PP
4800 Zofingen

April 2025

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info 2

A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Diesen Mai starten die Hauptarbeiten auf dem Abschnitt zwischen Luterbach und Wangen a. A., dem Los West. Wie Sie als Anwohnerinnen und Anwohner wissen, ist die Autobahn heute vierspurig und es kommt häufig zu Stau. Dadurch entsteht in den umliegenden Gemeinden Ausweichverkehr – die Lebensqualität sinkt. Mit dem Ausbau auf sechs Fahrstreifen kann der Verkehr zukünftig wieder fliessen. Der heutige Engpass wird beseitigt.

Im November 2024 hat sich die Stimmbevölkerung gegen die sechs Ausbauprojekte entschieden. Der 6-Streifen-Ausbau war keines dieser Projekte, sondern wurde mit dem Entscheid des Parlaments 2020 rechtskräftig beschlossen. Weil das Projekt rechtskräftig ist und die Vorarbeiten bereits seit Frühling 2024 im Gange sind, ist es auch nicht Teil der ETH-Überprüfung durch Professor Weidmann. Ulrich Weidmann hat vom Bund den Auftrag erhalten, sämtliche noch nicht baureifen Bahn- und Strassenprojekte hinsichtlich Priorität zu überprüfen.

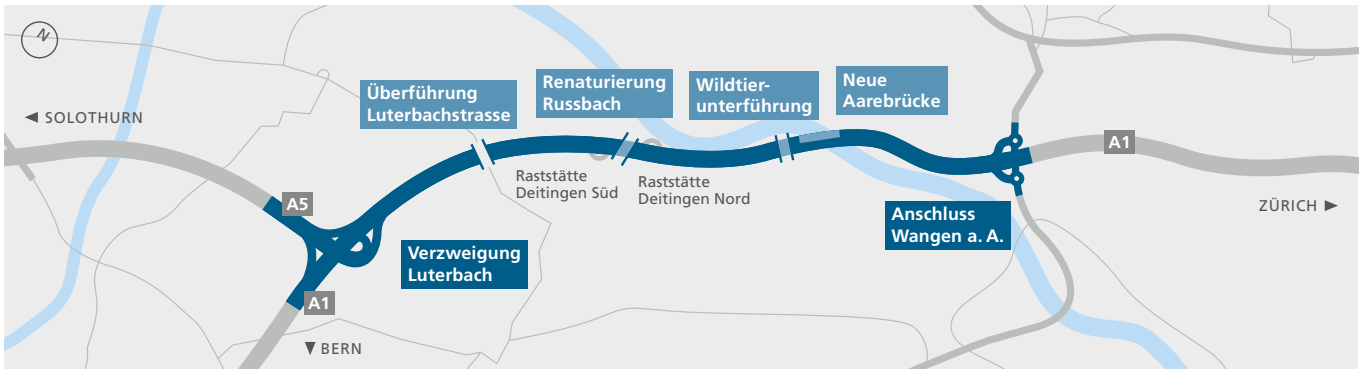
Ein zentrales Anliegen des ASTRA ist es, den Ausweichverkehr während der Bauarbeiten zwischen Luterbach und Härkingen zu verhindern. Der Verkehr soll auf der Nationalstrasse bleiben und nicht durch die umliegenden Gemeinden fahren, wo er zur Belastung für die Anrainerinnen und Anrainer wird. Deshalb ist die Autobahn auch während der Bauarbeiten stets zweispurig befahrbar. Das ASTRA arbeitet in der «Task Force Verkehr» eng mit den Kantonen Bern und Solothurn sowie den Kantonspolizeien zusammen.

Die neue Wildtierunterführung bei Wangen a. A. schafft künftig einen wichtigen Durchgang für verschiedene Tierarten, deren Lebensraum so grösser wird. Eine weitere Massnahme für den Umweltschutz ist die Renaturierung des Russbachs. Heute verläuft er geradlinig bei den Raststätten Deitingen und bietet Fischen sowie anderen Tierarten kaum Lebensraum. Durch die Verbreiterung und Renaturierung auf einer Länge von knapp einem halben Kilometer wird der Russbach für Fische, aber auch für Amphibien und Reptilien aufgewertet.

Liebe Leserin, lieber Leser, wir sind uns bewusst, dass solche Bauarbeiten für Sie als Anwohnende mit der einen oder anderen Einschränkung verbunden sind. Und wir bedauern, dass es während der Bauphase gelegentlich zu Lärm durch die Baustelle kommen kann. Aber wir sind zuversichtlich: Unsere Planungen sind so gestaltet, dass Ihr Alltag so wenig wie möglich beeinträchtigt wird und wir uns alle am Schluss über ein gutes Ergebnis freuen dürfen.

Guido Biaggio
Vizedirektor Bundesamt für Strassen ASTRA

Los West: Auftakt zum 6-Streifen-Ausbau zwischen Luterbach und Wangen a. A.



Das Los West im Überblick: Neben dem 6-Streifen-Ausbau sind auch viele weitere Arbeiten vorgesehen.

Es geht los: Im Mai 2025 beginnt der 6-Steifen-Ausbau der Autobahn A1 zwischen der Verzweigung Luterbach und Wangen a. A. Der Engpass mit den ständigen Staus soll bald der Vergangenheit angehören. In Oensingen und Egerkingen starten die Bauarbeiten ebenfalls.

Der 6-Streifen-Ausbau der Autobahn zwischen Luterbach und Härkingen erfolgt in drei Etappen. Mit dem Los West startet am 2. Mai die erste Etappe zwischen Luterbach und Wangen a. A. Die Vorarbeiten dazu laufen bereits seit Frühling 2024. Die Hauptarbeiten in diesem Los erstrecken sich bis ins Jahr 2027.

Die Autobahn erhält je Fahrtrichtung einen zusätzlichen Streifen. Sie wird von 26 auf 32 Meter verbreitert. Gleichzeitig mit der Beseitigung des Engpasses werden die gesamte Strasseninfrastruktur instandgesetzt sowie Brücken und Unterführungen im Abschnitt erneuert oder neu gebaut. Kernstück ist die neue Aarebrücke mit drei Fahrstreifen zwischen den Raststätten Deitingen und dem Anschluss Wangen a. A. (siehe Seiten 6, 7). Die Brücke wird auf der Nordseite der bestehenden Doppelbrücke gebaut. Letztere wird saniert.

Terminplan

- Anfang Mai 2025: Beginn mit dem Bau der neuen Aarebrücke bei Wangen a. A.
- Anfang Juli 2025: Abbruch und Neubau der Kantonsstrassenüberführung Luterbach–Deitingen. Die provisorische Überführung wird vorher eingerichtet.
- Anfang Mai 2025: Beginn mit dem Ausbau des VEBO-Anschlusses in Oensingen
- Anfang Mai 2025: Start Arbeiten Anschluss Egerkingen

Terminverschiebungen sind möglich.

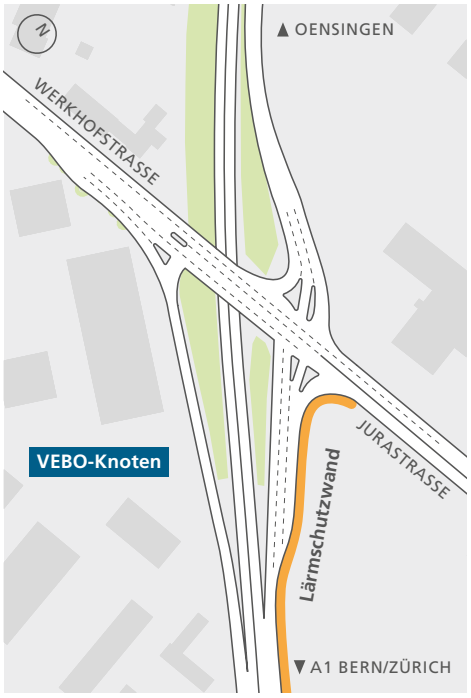
Neu gebaut wird in diesem Abschnitt auch die Überführung der Kantonsstrasse zwischen Luterbach und Deitingen. Der Russbach bei den Raststätten Deitingen wird renaturiert und beim Hohfurewald entsteht eine Wildtierunterführung.

Auch in Oensingen und Egerkingen starten die Bauarbeiten. In Oensingen wird der Anschluss bei der Genossenschaft VEBO ausgebaut. In Egerkingen stehen eine vollständige Neugestaltung des Autobahnanschlusses und die Renaturierung der Dünnern auf dem Programm. Um auf die Autobahn zu gelangen, muss der Verkehr von Olten her künftig nicht mehr durch das Dorf fahren. Egerkingen wird dadurch entlastet. Die Arbeiten in beiden Gemeinden werden bereits jetzt mit dem Los West gestartet, damit bei der zweiten und dritten Ausbauetappe – von Wangen a. A. bis Härkingen – der Verkehrsfluss im regionalen Strassennetz nicht zusätzlich beeinträchtigt wird.

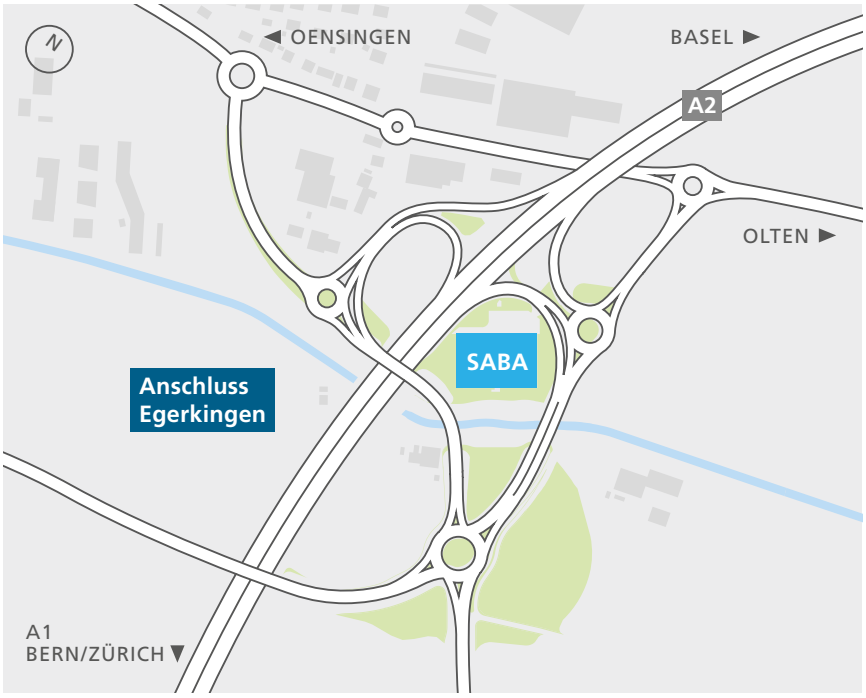
Lärm- und Umweltschutz haben ebenfalls einen hohen Stellenwert. Dank eines lärmarmen Belags und der Anpassung und Erweiterung der Lärmschutzwände werden die Lärmemissionen insgesamt reduziert.

Die Arbeiten im Los West

- Ausbau der A1 auf sechs Streifen
- Optimierung des Lärmschutzes
- Verbreiterung oder Neubau von Brücken
  - Neue Aarebrücke
  - Überführung Luterbachstrasse
- Renaturierung des Russbachs
- Bau einer Wildtierunterführung
- Errichtung moderner Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA)
- Schaffung neuer Wanderwege
- Neugestaltung VEBO-Knoten
- Neugestaltung Anschluss Egerkingen



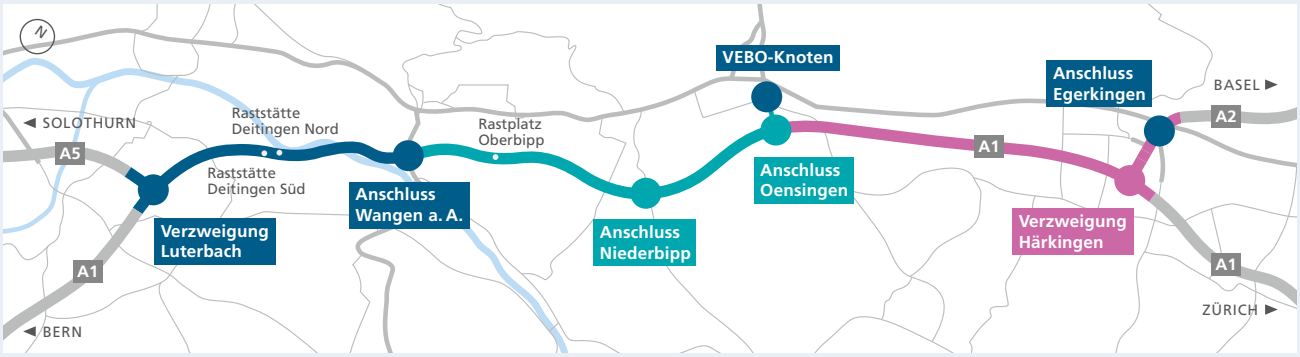
So wird der VEBO-Knoten in Oensingen umgestaltet. Der VEBO-Knoten ist Bestandteil des Gesamtverkehrsprojekts Oensingen (siehe auch Seite 10).



Der Anschluss in Egerkingen wird umgestaltet, um die Gemeinde vom Verkehr zu entlasten. So sieht es künftig aus (siehe auch Seite 10).

A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau

Der rund 22 Kilometer lange Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Luterbach und Härkingen ist in den 1960er-Jahren entstanden. Er gehört zu den wichtigsten Verkehrsachsen der Schweiz. Der Abschnitt ist heute überlastet, Staus sind an der Tagesordnung. Die rechtlichen Vorgaben beim Umweltschutz, beim Lärmschutz und bei den Sicherheitsstandards werden zum Teil nicht erfüllt. Deshalb wird der Abschnitt von 2025 bis 2032 in drei Etappen komplett erneuert und je Fahrtrichtung um einen Fahrstreifen erweitert. Die Kosten betragen rund 1,06 Milliarden Franken.



Los West: 2025–2027 | Los Mitte: 2028–2030 | Los Ost: 2030–2032

Neue Überführung der Luterbachstrasse mit Velostreifen

Die Autobahnüberführung der Luterbachstrasse wird neu gebaut. Während der Bauphase ist die Verbindung zwischen Luterbach und Deitingen mit einem Provisorium sichergestellt. Velofahrende können das Provisorium nicht befahren und werden umgeleitet. Auf der neu errichteten Überführung stehen den Velofahrenden künftig separate Velostreifen zur Verfügung.

Die Luterbachstrasse zwischen Deitingen und Luterbach überquert die Autobahn. Die Überführung der Kantonsstrasse über die Autobahn wird vollständig neu gebaut. Die neue Überführung wird pro Fahrtrichtung zusätzlich mit je einem Velostreifen ergänzt.

Um die Verbindung zwischen den beiden Gemeinden auch während der Bauphase sicherzustellen, wird nördlich der bestehenden Überführung ein Provisorium für Autos und Lastwagen bereitgestellt. Da dieses Provisorium nur 6,4 Meter breit ist, wird Velofahrenden eine Umleitung (in der untenstehenden Grafik blau) empfohlen. Fussgängerinnen und Fussgänger nutzen in beiden Richtungen den Weg via Schachenstrasse und Jurastrasse. Die Unterführung Forst- und Solothurnstrasse ist gesperrt und entsprechend signalisiert.

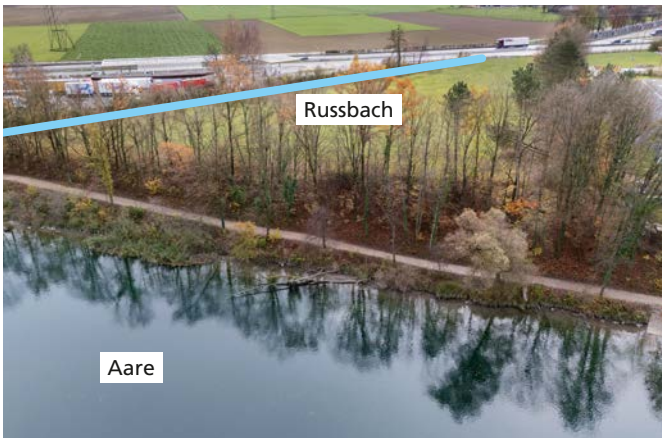
Die neue Autobahnüberführung der Kantonsstrasse Luterbachstrasse.

Die Bauarbeiten für die neue Überführung starten Mitte Mai 2025. Ab Juli steht die bisherige Autobahnüberführung nicht mehr wie gewohnt zur Verfügung. Das Provisorium ist dann bereit.

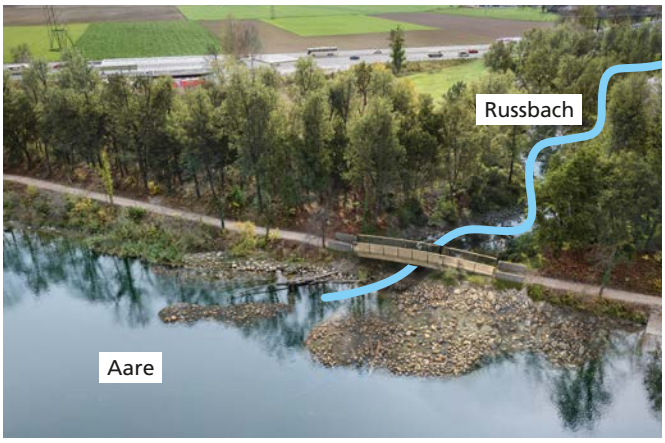
Umleitungen

Neue Überführung | Umleitung Fussverkehr | Umleitung Veloverkehr | Motorisierter Individualverkehr | Gesperrte Unterführung

Naturnahes Bachbett für den Russbach



Heute
Der Russbach ist heute kanalisiert und verläuft geradlinig entlang der Raststätten Deitingen Nord und Süd. Die heutige Autobahnunterführung ist nicht fischgängig, der Lebensraum für andere Tierarten sehr arm.



Künftig
Der Russbach wird auf einer Länge von rund 450 Metern renaturiert. Bereits südlich der Autobahn erhält er ein breites Bachbett. Nach der Unterquerung der Autobahn fliesst er weiter in einem naturnah gestalteten, 32 Meter breiten Umfeld, bevor er in die Aare mündet. Die Unterquerung der Autobahn wird stark verkürzt und damit fischgängig gemacht. So bietet der Bach künftig Fischen wie Äschen oder Regenbogenforellen einen attraktiven Lebensraum. Auch Amphibien und Reptilien können sich in diesem Gebiet wieder besser ansiedeln.

Der Russbach bietet künftig Fischen wie Regenbogenforellen (links) und Äschen einen attraktiven Lebensraum.

220 Meter lange neue Aarebrücke

Am unteren Bildrand die neue Autobahnbrücke mit 3 Streifen.

Der 6-Streifen-Ausbau benötigt eine zusätzliche Aarebrücke. Diese ist mit drei Fahrstreifen ausgestattet und verläuft parallel zur bestehenden Doppelbrücke. Sie ist 220 Meter lang und als dreiteilige Stahlbetonkonstruktion geplant. Zwei Pfeiler tragen das robuste Bauwerk.

Der Startschuss für den Bau der neuen Aarebrücke zwischen den Raststätten Deitingen und dem Anschluss Wangen a. A. fällt am 12. Mai 2025 mit der Installation einer Hilfsbrücke. Diese kommt auf Rammpfählen zu stehen. Über diese Hilfsbrücke gelangen Material und Maschinen an schwer zugängliche Stellen. Maschinen, wie sie zum Beispiel zum Bau von Brückenpfeilern und Fundamenten im Wasser benötigt werden.

Eckdaten zur neuen Aarebrücke

Brückenlänge:	220 Meter
Brückenbreite (Fahrbahnraum):	15 Meter
Gewicht:	25 000 Tonnen

Zufussgehende können die Aare via Fussgängersteg unterhalb der Fahrbahnplatte überqueren.

Herausfordernder Bau im Fluss

Der Bau eines Brückenpfeiler-Fundaments in einem Fluss ist eine besondere Herausforderung. Denn: Die Stelle, wo das Fundament zu stehen kommt, muss während des Baus wasserfrei sein. Sogenannte Spundwandkästen schaffen Abhilfe. Diese werden mit einem speziell dafür vorgesehenen Rammgerät – rechteckig angeordnet – in den Untergrund der Aare vibriert, so dass ein geschlossener, wasserdichter Raum entsteht. In dieser Kammer können die Fundamente unter trockenen Bedingungen verankert werden. Nach der Fertigstellung des Fundaments werden darauf die Pfeiler errichtet.

Sobald die Brückenpfeiler im Fluss stehen und die Abstützungen an den beiden Flussufern (Widerlager) verankert sind, kann die Hilfsbrücke in ein sogenanntes Lehrgerüst umfunktioniert werden. Ein Lehrgerüst ist ein temporäres Konstrukt, das dazu dient, die einzelnen Brückenelemente so lange zu stützen, bis sie fertig gebaut sind und stabil auf den Brückenpfeilern stehen. Gebaut wird mit Ortbeton. Das heisst, die Brückenelemente werden nicht vorgefertigt angeliefert, sondern auf der Baustelle in die entsprechende Betonform gegossen, ausgehärtet und miteinander verbunden. Der Vorteil dieser Methode: Die Elemente können vor Ort perfekt an das Terrain und den Streckenverlauf angepasst werden.

Neuer Fussgängersteg für die Naherholung

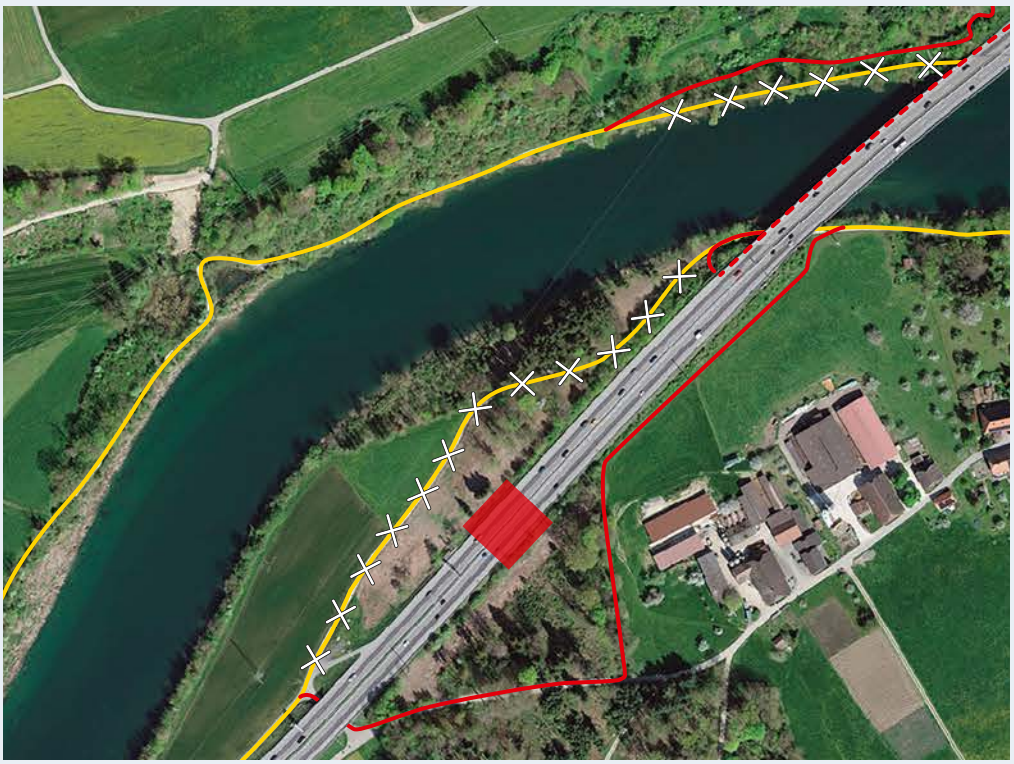
Sind die Brückenelemente fertig und stabil auf den Pfeilern befestigt, folgen die Betonarbeiten für die seitlichen Brüstungen und die Belagsarbeiten. Eine Besonderheit der Aarebrücke ist der neue Wanderweg, der als Steg unterhalb der Fahrbahnplatte auf der Nordseite der Brücke geführt wird und den Erholungssuchenden eine bequeme Überquerung der Aare ermöglicht.

Neu mit Lärmschutzwand

Nach dem Rückbau der Spundwandkästen und des Lehrgerüsts folgen die Abschlussarbeiten, bevor die neue Aarebrücke dem Verkehr übergeben wird. Vorerst dient die neue Brücke als Ausweichbrücke für den gesamten Autobahnverkehr in beiden Richtungen, damit die bestehende, parallel verlaufende Doppelbrücke saniert, neu markiert und bei einem Streifen mit Lärmschutzwänden ausgestattet werden kann. Voraussichtlich ab 2028 wird der Verkehr in Richtung Bern dreispurig über die neue Brücke und in Richtung Zürich ebenfalls dreispurig über die sanierte bestehende Brücke geführt.

Der neue Fussgängersteg über die Aare auf der Nordseite der neuen Autobahnbrücke.

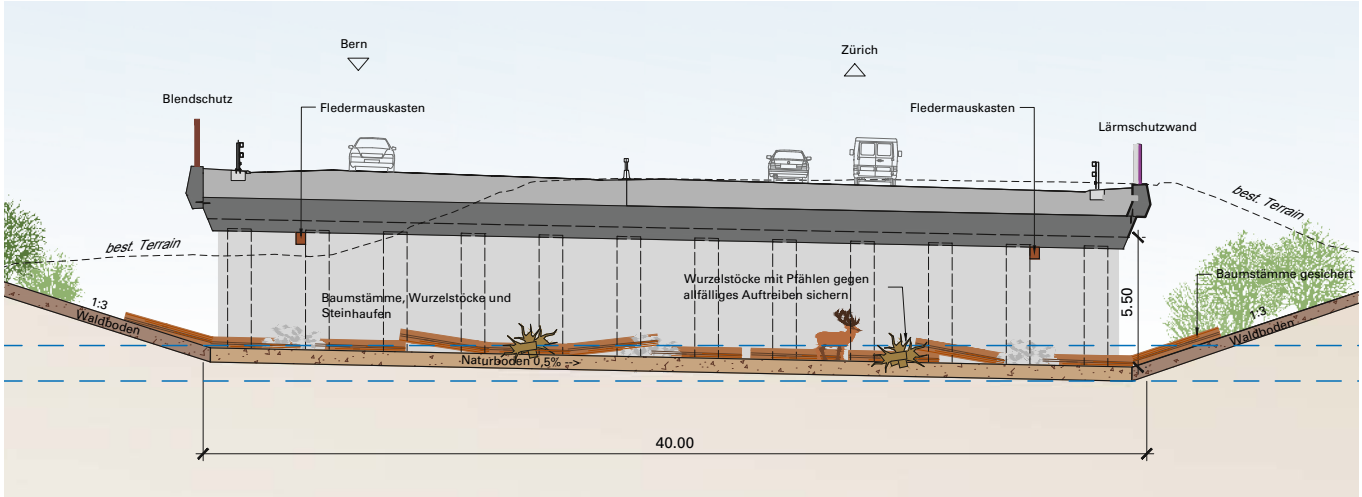
Künftige Wanderwege bei der Aarebrücke



Ein Wanderweg wird aufgehoben und verlegt. Mit der Aufhebung werden die Tiere, die durch die neue Wildtierunterführung zum Aareufer gelangen, nicht gestört.

- Wanderweg bestehend
- Wanderweg neu
- Fussgängersteg projektiert
- Wanderweg wird aufgehoben
- Wildtierunterführung neu

Neuer Raum für Tiere und Natur



Das Innenleben der Wildtierunterführung.

Im Gebiet des Hohfurewalds ist eine 30 Meter breite Wildtierunterführung vorgesehen. Landschaftsarchitekt Stephan Karlen erklärt, wie sie die Bewegungsfreiheit der Wildtiere verbessert und ihren Lebensraum erweitert.

Herr Karlen, warum ist eine Wildtierunterführung so nahe an der Aare sinnvoll?
Bei der Planung des 6-Streifen-Ausbaus haben wir festgestellt, dass im Perimeter von Wangen a. A. ein Wildtierkorridor existiert, also ein Weg, den Wildtiere regelmässig nutzen. Dieser wird jedoch durch die A1 fast vollständig unterbrochen. An der Engstelle unterhalb der bestehenden Aarebrücke können die Wildtiere die Autobahn zwar passieren. Der Durchlass ist aber sehr schmal und deshalb für einen Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung ungeeignet. Deshalb wollen wir südlich der Aarebrücke eine 30 Meter breite Wildtierunterführung im Autobahndamm realisieren.

Warum wurde der Wildtierkorridor beim Bau der Autobahn nicht ausreichend berücksichtigt?
In den 1960er Jahren war das Verkehrsaufkommen nicht mit dem heutigen vergleichbar. Entlang der A1 waren keine Zäune notwendig, weshalb der Wildtierkorridor damals nicht so hermetisch abgeschlossen war wie heute. Die Tiere konnten die Fahrbahn überqueren. Mit der Zunahme des Verkehrs musste die A1 nach und nach mit Zäunen und Lärmschutzwänden versehen werden, was die Bewegungsfreiheit der Wildtiere einschränkte und das Überqueren der Autobahn unmöglich machte.

Wie profitieren die Wildtiere von der neuen Unterführung?
Durch die Unterführung gelangen die Wildtiere ungestört ans Aareufer, wo sie sich aufhalten oder den Fluss überqueren können. Rothirsche zum Beispiel sind als Langstreckenwanderer in der Lage, die Aare zu durchschwimmen. Auch Luchse können riesige Streifgebiete von bis zu 400 Quadratkilometern in Anspruch nehmen. Die neue Unterführung erweitert ihre Bewegungsfreiheit.

Wie werden die Tiere auf die neue Unterführung aufmerksam? Man kann ihnen das ja nicht zeigen.
Das ist richtig. Die Tiere kommen instinktiv dorthin. Im Kanton Luzern haben wir zum Beispiel Wildfütterungsstellen gebaut. Die Rothirsche haben sie sofort gefunden und genutzt. Aus Erfahrung wissen wir, dass das Wanderverhalten von Wildtieren vorhersehbar ist. Wir können voraussagen, welche Tierart sich wie und wohin bewegt! Dies nicht zuletzt aufgrund historischer Informationen, auf deren Grundlage der Bund schon vor langer Zeit eine Kartierung durchgeführt hat. Diese Kartierung war bei der Festlegung des Unterführungsstandorts sehr hilfreich. Der Bau von Wildtierunterführungen und -überführungen ist eine übergeordnete Bundesvorgabe. Übrigens: Mit Eingrünungen wie Hecken und Gehölzen sorgen wir für eine natürliche Zugänglichkeit. Wir helfen also ein wenig nach.

Was gilt es bei der Ausstattung einer Unterführung zu beachten?
Baumstämme, Wurzel- und Asthaufen werden in das Bauwerk eingebracht. Baum- oder Steinmarder, Hermelin und Mauswiesel mögen das. Wir wollen für alle Tierarten einen guten Durchgang schaffen. Da wir schon einige Über- und Unterführungen gebaut haben, wissen wir, dass die Tiere diese Bauwerke gut annehmen.

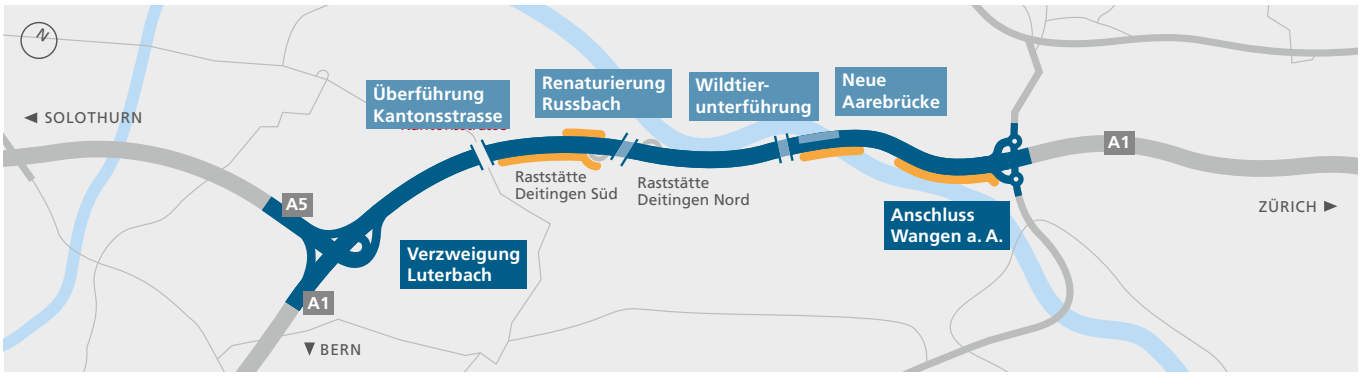
Sanierung Wildtierkorridore

Seit 2003 arbeitet das ASTRA zusammen mit dem Bundesamt für Umwelt BAFU und den Kantonen an der Sanierung von unterbrochenen Wildtierkorridoren – und zwar mit dem Bau von Wildtierpassagen entlang der Nationalstrassen. Der Stand des ASTRA-Teilprogramms Sanierung der Wildtierkorridore wird jährlich aktualisiert und publiziert.

Darf ich bei meinen Wanderungen die neue Wildtierunterführung mitbenutzen? Die Wanderwege führen ja fast daran vorbei.
Nein, Wildtierpassagen sind ausschliesslich für Wildtiere gedacht. Dort sollen sie ungestört sein. Bei der Hohfuren achten wir besonders darauf, dass die Wanderwege so angelegt werden, dass die Tiere ungestört bleiben können. Ziel ist es, dass Mensch und Tier ihren eigenen Bereich haben.

Wie lässt sich der Bereich vor unbefugtem Betreten schützen?
Indem wir die Wanderwege klar kennzeichnen. Es muss eindeutig sein, wo man durchgehen darf und wo nicht. Wir sind zuversichtlich, dass die Ausflüglerinnen und Ausflügler den Wildtieren ihre Ruhe lassen.

Hohe Priorität für den Lärmschutz



Lärmschutzwand

Bereits heute bestehen entlang der Autobahn zwischen Luterbach und Wangen a. A. verschiedene Lärmschutzwände. Mit dem 6-Streifen-Ausbau wird die bestehende Lärmschutzqualität optimiert.

Weil die Autobahn in beide Fahrtrichtungen je um einen Streifen erweitert wird, müssen auch die bestehenden Lärmschutzwände auf der ganzen Strecke abgebaut und um wenige Meter versetzt neu erstellt werden, dies unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Das ASTRA nutzt diese Gelegenheit, um die neuen Wände teilweise zu verlängern und auf eine Höhe von bis zu drei Metern zu erhöhen. So wird beispielsweise die Lärmschutzwand bei der Raststätte Deitingen Süd verlängert. Eine neue, knapp 600 Meter lange Lärmschutzwand gibt es auf der Aarebrücke in Fahrtrichtung Zürich. Zwischen Luterbach und Wangen a. A. erhält die Autobahn einen lärmmindernden Belag.

Von den Lärmschutzmassnahmen profitieren insbesondere die Gebiete Frauenholz, Schachen, Hohfuren, Pfaffenacher und Wangen a. A.

Lärmschutzwand Frauenholz und Raststätte Deitingen

Lärmschutzwand Aarebrücke und Wangen a. A.

VEBO-Knoten

Heute
Der Autobahnanschluss in Oensingen – der sogenannte VEBO-Knoten – ist überlastet. Täglich staut sich der Verkehr bei der Überführung Werkhof- und Jurastrasse.

Künftig
Die Überführung über den Autobahnzubringer wird auf zwei Fahrstreifen pro Richtung ausgebaut. Ebenfalls wird auch die Kapazität der Anschlüsse an den Zubringer erhöht. Die Massnahmen werden eng mit dem Kanton Solothurn koordiniert. Der Kanton will mit einem umfassenden Gesamtverkehrskonzept die Ortsdurchfahrt in Oensingen vom Verkehr entlasten.

Anschluss Egerkingen

Heute
Der Anschlussverkehr von und zur Autobahn A2 und dadurch auch von und zur A1 führt heute zum grossen Teil durch die Gemeinde, die ohnehin schon stark vom Verkehr belastet ist.

Expressstrasse Entflechtungsstrasse SABA

Künftig
Mit der Verlegung der Expressstrasse und dem Bau einer neuen Entflechtungsstrasse, die parallel zur A2 verläuft, wird die Gemeinde Egerkingen vom Verkehr entlastet. Fahrzeuge aus Richtung Olten gelangen künftig ohne Durchfahrt durch die Gemeinde auf die A2. Ausserdem wird beim Anschluss die Dünnern offengelegt und renaturiert. Eine neue Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) reinigt das Strassenabwasser auf natürliche Weise in mehreren Becken.

Wie wird das Strassenabwasser in einer SABA auf natürliche Weise gereinigt?

Das Wasser gelangt ab der Autobahn zunächst in ein Grobabscheiderbecken, wo die Grobstoffe wie Sand und Schwimmstoffe entfernt werden. Danach folgt eine Vorreinigung im Speicher- und Absatzbecken, in dem Feinpartikel und Schadstoffe als Schlamm abgesogen werden. In einem weiteren Schritt wird das Wasser durch einen Filter im Filtrationsbecken gereinigt, bevor es entweder im Boden versickert oder in ein Gewässer eingeleitet wird.

Gemeinden vor Ausweichverkehr schützen

Lichtsignalanlagen, Reisezeitangaben und Ausfahrtdosierungen helfen mit, Ausweichverkehr zu verhindern.

Bund, Kantone und Polizei setzen alles daran, die Gemeinden vor Ausweichverkehr zu schützen. Die Instrumente sind vielfältig. Unter anderem helfen Lichtsignalanlagen, Reisezeitangaben und Ausfahrtdosierungen, das Ziel zu erreichen.

Oberstes Ziel des ASTRA während der Bauzeit: Der Verkehr soll weiterhin über die Autobahn fliessen und nicht durch die Gemeinden fahren. Deshalb stehen auf der Autobahn in jeder Fahrtrichtung immer zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Die Baustelle kann mit 80 km/h passiert werden. Sperrungen erfolgen nur kurzzeitig und hauptsächlich in den Nachtstunden. Zusätzlich dienen Ausfahrtdosierungen und Reisezeitanzeigen dazu, den Verkehr auf der Autobahn zu halten. Die Reisezeitanzeigen geben an, wie viele Minuten die Fahrt über die Autobahn oder die Kantonsstrasse dauert. In der Regel dauert die Umfahrung der Autobahn über die Kantonsstrasse deutlich länger.

Während der Bauphase arbeitet das ASTRA im Rahmen einer Task Force eng mit den zuständigen Stellen der Kantone Bern und Solothurn sowie mit der Polizei zusammen. Diese spezialisierte Gruppe von Expertinnen und Experten trifft und berät sich regelmässig, um schnell und effektiv Lösungen für unmittelbare Herausforderungen zu finden. Dabei wird geprüft und entschieden, ob zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Dörfer vor dem Ausweichverkehr notwendig sind. Bei ausserordentlichen Arbeiten mit besonderen Auswirkungen auf die Anwohnenden wird rechtzeitig informiert.

Mit Ampeln gegen den Ausweichverkehr

Die Kantone Bern und Solothurn rechnen nicht mit baustellenbedingtem Ausweichverkehr. Es werden jedoch Vorkehrungen getroffen, um beispielsweise bei Unfällen oder einer aussergewöhnlichen Überlastung der Autobahn Ausweichverkehr zu verhindern. Der Schutz der Siedlungsgebiete entlang der Autobahn und die Aufrechterhaltung eines funktionierenden öffentlichen Verkehrs haben Vorrang.

Künstliche Widerstände in Form von fixen und temporären Ampelanlagen sowie Geschwindigkeitsreduktionen machen das Verlassen der Autobahn für den Transitverkehr unattraktiv. Die kantonalen Konzepte sehen bei Bedarf eine situative Aneinanderreihung mehrerer Widerstände vor, wodurch sich der Zeitverlust für die Verkehrsteilnehmenden von Ampel zu Ampel erhöht. Solche Massnahmen werden nur in Absprache mit dem ASTRA, den Tiefbauämtern und der Polizei der Kantone Bern und Solothurn getroffen.

«Der Abschnitt gehört zu den Autobahnstrecken mit den meisten Staustunden. Mit dem 6-Streifen-Ausbau wird dieser Engpass beseitigt.»

Richard Kocherhans, Bundesamt für Strassen ASTRA, Leiter Filiale Zofingen

«Die Dorfbevölkerung freut sich auf weniger Ausweichverkehr.»

Bruno Eberhard, Gemeindepräsident Deitingen

«Wildtiere erhalten mit dem neuen Wildtierkorridor zusätzlichen Lebensraum.»

Stephan Karlen, Landschaftsarchitekt

«Wir bauen nicht nur die Autobahn aus. Ab 2027 realisieren wir zusammen mit dem ASTRA einen Radweg zwischen Wiedlisbach und Wangen a. A. Damit erhöhen wir die Verkehrssicherheit und verbessern das Angebot für Velofahrende.»

Patrick Maurer, Tiefbauamt des Kantons Bern, Kreisoberingenieur Emmental-Oberaargau

«Für die Einwohner von Wangen a. A. bin ich sehr froh, dass der Lärmschutz entlang der A1 verbessert wird.»

Christoph Kiefer, Gemeindepräsident Wangen a. A.

«Der Ausweichverkehr durch die Dörfer wird massiv abnehmen, wenn es einmal sechs Fahrstreifen auf der Autobahn gibt. Auch während der Bauarbeiten sorgen wir dafür, dass Autos und Lastwagen auf der Autobahn bleiben. Wir schützen die Dörfer.»

Roger Schibler, Kantonsingenieur Solothurn

Für Auskünfte rund um den 6-Streifen-Ausbau auf der A1 Luterbach–Härkingen steht Ihnen das ASTRA gerne zur Verfügung.

Immer aktuell informiert

www.autobahnschweiz.ch

Impressum
Herausgeber:
Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Zofingen
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
zofingen@astra.admin.ch
058 482 75 11

Bilder:
Bänziger Partner AG, Infrakom AG, istockphoto.com, Nightnurse Images AG, Scarton Stingelin AG, Simon von Gunten, SKK Landschaftsarchitekten

April 2025