

Abo [Problem mit Stau in Bassersdorf](#)

Neue Tramlinie auf ständig verstopfter Strasse wirft Fragen auf

Die Tramverlängerung vom Flughafen nach Kloten rückt immer näher. Für grosse Skepsis sorgt bereits jetzt die beabsichtigte Fortsetzung quer durch Bassersdorf.



[Christian Wüthrich](#)

Publiziert heute um 06:00 Uhr



Neben den täglichen Autokolonnen soll hier mitten in Bassersdorf dereinst auch noch die Glattalbahn verkehren. Wie das ohne Entlastungsstrasse gehen soll, ist für viele ein Rätsel.

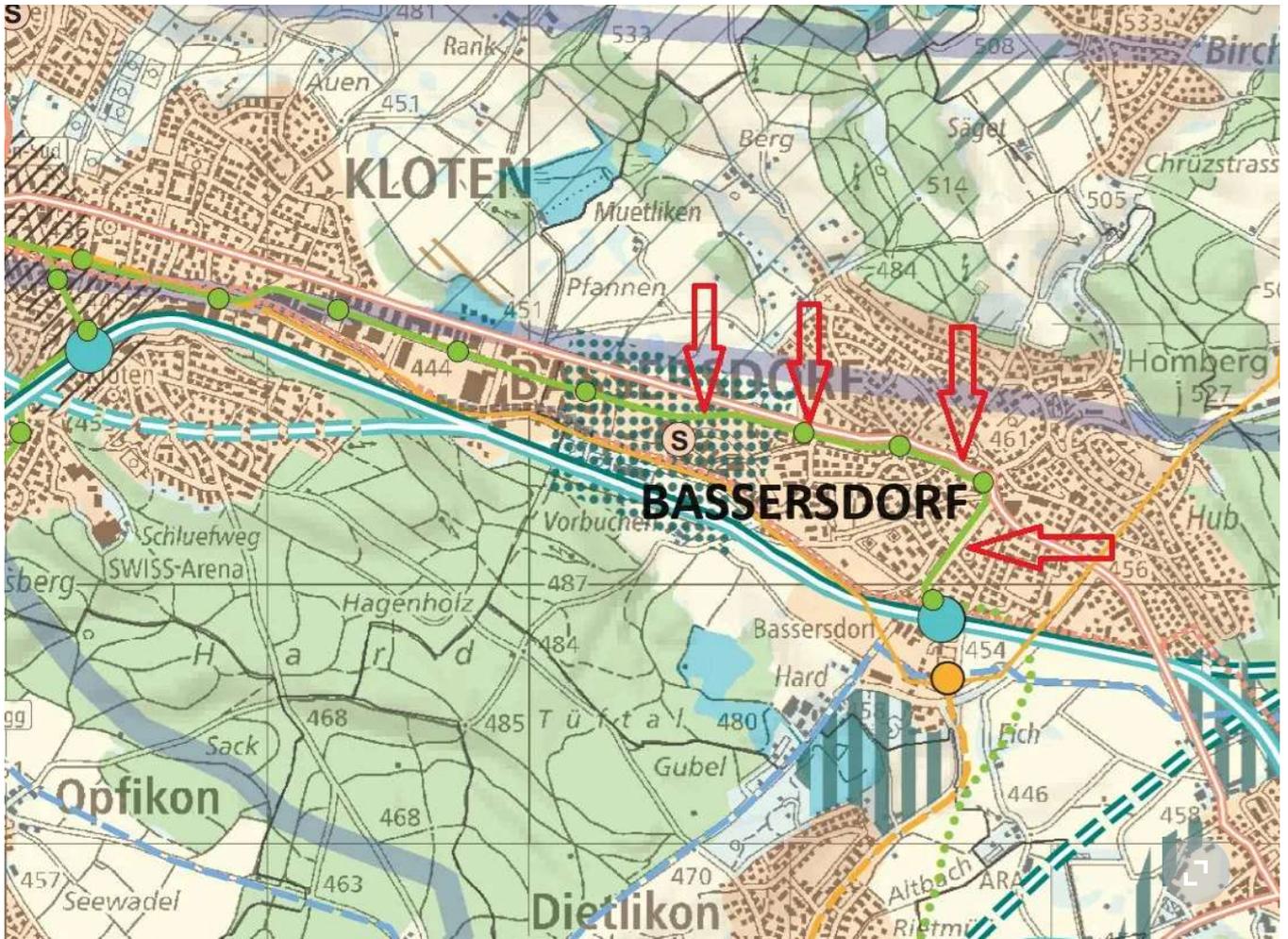
Archivfoto: Marc Dahinden

Mitten auf der Hauptstrasse sollen in ungefähr zehn Jahren Trams quer durch Bassersdorf fahren. Was grundsätzlich nach willkommenem ÖV-Ausbau und moderner, zentraler Erschliessung in der stark gewachsenen Agglomerationsgemeinde tönt, lässt Ortskundige die Stirn runzeln.

Wie sollen auf jener chronisch verstopften Durchgangssachse auch noch Trams Platz finden?, fragen sich staugeplagte Anwohnerinnen und genervte Pendler nicht erst seit gestern. Dass die Glattalbahn auch Bassersdorf erschliessen soll, ist schliesslich nicht neu.

Aktuell werde die Machbarkeitsstudie von 2014 dahin gehend überprüft, weiss der Bassersdorfer SVP-Kantonsrat und Gemeindepräsident Christian Pfaller in einer Anfrage an den

Zürcher Regierungsrat. Zusammen mit der FDP-Kantonsrätin und vormaligen Gemeindepräsidentin Doris Meier sowie der Walliseller Mitte-Kantonsrätin Kathrin Wydler legt er den Fokus auf die «anspruchsvolle» Linienführung mitten auf der Kantonsstrasse.



Die hellgrüne Linie mit den Punkten (Haltestellen) zeigt den projektierten Verlauf der Glattalbahn, die in Bassersdorf auf der Hauptstrasse (rote Pfeile) durchs Ortszentrum zum Bahnhof geführt werden soll.

Grafik: Richtplan Kanton ZH

Weil auch für das Trio offenkundig nur schwer vorstellbar ist, wie eine zusätzliche Tramlinie über einen Kilometer weit auf der Klotenerstrasse durchs Dorf geführt werden soll, bringt es in seinem Vorstoss eine längst geforderte Umfahrung wieder ins Spiel. Erst im Mai 2019 hatte das Amt für Mobilität des Kantons Zürich etliche Umfahrungsoptionen für Bassersdorf untersucht – und letztlich alle Varianten fallen gelassen.

Studie zu Umfahrung erneut im Fokus

Pfaller und seine beiden Mitstreiterinnen setzen nun genau an dieser Stelle an. In jenem kantonalen Bericht sei nämlich nicht ersichtlich, ob eine zukünftige Linienführung der Glattalbahn auf der Kantonsstrasse durch das Zentrum von Bassersdorf überhaupt in die Beurteilung eingeflossen sei.

Weil diese Beurteilung ziemlich entscheidend sein könnte im weiteren Verlauf des Glattalbahnausbaus, soll die Zürcher Regierung nun Auskunft darüber geben. Konkret will das Trio wissen, ob die erwähnte Linienführung der Glattalbahn in Bassersdorf und der Einfluss der Trams auf den Verkehrsfluss an der Klotenerstrasse in der besagten Studie von 2019 auch wirklich berücksichtigt wurde.

18'000 Fahrzeuge und noch Trams

Ebenso soll beantwortet werden, ob dabei die Konsequenzen für den motorisierten Individualverkehr und den ÖV einkalkuliert wurden. Falls dies nicht zutrifft, will man sogleich wissen, ob der Regierungsrat bereit wäre, die vorhandene Korridorstudie samt dem Synthesebericht vom Mai 2019 dahin gehend zu überarbeiten.

Noch immer ist die tägliche Verkehrslawine mit rund 18'000 Fahrzeugen, die sich täglich durchs Dorf zwängen, das Reizthema Nummer 1 in der Gemeinde. Wie eine wissenschaftlich begleitete Bevölkerungsbefragung mit gegen 2000 Teilnehmenden im vergangenen November aufgezeigt hat, finden 59 Prozent, dass der grösste Handlungsbedarf beim Strassenverkehr besteht. Zum Vergleich: Nur gerade 6 Prozent nannten dabei den Fluglärm und 9 Prozent antworteten mit Wohnraum.

Richtplaneintrag für Umfahrung abgelehnt

Im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels müssen die SBB sowieso die Hauptstrassenverbindung zwischen Bassersdorf und Baltenswil verlegen. Würde man das Vorhaben gemäss der seit über 50 Jahren vorliegenden Idee vervollständigen, entstünde südlich von Bassersdorf eine Umfahrung. Genau diese Option wurde in der Kantonsstudie sogar als beste Variante zur Verkehrsentslastung von Bassersdorf bezeichnet. Dennoch wollten bislang weder Regierungsrat noch Kantonsrat etwas unternehmen.

Nicht einmal der Eintrag im revidierten Richtplan wurde dem Anliegen gewährt. Es wäre die Grundvoraussetzung für eine spätere Projektierung des fehlenden rund 1,2 Kilometer langen Verbindungsstückes.

Dass es nicht längst eine Umfahrung gibt dort, liegt an unglücklichen Wendungen, umständlicher Planung, finanzpolitischen Engpässen, früheren Versäumnissen und nicht zuletzt am gesellschaftspolitischen Zeitgeist. Am nächsten stand man einer Umfahrung, als Kanton und SBB beim Bau der Flughafenlinie Ende der 1970er-Jahre bereits Strassenbrücken und Viadukte als Vorleistung für die vom damaligen Baudirektor versprochene Umfahrung bauten. Sie existieren noch heute, ohne dass sie je dem ursprünglichen Zweck gedient hätten.

Christian Wüthrich ist Redaktor für das Ressort Zürcher Unterland. Er hat einen Kommunikationsabschluss der ZHAW und arbeitet seit 2002 im Journalismus. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)