



## Glattalautobahn Kloten-Süd – Winterthur-Töss



### Worum geht es?

Die Autobahn A1 zwischen Zürich-Nord und Winterthur-Töss ist der am stärksten befahrene Autobahnabschnitt in der Schweiz. Die Verkehrszählstelle bei Wallisellen registriert durchschnittlich über 140'000 Fahrzeuge pro Tag. Bereits heute stösst die Autobahn zu Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenze. Projekte wie der Ausbau der Nordumfahrung Zürich, der 6-Spurausbau in Winterthur und der Bau der Oberlandautobahn zwischen Hinwil und Uster werden den Verkehrsdruck im Glattal zusätzlich erhöhen.

Das Projekt Glattalautobahn sorgt dafür, dass die Autobahn im Raum Zürich langfristig leistungsfähig bleibt. Im Fokus stehen ein neues Netzelement zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der neu zu erstellenden Verzweigung Baltenswil, der Ausbau und die Instandsetzung der bestehenden Strasseninfrastruktur.

### Was wird gebaut und warum?

Das Gesamtprojekt Glattalautobahn ist in fünf Teilprojekte gegliedert:

- Neues Netzelement A121 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der neuen Verzweigung Baltenswil (ca. 9 km) mit 4 Fahrstreifen, mehrheitlich unterirdisch geführt (Tunnel Hard)
- Ausbau und Instandsetzung der A1 zwischen dem An-

schluss Winterthur-Töss und der Verzweigung Baltenswil von 6 auf 8 Fahrstreifen (ca. 8 km)

- Ausbau und Instandsetzung der A1 zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Wallisellen von 6 auf 8 Fahrstreifen (ca. 5 km)
- Ausbau und Instandsetzung der A11 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Kloten-Süd von 4 auf 6 Fahrstreifen, respektive im Tunnel Bubenzholz von 6 auf 8 Fahrstreifen (ca. 3 km)
- Verkehrliche Anpassungen entlang der A1 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Seebach (ca. 2 km)

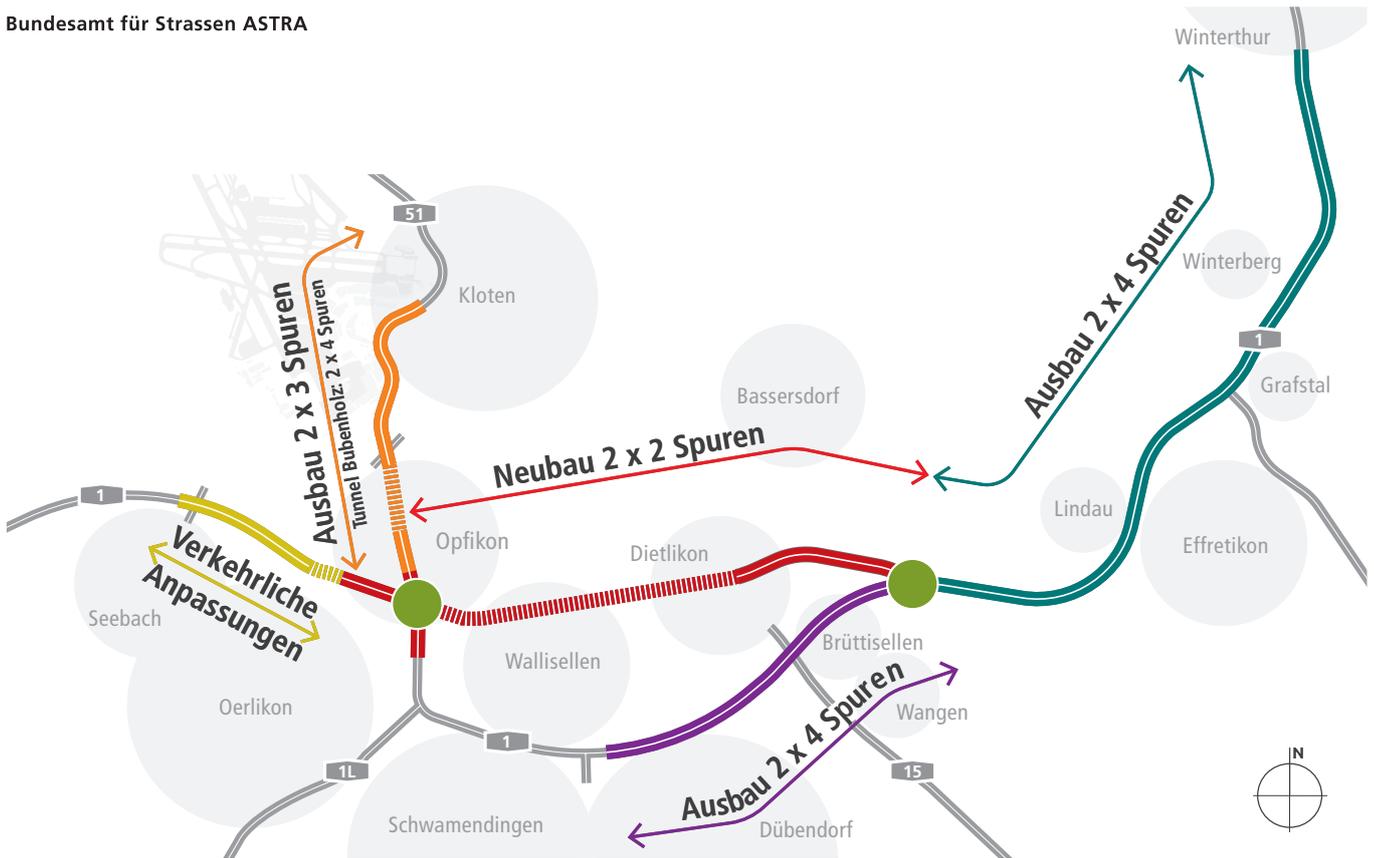
Mit dem neuen Abschnitt A121 werden die A1 zwischen Zürich-Nord und Brüttsellen entlastet und der Anschluss an den Flughafen Zürich verbessert. Die unterirdische Linieneinführung trägt im dicht besiedelten Gebiet zu einer möglichst umweltverträglichen Lösung bei.

Der Transitverkehr zwischen Bern/Basel und St. Gallen rollt über den neuen Autobahnabschnitt. Dies verbessert für den Regionalverkehr die Erreichbarkeit der Verzweigungen Brüttsellen und Zürich-Ost.

Der neue Autobahnabschnitt dient ausserdem als Alternativroute im Störfall. Steht die A1 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der Verzweigung Baltenswil aufgrund



Bundesamt für Strassen ASTRA



eines Ereignisses (z.B. Unfall) temporär nicht zur Verfügung, wird der Verkehr über das neue Netzelement geführt. Die Kosten des Gesamtprojekts Glattalautobahn betragen rund 5,2 Milliarden Franken (+/- 30%), die im Wesentlichen vom ASTRA getragen werden.

### Wann wird gebaut?

Das Projekt «Glattalautobahn» befindet sich noch ganz am Anfang. Im September 2020 hat das ASTRA mit der Erarbeitung des generellen Projekts, der ersten von drei Projektierungsphasen, begonnen. In dieser ersten Phase werden unter anderem die Linienführung und die Anschlussstellen durch den Bundesrat genehmigt. Nach Erarbeitung des Ausführungsprojekts erfolgt voraussichtlich 2032 die öffentliche Planaufgabe. Der Baubeginn findet frühestens 2041 statt. Die Eröffnung des neuen Netzelements erfolgt frühestens 2050. Der Projektabschluss wird ab 2061 erwartet.

### Wie gehen wir vor?

Die Komplexität des Projekts, die hohe Betroffenheit der beteiligten Akteure und der lange Zeithorizont machen das Projekt Glattalautobahn zu einer anspruchsvollen Aufgabe.

Verschiedene Dritt- und Nachbarprojekte sind parallel in Planung und beeinflussen das Vorhaben direkt oder indirekt. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB planen zwi-

schen Zürich und Winterthur den Ausbau des Schienennetzes (planmässige Realisation: 2026–2034). Dies erfordert im Landschaftsraum Eich zwischen Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen einen Trasseetausch, da sich dort die Bahngleise und Fahrspuren kreuzen.

### Wie wird der Lärmschutz verbessert?

Das ASTRA legt grossen Wert auf den Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Im Projekt werden deshalb Lärmschutzmassnahmen festgelegt, die sich an der Lärmschutzverordnung (LSV) orientieren. Mit Massnahmen wie dem Einsatz von lärmarmen Belägen oder dem Bau respektive der Erhöhung von Lärmschutzwänden wird die LSV eingehalten. Um die Lärmbelastung in dem dicht besiedelten Gebiet so gering wie möglich zu halten, wird zudem der grösste Teil des neuen Netzelements der A121 unterirdisch geführt.

### Kontakt/Rückfragen

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost  
Infrastrukturfiliale Winterthur  
Grüezfeldstrasse 41, 8404 Winterthur  
Telefon +41 58 480 47 11  
winterthur@astra.admin.ch  
www.autobahnschweiz.ch

März 2025