

Imperiale Lebensweise und die Transformation der Automobilität

Interuniversitäre Online-Ringvorlesung
„Strukturwandel, Transformation und Planung“
12.12.2023

Markus Wissen

Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin

Gliederung

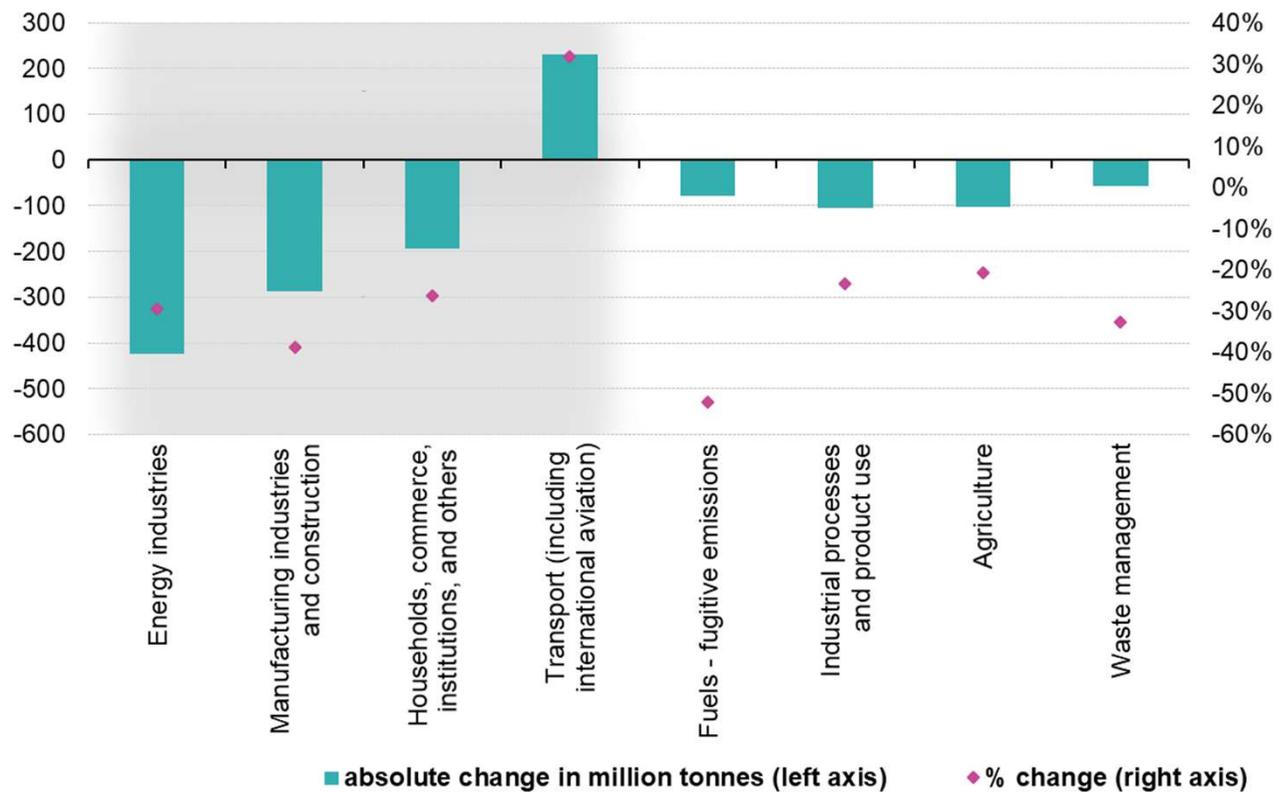
1. Automobilität als sozial-ökologisches Problem
2. Die imperiale Lebensweise
3. Sozial-ökologische Mobilität

1. Automobilität als sozial-ökologisches Problem

Das Problem

Greenhouse gas emissions by IPCC source sector, EU-27, change from 1990 to 2018

(million tonnes of CO₂ equivalent and % change)



Note: fuel combustion as a source of GHG emissions is indicated by the grey background shading

Source: EEA, republished by Eurostat (online data code: env_air_gge)

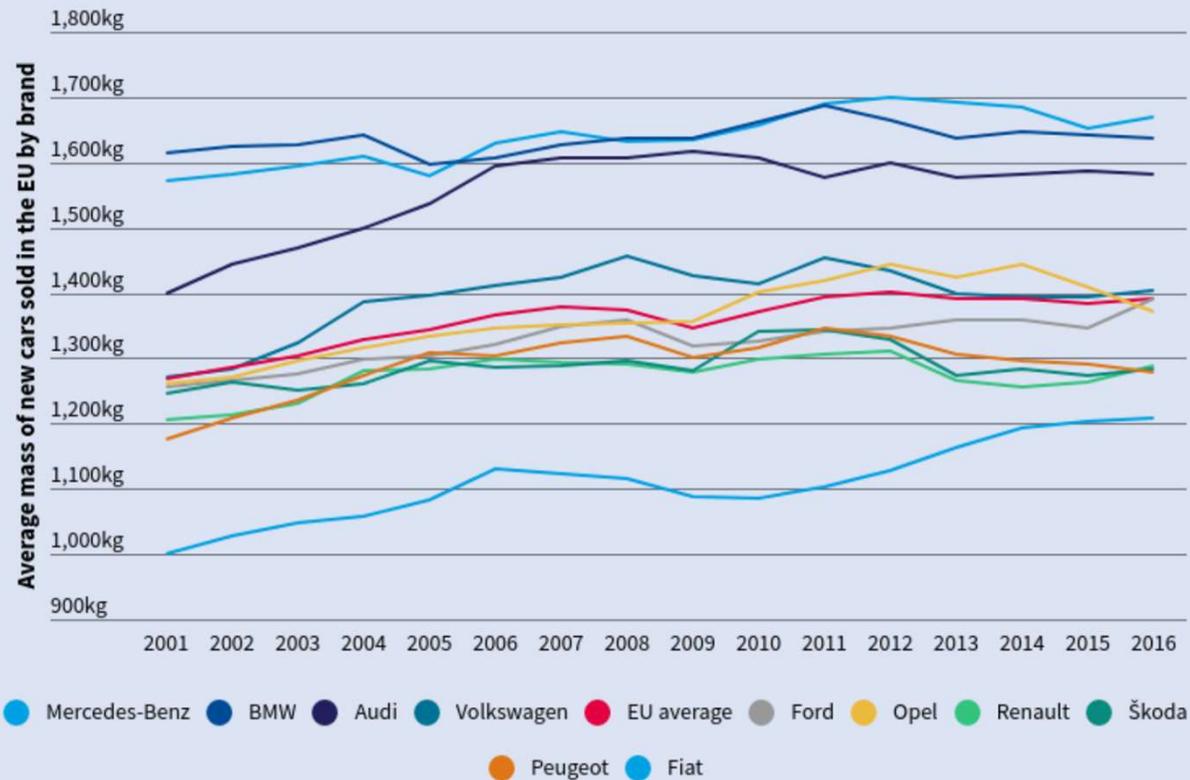
Transport activity, EU-28, 1995-2017

(index 1995 = 100, based on tonne-kilometres and passenger-kilometres)



Source: DG MOVE Statistical pocketbook 2019

Mass of new cars has increased by 10% in 15 years

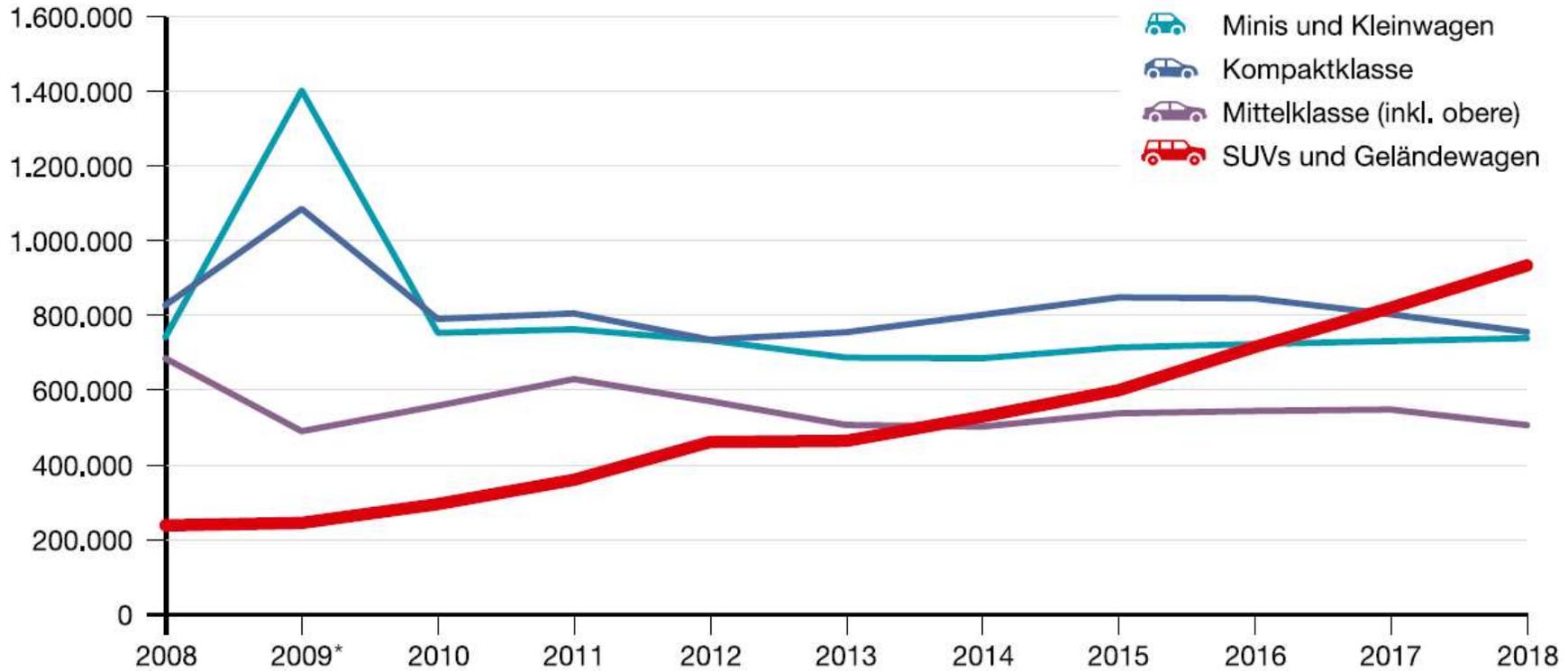


Source: Adapted by Transport & Environment from the ICCT's Pocketbook 2017/18

„Data from the ICCT show that the mass of cars sold in Europe over the last 15 years grew by 10% on average, from 1,268 kg to 1,392 kg.” (T&E 2018: 31)

SUVs und Geländewagen: die großen Gewinner

Neu zugelassene Pkws in Deutschland nach Segmenten



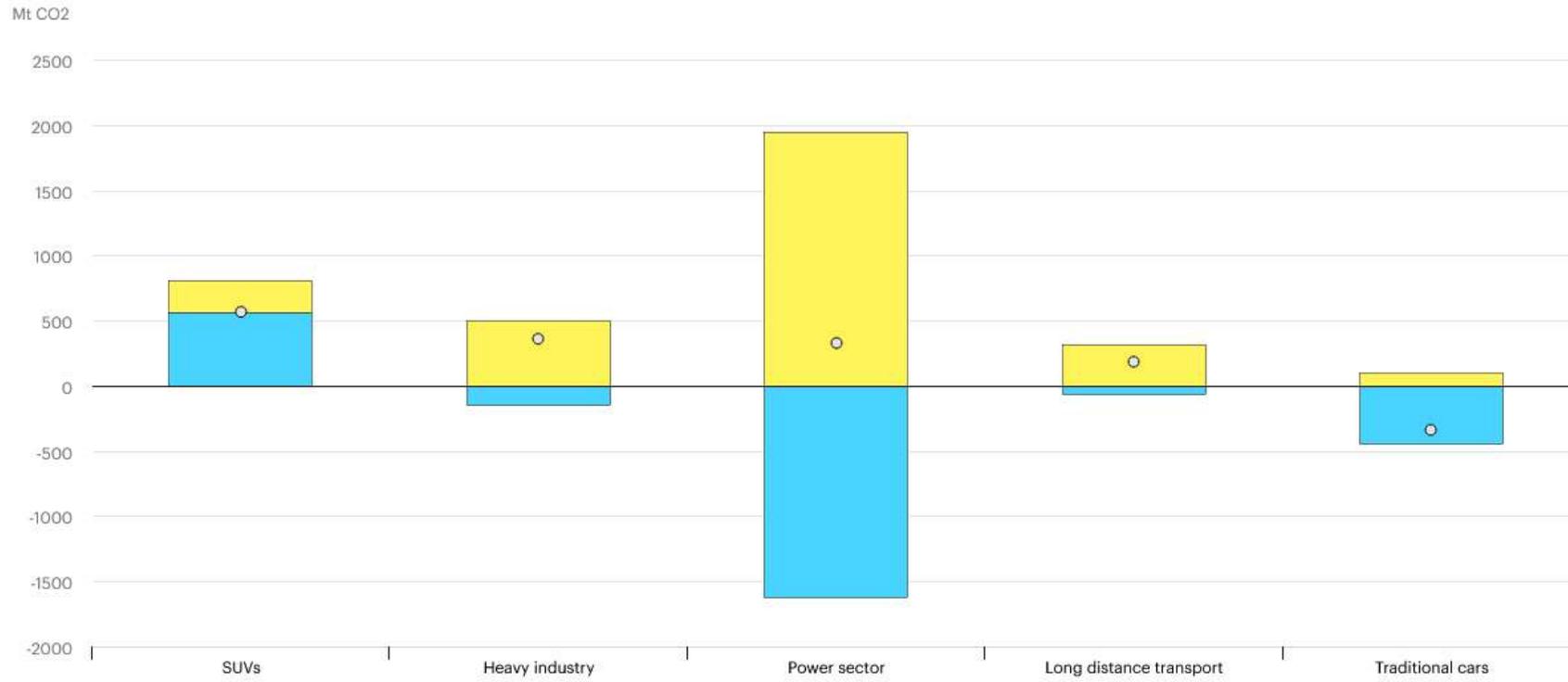
* Die Abwrackprämie 2009 führte zu einem kurzfristigen Anstieg der Verkäufe bei Kleinwagen und Kompaktklasse.

Quelle: KBA

Quelle: Greenpeace 2019: 5

Change in CO2 emissions by sector, 2010-2020

Open 



IEA. All Rights Reserved

● Advanced economies ● Emerging market and developing economies ● World

Quelle: IEA 2021

“To meet the 2050 Paris climate commitments cars and vans must be entirely decarbonised. This requires ending sales of cars with an internal combustion engine by 2035.” (T&E 2018: 2)

2. Imperiale Lebensweise



Produktions- und Konsummuster, die

- den alltäglichen Zugriff auf Natur und Arbeitsvermögen im globalen Maßstab beinhalten,
- deshalb in Zeit und Raum nicht verallgemeinerbar sind (→ Exklusivität)
- und die Möglichkeiten anderer in der Gegenwart und in der Zukunft zu einem guten Leben einschränken

Imperiale Lebensweise als

- Kategorie, die den Alltag mit gesellschaftlichen und internationalen Strukturen verbindet
- Erklärungsanspruch:
 - Normalisierung von Herrschaft (→ Unsichtbar-Machen ihrer Folgen durch Externalisierung)
 - Fortdauer und Vertiefung sozial-ökologisch zerstörerischer Praktiken, gerade auch in Zeiten der Krise
 - Zuspitzung der ökologischen Krise

Automobilität

- Zentrale Dimension der imperialen Lebensweise
- Verlagerung von Kosten in Raum und Zeit
- Strukturelle Gewalt (neben der physischen Gewalt)

Beispiel SUV

Quelle: https://www.tesla.com/de_de/cybertruck

3. Sozial-ökologische Mobilität

Wichtige **Ansatzpunkte**

- Autokonzerne:
 - Vergesellschaftung
 - Konversion

- Stadt- und
Infrastrukturplanung:
 - Flächengerechtigkeit
 - Vorrang für den
Umweltverbund
 - Infrastrukturausbau

Verkehrspolitische **Strategien**

- Antriebswende → Verbessern
- Verkehrswende → Verlagern
- Mobilitätswende → Vermeiden

(Manderscheid 2020)

Literatur

Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*, München: Oekom

Eurostat (2020): *Climate change – driving forces. Eurostat – statistics explained*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Climate_change_-_driving_forces (11.12.2023)

Greenpeace (2019): *Ein dickes Problem. Wie SUVs und Geländewagen das Klima und unsere Städte ruinieren*, https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/s02571_gp_report_suv_09_2019_es.pdf (11.12.2023)

IEA (International Energy Agency) (2021): *Carbon emissions fell across all sectors in 2020 except for one – SUVs*, https://www.iea.org/commentaries/carbon-emissions-fell-across-all-sectors-in-2020-except-for-one-suvs?utm_campaign=IEA%20newsletters&utm_source=SendGrid&utm_medium=Email (11.12.2023)

Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs, in: in: Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hrsg.): *Baustelle Elektroautomobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-) Mobilität*, Bielefeld, 37-67

Mattioli, Giulio/Roberts, Cameron/Steinberger, Julia K./Brown, Andrew (2020): The political economy of car dependence: A systems of provision approach, in: *Energy Research & Social Science*, Vol. 66, <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>

T&E (2018): *CO2 emissions from cars: the facts*, Brussels: Transport and Environment, https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_emissions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf (11.12.2023)

Wells, Peter/Xenias, Dimitrios (2015): From 'freedom of the open road' to 'cocooning': Understanding resistance to change in personal private automobility, in: *Environmental Innovation and Societal Transitions*, Vol. 16, 106-119, <https://doi.org/10.1016/j.eist.2015.02.001>