

PEAK OIL



Dieter Schütz/pixelio

Peak Oil muss als kommunales Problem begriffen werden, auch wenn seine augenscheinliche Ursache in den Erdölförderländern liegt. Wir als Bewohner der Stadt Dresden haben uns dieses Problem auf den Tisch gezogen, als wir unsere städtischen Strukturen und unsere Lebensweise an der Verfügbarkeit von billigem Mineralöl ausgerichtet haben, ohne ans Ende dieses Rohstoffs zu denken. Der Moment, an dem der letzte Tropfen Öl aus dem Boden geholt wird, mag noch viele Jahre hin sein, doch mit dem Überschreiten des Ölfördermaximums müssen wir Antworten auf die Frage haben:

Wie organisieren wir unsere Stadt, wenn Öl immer teurer und knapper wird ?

PEAK OIL

Auf diese Frage gibt es keine einfachen Antworten, ist Öl doch in jeden Lebensbereich eingebunden. In unseren Haushalten taucht es in Form von Plastik, Verpackungen, Reinigungsmitteln, Kosmetika und Medikamenten auf. In unseren Unternehmen wird mit Öl geheizt, die Mitarbeiter kommen damit zur Arbeit oder zum Kunden und die hergestellten Waren sowie die Rohstoffe werden mit Hilfe von Öl transportiert. Auch wenn Dresden über einen gut ausgebauten ÖPNV verfügt, würden die derzeitigen Kapazitäten nicht ausreichen, einen massiven Umstieg von Autofahrern auf Bus und Bahn zu bewältigen. Ob unser städtisches Gesundheitssystem, unsere Feuerwehren, die Polizei und der städtische Fuhrpark ohne Öl funktionieren würden bzw. welche Auswirkungen stark steigende Ölpreise auf diese Bereiche hätten, wurde bislang nicht untersucht. Und auch das ganz Grundlegende steht infrage: Wie werden unsere Supermärkte und damit unsere Kühlschränke befüllt? Heute tun das LKWs, die Waren über hunderte Kilometer transportieren und auf eine Landwirtschaft aufsetzen, die ihrerseits Öl zum Betrieb der Traktoren und Erntemaschinen benötigt sowie aus Öl hergestellte Pflanzenschutzmittel einsetzt.

Das absehbare Ende des Rohstoffs Öl wird unsere Stadt verändern. Kurze Wege werden wichtig, denn eine simple Umstellung des heutigen PKW-Verkehrs auf Elektromobilität ist nicht absehbar: Gerade erst hat die Bundesregierung ihr Ziel infrage gestellt, in 2020 eine Million Elektroautos auf den Straßen zu haben. Selbst wenn dieses Ziel gelänge, wären doch nur 5 % der deutschen PKW-Flotte elektrifiziert – noch nicht zu reden vom LKW-Verkehr. Die technische Entwicklung geht zwar weiter, doch ungeklärt ist, ob der Strom aus erneuerbaren Energien letztlich überhaupt ausreicht, das heutige Niveau an PKW- und Güter-Verkehr aufrecht zu erhalten. Blind auf ungewisse technische Entwicklungen sollten wir uns nicht verlassen.

Die Anpassung einer Halbmillionen-Stadt wie Dresden benötigt Zeit: Sehr viel Zeit. Darum sollten wir heute bereits unsere Entscheidungen dahingehend überprüfen, ob wir sie auch treffen würden, wenn klar wäre, dass Dresden in 2030 ohne Mineralöl auskommen muss. Alle Entscheidungen auf Ebene der Haushalte, der Unternehmen aber auch der Stadtverwaltung und Politik sollten berücksichtigen, dass Energie künftig teurer wird. Auf politischer Ebene bedeutet dies:

- **Überprüfung und Anpassung städtischer Strategiekonzepte, wie das Tourismuskonzept, Zentrenkonzept (für Einkaufsmöglichkeiten), Verkehrsentwicklungsplan, Energie- und Klimaschutzkonzept und auch aller nicht formal gefasster Strategien**
- **Überprüfung aller Verträge der Stadt und ihrer Eigenbetriebe, inwieweit diese bei steigenden Ölpreisen funktionsfähig bleiben - sowohl für die Stadt als auch für den Vertragspartner**
- **Entwicklung eines Peak-Oil-Vorsorgeplans**

- **Bewusster Einsatz der Bauleitplanung (Flächennutzungspläne, Bebauungspläne), um neu entstehende oder sich verändernde Stadtteile bewusst mit kurzen Wegen und Durchmischung in Form von Wohn-, Arbeits- und kulturellen Einrichtungen zu gestalten sowie die Ernte erneuerbarer Energie anzuregen. Vorbild kann hierbei das Konzept der „Nachbarschaften“ von „Neustart Schweiz“ sein (www.neustart-schweiz.ch).**
- **Aufklärung und Einbeziehung der Bürger Dresdens über Bedrohungs- und Entwicklungsszenarien für Dresden; Entwicklung von attraktiven Visionen für die ganze Stadt wie auch für einzelne Stadtteile**
- **Ausrufung des Leitzieles „Resilienz“ für die Stadt: Widerstandsfähigkeit gegen Bedrohungen von außen wie Peak Oil, die jedoch auch anwendbar sind auf Bedrohungsszenarien wie Klimawandel und Wirtschaftskrise (entsprechend dem strategischen Ansatz der Transition Towns)**
- **aktive Unterstützung von Bürger-Engagement, die Stadt krisenfester zu machen, beispielsweise durch unbürokratische Bereitstellung von**
 - **Grünflächen für Bürgergärten**
 - **Parkplätze für CarSharing**
 - **Ressourcen zur Vernetzung von engagierten Bürgern und Initiativen**
- **bewusste Gestaltung der Stadt als Garten, der auch Erträge abwirft, um die Eigenversorgung in der Stadt zu ermöglichen (beispielsweise durch das Pflanzen von Nussbäumen statt reinen Laubbäumen durch das Grünflächenamt)**
- **Koordination mit den Kommunen im Umland, um den Selbstversorgungsgrad in der Region zu erhöhen und nachhaltig zu gewährleisten. Gemeinsam sollte über Strategien, Werkzeuge und Fördermöglichkeiten für den Erhalt und Aufbau resilienter regionaler Wirtschaftskreisläufe nachgedacht werden.**
- **Ausbau des elektrifizierten ÖPNV sowie Bereithaltung und Ausbau von Verkehrs-Infrastruktur, die einen Umstieg auf Körperkraftmobilität ermöglicht und erleichtert**
- **Einbeziehung von Akteuren der Sozialarbeit, um Vorsorge für die Geringverdiener in der Stadt zu treffen**
- **Erstellung eines Notfallplans, wie im Fall von plötzlicher Ölknappheit gehandelt wird**
- **Verabschiedung einer Peak-Oil-Resolution im Stadtrat, die deutlich macht, dass man Peak Oil in künftigen Entscheidungen berücksichtigt (Portland und San Francisco sind zwei große Städte, die solche Resolutionen verabschiedet haben).**

Verwundbar könnte unsere Stadt sein, wenn sie Peak-Oil-Gesichtspunkte insbesondere im Verkehrs-, Tourismus-, Versorgungs- und Energiebereich ausblendet. So nutzt die DREWAG zwar kein Öl, sondern Gas, um unsere Stadt mit Strom und Wärme zu versorgen, doch mit dem Ölpreis wird auch der Gaspreis steigen, da ein Umstieg auf Gas als Treibstoff weltweit geschieht, wenn die Ölpreise ein gewisses Niveau erreichen. Die Tourismusströme könnten sich stark verändern, wenn Öl und damit Reisen teurer

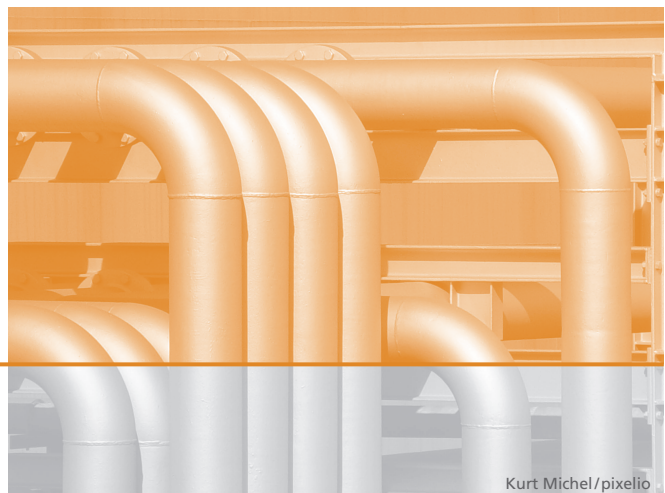
PEAK OIL

werden. Dresden sollte dann eher für Nahtouristen als für Fernreisende interessant sein. Von solch einer Veränderung betroffen wäre vor allem der Flughafen sowie die innerstädtischen Gastronomie- und Kultureinrichtungen, die von der Stadtverwaltung angeregt werden sollten, Anpassungsszenarien durchzuspielen.

Anpassungen in einzelnen Bereichen kosten sehr viel Zeit. Entscheiden sich viele Städte, ihren ÖPNV auszubauen, so dürften sowohl die Preise wie auch die Wartezeiten für Schienen, Fahrzeuge und Material steigen. Vorbeugende Maßnahmen sollten daher rechtzeitig ins Auge gefasst werden. Als Vorbild sollten Kommunen gewählt werden, die bereits Anpassungsmaßnahmen ins Auge fassen oder damit experimentieren, wie beispielsweise die Stadt Leipzig, die im Oktober 2012 eine Bundesförderung für Bildungsangebote zu Peak Oil erhalten hat oder Kommunen aus dem weltweiten Netzwerk der „Transition Towns“.

Der Höhepunkt der globalen Erdölförderung scheint auf den ersten Blick ein sehr abstraktes Problem zu sein. Europa hat sein Fördermaximum bereits 2002 überschritten und in den neun Jahren danach sank die tägliche Ölfördermenge bereits um 40%. Deutschland ist zu 97% abhängig von Importen von außen. Die Verfünfachung des Erdölpreises seit der Jahrtausendwende und Spritpreise von 1,70 Euro pro Liter zeigen uns, dass wir längst betroffen sind von der Verknappung des weltweiten Ölangebots.

Peak Oil muss als
Aspekt in die Daseins-
vorsorge einfließen!



Büro für postfossile Regionalentwicklung

Norbert Rost
Fetscherstraße 33
01307 Dresden
Telefon: (03 51) 4 46 60 69
Mobil: 0152/53 95 11 40
<http://www.regionalentwicklung.de>

Unterstützt durch die **Fraktion BürgerBündnis/Freie Bürger**
im Dresdner Stadtrat im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit

Bürgerfraktion
im Dresdner Stadtrat