

**„Ob wir wollen oder nicht, wir stehen am Beginn einer epochalen Transformation vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität.“**

Der moderne Verkehr ist fast vollständig vom Erdöl abhängig. Peak Oil, der Höhepunkt der weltweiten Ölförderung ist erreicht. Das Ölangebot wird in naher Zukunft kontinuierlich abnehmen. Die bisherige Entwicklung zu immer mehr fossilen Verkehr kann sich, ob wir wollen oder nicht, nicht mehr fortsetzen. Deshalb muss ein radikales Umdenken einsetzen vom Paradigma von immer mehr Verkehr hin zur Sicherung der Mobilität für alle Menschen.

Der fossile Verkehr trieb den Flächenverbrauch an. Immer größere Entfernungen konnten überwunden werden. Dadurch wurde der Raumwiderstand kontinuierlich verringert. Eine Spirale wurde in Gang gesetzt: Mehr Verkehrsinfrastruktur induziert eine entsprechende Siedlungsentwicklung, die wiederum Bedarf nach mehr Infrastruktur nach sich zieht. Das billige und reichliche Erdöl ermöglichte eine bis in die jüngste Vergangenheit anhaltende enorme Steigerung des Straßenverkehrs, des Luftverkehrs und des Schiffsverkehrs.

Geht man davon aus, dass sich diese Entwicklung aufgrund von weiterhin verfügbaren billigen Öl weiter fortsetzt und nicht mit entsprechenden Maßnahmen auf die Abnahme des Ölangebotes reagiert (Business-as-usual [BAU]), ist mit einer harten Landung zu rechnen.

Weiterhin wird erörtert, ob der Rückgang des konventionellen Öls durch andere fossile oder nukleare Energieträger ausgeglichen werden kann. Dabei kommen die Autoren zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Zusätzliches Erdgas für den Verkehr zur Substitution des zurückgehenden Erdölangebots wird es nicht in den erforderlichen Mengen geben, da Erdgas bereits jetzt knapp zu werden beginnt.
- Nichtkonventionelles Erdöl aus Teersanden und Schweröl kann den Rückgang des konventionellen Erdöls nur zu einem geringen Teil ausgleichen. Die Kosten und die negativen Umweltwirkungen der Förderung sind enorm.
- Es wird dargestellt, dass Kohle das Problem des zurückgehenden Ölangebotes nach dem Peak Oil aus mehreren Gründen weder lösen noch merklich mindern kann.
- Für eine Substitution von Erdöl durch Kernenergie im Verkehr wäre eine enorme zusätzliche Ausweitung der Kernenergieproduktion erforderlich. Diese ist u.a. wegen der begrenzten Uran-Ressourcen und der enormen Risiken und Umweltbelastungen auf allen Stufen der Kernenergieproduktion von der Uranförderung bis zur Endlagerung der Abfälle völlig außerhalb der Möglichkeiten.

Weiterhin wird dargestellt, dass wir uns aufgrund dieser Entwicklungen umorientieren müssen: Nicht der Verkehr darf im Mittelpunkt stehen, sondern die Mobilität, das heißt der Mensch mit seinen Bedürfnissen in Bezug auf Bewegung und Beweglichkeit. Eine zunehmende Verkehrsleistung kann man nicht mit einer besseren Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse gleichsetzen. Bei der heute vorherrschenden Denkweise wird der motorisierte Verkehr bevorzugt, während die Mobilitätsbedürfnisse einiger Gruppen wie z. B. von Kindern und Senioren benachteiligt werden.

Die heutige Verkehrspolitik ist durch das Paradigma des fossilen Verkehrs geprägt. Eine Mobilitätspolitik gibt es weder vom Begriff her noch der Sache nach. Die Mobilitätspolitik geht als systemischer Ansatz vom Zusammenhang der Flächennutzung/Siedlungsstrukturen und Raumentwicklung mit den Mobilitätsbedürfnissen aus. Es werden 7 Leitplanken für die Zeit nach dem Peak Oil auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität vorgestellt:

1. Energieeffizienz
2. Erneuerbare Energien
3. Effizientere Raum- und Siedlungsstrukturen
4. Mobilitätschancen für alle
5. Körperkraftmobilität
6. Beweglichkeit durch Verknüpfung digitaler Dienste mit dem Verkehr
7. Attraktive und emotional ansprechende Gestaltung postfossiler Mobilität

Dabei kommt es auf das richtige Zusammenspiel der Träger des notwendigen Veränderungsprozesses in Gesellschaft, Wirtschaft und Politik an. Für den gesellschaftlichen Bereich werden beispielgebend die Transition Towns-Initiative, die Eco-mobility-Bewegung und die schweizerische Initiative „2000-Watt-Gesellschaft“ genannt.

In der Wirtschaft geht es zusammengefasst um Innovationen in allen Clustern des Verkehrs, wie dem Straßengüterverkehr, der Seeschifffahrt, dem Flugverkehr, dem motorisierten Individualverkehr, der Standortwahl und den Raum- und Siedlungsstrukturen. Ziele dieser Innovationen sind die Erschließung von Effizienzpotentialen und damit ein Strukturwandel zur Nachhaltigkeit.

In der Politik darf nicht länger eine Business-as-usual-Option in Betracht gezogen werden. Ein Übergang von der Verkehr- zur Mobilitätspolitik ist notwendig. Dabei muss der Ansatz sein, dass Erdöl nicht mehr in steigenden Mengen als Treibstoff verfügbar ist. Neben der Verkehrspolitik müssen auf dieser Grundlage umfassende Lösungen in der Energie- und Infrastrukturpolitik, Stadt- und Regionalplanung, Wirtschafts-, Finanz-, Technologie-, Umwelt- und Bildungspolitik erarbeitet und umgesetzt werden. Wichtig ist dabei die Aufgabe, Nähe und Ferne neu zu balancieren und in diesem Zusammenhang Infrastrukturen anpassen. Insbesondere im Nahbereich muss die bisherige Priorisierung der motorisierten Verkehrsmittel aufhören und die Körperkraftmobilität gleichrangig werden. Damit wird gleichzeitig die physische Aktivität und die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen gefördert. Das kann zum Beispiel durch die Infrastrukturpolitik erreicht werden, die eine Versorgung mit Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten fördert und die Wohnortnähe und gute Erreichbarkeit zu Arbeitsplätzen und öffentlichen Verkehrsmitteln in den Mittelpunkt stellt.