Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 39 (1996)

Artikel: Bahn 2000 im Oberaargau : kritische Töne am Spatenstich vom 16. April 1996

Autor: Rentsch, Herbert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071387

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bahn 2000 im Oberaargau

Kritische Töne am Spatenstich vom 16. April 1996

Herbert Rentsch

Eine kalte Bise fegte übers Mittelland, als am 16. April 1996 im Weiler Holzmühle bei Hindelbank der Beginn eines nationalen Bauwerkes gefeiert wurde: der Spatenstich für die Neubaustrecke der Bahn 2000 im Abschnitt Mattstetten–Rothrist. Doch Verkehrsminister Moritz Leuenberger musste bei seinem ersten derartigen Auftritt als Bundesrat noch anderen Gegenwind in Kauf nehmen. Denn auf dem Feld, wo dereinst die Intercity-Züge an Hindelbank vorbeibrausen werden, kam es zu einer Demonstration des Unwillens gegenüber der von den SBB verlangten Linienführung im Kanton Solothurn und im Oberaargau.

Die zwei Gruppierungen, welche die SBB-Variante schon seit langem bekämpfen – das Komitee für eine umweltgerechte Bahn 2000 und das Munibergkomitee – entrollten leuchtend gelbe Transparente. Darauf waren in schwarzer Schrift die Forderungen nach den Varianten der Kantone Bern und Solothurn zu lesen, also einer Linienführung mit dem Oesch-Önz-Tunnel und dem Munibergtunnel. «Bahn 2000 durch den Muniberg», hiess es da zum Beispiel oder «Grundwasser schützen – Kantonsvariante benützen».

Die beiden Komitees überreichten Bundesrat Leuenberger zudem eine Protest-Schaufel sowie ein Schreiben mit ihren Anliegen. «Wir hoffen, dass der heutige Spatenstich nicht zum Trauertag wird», hiess es in dem Brief. Vor der Abstimmung über die Bahn 2000 seien den betroffenen Regionen von seiten der SBB wie auch der Politiker zahllose Versprechen gemacht worden, hielten die Komitees weiter fest. «Nun ist es Zeit, diese Zusicherungen einzulösen. Bei der Vorlage zur Abstimmung der Bahn 2000 sind erhebliche und unverzeihliche Fehler gemacht worden. Es ist an der Zeit, diese Fehler so weit wie möglich zu korrigieren und nicht die Region, welche die Hauptlast der Bahn 2000 trägt, zu bestrafen», schrieben die Komitees.

An der Feier bei Hindelbank gab es aber noch einen zweiten Protest, wenn auch einen unsichtbaren: Die meisten der von den SBB eingeladenen Gemeinden aus dem Oberaargau hatten nämlich darauf verzichtet, eine Delegation in die Holzmühle zu entsenden. Zum Teil hatten die Gemeindebehörden ihr Fernbleiben in Briefen an Benedikt Weibel, Präsident der SBB-Generaldirektion, mit unmissverständlichen Worten begründet. Sauer aufgestossen war den Gemeinderäten insbesondere ein Satz im Einladungsbrief zum Spatenstich: «Neun Jahre nach der Volksabstimmung, nach intensiver Auseinandersetzung und Suche nach verträglichen Lösungen mit den betroffenen Regionen und Gemeinden, wollen wir im schlichten Rahmen einen versöhnlichen Start in die Bahnzukunft feiern», hatte Benedikt Weibel geschrieben.
Im Brief, mit dem der Gemeinderat von Wanzwil den SBB seine Abwesenheit kundtat, hiess es beispielsweise, das Verhalten der SBB bei den laufenden Einspracheverhandlungen könne nicht als «intensive Auseinandersetzung und Suche nach verträglichen Lösungen» bezeichnet werden. Weiter schrieben die Wanzwiler: «In den bisherigen Verhandlungen konnten wir seitens der SBB keine Bemühungen zum Erreichen von kompromissfähigen Lösungen erkennen. Vielmehr mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass das aufgelegte Projekt offenbar in jeder Beziehung durchgesetzt werden soll.»
Im Schreiben an die SBB legte der Gemeinderat von Wanzwil auch dar, wie stark die kleine Gemeinde von den Plänen der SBB betroffen wäre. In Wanzwil käme nicht nur die Neubaustrecke zu liegen, sondern auch noch das Verzweigungsbauwerk für den Ast Süd-Plus nach Solothurn mit der entsprechenden Verunstaltung des Önzbergwaldes. Vorgesehen ist auf Wanzwiler Boden im weiteren eine Deponie mit einer Million Kubikmeter Humus. Das Transportkonzept der SBB sieht während der Bauzeit auf der Dorfstrasse stündlich 32 Lastwagen vor. Am Dorfeingang ist zudem eine massive Aufschüttung vorgesehen, und die Niederönzstrasse soll zu einem Viadukt mit einer Steigung von 8 Prozent werden. «Ich bin schwer enttäuscht, dass die SBB nicht bereit sind, Konzessionen zu machen. Deshalb will ich auch nicht mit Benedikt Weibel anstossen», ärgerte sich der Wanzwiler Gemeindepräsident und Grossrat Dieter Widmer in einem Presseartikel im Vorfeld des Spatenstiches.
Die angesprochenen Verhandlungen waren seit Januar 1996 unter der Federführung des EVED geführt worden. Dabei konnten sich Gemeindever-

Spatenstich vom 16. April 1996 für die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist der Bahn 2000. Rechts mit Schaufel Bundesrat Moritz Leuenberger. Foto: Christoph Schütz, Langenthal

treter, Verbände und Organisationen sowie die SBB selbst zu der von den SBB öffentlich aufgelegten Linienvariante äussern. Die Variante Muniberg – in allen Einsprachen der betroffenen Gemeinden gefordert – stand hingegen bei den Verhandlungen gar nicht zur Diskussion, was in mehreren Gemeinden auf Unverständnis stiess.

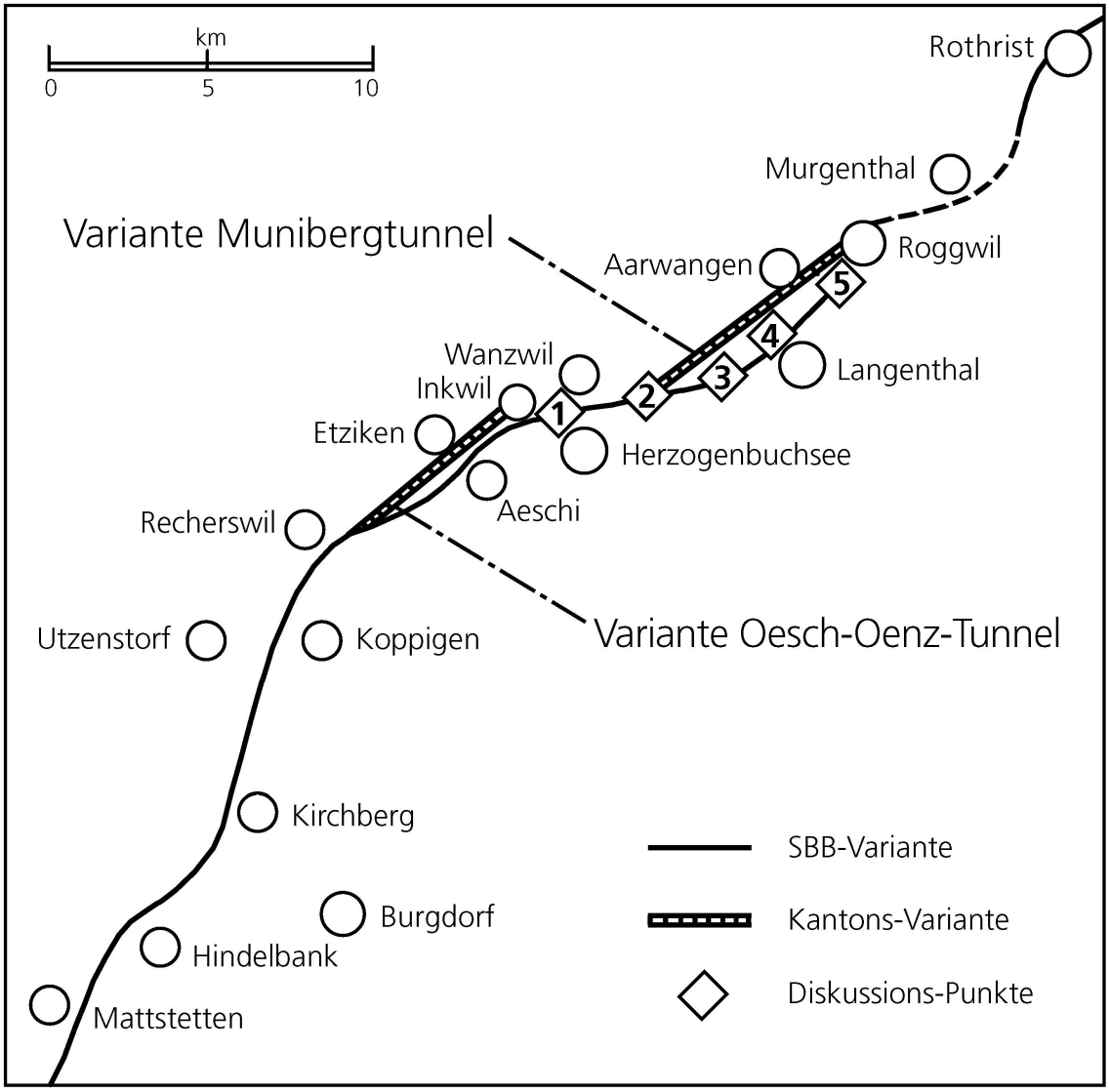
Der Wanzwiler Gemeindepräsident war vor dem Spatenstich nicht der einzige, der die harte Haltung der SBB kritisierte. Der Stil der Verhandlungsgespräche wurde zwar als sachlich und freundlich beschrieben. In der Sache selbst sei es jedoch hart auf hart gegangen. Beide Seiten hätten an ihren Positionen festgehalten, war zu hören. Auch andere Gemeindepräsidenten sprachen damals in der Presse eine deutliche Sprache.

Störend empfand man nämlich, dass der Spatenstich für die gesamte, 46 Kilometer lange Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist gefeiert werden sollte, zu einem Zeitpunkt, als die Linienführung erst im Abschnitt Mattstetten–Koppigen definitiv beschlossen war. Im Oberaargau dagegen war der Entscheid «SBB-Variante ja oder nein» noch gar nicht gefallen. «Ich gehe doch auch nicht an eine Taufe, wenn nur der Stubenwagen vorhanden ist», kritisierte Willi Jordi, Gemeindepräsident von Thunstetten. Und der Buchser Gemeindepräsident Fred Lüthi meinte: «Solange wir am Verhandeln sind, wollen wir nicht mit den SBB anstossen und uns gegenseitig auf die Schulter klopfen.» Man dürfe jetzt nicht ein Zeichen setzen, das dahingehend gedeutet werden könne, die Front für den Munibergtunnel werde aufgeweicht, erklärte Marianne Glur, Gemeindepräsidentin von Roggwil.

Trotz der Front von abseitsstehenden Gemeinden aus dem Oberaargau gab es immerhin solche, die an der Feier bei Hindelbank vertreten waren: Langenthal und Wynau. Doch ganz ohne Protestsignal wollten diese Vertreter denn auch nicht teilnehmen. So wurde Bundesrat Leuenberger ein Brief im Namen der Gemeinden Aarwangen, Langenthal, Roggwil, Thunstetten und Wynau überreicht. Darin wurde er ersucht, der Kantonsvariante im Interesse der Bevölkerung und der Umwelt zum Durchbruch zu verhelfen, im Gebiet der fünf Gemeinden vor dem Plangenehmigungsentscheid noch einen Augenschein durchzuführen und zudem die «vollumfängliche Kostentransparenz» zu gewährleisten, das heisst, die Kosten der Munibergvariante mit denjenigen der SBB-Variante zu vergleichen.

Auf den letzten Punkt hatte das Munibergkomitee schon früher hingewiesen. Beim Beginn der Einspracheverhandlungen im Januar 1996 hatte Komitee-Präsident Gottfried Grogg in einem Pressebericht die Befürchtung geäussert, im Hinblick auf die SBB-Variante könnten den Gemeinden Zugeständnisse gemacht werden, um ihnen so die Linie schmackhaft zu machen. «Die Anpassungen und Verbesserungen der SBB-Variante würden aber zusätzlich viel Geld verschlingen, und niemand prüft, was die Sache eigentlich kostet», gab er damals zu bedenken. «Schlussendlich ist die offene Linienführung vielleicht sogar teurer als der Munibergtunnel», spekulierte er.

Beim Spatenstich am 16. April lösten einerseits die gelben Protest-Bänder Überraschung aus, aber auch das Fernbleiben der Gemeindevertreter



1 Verzweigung Wanzwil (Abzweigung Süd-plus-Ast Richtung Solothurn): Grossbaustelle, Verunstaltung Önzbergwald, zentrale Deponie in Wanzwil

2 Geisshubel-Tunnel Herzogenbuchsee: Gemeinde verlangt Verlängerung Richtung Osten um ca. 200 Meter (Tunnelportal im Unterwald)

3 Bützberg, Offenes Kulturland: Gemeinde verlangt Überdeckung der Linie

4 Linienführung Hard Langenthal: Bedenken wegen Gefährdung der Grundwasservorkommen

5 Brunnmatten Roggwil: Gefährdung der Kulturlandschaft «von nationaler Bedeutung» BLN-Inventar (Wässermatten)

Kartenskizze im Massstab ca 1:40 000. Übersicht über die Varianten der Linienführung Bahn 2000 (Stand «Spatenstich» vom 16. April 1996)

wurde zur Kenntnis genommen. Sowohl Benedikt Weibel als auch Bundesrat Leuenberger gingen auf die Gegner der SBB-Variante und deren Kritik ein. Weibel schlug in seiner Ansprache versöhnliche Töne an und versicherte den Gegnern des Projekts seinen Respekt. Die Bundesbahnen hätten «das Mögliche» getan, um Ökonomie und Ökologie bei der Anlage dieser Strecke in Übereinstimmung zu bringen. Widerstand dagegen sei zwar legitim, sagte der SBB-Generaldirektor weiter, aber ein überwiegendes nationales Interesse rechtfertige die Eingriffe in die ohnehin nicht mehr so unberührte Landschaft des Mittellandes.
Auch Bundesrat Moritz Leuenberger liess «ein gewisses Verständnis» durchblicken: «Es ist vermessen zu hoffen, dass nach allen rechtlichen Diskussionen alle Bewohnerinnen und Bewohner der Landschaft glücklich sind.» Es scheine aber, dass «mit fast allen» eine Einigung gefunden werden könne. Er könne verstehen, so der Verkehrsminister, wenn einige der zum Spatenstich Eingeladenen ferngeblieben seien und hoffe, die Narben verheilten.
Die teils recht harten Worte, die im Vorfeld des Spatenstiches aus den betroffenen Gemeinden zu hören waren, schienen, zumindest teilweise, Früchte zu tragen. Die Gemeinden im Amtsbezirk Wangen jedenfalls konnten ihre Anliegen an einer von ihnen geforderten zweiten Verhandlung anfangs Juli nochmals darlegen. Jede Gemeinde zeigte dort ihre wichtigsten drei Forderungen – zum Teil mit Plänen und Fotos dokumentiert. Der Wanzwiler Gemeindepräsident sagte nach der Verhandlung, er sei jetzt zuversichtlicher und hoffe, dass es bei einigen Punkten zu Verbesserungen kommen werde.