

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 47 (2004)

Artikel: Goldener Nagel und Monsterkräne : im Oberaargau wird die Bahn 2000 gebaut (Teil 4)
Autor: Rentsch, Herbert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071442>

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: 18.04.2026

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

Goldener Nagel und Monsterkräne

Im Oberaargau wird die Bahn 2000 gebaut (Teil 4)

Herbert Rentsch

«Bahn 2000» – ein Wort und eine Zahl. Zusammen ein Begriff, der in der Schweiz und im Speziellen im Oberaargau zu dem geworden ist, was man «Schlagwort» oder «Reizwort» nennen könnte. Bahn 2000 – darunter kann man Verschiedenes verstehen, und nicht alle meinen damit das Gleiche. Für die unterschiedliche Wahrnehmung und sprachliche Bedeutung gibt es Gründe.

Eigentlich bezeichnet Bahn 2000 ein schweizerisches Konzept moderner Verbindungen im öffentlichen Verkehr. Geprägt wurde der Ausdruck in den Achtzigerjahren des 20. Jahrhunderts. Ursprünglich hiess es gar «Bahn und Bus 2000», später wurde das Wort Bus weggelassen. Der Begriff Bahn 2000 zielte bei seiner Lancierung in die Zukunft. Das Jahr 2000 galt damals noch als Sinnbild für die Moderne, es war ein Ausdruck von Science Fiction. Die Bahn 2000 sollte im Jahr 2000 realisiert sein. Die Zahl 2000 war geschickt gewählt: als ein optisches und klangliches Werbemittel.

Mit Bahn 2000 besser vernetzt

Das Konzept Bahn 2000 hatte zum Ziel, die Bahn- und Busverbindungen in der Schweiz besser und effizienter zu vernetzen. Die Ausgangshypothese: Wenn die grossen benachbarten Bahnknotenpunkte gegenseitig in weniger als einer Stunde zu erreichen wären, könnten Zug- und Busanschlüsse optimal gewährleistet werden. Die Züge und Busse müssten dafür vor der vollen Stunde (oder vor der halben Stunde) ankommen und einige Minuten später wieder abfahren. So wäre ein durchgetakteter Fahrplan mit kurzen Wartezeiten beim Umsteigen möglich.

Ein Jahrhundertbauwerk

Die Neubaustrecke der Bahn 2000 zwischen Mattstetten und Rothrist hat bahnhistorische Bedeutung: In der Schweiz ist seit der Pionierzeit der Eisenbahn im 19. Jahrhundert nie mehr eine solch lange Strecke gebaut worden. Das doppelspurige Trassees misst genau 45,079 Kilometer, davon knapp 15 Kilometer in Tunnels. Es sind sieben Bahnbrücken, 17 Strassenbrücken und drei Wildquerungen gebaut worden. Der Landbedarf der Neubaustrecke beträgt 283 Hektaren. Die neue Bahnlinie liegt auf dem Boden von 35 Gemeinden, betroffen sind 557 Grundeigentümer. Damit die Betriebsbewilligung erteilt wird, müssen die SBB 1507 Auflagen einhalten. Für die Erprobung der Strecke sind 3500 Testfahrten erforderlich. Ergänzt wird die Neubaustrecke durch zwei Anschlusslinien:

1. durch die Ausbaustrecke Wanzwil–Solothurn, welche weitgehend auf dem ehemaligen Trassees der 1992 stillgelegten Buchsibahn verläuft. Mit Ausnahme der Verzweigung Wanzwil (Tunnels Wolfacher Nord und Süd) verläuft die 9,031 Kilometer lange Strecke eingleisig.
2. durch die neue Verbindung Rothrist–Zofingen (841 Meter). Diese direkte Verbindung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit der Linie Richtung Luzern wird auch «Kriegsweiche» genannt. Sie wurde im Zweiten Weltkrieg als Umfahrung des Knotenpunktes Olten gebaut, aber später nicht mehr benützt.

Etliche grosse Bahnhöfe der Schweiz sind bereits seit langem weniger als eine Bahnstunde vom Nachbarknoten entfernt. Zur Umsetzung des Konzeptes Bahn 2000 gab es bisher jedoch ein klares Manko: Für die Strecke Bern–Zürich brauchte ein Zug deutlich mehr als eine Stunde. Zwar gab es in den Siebziger- und Achtzigerjahren mehrere Tunnelneubauten, welche grössere Umwege der Bahnlinie begradigten und damit die ursprüngliche Fahrzeit von 89 Minuten auf 69 Minuten verkürzten. Die grössten neuen Tunnels waren der Grauholztunnel bei Bern und der Heitersbergtunnel auf der Strecke Lenzburg–Zürich. Dazu kam später auch der Borntunnel bei Olten. Trotz diesen Streckenverkürzungen war die Fahrzeit auch bei durchgehenden Intercityzügen noch immer deutlich zu lang.

Für die Umsetzung des Konzeptes von Bahn 2000 gab es also nur eines: eine neue Bahnstrecke, welche weniger Kurven aufweist und Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr zulässt. Die Planer der SBB heckten eine solche Linie aus, die so genannte «Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist» war geboren.

Bis die Planung für diesen Streckenabschnitt abgeschlossen war und die neue Verbindung auch politisch durchgesetzt werden konnte, verstrichen rund zehn Jahre. Dabei waren viele Diskussionen und Verhandlungen nötig, und es gab verschiedenste Widerstände zu brechen. Davon handeln Beiträge in den Jahrbüchern des Oberaargaus 1996 und 1998.

In den Achtziger- und Neunzigerjahren, im Zuge der Diskussionen um die neue Strecke, kam es vor allem in den vom Neubau betroffenen Gebieten zur Vereinnahmung des Begriffs Bahn 2000 als Name für das Bauprojekt selbst – bei den SBB wurde es jeweils technischer und trockener «Neubaustrecke NBS» genannt. Der Ausdruck Bahn 2000 aber wurde bei der Bevölkerung und teils bei den Medien zum Schlagwort für das Jahrhundertbauwerk der Eisenbahn. In der Planungszeit war der Begriff bei vielen Leuten im Oberaargau negativ belegt, wurde gar zum Schimpfwort. Nicht ganz unbegründet: Zu bedrohlich schien die Aussicht auf ein Riesenprojekt, das die Landschaft zerstören und die Lebensqualität der Bewohner schmälern würde.

Im April 2004 war die Neubaustrecke vollendet, Testzüge fuhren bald danach mit Tempo 230 über die Gleise. Mit einer speziellen «Jungfernfahrt» für Medienvertreter im Juli 2004 machten die SBB den Testbetrieb auf der ganzen Neubaustrecke und auf der Ausbaustrecke Wanz-

Testfahrt bei Roggwil,
Sicht aus dem Lokführerstand.
Es werden Geschwindigkeiten
bis 230 km/h gefahren.
Foto SBB



wil–Derendingen öffentlich. Am 12. Dezember 2004 wird die neue Bahnlinie fahrplanmässig in Betrieb genommen – rund fünf Jahre später als mit dem Namen Bahn 2000 ursprünglich anvisiert worden war. In den betroffenen Gebieten sind die Unannehmlichkeiten der Bauzeit bereits am Verblässen. Das Riesenprojekt erwies sich beim Entstehen zwar als belastend, doch wuchs auch bei vielen Leuten ein Interesse an der Bautechnik, ein sich Wundern über das Fortschreiten des komplexen Werkes, sogar eine Bewunderung für das Projekt selbst, das da entstand. Dies bewiesen die vielen Besichtigungen und Führungen sowie die Tage der offenen Baustellen, aber auch einige spektakuläre Bauereignisse, die zum Teil von Hunderten von Zuschauern mitverfolgt wurden.

Letzte Bauarbeiten

Brücken, Tunnels, Einschnitte sowie das Trasse selbst waren bereits im Jahr 2003 weit gehend gebaut und mit der Bahntechnik wie Gleise, Fahrleitung, Signale, Leitungen ausgerüstet (siehe Jahrbuch 2003). Gebaut wurde nur noch im Hügel Önzberg bei Wanzwil. Der Rohbau der

Der Tag der offenen Baustelle am 25. Oktober 2003 zog viele Interessierte an (hier die Strecke vor den Tunnels im Önzberg).
Bilder: Verfasser



Abbruch der Unterführung Schlosstrasse in Bützberg

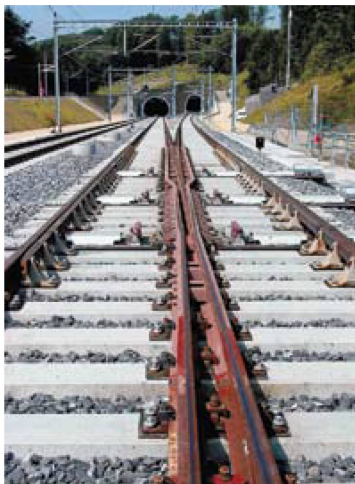


drei Tunnels Önzberg, Wolfacker Nord und Wolfacker Süd neigte sich aber auch dort dem Ende zu.

Am 25. Oktober 2003 luden die SBB die Bevölkerung zum letzten Mal zur Besichtigung von Baustellen ein. Die gross angelegte Schau fand rund um den Önzberg statt. Besichtigt werden konnten drei Orte: die Baustelle zwischen dem Gishübel- und dem Önzbergtunnel (Portal Ost), diejenige ennet den Wolfachertunnels bei Inkwil sowie das Tunnelportal West des Önzbergtunnels westlich von Aeschi. An diesem letzten «Tag der offenen Baustellen» gab es einiges zu sehen. Unter dem Motto «Bahntechnik total» präsentierten und erklärten die Aussteller – beteiligte Bau- und Ausrüsterfirmen – die Projektgeschichte, den Tunnel- und den Gleisbau, den Unterhalt, die Stromversorgung und das neue Zug-sicherungssystem ETCS. Zu sehen gab es aber auch ältere und moderne Lokomotiven sowie Darstellungen zu den Aspekten des Bahnverkehrs und der Umwelt. Ein Rahmenprogramm mit Festwirtschaften, Marktständen und Wettbewerben ergänzte das Angebot.

Erstmals befuhren an diesem Tag Personenzüge die Gleise der Neubau-strecke; sie beförderten die Besucher gratis zu den drei Schauplätzen: Ab Bern pendelte ein Extrazug nach Aeschi und zurück, ab Murgenthal verkehrte eine Art Bauzug bis in den Gishübeltunnel bei Herzogenbuchsee, und von Solothurn her fuhr ein Dampfzug bis vor Inkwil. Der Zug von Murgenthal nach Buchsi wurde von einer Diesellok gezogen, weil die Fahrleitung noch nicht montiert war. Das eine Gleis der späteren Doppel-spurstrecke war erst kurz zuvor gelegt worden, weshalb der Zug nur ganz langsam daherkroch. Der Anlass war ein Erfolg: Tausende schlenderten am sonnigen Spätherbsttag über die Baustellen, besichtigten die Ausstel-lungen und liessen sich von der Faszination Eisenbahn anstecken.

Im Dezember war der Bau aller drei Tunnels im Önzberg beendet, und mit den Bahninstallationen konnte begonnen werden. Der Bau der Bahntechnik dauerte noch bis in den Frühling 2004. Ende April wurden als letzte der Arbeiten die Weichen für die Seitenstrecke Wanzwil–Solo-thurn eingebaut. Die eine der Weichen liegt direkt im Gishübeltunnel. Es ist mit 194 Metern die längste Weiche der Schweiz, eine spezielle Anfer-tigung, muss sie doch mit über 200 Kilometern pro Stunde befahrbar sein. Die Einzelteile der Weiche waren bis zu 67 Meter lang, die schwers-ten wogen acht Tonnen. Von zwei Schienenkränen wurden die Teile der Weiche eingefahren und an ihre vorbestimmte Stelle abgesenkt und



Teil der Weiche – der längsten der Schweiz – für die Einmündung von Solothurn (Tunnel rechts) in Richtung Zürich.

montiert. Anschliessend bauten die Gleisarbeiter die Weiche bei Inkwil ein, dort wo sich die Ein- bzw. Ausfahrt von und zu den Wolfachertunnels befindet.

Der goldene Nagel

Mit einem symbolischen Akt auf dem Trasse wurden die Arbeiten der Neubaustrecke am 30. April 2004 offiziell abgeschlossen – fast auf den Tag genau acht Jahre nach dem Spatenstich vom 16. April 1996. Die Feier unter dem Begriff «Goldener Nagel» fand genau auf der Kantons-grenze Bern-Solothurn zwischen Inkwil und Bolken statt. Dort wurden die letzten Meter Gleis auf die Schwellen montiert. Hatte man in der Pionierzeit der Eisenbahn bei der Beendigung einer Strecke noch einen letzten goldenen Nagel eingeschlagen, waren es nun auf der Nebenlinie Wanzwil–Solothurn sechzehn golden gefärbte Schrauben, welche angezogen werden mussten. Zuerst hoben Arbeiter unter Mithilfe von Gästen auf den beiden Gleisen je zwei noch lose Betonschwellen an und unterlegten sie mit Schottersteinen. Dann war die Reihe an den Regierungsräten und hohen SBB-Funktionären: Barbara Egger, Berner Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin, der Solothurner Vize-Landammann Walter Straumann, Vorsteher Bau- und Justizdepartement, SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel, Werner Müller, Gesamtprojektleiter der Neubaustrecke, sowie Vertreter der Gleisbaufirma Tschokke-Locher drehten die Schrauben mit grossen Schlüsseln fest und fixierten damit die Eisenklammern am Gleisfuss.

In den Ansprachen vor den rund 80 Gästen fehlten die besinnlichen Worte nicht. Barbara Egger zum Beispiel verteilte den SBB rhetorisch eine Goldmedaille, weil diese auf die kantonalen Forderungen nach einer umweltschonenden Linienführung eingegangen seien. Diese Bemerkung stimmte allerdings nur zum Teil, hatte der Kanton Bern seinerzeit doch eine bedeutend schonendere Linienvariante mit den Tunnels Oesch-Oenz und Muniberg gefordert. Walter Straumann erinnerte an den «Leidensweg», den das Wasseramt während der Planung und Projektierung der Neubaustrecke gegangen war. «Die Wunden, die damals aufgerissen wurden, sind heute weit gehend verheilt, bei den Menschen und in der Landschaft», stellte er fest.



△ Die letzten losen Schrauben an den Schienen der neuen Strecke werden am Fest des Goldenen Nagels fixiert (30. April 2004).

▷△ Sie ziehen zwei der letzten Schrauben an: die Berner Regierungsrätin Barbara Egger und der Solothurner Vize-Landammann Walter Straumann.



Benedikt Weibel nannte den Abschluss der Bauarbeiten einen «emotionalen Moment». Weibel, der acht Jahre zuvor am Spatenstich noch mit Protestaktionen konfrontiert worden war, sprach ebenfalls über den «Riesenwiderstand», den das Projekt in der Planung heraufbeschworen habe. «Das Wort Schnellbahn, wie man zu dieser Zeit noch sagte, war bei den Gegnern eines der grössten Schimpfwörter», erinnerte er sich. In der Bauzeit, so Weibel, habe sich die Stimmung aber gewandelt. Die SBB hätten sich bemüht, die Kommunikation zu verbessern. «Etwas vom Entscheidenden war die Idee von Projektleiter Werner Müller, die Bauleitung nach Langenthal zu verlegen.» Dies habe viel zur Entspannung beigetragen. «Es war die unglaublichste Wende, die passiert ist», sagte Weibel zum Umschwung von der Kritik zur Akzeptanz des Bauprojekts.

Bützberg: Spektakulärer Rückbau

Dass eine Gemeinde Land geschenkt erhält, ist nicht alltäglich. Thunstetten ist zu dieser Gunst gekommen – dank der Bahn 2000. In Bützberg, dem zu Thunstetten gehörenden Dorf, hoben die SBB im Herbst

2002 die Eisenbahnlinie der Strecke Olten–Bern auf. Die Züge umfahren seither das Dorf auf dem Trasse parallel zur Neubaustrecke und dort zum grössten Teil im Tunnel Thunstetten (Jahrbuch 2003). Das Trasse, auf dem die Eisenbahn 150 Jahre lang gefahren war, konnte abgebaut und rekultiviert werden. Die Gemeinde Thunstetten und die SBB hatten lange um die Rückgabe des Landes verhandelt. Immerhin ging es um 51 600 Quadratmeter Boden, was etwa der Fläche von acht Fussballfeldern entspricht. Die Gemeinde wollte das Trasse nur übernehmen, wenn sie es nicht kaufen musste. Schliesslich gingen die SBB auf die Forderung ein: Thunstetten erhält das Land nach Abschluss der Rückbauarbeiten kostenlos. Im Gegenzug rekultivieren die SBB das Trasse nur teilweise, und wenn die Gemeinde später geschenktes Land verkauft, sind die SBB am Gewinn beteiligt. Der Vertrag wurde am 22. April 2002 im Eisenbahn-Beizli «Gastro-Rail» in Wanzwil unterzeichnet, von Gemeindepräsidentin Christine Röthlisberger und Gesamtprojektleiter Werner Müller. Die Kosten für den Abbruch aller Bahnanlagen inklusive Rekultivierung wurden damals mit rund 4 Millionen budgetiert.

Der Rückbau der stillgelegten Strecke durch Bützberg begann am 16. Juni 2003 mit dem Abbruch des über 100-jährigen Bahnhofs. Das alte Bahnhofgebäude war bereits einige Tage später zu Boden gerissen. Im Herbst folgte auch der Abbau der Anfang der Siebzigerjahre erstellten Betonteile wie Anbau, Perrondächer, Unterführung sowie der Perrons, Masten und Schienen. Im Dezember ging es der Wyssenried-Überführung an den Kragen. Die Strassenbrücke übers frühere Trasse wurde zersägt und mit einem Kran abgehoben. Denn die Betonbrücke sollte auf allfällige Beschädigungen untersucht werden, die möglicherweise durch Streuströme der Stromleitung an den Eisenarmierungen entstanden sein konnten. Ähnliche Untersuchungen waren bei der Eisenbahnbrücke über die Bern–Zürich-Strasse am südwestlichen Dorfrand geplant. Es sollte sich zeigen, ob die Brücke durch die Belastung der darüber fahrenden Züge und durch Streuströme in all den Jahren geschwächt worden war. Deshalb war vorgesehen, auch diese Brücke zu zerschneiden und die beiden parallelen Träger, aus denen sie bestand, je am Stück mit Kränen abzuheben. Denn die Bützberger Brücke, Baujahr 1970/71, war eine der ersten Spannbetonbrücken – wenn nicht gar die erste –, welche die SBB bauen liessen. Die im Innern der Betonträger verlaufenden Stahlseile wurden nach dem Bau der Träger gespannt, womit diese die

In zwei Nächten zwischen 19. und 21. April 2004 werden die Betonträger der Eisenbahnbrücke über die Hauptstrasse bei Bützberg demontiert.



32 Meter lang, 310 Tonnen Gewicht: Der erste Brückenträger wird kurz nach Mitternacht auf den Boden gesetzt.



nötige Festigkeit erhielten und freitragend die Strasse auf einer Breite von 32 Metern überqueren konnten. Die Untersuchung der Brücken findet im Rahmen des Forschungsprojektes ZEBRA (Zustandserfassung von Brücken bei deren Abbruch) statt, das unter der Führung der ETH Zürich steht.

Vor dem Abbau der Strassenunterführung wurden aber im März die kleineren Bahnüberführungen über die Byfangstrasse und die Schlossstrasse abgebrochen. Bei der grossen Brücke über die vertiefte Hauptstrasse musste der Verkehr zeitweise wegen Vorbereitungsarbeiten über eine kurze Umfahrung umgeleitet werden, welche teilweise auf der früheren Strasse verlief, wie sie vor dem Bau der Bahnbrücke bestanden hatte. Die spektakuläre Aktion bei der Unterführung Bern–Zürich-Strasse ging schliesslich in den Nächten zwischen dem 19. und 21. April über die Bühne. Tatsächlich wurde das Gelände in der Umgebung zur Bühne, verfolgten doch Hunderte von Zuschauern die je rund zweistündige Präzisionsarbeit, bei der die Brückenträger mit zwei riesigen Hebekränen abgehoben und wenig daneben abgesetzt wurden. Die Stimmung während der ersten Nachtaktion sei hier mit der folgenden Zeitungsreportage wiedergegeben, die zwei Tage darauf erschien.

«Das mues me doch gseh ha»

In Bützberg ist die Nacht hell erleuchtet. Bei der Unterführung der Kantonsstrasse ragen die v-förmigen Arme der zwei Schwergewichtskräne in den klaren Sternenhimmel. Spannung liegt in der Luft. Das Gelände rund um die Baustelle hat sich bevölkert: Über 500 Personen sind gekommen, um Zeugen zu sein, wenn es der 33-jährigen Brücke an den Kragen geht. «Das mues me doch gseh ha», meint Paul Anliker aus Bützberg. Er erinnert sich an die Zeit, als man noch vor dem Bahnübergang warten musste. 1971 war es damit vorbei: Die Unterführung wurde eingeweiht. 33 Jahre später ist das Schicksal der Eisenbahnbrücke besiegelt. Seit die Gleise aufs Trasse der Neubaustrecke verlegt wurden, fährt hier kein Zug mehr vorbei. «Jetzt kommt die Brücke weg, das geht mir schon etwas nahe», gesteht Ivan Bärtschi, «ich bin nämlich auch 33-jährig.» 22 Uhr. Noch bewegt sich die Brücke nicht. Zwischen den Kränen leuchten die orangen Helme der Bauarbeiter, die eifrig hin- und herwieseln.

Luftbild des Abschnitts Önzberg.
Die Hauptstrecke mit dem
Önzbergtunnel (Mitte)
sowie den Abzweiger- und
Einmündertunneln Wolfacher (links
und rechts)
sind gut erkennbar. Foto SBB



Die drei Tunnel im Hügel
Önzberg: Wolfacher Süd (links),
Önzberg (Mitte) und Wolfacher
Nord. Ein Zug steht auf dem
Abzweiger von Zürich nach
Solothurn.



Die Zuschauer sind ruhig, hie und da ein leises Gespräch. Dann sirrt es leise. Die Kräne beginnen zu ziehen. Ein metallisches Knirschen, als Reste des Verbindungsblechs zwischen den zwei Brückenträgern reissen. Ganz sachte hebt sich der eine Träger unter dem Zug der Stahltrossen – und die Brückenhälfte schwebt langsam in die Höhe. Millimetergenau muss es zugehen, wenn der 310 Tonnen schwere Betonkoloss gehoben wird. «Der Träger muss von beiden Kränen gleichmässig angehoben werden, damit keine Spannung entsteht», sagt Martin Singenberger. Der Ingenieur vom Berner Büro Emch & Berger hat die Aktion geplant. Singenberger ist froh, dass sich die Brückenhälfte gut gelöst und sich nicht verkantet hat.

Präzisionsarbeit ist gefragt. Daniel Fanger von der Kranfirma Fanger AG, Sachseln, dirigiert die Kranführer per Funk. Der eine Kran fährt zurück. Die riesigen Raupen bewegen sich im Schneckentempo über die Holzstämme, welche den Druck verteilen. Der grosse Kran – mit einem Gesamtgewicht von 650 Tonnen der stärkste der Schweiz – zieht seinen Arm steiler auf. Darauf schwenken beide einwärts: Die Brücke schwebt nun – fürs Auge erst nach einiger Zeit sichtbar – zwischen den Kränen hindurch Richtung Ablageplatz. «Die Technik fasziniert uns, die Grösse der Kräne, die Kraft.» Claudia und Niklaus Hunziker sind eigens von Oberbipp hergekommen, um das Spektakel in Bützberg mitzuverfolgen. «Das hier ist nichts Alltägliches», schwärmt Claudia Hunziker. «Es interessiert uns auch, weil wir beide in einem technischen Beruf arbeiten.» Die Demontage dauert doch etwas länger, als einige meinten. Darüber freut sich Dorfmetzger Christoph Ambühl. Er hat einen Verpflegungsstand aufgestellt, und seine Würste und Getränke sind gefragter denn je. «Ja, ich bin froh, dass es nicht zu schnell geht», sagt Ambühl. Am Schluss hat er gegen 300 Würste verkauft. «Der Stand wurde geschätzt, viele haben die Idee gelobt», so der Metzger.

Wenige Zentimeter nur ist der 32 Meter lange Träger am grösseren Kran vorbeigezogen worden. Um 23.35 Uhr liegt er am vorbestimmten Platz. Erst jetzt merkt man, wie gross der Betonblock eigentlich ist. Martin Singenberger ist froh, dass es keine Panne gab: «Es ging sehr ruhig zu, bei den am Rückbau Beteiligten wie auch bei den Zuschauern. Das ist nicht selbstverständlich.» Er dreht sich um und geht noch einmal auf die Baustelle. Nach letzten Kontroll- und Aufräumarbeiten ist die Nacht auch für ihn und die Arbeiter gelaufen. Bis am nächsten Abend.

Eine Bahnlinie verschwindet

Die Brückenträger waren in den beiden Nächten entfernt, gelagert und später abtransportiert worden. Sofort begannen die Arbeiter dann, die seitlichen Mauern der Unterführung abzubrechen. Nochmals kam viel Abbruchmaterial zusammen, das auf dem Platz gelagert wurde, wo früher das Häuschen des Barrierenwärters gestanden hatte. Kaum zwei Wochen nach der Brückendemontage war von der Unterführung nichts mehr zu sehen. Schon im Juni spross das Gras aus den Strohmatten, mit denen die neu abgeschrägten Seitenborde bedeckt waren. Vom Betonbauwerk war einzig das kleine Trafogebäude neben der Fahrbahn geblieben. Sonst sah es gerade so aus, als würde die Strasse sich durch eine leichte Senke schlängeln.

Rekultiviert waren auch andere frühere Trasseeteile, zum Beispiel im Wyssenried und hinter der Firma Girsberger Sitzmöbel. Niemand konnte im Sommer 2004 überhaupt noch erahnen, dass dort vor zwei Jahren noch alle paar Minuten Züge vorbeigebraust waren.

Die Teile 1, 2 und 3 dieses Beitrages sind in den Jahrbüchern 2001, 2002 und 2003 erschienen.

Quellen

Archiv Berner Zeitung BZ; diverse Artikel in der BZ-Ausgabe Oberaargau (u.a. 23.4.2002, 6.6.2003, 27.10. 2003, 20.4.2004, 21.4. 2004, 1.5.2004) sowie im Langenthaler Tagblatt (2.4.2004)