

STOCKENDER KOLONNENVERKEHR





AUSFAHRT

SURER TRANSPORTAG

SWISS

NESA
Zofingen, Olten
www.nesa.ch

Oensingen und die Autobahn – Die Anfänge

Der Aufschwung und der steigende Wohlstand nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichten immer weiteren Kreisen den Erwerb eines Autos. Waren kurz nach dem Krieg etwa 18 000 Fahrzeuge auf Schweizer Strassen unterwegs, stieg die Anzahl bis 1950 bereits auf 700 000 an. Schon innert kurzer Zeit wurde der Verkehr zum Problem und der Ruf nach besseren, leistungsfähigeren Strassen lauter. Als erster Kanton in der Schweiz realisierte und finanzierte dann Luzern (ohne Bundeshilfe) ein vierspuriges, kreuzungsfreies Strassenstück, welches am 11. Juni 1955 eröffnet wurde und der Umfahrung von Horw diente. Dieses kurze Teilstück zwischen Luzern-Süd und Ennethorw gilt als erste Autobahn in der Schweiz und ist heute Bestandteil der A2.

Mit der Einreichung einer Volksinitiative im Jahr 1956 setzten sich dann der Automobil Club (ACS) und der Touring Club (TCS) für eine Verbesserung des Strassennetzes ein und brachten so den Autobahnbau in der Schweiz in Bewegung. Am 6. Juli 1958 stimmte das Schweizer Volk mit 85 Prozent

Ja-Stimmen dem Bau eines Nationalstrassennetzes zu. 1960 wird als Geburtsjahr der Schweizer Autobahnen angesehen. Da wurde am 21. Juni vom Parlament ein Bundesgesetz über den Nationalstrassenbau verabschiedet, welches das künftige Strassennetz festlegte und die Kompetenzen zur Planung und zum Bau von Strassen mit nationaler Bedeutung dem Bund übertrug. Im Vordergrund standen von Anfang an eine leistungsfähige West-Ost- und ebenso eine Nord-Süd-Verbindung. In einer ersten Tranche waren zwischen 1960 und 1970 etwa 1100 Kilometer Autobahn vorgesehen.

Die breiten und fast siedlungsleeren Ebenen im Wasseramt wie auch im Gäu boten den Verkehrsplanern beste Voraussetzungen für die Führung einer West-Ost-Verbindung durch Teile der Kantone Bern und Solothurn bis zur Grenze des Kantons Aargau. Für Planung und Bau waren ja weiterhin die Kantone zuständig, und so rechnete Solothurn für den Abschnitt Wangen an der Aare bis Neudorf mit einem Landbedarf von ca. 124,5 Hektaren. Dazu kamen die Abschnitte Härkingen bis Ruppoldingen mit 66,1 Hektaren und Egerkingen bis Hägendorf mit 49,3 Hek-

Autobahnanschluss und
Werkhof im Bau.



Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz / Fotograf: Fricelli, Werner / LBS_H1-026811 / CC BY-SA 4.0

taren, was insgesamt für den Kanton ein Total von 240 Hektaren ergab.

Der Verlust von viel hochwertigem Kulturland wurde von Bauernvertretern stark kritisiert. Seitens des Kantons wies man aber darauf hin, dass das Opfern von Kulturland zwar bedauerlich sei, die flache Gäuebene sich aber bestens für die Ansiedlung neuer Industrie-, Gewerbe- und Handelsbetriebe eignen würde. Die Umwandlung des ländlich geprägten Gäus zu einem der schweizweit grössten Industrie- und Lagerplätze war besiegelt!

Die Eröffnung

Im Mai 1962 wurde als erstes Teilstück der N1 (West-Ost-Achse) die Berner Grauholzautobahn von Bern (Wankdorf) bis Schönbühl eröffnet. Mit der Fertigstellung der Abschnitte Schönbühl bis Kirchberg (Dezember 1963) und Kirchberg bis Recherswil (September 1965) erreichte die Autobahn den Kanton Solothurn. Nur wenige Monate später, am 26. Mai 1966, war es dann so weit. Oensingen hatte seinen Autobahnanschluss! Der 21 Kilometer lange, bernisch-solothurnische Abschnitt von Recherswil bis Oensingen konnte dem Betrieb übergeben werden. Etwa 400 geladene Gäste, darunter auch Dr. Robert Ruckli, der damalige Direktor des Eidgenössischen Amtes für Strassen und Flussbau, waren bei der Feier in Recherswil anwesend. Die Baudirektoren und Regierungsräte der Kantone Bern und Solothurn, Henri Huber und Dr. Hans Erzer, gaben gemeinsam um 17.35 Uhr die Autobahn für den Verkehr frei. Eine enge Zusammenarbeit der beiden Kantone hatte zum guten Erfolg geführt!

So richtig feiern konnte man in Oensingen aber erst ein Jahr später. Am 10. Mai 1967 wurde bei schönstem Frühlingswetter die neue Nationalstrasse zwischen Oensingen und Hunzenschwil dem Betrieb übergeben. Mit dem schon im Vorjahr eröffneten Teilstück von Hunzenschwil bis Lenzburg waren nun bereits 84 Autobahnkilometer der Verbindung Bern – Zürich fertiggestellt.

Beim Autobahnanschluss Oensingen wurde mit einem ersten Festakt die Eröffnungsfeier begonnen. Von einer mit Blumen und Schweizerfahne geschmückten Rednertribüne herunter begrüßte Regierungsrat Hans Erzer die Gäste. Als sichtlich stolzer



Fotos: Archiv Bruno Rudolf

Solothurner Baudirektor informierte er über die erfreuliche Tatsache, dass sich die Kosten für dieses Bauwerk im Rahmen des Vorgesehenen gehalten hatten. Auch die gute bauliche Entwicklung und die wenigen Einsparungen pro Autobahnkilometer hätten zur Genugtuung beigetragen. Der Festakt in Oensingen wurde von musikalischen und gesanglichen Darbietungen umrahmt, und die Schriftstellerin Elisabeth Pfluger trug einen «Prolog» von Otto Feier vor.

Nach diesem ersten Akt bildete sich eine lange Autokolonne mit den Gästen, geführt von einer starken Polizeiabteilung und einer Reihe Oldtimerautos. Über die neue Autobahn fuhr dieser Tross bis zur Aarebrücke bei Rothrist und da, wo die Grenze zum Kanton Aargau verläuft, fand der Höhepunkt des Festaktes statt.

Bundesrat Hans-Peter Tschudi, der Vorsteher des Departements des Innern, freute sich in seiner Ansprache über das vollbrachte Werk und dankte allen Beteiligten, welche am Bau dieses Teilstückes mitgewirkt hatten. Er betonte die Wichtigkeit des Abschnitts Oensingen–Hunzenschwil für die grosse Transversale, welche die West-

**Festakt zur Autobahneröffnung 1967.
Prominenter Gast:
Bundesrat Hans-Peter
Tschudi, damaliger
Vorsteher des Departements
des Innern.**

schweiz durch das Mittelland mit der Ostschweiz verbindet, und er gab seiner Freude Ausdruck, dass von den 400 Kilometern dieser Strecke nun bereits 155 Kilometer fertiggestellt seien. Nur noch ein Band in

den Farben der Kantone Solothurn und Aargau musste von Innenminister Tschudi durchschnitten werden, und unter den Klängen eines Militärspiels wurde die N1 als eröffnet erklärt.

«Kriegsflugplatz Oensingen»

Am 16. September 1970 starten auf dem Militärflugplatz Alpnach zwölf Venom-Kampffjets der Schweizer Luftwaffe und nehmen Kurs Richtung Solothurner Gäu. Seit einigen Stunden ist die N1 zwischen Egerkingen und Oensingen für den Autoverkehr komplett gesperrt. Die Seile in der Mitte der Fahrbahnen (anstelle der üblichen Leitplanken) werden entfernt, die Strasse gereinigt und Markierungen für die Piloten aufgezeichnet. Die Bodentruppen der Flpl Abt 9 stellen Munition und Tankwagen bereit und bauen die provisorischen Funkeinrichtungen auf. Aus dem gerade verlaufenden Autobahn-Teilstück entlang der Dünnern entsteht eine Start- und Landebahn für den Ernstfall. Sechs Stunden nach der Sperrung der Autobahn ist der Kriegsflugplatz betriebsbereit! Unter lautem Getöse erscheinen die zwölf

Maschinen der Venom-Staffel über der Gäuebene und setzen präzise auf der Strasse auf. Das Ausrollen bis zum provisorisch eingerichteten Tankplatz (unter der Brücke der Kestenholzstrasse hindurch) ist ein Bild, wie man es in der Schweiz noch nie gesehen hat. Die Kampffjets sind zu einem Waffeneinsatz unterwegs, also müssen sie nun munitioniert, aufgetankt und wieder startklar gemacht werden. Landen und starten auf einer ca. 25 Meter breiten Autobahn? Die Aussage eines Piloten bei einer ähnlichen Mission: «Das eigentliche Fliegen unterscheidet sich nicht von normalen Operationen, aber die Piste wirkt schon sehr schmal, schliesslich sind wir uns auf unseren Basen an 45 Meter Pistenbreite gewöhnt. Wir empfinden das wie Fliegen ab einem Trottoir.»*

* Zitat Fredy «Rämsi» Ramseier, Luftfahrtmagazin SkyNews.ch, Oktober 2010

Unten:
Kriegsflugplatz Oensingen.

Rechte Seite oben:
Venom-Staffel auf der N1.

Rechte Seite unten:
Flugbriefing unter der
Brücke der Kestenholz-
strasse.



Dies alles passierte 1970 unter dem Einfluss des Kalten Krieges, trug den Decknamen STRADA und oblag strengster Geheimhaltung. Autobahnen als Landeplätze einzusetzen wurde aber bereits in einigen anderen Staaten erprobt. Deutschlands grosszügige Strassenbauten wurden gegen Ende des zweiten Weltkriegs von der eigenen Wehrmacht wie auch von den auf Berlin vorrückenden russischen Luftarmeen als Landepisten benutzt. Schweden wäre im Ernstfall in der Lage gewesen, die gesamte Luftwaffe auf verschiedene Basen im Strassennetz zu verteilen.

Mit dem Beginn des Nationalstrassenbaus reifte auch in der Schweiz die Idee, Autobahnen als Notfallflugpisten einzurichten. Es entstand eine enge Zusammenarbeit des Eidgenössischen Militärdepartements

(EMD) mit den kantonalen Nationalstrassenbüros, und auch die Eidgenössische Technische Hochschule war an der Realisierung dieser Ausweichpisten beteiligt. Sie erhielt den Forschungsauftrag, eine Spann-



Durchgeführte Übungen in den Jahren 1970–1991

16.9.1970	STRADA	Oensingen	N1	Flpl Abt 9 (ALP-12 Venom)
26.9.1974	STRADA	Münsingen	N6	Flpl Abt 12 (INT-Venom) und 13 (MEI-Hunter)
28.9.1977	NOLA	Flums	N13	Flpl Abt 9 (ALP-Hunter)
1.6.1978	NOSTA	Alpnach	N8	Flpl Abt 9 Start 6 Hunter ab Autostrasse
6.5.1980	ABEX	Aigle-Bex	N9	Flpl Rgt 1 (RAR,TUR,SIO 36 Hunter)
24.3.1982	TAUTO	Münsingen	N6	Flpl Rgt 2 (MEI, INT-Hunter, Tiger)
15.10.1985	TAUTO	Flums	N13	Flpl Abt 8 (AMB,MOL-Hunter, ALP-Tiger)
14.11.1991		Lodrino TI	N2	Flpl Abt 8 (AMB,MOL-Hunter, ALP-Tiger)



Fotos: Archiv Bruno Rudolf

konstruktion zu entwickeln, die anstelle der konventionellen Leitplanken eingesetzt werden konnte und vergleichbare Eigenschaften besass. An verschiedenen Orten wurden ab 1969 Autobahnabschnitte mit einer geraden Linienführung von etwa zwei Kilometern Länge gewählt und als Redundanz-Start- und Landebahnen ausgebaut oder dafür vorgesehen. Ein fünfzigprozentiger Kostenbeitrag für den jeweiligen Abschnitt diente den Strassenbauern als Anreiz, allerdings waren die Ansprüche des

*«Die Piste wirkt schon sehr schmal.
Wir empfinden das
wie Fliegen ab einem Trottoir.»*

EMD sehr hoch. Der Mittelstreifen und die dort verankerten Spannkabel sollten innert kürzester Frist vollständig entfernt werden können, und die Vorbereitung der Autobahn sollte jeweils in sechs Stunden möglich sein.

Die Strassenpiste auf der N1 zwischen Oensingen und Egerkingen war schweizweit die erste solcher Art. Auch die im September 1970 durchgeführte Übung in Oensingen war die erste in der Schweiz und wurde als ausgesprochen erfolgreich angesehen. Die gemachten Erfahrungen betrafen vor allem die Versorgung des Flugplatzes. Das Material für den Umbau der Landepiste, Treibstoff und Munition musste auf vernünftigen Weg zum Platz gebracht werden können. Während der Sperrung der Autobahn sollte für den normalen Strassenverkehr eine akzeptable Umfahrungsmöglichkeit bestehen. Wohl aus diesem Grund wurden auf dem Teilstück Oensingen-Egerkingen keine weiteren Übungen mehr durchgeführt. Innert kurzer Zeit war die N1 eine der meistbefahrenen Strecken der Schweiz und Sperrungen für Flugübungen nicht mehr ohne weiteres möglich. Die nächste Übung mit der Luftwaffe fand erst wieder 1974 auf der N6 bei Münsingen statt. Auf dem 1990 eröffneten Teilstück der A1 zwischen Payerne und Murten wurde vermutlich zum letzten Mal ein Abschnitt so gebaut, dass er zur Landebahn umfunktioniert werden könnte. Dieser Teil liegt übrigens genau parallel zur bestehenden Piste des etwas nördlich liegenden Militärflugplatzes von Payerne.

Polizeistützpunkt und Autobahnwerkhof

Der Autobahnstützpunkt Oensingen wurde am 10. Mai 1967 eröffnet und war zum damaligen Zeitpunkt der modernste Werkhof der Schweiz. 17 Polizeibeamte konnten in die neuen, grosszügigen Räumlichkeiten einziehen und für ihre zukünftige Aufgabe auch gleich noch vier neue BMW Patrouillenfahrzeuge entgegennehmen.

Der besondere Grenzverlauf zwischen den Kantonen Solothurn und Bern stellte auch besondere Anforderungen an die Zusammenarbeit der Polizei beider Kantone. Die Strasse führt vom solothurnischen Gäu durchs bernische Bipperamt und anschliessend wieder durch solothurnisches Hoheitsgebiet nach Koppigen, wo sie dann endgültig den Kanton Bern erreicht. Für diesen Abschnitt haben die Regierungsräte beider Kantone am 15. April 1966 eine Vereinbarung getroffen, welche die Zuständigkeiten beider Polizeikorps genau festlegt.

Kriminal-, Sicherheits- und Ordnungsdienst auf der N1 werden zwischen der Kantonsgrenze bei Koppigen und dem Anschluss bei Kriegstetten durch die Autobahnpolizei Bern, und im Abschnitt des bernischen Bipperamtes durch die Autobahnpolizei des Kantons Solothurn ausgeübt. Auf Strecken des Nachbarkantons hat die verantwortliche Polizei die gleichen Rechte und Pflichten wie die Polizei des Kantons, in dem die betreffende Strecke liegt.

Die Aufgaben der Autobahnpolizei sind die Aufsicht über den Verkehr und die Anordnung aller Massnahmen, die zur Wahrung der Verkehrssicherheit und zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendig sind. Ebenso gehören dazu die Tatbestandsaufnahme bei Verkehrsunfällen, das Erstellen der Strafanzeigen zuhanden der zuständigen Behörden und die Ausfällung von Bussen nach der Gesetzgebung des zuständigen Kantons oder der Bundesgesetzgebung. Die Beamten der Autobahnpolizei unterstehen für ihr Dienstverhältnis grundsätzlich der Gesetzgebung ihres Stammkantons und tragen dessen Uniform, Zeichen und Waffen. Im folgenden Jahr wurden mit dem Kanton Aargau und mit der Eröffnung des Belchentunnels auch mit dem Kanton Basel-Landschaft vergleichbare Vereinbarungen getroffen.

Rechts: Polizeigebäude Werkhof



Die ersten Jahre der Autobahnpolizei und des Autobahnwerkhofs Oensingen

Otto Gerber, pensionierter Polizei-Adjutant, Jahrgang 1944

Die Geschichte der Autobahnen im Kanton Solothurn begann am 26. Mai 1966 mit der Eröffnung der A1 von Rechterswil bis Oensingen. Der Autobahnwerkhof war zu dieser Zeit erst im Bau, und die Autobahn wurde im ersten Jahr durch die Verkehrsabteilung in Solothurn betreut. Der Autobahnunterhaltungsdienst hatte damals seine Räumlichkeiten beim Werkhof Sägesser im Leuenthal eingemietet.

1967-1977

1967 wurde die A1 Oensingen-Hunzenswil eröffnet, und die Polizei wie auch der Unterhaltungsdienst konnten den neuen Autobahnwerkhof in Oensingen beziehen. Gleichzeitig erfolgte die Arbeitsaufnahme der neugegründeten Autobahnpolizei Oensingen durch 17 Beamte. Gemäss Dislokationsbefehl des Polizeikommandos hatten die zur Autobahnpolizei abkommandierten Funktionäre in Oensingen Wohnsitz zu nehmen. Polizei und Unterhaltungsdienst betreuten den Abschnitt Kriegstetten bis Rothrist. Bereits 1968/69 wurde die Mannschaft durch weitere vier Polizisten und einen eigenen Automechaniker ergänzt, welcher für die Polizeifahrzeuge vom Werkhof Oensingen und der Region Ost zuständig war. Nach der Eröffnung der A2 von Härkingen Augst (1969/70) wurde die Autobahnpolizei nochmals aufgestockt und zwar 1970 durch vier und 1972 durch weitere fünf Personen. Ab diesem Zeitpunkt hatten 30



Otto Gerber, pensionierter Polizei-Adjutant

Beamte auf dem Werkhof Oensingen ihren Dienstort. Auf der A2 betreuten Polizei und Unterhaltungsdienst den Abschnitt Härkingen bis Belchentunnel-Südportal.

1977-1987

In den Jahren 1980/81 wurden die Gebäulichkeiten beim Werkhof Oensingen erstmals erweitert. Der Autobahnunterhaltungsdienst wurde aus dem Büro- und Aufenthaltsgebäude der Polizei ausgelagert und bekam eigene, neue Räume. Der Mannschaftsbestand der Autobahnpolizei blieb in dieser Zeit unverändert bei 30 Beamten.

1987-1997

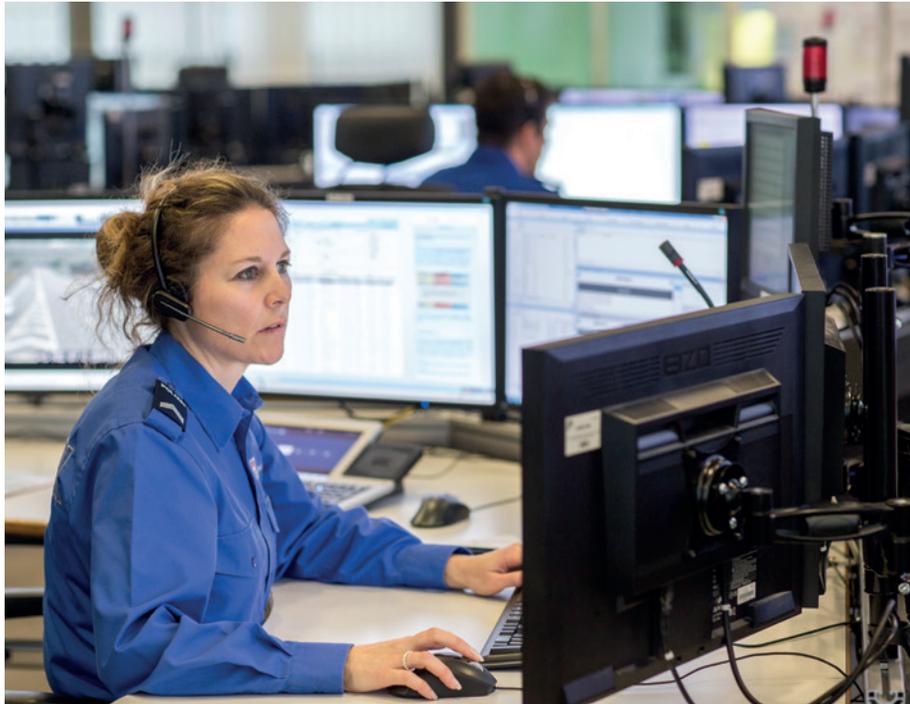
Auf den 1. Juli 1989 erfolgte bei der Kantonspolizei Solothurn eine Umstrukturierung. Die Verkehrsabteilung in Solothurn wurde mit der

Autbahnpolizei in Oensingen zusammengelegt. Die neue Verkehrspolizei mit einem Bestand von 48 Beamten hatte ihren Dienstort in Oensingen.

Nebst der Betreuung der Autobahnen erfolgten ab diesem Zeitpunkt weitere verkehrspolizeiliche Aufgaben für den ganzen Kanton Solothurn ab Oensingen. Dieser Schritt erforderte die Planung einer Aufstockung des Bürogebäudes auf dem Werkhof. Im Jahre 1991 konnten diese zusätzlichen Räume bezogen werden. Die nächste Reorganisation der Polizei Kanton Solothurn am 8. Januar 1996 löste die bisherige Verkehrspolizei auf und brachte die drei Elemente MOP (Mobile Polizei), ESPO (Einsatzpolizei) und VT (Verkehrstechnik) nach Oensingen. Die MOP deckte seither mit drei Patrouillen rund um die Uhr das erste Einsatzelement vor allem am Jurasüdfuss (Grenchen bis Schönenwerd) ab und übernahm dabei auch den Dienst der Autobahnpolizei. Ab diesem Zeitpunkt hatten 75 Personen ihren Dienstort auf dem Werkhof Oensingen.

1997-2007

Am 1. Oktober 1997 wurde die Verkehrsleitzentrale in Oensingen aufgehoben und in die kantonale Alarmzentrale in Solothurn (AZ Solothurn) integriert, welche als Melde- und Einsatzzentrale für alle Ereignisdienste (Polizei, Sanität, Feuerwehr) die Aufgabe für den ganzen Kanton Solothurn abdeckt.



Einen weiteren Zuzug erhielt der Polizeistützpunkt Oensingen am 1. Oktober 1998 mit dem Umzug des Polizeipostens Oensingen von der Solothurnstrasse auf den Werkhof und der Aufstockung auf fünf Beamte. Die MOP, ESPO, VT, PP Oensingen beschäftigten damals 75 Personen. Die nächste Veränderung passierte 1999 durch Wegzug der ESPO nach Balsthal ins ehemalige UG-Gebäude. Gleichzeitig nahmen die ersten zwei Polizistinnen ihren Dienst bei der MOP auf.

Am 10. Mai 2007 wurde der Polizeistützpunkt Oensingen 40 Jahre alt und hatte zu diesem Zeitpunkt einen Bestand von 80 Personen (6 Polizistinnen, 64 Polizisten, 10 Zivilangestellte).



Kantonale Alarmzentrale in Solothurn.

Fotos: Polizei Kanton Solothurn

Mobile Polizei und Verkehrstechnik

Die «Autobahnpolizei» ist schon längere Zeit Geschichte. Heute sind auf dem Polizeiwerkhof Oensingen zwei Abteilungen ansässig, die Mobile Polizei und die Verkehrstechnik.

Mobile Polizei

(50 Mitarbeitende, davon drei zivile Sachbearbeiterinnen)

Die Mobile Polizei ist in der Repression und Prävention tätig. Bei polizeirelevanten Ereignissen leitet sie Sofortmassnahmen ein und nimmt bei Delikten jeglicher Art Sachverhaltsabklärungen vor. Grundsätzlich ist die Mobile Polizei im allgemeinen Polizeidienst das erste Interventionselement und stellt eine 24-stündige Notfallintervention im ganzen Kanton, inkl. der

Autobahn sicher. Es arbeiten drei Patrouillen ausschliesslich im Drei-Schichtbetrieb mit einer Abdeckung von 365 Tagen.

Verkehrstechnik

(30 Mitarbeitende, davon fünf zivile Sachbearbeiterinnen)

Die Verkehrstechnik ist der fachspezifische Dienst im Bereich Schwerverkehrskontrollen, Radarkontrollen, Verkehrsunfalltechnik und Administration im Verkehrsbereich.

Schwerverkehrs- und Radarkontrollen werden im Schichtbetrieb auf dem ganzen Kantonsgebiet durchgeführt. Ein besonderes Kapitel ist dabei die Kontrolle des Schwerverkehrs, das heisst Überprüfung von Lenker und Mitfahrer, Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften, Gefahrguttransport, Einhaltung von Fahrzeuggewicht und -masse, Art und Sicherung der Ladung, Kontrolle der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Von einem sicheren Schwerverkehr profitieren alle Verkehrsteilnehmer. Weitere Aufgaben sind die Koordination und Disposition von Ausnahmetransporten.

Die Verkehrsunfalltechnik arbeitet ausschliesslich im Pikettdienst und wird bei schweren Verkehrsunfällen oder bei Ereignissen mit unklarem Hergang aufgeboden. Zur Verkehrsunfalltechnik gehören fotogrammetrische Aufnahmen von Verkehrsunfällen und Weiterverarbeitung der Daten zur Erstellung von Plänen und Gutachten. Ebenfalls zur Verkehrstechnik gehört die Verarbeitung und das Erstellen der Statistik sämtlicher, polizeilich registrierter Verkehrsunfälle des Kantons Solothurn. Auch der Empfangsschalter im Werkhof Oensingen wird durch die Verkehrstechnik betreut.

Der Fahrzeugpark auf dem Polizeistützpunkt umfasst heute (Stand 2018) acht Patrouillenfahrzeuge, drei zivile Patrouillenfahrzeuge, vier Radar- und fünf Spezialfahrzeuge. Dazu kommen noch weitere zivile Fahrzeuge für allgemeine und administrative, dienstliche Aufgaben.

Unterhaltsdienst NSNW

Auch im Autobahnunterhaltsdienst hat sich in den letzten zehn Jahren einiges verändert. Mit der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen sowie der Neugestal-



Fotos: Polizei Kanton Solothurn



Foto: Marcel Bobst

tung des Finanzausgleiches wurde der Bund auf den 1. Januar 2008 Eigentümer der Nationalstrassen. Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) wurden zusammen mit den Kantonen sogenannte Gebietseinheiten gebildet, welche für die Sicherstellung des Betriebs und des Unterhalts verantwortlich sind. In diesem Zusammenhang haben die Kantone Solothurn, Aargau und beide Basel die Firma NSNW AG (Nationalstrassen Nordwestschweiz) gegründet und ihr den Unterhalt von fast 300 Kilometern Nationalstrasse übertragen. Eigentümer der Firma sind die Kantone, und der Hauptsitz der NSNW ist in Sissach BL. Weitere Autobahnwerkhöfe sind derjenige von Schafisheim AG und seit dem 1. März 2008 auch der Werkhof von Oensingen, welche mit Personal und Infrastruktur in dieses neue Unternehmen integriert wurden.

Der Werkhof Oensingen ist verantwortlich für den Unterhalt von 70 Kilometern Nationalstrasse, 132 Brücken und Unterführungen, 20 Pumpwerken und 8 Tunnels. Auf dem weitläufigen Gelände sind in modern eingerichteten Gebäuden 40 Mitarbeiter tätig und etwa 50 leichte bis schwere

Motorfahrzeuge mit verschiedenen Wechselaufbauten stationiert. In der bestens ausgerüsteten Werkstatt stehen drei Mechaniker und ein Auszubildender im Einsatz, welche für die Wartung der Fahrzeuge in Oensingen und auch für diejenigen in Schafisheim zuständig sind. Unterhalt und Reparatur sämtlicher Spezialgeräte werden ebenfalls in der eigenen Schlosserei erledigt und auch Spezialanfertigungen für die Signalisierung grösstenteils selber hergestellt.

Vor allem in schneereichen Wintern werden einem die Aufgaben des Unterhaltsdienstes eindrücklich vor Augen geführt. Die Schneeräumung der verschiedenen Autobahnabschnitte ist doch eine gewaltige Aufgabe. Messstellen orientieren rund um die Uhr über den Zustand der Strassen, und sobald Bedarf besteht, können mehrere Konvois zur Räumung und Enteisung ausrücken. Zwei Schneepflüge, meist vierradgetriebenen Fahrzeuge vom Typ MAN mit je rund 500 PS, bilden einen Konvoi und sind mit 40–50 km/h unterwegs. Sie fahren versetzt. Das vordere Fahrzeug räumt die Überholspur, der hintere Pflug schiebt den

Unterhaltsdienst NSNW im Einsatz.

entstehenden Schneewalm Richtung Pannenstreifen und räumt gleichzeitig die Normalspur. Aufgefüllt werden die Fahrzeuge im Werkhof Oensingen, wo sie neun Kubikmeter Salz und ca. 3000 Liter Sole (Salzlösung) laden können. Die Salzstreuer arbeiten geschwindigkeitsabhängig und sorgen dafür, dass jeder Quadratmeter der zwölf Meter breiten Strasse gleich viel Salz abbekommt. Unser Werkhof bedient die Abschnitte Oensingen–Oftringen, Rothrist–Reiden, Oensingen–Kriegstetten und Luterbach–Lengnau. Einzig die Belchenrampe wird vom Werkhof Sissach BL geräumt.

Zukunft

Gleich zwei Autobahnverzweigungen von gesamtschweizerischer Bedeutung liegen auf solothurnischem Kantonsgebiet. Bei Härkingen ist es die Zusammenführung der von Basel durch den Belchentunnel kommenden A2 mit der A1, welche dann gemeinsam bis Rothrist führen und bei der Verzweigung Wiggertal wieder getrennt werden. Bei Luterbach im Wasseramt liegt die zweite wichtige Verzweigung. Da beginnt die A5, umfährt bei Zuchwil die Stadt

Solothurn und führt über Grenchen–Biel dem Jurasüdfuss entlang. Entsprechend dieser wichtigen Verbindungen ist die A1 im Gäu und Bipperamt stark belastet und wird pro Tag von 80 000 bis 90 000 Autos befahren. Stau oder stockender Kolonnenverkehr, wie man ihn früher nur während der Ferienzeit erlebte, gehört heute bei Oensingen zum täglichen Bild. Studien erwarten bis zum Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von ca. 100 000 bis 110 000 Fahrzeugen pro Tag.

Im Dezember 2015 genehmigte der Bundesrat ein generelles Projekt zum Ausbau der A1. Von der Verzweigung Härkingen bis Luterbach soll die Autobahn auf sechs Spuren ausgebaut und gleichzeitig der ganze Abschnitt erneuert werden. Der Ausbau des 22 Kilometer langen Teilstücks soll Stau und Ausweichverkehr durch die umliegenden Dörfer reduzieren, und gleichzeitig kann die Strasse den heutigen Anforderungen des Gewässer- und Lärmschutzes angepasst werden.

Das Projekt ist gemäss ASTRA unter Einbezug der Kantone Solothurn und Bern ausgearbeitet worden und beinhaltet ne-

Autobahnausfahrt
Oensingen



Foto: Marcel Bobst

ben dem Ausbau auf sechs Spuren noch weitere Objekte. Die Autobahnanschlüsse Wangen an der Aare, Niederbipp, Oensingen und Egerkingen sollen umgestaltet werden. Bei Wangen an der Aare soll eine dritte Brücke über die Aare führen und ein Wildtierkorridor gebaut werden. Die SBB-Unterführung in Oberbipp wird ebenfalls neu gebaut, und bei Oberbuchsiten ist ein weiterer Wildtierkorridor vorgesehen. Bei der Verzweigung Härkingen ist ein neues Überführungsbauwerk, und für das ganze Teilstück sind verschiedene Lärmschutzmassnahmen und neue Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) in Planung.

Die für den Ausbau nötigen Mittel wurden 2014 vom Parlament im Rahmen der zweiten Programmbotschaft zur Engpassbeseitigung freigegeben. Acht Jahre werden die Bauarbeiten dauern, und die Kosten sollen rund 750 Millionen Franken betragen. Sofern keine Rechtsmittel gegen die Planauflage ergriffen werden und das Parlament die finanziellen Mittel bewilligt, ist der Baubeginn gemäss ASTRA auf das Jahr 2022 terminiert.

● Marcel Bobst

A1 Ausbau Luterbach–Härkingen

Ziel und Zweck

- Instandsetzung und Erneuerung des gesamten Abschnitts
- Reduktion von Staustunden
- Reduktion von Ausweichverkehr
- Anpassung der bestehenden Strasse an die Umweltschutzgesetzgebung (Gewässerschutz, Lärm, Störfall)

Wesentliche Projektelemente

- Instandsetzung von 34 Kunstbauten, Verbreiterung von 9 Objekten, Ersatz von 13 Objekten
- Neubau der Wildtierunterführung Wangen a.A. und der Wildtierüberführung Oberbuchsiten
- Neubau einer dritten Aarebrücke (Wangen a.A.) und einer Rampe in der Verzweigung Härkingen

Verkehrszahlen

- Heute: ca. 85 000 bis 87 000 Fahrzeuge pro Tag
- Hochrechnung 2030: ca. 100 000 bis 110 000 Fahrzeuge pro Tag
- Bauzeit: 8 Jahre
- Kosten: ca. 750 Millionen Franken

Quelle: ASTRA

Quellen:

Geschichte

- Ernst Studer (1966): Nationalstrasse Nr.1 Genf-Romanshorn, Teilstück im Bernischen Bipperramt, Jahrbuch des Oberaargaus, Bd. 9, S.180
- Karl H. Flatt (1966): Autobahn-Eröffnung N1 im Abschnitt Recherswil–Oensingen, Jahrbuch des Oberaargaus, Bd. 9, S. 187
- Urs Amacher (2017): Mit Jubel, Ansprachen und Musik: Vor 50 Jahren wurde das Teilstück Oensingen-Hunzenschwil eingeweiht, Solothurner Zeitung Online, aktualisiert am 20.7.17 [<https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/thal-gaeu/mit-jubel-ansprachen-und-musik-vor-50-jahren-wurde-das-teilstueck-oensingen-hunzenschwil-eingeweiht-131538651>]

Kriegsflugplatz

- Manfred Hildebrand (2008): Übersicht über die Entwicklung und den Ausbau der Schweizer Militärflugplätze, Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe, S. 11, Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
- Peter Lewis, Peter Gunti und Oliver Borgeaud (2010): Militärflugplatz Autobahn, 100 Jahre Schweizer Luftfahrt, Sky Story, S. 5–8, www.SkyNews.ch, Oktober 2010, gesehen 25.11.17

Polizei und Werkhof

- Staatskanzlei Kanton Solothurn: Medienarchiv, Neue Betriebsgesellschaft für den Nationalstrassenunterhalt, gesehen 19.12.17 [<https://www.so.ch/staatskanzlei/medien/medienarchiv-2000-2014/2006/dezember/neue-betriebsgesellschaft-fuer-den-nationalstrassenunterhalt/>]
- Departement des Innern Kanton Solothurn: Verwaltung, Polizei Sicherheitsabteilung, gesehen 3.12.2017

[<https://www.so.ch/verwaltung/departement-des-innern/polizei/ueberuns/sicherheitsabteilung/>]

- POLIZEINEWS (2007): Autobahn-Stützpunkt wird 40, News, Espace Mittelland, 10.5.2007, gesehen 8.12.2017 [http://www.polizeinews.ch/espace_mittelland/Autobahn-Stuetzpunkt-wird+40/364796/detail.htm]
- Andreas Toggweiler (2010): Rund um die Uhr für sichere Strassen, Solothurner Zeitung Online, aktualisiert am 3.12.2010, gesehen 25.11.2017 [<https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/rund-um-die-uhr-fuer-sichere-strassen-102091935>]
- NSNW AG 4450 Sissach: Unternehmen, Wo wir sind, Oensingen, gesehen 12.12.2017 [<https://www.nsnw.ch/standort/oensingen/>]
- Polizei Kanton Solothurn: Hr. Yves Staub, Chef Verkehrstechnik

Zukunft

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2015): Medienmitteilungen, Sechsspur-Ausbau A1 Luterbach–Härkingen: Bundesrat genehmigt generelles Projekt, 18.12.15, gesehen 8.11.2017 [<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-60067.html>]
- Bundesamt für Strassen ASTRA: Baustellen und Projekte, A1 Luterbach–Härkingen 6-Streifen-Ausbau, gesehen 8.11.2017 [https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/zentral-nordwestschweiz/a1-luterbach_haerkingen-6-streifen-ausbau.html]
- AZ Nordwestschweiz (2013): Der A1-Ausbau zwischen Luterbach und Härkingen startet 2022, Solothurner Zeitung Online, aktualisiert am 21.06.2013, gesehen 25.11.2017 [<https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/der-a1-ausbau-zwischen-luterbach-und-haerkingen-startet-2022-126770583>]





Die A1, Lebensader des Schweizer Mittellands.