

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

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 41 (1998)

Artikel: Langer Kampf um die Bahn 2000 : der Widerstand gegen die Linienführung der SBB im Oberaargau

Autor: Rentsch, Herbert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071393>

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: 09.12.2025

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

Langer Kampf um die Bahn 2000

Der Widerstand gegen die Linienführung der SBB im Oberaargau

Herbert Rentsch

Am 22. Juni 1998 fielen im Badwald zwischen Herzogenbuchsee und Bützberg die ersten Bäume. Männer der Burgergemeinde Herzogenbuchsee rückten dem Wald mit schweren Maschinen zu Leibe und fällten Stamm um Stamm. Bald dehnte sich dort, wo der Wald dicht an die Staatsstrasse gereicht hatte, eine grosse Lichtung aus. Drei Wochen später waren die Rodungsarbeiten abgeschlossen. Auf einer Länge von rund



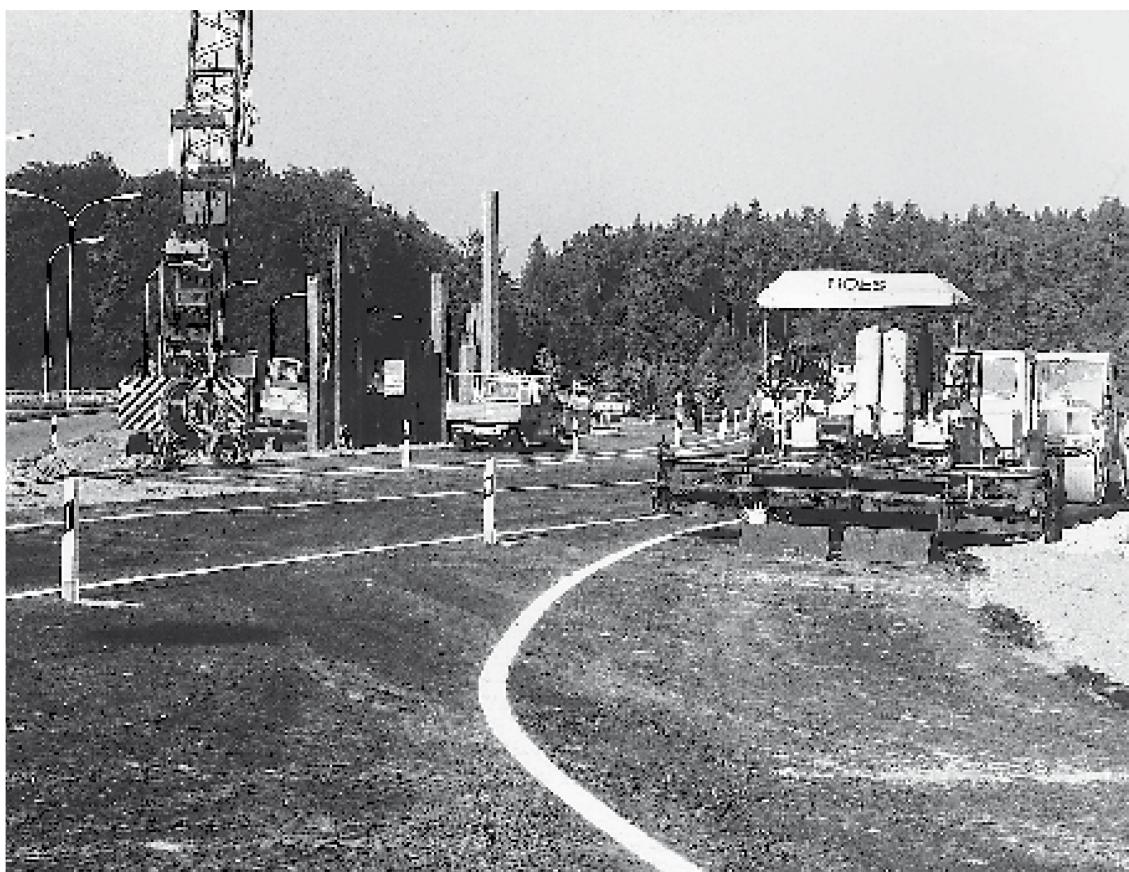
Badwald Herzogenbuchsee, August 1998. Gerodete Waldschneise für die Strassenbrücke über das Trassee der Bahn 2000. Foto H. Rentsch.

300 Metern war 10 bis 20 Meter beidseits der Strasse alles kahl. An dieser Stelle begann wenig später der Bau einer acht Meter hohen Strassenbrücke, auf der die Kantonsstrasse T 1 dereinst die Bahn 2000 überqueren würde. Am 13. Juli 1998 fuhren im Gebiet Dreilinden in Langenthal die Baumaschinen auf. Auch dort wurden die Vorarbeiten für den Bau einer Strassenbrücke (Zürich-Bernstrasse) über die künftige Neubaustrecke begonnen.

Das gerodete Stück Wald bei Herzogenbuchsee – insgesamt drei Fussballfelder gross – war der erste sichtbare Eingriff, den die Bahn 2000 im Oberaargau verursachte. In Murgenthal wurde damals bereits seit Jahren an der Strecke gebaut, bei Hindelbank war man daran, die Autobahn für die Neubaustrecke zu verlegen, und breite Waldschneisen liessen dort den Beginn des Bahnbau erahnen. Der Oberaargau war bisher von solchen Eingriffen verschont geblieben. Denn hier hatte die Bewilligung für den Bahnbau am längsten auf sich warten lassen.

Erst seit dem 1. April 1998 bestand rechtlich Klarheit. Das Bundesgericht gab damals seinen Entscheid in Sachen Bahn 2000 bekannt: Alle Beschwerden gegen die Neubaustrecke im Abschnitt Koppigen-Murgenthal wurden abgewiesen. Im Kanton Solothurn hatten fünf Gemeinden sowie der Kanton den Gang nach Lausanne angetreten. Aus dem Oberaargau war nur eine Beschwerde ans Bundesgericht gelangt: diejenige des Landwirts Gottfried Grogg aus Bützberg, Präsident des Komitees Pro Münbergtunnel.

Dass Groggs Beschwerde die einzige aus dem Oberaargau blieb, war die unmittelbare Folge des Linienentscheides durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiedepartement (EVED), wie es damals noch hieß: Ende März 1997 sagte das Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger grundsätzlich ja zu der von den SBB vorgeschlagenen Linienführung der Bahn 2000 zwischen Koppigen und Murgenthal. Damit waren die von den betroffenen Regionen verlangten Oesch-Oenz-Tunnel und Münbergtunnel zwar abgeschmettert. Hingegen machte das EVED Zugeständnisse an die betroffenen Regionen: Die Hauptbegehren der Gemeinden in den Einspracheverhandlungen wurden übernommen und die SBB-Linienführung damit an verschiedenen Punkten korrigiert. Daraufhin verzichteten sämtliche von der Bahn 2000 betroffenen Gemeinden im Oberaargau auf eine Beschwerde, gleich wie der Gemeindeverband Wasserversorgung an der unteren Langeten (WUL) und der Planungsverband



Dreilinden, Langenthal, im August 1998. Beginn der Bauarbeiten für Bahn 2000: Straßenbrücke und Bahnunterführung. Foto H. Rentsch.

«Region Oberaargau». Auch der Kanton Bern entschloss sich, unter anderem auch angesichts der geschwundenen Kritik, auf eine Beschwerde zu verzichten.

Zehn Jahre zuvor sieht die Situation im Oberaargau noch ganz anders aus. Die von den SBB vorgeschlagene offene Linienführung wird praktisch von allen Kreisen abgelehnt.

Am 6. Dezember 1987 findet die eidgenössische Volksabstimmung über das Konzept Bahn und Bus 2000 statt, darin verankert sind auch vier Neubaustrecken. Die eine, das Herzstück der Bahn 2000, ist die Linie Mattstetten-Rothrist. Im Oberaargau ist die Stimmung vor dem Urnengang allgemein skeptisch bis ablehnend. Kritisiert wird vor allem, dass die Neubaustrecke zwar durch die Region führen würde, dem Oberaargau

aber nichts bringen werde. SBB-Kreise verkünden aber, durch die Verlagerung des Fernverkehrs auf die neue Strecke könne auf der alten Stammlinie das Angebot im Oberaargau dereinst deutlich verbessert werden.

Diskussionen um die Linienführung der Neubaustrecke sind bereits im Gang. Eine führende Rolle spielt dabei der Planungsverband «Region Oberaargau» mit seinem Vordenker, Geschäftsführer Markus Ischi. Die «Region» bezeichnet 1987 «Sperrgebiete», welche für die neue Bahnlinie tabu sein sollen. Den SBB unterbreitet der Planungsverband einen eigenen Vorschlag mit untertunnelten Abschnitten, die sogenannte Variante PVRO (Planungsverband Region Oberaargau). Sie wird in der Folge wegen des 8,1 Kilometer langen Tunnels unter dem Muniberg auch Muniberg-Variante genannt. Gegenüber dem SBB-Vorschlag würden bei dieser Variante verschiedene heikle Punkte im Oberaargau umfahren:

- das Landwirtschaftsland zwischen Bützberg und Thunstetten,
- das Grundwassergebiet Hard zwischen Langenthal und Aarwangen,
- die ökologisch wertvollen Brunnmatten bei Roggwil.

Im September 1987 stellen sich die Amtsverbände der SVP, SP, FDP, EVP und FL in einem gemeinsamen Schreiben hinter diese Variante.

Das Konzept Bahn und Bus 2000 wird vom Schweizervolk am 6. Dezember 1987 mit 56,5 Prozent Ja gegen 43,5 Prozent Nein angenommen, im Oberaargau dagegen wird die Vorlage wuchtig abgelehnt. Nach dem Entscheid verstummt die Kritik an der Linienführung im Oberaargau aber nicht. Lautstark wird weiterhin der Munibergtunnel gefordert, und zwar von Gemeinden, Verbänden und politischen Parteien. Im Juni 1988 zum Beispiel stellt der Langenthaler Gemeindepräsident Walter Meyer (SP) im Grossen Gemeinderat klar: «Wir werden uns mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln für die Tunnelvariante einsetzen.» Alle politischen Parteien bekräftigen ihre Einigkeit für den Munibergtunnel, und auch der Handels- und Industrieverein (HIV) und der Arbeitgeberverein (AGV) unterstützen dies.

Mitte August 1988 besichtigt eine Delegation der Berner Regierung den von den SBB geplanten Streckenabschnitt im Oberaargau. Schon 1987 hat der Regierungsrat von den SBB zwar eine umweltverträgliche Linienführung im Oberaargau verlangt, jedoch nicht eine bestimmte Variante

gefordert. Ende Juni 1988 zeigt die Berner Regierung in einem Schreiben ans EVED gar ein gewisses Verständnis für die Bedenken der SBB gegenüber der Variante mit dem Munibergtunnel. Nach der Besichtigung im August spricht die «Region Oberaargau» dann aber von Einigkeit zwischen den Regierungsräten und den Vertretern des Oberaargaus. Knapp drei Wochen später stellt sich der Regierungsrat tatsächlich klar hinter die Forderung Munibergtunnel. Da auch der Kanton Solothurn mit dem SBB-Vorschlag nicht einverstanden ist und den Oesch-Oenz-Tunnel fordert, wird die Linienführung mit den beiden Tunnels später «Kantonsvariante» genannt.

Im Dezember 1988 brennen auf dem Wolfhusenfeld bei Langenthal und beim Pumpenhaus in Bützberg eine Woche lang Mahnfeuer. Die vorgesehene SBB-Linienführung ist mit gelben Bändern markiert. 300 Personen dokumentieren mit ihrer Unterschrift den Unmut gegenüber den Plänen der SBB. Eine weitere Kundgebung gibt es am 11. September 1989: «Aktionstag für eine umweltgerechte Bahn 2000» heisst der Anlass, bei dem sich über 1000 Personen in Inkwil versammeln und eine Menschenkette um den Inkwilersee bilden.

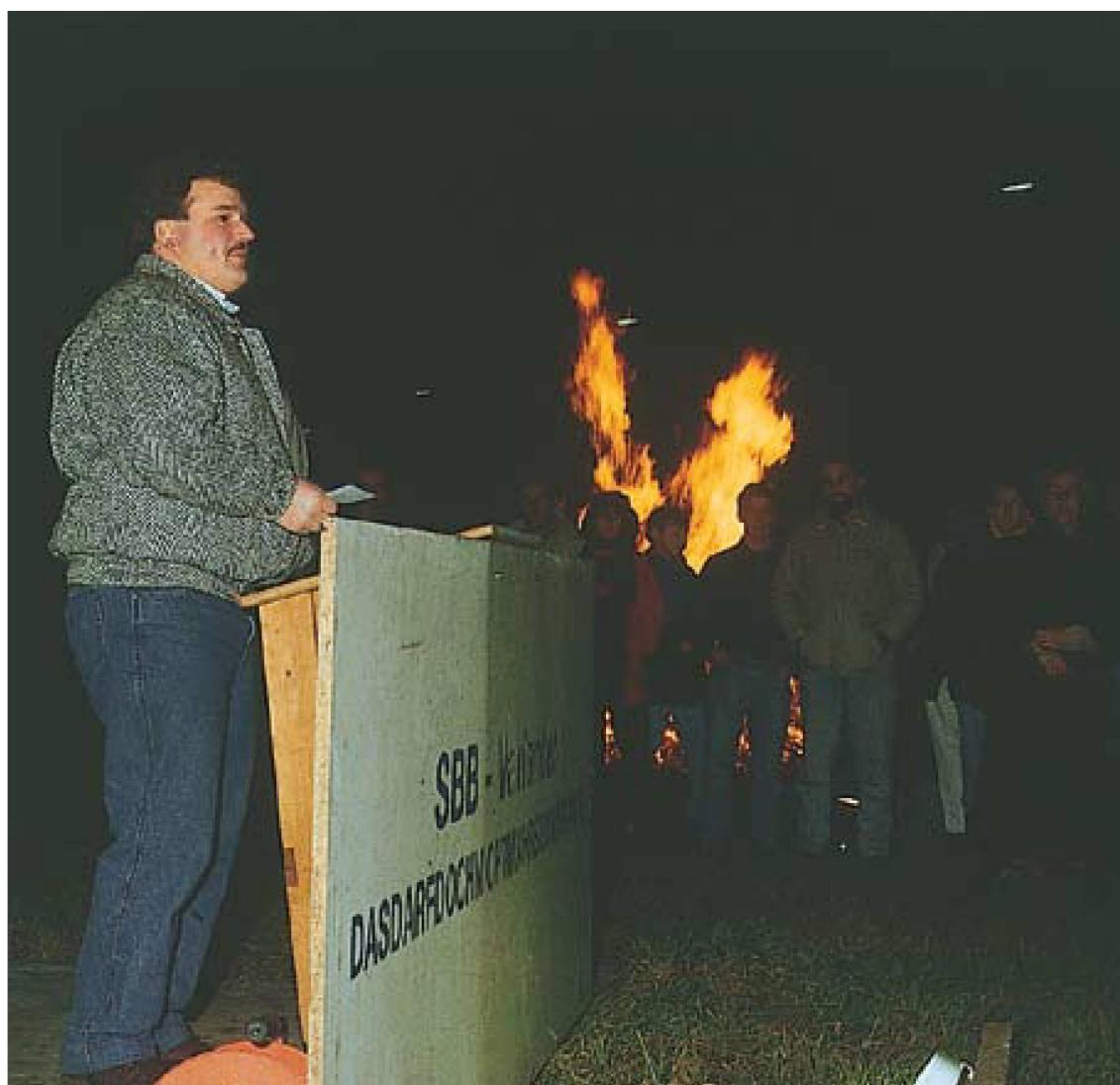
Am 21. Februar 1991 präsentieren die SBB das Projekt der Neubaustrecke. Die Linienführung entspricht weitgehend früheren SBB-Vorschlägen, die Kantonsvariante mit Oesch-Oenz-Tunnel und Munibergtunnel ist nicht berücksichtigt. Enttäuschung und harsche Kritik aus den betroffenen Regionen sind die Folge. Ende Februar demonstriert das «Komitee für eine umweltgerechte Bahn 2000» vor dem Bundeshaus. Es wird eine Petition deponiert, die von 63 bernischen und solothurnischen Gemeinden sowie 17 weiteren Organisationen unterzeichnet ist. Darin wird der Bundesrat aufgefordert, für die Neubaustrecke auch die von den Kantonen gewünschte Variante zu berücksichtigen und einen Zusatzkredit für die Tunnels zu beantragen. Das Komitee rechnet mit einem Mehraufwand von 300 Millionen Franken, doch die SBB haben schon früher von 500 Millionen Franken gesprochen. «Bundesrat Ogi, wir zählen auf Sie», steht auf einem der Plakate, welche die Petitionäre mittragen.

Im März 1991 stellen die SBB ihre Neubaustrecke auf verschiedenen Bahnhöfen in einem Ausstellungszug vor. Auch damit ernten die Bundesbahnen nicht nur Lob. Die «Region Oberaargau» zum Beispiel wirft den Plänen und Modellen der Bahn 2000 Ungenauigkeit vor und bezichtigt die SBB der «mehr oder weniger bewussten Irreführung der Be-

sucher». Proteste gibt es zudem im Sommer 1991 zum Entscheid des National- und Ständerates. Die beiden Räte haben beschlossen, das Planungsverfahren zu beschleunigen. Nur die Kantone sind dadurch im Vorprüfungsverfahren mitsprachberechtigt. Private und Organisationen können erst zum zweiten Schritt, dem sogenannten Plangenehmigungsverfahren Einsprachen einreichen. Dem Entscheid droht gar das Referendum, doch verzichtet das Bahn-2000-Komitee dann auf eine Unterschriftensammlung. Man wolle sich auf planerische und gestalterische Aspekte der Linienführung konzentrieren. Ausserdem wolle man die eidgenössischen Räte im Hinblick auf weitere Entscheide nicht verstimmen, sagt der damalige grosse Kämpfer für die Kantonsvariante, Nationalrat Paul Luder (SVP) aus Oberösch.

Bemerkenswert ist damals die Haltung des Gemeindeverbandes «Wasserversorgung an der unteren Langeten» (WUL). Der Verband, der in der Region Langenthal rund 25 000 Menschen mit Trinkwasser versorgt, stellt sich gegen die SBB-Linienführung, weil diese bei Langenthal die Grundwasserzonen Hard und Unterhard tangiert. Das verletze die dort bestehenden Grundwasser-Schutzzonen, so der WUL. Die teils in Tieflage, teils in einem Tunnel verlaufende Neubaustrecke käme rund 11 Meter tief zu liegen, gerade auf den mittleren Grundwasserspiegel. Der WUL-Verbandspräsident, Grossrat Fritz Jost (SP), Langenthal, reicht im Kantonsparlament eine Motion ein. Darin fordert er den Regierungsrat auf, ein Bahnprojekt zu verlangen, das den Vorschriften über Grundwasser-Schutzzonen entspricht.

Die öffentliche Planauflage der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist beginnt am 18. Januar 1993. Aufgelegt wird einzig die von den SBB gewünschte offene Streckenführung. Die von den Regionen geforderte Variante mit den Tunnels steht nur als sog. «weiterführende Massnahme» zur Diskussion. Der Verlauf der von den SBB geplanten Bahnlinie ist im Gelände verpflockt. Einmal mehr gibt es im Oberaargau Widerstand. In Langenthal, Bützberg und Herzogenbuchsee werden auf dem geplanten Trassee wiederum Mahnfeuer entzündet. Die verschiedenen Redner kritisieren die SBB-Linienführung und fordern zu Einsprachen auf. Diese lassen denn auch nicht auf sich warten. Am 8. März 1993, dem letzten Tag der Planauflage, zeigt das Komitee für eine umweltgerechte Bahn 2000 vor dem Bundeshaus den Widerstand gegen die aufgelegte Linienführung mit grossen Schrifttafeln auf: «Über 5200 Einsprachen», heisst



Mahnfeuer zwischen Thunstetten–Bützberg und Langenthal. Gottfried Grogg am Rednerpult. Foto Christoph Schütz.

es darauf. Tatsächlich sind es deutlich mehr. Das EVED bezifferte die Einsprachen später mit «zwischen 6000 und 7000». Allerdings erklärt das EVED einen ansehnlichen Teil davon als ungültig, weil die Einsprecher gar nicht dazu berechtigt seien. Allein aus Langenthal sind 800 Einsprachen davon betroffen. Die Auffassung des Verkehrsdepartementes wird 1994 vom Bundesgericht gestützt: Es lehnt zwei Beschwerden von Langenthalern gegen die Nichtberechtigung ab.

Bevor der Nationalrat im März 1995 die Standesinitiative des Kantons Bern – mit der Forderung Munibergtunnel – behandelt, machen die Gegner der SBB-Linienführung im Oberaargau wieder auf ihr Anliegen aufmerksam. Entlang der alten SBB-Stammlinie stellt das Komitee Pro Munibergtunnel insgesamt 19 gelbe Protestbänder auf. «Bahn 2000: ein Muss; der Munibergtunnel auch», heisst ein Spruch in der Nähe des Bahnhofs Langenthal. «Wir wollen auch ein Beefsteak, Herr Ogi» steht im Wolfhusenfeld, und unterhalb des Bauernhofes von Pro-Muniberg-Präsident Gottfried Grogg heisst es: «Hier führt sie durch, die Dasdarfdochnicht-wahrseinVariante.»

Im Oberaargau kommt allerdings keine Kampfstimme mehr auf. Vor allem das Pro-Muniberg-Komitee macht mobil. Der Langenthaler Fotograf Christoph Schütz, der seit langem an vorderster Front für den Munibergtunnel gekämpft hat, bringt den erlahmten Oberaargauer Protest in einem Zeitungsartikel auf den Punkt: «In den meisten Köpfen ist die Bahn 2000 ziemlich weit weg. Die Wut hat nachgelassen», sagt er.

Der Nationalrat lehnt die Standesinitiative mit 100 zu 67 Stimmen ab, die Zahl der Ja-Stimmen wird immerhin als Achtungserfolg eingestuft. Für die Kantonsvariante haben sich als Redner unter anderem eingesetzt: die Nationalräte William Wyss (SVP), Jean-Pierre Bonny (FDP), Markus Ruf (SD), Peter Vollmer (SP), Otto Zwygart (EVP) und Nationalrätin Verena Singeisen (GP/FL).

In der ersten Hälfte 1996 führt das EVED die Einspracheverhandlungen zur SBB-Variante durch, welche 1993 aufgelegt worden ist. Beteiligte sagen später, die Gespräche seien in guter Atmosphäre, aber hart in der Sache geführt worden. Die betroffenen Gemeinden verlangen Änderungen, welche den Bau und die Linie selbst erträglicher machen sollten. Die SBB rücken jedoch kaum ein Jota von ihrer Linienführung ab. Zu Kompromissen kommt es bei den Verhandlungen nicht.

Ein letztes Mal flackert der Widerstand im Oberaargau beim Spatenstich



Protestaktion an der SBB-Linie Herzogenbuchsee–Langenthal. Foto Guido Pelli.

für die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist vom 16. April 1996 auf (siehe auch Jahrbuch 1996). In der Holzmühle bei Hindelbank werden einmal mehr Protestbänder entrollt. Zudem zeigt der grösste Teil der vom Bahnbau betroffenen Gemeinden Bundesrat Leuenberger, der erst vor kurzem Adolf Ogi als Verkehrsminister abgelöst hat, die kalte Schulter und bleibt dem Anlass fern. Man wolle nicht auf den Bahnbau anstossen, wenn der Entscheid über die Linienführung noch nicht gefallen sei, ist die Haltung in den Gemeinden, welche die harte Haltung der SBB noch allzu gut in Erinnerung haben.

Nach dem Plangenehmigungsentscheid des Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes (EVED) vom März 1997 werden in Thunstetten ein letztes Mal Mahnfeuer angezündet. Doch es sind nur wenige, die sich zum Protest versammeln und wenige, welche den Entscheid des EVED kritisieren. Bereits schimmert durch, was nach der Einsprachefrist klar wird: Der lange Kampf um die Neubaustrecke im Oberaargau ist beendet. Denn die Linienführung mit den vom EVED verfügten Verbesserungen wird –

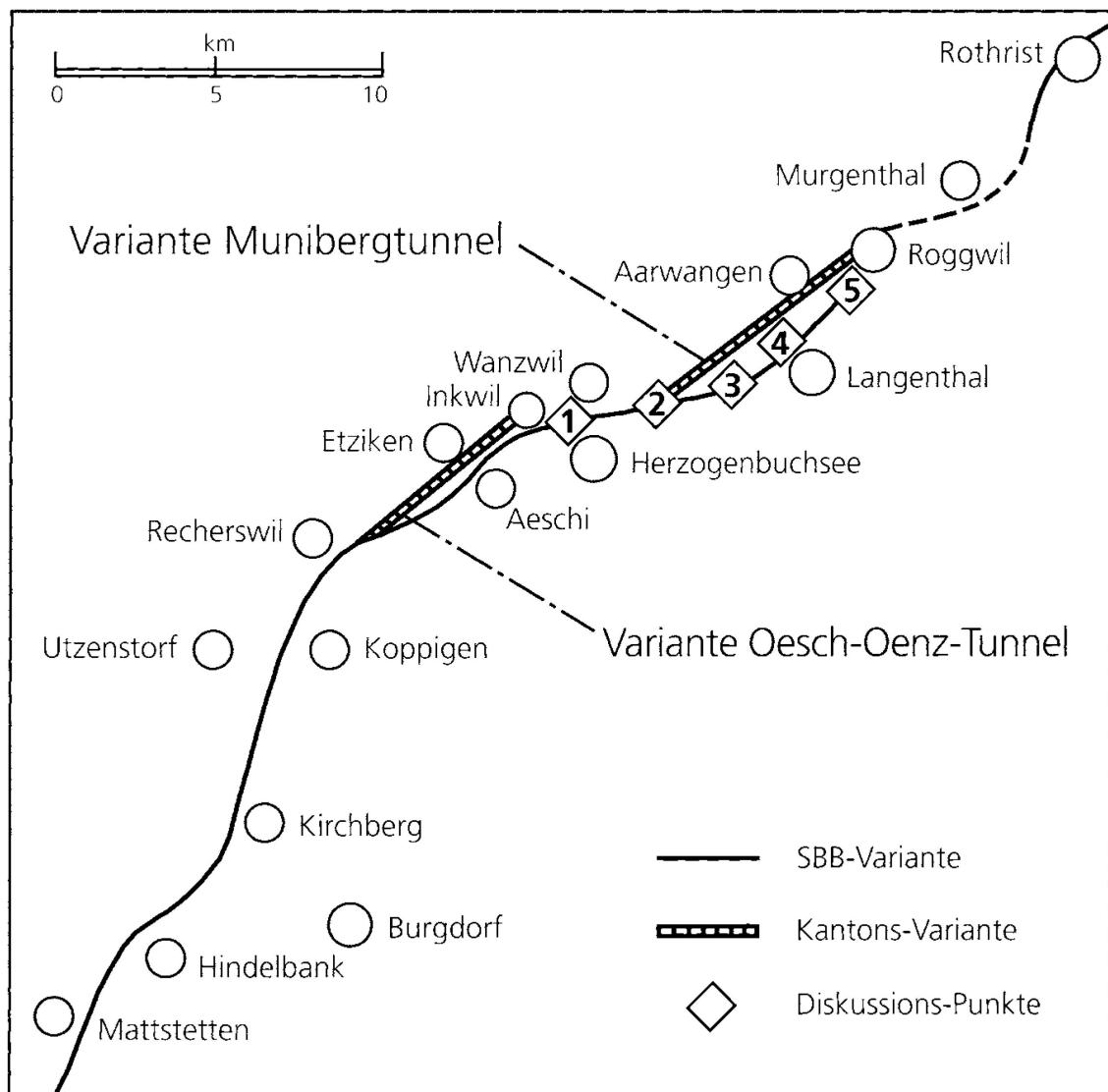
zwar murrend – akzeptiert. Wie ist es aber zu erklären, dass der Widerstand gegen eine Bahn 2000 ohne Munibergtunnel innerhalb weniger Wochen komplett in sich zusammenfällt? Dass sich ausser dem Komitee Pro Munibergtunnel keine Gemeinde, kein Verband und keine politische Partei gegen die offene Linienführung ausspricht? Dass sich aus dem Oberaargau – der einstigen Hochburg des Widerstandes gegen die SBB-Linie – im Gegensatz zum Kanton Solothurn nicht eine einzige Gemeinde für ein Beschwerde ans Bundesgericht entschliesst?

Eine Untersuchung dazu gibt es nicht, Antworten müssen sich deshalb auf Vermutungen abstützen. Sicher sind die Gründe vielfältig, mehrere Tatsachen haben zusammen gewirkt.

Der Hauptfaktor dürfte die Zeitdauer sein. Rund 20 Jahre lang war die Bahn 2000 im Oberaargau ein umstrittenes Thema. Die Planung erstreckte sich über einen Zeitraum von fast 15 Jahren. Selbst nachdem die ungefähre Linienwahl der SBB bekannt war, verstrichen bis zum letzten Entscheid von 1997 rund 10 Jahre. In all diesen Jahren nützte sich der Kampf für den Munibergtunnel ab. Immer neue Kundgebungen, Proteste und Aufrufe liefen sich mit der Zeit zu Tode, das Interesse der Bevölkerung begann zu erlahmen.

In der langen Phase des Kampfes wechselten nach und nach aber auch die führenden Persönlichkeiten in der Öffentlichkeit. Etliche Politiker, die sich den Munibergtunnel auf die Fahne geschrieben hatten, traten von ihrem Amt zurück oder übernahmen andere Funktionen. Ihre Nachfolger hatten den Widerstand gegen die SBB-Linienführung weniger in den Knochen, waren offener für Verhandlungen und kompromissbereiter.

Der Wechsel in den Führungspositionen wirkte sich vor allem im Gemeinderat Langenthal, der «Region Oberaargau» und dem Wasserverband WUL aus. Hatte sich Langenthals Gemeindepräsident Walter Meyer (SP) noch klar für den Munibergtunnel ausgesprochen, liess sein Nachfolger Hans-Jürg Käser (FDP) bald einmal durchblicken, dass er nicht an den Bau des Tunnels glaube. Schon vor ihm hatte der Präsident der «Region Oberaargau», Grossrat Robert Sutter (FDP) aus Niederbipp, das Abbröckeln des Widerstandes offengelegt. Im Dezember 1994 fragte Sutter vor den Delegierten der «Region», ob man angesichts der Finanzlage des Bundes wirklich an dieser Variante festhalten sollte. Sein Vorgänger als «Regions»-Präsident, Grossrat Ulrich Sinzig (SP), hatte jeweils – trotz seinem Mandat als SBB-Verwaltungsrat – für die Munibergvariante Stellung



Varianten der Linienführung Bahn 2000 mit den wichtigsten vom EVED verfügten Änderungen im Oberaargau. (Kartenskizze im Massstab 1:40000).

- 1 Inkwil/Wanzwil: Önzbergtunnel wird länger und nicht im Tagbau, sondern bergmännisch erstellt.
- 2 Herzogenbuchsee: Gishübel-Tunnel wird auf der Ostseite verlängert (Portal im Unterwald).
- 3 Thunstetten: Die kurzen Tunnels Humberg und Bifang werden zu einem langen Tunnel zusammengeschlossen.
- 4 Langenthal: Längere Grundwasserwannen beidseits des Tunnels Hard. Die SBB müssen neue Wasserfassungen finanzieren.
- 5 Roggwil: Kulturlandschaft Brunnmatten; keine Änderung der SBB-Linienführung.

bezogen. Auch der Langenthaler Wirtschaftsmann und Politiker Enrico Casanovas (FDP), in der Region Langenthal unter anderem wegen seiner Anstrengungen ums Design Center bekannt, äusserte Zweifel am Munibergtunnel. Man solle an Stelle des Tunnels besser Halte von IC-Zügen in Langenthal fordern, gab er bekannt. Die Äusserungen von Robert Sutter, Hans-Jürg Käser und Enrico Casanovas waren Signale, welche die Einheit des Widerstandes im Oberaargau gegen aussen in Frage stellten.

Vielleicht hatten die Politiker aber auch nur die Zeichen der Zeit erkannt, und früher als andere zu formulieren gewagt, wie der Hase laufen werde. Denn in der langen Planungszeit hatte sich auch das finanzielle Umfeld geändert. Auf die wirtschaftlichen Boom-Jahre zwischen 1980 und 1990 folgt die starke Rezession in den neunziger Jahren. Die Staatsdefizite von Bund und Kanton erhöhten sich drastisch, und die Schuldenlast wurde erdrückend. Zudem zeichnete sich seit 1990 ab, dass die Bahn 2000 insgesamt nicht wie ursprünglich budgetiert 5,4 Milliarden kosten würde, sondern rund das Doppelte. Damit war die Zeit für zusätzliche teure Tunnelbauten alles andere als günstig.

Mitentscheidend für den Wandel der Meinungen war auch der Wasser- verband WUL. Sein früherer Verbandspräsident Fritz Jost (SP) hatte sich immer gegen den Eingriff der SBB-Linie im Grundwassergebiet Hard gewehrt. Unter Josts Nachfolger Martin Beutler (SP) wechselte der Verbandsrat seine Taktik. Er stieg in Verhandlungen mit den SBB ein und erwirkte eine Vereinbarung, welche dem WUL finanziell viel brachte. Als Ersatz für die Wasserfassung im Hard, die beim Bau der Linienführung der SBB abgestellt werden müsste, erklärten sich die SBB bereit, zwei neue Fassungen im Unterhard für 4,5 Millionen Franken zu bezahlen. Doch wegen Wasserknappheit hätte der WUL ohnehin bald neue Fassungen benötigt. Darüber hinaus erwirkten die WUL-Verantwortlichen von den SBB einen Beitrag von 5 Millionen Franken ans Projekt für die mittelfristig geplante Anreicherung des Gebietes Hard mit Wasser aus der Aare. Im Gegenzug sollte der WUL auf eine Beschwerde gegen die SBB-Linien- führung verzichten.

Dieses Verhandlungsergebnis wurde vom Komitee Pro Munibergtunnel stark kritisiert und als «Kuhhandel» bezeichnet. Kein Wunder, gab der WUL doch mit der für ihn finanziell interessanten Lösung den Haupttrumpf des Oberaargaus für den Munibergtunnel aus der Hand – den Schutz des Grundwassers. Die WUL-Delegierten nahmen die ausgehan-

delte Vereinbarung im April 1997 deutlich an, womit eine Beschwerde des WUL gegen den Linienentscheid vom Tisch war. Damit fehlte auch dem Kanton Bern ein wichtiger Grund, selbst Beschwerde einzureichen, wie Verkehrs- und Energiedirektorin Dori Schaer-Born damals sagte.

Nebst dem Zeitfaktor und den damit zusammenhängenden Veränderungen trug aber auch die Taktik von SBB und EVED dazu bei, dass sich der Oberaargau schliesslich mit der SBB-Linienführung abfand. Die SBB vertraten immer mit Bestimmtheit ihre Variante mit offener Streckenführung. Anfangs der 90er Jahre liessen die Bundesbahnen zudem durchblicken, dass sie nur dann Änderungen an ihrem Projektvorschlag vornehmen würden, wenn es ihnen aufgezwungen würde. Im weiteren waren die SBB in den Verhandlungen mit dem Wasserverband WUL zu hohen finanziellen Konzessionen bereit, womit sie den wohl heikelsten Punkt – die Querung des Grundwassergebietes Hard – elegant aus dem Weg räumten. Öffentlich aufgelegt wurde schliesslich nur die SBB-Variante, auch dies ein taktischer Schachzug, denn so war die Kantonsvariante nicht auf gleichem Planungsstand und wurde offiziell gar nie diskutiert. Auch in den Einspracheverhandlungen ging es einzig ums aufgelegte Projekt, also die SBB-Linienführung.

Der Plangenehmigungsentscheid des EVED mit deutlichen Verbesserungen der Linienführung war der letzte Schachzug, der die Kritik schliesslich verstummen liess: Indem das Departement Leuenberger verschiedene Forderungen von Regionen und Gemeinden ernst nahm, sie in die Linienführung einbaute und den SBB aufzwang, wurde die SBB-Variante umweltverträglicher. Und damit stieg die Akzeptanz in den betroffenen Gebieten.

Im Oberaargau gab es nach dem Entscheid des EVED Befürchtungen, die zugestandenen Verbesserungen könnten wieder verloren gehen. Sollten die SBB, so wurde argumentiert, Beschwerde gegen den Entscheid des EVED einreichen und vom Bundesgericht recht bekommen, müsste womöglich die SBB-Linienführung ohne Verbesserungen gebaut werden. Die Angst ging um, am Schluss möglicherweise alles Erreichte zu verlieren. Die Rechtsberater der Gemeinden machten zudem wenig Hoffnung, dass Beschwerden beim Bundesgericht Erfolg haben könnten.

So waren am 6. Mai 1997, beim Ablauf der Beschwerdefrist gegen den Linienentscheid des EVED, die Würfel gefallen: Im Oberaargau würde die SBB-Variante siegen. Wenn weder Gemeinden noch Verbände, noch der

Kanton Bern Beschwerden einreichten, war der Widerstand gebrochen. Dass das Bundesgericht die Beschwerde von Landwirt Gottfried Grogg gutheissen würde, war damals kaum anzunehmen und bestätigte sich auch im April 1998. Nach rund 20 Jahren Kampf um die Linienführung der Bahn 2000 konnte dieses Thema im Oberaargau abgehakt werden. Jetzt fügte man sich dem Unabwendbaren. Partielle Entschädigungen der negativen Folgen traten an die Stelle einer ökologischen Gesamtlösung.

Quellen: Archiv Berner Zeitung BZ