die UN-Luftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) ein internationales Klima-Luftfahrt-Abkommen. Dabei stand allerdings nicht auf der Agenda, den Flugverkehr

Emissionshandel und Offsets – Die Problematik des marktbasierteren Umweltschutzes

Der Emissionshandel ist seit dem Kyoto-Protokoll zentrales Klimaschutzinstrument und eine der Hauptstrategien für eine Green Economy (siehe Infobox »Green Economy«). Er beruht auf der Annahme, dass die Klimakrise mit den gleichen Marktmechanismen überwunden werden kann, die sie letztlich hervorgebracht haben. Die Idee ist, dass der Staat eine Obergrenze für sämtliche Treibhausgasemissionen der betreffenden Branchen festlegt und dafür in entsprechender Anzahl Emissionszertifikate ausgibt und auf die Industrieanlagen verteilt. Die Obergrenze und damit die Anzahl an Zertifikaten soll dabei jährlich sinken. Eine Fabrik, die mehr CO₂ emittiert als ihr Zertifikat zugewiesen wurden, muss nun ein zusätzliches Recht beziehungsweise Zertifikat, zu verschmutzen, einkaufen. So kann eine Fabrik einer anderen, die ihre zugeteilten Emissionszertifikate nicht ausnutzt, abkaufen. Letztendlich wurden damit aus CO₂ und >CO₂-Äquivalenten< wie Methan sowie den globalen Senken (also CO₂-Speichern) neue Waren mit schwankenden Preisen, mit denen gehandelt, spekuliert und Profit gemacht wird.⁵³ Statt einen Umbau der Wirtschaft hin zu emissionsärmeren Industrien zu befördern, führte das System der billigen Freikaufmöglichkeit sogar teilweise zum Gegenteil.⁵⁴ Bei vielen Systemen von Emissionshandel kann eine Industrieanlage oder Airline, statt ein Emissionszertifikat einer anderen Industrieanlage zu kaufen, in ein Offset-Projekt investieren, welches vorgibt, Emissionen zu reduzieren (siehe Abb. 8.6).⁵⁵

Dabei handelt es sich meist um Projekte im Globalen Süden wie Wasser- oder Windkraftwerke, »sauberere« Kohlekraftwerke mit besseren Filtern, um riskantes Carbon Capture and Storage (siehe GLOSSAR) oder Aufforstungsprojekte (inklusive ökologisch desaströser Monokulturplantagen).⁵⁶ Das Waldschutzprogramm REDD+ (Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation) wird möglicherweise zukünftig die größte Quelle für Flug-Offsets darstellen.⁵⁷ Nicht selten sind Offset-Projekte mit Menschenrechtsverletzungen verbunden oder ökologisch und klimatisch weniger sinnvoll als proklamiert wird. So gab es bei REDD+ viele Fälle, in denen bäuerliche oder indigene Gemeinden in ihrer traditionellen Nutzung des Waldes eingeschränkt oder gar vertrieben wurden.⁵⁸ Zudem bleibt bei Offsets unberücksichtigt, dass die aktuelle Situation der Klimakrise kein »Entweder-Oder« zulässt: Es ist notwendig sowohl Emissionen bei ihrer Entstehungsquelle zu reduzieren, als auch Wälder zu schützen und CO₂-sparsame Maßnahmen umzusetzen. In diesem Sinne kann der Emissionshandel sogar kontraproduktiv wirken. Er legitimiert das »Weiter wie bisher«.⁵⁹

» REDD ist eine Bedrohung für die Rechte der [indigenen] Völker über ihre Territorien, für das Gleichgewicht der Mutter Erde und die Wesen, die sie bewohnen. Sie verändert nichts an der Ungleichheit hinsichtlich der Verschmutzung und des übermäßigen Konsums des industriellen Kapitalismus. «⁶⁰

(CONAIE [Indigener Dachverband Ecuador], im Brief an Ban-Ki Moon, 2011)

Trotz der negativen Erfahrungen und Widerstände findet diese Art des marktbasierteren Klimaschutzes weltweit Verbreitung, auch weil es klare Profiteur*innen gibt, wie das Flugbeispiel zeigt. Nicht nur im Bereich Klimaschutz macht die Idee Schule. So ist auch das Offsetting von Biodiversität weltweit auf dem Vormarsch.⁶¹ Das Prinzip ist dasselbe: Wird hier ein Flughafen gebaut und Artenvielfalt zerstört, so soll sie woanders wiederhergestellt werden. Dies ist häufig die Argumentationsgrundlage, um Umweltbedenken und -gesetze oder Widerstand beiseite zu schieben und schädliche Projekte zu verwirklichen.⁶²

Der aktuell dominante marktbasierte Klima- und Umweltschutz ist Teil der imperialen Lebensweise, denn er beruht darauf, negative Effekte und auch die Reparatur der negativen Effekte auslagern zu wollen. Es ist praktischer für diejenigen, die es sich leisten können, in Brasilien Bäume pflanzen zu lassen, als das Fliegen zu reduzieren. Deshalb bezeichnen indigene Organisationen und die Klimagerechtigkeitsbewegung diesen marktbasierten Klima- und Umweltschutz auch als »grünen Neo-Kolonialismus« (siehe HISTORISCHER ABRISS, S. 13).⁶³

aufgrund des Klimawandels zu drosseln und die eigenen Flug-Emissionen zu reduzieren. Ein Teil des CO₂ soll durch Offsetting verringert werden. Offsets sind Kompensationsprojekte, zum Beispiel zur Aufforstung im Globalen Süden (siehe Infobox »Emissionshandel und Offsets«). Airlines können sich mittels des neuen Instruments CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) von ihrer Reduktionsverantwortung freikaufen. »CO₂-Kompensationsprojekte sind am schnellsten zu implementieren, am einfachsten zu verwalten und zudem am kosteneffizientesten«⁵⁰, so die Flugindustrie, die mit CORSIA das bekam, was sie wollte: Eine Lizenz zum Weiterwachsen. Der Vertrag ist nicht nur aufgrund der Problematik des Offsetting zu hinterfragen. Er bleibt noch etwa ein Jahrzehnt fast ohne Umsetzung. Viele Länder, wie Indien oder Russland, sind von ihm ausgenommen. Er beinhaltet zudem nur internationale Flüge und bezieht sich allein auf die CO₂-Emissionen.⁵¹ Der Klimaeffekt anderer Einflussfaktoren wie Rußpartikel oder Kondensstreifen ist jedoch mindestens doppelt so groß wie der des CO₂.⁵²

Festgefahren. Warum es eine Mobilitätswende so schwer hat

Die Einblicke in zwei Bereiche der Mobilität – den Gütertransport und den Flugverkehr – zeigten einige der Ungerechtigkeiten und Widersprüche der beschleunigten Lebensweise auf. Im Folgenden wollen wir der Frage nachgehen, weshalb die imperiale Mobilitätsweise trotz der Probleme, die sie verursacht, und trotz des Wissens um diese, weiterhin so beharrlich in ihrem Sattel beziehungsweise am Steuer sitzt.

» Sage mir, wie schnell du reist, und ich sage dir, wer du bist. «⁶⁴

(Illrich, 1974)

Abb. 8.6: Offsetting

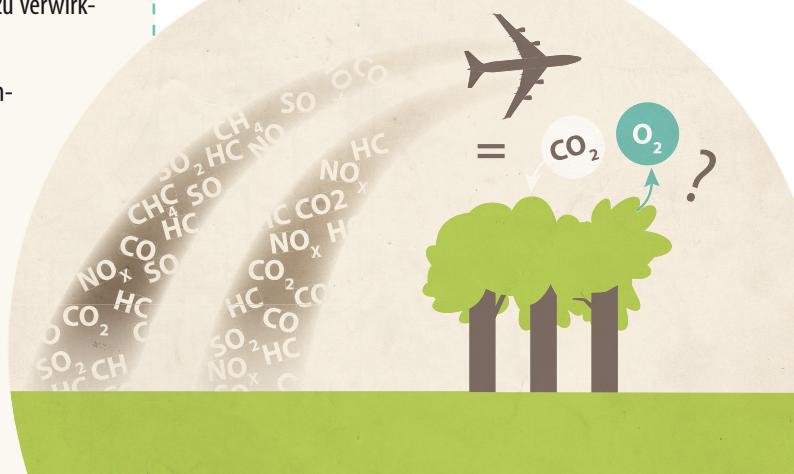
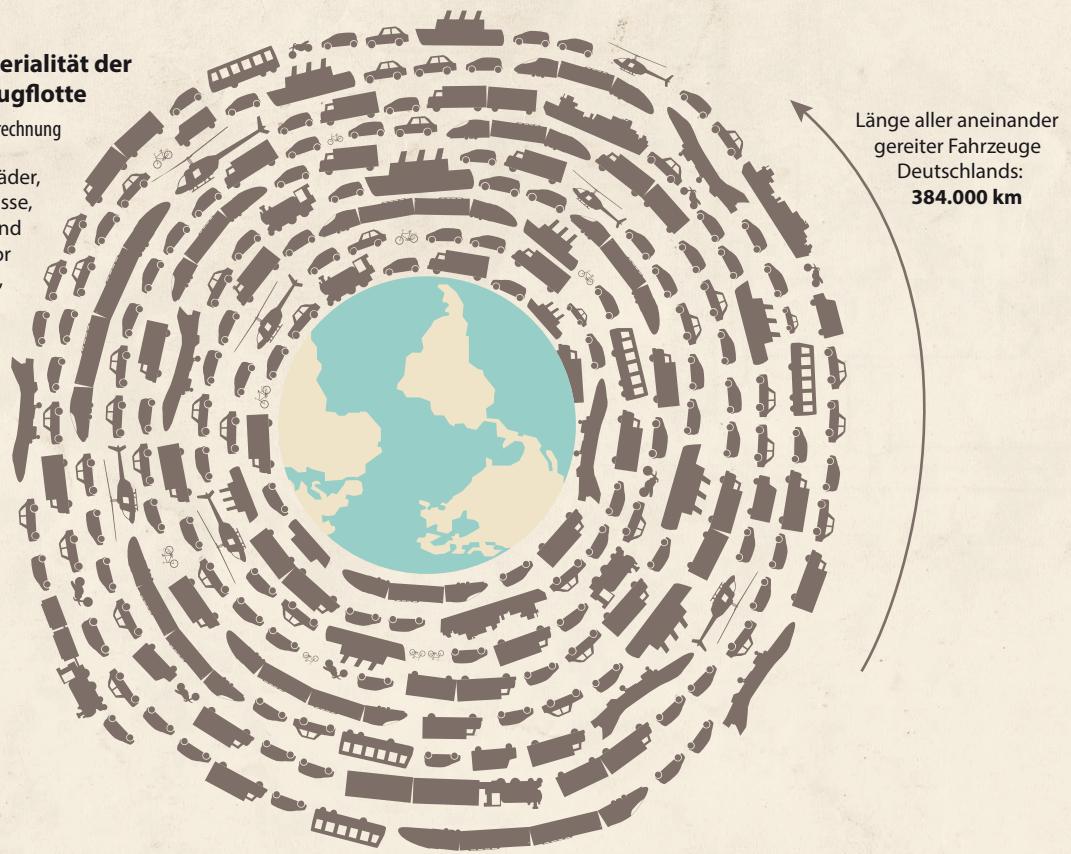


Abb. 8.7: Materialität der deutschen Fahrzeugflotte

Quelle: Eigene Berechnung

Würden alle Fahr- und Krafträder, PKWs, LKWs, Zugmaschinen, Busse, Züge, Flugzeuge, Hubschrauber und Schiffe Deutschlands am Äquator hintereinander aufgestellt werden, so würde die Fahrzeugflotte **9,5 Mal um die Erde reichen** (Zahl von 2009).



Das Privileg Weniger

Dass die beschleunigte ressourcenintensive Mobilität noch nicht in eine umfassende Krise geraten ist, liegt erstens daran, dass sie bisher nur ein kleiner Teil der Weltbevölkerung nutzt. Würde alle Welt Auto fahren und fliegen, wären die benötigten Ressourcen sehr schnell verbraucht. Die beschleunigte Mobilität ist also imperial, weil nur wenige den privilegierten Zugriff auf die Biosphäre und billige Arbeitskraft haben – aber auch, weil sie gewünscht und scheinbar alternativlos ist, wie wir weiter unten deutlich machen.

Jedoch breitet sich diese Mobilitätsform weiter aus. Damit setzt sie auch andere Mobilitätsformen und Lebensweisen unter Druck und verdrängt diese. Aufgrund der massiven Zunahme an PKWs können paradoxe Weise immer weniger Menschen mobil sein. Bestehende soziale Unterschiede verstärken sich. Straßen und Parkplätze nehmen immer mehr Raum ein, der sonst für Wohnen, Parks, Fahrräder und Fußgänger*innen nutzbar wäre oder dem öffentlichen Verkehr dienen könnte.⁶⁵ Wenn vermehrt Individuen einzeln schneller werden, führt das insgesamt nicht unbedingt zu schnelleren Gesellschaften – das beste Beispiel ist der Stau.

Hier wird die Komplexität und Widersprüchlichkeit der imperialen Lebensweise sehr deutlich: Die Globalisierung der beschleunigten, energie- und ressourcenintensiven Mobilität führt dazu, dass sich auch die weniger zahlungskräftigen Menschen ein Flugticket oder 5-Euro-Shirt leisten können – und führt dennoch und gerade deshalb zur Ausbeutung und Verdrängung anderer und zu einem zerstörten Ökosystem.

Aus den Augen, aus dem Sinn?

Dass das Mobilitätssystem noch nicht entgleist ist, liegt zweitens auch daran, dass negative Effekte bisher räumlich

und zeitlich weitgehend ausgelagert werden können: Beim Klimawandel ist dies am offensichtlichsten. Auch führen, wie schon erläutert wurde, Flugrouten häufig über die ärmeren Stadtviertel, und Luxuswohnungen liegen selten an den von ihren Bewohner*innen befahrenen Verkehrs Routen. Auch der zerstörerische Abbau der Öl vorkommen oder seltener Erden für Elektroantriebe (siehe DIGITALISIERUNG, S. 22), der Anbau der Agrartreibstoffe (siehe Infobox »Agrartreibstoffe«) sowie die Entsorgung von teils giftigem Müll, der bei der Fahrzeugverschrottung anfällt, finden großteils im Globalen Süden statt.⁶⁷ Dass wir die Konsequenzen unseres Tuns selten direkt sehen, stabilisiert nicht zuletzt das Mobilitätssystem.

Dass sich dennoch nicht alle negativen Effekte auslagern lassen, wird immer deutlicher. Keine Oberschicht kann sich dem Smog asiatischer Großstädte entziehen, welchen hauptsächlich der Autoverkehr produziert.⁶⁸ Feinstaubbelastung ist auch in europäischen Städten ein massives Problem. Pro Jahr sterben laut Europäischer Umweltagentur rund 467.000 Menschen in Europa frühzeitig an Luftverschmutzung.⁶⁹ Dass die fossile Mobilität nicht nur ökologische Krisen hervorruft, zeigt auch die hohe Zahl der täglichen Verkehrsopfer. Nicht selten trifft es – das Auto – dabei Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Weniger als die Hälfte der Verkehrstoten sind Autoinsass*innen.⁷⁰

Psychische und gesundheitliche Probleme, welche Verkehr, Staus, Lärm, Parkplatzsuche, aber auch generell die beschleunigte, rastlose Lebensweise zunehmend hervorbringen, lassen sich ebenso wenig externalisieren. Mehr und mehr Jobs verlangen eine hohe Mobilitätsbereitschaft. Studien weisen darauf hin, dass Fernpendler*innen eine oft signifikant schlechtere Gesundheit haben als Nichtpendler*innen. Betroffen sind vor allem diejenigen, die erzwungenermaßen pendeln, im Gegensatz zu den frei-

Bewegungsfreiheit

Nicht jede*r ist gleichermaßen mobil. Das Privileg, schnell und mobil zu sein, hängt nicht nur damit zusammen, wer es sich finanziell leisten kann und wo die benötigte Infrastruktur dafür existiert, sondern auch damit, wer mobil sein darf. Europäer*innen war es im Jahr 2010 erlaubt, in durchschnittlich 62 Länder visumfrei einzureisen, Bürger*innen des afrikanischen Kontinents hingegen nur in durchschnittlich 15. Eine Studie zeigt auf, dass das Mobilitätsregime während der Globalisierung nicht offener, sondern sogar ungleicher und restriktiver wurde.⁶⁶ Die Grenzregimes ermöglichen, das Privileg zu behüten und nicht an Migrant*innen umverteilen zu müssen. Zum Spaß und für Profite dürfen Menschen anscheinend reisen, kaum jedoch zum Überleben.

willig Reisenden.⁷¹ Stephan Rammel schreibt: »Je mehr Menschen immer häufiger unterwegs sind, desto schwerer wird es in Zukunft sein, das Maß an Stabilität von Familien- und Gruppenbeziehungen aufrechtzuerhalten, das für ein gelingendes gesellschaftliches Leben notwendig ist. [...] Mitunter liegen die zukunftsfähigen Lösungen der Mobilitätspolitik eher im Bereich sozialer und kultureller Entschleunigungsstrategien«.⁷²

Doch insbesondere auf globaler Ebene geht die Tendenz in die gegenteilige Richtung, wie wir im folgenden Abschnitt zeigen.

»Wer nicht fliegt, ist nicht normal«

Die fossile Form der Mobilität ist auch deshalb imperial, weil sie sich als die Mobilitätsform präsentiert: Weltweit gilt das hochtechnologische, rasende oder fliegende Verkehrsmittel als modern und die auf schnellen und häufigen Bewegungen beruhende Lebensweise als fortschrittlich. Die Vorstellung, dass die ständige Verfügbarkeit aller Waren eine entwickelte Gesellschaft ausmacht, hat sich inzwischen global im Alltag und in den Köpfen festgesetzt und gilt als erstrebenswerte Lebensform. Vorstellungen anderer Formen von Gesellschaft sind in der Minderheit. Ein Auto zu besitzen oder zu fliegen ist die Norm – paradoxerweise selbst für die große Mehrheit der Weltbevölkerung, die nicht so lebt. Diese hat nach der vorherrschenden Denkweise die Norm einfach noch nicht erreicht, ist noch ›unterentwickelt‹. Schnell und mobil zu sein ist Realität für manche und Illusion für viele – aber dennoch die Norm für fast alle.

An der beschleunigten Mobilität teilzuhaben ist mit vielen Versprechen verbunden: individuelle Freiheit, Flexibilität, Sicherheit (durch das Auto vor den Autos), Welterkunden, Wissenszuwachs, Bequemlichkeit, effektive Erholung oder Status. Dabei wird das tendenziell männliche Statussymbol des Autos vermehrt durch das Statussymbol der weltkundigen Touristin oder des hypermobilen Unternehmers ergänzt und in manchen urbanen Kreisen sogar ersetzt. Der ›moderne Nomade‹ ist in Buxtehude geboren, hat seine Frau und Kinder in Frankreich und skypt, während er auf den Flug nach New York wartet, mit Bangkok. »Dies legt nahe, dass es sich bei den postulierten Nomaden um von Reproduktionsarbeiten entlastete und damit um prinzipiell männliche Subjekte handelt. Weibliche Fi-

guren tauchen vor allem an den End- und Knotenpunkten der Reisewege auf, als Ehefrauen, Liebhaberinnen, Mütter, Zimmermädchen oder Sexarbeiterinnen«⁷³ (siehe SORGE). Ob die an der Hypermobilität Beteiligten zufrieden sind, ist eine andere Frage. Selbst für den modernen Nomaden aus der Mittel- oder Oberschicht beruht die ständige Mobilität möglicherweise weniger auf Freiwilligkeit als auf Erfordernissen der flexibilisierten globalisierten Arbeitswelt.

Neben der Arbeit hat sich, wie schon erwähnt, auch die Urlaubsgestaltung verändert. In den Flieger steigen, ›auf die Plätze, fertig, Strand‹ lautet das Motto in einer Zeit, in der scheinbar kaum mehr Zeit ist für langsames Reisen. Möglichst schnell möglichst weit weg, volle Kanne Erholung, und wieder mit neuer Energie zurück an den Arbeitsplatz. Der Weg wird dabei selten als Teil der Reise gesehen. »Wer die Welt kennenlernen und am globalen Austausch teilnehmen möchte, kommt um das Fliegen nicht herum«, so der Vorstand der grünen Heinrich-Böll-Stiftung in einer zusammen mit Airbus publizierten Broschüre.⁷⁴ Dass dies nur für einen kleinen Prozentsatz der Weltbevölkerung gilt, bleibt unerwähnt. Die Möglichkeit, jederzeit ohne große Kosten und Aufwand überall hinfliegen zu können, ist Inbegriff eines Lebens- und Freiheitsgefühls, das selbst bei Grünwähler*innen und hartgesottenen Globalisierungskritiker*innen tief verankert ist. Viele der großen Umweltorganisationen wagen sich an das Flugthema nicht heran.

Dass die derzeitige Mobilitätsform vorherrschend ist und so beharrlich am Steuer sitzt, liegt auch daran, dass sie in den Alltagspraktiken und Wünschen verankert ist und über sie Bedürfnisse gestillt werden können – Bedürfnisse, die jedoch oft erst künstlich geschaffen werden. An vielen Straßenecken prangt eine (häufig sexistische) Flug- oder Autowerbung. Selbst, wenn vor zehn Jahren der Alpenurlaub noch komplett normal und schön war, so wirkt er nun im Vergleich zum leicht verfügbaren Strandurlaub in Griechenland wie ein Verzicht.

In Stein gemeißelt und Beton gegossen: Infrastrukturen

Wie oben ausgeführt, sind es staatliche Mittel, die den Flughafen, der die Griechenlandreise ermöglicht, errichten und am Leben erhalten oder ausbauen. Die imperiale Form der Mobilität ist also nicht nur im Kopf, sondern auch materiell verankert, gebaute Infrastruktur ermöglicht und verfestigt sie. Diese wiederum kurbelt ihre Nutzung an und verfestigt Alltagspraktiken und Denkweisen. ›Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten‹, dies beweisen auch wissenschaftliche Studien.⁷⁵ Wenn Investitionen in immer neue Autobahnen fließen, der Staat Wohnhäuser zum Garagenbau verpflichtet, Einkaufszentren abseits der Ortskerne gebaut werden, so gießt dies Automobilität für die nächsten Jahrzehnte in Beton. Die gebaute Infrastruktur schafft Realität. Sie ist somit ein weiterer Grund dafür, dass sich das Verkehrssystem so schwerlich verändert. Es wird deutlich, dass die Vorherrschaft des derzeitigen Mobilitätssystems nicht nur auf Konsens beruht: Hält der Nahverkehrszug nicht mehr in der Gemeinde, bleibt kaum etwas Anderes übrig, als ins Auto zu steigen – zumindest für diejenigen, die es sich leisten können. Schafft Deutschland die Nachtzüge ab, ist wiederum der Flug für viele die logische Konsequenz. Ähnliches gilt für lateinamerikanische und afrikanische Länder, in denen man ab den 1990ern den gut funktionierenden Personenverkehr auf Schienen privatisierte und abbaut.⁷⁶ In den USA betrieb General Motors aktiv den

strategischen Abbau vieler öffentlicher Verkehrssysteme.⁷⁷ Hinter dem Erzeugen von Infrastruktur und Bedürfnissen und hinter dem Absichern eines bestimmten Mobilitätsystems stecken also auch ganz konkrete Akteure und Interessen, die alles tun, damit das Steuer nicht herumgerissen wird.

Wer das Steuer in der Hand hat

Das fossile Mobilitätssystem wird – trotz des Wissens um seine negativen Effekte – durch private und staatliche Akteure vorangetrieben und abgesichert. Sei es durch Verkehrs-, Steuer-, Austeritäts-, Ressourcen- oder Handelspolitik. Der Staat baut und unterhält das Straßennetz und bevorzugt durch die Pendlerpauschale, Schrottprämie, Elektroauto-Förderung und andere Subventionen systematisch den motorisierten Individual- und Flugverkehr. Und schließlich greifen auch die sich als demokratisch versteckenden Staaten des Globalen Nordens zu militärischen Mitteln, um den Zugriff auf die benötigten Ressourcen für die Mobilität zu garantieren. Kriege um Öl werden auch für unsere Autos und Flieger geführt.⁷⁸ Dabei sind die Automobil-, Flug-, Öl- und Rüstungsindustrie eng miteinander verzahnt.⁷⁹ Die beiden weltweit größten Flugzeughersteller sind gleichzeitig Rüstungsunternehmen. Bei der Airbus Group stammen 20 % des Umsatzes aus Rüstungsverkäufen, bei Boeing sind es 50 %. Beide exportieren in großem Umfang Rüstungsgüter in die Konfliktzonen des Nahen Ostens.⁸⁰

Die Automobilindustrie, die Unternehmen im Logistiksektor, in den Häfen, Flughäfen und anderen Verkehrsberichen, haben ein enormes Durchsetzungsvermögen, wenn es darum geht, ihr Wachstum zu verteidigen. Der Flug- und der Containerschiffverkehr sind die Infrastrukturen der kapitalistischen Globalisierung. Nicht zuletzt deshalb besteuert der Staat ihre Treibstoffe nicht und schweigen sich Klimaverträge über die Emissionen dieser Verkehrsformen aus. Denn sonst ginge es ans Eingemachte der Globalisierung. Arbeitsplätze werden häufig als Totschlagargument genannt, wenn es um sozial-ökologische Veränderungsvorschläge geht. Auch die Gewerkschaften verteidigen aus der berechtigten Angst vor dem Verlust stabiler Arbeitsplätze den Status Quo. In Deutschland ist insbesondere die Automobilbranche zentral. Laut Winfried Wolf (2009) hat die Autoindustrie aber seit über einem Vierteljahrhundert keine neuen Arbeitsplätze mehr geschaffen. Trotz Produktionssteigerung wurden Belegschaften abgebaut, was an der Konzentration auf wenige Unternehmen und der mechanisierten und digitalisierten Massenfertigung liegt (siehe DIGITALISIERUNG).⁸¹

Ablenkungsmanöver?

Dass es trotz Jahrzehntelangem Problembewusstsein noch nicht zu einem Wandel der Mobilität gekommen ist, liegt nicht nur an den fünf bisher identifizierten Gründen: der Exklusivität, der Möglichkeit der raumzeitlichen Auslagerung negativer Effekte, den tief verankerten Normvorstellungen und Alltagsgewohnheiten, der träge gebauten Infrastruktur und den Interessen mächtiger Akteure. Ein weiterer Faktor ist zudem die Behauptung, über eine ›grüne‹ technologische Modernisierung und Emissionshandel seien alle Probleme gelöst. Dieser Irrglaube erhält den motorisierten Individual- und Flugverkehr aufrecht und lässt das Handelssystem weiter globalisieren.

» Ich bin begeistert über die derzeitigen Transportinnovationen: vom Rollen der Elektrobusse zum Erfolg der privaten Elektrofahrzeuge bis hin zu Fortschritten in Effizienz und neuen Treibstoffen. [...] Wir müssen Transport durch die doppelte Linse der steigenden menschlichen Mobilität und sinkenden Emissionen sehen. Das heißt, den Transport dekarbonisieren. «⁸²

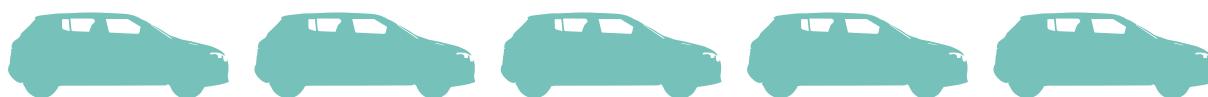
(Christina Figueres, Generalsekretärin der UN-Klimarahmenkonvention UNFCCC, in ihrer Auftaktrede zum International Transport Forum, 2016)

Es handelt sich dabei oft nur um neuen Wein in alten Schläuchen: Alte Nutzungsformen wie private Massenmotorisierung werden in neue Technologien gegossen. Doch solange das ressourcenintensive Auto im Privatbesitz die Norm oder Hoffnung bleibt, ändert auch dessen Elektromotor kaum etwas.⁸³ Und wenn der Strom für die Fahrzeuge weiterhin aus Kohlekraftwerken kommt, wie es in Deutschland mit über 40 % der Fall ist, so ist auch hier wenig gewonnen.⁸⁴ Österreich fördert seit Kurzem die private Elektromobilität: 4.000 Euro Prämie gibt es beim Kauf eines Elektroautos bis 2018 – nicht aber beim Unterlassen eines Autokaufs. Zudem sollen auch Gratis-Parkplätze für ›grüne‹ Autos zur Verfügung gestellt und die Verwendung der Busspur ermöglicht werden.⁸⁵ Während der Staat also Autoverkehr und die Automobilindustrie fördert, schränkt er die öffentliche und nicht-motorisierte Mobilität durch derartige Maßnahmen sogar ein.

Selbstverständlich ist Forschung für umweltschonende Technologien notwendig. Doch wir dürfen nicht vergessen, dass Effizienzsteigerungen, wie wir im Flug-Abschnitt gezeigt haben, nur langsam von statthaften gehen. Zudem macht der Reboundeffekt (siehe Glossar) die Einsparungen häufig zunichte. So manche neuen Technologien und Innovationen weisen zudem negative Folgewirkungen auf: Beispielsweise benötigt der Antrieb der Elektrofahrzeuge zahlreiche seltene Erden und Agrartreibstoffe verbrauchen Böden, die zur Nahrungsmittelerzeugen notwendig wären (siehe Infobox »Agrartreibstoffe«).⁸⁶

Das zuvor erläuterte Klima-Flug-Abkommen ist ein weiteres Beispiel für die aktuelle Lösungsstrategie der Transport- und Klimakrise, die die Probleme über Emissions-Offsets externalisiert. Das Abkommen macht Konsument*innen weis, fliegen sei nachhaltig. Die vorherrschenden Lösungsansätze tasten somit die imperiale Lebensweise nicht an, sondern geben ihr vielmehr eine neue Legitimation.

Die beschleunigte Mobilität ist unerlässlich für die Existenz einer Wirtschaftsform, die auf Wachstum, auf das Erschließen immer neuer Märkte und ›Fortschritt‹ ausgerichtet ist.⁸⁷ Doch erst über ihre Verankerung im Alltag, in Lebensentwürfen und Träumen wird das Transportsystem vorherrschend. Dies zeigt, warum es Widerstände und Alternativen so schwer haben und welche Steine in den Transformationspfad gelegt werden. Für eine umfassende Transformation muss sich der Globale Norden von der wachstumsorientierten Wirtschaft und so manchen Privilegien befreien. Es geht nicht nur um eine Modernisierung, sondern um eine Überwindung der imperialen Mobilitätsweise.



Eine solidarische Mobilität

Wie können wir die Beharrlichkeit der imperialen Produktions- und Lebensweise im Bereich der Mobilität durchbrechen? Welche Strategien, welche Ebenen und Akteure sind dafür relevant? Und wie kann eine nicht-imperiale Mobilität aussehen, also eine, die inklusiv und gerecht ist, die weder auf der übermäßigen Ausbeutung von Arbeit und Umwelt beruht, noch negative Effekte auslöst?

Um die unsolidarische Form der Mobilität zu überwinden, ist es notwendig, an den oben analysierten Punkten anzusetzen, die diese so stabil machen. Hierfür skizzieren wir in Folge mehrere Strategien, Aktionen und Maßnahmen, die zum Wandel führen sollen, sowie drei mögliche Transformationsbereiche. Letztendlich muss erreicht werden, dass die individuelle, motorisierte Mobilität und der stete Zugriff auf Waren von überall nicht mehr die gesellschaftliche Norm sind. Und, dass sich neue Alltagspraktiken, Normen sowie zukunftsfähige Infrastrukturen herausbilden. Und zwar gegen den Widerstand der Profiteure dieses Systems: den Industrien, aber auch der autofahrenden, fliegenden und Billigprodukte konsumierenden Gesellschaft.

»Anti alles?« Strategien für die Transformation

Eine häufig genannte Strategie ist die des individuellen Verzichts oder nachhaltigen Konsums. Dies ist selbstverständlich wichtig, doch lange nicht ausreichend. Denn die sinnvollen Ideen und Forderungen zur individuellen oder gesellschaftlichen Entschleunigung und zur Abkehr von der Hypermobilität und vom modernen Nomadentum sprechen bisher eine nur sehr kleine übersättigte und eher kaufkräftige Verbraucher*innenschicht an.⁸⁸ Gleichzeitig breitet sich jedoch die fossile motorisierte Mobilität weltweit aus und hat an Attraktivität kaum eingebüßt. Beim »bewussten« Konsum beschränkt sich der eigene Einfluss auf die Auswahl zwischen den angebotenen nachhaltigeren Produkten, während vielseitige Formen der demokratischen Einflussnahme ungenutzt bleiben.

Diese können einerseits Strategien des Widerstands sein: gegen die vermehrte Macht der Industrie gegenüber der Öffentlichkeit oder gegen Maßnahmen, welche die motorisierten fossilen Mobilitätssysteme in Beton gießen, beispielsweise Flughafenerweiterungen. Dies ist sowohl auf lokaler als auch überregionaler Ebene essentiell. Ein Beispiel für die Vernetzung lokaler Proteste ist die weltweit koordinierte Aktionswoche, die im Herbst 2016 unter dem Motto »Stay Grounded. Aviation Growth Cancelled Due to Climate Change« an Flughäfen in London, Mexiko City, Istanbul, Nantes und Wien stattfand.⁸⁹ Erfahrungsaustausch, transnationale Solidarität und gemeinsame Kommunikation sind enorm wichtig für den Erfolg sozialer Bewegungskämpfe. Im Februar 2017 entschied der österreichische Verfassungsgerichtshof, dass die beantragte dritte Flugpiste in Wien aufgrund von Klimawandel und Bodenverbrauch nicht genehmigt werden kann.⁹⁰ Ein Präzedenzfall, der hoffentlich Nachahmung findet.

Doch Widerstand und »Anti-alles« reicht nicht aus, um die vorherrschende Lebensweise zu verändern. Hierfür ist es effektiv, Alternativen auszuprobieren und voranzutreiben, um eine sozial-ökologische Mobilität vorstellbar und attraktiv zu machen. Nur so kann beispielsweise sichtbar

werden, dass autofreie Straßen oder Stadtteile zwar womöglich für manche unbequemer, aber für viele ruhiger und lebenswerter werden.

Zudem ist eine durchdachte Strategie des Transformierens notwendig, um die Übergänge gerecht zu gestalten. So braucht beispielsweise der Rückbau der Automobilindustrie die Entwicklung neuer Visionen guter Arbeit. Gerade die Beschäftigten und Gewerkschaften könnten – möglicherweise in Zusammenarbeit mit der Umwelt- und Klimabewegung – ihren Fokus verschieben und weniger reine Joberhaltung fordern, sondern viel zum Ausbau zukunftsfähiger Arbeitsbereiche und einer Arbeitszeitreduktion und -verteilung beitragen.⁹¹ So könnten Arbeitsplätze aus der Autoindustrie beispielsweise in lokale Car-Sharing-Initiativen, in ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel oder erneuerbare Energiekooperativen umgelagert werden. Dies ist auch notwendig, um Ängsten vor Jobverlust und Unsicherheit und somit auch rechten Strömungen vorzubeugen. Zur Strategie des Transformierens zählt aber auch, Werbung für umweltschädliche Transportformen zu beschränken oder privatisierte Infrastrukturen im Mobilitätsbereich – wie die Eisenbahn oder Straßenbahnen – durch Bürgerinitiativen und gemeinsame Anstrengung zurück in die öffentliche oder kollektive Hand zu bringen.

Zu guter Letzt ist die diskursive strategische Ebene relevant, also das Reden und Diskutieren oder Bildungsarbeit. Wichtig ist, die Frage nach gesellschaftlich und ökologisch tragbaren Grenzen – die bisher auf der politischen Entscheidungsebene gänzlich ignoriert wird – gemeinsam zu diskutieren. Wie viele Autos und welche Geschwindigkeit vertragen wir? Wofür sind welche Mobilitätsformen gesellschaftlich sinnvoll, wofür nicht? Erfüllen Autos in der Stadt vielleicht bestimmte Funktionen, zum Beispiel für Krankentransporte oder Umzüge, sind aber großteils kontraproduktiv? Ist Fliegen in jedem Fall notwendig oder können wir auch ein anderes Urlaubsziel wählen oder den Zug nehmen? Diese Fragen sollten – gerade eben, weil sie nicht einfach pauschal zu klären oder für alle gleichermaßen gültig sind – zur Debatte stehen; in Bürger*innenräten (siehe ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK, S. 95), Nachbarschaftsplena, Schulen, Parlamenten und so weiter. In zivilgesellschaftlichen Organisationen, sozialen Bewegungen und progressiven Institutionen wie so manchen Universitäten werden diese Debatten durchaus schon seit Jahrzehnten geführt.ⁱ Einige der bestehenden Ansätze und Forderungen sowie schon gelebten Alternativen haben wir in den drei folgenden Transformationsbereichen zusammengefasst.

Drei Bereiche der Transformation

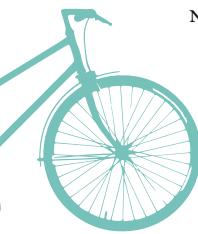
Apfel aus Neuseeland oder aus Nachbarins Garten? Die Verringerung des Güterverkehrs

Der Güterverkehr ist aktuell für 30 % der weltweiten CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und 7 % der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich.⁹² Anstatt bis 2050 auf eine Verdreifachung des Transportvolumens zu setzen, wäre es notwendig, Wirtschaftskreisläufe zu regionalisieren und so enorme Mengen an Treibhausgasen zu verhindern.⁹³ Hiermit ist nicht ein nationalistischer Protektionismus gemeint – regional ist der Apfel, egal, ob er aus dem benachbarten polnischen oder deutschen Ort

i

Beispiele für bisherige alternative Verkehrskonzepte, Forderungskataloge und Bewegungen im deutschsprachigen Raum sind das Netzwerk Solidarische Mobilität (<http://www.solimob.de/>), Winfried Wolfs (2009) sieben Tugenden einer alternativen Verkehrsorganisation, die Schrift »Auto, Umwelt, Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist« der IG Metall von 1992, das Luftverkehrskonzept mehrerer NGOs (BUND & Brot für die Welt, 2015), die AG Verkehr der Partei die Linke und die Radlobby (<https://www.radlobby.at/>).

kommt. Der Staat muss zudem die Subventionierung des Güterverkehrs abbauen und Schweröl und Kerosin endlich besteuern. Die verbleibende emissionsintensive Luft- und LKW-Fracht könnte vermehrt auf die Schiene und auf umweltfreundlichere Schiffahrt verlagert werden.⁹⁴ Es braucht eine Wirtschaft der kurzen Wege und eine möglichst lokale Erzeugung (siehe LANDWIRTSCHAFT UND ERNÄHRUNG).



» Die Revolution erreichen wir nur mit dem Fahrrad!«

(José Antonio Viera-Gallo)

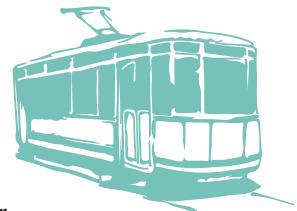
Die Vermeidung des motorisierten Personenverkehrs und Verlagerung

Auch im Bereich des Personenverkehrs gilt es, den motorisierten Transport zu verringern und auf umweltfreundlichere Formen zu verlagern. Im Fall der Luftfahrt könnte ein staatlich geförderter Schienenverkehr einen Großteil der Kurzstreckenflüge ersetzen.⁹⁵ Denn innerhalb Deutschlands gibt es jährlich 23,5 Millionen Binnen-Flugpassagiere (Zahl von 2012).⁹⁶ Und 84 % der aus Österreich abgehenden Flüge landen innerhalb von Europa.⁹⁷ Schon lange fordern Umweltverbände und andere Institutionen die Abschaffung der Privilegien der Luftfahrt. Eine Kerosin-Steuer hätte teurere Flüge zur Folge. Das kann bedeuten, dass dadurch alle weniger fliegen – oder aber leider auch, dass vorwiegend Reiche um die Welt jetten. Zumindest solange nicht gleichzeitig die Schere zwischen arm und reich bekämpft wird. Vorschläge, die darauf abzielen, Vielflieger*innen stärker zu besteuern, werden derzeit noch wenig debattiert und müssen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.⁹⁸ Manche sehen zudem in modernen Zepelinien oder Segelschiffen eine ökologischere, wenn auch langsamere Übersee-Flugzeughalterative.⁹⁹

Die Förderung von Auto-Städten ist ökologisch und sozial höchst fragwürdig. Stattdessen sollte bei der Raumplanung Fußgänger*innen, Fahrrädern und Straßenbahnen mehr Platz eingeräumt, Parkplätze abgebaut und verteilt werden.¹⁰⁰ Dadurch würden umweltfreundliche, sichere und leise Verkehrsmittel automatisch erheblich mehr genutzt. So müsste nicht weiterhin nur auf individuellen ›Verzicht‹ gehofft werden, da die Alternativen an Attraktivität gewinnen. Neben der Klimawirkung würden sich auch Gesundheit, Wohlbefinden, Feinstaub- und Lärmbelastung deutlich verbessern.¹⁰¹ Zudem können Geschwindigkeitsbegrenzungen für PKWs, LKWs und Schiffahrt deren Energieverbrauch und Abgase stark verringern.¹⁰² In ländlichen Regionen ist ein autofreies Leben hingegen deutlich schwerer vorstellbar. Ballungszentren sind aus Verkehrs- und Energieperspektive sinnvoller – was dem weit verbreiteten Wunsch nach einem Einfamilienhaus am grünen Stadtrand widerspricht.¹⁰³ Es gibt jedoch auch für das Land Ideen: vom Ausbau des öffentlichen Verkehrs für häufiger genutzte Strecken über Fahrgemeinschaften und ›Dorfautos‹ bis hin zu Ruftaxis zum Nahverkehrstarif, eventuell in der Kombination mit (Elektro-)Fahrrädern.¹⁰⁴

Außerdem können Firmen oder zum Beispiel Universitäten ihre Kommunikation digitalisieren und physischen Verkehr so teilweise vermeiden: Für ein Treffen mit neuen Geschäftspartner*innen in Übersee müssen Angestellte dann nicht mehr fliegen, sondern könnten Videokonferenzen abhalten. Dies würde auch dem zunehmenden Stress durch konstante Arbeitsreisen und Pendeln Abhil-

fe verschaffen. Digitale smarte Systeme ermöglichen zudem, dass der öffentliche Transport schneller auf veränderte Nachfragen reagieren kann oder die unten genannten Carsharing-Initiativen erleichtert werden. Dennoch darf die Gefahr von Überwachung, Systemstörungen, Hacker-Angriffen und die Ressourcenintensität digitaler Systeme nicht vergessen werden (siehe DIGITALISIERUNG).¹⁰⁵



Nutzen statt besitzen! Der Ausbau attraktiver kollektiver Verkehrssysteme

Generell gilt: Je weniger Fahrzeuge unterwegs sind und je mehr Menschen die existierenden Fahrzeuge nutzen, desto besser. Heute bleiben PKWs im Privatbesitz im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt.¹⁰⁶ Konzepte, die das Nutzen dem Besitzen vorziehen, haben in letzter Zeit auf lokaler Ebene an Beliebtheit gewonnen. Beispiele sind das Lastenradkollektiv in Wien oder in anderen europäischen Hauptstädten. Diese verleihen umsonst oder zu freien Preisen Lastenräder oder Anhänger, auf denen sich auch mal eine Waschmaschine oder ein Sofa transportieren lässt.¹⁰⁷ Bekanntere Beispiele sind Carsharing, Carpooling oder Mitfahrzentralen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass der billige Carsharing-BMW um die Ecke dem öffentlichen Verkehr Konkurrenz macht.

So ist es umso wichtiger, den öffentlichen Verkehr zu erhalten und auszubauen – anstatt zu privatisieren und abzubauen. Für die Stadt heißt das: Straßenbahnen, E-Busse, U- und S-Bahnen. Wolf (2009) zufolge sind U-Bahnen selten die beste Lösung. Ihr Bau ist extrem teuer und dient häufig dazu, Straßen für Autos freizuhalten. Ein mittlerweile bewährtes System ist der Bus Rapid Transport: In Großstädten stehen für Busse extra Verkehrsspuren zur Verfügung. Sie können somit den Stau umgehen und bieten eine kostengünstige und schnellere Lösung als das Auto.¹⁰⁸ Beim Regionalverkehr ist zu beachten, nicht nur auf schnelle Städteverbindungen und attraktive Nachtzüge für Langstrecken zu setzen, sondern auch den Abbau der Streckennetze rückgängig zu machen.¹⁰⁹

Wichtig ist, den öffentlichen Verkehr soweit zu fördern, dass er auch für Geringverdiener*innen erschwinglich ist. Dies lässt sich durch Zuschüsse, Freifahrten für Arbeitslose und Asylwerber*innen oder generell kostenlose Verkehrssysteme erreichen, wie sie schon mehrere europäische Städte eingeführt haben. Es bedarf somit einer Vielzahl von Strategien und Transformationsbereichen, um einen sozial-ökologischen Umbau unseres Mobilitätssystems zu erreichen. Klar ist jedenfalls, dass sie eine demokratische Mitgestaltung vieler und einen massiven Druck von unten erfordern.

Du siehst das ähnlich?

Dann werde aktiv, weitere Anregungen findest du auf unserer Homepage www.aufkostenanderer.org.

- 1 Zierer & Zierer, 2010, S. 20
- 2 Borscheid, 2004; Wolf, 2009
- 3 WHO, 2015
- 4 Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 608
- 5 Europäische Kommission, 2016; Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 9; Miller & Façanha, 2014, S. 6
- 6 Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 603
- 7 Krausmann & Fischer-Kowalski, 2010, S. 52
- 8 Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 606
- 9 Verkehrsclub Österreich, 2009
- 10 China Statistics, 2015, 2016; OICA, 2017; Statista, 2017; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017; UNDP, 2017
- 11 Burckhardt, 2014, S. 201; Unique, 2012
- 12 Fair Wear Foundation, 2012; Wolf, 2009, S. 20
- 13 Boss & Rosenschon, 2010, S. 5
- 14 Wolf, 2009, S. 154
- 15 Wolf, 2009, S. 288–289
- 16 Spehr, 2015
- 17 Marinekommando, 2015, S. 4
- 18 Marinekommando, 2015, S. 5
- 19 Wolf, 2009, S. 289–290
- 20 Spehr, 2015
- 21 Winkel, Weddige, Johnsen, Hoen & Papaefthimiou, 2016, S. 584
- 22 Naturschutzbund Deutschland e.V., 2014, 2017
- 23 Broadgate et al., 2013
- 24 Weltbank, 2017a
- 25 International Transport Forum, 2016a, S. 32; Weltbank, 2017a
- 26 Intraplan Consult, Ratzenberger & BAG Luftverkehr, 2015, S. 46–48
- 27 Hasse, 2015
- 28 The Guardian, 2017
- 29 Max-Planck-Gesellschaft, 2016; Notz & Stroeve, 2016
- 30 Atmosfair, 2017
- 31 Aamaas, Borken-Kleefeld & Peters, 2013, S. 275; Umweltbundesamt, 2016; Verkehrsclub Deutschland, 2017
- 32 Fahey & Lee, 2016; Graichen, Gores & Herold, 2010, S. 20; Intergovernmental Panel on Climate Change, 1999
- 33 IATA, 2016; Peeters, Higham, Kutzner, Cohen & Gössling, 2016, S. 30
- 34 Airbus, 2015, S. 10; International Transport Forum, 2016b; Ritchie, 2016, S. 91; Weltbank, 2017b
- 35 Wuppertal Institut, 2005, S. 81
- 36 The Guardian, 2016
- 37 The Endsreport, 2011
- 38 United Nations, 2006
- 39 Lessenich, 2016, S. 131
- 40 Aamaas et al., 2013
- 41 Heinrich Böll Stiftung & Airbus, 2016, S. 15
- 42 Kletzan-Slamanic & Köpll, 2016, S. 2; Umweltbundesamt, 2014, S. 38
- 43 Deutscher Bundestag, 2013, S. 4
- 44 Europäische Kommission, 2014, S. 2
- 45 Peeters et al., 2016
- 46 Heinrich Böll Stiftung & Airbus, 2016, S. 17–36
- 47 Intergovernmental Panel on Climate Change, 1999, S. 604; Peeters et al., 2016, S. 31
- 48 Brot für die Welt, 2014; BUND & Brot für die Welt, 2015; Searchinger & Heimlich, 2015
- 49 Peeters et al., 2016
- 50 Global Aviation Industry, 2013
- 51 ICAO, 2016; Transport & Environment, 2016
- 52 Fahey & Lee, 2016; Graichen et al., 2010, S. 20
- 53 Lohmann, 2009; Spash, 2010
- 54 Böhm, 2013; BUND, 2013
- 55 Lohmann, 2009, S. 730
- 56 Carbon Market Watch, 2017
- 57 Grillo Avila et al., 2016
- 58 Fatheuer, 2015; Kill & Franchi, 2016
- 59 Altvater & Brunnengräber, 2008; Kill & Franchi, 2016
- 60 CONAIE, 2008
- 61 Curran, Hellweg & Beck, 2014
- 62 Kill & Franchi, 2016
- 63 Heuwieser, 2016; Tienhaara, 2012
- 64 Illich, 1974
- 65 Intergovernmental Panel on Climate Change, 2007; Verkehrsclub Österreich, 2009
- 66 Mau, Gültzau, Laube & Zaun, 2015
- 67 Pure Earth, 2017
- 68 Rammel, 2014, S. 43
- 69 European Environment Agency, 2016
- 70 WHO, 2015; Wolf, 2009, S. 245
- 71 Ducki, 2010
- 72 Rammel, 2014, S. 54
- 73 Manderscheid, 2014, S. 24
- 74 Heinrich Böll Stiftung & Airbus, 2016, S. 3
- 75 Duranton & Turner, 2011
- 76 Wolf, 2009, S. 245–253
- 77 Wolf, 2009, S. 126
- 78 Wuppertal Institut, 2005, S. 91–105
- 79 Wolf, 2009, S. 359–365
- 80 Aktion Aufschrei, o. J.; Heinrich Böll Stiftung & Airbus, 2016, S. 32
- 81 Wolf, 2009, S. 397–403
- 82 International Transport Forum, 2016c
- 83 Rammel, 2014, S. 75–80; Wolf, 2009, S. 380–387
- 84 BDEW, 2015
- 85 Der Standard, 2016a
- 86 Süddeutsche Online, 2015
- 87 Manderscheid, 2014
- 88 Klimaretter, 2013; Reheis, 2006; Rosa, 2012
- 89 System Change, not Climate Change, 2016
- 90 Heuwieser, 2016
- 91 Urban, 2011; Urban & Schumann, 2011
- 92 International Transport Forum, 2015
- 93 International Transport Forum, 2015
- 94 Wolf, 2009, S. 391
- 95 Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 6; Wolf, 2009, S. 390–392
- 96 European Union, European Commission & Directorate-General for Energy and Transport, 2014, S. 54
- 97 Statistik Austria, 2015, S. 453
- 98 A Free Ride, 2017
- 99 ISOPOLAR, 2016; Rammel, 2014, S. 103–105; Welzer & Wiegandt, 2011, S. 26–29
- 100 VCÖ, o. J.
- 101 Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014, S. 604
- 102 Wolf, 2009, S. 397–399
- 103 Der Standard, 2016b
- 104 Herget & Hunsicker, 2014
- 105 Rammel, 2014, S. 72
- 106 Rammel, 2014, S. 83
- 107 ADFC Hamburg, 2017; Lastenradkollektiv, 2017
- 108 Hickman, Fremer, Breithaupt & Saxena, 2011, S. 122
- 109 Wolf, 2009, S. 386–390

Alle reden von Missständen und Krisen: Hier die Klima- und Rohstoffkrise, dort die sozial-politische Dauerkrise Griechenlands oder die menschenverachtende Ausbeutung in der Textilindustrie. Die Probleme sind vielen bewusst – dennoch scheint sich wenig zu ändern. Warum? Das Konzept der »Imperialen Lebensweise« erklärt, warum sich ange-sichts zunehmender Ungerechtigkeiten keine zukunftsweisenden Alternativen durchsetzen und ein sozial-ökologischer Wandel daher weiter auf sich warten lässt.

Dieses Dossier stellt das Konzept der imperialen Lebensweise vor und erläutert, wie un-sere derzeitige Produktions- und Lebensweise Mensch und Natur belastet. Dabei werden verschiedene Bereiche unseres alltäglichen Lebens beleuchtet, unter anderem Ernährung, Mobilität und Digitalisierung. Schließlich werden sozial-ökologische Alternativen und Ansatzpunkte vorgestellt, wie wir ein gutes Leben für alle erreichen – anstatt ein besseres Leben für wenige.

Der gemeinnützige Verein **Common Future e.V.** aus Göttingen arbeitet in verschiedenen Projekten zu globaler Gerechtigkeit und sozial-ökologischem Wirtschaften. Vom April 2016 bis zum Mai 2017 veranstaltete er die »I.L.A. Werkstatt« (Imperiale Lebensweisen – Ausbeutungsstrukturen im 21. Jahrhundert).

Hieraus ist das interdisziplinäre **I.L.A. Kollektiv**, bestehend aus 17 jungen Wissenschaft-ler*innen und Aktivist*innen, hervorgegangen. Das erklärte Ziel: ein Jahr gemeinsam zum wissenschaftlichen Konzept der imperialen Lebensweise zu arbeiten und dieses für eine breite Öffentlichkeit aufzubereiten.



19,95 Euro [D]

20,60 Euro [A]

www.oekom.de

 oekom

The logo for oekom publishing features the word "oekom" in a lowercase sans-serif font. To the left of the text is a graphic element consisting of three vertical bars of increasing height from left to right, with a diagonal slash through the first bar.