

**Gemeinderat von Zürich**

13.04.05

**Schriftliche Anfrage**von Bernhard Piller (Grüne)  
und Franziska Graf (SP)

GR Nr. 2005/ 151

Am 1. April legten Stadt und Kanton Zürich alt/neue Strassenbaupläne vor. Abgesehen davon, dass Autobahnen generell stadunverträglich sind und Mehrverkehr generieren, stellt sich die grosse Frage, ob wir in 20 oder 30 Jahren überhaupt mehr Strassen als heute brauchen werden, oder ob es nicht dann zumal weniger motorisierten Individualverkehr geben wird.

Bei der ausreichenden Erdöl-Versorgung ist nicht die statische oder dynamische Reichweite der Reserven die relevante Grösse, sondern nur der Zeitpunkt, ab dem die Ölproduktion aus geologischen, technischen und ökonomischen Gründen nicht mehr weiter gesteigert werden kann. Dieser Zeitpunkt, an dem das so genannte Fördermaximum oder auch Peak of Oil erreicht sein wird, ist viel besser als Mass für Strukturbrüche geeignet als die Reichweite von Ölreserven, mit der die Öllobby immer operiert. Nach den bekannten Zahlen ist mit dem strukturell bedingten Erreichen des Produktionsmaximums bei konventionellem Erdöl um das Jahr 2010 – nach anderen Zahlen spätestens um 2020 – zu rechnen. Mit dem Fördermaximum wird der Rohölpreis in die Höhe schnellen und die Treib- und Brennstoffpreise mitziehen. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Macht sich der Stadtrat im Zusammenhang mit seiner Mobilitätsplanung auch Gedanken zur Endlichkeit fossiler Energieträger?
2. Wie stellt sich der Stadtrat zum Zusammenhang zwischen zukünftiger Mobilitätsentwicklung und der ausreichenden Verfügbarkeit von billigem, fossilem Treibstoff?
3. Ist der Stadtrat der Meinung, dass potentielle kurzfristige Erdöl-Substitutionsoptionen wie Erdgas und nicht konventionelles Erdöl die zukünftige Minderförderung von konventionellem Erdöl kompensieren kann?
4. Ist der Stadtrat der Meinung, dass langfristige Erdöl-Substitutionsoptionen wie der Energieträger Wasserstoff oder diverse Biotreibstoffe in ausreichendem Mass zur Verfügung stehen werden?
5. Angenommen die Prognosen zum weltweiten Erdöl-Fördermaximum stimmen und der Preis wird in wenigen Jahren weit höher als 100 Dollar pro Barrel liegen: Ist es in einem solchen Fall verkehrs- und finanzpolitisch zu verantworten, Investitionen in einen Strassenbau in der am 1. April skizzierten Grössenordnung zu tätigen?

6. Die Wahrscheinlichkeit von grösseren Strukturbrüchen wird mit steigendem Ölpreis sehr hoch. Wie stellt sich der Stadtrat zu dieser Verantwortung?
7. Mobilität ist ohne Frage ein Grundbedürfnis des Menschen. Wäre es für den Stadtrat aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht nachhaltiger und sinnvoller, eine Verkehrsplanung und ein entsprechend weitsichtiges Investitionsverhalten an den Tag zu legen – Stichwort massiver Ausbau des ÖV –, anstatt das Risiko möglicher Fehlinvestitionen einzugehen?

H. P. L.

Frankfurt