

Zeitschrift:	Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland
Herausgeber:	Jahrbuch Oberaargau
Band:	46 (2003)
Artikel:	Die neue Bahnlinie ist erstellt, auf den Baustellen wird es ruhig : im Oberaargau wird die Bahn 2000 gebaut (Teil 3)
Autor:	Rentsch, Herbert
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1071454

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: 11.01.2026

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

Die neue Bahnlinie ist erstellt, auf den Baustellen wird es ruhig

Im Oberaargau wird die Bahn 2000 gebaut (Teil 3)

Herbert Rentsch

Fünf Jahre dauerten im Oberaargau die Arbeiten an der Neubaustrecke der Bahn 2000. Fünf Jahre, welche die betroffenen Gebiete und deren Bewohner stark belasteten und die Landschaft veränderten. Begonnen wurde mit einzelnen Objekten wie neuen Strassenbrücken im Sommer 1998. Ein Jahr später folgten die Spatenstiche für verschiedene Trassee-Abschnitte. Am intensivsten war die Bautätigkeit im Oberaargau in den Jahren 2000 und 2001. Auf der ganzen Streckenlänge waren die Arbeiten im Gang. Es entstanden Brücken und Tunnels, tiefe Furchen wurden gegraben und später zum Teil wieder zugeschüttet. Erde wurde abgetragen und in Deponien abgelagert. Am stärksten prägten die Tunnels – im Tagbau erstellt oder bergmännisch gebohrt – die Arbeiten (siehe Jahrbücher 2001 und 2002).

2002 war dann das Ende abzusehen. Damals nahm die Bautätigkeit stark ab. Anfang 2003 waren die meisten Abschnitte im Rohbau erstellt. An einigen Orten fehlte noch das eigentliche Bahntrasse, also der Gleisunterbau und der Schotter. Die letzten Tunnels standen Mitte 2003 im Endausbau, bis Ende Jahr würden sie vollendet sein. An mehreren Stellen waren noch Erdverschiebungen und Anpassungsarbeiten im Gang. Abgesehen von der Bahntechnik (Schienen, Stromleitung, Signale und Verkabelung) war im Sommer 2003 der Bau der Linie aber weit gehend abgeschlossen.

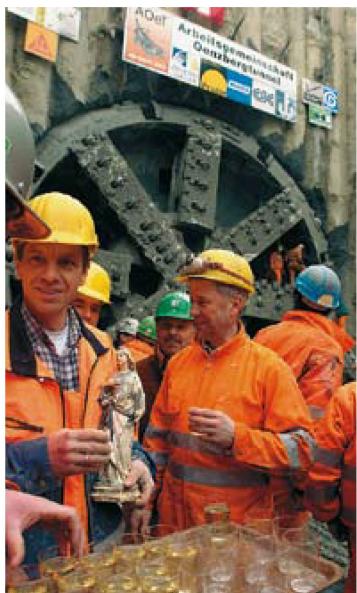
Beendet war zudem die Ausführung verschiedener ökologischer Ausgleichsmassnahmen, welche die SBB als Kompensation zum Bau der neuen Linie ausführen mussten. An verlegten oder offen gelegten Bächen (zum Beispiel in den Brunnmatten bei Roggwil oder in der Seematt bei Herzogenbuchsee) grünte es bereits wieder, die Pflanzen eroberten sich den neu gestalteten Landschaftsraum zurück. Andernorts, zum Beispiel in Thunstetten, waren diese Arbeiten 2003 noch im Gang.

Durchstich beim Önzbergtunnel:
Am 14. Februar 2003 frisst sich
der Bohrkopf durch die letzten
Zentimeter Gestein. Foto Verfasser



Durchstiche im Önzberg

Markantestes Datum der späten Baugeschichte: der 14. Februar 2003. An diesem Tag soll der Doppelspurtunnel Önzberg durchstochen werden – nach einer Bauzeit von 17 Monaten. Das als festlicher Akt programmierte Ereignis fällt in eine längere Kälteperiode. Schon seit Wochen hat das Thermometer Minustemperaturen angezeigt, manchmal –10 Grad oder mehr. Schnee liegt auf Feldern und Dächern. Am besagten Vormittag fahren Besucherbusse der Bahn 2000 und dutzende von Privatautos Richtung Bolken. Dort, mitten auf dem freien Feld, würde sich das Spektakel ereignen. Auf der Baustelle, nur ein paar Meter neben den auf Eisenstelzen errichteten Baubaracken, öffnet sich ein riesiges Loch im Erdboden. An dieser Stelle hatten die Arbeiter rund drei Jahre zuvor mit dem Tagbau-tunnel Önzberg begonnen. Dieser Teil des Tunnels wurde nicht bergmännisch mit der Bohrmaschine aus der Molasse gefräst, sondern in einem ausgehobenen Graben unter freiem Himmel gebaut. Der Tagbau-tunnel ist zum Zeitpunkt des Durchstichs der Bohrmaschine praktisch fertig gebaut und wieder überdeckt, das Portal liegt rund 800 Meter weiter westlich bei Aeschi.



Die Mineure feiern den geglückten Durchstich. Die Schutzpatronin, die Heilige Barbara, darf nicht fehlen.
Foto Thomas Peter, BZ

Im etwa 80 Meter langen und gegen 15 Meter tiefen Loch versammeln sich die geladenen Gäste: Funktionäre und Ingenieure der SBB, Arbeiter, die nicht im Tunnel arbeiten, Medienleute, aber auch Menschen aus den Dörfern der Umgebung – über 100 an der Zahl. Grosse Betonpfeiler bilden die Wände des Lochs und sichern den dahinter liegenden Untergrund vor dem Einsturz. An einer Stelle mit roter Farbe darauf gemalt: Das Tunnelprofil, wo bald der Bohrkopf erscheinen soll. Noch dauert es aber einige Zeit. Zu sehen ist nichts, nur ein entferntes Rumpeln und Ächzen ist zu hören: Die Bohrmaschine – ein Ungetüm von 215 Metern Länge – frisst sich mit mehr als zwei Tonnen Vorschub durch das letzte Stück Molasse. Die Bauarbeiter draussen warten mit Fotoapparaten bestückt auf ihre Kollegen im Vortrieb. Die Kameras der Fernsehstationen und Zeitungsfotografen sind bereit, es herrscht eine gespannte Erwartung.

Bald wird das Rumpeln lauter, deutlich hört man knackende Geräusche. Da bilden sich auch schon erste Risse in der Wand. Kurz nach 11 Uhr öffnet sich das erste Loch, kurz darauf ein zweites, aus denen Schlamm heraußprudelt. Um 11.25 Uhr brechen einige der Betonpfeiler und stürzen mit dumpfem Knall zu Boden. In den entstandenen Zwischenräumen wird der Bohrkopf sichtbar. Doch noch hat die Bohrmaschine nicht das ganze Tunnelprofil durchstossen. Eine längere Pause folgt. Bevor die Arbeiter weiterbohren können, müssen sie hinter dem Bohrkopf zuerst ein Tübbing-Element setzen. Dies ist ein vorgefertigtes Stück Wandverkleidung des Tunnels aus Beton. Die Tübbinge werden jeweils angebracht, kaum dass sich der Bohrkopf ein Stück weitergefressen hat. Auf diese Weise wird der Tunnel sofort stabilisiert.

Nach knapp einer Stunde beginnt sich der Bohrkopf wieder zu drehen. Langsam fressen sich die Rollenmeissel durch die restlichen Betonpfeiler, die einer nach dem andern einstürzen. Endlich ist der grosse Moment da: Der Önzbergtunnel ist 15 Monate nach dem Baubeginn durchstochen. Das letzte Hindernis auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist geöffnet. Der Bohrkopf mit seinen 12 Metern Durchmesser steht nun in voller Grösse in der durchstossenen Pfeilerwand. Noch einmal vergeht einige Zeit, bis die Arbeiter durch eine kleine Öffnung im Bohrkopf nach draussen steigen. Zuerst erscheint ein Kaminfeger mit Leiter als Glücksbringer. Der nächste Arbeiter trägt die Statue der heiligen Barbara – Schutzpatronin der Tunnelbauer – in seinen Händen.

Als alle Arbeiter den Tunnel verlassen haben: Händeschütteln, Schulterklopfen, Anstossen mit Weisswein aufs glückliche Ende. Die Gesichter der Arbeiter aus Italien, Ex-Jugoslawien, der Schweiz, Portugal, Deutschland, Spanien, Holland, Frankreich und der Türkei zeigen die Freude über den Durchstich. «Für die Mineure ist dies immer ein Fest», hat Werner Müller, Gesamtprojektleiter der Neubaustrecke zuvor in seiner Ansprache gesagt. Auch er ist erleichtert über das Ende der Bohrarbeiten: «Für alle, die in irgendeiner Form am Bauwerk beteiligt waren, ist heute ein glücklicher Tag.»

Tatsächlich waren die Arbeiten im Önzbergtunnel nicht problemlos verlaufen, der Durchstich erfolgte rund ein halbes Jahr später als vorgesehen. Im Dezember 2001 hatte ein Defekt der Bohrmaschine einen längeren Unterbruch der Arbeiten verursacht (siehe Jahrbuch 2002). Und Ende 2002 musste verlangsamt gebohrt werden, weil das mit Wasser verdünnte Ausbruchsmaterial nicht rasch genug entsorgt werden konnte. Die Bauleitung half sich damals mit der Errichtung eines Speicherbeckens, in dem die Flüssigkeit – vor ihrer Trennung in Schlamm und Wasser – zwischengelagert werden konnte.

Nach dem Tunneldurchbruch wurde die Bohrmaschine in der Baugrube bei Bolken demontiert und die Teile mit einem grossen Hebekran herausgehievt. Das offene Stück zwischen dem gebohrten Tunnel (2,28 Kilometer lang) und dem Tagbautunnel (880 Meter) wurde danach verbunden und das Loch darüber mit Kies und Humus aufgefüllt.

Zwei Wochen nach dem Durchstich des Önzbergtunnels, am 28. Februar 2003, sahen die Arbeiter auch im Tunnel Wolfacher Süd Tageslicht: Damit war der letzte der drei Tunnels im Önzberg durchbohrt. Auch beim Wolfacher Süd, welcher den Haupttunnel Önzberg im Hügel überquert, hatte es Probleme gegeben. Ein kleineres Stück war eingestürzt, und das Material musste ausgeräumt werden. Der praktisch parallel verlaufende Wolfacher Nord allerdings war zu dem Zeitpunkt noch immer nicht vollständig ausgeräumt. Genau ein Jahr zuvor, am 28. Februar 2002, war ein rund 100 Meter langes Stück dieses Tunnels eingestürzt. Im Verlauf des Frühlings 2003 konnten die eingestürzten Erdmassen aber fertig ausgebaggert werden. Zum Vorschein kam dabei auch die dort benützte und beim Einsturz verschüttete Bohrmaschine. Sie war beschädigt und nicht mehr gebrauchsfähig.

Von Herzogenbuchsee kommend, mündet die SBB-Stammlinie Bern–Olten im Unterwald aufs neue Trassee der Bahn 2000 (rechts, noch ohne Gleise).



Dem Bahnhof Bützberg schlägt die letzte Stunde.
Im Juni 2003 wird er abgebrochen.
Fotos Verfasser



Ende einer Eisenbahmlinie

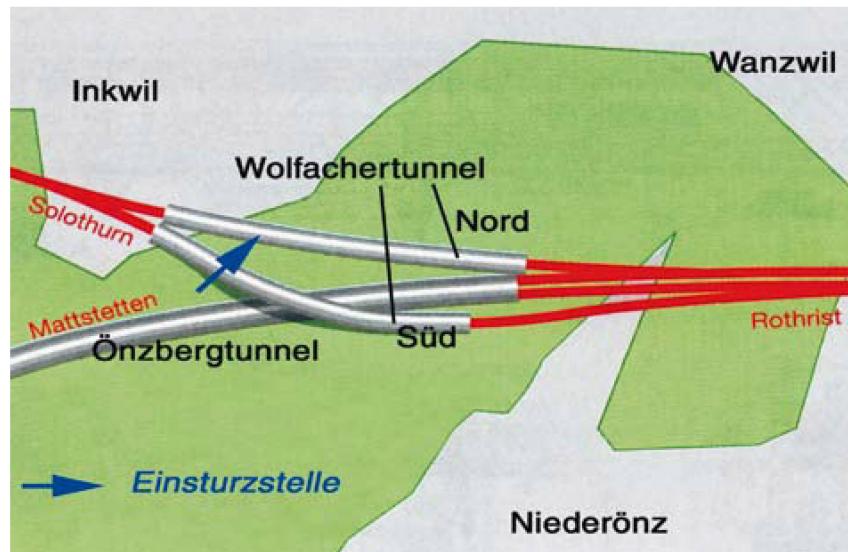
Die Greifzangen eines Baggers packten am 16. Juni 2003 in Bützberg zu. Oben, am Dach des über 100-jährigen Bahnhofgebäudes, riss der Greifarm ein Loch in die Wand: Start für den Abbruch des Bahnhofs. Zehn Tage später war vom alten Stationsgebäude nichts mehr übrig. Nur die Betonbauten aus den Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts standen noch. Sie wurden einige Zeit später abgebrochen. Damit ging im Dorf eine Ära der Bahngeschichte zu Ende, und eine neue Epoche begann. Die bereits stillgelegte Bahnlinie, welche Thunstetten-Bützberg seit 1857 durchquerte, wurde demontiert. Der Abbruch der doppelspurigen Eisenbahnstrecke war möglich, weil die 3,5 Kilometer lange Strecke zwischen dem Güterbahnhof Langenthal und dem Unterwald bei Herzogenbuchsee acht Monate zuvor verlegt worden war: aufs Trassee der Bahn 2000, das dort im Endausbau die neue und alte Strecke viergleisig bündelt.

Die Umlenkung der Züge ab der so genannten SBB-Stammlinie auf die neu gebaute südliche Umfahrung Bützbergs geschah im Herbst 2002 und darf als historisches Ereignis bezeichnet werden. Denn noch nie in der Geschichte der SBB-Linie Zürich–Bern war ein längeres Teilstück verlegt und das alte ausser Betrieb genommen worden. Wohl waren schon früher neue Strecken – vor allem Tunnels – gebaut worden, zum Beispiel der Grauholztunnel bei Bern, der Heitersbergtunnel bei Lenzburg oder der Borntunnel bei Olten. Doch dort wurden die alten Streckenteile weiterhin befahren – und werden es immer noch. In Bützberg jedoch fährt seit der Verlegung kein Zug mehr vorbei. Ab Sommer 2003 wurden die Bahnanlagen abgebaut und das Gelände rekultiviert. Nach dem Abschluss dieser Arbeiten geben die SBB das Land an die Gemeinde Thunstetten-Bützberg ab – kostenlos, aber mit vertraglich festgelegten Abmachungen.

Erster Zug auf neuer Strecke

Aufs Trassee der Bahn 2000 verlegt wurde das Teilstück der Stammlinie in zwei Etappen. In der Nacht vom Samstag, 18. September 2002, auf Sonntag, 19. September, nahmen die SBB die Umstellung des Gleises Richtung Bern vor. Arbeiter bauten beim Güterbahnhof Langenthal und

Im Hügel Önzberg bei Wanzwil wurden drei Tunnels gebaut: Der doppelgleisige Önzbergtunnel der Hauptlinie und die zwei ein-gleisigen Abzweigtunnel von und nach Solothurn (Wolfacher Nord und Süd). Grafik SBB/BZ



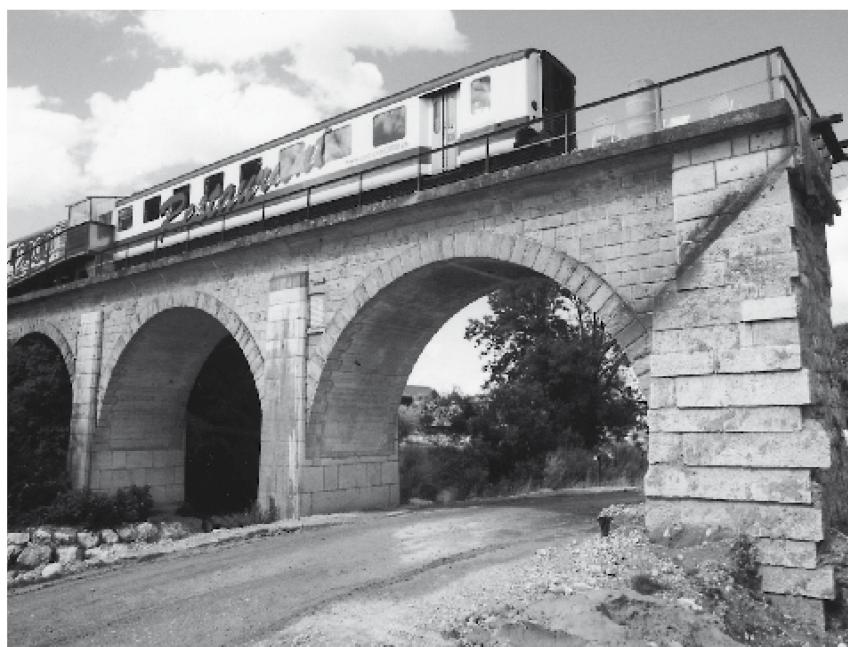
im Unterwald bei Herzogenbuchsee je ein Stück Gleis der alten Linie aus. Dann legten sie ein Abzweiggleis, das aufs Trassee der Neubaustrecke einschwenkte und verbanden damit alte und neue Strecke. Am Sonntagmorgen fuhr zuerst jedoch nicht wie geplant der Schnellzug D 857, Langenthal ab 06.35, übers neue Trassee. Es gab Umstellungsprobleme im Stellwerk, die signaltechnische Anbindung dauerte länger als vorgesehen. Dadurch fuhren die Züge zuerst noch über die alte Linie. Eine leise Enttäuschung für Dutzende von Beobachtern, die sich auf Brücken und Bahnborden eingefunden hatten, um den historischen Moment mitzuerleben, wenn der erste Zug über die neue Linie rollen würde. Erst kurz nach 8.10 Uhr war es so weit: Der Intercity Basel-Brig IC 863 wurde zum historischen Zug. Langsam, scheinbar vorsichtig – aus Sicherheitsgründen nur mit rund 50 Kilometern pro Stunde – bog die Komposition beim Güterbahnhof Langenthal auf die Neubaustrecke, tauchte hinunter in den Tunnel Thunstetten, verliess ihn beim Humberg, durchquerte den Badwald in Tieflage und war nach knapp 2 Minuten Fahrt im Waldäcker wieder auf dem alten Gleis. Seither fahren die Züge Olten–Bern auf diesem Teilstück.

Ganz zu Ende ging das Bahnzeitalter in Bützberg am Sonntag, 13. Oktober 2002. In der Nacht zuvor hatten die Gleisarbeiter den Anschluss

Das tiefe Loch bei Bolken war die Baugrube, in welcher der Tagbau-tunnel Önzberg (hinten) begonnen wurde. Der bergmännisch ge-bohrte Tunnelteil (vorne) stiess hier dazu. Fotos Verfasser



Auf dem halb abgebrochenen Viadukt der ehemaligen Bahnlinie Buchsi–Solothurn stehen in der Bauzeit der Bahn 2000 drei Eisenbahnwagen mit dem Ysebahn-Beizli.



der alten SBB-Linie aufs neue Trassee in Fahrtrichtung Herzogenbuchsee–Langenthal bewerkstelligt. Damit blieb es in Bützberg entlang der Bahnlinie ruhig. 145 Jahre nach der Inbetriebnahme war die Strecke stillgelegt. Etwas später ging ein anderes Stück Bahnlinie ausser Betrieb: In den Brunnmatten zwischen Langenthal und Roggwil schwenkten die Züge ab Sonntag, 24. Oktober 2002, auf die Neubaustrecke, die auch dort viergleisig angelegt ist. Nur kurze Zeit später waren die alten Gleise auf dem Bahndamm in den Brunnmatten bereits demontiert.

Erste Testfahrten

Auf dem Gebiet des Oberaargaus war die Neubaustrecke im Sommer 2003 also im Rohbau vollendet – bis auf die Arbeiten in den drei Tunnels im Önzberg. Der grösste Teil der restlichen Strecke zwischen Mattstetten und Rothrist war damals schon fertig gebaut und mit der Bahntechnik versehen: die Gleise verlegt, die Stromleitung gezogen, die Signale aufgestellt. Und nicht nur das. Mitte Juni 2003 begannen zwischen dem Grauholztunnel und dem Hersiwiltunnel im Solothurnischen Wasseramt bereits erste Testfahrten. Die Testloks und -züge befuhren die neue Strecke zuerst mit 40 Kilometern pro Stunde, später mit Tempo 80. Geplant war, dass solche Fahrten im Herbst bis vor das Westportal des Önzbergtunnels führen sollten. Und bis Ende Jahr würden Testzüge auch von Osten her fahren, von Rothrist bis vor Langenthal. Im Jahr 2004 müssen auf der ganzen Neubaustrecke Testfahrten stattfinden. Denn der Termin stand schon seit längerem fest: Beim Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2004 würde der erste reguläre Zug über die neue Bahnlinie brausen. Von diesem Zeitpunkt an sollten die IC-Züge nur noch auf den neuen Gleisen verkehren.

Die Teile 1 und 2 dieses Beitrages sind in den Jahrbüchern 2001 und 2002 erschienen.

Quellen

Berichte aus der «Berner Zeitung» (u.a. 20.9.2002, 15.2.2003), aus «Der Bund» (15.2.2003); Informationsschriften Neubaustrecke Bahn 2000 der SBB.