

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

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 44 (2001)

Artikel: Eine neue Schnellbahn entsteht : im Oberaargau wird die Bahn 2000 gebaut

Autor: Rentsch, Herbert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071535>

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: 14.01.2026

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

Eine neue Schnellbahn entsteht

Im Oberaargau wird die Bahn 2000 gebaut

Herbert Rentsch

Auf einer Länge von 15 Kilometern durchquert die Neubaustrecke der Bahn 2000 den Oberaargau. Die Linie schlängelt sich zwischen Dörfern durch, führt durch Wälder, Landwirtschaftsflächen, Naturschutzgebiete und kreuzt wichtige Strassen. In den Achtziger- und Neunzigerjahren des 20. Jahrhunderts hatte sich die Bevölkerung im Oberaargau stark gegen diese Linienführung gewehrt und statt dessen den Munibergtunnel verlangt. Doch diese Forderung wurde nicht erfüllt. Das Departement für Verkehr und Energie (EVED) genehmigte 1997 die von den SBB projektierte Linienführung, wenn auch mit verschiedenen Anpassungen, welche den Wünschen von Gemeinden und Verbänden teils entgegenkamen (siehe Jahrbuch des Oberaargaus 1998).

Schon im Voraus ahnte man, dass der Bau der Bahn 2000 viele Menschen im Oberaargau beeinträchtigen würde. Doch die Vorstellungen darüber waren nur vage. Schwierig, sich auszumalen, wie es aussehen könnte, wenn der Bau in vollem Gange wäre. Mit den Vorarbeiten wurde im Juni 1998 begonnen. Zuerst gingen die Walddarbeiter ans Werk. Im Badwald bei Herzogenbuchsee fielen Hunderte von Bäumen, nach und nach wurde auch in andern Wäldern gerodet. Die entstandenen Schneisen gaben eine Vorahnung davon, was auf die Region zukommen würde. Im Herbst 1998 erfolgte der Baustart für mehrere Anpassungsbauten: die Straßenüberführung über die vertieft laufende Neubaustrecke im Dreilinden bei Langenthal sowie die Straßenbrücke für die Hauptstrasse Bern–Zürich im Badwald bei Herzogenbuchsee.

Im Badwald verzögerte sich der Baubeginn jedoch um mehrere Wochen. Wegen des Eisenbahnunglücks in Eschede, Deutschland, überarbeiteten die SBB das Projekt der Hochbrücke. In Eschede war ein Intercity-Zug auf einer Weiche entgleist und in eine Brücke geprallt. Die Bahnwagen hatten sich dabei an den Stützen der Brücke verkeilt und diese zum Einsturz

gebracht. Die Katastrophe war gross, über 100 Menschen verloren beim Unglück das Leben. Weil im Badwald ebenfalls Weichen im Bereich der Strassenbrücke geplant waren, reagierten die SBB. Statt mit geraden Stützen wurde das Brückenprojekt mit schrägen Pfeilern versehen, die am Fuss mit Erdwällen ummantelt werden sollten. Bei einer allfälligen Entgleisung könnten diese Wälle den Zug abgleiten lassen. Auch die Weichen im Badwald strichen die SBB aus Sicherheitsgründen. Sie hätten Spurwechsel von der Neubaustrecke auf die alte Stammlinie der SBB möglich gemacht, weil dort alle vier Gleise parallel geführt werden.

Begonnen wurde Ende 1998 auch mit den Arbeiten bei der Kaltenherberge bei Roggwil. Dort entstand eine neue Überführung der Staatsstrasse über die bestehende SBB-Linie. Dies war nötig, weil die Strasse zwischen Langenthal und der Kaltenherberge südlich verlegt werden musste, um der Bahn 2000 Platz zu machen. Längere Vorarbeiten gab es auch im Unterhard bei Langenthal. Dort waren jedoch die Archäologen an der Arbeit. Zwei keltische Grabhügel mussten noch vor den Bauarbeiten der Bahn abgetragen und untersucht werden, weil sie von der Neubaustrecke tangiert wurden. Die archäologische Ausbeute war grösser als erwartet. Gefunden wurden mehrere Gräber in den Hügeln sowie ein Grabfeld zwischen den Hügeln aus der römischen Zeit und dem Frühmittelalter. Aus den Gräbern konnten unter anderem ein Frauenschädel, Fibeln, Schmuckstücke, Gefässe und Werkzeuge geborgen werden (siehe *Jahrbuch des Oberaargaus* 1999).

Bauleitung in Langenthal

Die Projektleitung und Koordination der gesamten Bauarbeiten zwischen Mattstetten und Rothrist erfolgte ab 1998 von Langenthal aus. Im Bahnhofgebäude richteten die Verantwortlichen ihre Büros ein. Alle Fäden des Baus liefen fortan in Langenthal zusammen. Dies war ein bedeutender Schritt für den Bahnbau im Oberaargau. Denn zuvor waren die Verantwortlichkeiten und die Ansprechpartner für den Bahnbau nicht immer klar geregelt gewesen. Das Hauptbüro für die Bahn 2000 hatte sich in Luzern befunden, also weit weg vom Ort des Geschehens und von den Betroffenen. Die Folge für Behörden und Verbände im Oberaargau: wechselnde Ansprechpartner, keine klare organisatorische Struktur seitens der

SBB, unbefriedigende Informationsvermittlung. Das änderte sich mit der Verlegung nach Langenthal schlagartig. Die Projektleitung unter ihrem Chef Werner Müller – im Oberaargau aufgewachsen und Kenner der Region – nahm Kontakt mit den Behörden und der Bevölkerung auf und ging auf ihre Bedürfnisse viel stärker ein, als dies in den Jahren davor geschehen war.

Ein paar Schritte ausserhalb des Bahnhofs Langenthal bestand über die ganze Bauzeit hinweg das Informationszentrum Bahn 2000. Ein zweites, etwas kleineres solches Zentrum wurde in Rüdtligen-Alchenflüh geführt. In den Info-Zentren konnten sich Besucherinnen und Besucher über den aktuellen Stand der Bauarbeiten informieren. In Langenthal wurde die ganze Neubaustrecke mit Modellen, Plänen und Filmen dokumentiert. Schmuckstück war das 60 Meter lange Landschaftsmodell im Massstab 1:500 mit der neuen Strecke. Im Informationszentrum wurden Führungen angeboten. Von dieser Gelegenheit machten tausende von Personen Gebrauch. Mit zunehmender Bautätigkeit wurden zudem verschiedenste Arten von Baustellenbesichtigungen durchgeführt, dies per Velo, Bus oder gar im Flugzeug. In regelmässigen Abständen organisierte die Projektleitung in Langenthal auch Tage der offenen Baustellen, welche jeweils hunderte von Interessierten anzogen.

Baubeginn

Der Bau des neuen Trassees begann 1999. Die Waldschneisen wurden von den Wurzelstöcken geräumt. An mehreren Stellen der Linie wurde der Humus abgetragen. Mit den eigentlichen Bauarbeiten im Kerngebiet der neuen Strecke mussten die SBB allerdings noch zuwarten. Erst im August 1999 erhielten sie grünes Licht: Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (Uvek), hatte die Bewilligung für das Transport- und Deponiekonzept erteilt – die letzte wichtige Baubewilligung der Bahn 2000, die noch gefehlt hatte. Dieses Konzept legte die Bedingungen fest für die Ablagerungen und die Transportwege beim Bahnneubau. Geregelt waren beispielsweise Grösse und Gestaltung von Aushubdeponien, Verantwortlichkeiten für Altlasten sowie Wege für Zu- und Abtransport von Material. Schon seit einiger Zeit erteilt waren damals die Bewilligungen für die so genannten



Eine der grössten Baustellen: der Önzberg bei Wanzwil. Im Mai 2001 sind die Portale der Tunnel Önzberg (links) und Wolfacher Nord erstellt und ein erster Teil der beiden Tunnels mit kleinen Maschinen gebohrt. Das Trassee der Zufahrten ist noch im Bau. Fotos Verfasser



31. Juli 2001: Der grösste Hebekran der Schweiz zieht den Bohrkopf (Mitte hinten) für die grosse Bohrmaschine des Önzbergtunnels auf. Der Kopf hat einen Durchmesser von 12 Metern und ist 200 Tonnen schwer. Auf dem betonierten Trassee ist die Bohrmaschine in Montage (unten).

nachlaufenden Verfahren, also den vom Uvek abgeänderten Punkten des ursprünglich aufgelegten SBB-Projektes. Auch diese Projektänderungen waren öffentlich aufgelegt worden. Sie hatten viele Beschwerden ausgelöst und Verhandlungen zwischen den Einsprechern und den SBB nötig gemacht. Mit der Bewilligung des Transport- und Deponiekonzeptes war der Weg nun frei für den eigentlichen Bahnbau im Oberaargau.

Am 1. Oktober 1999 wurde in Wynau der Spatenstich für die 300 Meter lange Murgbrücke gefeiert. Im Hard bei Langenthal begannen die Arbeiten für den Tagbautunnel am 22. Oktober 1999. Die SBB gingen damals davon aus, dass die Neubaustrecke auf den Fahrplanwechsel im Sommer 2005 in Betrieb genommen werde. Im Jahr 2000 folgten sich die Spatenstiche auf den verschiedenen Bauabschnitten Schlag auf Schlag: Tunnels im Önzberg (21. März), Abschnitt Thunstetten (24. März), Verlade- und Förderanlage Wolfhusenfeld bei Bützberg (12. Mai), Brunnmatte Roggwil (11. August) sowie der Gishübel-Tunnel bei Herzogenbuchsee (6. September). Die Spatenstiche wurden jeweils mit einer kleinen Feier begangen, an denen Projektleiter der SBB sowie Vertreter der Baufirmen anwesend waren.

Starke Belastungen

Im Jahr 2000 waren die Arbeiten auf fast allen Abschnitten der Neubaustrecken im Gang. Immer mehr zeigten sich nun die Ausmasse des Projektes und die Auswirkungen des Baus. Grosse Landstücke im Bereich der Linie waren abhumusiert und präsentierten sich als kahle Erdflächen. Tiefe Einschnitte durchfurchten die Ackerbaugebiete. Baumaschinen und Krane prägten das Bild der Baustellen. Neben den Trassees entstanden Baupisten für Lastwagen und Baumaschinen, geteerte Strassen, die sich schnurgerade durch die Landschaft zogen. Lastwagen fuhren pausenlos zu den Baustellen und wieder weg, um Erdreich abzuführen. Riesige Deponien entstanden nach und nach nördlich von Wanzwil (Schacht) und zwischen Bützberg und Herzogenbuchsee (Grüt). Dort wurde Tunnel- und Aushubmaterial deponiert, wodurch neue Hügel entstanden. Zwischen Wanzwil und Niederönz entstand ein grosser Bauinstallationsplatz für die drei Tunnels im Önzberg. Teil davon war auch die «Fabrik», in der die Schalungselemente (Tübbinge) aus Beton zur Auskleidung der Tunnel-



Brunnmatten bei Roggwil im Mai 2001. Die Bahn 2000 zerschneidet dort das «Landschaftsgebiet mit nationaler Bedeutung». Ökologische Ausgleichsmaßnahmen und Rekultivierungen sollen die massiven Eingriffe lindern.

wände hergestellt wurden. Neben dem Installationsplatz wurde eine Container- und Barackensiedlung erstellt, in der über 100 Arbeiter während des Tunnelbaus lebten.

Fast auf allen Abschnitten wurde mittlerweile gebaut. Die vorgezogenen Brückenbauwerke im Badwald Herzogenbuchsee, im Hard Langenthal und bei der Kaltenherberge Roggwil waren beendet. In Angriff genommen wurden weitere Brücken: die Wildquerung im Badwald, die Strassenbrücke im Unterhard, Langenthal, die Abzweigerbrücke nach Mumenthal bei der Kaltenherberge und die Brücke in der Längmatt in Bützberg. Eine der heikelsten Stellen des Bahnbaus war die Querung des Grundwassergebietes Hard nördlich von Langenthal – dem wichtigsten Trinkwasservorkommen für die Stadt Langenthal und Umgebung. Die Bahnlinie wird dort in Tieflage geführt. Zu einem grossen Teil verläuft die Strecke in diesem Abschnitt im Tunnel Langenthal (1,1 Kilometer), welcher im Tagbau erstellt wurde. Auf beiden Tunnelseiten mussten die Einschnitte auf einer Länge von je 700 Metern mit Grundwasserwannen versehen werden, damit bei Unfällen keine gefährlichen Stoffe ins Grundwasser gelangen könnten. Die SBB



In der Senke nordwestlich von Roggwil verläuft die Neubaustrecke am Rand des Gugelmann-Areals (links). Die Gleise der alten SBB-Stammlinie werden zwischen Langenthal und Roggwil später parallel zur Bahn 2000 geführt. Die Betonpfeiler dienen der Stabilisierung des Hanges rechts, der ganz leicht in Bewegung ist.

schenkten dem Bau im Abschnitt Hard wie auch demjenigen durchs Wolfshusenfeld besondere Beachtung. Die Baustellen wurden mit kleinen Wällen umgeben, damit keine Flüssigkeiten abfliessen konnten. Die Wände der vertieften Einschnitte wurden mit Plastik abgedeckt. Zur Kontrolle des Trinkwassers im Hard liessen die SBB 65 Kontrollbrunnen bohren, aus denen Experten Wasserproben entnahmen und ständig überprüften.

Im Juli 2000 gaben die SBB bekannt, dass der Fahrplan für die Neubaustrecke angepasst worden war. Nicht im Sommer 2005, sondern bereits ein halbes Jahr früher müsste die neue Linie fertig sein. Grund: Der internationale Fahrplanwechsel war neu aufs Ende von geraden Jahren festgelegt worden. Damit müssten die ersten fahrplanmässigen Züge am 19. Dezember 2004 auf der neuen Schnellbahlinie verkehren. Die SBB blieben optimistisch und gaben sich überzeugt, das Ziel der Inbetriebnahme zu erreichen. Trotzdem war klar, dass die verbleibende Zeit knapp blieb. «Es dürfen keine unvorhergesehenen Ereignisse eintreten, welche den Bau stark verzögern», sagte denn auch Gesamtbauleiter Werner Müller.



Der Tunnel Thunstetten wird im Tagbau erstellt. Im Bild die Situation im Byfang (Mai 2001). Die beiden Röhren wachsen im Rekordtempo von 18 Metern pro Woche. Ein Teil des Tunnels ist im Sommer 2001 bereits wieder zugedeckt.

Unfälle

Grössere Verzögerungen mussten die Bauleute nicht hinnehmen. Unvorhergesehenes trat dennoch ein. Denn in die Annalen des Bahnbaus geht das Jahr 2000 als schwarzes Jahr ein. Insgesamt mussten drei Tote beklagt werden. Am 13. Juni 2000 begab sich ein Vorarbeiter auf der Baustelle der Murgbrücke bei Wynau in einen ungesicherten Bereich des Gerüsts, um Abklärungen zu treffen. Dabei beugte er sich vornüber, verlor das Gleichgewicht, stürzte elf Meter in die Tiefe und verletzte sich tödlich. Am 11. August 2000 war ein 41-jähriger Mann zu Fuss unterwegs auf dem Gelände der Verladeanlage auf dem Wolfhusenfeld bei Bützberg. Dort wurde er von einem grossen Lastwagen, einem so genannten Pneulader, überrollt und starb. Nur knapp drei Wochen später, am 30. August, stand auf der Baustelle der Brücke Längmatt bei Bützberg ein 33-jähriger Arbeiter auf dem Baugerüst, als dieses umkippte. Der Mann stürzte aus rund acht Metern in die Tiefe und erlitt tödliche Verletzungen. Die Medien und auch die Gewerkschaften stellten daraufhin Fragen. War der Zeitdruck,



Bau der Grundwasserwanne im Gebiet Dreiblinden, Langenthal. Weil die Neubaustrecke im Hard das Grundwassergebiet durchquert, werden beidseits des Tunnels Langenthal (auf dem Bild nicht sichtbar) derartige betonierte Wannen erstellt. Sie sollen Verschmutzungen des Grundwassers (z.B. bei einem Unfall) verhindern.

der auf den Baustellen herrschte, schuld an den Unfällen? Waren die Sicherheitsaspekte vernachlässigt worden? Gesamtbauleiter Werner Müller betonte jedoch, die SBB übten gegenüber den Bauunternehmen keinen Druck aus. Die Termine in den Ausschreibungen seien von Anfang an klar definiert gewesen und nie verkürzt worden. Und die Unfälle stünden nicht im Zusammenhang mit der Sicherheit auf den Baustellen. Es habe sich vielmehr um Verkettungen von unglücklichen Zufällen gehandelt. Auch Bauarbeiter der Bahn 2000 sagten in Medienumfragen, die Unfälle seien nicht wegen Zeitdrucks geschehen. Die Sicherheit und die Kontrollen hätten ausgereicht.

Mitte 2001 waren bereits erste wichtige Bauwerke beendet oder standen vor der Vollendung, so ein Teil des Tagbautunnels Langenthal im Bereich der Aarwangenstrasse/Carrosserie Langenthal oder Teile des Tunnels Byfang mit zwei Röhren südlich von Bützberg. Zum grössten Teil im Rohbau beendet war zudem der Tunnel Wynau. Die Verlegung der Staatsstrasse

und der Bahnlinie Aare–Seeland zwischen Langenthal und der Kaltenherberge war abgeschlossen. Gebaut waren auch die neue Überführung über die alte SBB-Strecke bei der Kaltenherberge und die dort gelegene Brücke Abzweiger Mumental, sowie die Brücken Unterhard, Langenthal, und Längmatt, Bützberg. Im Rohbau beendet war die Wildbrücke im Badwald bei Herzogenbuchsee. Im Önzberg waren die Tunnelbauer längst am Werk. Noch kamen jedoch nur kleinere Maschinen zum Einsatz, weil zuerst in Lockergestein gebohrt werden musste. Die grosse Bohrmaschine für den Önzbergtunnel konnte erst vom 19. September 2001 an eingesetzt werden. Die rund 200 Meter lange und 2000 Tonnen schwere Maschine wurde bis anfang Mai noch im Tunnel Zürich–Thalwil gebraucht. Nach dem Durchstich am 7. Mai wurde der Koloss demontiert, nach Wanzwil verfrachtet und dort im Laufe des Sommers wieder neu montiert.

Eine Problemzone für die SBB war der Hang, der die Senke des Gugelmann-Areals in Roggwil abschliesst. Seit einem Erdrutsch vor rund 140 Jahren bewegt sich der Hang jährlich einen Millimeter talwärts. Für die am Fuss durchführende Neubaustrecke wäre dies eine Gefahr, weil die Geleise mit der Zeit weggedrückt werden könnten. Die Bahnbauer begegneten dem Problem mit Betonpfählen, die zur Stabilisierung der Zone in den Boden eingebaut wurden.

Die Arbeiten an der Neubaustrecke verliefen im Herbst 2001 ohne Beeinträchtigungen. «Wir sind im Bauprogramm, es läuft so, wie wir wollen», sagte Projektleiter Werner Müller damals. Die ersten Testfahrten auf Teilstücken zwischen Mattstetten und Kirchberg waren für 2002 geplant. Ab Sommer 2004 sollten die Testzüge auf der ganzen neugebauten Linie rollen.

Quellen: Archiv Berner Zeitung BZ