



Erhaltungsprojekt A2 Reiden–Sursee

Inhalt

- [2 Übersicht zum Bauprojekt](#)
- [4 Die Massnahmen im Abschnitt Uffikon-Sursee](#)
- [5 Anschluss Dagmersellen wird optimiert](#)
- [6 Interview mit Projektleiter Franz Koch](#)
- [7 Die Geschichte der Luzerner Autobahn](#)
- [8 Fakten, Zahlen und Zeitplan](#)

Hohe Anforderungen

Die Werterhaltung, das Umsetzen von Lärmschutzmassnahmen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Stärkung des ökologischen Gleichgewichtes sind zentrale Aspekte des Erhaltungsprojekts Reiden–Sursee. Diese werden – neben allgemeinen Instandsetzungsarbeiten – mit dem Bau von Wildtierquerungen, Strassenabwasser-Behandlungsanlagen und dem Einbau eines lärmarmen Belags umgesetzt. Ziel ist es, die Anforderungen des Verkehrs mit denjenigen der Umwelt und der Lebensqualität der Anwohnenden soweit als möglich in Einklang zu bringen. Eine Herausforderung, die oftmals der Quadratur des Kreises gleichkommt. Wir haben alles daran gesetzt, dieser Herausforderung mit den geplanten Massnahmen zwischen Reiden und Sursee gerecht zu werden.

Richard Kocherhans, Filialchef
Bundesamt für Strassen ASTRA

Bedeutende Verkehrsachse

Die Autobahn A2 ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung der Schweiz. Der Abschnitt zwischen Reiden und Sursee ist seit bald 40 Jahren im Dauerbetrieb. Das Autobahnstück wird täglich von rund 50'000 Fahrzeugen befahren. Durch die intensive Verkehrsbelastung hat sich der Zustand zunehmend verschlechtert. Bis 2022 sind Instandsetzungsarbeiten geplant. Im Zentrum stehen die Erneuerung des Trassees, der Bau von Strassenabwasser-Behandlungsanlagen, die Instandsetzung der Brücken sowie die Umgestaltung des Autobahnanschlusses Dagmersellen. Die verschiedenen Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit, schützen die Anwohnerinnen und Anwohner besser vor Lärm und fördern den Umweltschutz. Während der Bauzeit werden dem Verkehr, wenn immer möglich, vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen.



Die Massnahmen im Überblick

Mit den baulichen Massnahmen zwischen Reiden und Sursee wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch ein Mehrwert für Mensch und Umwelt geschaffen.

Auf der Autobahn A2 zwischen Reiden und Sursee werden in den nächsten Jahren verschiedene Arbeiten durchgeführt. Neben der Instandsetzung des Trassees auf einer Länge von 16 Kilometern werden 18 Kunstbauten (Brücken) erneuert, zwei neue Wildtierquerungen erstellt, drei neue Strassenabwasser-Behandlungsanlagen gebaut, der Autobahnanschluss Dagmersellen erneuert und der Lärmschutz verbessert. Diese Massnahmen schaffen Mehrwert für Mensch und Umwelt. Zudem dienen sie der Wert- und Funktionserhaltung.



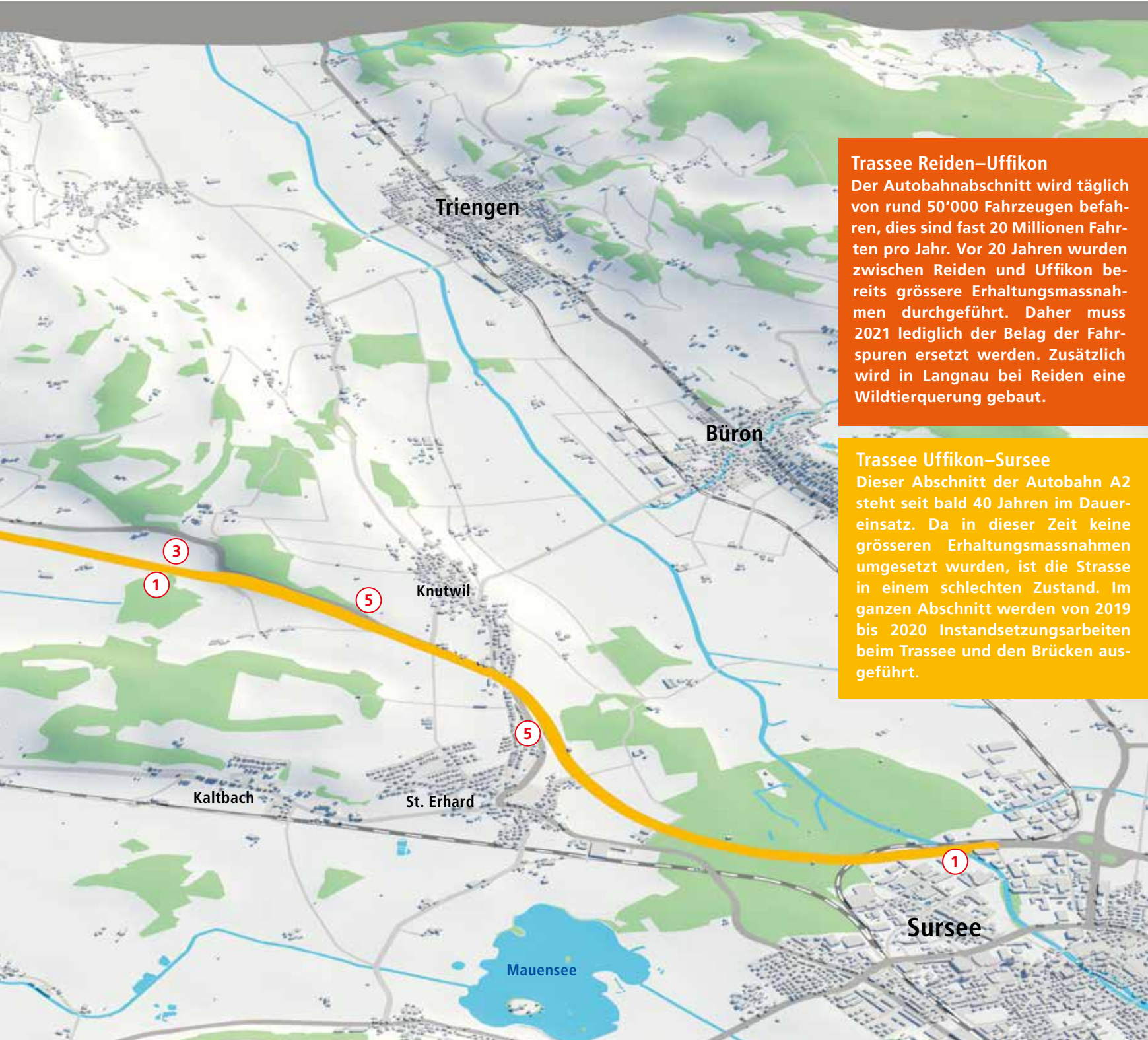
① SABA (Strassenabwasser-Behandlungsanlagen)

SABA werden auf stark befahrenen Autobahnen und Strassen eingerichtet. Sie filtern das Abwasser, bevor dieses in ein Gewässer oder in den Boden abgegeben wird. Damit erfüllen sie eine wichtige Funktion für die Umwelt. Auf dem Teilabschnitt Uffikon–Sursee werden mit den SABA Moos, Eriswilergraben und Hammermatten drei neue Anlagen gebaut.



② Lärmschutzmassnahmen

Auf der ganzen 16 Kilometer langen Strecke zwischen Reiden und Sursee wird ein neuer, lärmarmere Belag eingebaut. Damit können die Lärmimmissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner vermindert werden. Neben den bereits bestehenden Lärmschutzdämmen und -wänden auf der Strecke werden im Bereich Uffikon weitere Lärmschutzmassnahmen realisiert.



Trasse Reiden–Uffikon
 Der Autobahnabschnitt wird täglich von rund 50'000 Fahrzeugen befahren, dies sind fast 20 Millionen Fahrten pro Jahr. Vor 20 Jahren wurden zwischen Reiden und Uffikon bereits grössere Erhaltungsmassnahmen durchgeführt. Daher muss 2021 lediglich der Belag der Fahrspuren ersetzt werden. Zusätzlich wird in Langnau bei Reiden eine Wildtierquerung gebaut.

Trasse Uffikon–Sursee
 Dieser Abschnitt der Autobahn A2 steht seit bald 40 Jahren im Dauereinsatz. Da in dieser Zeit keine grösseren Erhaltungsmassnahmen umgesetzt wurden, ist die Strasse in einem schlechten Zustand. Im ganzen Abschnitt werden von 2019 bis 2020 Instandsetzungsarbeiten beim Trasse und den Brücken ausgeführt.



Wildtierquerungen

Wildtierquerungen sind Bauwerke, die beeinträchtigte oder unterbrochene Wildtierpassagen ganz oder teilweise wiederherstellen. Sie ermöglichen es Rehen, Hirschen und anderen Tieren, sich grossräumig zu bewegen. In Langnau bei Reiden und in Knutwil sind auf dem betreffenden Autobahnabschnitt neue Querungen geplant.



Autobahnanschluss Dagmersellen





In den Hauptverkehrszeiten ist die Kapazitätsgrenze beim Autobahnanschluss in Dagmersellen erreicht. Deshalb werden in den nächsten zwei Jahren die Kreisel mit optimierter Geometrie neu gebaut und durch zwei Bypässe ergänzt. Diese Massnahmen dienen dazu, den Verkehr zu verflüssigen. Gleichzeitig wird die Kapazität beim Knoten Gäuerhof erhöht.

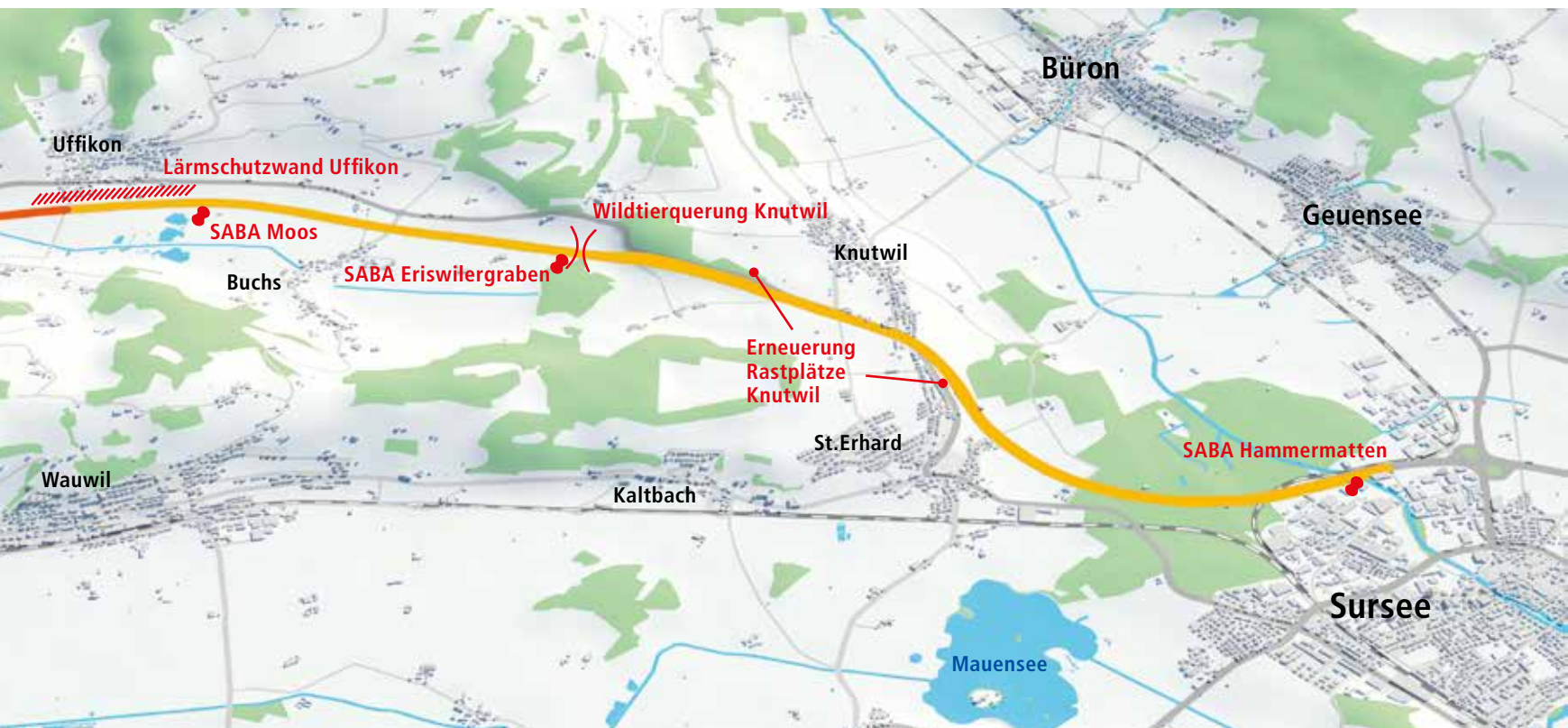


Rastplätze Knutwil

Auf der Höhe von Knutwil hat es in beiden Richtungen einen Rastplatz. 2020 werden dort die Gebäude mit allen sanitären Anlagen ersetzt. Es gibt zusätzliche Parkplätze sowie eine bessere Erschliessung für die Imbissstände.

Nutzen der Baumassnahmen:

-  mehr Verkehrssicherheit
-  mehr Umweltschutz
-  weniger Lärm
-  grössere Biodiversität



Lärmschutzwand Uffikon

In Uffikon wird der bereits bestehende 397 Meter lange Lärmschuttdamm mit Steinkörben um einen Meter auf 3,5 Meter erhöht. Zusätzlich wird eine neue 553 Meter lange und 3,5 Meter hohe Lärmschutzwand aus Holz gebaut. Vom insgesamt fast einen Kilometer langen Lärmschutz profitiert das ganze Dorf. Auf der Autobahn wird ein lärmarmere Belag eingebaut.



SABA Moos, Eriswilergraben und Hammermatten

Früher wurde das Abwasser der Autobahn in Rückhaltebecken und von dort in die Gewässer geführt. Heute sind die Vorschriften wesentlich strenger. Das Wasser fliesst durch Becken mit Sand und Kies und wird so zusätzlich gereinigt. Am Schluss gelangt es in einen Bach oder Fluss. Zwischen Uffikon und Sursee gibt es mit den SABA Moos, Eriswilergraben und Hammermatten gleich drei solche Anlagen, die neu erstellt werden.



Wildtierquerung Knutwil

Der Bau der Nationalstrasse A2 ab Mitte der 1970er-Jahre durchtrennte in der Region Knutwil einen Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung. 40 Jahre nach der Eröffnung soll dieser wiederhergestellt werden. Darum wird auf der Höhe des Eichbühl-Waldes in den nächsten zwei Jahren eine Unterführung für Wildtiere gebaut. Gleichzeitig wird das Bächlein Eriswilergraben freigelegt und renaturiert.



Die geplanten baulichen Massnahmen zwischen Uffikon und Sursee

In den nächsten zwei Jahren wird der Abschnitt umfassend instand gesetzt und weitere Massnahmen werden ausgeführt.

Die Fahrspuren beim Uffiker Moos weisen grössere Belagsschäden wie Risse, Senkungen und Spurrinnen auf. Deshalb beginnen die Arbeiten in diesem Abschnitt. Im Zentrum stehen Instandsetzungsarbeiten beim Trasse sowie bei den Brücken. Eine grosse Herausforderung war es, das Projekt so zu planen, dass der Verkehr tagsüber während der ganzen Bauzeit auf vier Fahrstreifen rollen kann. Dies ist gelungen. Daher sollte es zu keinen grösseren Verkehrsbehinderungen kommen. Die Arbeiten starten Anfang 2019 und dauern bis Ende 2020. In dieser Zeit wird die Infrastruktur erneuert und instand gesetzt. Auf der ganzen Länge wird neu ein lärmarmere Deckbelag eingebaut. In Uffikon werden auf rund einem Kilometer Lärmschutzmassnahmen realisiert. In Knutwil wird eine Unterführung für Wildtiere gebaut, damit sich diese wieder auf ihren natürlichen Routen bewegen können. Weitere Massnahmen in diesem Abschnitt sind der Bau von drei neuen Strassenabwasser-Behandlungsanlagen SABA und die Erneuerung der Gebäude auf den beiden Rastplätzen in Knutwil inklusive der sanitären Anlagen.



Der Standort der neuen Wildtierquerung in Knutwil und der SABA Eriswilergraben.

Foto: Emanuel Ammon

Flüssigerer Verkehr beim Anschluss Dagmersellen

Durch das stark gewachsene Verkehrsaufkommen im Wiggertal kommt es während der Hauptverkehrszeiten wiederholt zu Staus beim Autobahnanschluss Dagmersellen. Mit verschiedenen baulichen Massnahmen soll der Verkehr verflüssigt werden.

Die Kantonsstrasse in Nebikon gehört zu den meistbefahrenen Strassen im Kanton Luzern. Die beiden 2009 provisorisch gebauten Kreisel beim Anschluss Dagmersellen werden nun definitiv umgestaltet. Zu den wichtigsten Massnahmen gehört die Entflechtung des Verkehrs mittels zweier Bypässe.

Über den Bypass statt durch den Kreisel

Beim Kreisel Ost werden diejenigen Fahrzeuge, die von der Autobahn kommend auf die Kantonsstrasse nach Dagmersellen abbiegen, in Zukunft frühzeitig abgetrennt. Sie müssen nicht mehr durch den Kreisel fahren. Auf der anderen Seite beim Kreisel West wird das gleiche Prinzip angewandt. Fahrzeuge, die von Dagmersellen auf die Autobahn Richtung Luzern wollen, fahren ebenfalls über den neuen Bypass statt durch den Kreisel. Weiter werden die Strassen samt Entwässerung instand gesetzt, die Leitplanken, die Beleuchtung und die Signalisationen erneuert. Zusätzlich wird die Veloführung im Bereich des Autobahnanschlusses sicherer gestaltet.

Neue Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Kapazität beim Knoten Gäuerhof wird durch einen zusätzlichen Fahrstreifen erhöht. Dadurch können Rückstaus auf die Autobahn verhindert werden. Die Ausfahrt aus dem Industriepark Gäuerhof erfolgt neu mit zwei getrennten Fahrstreifen für Dag-



Der Autobahnanschluss in Dagmersellen wird umgestaltet. Foto: Emanuel Ammon

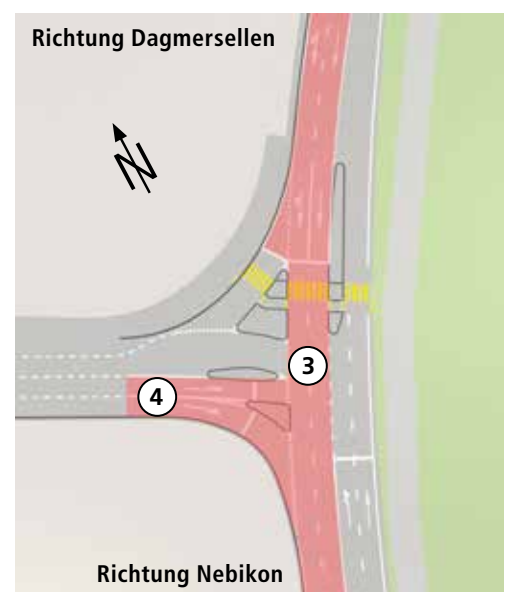
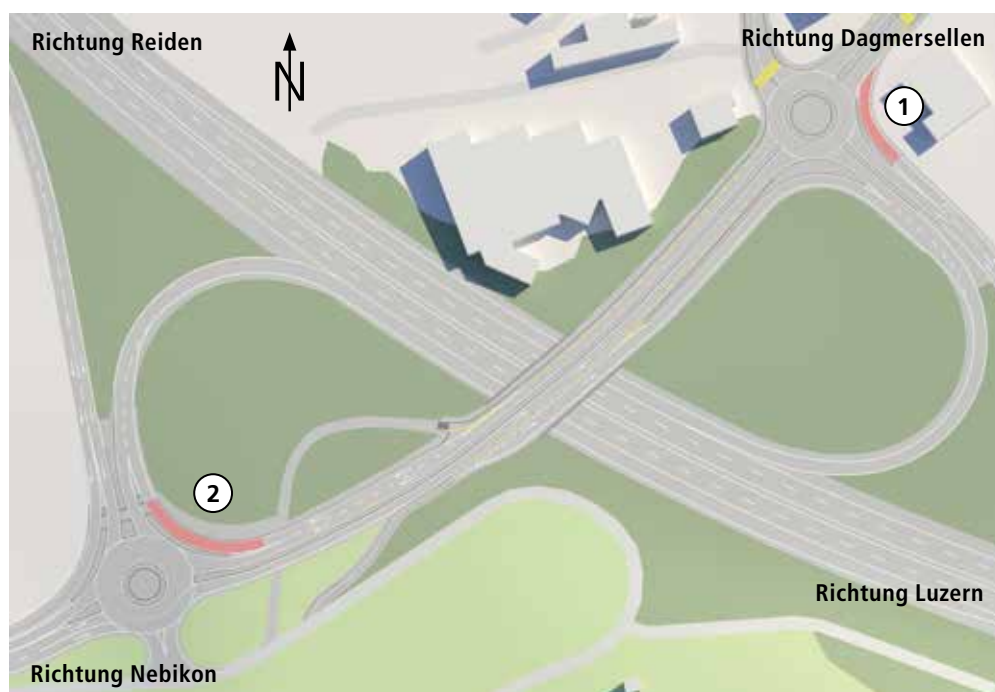
mersellen und Nebikon. Die Baukosten für den Knoten Gäuerhof, der 2019 umgesetzt wird, teilen sich Bund und Kanton. Letzterer realisiert beim Knoten Gäuerhof zwei Bushaltestellen.

Während der Bauzeit 2019 und 2020 muss der Verkehr rund um den Anschluss Dagmersellen und den Knoten Gäuerhof mehrmals anders geführt werden. Dies kann insbesondere in den Stosszeiten zu Verkehrsbehinderungen führen. Der Langsamverkehr wird vom Frühling bis Herbst 2020 über einen provisorischen Rad- und Gehweg geleitet.

Info zum Bau und Verkehr

Während der Bauzeit 2019 und 2020 kann es rund um den Anschluss Dagmersellen zu Verkehrsbehinderungen kommen. Informationen über aktuelle und kommende Arbeitsschritte und die Verkehrsführung gibt es auf autobahnschweiz.ch und über die regionalen Medien.

Autobahnanschluss Dagmersellen und Knoten Gäuerhof



- ① Bei der Autobahnausfahrt in Richtung Dagmersellen wird ein Bypass erstellt, um die Verkehrskapazität zu erhöhen.
- ② Die Autobahneinfahrt Richtung Luzern wird ebenfalls mit einem Bypass ergänzt, um den Verkehr besser entflechten zu können.

- ③ Die Kantonsstrasse von Dagmersellen nach Nebikon wird beim Knoten Gäuerhof mit zwei Fahrstreifen geführt.
- ④ Die Ausfahrt aus dem Industriepark Gäuerhof erfolgt neu mit zwei Fahrstreifen getrennt für Dagmersellen und Nebikon.

«Wir erwarten keine Staus wegen der Bauarbeiten»

Nach fast 40 Jahren wird der Autobahnabschnitt Reiden–Sursee erneuert. Im Gespräch erläutert ASTRA-Projektleiter Franz Koch, welche Verbesserungen die Autofahrerinnen und Autofahrer sowie die Bevölkerung von diesem Projekt erwarten dürfen.

Warum muss die Autobahn zwischen Reiden und Sursee erneuert werden?

Dieser Autobahnabschnitt ist schon lange in Betrieb. Er wurde 1980 eröffnet. Insbesondere der Abschnitt zwischen Uffikon und Sursee ist in einem schlechten Zustand. Der Belag ist uneben, hat Wellen und muss deshalb erneuert werden.

Führen die Bauarbeiten zu Einschränkungen des Verkehrs?

Es sind keine Fahrstreifenreduktionen geplant und wir erwarten keine Staus wegen der Bauarbeiten. Auch die Autobahnanschlüsse werden wenn immer möglich offen sein.

Also ist nicht mit Ausweichverkehr durch die Dörfer zu rechnen?

Nein, davon gehen wir nicht aus.

Auch der Autobahnanschluss Dagmersellen wird neu konzipiert. Welche Auswirkungen sind dort zu erwarten?

Wir haben Erfahrungswerte des Kantons. 2017 wurde die Kantonsstrasse zwischen Dagmersellen und Nebikon erneuert. Damals war aber nur eine Fahrspur offen. Bei unserem Projekt werden immer beide Fahrrichtungen, das heisst zwei Fahrspuren, offen sein. Der Verkehr wird rollen, aber es gibt sicher Einschränkungen. Beispielsweise werden die Autobahneinfahrten nicht immer direkt anfahrbar sein.

Welchen Nutzen bringt das Projekt für die Bevölkerung?

Die Autofahrerinnen und Autofahrer haben wieder eine Fahrbahn, welche die Anforderungen an die Schweizer Nationalstrassen erfüllt. Auch beim Winterdienst ergeben sich Vorteile, weil die Strasse nicht mehr uneben ist.

Zur Person

Franz Koch ist diplomierter Kulturingenieur ETH. Er ist seit über 25 Jahren auf Autobahnen tätig. Zuerst auf privater Seite: Er war 1998/99 Chefbauleiter, als auf dem Autobahnabschnitt Reiden–Uffikon der Belag erneuert wurde. Das Uffikermoos kennt der begeisterte Ornithologe bestens. Als Projektleiter beim ASTRA ist er unter anderem für das Erhaltungsprojekt Reiden–Sursee und den Anschluss Dagmersellen verantwortlich.



ASTRA-Projektleiter Franz Koch plant mit seinem Team das Erhaltungsprojekt A2 Reiden–Sursee, zu dem der Anschluss Dagmersellen gehört.

Foto: Emanuel Ammon

Und in Sachen Lärmschutz?

Wir werden einen Belag einbauen, der den Lärmpegel generell reduziert. Und in Uffikon werden wir den bestehenden Lärmschutz um 500 Meter verlängern.

Es werden auch zwei Wildtierquerungen gebaut. Warum braucht es diese Querungen?

Wildwechsel sind Wege, die von Wildtieren wahrscheinlich seit Urzeiten benutzt werden. Mit dem Bau der Nationalstrassen wurden diese Wildwechsel unterbrochen. Wir haben den gesetzlichen Auftrag, diese wieder zu öffnen. Das Bundesamt für Umwelt hat in der ganzen Schweiz definiert, wo solche Querungen zu bauen sind. Auf unserem Abschnitt der A2 werden zwei Querungen in Knutwil und Langnau bei Reiden realisiert.

Aus welchen Materialien werden die Wildtierquerungen auf dem betreffenden Autobahnabschnitt gebaut?

Wir haben bei der Projektierung entschieden, einen Übergang in Holz und einen in Beton zu erstellen. So können wir Langzeiterfahrungen sammeln mit zwei Objekten, die gleich belastet werden. Die Wildtierüberführung in Neuenkirch wird aus Holz, diejenige in Langnau bei Reiden aus Beton realisiert. Eine Unterführung, so wie sie in Knutwil geplant ist, kann nur mit Beton gebaut werden.

Das Projekt sieht auch Verbesserungen beim Gewässerschutz vor.

Der Gewässerschutz ist ein wichtiges Thema. Wir werden auf dem Abschnitt Uffikon bis

Sursee drei Anlagen bauen, um das Strassenabwasser in Zukunft besser reinigen zu können. Im Fachjargon sprechen wir von Strassenabwasser-Behandlungsanlagen oder kurz: SABA.

Können Sie erklären, wie so eine Anlage funktioniert?

Das Wasser auf der Autobahn wird heute gesammelt und dann über Ölrückhaltebecken in die Bäche geleitet. Das Öl wird zwar zurückgehalten, das Wasser bleibt aber belastet mit Schwermetallen oder Pneumabrieb. SABA sind eigentlich grosse Becken, die mit Sand gefüllt und mit Schilf bepflanzt sind. Das Abwasser sickert also künftig durch diese Sandfilter. So können auch Feinpartikel und Schadstoffe zurückgehalten werden. Pro 100 Quadratmeter Autobahnfläche braucht es etwa einen Quadratmeter Sandfläche.

Die Autobahn wurde 1980 eröffnet. Ist es möglich, mit dieser Sanierung wieder 40 Jahre auf der Autobahn zu fahren?

Nein, davon kann man nicht ausgehen. Wir rechnen mit gut 15 Jahren interventionsfreier Zeit. Denn sowohl die Anzahl der Fahrzeuge wie auch deren Gewicht haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Das führt zu einer höheren Abnutzung des Strassenbelags. Wir machen im Moment keine umfassende Instandsetzung. Das heisst, wir ersetzen nicht den gesamten Belag, sondern nur die obersten zwei Schichten. Es ist daher vorgesehen, in 15 bis 20 Jahren eine umfassende Instandstellung zu machen, sofern die Mittel dafür vorhanden sind.

Als der Kanton Luzern zu «seiner» Autobahn kam

Mit der Eröffnung des Teilstücks zwischen Rothrist und Sursee wurde der Kanton Luzern 1980 ans internationale Autobahnnetz angeschlossen. Der Fertigstellung gingen intensive Auseinandersetzungen zur Linienführung und zum Kulturlandverlust voraus.

Bereits 1963 genehmigte der Bundesrat das generelle Projekt des Autobahnabschnitts zwischen Rothrist und Sursee. Das Bauprojekt sollte die Dörfer im Wiggertal vom Durchgangsverkehr entlasten. Zudem erhoffte man sich, weitere Gewerbe- und Industriebetriebe in der Region anzusiedeln. Allerdings waren noch etliche Hürden zu nehmen, bis 1975 mit dem Bau des Teilstücks begonnen werden konnte. Obwohl die Projektplaner von Bund und Kanton darauf achteten, die einzelnen Ortschaften im Wiggertal weiträumig zu umfahren, blieb das Projekt umstritten.

Opposition in den Gemeinden

In jeder Gemeinde organisierte sich eine mehr oder weniger ausgeprägte Opposition. Im Raum Langnau bei Reiden wurde der Verlust von hochwertigem Kulturland kritisiert. In Dagmersellen sorgte die Linienführung für heftige Diskussionen. Die ursprünglich geplante Ostumfahrung entlang des Chrüzbergs wurde im Verlauf der Planung zugunsten einer Westumfahrung aufgegeben. Die Gemeinde Knutwil wehrte sich schliesslich gegen die Strassenführung über den Knutwilerberg. Die geforderte Tunnellösung lehnte das zuständige Bundesamt allerdings mit Verweis auf die Mehrkosten ab. An der Einweihungsfeier am 3. Juli 1980 fehlten die Gemeindevertreter aus Knutwil. «Unsere Bevölkerung ist verbittert, dass die Autobahn über den Knutwilerberg geführt wurde. Aus Solidarität zum Volk werden wir an der Feier nicht teilnehmen», wird der Gemeinderat im «Luzerner Tagblatt» zitiert.

Verbindung zwischen Norden und Süden

Erfolgreicher war der Einsatz der Eicher für eine Tunnellösung. Ursprünglich war eine offene Linienführung mit einer grossen Brücke über Eich geplant gewesen. Dagegen ging aber die Bevölkerung auf die Barrikaden. Auch mit der Unterstützung des bekannten Umweltschützers Franz Weber gelang es einem lokalen Initiativkomitee, Bund und Kanton von der Tunnellösung in Eich und Mariazell zu überzeugen.

1981 konnte schliesslich auch das Teilstück zwischen Sursee und Emmenbrücke eröffnet werden. An der Eröffnungsfeier betonte Bundesrat Hans Hürlimann dessen Bedeutung: «Zwischen Sursee und Emmenbrücke wurde nicht nur das letzte Verbindungsglied nördlich der Alpen zwischen Nord und Süd geschlossen, sondern auch eindeutig bewiesen, dass wir in der Schweiz miteinander und füreinander zu leben gewillt sind.»



Obwohl die Linienführung zwischen Reiden und Dagmersellen für Diskussionen sorgte, musste für den Bau der Autobahn kein Land enteignet werden.



Bundesrat Hans Hürlimann setzte das letzte Puzzleteil in der Nord-Süd-Verbindung. Für die Festlichkeiten in Eich reiste die Bevölkerung mit dem Velo an.



Bei herrlichem Sommerwetter nahmen einige Hundert geladene Gäste und Schaulustige an der Eröffnungsfeier teil.

Fotos: Emanuel Ammon

Zahlen, Fakten und Zeitplan

Die Autobahn A2 ist ein Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. In den nächsten vier Jahren wird intensiv daran gearbeitet, den Abschnitt zwischen Reiden und Sursee instand zu setzen.

Die Autobahn A2 führt von der deutschen Grenze in Basel über Luzern, den Gotthardtunnel und Bellinzona bis an die italienische Grenze bei Chiasso. Sie gehört zu den wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen in Europa.

Zwischen Reiden und Sursee wird die Autobahn im Jahr von fast 20 Millionen Fahrzeugen befahren. Die Gesamtkosten für die Instandsetzung des Trassees sowie die verschiedenen Teilprojekte betragen 131 Millionen Franken.

Übersicht Bauphasen

	2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Uffikon–Sursee																
Instandsetzung Trasse																
Bau Lärmschutz Uffikon																
Bau Wildtierquerung Knutwil																
Bau SABA Eriswilergraben Buchs																
Bau SABA Moos Uffikon																
Bau SABA Hammermatten Sursee																
Instandsetzung Rastplätze Knutwil																

	2019				2020				2021				2022			
					1	2	3	4	1	2	3	4				
Reiden–Uffikon					1	2	3	4	1	2	3	4				
Instandsetzung Trasse																
Bau Wildtierquerung Langnau bei Reiden																

	2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Weitere Teilprojekte																
Umgestaltung Anschluss Dagmersellen																
Umgestaltung Knoten Gäuerhof																
Bau Bushaltestelle Gäuerhof																

Keine grösseren Einschränkungen für den Verkehr

Während der Bauphase wird der Verkehr auf der A2 zwischen Reiden und Sursee weitgehend unbehindert rollen. Tagsüber sind jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung offen.

Nationalstrassen benötigen regelmässigen Unterhalt, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Die Instandsetzungsarbeiten auf der A2 beginnen 2019 und dauern bis 2021. In dieser Zeit kann es zu kleineren Einschränkungen kommen. Die Verantwort-

lichen setzen alles daran, die Auswirkungen auf den Verkehr so gering wie möglich zu halten. Die Strecke ist grösstenteils in beide Fahrrichtungen auf zwei Fahrstreifen befahrbar. Einzelne Fahrstreifen werden temporär verschmälert. Aus Sicherheitsgründen muss die Geschwindigkeit in den Bauabschnitten auf 80 km/h reduziert werden. Die Autobahn zwischen Reiden und Sursee wird in Etappen soweit erneuert, dass in den folgenden 15 Jahren keine grösseren Arbeiten mehr nötig sein werden.

100 Mio. Franken für das Trasse Reiden–Sursee inkl. SABA

18 Mio. Franken für Wildtierquerungen

13 Mio. Franken für den Anschluss Dagmersellen

16 km Autobahn werden instand gesetzt

2 neue Wildtierquerungen

3 Strassenabwasser-Behandlungsanlagen (SABA)

1 Anschluss wird erneuert

2 Rastplätze werden instand gesetzt

Herausgeber
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur
Ost, Filiale Zofingen
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen

Konzept und Gestaltung
media work gmbh
Sempacherstrasse 3
6003 Luzern
www.media-work.ch

Fragen zum Projekt
ASTRA, Filiale Zofingen
Telefon 058 482 75 11
zofingen@astra.admin.ch

Druck
SWS Medien AG Print
6210 Sursee
Dezember 2018