

Peak Oil ist jetzt!

Das Öldrama im Golf von Mexiko ist eine historische Zäsur

Martin Held und Michael Müller

Die Explosion auf der „Deepwater Horizon“, der gesunkenen Bohrinself des britischen Ölkonzerns BP, ist nicht nur ein tragischer Unfall, sondern auch die bisher härteste Warnung, endlich die Grenzen des Wachstums zu beachten. Das Desaster im Golf von Mexiko entspringt der reinen Not, den Produktionsrückgang in den alten Ölfeldern durch immer riskantere Fördermethoden auszugleichen. Der Peak Oil, der Höhepunkt der Förderung, ist da. Das Zeitalter des fossilen Verkehrs geht zu Ende. Alles andere ist Zweckoptimismus, der den Blick auf die Realitäten verstellt.

Die Schwachstelle aller Industriegesellschaften ist ihre Abhängigkeit von fossilen Energien. Obwohl die Gefahren bekannt sind, kommt es bisher nicht zu einem konsequenten Umstieg auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Stattdessen werden Lagerstätten in unwirtschaftlichen Regionen angezapft, verbunden mit gewaltigen technischen Problemen und großen ökologischen Gefahren. Deshalb steht nicht nur BP unter Druck, auch die amerikanische Regierung muss erklären, warum sie Tiefseebohrungen überhaupt zugelassen hat.

In den letzten elf Wochen sprudelten täglich bis zu 40.000 Barrel – umgerechnet fast 6,4 Millionen Liter – Rohöl in den Golf vor Mexiko. Einige Berechnungen liegen sogar noch höher. Auch nach elf Wochen kann eine Entwarnung nicht gegeben werden, denn der Druck aus der Verstopfung des Bohrlochs lässt Risse im Meeresboden befürchten, aus denen viel Öl austreten kann. Und nun erreicht auch noch der erste Hurrikan der Saison 2010, Alex, die Südküste der USA.

Wir wissen, wie trügerisch der Wohlstand ist, der auf der Ausbeutung von Öl beruht. US-Präsident Jimmy Carter wollte bereits Ende der siebziger Jahre seinem Öl süchtigen Land, in dem billige Kraftstoffe und große Autos zum alltäglichen Lebensgefühl gehören, eine Entziehungskur verordnen. Mit einem nationalen Energieprogramm sollten die Importe von bis zu 16 Millionen Barrel täglich auf sechs Millionen bis 1990 gesenkt werden.

Doch Carter scheiterte am Widerstand der sieben großen Ölkonzerne in seinem Land, die kräftig Stimmungen gegen Washingtons „Angriff auf die Freiheit der Bürger“ machten. Stattdessen unterzeichnete er 1979 die Direktive „*Rapid Deployment Force*“ zur Bildung einer mobilen Einsatztruppe für die Golfregion, um dort die „nationalen Interessen“, der Zugriff auf die Ölquellen, zu sichern. Seitdem ist die Konfliktlinie vorgezeichnet: entweder Umbau und Einsparen oder Gewalt und Verteilungskonflikte.

Das Weltreich des Verkehrs ist die Grundlage unserer Art von Modernität. Es baut auf Öl auf. Deshalb bedeutet es einen tiefen Einschnitt, wenn Barack Obama nun verkündet „Die Zeiten des billigen Öls sind vorbei“ und die Bürger seines Landes auf ein Umsteuern einstimmen will. Doch die Fakten sind eindeutig: Seit 2005 ist die Menschheit auf dem Plateau der Ölförderung angelangt, die Ergiebigkeit der großen Felder geht zurück. In den letzten 30 Jahren hat es an Land keine nennenswerten neuen Funde gegeben und sie sind nach Ansicht der Geologen auch nicht zu erwarten. Obwohl der Abbau von Teersanden, vornehm Ölsande genannt, der zum Beispiel im kanadischen Bundesstaat Alberta Mondlandschaften mit gewaltigen ökologischen Schäden hinterlässt, schon in die Fördermenge eingerechnet ist, konnte der Rückgang der Förderung aus den alten Ölfeldern nicht mehr ausgeglichen werden.

Kurzum: Peak Oil ist jetzt. Der Höhepunkt der Förderung, wird nicht, wie die Ölkonzerne behaupten, erst in den nächsten Jahrzehnten erreicht, selbst wenn die Funde in der Arktis und

der Tiefsee - wie vor der Küste Rio de Janeiros das Tupi-Ölfeld, das mit 7.000 Meter fast fünf mal tiefer liegt als Deepwater Horizon – tatsächlich erschlossen würden. Mit der Tiefe erhöht sich das Risiko exponentiell, Techniken zur Gewährleistung der Sicherheit in diesen Tiefen gibt es bisher nicht.

Das Endspiel des Ölzeitalters beginnt, ein historisch singulärer Umbruch, der mit der industriellen Revolution vergleichbar ist. Eine epochale Transformation, denn Öl war in den letzten sechs Jahrzehnten der Treiber des Wachstum und einer Verschwendung, der die Entwicklung der Wirtschaft, das Bild unserer Städte und die Lebensgewohnheiten der Menschen geprägt hat. Öl wurde zur Geschäftsgrundlage der Moderne. Und immer mehr auch in den Tiefseeregionen, aus denen Ende des Jahrzehnts schon zehn Prozent der globalen Ölversorgung kommen soll. Nach üblichen Maßstäben dürften dort Bohranträge nicht genehmigt werden. Doch in der fossilen Denkwelt ist es unvermeidlich, den Anteil des Öls aus der Tiefsee ständig zu erhöhen. Das Tina-Syndrom – *there is no alternative* – ist der Wettlauf der Besessenen.

Wir erleben jedoch heute den Anfang vom Ende des fossilen Zeitalters, nicht erst dann, wenn der „letzte Tropfen Öl“ verbraucht ist, sondern wenn die wachsende Nachfrage nicht mehr durch ein steigendes Förderangebot befriedigt werden kann. Auf dem Gipfel angelangt, ist das Spiel vorbei – *peak oil*. Der Abstieg vom Gipfel beginnt, für das Klima ist das gut so, aber die wesentlichen Akteure sind darauf nicht vorbereitet.

Noch immer ist das Verkehrssystem nahezu ausschließlich vom Öl abhängig, ebenso die internationale Arbeitsteilung, auch die Raum- und Siedlungsstrukturen und die angeblich so modernen Lebensstile. In Kürze werden eine Milliarde Fahrzeuge auf der Erde fahren - mit gewaltigen Ungleichheiten: In Deutschland kommen 560 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner, in China sind es nicht einmal 25 Autos. Im bevölkerungsreichsten Land der Erde kommen jährlich 10 Millionen Fahrzeuge dazu, doppelt so viele, wie in Deutschland produziert werden. In den letzten fünf Jahren betrug das Wachstum knapp 50 Prozent.

Die Zeit für ein Umsteuern wird extrem knapp, aber auch in unserem Land beruht der Bundesverkehrswegeplan, das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen oder das Flughafenkonzept der Bundesregierung noch immer auf der Annahme, dass weiterhin billiges Öl reichlich vorhanden ist. Viele behaupten, wir könnten mit nur wenig Änderungen so weiter machen wie bisher. Das ist die Kunde von Durchbrecherstrategien, beispielsweise der Initiative für Elektromobilität. Doch überlegen wir: Brauchen wir für den Nahbereich der Städte ein Fahrzeug, elektrisch angetrieben, das in weniger als 4 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer beschleunigt, wie derzeit das Elektroauto „Tesla“ angepriesen wird?

Der Hype zeigt, dass wir noch nicht begriffen haben, was das Ende des fossilen Zeitalters wirklich bedeutet: Der verschwenderische Umgang mit Ressourcen muss beendet werden, in Zukunft muss haushälterisch mit der Natur gewirtschaftet werden. Die Überhöhung der Elektromobilität erweckt den Eindruck, dass alles seinen Gang nimmt und (schnell) wieder gut wird. Lassen wir einmal beiseite, dass es Batterien für diese Art von Autos mit bisher gängigen Reichweiten noch nicht gibt. Und seltene Erden, die für die Umstellung auf erneuerbare Energien und Antriebe unverzichtbar sind, knapp sind und kaum rezykliert werden.

Tatsächlich wird die gewaltige Herausforderung, der Umstieg vom fossilen Verkehr zur post-fossilen Mobilität, zugedeckt. Dabei stellt er selbst die Krise nach dem Zusammenbruch der Lehman Brothers in den Schatten. Auf jeden Fall geht es um weit mehr als den Austausch der Brennstoffe. Der fossil angetriebene Verkehr ist genau so systemrelevant wie die Finanzwirtschaft. Es gibt keine einfache bail-out Möglichkeit mit Abwrackprämien. Und womit soll der Schiffsverkehr, das Rückgrat der internationalen Arbeitsteilung, angetrieben werden? Womit der Güterflugverkehr und der Güterfernverkehr auf den Straßen?

Doch Lösungen, die es bereits gibt, werden bislang links liegen gelassen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Flottenverbrauchsregelungen oder Pedelecs und E-Scooters, die sofort weniger Ölverbrauch und geringere CO₂-Emissionen bedeuten, um noch nicht vorhandene „Lösungen“ wie Elektroautos zu puschen. Oder im Schiffsverkehr: In wenigen Monaten ist es möglich, durch eine Senkung der Geschwindigkeiten von etwa 24 auf 19 Knoten Treibstoff-

einsparungen von 30 bis 50 Prozent zu erzielen. Moderne Formen der Windenergie, mit der die Beluga experimentiert, sind zukunftsweisend.

Der Abschied vom fossilen Verkehr steht an. Das Umsteuern zu einer postfossilen Mobilität ist überfällig. Das ist weit mehr als die lautstark propagierten, nur auf Technik fixierten Lösungen. Die postfossile Mobilität geht vom Menschen aus. Zufußgehen wird nicht länger Restverkehr sein, wie in der Gedankenwelt fossiler Verkehrsplanung, sondern eine tragende Säule der Körperkraftmobilität. Fahrradfahren, das erste moderne postfossile Fortbewegungsmittel steht erst am Beginn seines Aufstiegs. In Kopenhagen, eine Stadt mit höchster Lebensqualität, ist das Fahrrad das Rückgrat des Alltagsverkehrs. „Langsamverkehr“ wird wie in der Schweiz zur dritten Säule der Verkehrspolitik neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Dafür müssen wir – ein gigantisches ökologisches Zukunftsprogramm – die verschwenderischen, ineffizienten Raum- und Siedlungsstrukturen umbauen und die Arbeitsteilung neu ordnen.

Postfossile Mobilität kann schnell Attraktivität gewinnen, wenn der Peak Oil nicht länger verdrängt wird. „Mobilitätschancen für alle“ muss die Grundorientierung werden. Der öffentliche Raum darf nicht länger auf die Transportfunktion reduziert werden. Die Nähe gewinnt dann an Attraktivität, eine neue Balance von Schnelligkeit und Langsamkeit, eine Kultur der Bewegung und Beweglichkeit. Nach einer Übergangszeit werden wir erstaunt auf die übermotorisierte und übergewichtige fossile Raserei zurückblicken. Entschlossenes Umsteuern ist angesagt. *It's the end of the world, as we know it.* Wir verstehen es und fühlen uns gut dabei.

Martin Held ist Studienleiter der Evangelischen Akademie Tutzing für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung; Mitautor des Buchs „Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil“.

Michael Müller war langjährig umweltpolitischer Sprecher der SPD-Fraktion und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesumweltministerium