



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info 3



A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau

Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser

Rund 160 Personen arbeiten Tag für Tag auf der Autobahnbaustelle zwischen Luterbach und Wangen a.A., in Oensingen und Egerkingen. Im Los West wird intensiv gebaut, wie Sie gewiss schon selbst festgestellt haben. Der Spatenstich erfolgte

im Mai 2025. Seither geht es rasch voran. Wir sind zuversichtlich, die Arbeiten in diesem Los bis Ende 2027 abschliessen zu können.

Die Impressionen in dieser Broschüre zeigen die verschiedensten Facetten der Bauarbeiten. Auf dem Autobahnabschnitt entsteht weit mehr als nur ein zusätzlicher Fahrstreifen pro Richtung: zwei neue Überführungen, eine Unterführung für Wildtiere, ein naturnah gestaltetes Bachbett für den Russbach sowie eine neue Autobahnbrücke über die Aare. Polier Wilhelm Schillig ist stolz darauf, zusammen mit seinem Team beim Bau der Aarebrücke Verantwortung zu tragen. Dabei steht die Sicherheit im Mittelpunkt. Sie ist auf jeder Baustelle unverzichtbar, gewinnt jedoch bei Arbeiten am und auf dem Wasser eine ganz besondere Bedeutung.

Von Bedeutung ist auch der Schutz der Gemeinden vor zusätzlichem Verkehr. In Zusammenarbeit mit den Kantonen Bern und Solothurn werden mit flankierenden Massnahmen die Auswirkungen des Ausweichverkehrs in Grenzen gehalten. Die Massnahmen werden bei Bedarf der Situation entsprechend angepasst. Auch wenn Verkehrsteilnehmende gegenüber früher auf der Autobahn zeitweise etwas längere Reisezeiten zwischen Luterbach und Härkingen in Kauf nehmen müssen, zu massiv mehr Ausweichverkehr über die Anschlüsse in Kriegstetten, Wangen a.A. und Oensingen kam es bislang nicht. Der auf dem lokalen Netz festgestellte Mehrverkehr hat primär damit zu tun, dass einzelne Verkehrsteilnehmende aus der Region die Baustelle auf der Autobahn vorübergehend generell meiden.

Liebe Leserin, lieber Leser, Sie wohnen im Umfeld dieses wichtigen Bauvorhabens. Das Ziel haben wir im Blick. Bis die sechs Streifen in Betrieb gehen, braucht es aber noch einige Schritte. Und es ist unser Anspruch, Sie mitzunehmen. Auch künftig informieren wir Sie über den Arbeitsstand und immer wieder rechtzeitig über allfällige Nacharbeiten und kurzzeitige Sperrungen der Autobahnanschlüsse. Ich danke Ihnen für Ihre Geduld.

Astrid Behrens
Bereichsleiterin Projektmanagement Nord
Bundesamt für Strassen ASTRA
Filiale Zofingen

Es wird gebaut



Arbeiten an der Fahrspur in Deitingen.



Bau der Wildtierunterführung bei der Aarebrücke.



Umgestaltung des Autobahnanschlusses Egerkingen.



Abbruch der Schachenbrücke.



Geländeanpassung entlang der A1 für den Anschluss an die neue Aarebrücke.

Im Mai 2025 hat der 6-Streifen-Ausbau der Autobahn A1 zwischen der Verzweigung Luterbach und dem Anschluss Wangen a.A. planmässig begonnen. Damit rückt die lang ersehnte Entlastung für die ganze Region in greifbare Nähe.

Die Ausbauarbeiten kommen gut voran: Die Trassen für den dritten Fahrstreifen pro Richtung sind bereits sichtbar. Auch die Brücken und Überführungen sind im Bau, und die Wildtierunterführung südlich von Wangen a.A. nimmt Gestalt an.

Der Neubau der Aarebrücke zählt zu den Schlüsselobjekten des Ausbaus. Die für den Bau notwendige Hilfsbrücke ist errichtet. Auch die Positionen der künftigen Betonpfeiler, die später die Brücke tragen werden, sind bereits mit Spundwänden im Wasser markiert. Sie sind vom Aareufer aus zu erkennen.

Der Lärmschutz ist derzeit auf dem ganzen Abschnitt reduziert, da die bestehenden Lärmschutzwände für die zusätzlichen Streifen demontiert werden mussten. Mit dem Fahrstreifen-ausbau werden die Lärmschutzwände schrittweise neu erstellt.

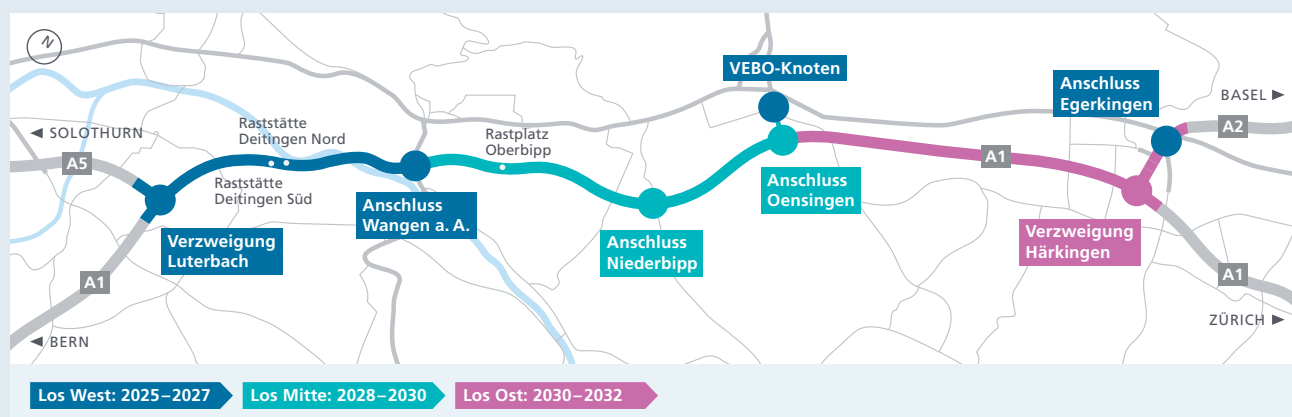


Für den Fahrstreifen-Ausbau mussten die bisherigen Lärmschutzwände entfernt werden. Stattdessen steht nun vorübergehend ein oranger Zaun.

Das Ausbauprojekt schafft nicht nur Strasse, sondern auch neuen Raum für die Natur: Der entlang der Raststätte Deitingen verlaufende Russbach erhält ein naturnahes Bachbett. Damit entsteht ein neuer Lebensraum und Rückzugsort für Fische und andere Wasserlebewesen. Die Vorbereitungsarbeiten sind im Gang. Das neue Bachbett wird dieses Jahr angelegt.

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.



Ein neues Zuhause für Mehlschwalben



Bis zum Sommer 2025 nisteten Mehlschwalben beim Mattenhof in Egerkingen. Das Gebäude musste wegen der Umgestaltung des Anschlusses der neuen Strassenführung weichen. Als Ersatz wurden zwei Schwalbentürme eingerichtet, in denen die Vögel neue Nistplätze finden. Ausserdem können sie sich beim benachbarten Bauernhof niederlassen, wo es bereits Mehlschwalben gibt. Barbara Schlup, Präsidentin des örtlichen Naturschutzvereins, war bei der Planung involviert.

Frau Schlup, wieso ist es wichtig, dass Mehlschwalben neue Nistplätze bekommen?

Mehlschwalben sind potenziell gefährdet und stehen unter Schutz. Deshalb gilt: Werden bestehende Nistplätze entfernt, müssen Ersatzplätze geschaffen werden. Gemeinsam mit der Bauherrschaft sowie mit den Landschaftsarchitektinnen und -architekten haben wir auf Planungsebene eine gute Lösung gefunden.

Dabei denken Sie vermutlich an die Schwalbentürme.

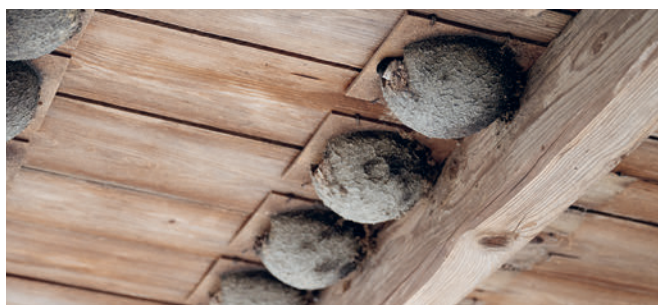
Die Türme sollen dazu dienen, dass die Mehlschwalben das nicht mehr vorhandene Mattenhofgebäude vergessen, ihre Heimat aber nicht. Diese besteht künftig aus zwei Schwalbentürmen und dem benachbarten Bauernhof, wo die Mehlschwalben weitere Nistmöglichkeiten finden.

Wie wollen Sie erreichen, dass die Mehlschwalben bleiben?

Wir haben einen Schwalbenturm auf dem Gelände des Mattenhofs und einen weiteren in der Nähe des benachbarten Hofes postiert. Bei ihrer Rückkehr im Frühling sollen die Mehlschwalben zunächst den Turm an ihrem gewohnten Nistort aufsuchen. Ist dieser einmal belegt, werden einige voraussichtlich auch den weiter entfernten Turm oder sogar den Bauernhof ansteuern.

Wie gross sind die Erfolgsaussichten?

Eine Garantie gibt es nicht. Wir schaffen aber gute Voraussetzungen. Mit den an den Türmen befestigten Klangattrappen – diese senden Schwalbengeräusche aus – wollen wir die Erfolgschancen erhöhen, indem wir die Vögel anlocken. Und: Beim ersten Turm hat es letztes Jahr mit Bruten bereits geklappt! Am Ende sind es aber die Schwalben, die sich ihr Zuhause aussuchen.



Bislang nisteten die Mehlschwalben am Gebäude beim Mattenhof.



Seit es den Mattenhof nicht mehr gibt, nutzen Mehlschwalben die Schwalbentürme.

Kann die Offenlegung der Dünnern die langfristige Ansiedlung unterstützen? Schliesslich verläuft die Dünnern direkt am Lebensraum der Schwalben.

In der Umgebung der Brutplätze benötigen Mehlschwalben offene Landschaften zum Jagen von fliegenden Insekten. Ich kann mir gut vorstellen, dass die aufgeweiteten Dünnernabschnitte auch die Insektenvielfalt und damit die Nahrung der Schwalben fördern werden. Durch die Renaturierung der Dünnern werden in erster Linie aber Lebensräume für an Gewässer gebundene Arten wie Fische und Wasserinsekten geschaffen. Als Naturschutzverein begrüßen wir die geplanten Massnahmen auf jeden Fall sehr!

Anschluss entlastet Egerkingen



Die Herausforderung: Neubau bei laufendem Verkehr.

Parallel zum Ausbau der A1 auf sechs Fahrstreifen wird auch der Anschluss Egerkingen neu gestaltet.

Um die Ortschaft vom Durchgangsverkehr zu entlasten, werden die Expressstrasse verlegt und der Bau einer neuen Entflechtungsstrasse vorangetrieben. Sind die Arbeiten einmal fertiggestellt, verkehren Pendelnde nicht mehr durch den Dorfkern. Der Autobahnanschluss soll ausserdem sowohl für den Durchgangsverkehr von und nach Olten als auch für die ortsansässige Industrie und Logistik besser zugänglich sein.

Die Neugestaltung des Anschlusses bietet auch Chancen für die Natur, etwa durch die Offenlegung der Dünnern. Sie war bislang unterirdisch unter dem Anschluss kanalisiert. Nach Abschluss der Arbeiten wird sich die Dünnern in einem renaturierten Bachbett ihren Weg bahnen und sowohl Fischen als auch Insekten eine neue Heimat bieten.

Oensingen: Intensivbauphase im Sommer 2026

Der Ausbau des VEBO-Knotens in Oensingen liegt im Zeitplan. Nach der Vorbereitung der Trassen für die verbreiterte Ausfahrt und der Anpassung der Verkehrsführung steht Mitte Jahr die entscheidende Bauphase bevor: der Einschub der neuen, verbreiterten Überführung am Autobahnzubringer.



Im Sommer 2026 steht die Erneuerung der Überführung beim VEBO-Knoten im Fokus.

Im Sommer 2026 ist der Einschub der Überführung beim VEBO-Knoten vorgesehen. Die bisherige Brückenplatte wird durch eine neue, um zwei Fahrstreifen verbreiterte Brücke ersetzt. Deshalb muss der Autobahnzubringer zwischen Oensingen Süd und Oensingen Nord zeitweise in beiden Richtungen gesperrt werden. Über die genauen Daten wird die Bevölkerung vorgängig rechtzeitig informiert.

Während der ganzen Bauzeit im Sommer kann die Überführung nicht genutzt werden. Der Verkehr wird daher ab dem VEBO-Anschluss entweder über Oensingen Nord oder über das lokale Strassennetz umgeleitet: je nach Bauphase über die Jura-, Kestenholz- und Hauptstrasse oder über die Staadackerstrasse.

Die Arbeiten finden bewusst in der verkehrsärmeren Ferienzeit statt. Damit soll eine unnötige Überlastung des Dorfkerns von Oensingen und in der Folge auch von Niederbipp vermieden werden.

«Meine Mitarbeitenden halten die Arbeit im Fluss»



Der Bau der neuen Aarebrücke ist ganz nach dem Geschmack von Brückenbauspezialist Wilhelm Schillig. Der 46-jährige Polier weiss, wovon er spricht. In der Vergangenheit hat er grössere Brücken- und Tunnelprojekte beaufsichtigt. «Die Aarebrücke ist aber etwas ganz Besonderes», sagt er mit Stolz: «Wenn ich meinen Kindern davon erzähle, hören sie fasziniert zu.»

Herr Schillig, was erzählen Sie denn Ihren Kindern?

Dass es ein unglaubliches Privileg ist, über einen breiten Fluss wie die Aare ein derart eindrückliches Bauwerk bauen zu dürfen. Eine Brücke, die – einmal fertiggestellt – so robust ist, dass sie unzählige schwere Lastwagen und Autos auf einmal tragen kann. Wenn man zudem bedenkt, dass wir mit dem Bauwerk eine der wichtigsten nationalen Verkehrsadern entlasten, bekommt man Hühnerhaut. Es gibt sehr viele Aspekte, welche bei diesem Bau berücksichtigt werden müssen – mehr als sonst wo.

Welche denn zum Beispiel?

Ich denke insbesondere an die Baukräne, die wir in der Flussmitte platzieren mussten. Oder an die Verankerung der Unterwasserfundamente für die Brückenpfeiler. Meine Wasserbauequipe war da ziemlich gefordert, schliesslich gab es im Sommer reichlich Regen und die Aare führte entsprechend viel Wasser.

Sicherheit wird bei Ihnen vermutlich grossgeschrieben, oder?

Sicherheit ist das A und O! Wer in der Höhe auf den Kränen oder später auf der Brücke arbeitet, wird angeseilt. Ausserdem sind alle, die in Wassernähe etwas zu tun haben, mit Schwimmwesten ausgestattet. Rettungsboote gehören ebenso zur Ausrüstung. Vier Sicherheitsbeauftragte sind ständig unterwegs und behalten alles im Blick. Wir sind gut organisiert. Sowieso: Die Mitarbeitenden wissen, wie Brückenbau geht. Sie halten die Arbeit im Fluss.

Welche Anforderungen müssen die Mitarbeitenden erfüllen?

Meine Teamleader müssen ein gutes Vorstellungsvermögen haben. Wie sieht die Brücke am Ende aus? Okay, heute gibt es digitale Hilfsmittel wie 3D-Modelle, im Fachjargon «BIM» genannt (Building Information Modeling, Anm. d. Red.). Gleichwohl ist die menschliche Intuition unglaublich wichtig. Von den

Mitarbeitenden erwarte ich, dass sie sich auf Details fokussieren können. Und sie müssen solides Fachwissen im Bauwesen mitbringen. So ist es zum Beispiel von Vorteil, wenn man sich mit speziellen Schalungsmethoden auskennt.

Was sind Schalungen?

Formen aus Holztafeln, in die der Beton gegossen wird.

Zurück zu Ihnen: Wie sieht ein gewöhnlicher Arbeitstag aus?

Morgens bespreche ich mich mit den Leaders der Tief- und Hochbaugruppen. Danach bin ich oft auf Rundgang und helfe aus, wo es mich braucht: Einmal bediene ich das Vermessungsgerät, dann widme ich mich dem Planstudium im Büro oder kümmerge mich um die Fragen der Subunternehmen. Als Polier läuft alles über mich: von den Plänen über die Koordination und Bestellung bis hin zum Rapport und den Sitzungen mit der Bauführung.



Bei der Arbeit in Wassernähe gehören Schwimmwesten und Rettungsboote zur Ausrüstung dazu.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Baufortschritt?

Mit den Arbeiten an den künftigen Pfeilern kommen wir gut voran, obwohl das Wetter im Sommer nicht immer grossartig war. Das hat uns ein bisschen aufgehalten – aber wir haben gut aufgeholt. Ich habe gute Teams!

Wenn man im Sommer so nahe an der Aare arbeitet, bekommt man da nicht manchmal Lust, hineinzuspringen?

Ich will das nicht. Und meine Leute dürfen auch nicht. Wenn die Hitze unerträglich wird, greifen wir zum Wasserschlauch (lacht).



Bilder zum 6-Streifen-Ausbau und zur neuen Aarebrücke

Massnahmen zum Schutz der Gemeinden wirken

Die flankierenden Massnahmen zum Schutz der Gemeinden zeigen Wirkung. Sie setzen dem Mehrverkehr Grenzen. Es zeigt sich: Allein wegen der Baustelle verlassen die Fahrzeuge nicht die Autobahn.

Bereits vor Baubeginn hat das ASTRA in Zusammenarbeit mit den Kantonen Bern und Solothurn den Verkehr in einem engmaschigen Monitoring begleitet. Es wurden Dosieranlagen und zusätzliche Zählstellen installiert.

Leicht langsamer

Dieses Monitoring zeigt nun: Unter Berücksichtigung der jährlichen Schwankungen ist der Verkehr auf der Autobahn um 5 Prozent gesunken. Über die acht Kilometer lange Baustelle hinweg rollt der Verkehr etwas langsamer als vorher. Dementsprechend dauert die Fahrt zwischen Luterbach und Härkingen in beiden Richtungen rund 1 bis 3 Minuten länger. Das ist auf die vorübergehende Geschwindigkeitsbegrenzung und die reduzierten Fahrstreifenbreiten zurückzuführen. Die Staus – aktuell wie vor Beginn der Bauarbeiten – sind nicht der Baustelle, sondern der generellen Überlastung des Autobahnabschnitts zwischen Luterbach und Härkingen geschuldet. Diese Überlastung zu beseitigen, ist das Ziel des 6-Streifen-Ausbaus.

Nicht wahrnehmbar

Die Dosieranlagen an den Autobahnausfahrten erfüllen ihren Zweck. Die Fahrzeuge verlassen die Autobahn nicht häufiger als vorher. Auf der Autobahn verkehren dennoch weniger Fahrzeuge. Das liegt daran, dass einzelne Verkehrsteilnehmende aus der Region anstelle der Autobahn das lokale Strassennetz nutzen.

Der im Durchschnitt an Werktagen auf dem lokalen Strassennetz festgestellte Mehrverkehr liegt bei höchstens 10 bis 15 Prozent. Dieser äussert sich etwa so, dass alle 3,8 Sekunden ein Fahrzeug eine Messstelle passiert. Vor dem Start der Bauarbeiten wurde alle 4,3 Sekunden ein Fahrzeug registriert. Speziell in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend fliesst der Verkehr dichter. Dies ist vor allem in Oensingen zu beobachten.

Regulierung funktioniert

Die flankierenden Massnahmen zur Regulierung des Verkehrs greifen. Dazu gehört auch der Einsatz elektronischer Anzeigetafeln vor der Baustelle. Sie signalisieren, dass ein Ausweichen von der Autobahn auf Hauptstrassen keine zeitlichen Vorteile bringt. Neben den Dosieranlagen des ASTRA bei den Ausfahrten Kriegstetten, Wangen a.A., Niederbipp, Oensingen und Oensingen-Nord betreibt der Kanton Solothurn Dosieranlagen auf den Hauptstrassen entlang der A1. Sechs Anlagen sind seit Mai 2025 im Einsatz. Bis Ende 2025 waren diese pro Tag – mit einer Ausnahme – durchschnittlich zwischen 3 und 13 Minuten eingeschaltet. Davon lässt sich ableiten, dass der zusätzliche Verkehr auf dem lokalen Strassennetz verhältnismässig bescheiden ist. Bei beträchtlichem Mehrverkehr müssten die Dosieranlagen sehr viel häufiger im Einsatz sein.

Stabiles Verkehrssystem

Die erhobenen Messwerte belegen die Zweckmässigkeit der getroffenen Massnahmen zum Schutz der Anrainergemeinden. Seit Baubeginn hat sich die Verkehrssituation auf diesem Niveau stabil eingependelt. Das ASTRA steht mit den Kantonen und Gemeinden in ständigem Kontakt, damit bei Bedarf rasch weitere Massnahmen umgesetzt werden können.



Bei Verkehrsüberlastung sorgen Dosieranlagen an den Autobahnausfahrten dafür, dass Autos auf der A1 bleiben.

Zwei Gemeinden rücken wieder näher



Die Gemeindepräsidentin von Luterbach, Aline Leimann (r.) und ihr Deitingen Amtskollege Bruno Eberhard (l.) bei der Unterführung Forst- und Solothurnstrasse.

Luterbach und Deitingen sind für Velofahrende und Zufussgehende wieder direkt verbunden. Ende Dezember 2025 wurde die Unterführung zwischen der Forst- und Solothurnstrasse bei der Autobahn nach mehrmonatiger Sperrung geöffnet.

Wegen des Ausbaus auf sechs Spuren war die Unterführung von Mai bis kurz vor Weihnachten 2025 gesperrt. Velofahrende mussten während dieser Zeit einen Umweg über Derendingen nehmen oder über die Jura- und Schachenstrasse bei der Justizvollzugsanstalt ausweichen. Inzwischen ist das nicht mehr nötig: Luterbach und Deitingen sind über die Direktissima via Forst- und Solothurnstrasse wieder verbunden – wie vor Baubeginn.

Die Gemeindepräsidentin von Luterbach, Aline Leimann, und ihr Deitingen Amtskollege Bruno Eberhard waren bei der Aufhebung der Sperrung anwesend – und testeten die neue Verbindung gleich selbst: zu Fuss und mit dem E-Bike.

«Ich bin sehr froh, dass diese für Deitingen sehr wichtige, direkte und sichere Velo- und Fussgänger Verbindung Richtung Solothurn wieder geöffnet ist», sagt Bruno Eberhard. Und für Aline Leimann ist die Wiedereröffnung ein echter Gewinn: «Viele Menschen aus Luterbach nutzen den Waldweg in ihrer Freizeit für Spaziergänge und mit dem Velo – ein Plus für die Naherholung!» Die Unterführung bleibt nun während der ganzen Bauzeit offen. Eine erneute langfristige Sperrung gibt es nicht.

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

Impressum
Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Zofingen
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
zofingen@astra.admin.ch
058 482 75 11
Februar 2026

Immer aktuell informiert

www.autobahnschweiz.ch

