

## «ES BEDARF SYSTEMISCHER VERÄNDERUNG»

Der Politikwissenschaftler Ulrich Brand im Gespräch mit Monika Austaller

**UNSERE WIRTSCHAFTS- UND LEBENSWEISE BERUHT AUF ÜBERNUTZUNG UND AUSBEUTUNG. ULRICH BRAND BESCHREIBT SIE ALS «IMPERIAL» – UND WILL SIE AUF NEUE FÜSSE STELLEN.**

Viele Ökonomen und Sozialwissenschaftler betrachten die Klimakrise aus gesellschafts-, wachstums- oder kulturkritischer Perspektive. Ulrich Brands Sichtweise ist eine andere: Er nimmt neben den sozialen Ungleichheiten innerhalb von Gesellschaften auch das Nord-Süd-Verhältnis in den Blick und zeigt, dass der Wohlstand westlicher Industrienationen in vielerlei Hinsicht auf Kosten der Menschen ärmerer Länder und der Natur geht. Das nennt Brand «imperiale Lebensweise».

Und diese setzt sich auch mit der Klimakrise fort: Wohlhabende Gesellschaften, die einerseits am meisten CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre pumpen, sind auf der anderen Seite in der Lage, sich mit Klimaanlage und Sonnenschutz gegen Hitze und mit Wällen an den Küsten gegen Überschwemmungen zu schützen. Dagegen ist die Zukunft der Bewohner von ärmeren Inselstaaten und Küstenregionen ungewiss – und Dürreperioden in den vielen Ländern des Südens werden Millionen Menschen zur Flucht zwingen. Globale Ungerechtigkeiten setzen sich in der Klimakrise fort und drohen, durch sie noch weiter vergrößert zu werden. Ist die Krise daher nicht nur eine massive Gefahr für die Menschheit, sondern auch eine der größten Ungerechtigkeiten der Geschichte?

Ulrich Brand, Professor am Institut für Politikwissenschaft der Universität Wien, forscht seit vielen Jahren über Globalisierung, soziale Bewegungen und internationale Ressourcen- und Umweltpolitik.

### **Herr Brand, was verstehen Sie unter «imperialer Lebensweise»?**

Die imperiale Lebensweise bedeutet, dass Menschen in westlichen Gesellschaften, die trotz vieler sozialer Unterschiede mehr oder weniger komfortabel leben, sowohl auf die Arbeitsleistung als auch auf natürliche Ressourcen der ganzen Welt zugreifen. Dieser Zugriff vollzieht sich auch zwischen Ländern des Globalen Nordens, aber wir betonen insbesondere die Nord-Süd-Dimension. Für alltägliche Konsumgüter wie Kaffee und Schokolade, Laptop und Smartphone, für gewohnte Tätigkeiten wie Autofahren und Fliegen müssen Menschen andernorts hart arbeiten, Wälder roden und Bodenschätze abbauen. Die sozialen und öko-

logischen Folgen werden vielfach ausgelagert: auf den Globalen Süden, also in weniger industrialisierte und wirtschaftlich schwächere Länder, auf benachteiligte Gruppen – und auf kommende Generationen. Diese Lebensweise ist dominant: einerseits, weil sie global als erstrebenswert gilt, andererseits, weil sie durch Infrastruktur wie Autobahnen oder Kohlekraftwerke wortwörtlich zementiert ist. Und natürlich auch, weil politische Institutionen wie der Internationale Währungsfonds oder Freihandelsabkommen sie stützen.

### **Wieso haben Sie genau diesen Begriff gewählt?**

Wir wollen damit aufzeigen, dass der Alltag der Menschen in westlichen Industrienationen nicht nur hierzulande viele Menschen ausbeutet, sondern insbesondere auf andere Regionen «ausgreift». Während das Adjektiv «imperialistisch» lediglich anzeigen würde, dass politisch und wirtschaftlich Agierende direkten Einfluss und Macht über andere erlangen und dann ausüben, schließt das Wort «imperial» explizit auch weitere Mechanismen ein – unter anderem, dass diese Formen der Ausbeutung von Mensch und Natur eben alltäglich sind und breit akzeptiert werden.

### **Wie sieht die «imperiale Lebensweise» konkret aus?**

Der Kapitalismus muss permanent expandieren und greift dabei auf Naturressourcen und Arbeitskraft zurück. Das schreibt sich in den Alltag der Menschen ein, wenn sie Handys nutzen, Fleisch essen, sich Billigkleidung oder ein Auto zulegen – und wenn sie arbeiten. Und zwar nicht, weil sie die Umwelt zerstören wollen oder anderen Menschen Schaden zufügen möchten. Es wurde einfach zur Normalität. Etablierte Strukturen verleiten stark dazu, sich nicht nachhaltig zu verhalten: Viele Menschen, die auf dem Land leben, benötigen ein Auto, um ihre Arbeit zu erreichen; das Hemd im modernen Slim-Fit-Schnitt gibt es beim Discounter, aber nicht unbedingt im Weltladen. Außerdem wird uns den lieben langen Tag durch Werbung eingetrichtert, dass uns ein moderner Lebensstil glücklich macht – zu dem es neben allerlei Konsumartikeln auch gehört, im Winter der Kälte zu entfliehen und auf die Kanaren oder in die Karibik zu fliegen. Auch wenn sich das längst nicht alle leisten können – es ist eben ein Versprechen. Diese Glücksversprechen entfalten zunehmend auch weltweit Wirkung: So arbeiten etwa viele Menschen in den Mittelschichten Chinas und Indiens genau darauf hin.

### **Wie und wann hat sich dieser Lebensstil entwickelt?**

Wir sagen bewusst nicht «Lebensstil», denn das suggeriert eine Vielzahl von Auswahlmöglichkeiten, sondern «Lebensweise», weil diese strukturell verankert ist. Die imperiale Lebensweise entstand in Europa schon mit dem Kolonialismus. Natürlich hatte bereits das alte Griechenland und insbesondere das Römische Reich imperial agiert. Schon damals wurden Menschen massiv ausgebeutet und die Natur übernutzt.

Uns geht es aber vor allem darum, die Verbindung mit dem Kapitalismus herauszuarbeiten: Denn der hat eine eigene Dynamik, muss sich ständig ausweiten und dadurch neue Ressourcen verbrauchen. Der Kapitalismus herrscht nicht unmittelbar gewaltsam, sondern vor allem über die Produktion und den scheinbar «freien» Austausch von Waren. Die steigenden Wachstumsraten beginnen Mitte des 19. Jahrhunderts, nämlich mit der industriellen Revolution, und dann vor allem ab dem Zweiten Weltkrieg, also mit dem Beginn der Massenproduktion und des Massenkonsums, vor allem in den Industrieländern – übrigens zunächst auch in Osteuropa und der Sowjetunion.

### **Was hat Kapitalismus mit der Klimakrise zu tun?**

Die Dynamik des Kapitalismus, die für einige Teile der Weltbevölkerung erheblichen materiellen Wohlstand schafft, basiert auf der Nutzung von natürlichen Ressourcen, insbesondere fossiler Energieträger, die wiederum CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Und Kapitalismus beruht auf der Ausbeutung von Menschen und ihrer Arbeitskraft. Dahinter stehen Interessen, etwa von privaten Unternehmen, die Profite machen wollen. Aber auch von Regierungen, die über Steuereinnahmen an der Förderung und Nutzung von Öl oder der Herstellung von Autos mitverdienen.

### **Gibt es Akteure oder Gruppen, die einen verhältnismäßig größeren Anteil an Umweltzerstörung und sozialer Ungleichheit tragen?**

Auf jeden Fall. Unsere Lebensweise setzt eine gewisse Produktionsweise voraus, die profitgetrieben ist. Und diese Art zu produzieren wird von mächtigen Unternehmen wie Apple, Sony oder Samsung, den Automobilherstellern oder Ölkonzernen in Kooperation mit großen Finanzmarktakteuren gestaltet. Die Politik stützt das tendenziell, wie wir aktuell an der deutschen Bundesregierung sehen, die sich zum Sprachrohr der Automobilunternehmen macht. Doch es geht noch weiter: Auch auf Seiten von Konsum und Lebensweise zeigen viele Studien, dass der Zugriff auf billige Arbeitskräfte und Ressourcen ganz direkt mit dem Einkommen zusammenhängt. Es lässt sich beispielsweise beobachten, dass Menschen, die sparsam leben müssen, einen eher nachhaltigen Lebensstil pflegen. Sobald aber etwa jüngere Menschen älter werden und dann eventuell ein höheres Gehalt beziehen, leisten sich viele ein Auto, fliegen in den Urlaub – und schon wird ihr ökologischer Fußabdruck deutlich größer.

### **Ist Autofahren auch «imperial»?**

Die Rohstoffe für die Produktion eines Autos und den Antriebsstoff Benzin kommen weitgehend aus anderen Weltregionen. Wer Auto fährt, trägt also zu einer Weltordnung bei, die autoritäre Regime in vielen Ölförderländern absichert. Imperial, also ausgreifend, ist aber auch der Flächenverbrauch in den Städten oder auf dem Land, insbesondere, wenn die Autos immer größer werden oder es

zum Ausdruck vermeintlichen Wohlstands wird, ein Häuschen mit Garten sein Eigen zu nennen.

### **Wie sehen Sie die Zukunft der Mobilität?**

Das Auto sollte nicht mehr das dominante Verkehrsmittel sein, auch nicht das E-Auto, denn das nimmt genauso viel Platz in einer Stadt ein, verbraucht ebenfalls eine Menge Material und birgt – weil E-Autos nun mal schwerer sind – durch den erhöhten Gummiabrieb der Reifen neue Risiken der Luftverschmutzung. Für die Städte sollte sich das Leitbild einer «autobefreiten Stadt» durchsetzen. Dort gibt es zwar noch Taxis, Kranken- und Lieferwagen, aber eben nicht mehr die individuelle Nutzung eines Gegenstands, der 23 Stunden am Tag rumsteht und Platz wegnimmt. Genauso wichtig ist es, attraktive Alternativen in Form von öffentlichen Verkehrsmitteln im Verbund mit guten und sicheren Rad- und Fußgängerwegen zu entwickeln.

### **Wie kann die Politik hier Weichen stellen?**

Es bedarf einer Wirtschafts- und insbesondere Industriepolitik, die nicht mehr so einseitig solche Branchen wie die Autoindustrie fördern, sondern die Alternativen wie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der entsprechenden Infrastruktur. In Österreich, wo die Produktion und Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle spielt, sind die Bedingungen für einen sozial-ökologischen Umbau gar nicht schlecht. Damit dieser nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird, bedarf es begleitender Maßnahmen wie Arbeitszeitverkürzung oder Umschulungen.

### **Sie fordern, dass immer auch sozialpolitische Belange berücksichtigt werden müssen. Doch passen Klima- und Sozialpolitik überhaupt zusammen?**

Wir müssen wegkommen von einer Sozialpolitik, die darauf basiert, zunächst möglichst hohe Wachstumsraten zu erreichen und dann die Umverteilung folgen zu lassen. Sozialpolitik – im Sinne einer ausgleichenden Politik für tendenziell Benachteiligte in einer Gesellschaft – muss zur Kenntnis nehmen, dass die ökologische Krise und die Klimakrise große Ungerechtigkeiten erzeugen, weil sie nämlich die schwächeren Bevölkerungsschichten stärker treffen: So können diese sich etwa tendenziell viel schlechter gegen Hitzewellen rüsten.

### **Nicht nur sozial Schwächere, sondern vor allem auch Jugendliche und künftige Generationen sind stark von der Klimakrise betroffen. Initiativen wie «Fridays for Future» gehen für wirksame Maßnahmen auf die Straße. Bringt ziviler Ungehorsam etwas?**

Wir sehen, dass es etwas bringt. Die Klimakrise wurde im letzten Jahr sehr politisiert, in den Medien und im Alltag der Menschen stark diskutiert. Den jungen Menschen bleibt, da die Politik weitgehend versagt, nichts anderes als der Stra-

Benprotest. Ziviler Ungehorsam wie Schulstreik oder die Blockade von Straßen sind wichtige Instrumente. Aus meiner Sicht besteht der größte Erfolg darin, dass sich eine nicht-nachhaltige Produktions- und vor allem Lebensweise stärker rechtfertigen muss. Aber es wird noch ein langer Weg für die Aktivistinnen und Aktivisten, weil ihren Forderungen übergreifende Wirtschaftsinteressen entgegenstehen.

### **Müssen wir zuerst die Klimakrise bewältigen, bevor wir für globale soziale Gerechtigkeit kämpfen können?**

Nein. Ich würde an der Vorstellung eines «guten Lebens für alle» festhalten, das nicht zu Lasten der Natur geht und nicht auf der Ausbeutung anderer Menschen basiert. Und das bedeutet eben gerade nicht, dass alle Menschen mehr konsumieren, sondern dass es ein sinnerfülltes und auskömmliches Leben möglichst für alle Menschen gibt. Das geht mit Lernprozessen einher: Die Menschen müssen das in ihrer Mehrheit auch wollen – und es dann zu ihrer Gewohnheit machen.

### **Wie könnte ein «gutes Leben für alle» gelingen?**

Viele setzen dabei auf grünes Wachstum und technische Lösungen. Das halte ich für den falschen Weg, so wichtig natürlich nachhaltige Technologien sind. Es bedarf systemischer Veränderungen in der Produktions- und Lebensweise. Energie wird dann weitgehend aus regenerativen Energieträgern gewonnen – aber der Verbrauch sollte gerade in Ländern wie Deutschland und Österreich ebenfalls reduziert werden. Das hat übrigens auch Auswirkungen auf die Art und Weise der Digitalisierung, bei der Energiefragen bisher kaum diskutiert wurden. Mobilität muss ermöglicht werden, aber eben nicht per Auto oder Flugzeug. Die Menschen sollen sich gut und gesund ernähren können, aber möglichst nicht mit Lebensmitteln aus industrieller Landwirtschaft. Für jegliche Form von Umstrukturierung kann uns das «gute Leben für alle» statt nur für einige wenige als Leitbild dienen.

### **Wird die Politik die Klimakrise in den Griff kriegen?**

Das politische Personal ist Ausdruck des Wahlverhaltens. Die Frage eines sehr grundlegenden Umbaus ist für viele Menschen nicht lösbar, dieser scheint zudem nicht attraktiv – noch nicht. Die Glaubwürdigkeit der politischen und wirtschaftlichen Eliten ist nicht sehr hoch – sie denken ja tatsächlich vor allem an sich. Dazu sind selbst progressive und ökologisch sensible Politikerinnen und Politiker mit einem Staat konfrontiert, in dem die Interessen der Konzerne, die Orientierung an Wachstum und Profiten tief eingelassen ist. Aber ich kann mir schon vorstellen, dass es eine neue, junge Generation in der Politik geben wird, die auf der Höhe der Probleme ist und Konflikte nicht scheut. Am Ende ist ihr Handlungsspielraum aber nur so groß, wie ihre Politik von sozial-ökologischen

Bewegungen unterstützt und von einer zunehmenden Zahl von Menschen in der Gesellschaft gewollt und akzeptiert wird.

#### **Ulrich Brand**

Ulrich Brand, 1967 auf der Insel Mainau geboren, studierte Tourismus in Ravensburg sowie Volkswirtschaft und Politikwissenschaft in Frankfurt am Main, Berlin und Buenos Aires. Seit 2007 ist er Professor für Internationale Politik am Institut für Politikwissenschaft der Universität Wien. 2017 hat er gemeinsam mit Markus Wissen das Buch «Imperiale Lebensweise» veröffentlicht. Im Frühjahr 2020 erscheint Brands neues Buch «Post-Wachstum und Gegen-Hegemonie».

Der Umwelt zuliebe wurde auf die Wiedergabe von Fotos in der Druckversion verzichtet. Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste sowie die Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach Genehmigung des Herausgebers.