

ANFRAGE von Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt) und Thomas Huber (FDP, Rümlang)

Betreffend Verkehrssituation Dielsdorf – Mehr Baustellen durch Kreiselrückbau

Der Kanton Zürich plant, in Dielsdorf zwei Kreisel zurückzubauen. Damit wird ein früherer Entscheid korrigiert: zwei Verkehrskreisel sollen wieder durch lichtsignalgesteuerte Kreuzungen ersetzt werden. Die beiden Kreisel waren erst 2004 auf Initiative des Kantons Zürich, gegen die kritische Haltung der Standortgemeinde Dielsdorf, gebaut worden. Ziel war es, den Verkehrsfluss zu verbessern und Staus zu verhindern.

Offenbar sind die Kreisel den heutigen Verkehrsmengen nun aber nicht mehr gewachsen. Der Kanton begründet den Rückbau denn auch mit der starken Belastung der Strassen. Demgegenüber sollen Kreuzungen mit Lichtsignalen eine gezieltere Verkehrssteuerung ermöglichen und gleichzeitig den öffentlichen Verkehr bevorteilen. Es ist anzumerken, dass die Verkehrssituation im Bezirk Dielsdorf in den letzten Monaten aufgrund von wenig koordinierten kantonalen und kommunalen Baustellen stellenweise massiv belastet war.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Auf welchen aktuellen Verkehrszählungen, Verkehrsmodellen und Prognosen basiert der Entscheid zum Rückbau der beiden Kreisel? Wie haben sich Verkehrsaufkommen und Spitzenstundenbelastung seit deren Erstellung entwickelt?
2. Welche Varianten wurden geprüft – insbesondere eine Ertüchtigung der bestehenden Kreisel, Bypässe, Dosierungen oder Lichtsignalanlagen an bzw. vor den Kreiseln – und nach welchen Kriterien wurden sie bewertet? Warum hat sich der Kanton gegen die Ertüchtigung der Kreisel durch Lichtsignalanlagen entscheiden?
3. Wie hoch sind die Investitions- und Lebenszykluskosten des Rückbaus und Neubaus als lichtsignalgesteuerte Kreuzungen? Wie hoch wären im Vergleich die Kosten einer Ertüchtigung der bestehenden Anlagen?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat rückblickend den Entscheid von 2004, die damalige Lichtsignalanlage durch einen Kreisel zu ersetzen? Welche damaligen Annahmen haben sich nicht bestätigt? Welche Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsentwicklung im Raum Dielsdorf wurde den Berechnungen zugrunde gelegt?
5. Haben die bestehenden Kreisel das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht? Falls nein: Welcher Restwert bzw. welche noch mögliche Nutzungsdauer wird mit dem Rückbau aufgegeben?
6. Welche Auswirkungen werden für Wartezeiten, Rückstaulängen und Durchfahrtszeiten in den Hauptverkehrszeiten erwartet – heute sowie im Prognosezustand?
7. Welche konkreten Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr erwartet der Kanton von Lichtsignalanlagen? Wie viele Busse bzw. Fahrgäste profitieren davon und welche Fahrzeitgewinne werden erwartet?
8. Besteht das Risiko, dass längere Rotphasen zusätzlichen Ausweichverkehr durch Wohnquartiere oder das Zentrum von Dielsdorf verursachen? Wie wurde dies untersucht? Welche Verkehrseinschränkungen erwartet der Kanton während der Bauphase?

Barbara Franzen
Stefan Schmid
Thomas Huber