



N°19/2025 Nordumfahrung ZH

Newsletter zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich | Ausgabe 19 | Oktober 2025



Liebe Leserin, lieber Leser

In Kürze ist ein weiterer Meilenstein vollbracht. Nachdem wir im Sommer 2023 die Eröffnung der neuen, dreispurigen 3. Röhre feiern durften, ist nun auch eine der zwei zuvor bestehenden Röhren fertig saniert und kann wieder dem Verkehr übergeben werden. Dabei ist die Bezeichnung Sanierung fast eine Untertreibung. Eher handelt es sich um einen rundum neuen Tunnel modernsten Standards in einer bereits bestehenden Röhre.

Die laufende Sanierung der beiden Gubriströhren ist nur möglich, weil seit 2023 die 3. Röhre besteht. Zuvor hätte die Sanierung einer der bestehenden Röhren bedeutet, dass der Verkehr für über zwei Jahre durchgehend einspurig und im Gegenverkehr durch die jeweils andere Röhre hätte geführt werden müssen. Ein schlicht undenkbares Szenario.

Nun steht noch die Sanierung der Röhre 1 an, die ähnlich wie die jetzt zum Abschluss gelangte Sanierung der Röhre 2 gut zwei Jahre dauern wird. Erst dann, im Frühjahr 2028, steht uns die volle Kapazität des Gubristtunnels zur Verfügung. An dieser Stelle möchte ich allen Beteiligten noch einmal gutes Gelingen wünschen!

Otto Noger
Filialchef Winterthur
Bundesamt für Strassen ASTRA

Sanierung der Gubriströhren: Warum die 3. Röhre unverzichtbar ist

Seit der Eröffnung der 3. Gubriströhre im Jahr 2023 läuft die umfassende Sanierung der bestehenden Tunnelröhren aus dem Jahr 1985. Die 2. Röhre wurde direkt nach Inbetriebnahme der 3. Röhre instandgesetzt und wird Anfang Dezember 2025 in Betrieb genommen. Danach beginnt die Sanierung der 1. Röhre, die voraussichtlich bis Anfang 2028 dauert. Doch warum sind diese Massnahmen notwendig, und welche Rolle spielt die 3. Röhre dabei?

Nach 40 Jahren Betrieb zeigen die beiden älteren Röhren deutliche Abnutzungserscheinungen. Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA), zu der unter anderem Lüftungssysteme, Brandmeldeanlagen und Notrufsysteme gehören, entspricht nicht mehr den heutigen Sicherheitsstandards und viele Teile sind heute nicht mehr verfügbar oder kompatibel mit einer modernen Steuerung der Anlage. Diese Anlagen müssen regelmässig erneuert werden, um die Tunnelsicherheit langfristig zu gewährleisten. Zudem sind durch den jahrzehntelangen Verkehr Fahrbahn, Tunnelwände und Entwässerungssysteme beschädigt. Das hohe Verkehrsaufkommen lässt den Tunnel zunehmend altern.



Tunnelportal 3. Röhre Affoltern

Mit über sechs Stunden Stau pro Tag war der Gubrist 2022 der grösste Stauschwerpunkt. Ohne die 3. Röhre hätte die Sanierung der 1. und 2. Röhren zu erheblichen Verkehrseinschränkungen geführt: Jede Röhre muss für die Arbeiten vollständig gesperrt werden, sodass nur noch eine Spur pro Richtung verfügbar wäre. Die 3. Röhre ermöglicht es, den Verkehr umzuleiten, ohne die Verkehrsflüsse im Grossraum Zürich massiv zu beeinträchtigen. Dank der 3. Röhre kann der Verkehr während der Sanierung durch die neue Röhre und die jeweils offene alte Röhre fliessen. «Dank der 3. Röhre können wir im 2-Schichtbetrieb arbeiten, ohne den Verkehr zu blockieren», betont Roland Hug. Zwei Logistikbrücken zur 2. Röhre ermöglichten zudem den Materialtransport zur Baustelle, was die Arbeiten effizienter gestalteten.

Die Sanierung der Gubriströhren ist eine notwendige Investition in Sicherheit und Infrastruktur. Die 3. Röhre macht diese Massnahmen erst möglich und verhindert massive Verkehrseinschränkungen. Mit dem Abschluss der Arbeiten wird die Nordumfahrung Zürich nicht nur sicherer, sondern auch zukunftsfähig für die kommenden Jahrzehnte sein.

Gubristtunnel: Nach Sanierung und BSA-Modernisierung startet die Testphase für höchste Sicherheit

Nach der baulichen Sanierung der 2. Tunnelröhre sind nun auch die Modernisierung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) abgeschlossen. Die Anlagen der BSA sind für Autofahrende unsichtbar, aber dennoch unverzichtbar. Sie sorgen dafür, dass der Tunnel im Alltag zuverlässig funktioniert und im Ernstfall die Sicherheit gewährleistet ist.

Zur BSA gehören einige Systeme wie leistungsstarke Lüftungen, die im Brandfall Rauch abführen, eine sichere Stromversorgung, Beleuchtung, moderne Brand- und Videoüberwachungen, Signalisation sowie die Steuerung des Verkehrsflusses. Ohne dieses Zusammenspiel wäre ein sicherer Betrieb des Tunnels nicht möglich.

In den letzten Wochen hat das ASTRA die gesamte Technik auf den neuesten Stand gebracht. Ziel war es, die Sicherheit weiter zu erhöhen, die Energieeffizienz zu

verbessern und die Anlagen langfristig fit zu machen. Damit ist nun auch dieser Meilenstein erreicht.

Doch bevor der Tunnel für den Verkehr freigegeben wird, folgt die Testphase. Hier wird jedes einzelne System auf Herz und Nieren geprüft. Von der Notbeleuchtung über die Lüftung bis hin zur Kommunikationstechnik muss alles einwandfrei funktionieren. Erst wenn die verschiedenen Anlagen zuverlässig zusammenspielen, kann der Tunnel sicher betrieben werden.

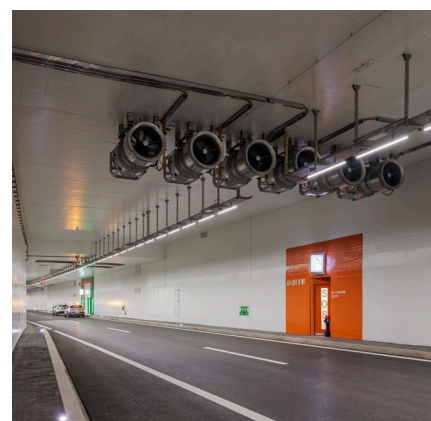
Ein Blick in die zweite Röhre zeigt, wie viel Technik im Hintergrund verborgen ist: Kabel, Schaltschränke, Sensoren und Steuergeräte. Sie bilden das Nervensystem des Tunnels. Mit dem Abschluss der BSA-Arbeiten und dem Start der Testphase stellt das ASTRA sicher, dass der Gubristtunnel auch in Zukunft höchste Standards erfüllt.



Unter der 2. Röhre: Aus Sicherheitsgründen werden verschiedenen Kabel getrennt und auf mehreren Trassen geführt



Befahrbarer Querschlag zwischen 2. und 3. Tunnelröhre



Fahrraum der 2. Tunnelröhre mit Beleuchtung, SOS-Nischen und Strahlventilatoren für die Beherrschung der Längsströmung der Luft bei einem Ereignis

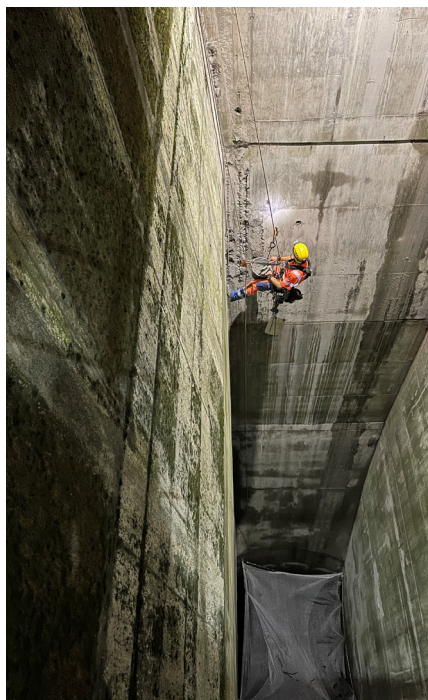


Blick zu den Axialventilatoren, welche die Rauchgase bei einem Ereignis ansaugen

[Hier geht's zur Bildergalerie](#)

Erste Schritte zur Sanierung des Abluftkamins

Die Zustandserfassung des Abluftkamins war eine besondere Herausforderung. Da dieser im Betrieb nicht betreten werden darf, konnte der Zugang nur während der Nachtsperrungen erfolgen. Spektakulär war dabei das Abseilen im obersten Teil des über 100 Meter tiefen Schachtes: Nur so war es möglich, diesen aus nächster Nähe zu überprüfen. Der Zustand des Betons wurde dabei unter anderem mit visuellen Kontrollen und Abklopfen aufgenommen. Dabei zeigte sich, dass einzelne Bereiche stärker geschädigt waren als erwartet. Frühere Inspektionen hatten dies nicht in vollem Umfang erfasst, weil sie ohne die Sicherheitsmassnahmen der aktuellen Baustellen nur begrenzt möglich waren. Um die anschliessenden Arbeiten sicher durchzuführen, wurde im Schacht zusätzlich ein 115 Meter hohes Gerüst erstellt. So konnte der ganze Schacht zuverlässig überprüft und eine fundierte Grundlage für die Instandsetzung geschaffen werden.



Abseilen im obersten Teil des Abluftschachtes beim Auslass auf dem Gubrist für dessen Zustandserfassung.



Drei Fragen an Stefan Matsch: «Am meisten beeindruckt mich, wie viel man über ein Bauwerk erfährt, wenn man wirklich genau hinschaut.»



Stefan Matsch
EBP Schweiz AG
Projektleiter Los 3

Warum sind regelmässige Zustandserfassungen wichtig?

Zustandserfassungen bilden die Grundlage für jede Instandsetzung. Ohne sie weiss man nicht, welche Massnahmen wirklich nötig sind. Gerade bei Tunneln, die ständig in Betrieb stehen, ist eine genaue Aufnahme entscheidend, auch um Risiken frühzeitig zu erkennen.

Gab es Überraschungen beim bisherigen Projekt?

Ja, mehrfach. Beim Gubrist zeigte sich etwa, dass einzelne wichtige Betonelemente in deutlich schlechterem Zustand waren als angenommen. Solche Mängel treten oft erst zu Tage, wenn die

Bauarbeiten gestartet sind. Visuell wirkt vieles intakt, beim genaueren Prüfen vor Ort zeigt sich dann aber, dass grösserer Handlungsbedarf besteht.

Welche Lehren ziehen Sie daraus für die Zukunft?

Zustandserfassungen sind trotz lästiger Sperrungen in vorgegebenen Intervallen durchzuführen, ansonsten steigt das Risiko für unerwartete Schäden und Mehrkosten. Zudem sind die Ergebnisse sauber zu dokumentieren, damit Bauherrschaft und zukünftige Planer auf belastbare Grundlagen zurückgreifen können.

Ausblick – Arbeiten 1. Röhre ab Dezember

Parallel zu den Abschlussarbeiten an der 2. Röhre haben bereits die ersten Vorarbeiten in der Vorzone der 1. Röhre begonnen. Diese dienen der Vorbereitung für die umfassende Instandsetzung, die direkt im Anschluss startet. So wird ein nahtloser Übergang zwischen den beiden Bauphasen gewährleistet. Mit dem Abschluss der Sanierung der 2. Röhre Anfang Dezember steht die nächste Etappe bevor: die Instandsetzung der 1. Röhre. Ab Dezember wird sie ausser Betrieb genommen, um Fahrbahn, Tunnelsohle und Zwischendecke zurückzubauen und durch neue Bauteile zu ersetzen. Ebenso werden moderne Werkleitungskanäle eingebaut, die sämtliche Kabel für Energieversorgung und Steuerung aufnehmen. Parallel erfolgt die Erneuerung der Betriebs- und Sicherheitsanlagen, sodass die Röhre nach Abschluss wieder auf dem aktuellen Stand der Technik ist. Damit beginnt die letzte grosse Instandsetzungsphase am Gubrist.



Vorarbeiten 1. Röhre Tunnelportal in Weiningen

Fortschritte an der Zürcher Nordumfahrung: Rückbauarbeiten bei Weiningen und Affoltern

Das Grossprojekt Zürcher Nordumfahrung macht Fortschritte: Im Sommer wurden zwei Rückbauprojekte erfolgreich abgeschlossen. Die Einfahrtsrampe beim Halbanschluss Weiningen wurde zwischen April und Juni 2025 präzise in Teile zerlegt, ausgehoben und abtransportiert. Auch die provisorischen Logistikbrücken in Weiningen und Affoltern,

die für die Erschliessung der zweiten Gubrist-Röhre dienten, sind Geschichte. Ihr Abbau erfolgte in spektakulären Nachteinsätzen während der Sommerferien. Während der Verkehr durch die neue dritte Röhre rollte, wurden die Brücken Stück für Stück zerlegt und entsorgt. Ein weiterer Meilenstein ist erreicht.



Neue Einfahrtsrampe ohne Logistikbrücke in Weiningen



Alte Einfahrtsrampe mit Logistikbrücke in Weiningen

Impressum

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Filiale Winterthur
Grüzefeldstrasse 41
8404 Winterthur

Tel. +41 58 480 47 77
Fax +41 58 480 47 90
winterthur@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch
www.autobahnschweiz.ch



© 2025 Bundesamt für Strassen ASTRA, Winterthur Alle Rechte vorbehalten