Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1968)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft

Autor: Huber, Henri / Bauder, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417763

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: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft

Direktor: Regierungsrat Henri Huber
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. R. Bauder

Direktionssekretariat

Auf Ende Jahr verabschiedete der Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates den Entwurf für ein *Organisationsdekret* der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft (VEWD). Trotz der von überall her gestellten neuen Anforderungen und der ständigen Erweiterung des Aufgabenbereiches wurde bis auf eine Ausnahme mit der Gründung neuer Stellen bis zum grossrätlichen Beschluss zugewartet. Der Grosse Rat wurde dahingehend orientiert, dass für den geplanten Ausbau mit vermehrten Besoldungen im Umfang von Fr. 280000.– bis 350000.– ohne die Fachstelle für Luftverkehrsfragen zu rechnen sei. Es darf vorausgenommen werden, dass das Parlament in Anerkennung der Unterdotierung an Personal, namentlich beim Wasser- und Energiewirtschaftsamt (WEA), am 4. Februar 1969 das Dekret mit geringfügigen Abänderungen gutgeheissen hat.
Hauptsächlichstes Merkmal ist die Entlastung des Oberingenieurs des WEA durch die von Adjunkten geleiteten Unterabteilungen für Wasserwirtschaft/Tankkontrolle, industrielle und gewerbliche Abwässer, Geologie, Gewässerschutzlabor sowie (vorerst) drei Gewässerschutz- und Wasserversorgungskreise mit Zeichnungsbefugnis der Ingenieure für Abwasserbewilligungen, wobei der Sitz aus Zweckmässigkeitsgründen in Bern bleibt. Der Ausbau wird sich bis Ende 1969 erstrecken. Der Vorsteher des Verkehrsamtes erhält einen Adjunkten; ausserdem ist der Regierungsrat zur Schaffung einer Stelle für Luftverkehr ermächtigt worden. Dem Direktionssekretariat wird ein zweiter Direktionssekretär zuerkannt.

Personelles: Ende Herbst ist der Hauswart, Herr Inäbnit, altershalber zurückgetreten. Ihm, der mit seiner Frau die anvertrauten Gebäude während mehr als eines Vierteljahrhunderts gewissenhaft bewacht hat, gebührt der herzliche Dank aller Mitarbeiter. Zum Nachfolger wurde Peter Cina, dipl. Bauschlosser, ernannt. – Im Labor wurde die Stelle eines Handwerkers für kleinere Reparaturen an den komplizierten Geräten und zugleich für Probenahmen im Aussendienst gegründet. Beim Verkehrsamt wurde ein weiterer Mitarbeiter für die Schiffahrtskontrolle in Aussicht genommen. Das Direktionssekretariat erhielt zur Entlastung von den dringlichsten Arbeiten aushilfsweise einen zweiten Juristen. Im übrigen wurde namentlich bei der Geologie die Aktion P und Studenten fortgesetzt.

Der *Rechtsdienst* besorgte die verschiedenen, im letzten Verwaltungsbericht ihrer Art nach aufgezählten Geschäfte, wobei insbesondere eine Zunahme der Rekurse festzustellen ist. Von grundsätzlicher Bedeutung ist ein Regierungsratsbeschluss, wonach für Privatbauten auf Bahnareal im Sinne eines kantonalen Vernehmlassungsverfahrens im Sinne von Artikel 18 des Eidgenössischen Eisenbahngesetzes ein ordentliches Bewilligungsverfahren nach Baubewilligungsdekret durchzuführen ist. Bedeutungsvoll ist ferner der Regierungsratsentscheid, der in Änderung der bisherigen Praxis den Gemeinden das Monopol an Hausinstallationen für elektrische Anlagen abspricht, sofern nicht im Einzelfall ganz gewichtige Gründe für seine Aufrechterhaltung dargetan werden. Dieser Entscheid ist auch auf Wasserinstallationen in privaten Gebäuden anwendbar.

Die *Gesetzgebung* befasste sich mit dem eingangs erwähnten Organisationsdekret für die Direktion. Zuhanden der Novembersession des Grossen Rates wurde ferner das Gesetz über die konzessionierten Transportanstalten verabschiedet, das das veraltete Beitragsgesetz von 1920 ablöst. Im Rahmen der Beitrags- und Abgabegesetzgebung wurde das Wassernutzungsgesetz revidiert, wobei die Kompetenz zur Festsetzung der Staatsbeiträge sowie der Wasserrechts- und Gebrauchswasserabgaben an den Grossen Rat delegiert wurde (Postulat Kästli, Bolligen). Die gestützt darauf am 2. September 1968 erlassene Änderung des Dekretes von 1965 über die staatlichen Leistungen an Anlagen der Wasserversorgung und Beseitigung des Abwassers, des Kehrichts usw. hatte keine allgemeine Senkung der Staatsbeiträge zur Folge; dagegen wurden für finanzkräftige Gemeinden die Mindestansätze bei Kehricht- und Abwasserreinigungsanlagen von 30 bzw. 25% herabgesetzt. Das Dekret über die Wassernutzungsabgaben und -gebühren vom gleichen Tage sieht eine erheblich differenziertere Regelung unter angemessener Erhöhung der Ansätze, teilweise in Anlehnung an das Bundesrecht, vor, so dass in Zukunft mit einer Deckung von ungefähr einem Viertel der staatlichen Ausgaben für den Gewässerschutz durch staatliche Einnahmen gerechnet werden darf.
An der übrigen Gesetzgebung nahm die Direktion teil, soweit Themen aus ihrem Aufgabenbereich zu behandeln waren, so insbesondere bei der Vorbereitung des neuen Baugesetzes (Wasserwirtschaft und Abwasser bei der Zonenplanung, allgemeine Ordnung für Schiffsliegeplätze u.a.m.), der Erdöl-Bohrverordnung, der Eidgenössischen Tankvorschriften, der Binnenschiffahrts-Gesetzesvereinheitlichung und der Gesetzgebung über die Freihaltung der Wasserwege. – Eine Neuheit als Zusammenschluss von Gemeinden für eine gemeinsame Aufgabe stellt der multilaterale Vertrag für die ARA Bern und umliegende Gemeinden dar, an dem die Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft massgeblich beteiligt war. Es handelt sich um eine gangbare Kompromisslösung, wenn eine Verbandsgründung wegen Übergewichts einer einzelnen Gemeinde erschwert ist.

Parlamentarische Interventionen: Die Planung der Kehrichtbeseitigung (Postulat Kästli, Bolligen) nimmt ihren Fortgang; eine Reihe von Gutachten für verschiedene Regionen wurde

mit Unterstützung des Kantons in Auftrag gegeben, das verwaltungsinterne Konzept muss jedoch angesichts verschiedener offener Fragen noch bereinigt werden. Die Dringlichkeitsordnung im Abwassersektor (Motion Hubacher) wird im Verlaufe von 1969 zum erstenmal zur Bremsung oder Zurückstellung verschiedener Projekte führen, wobei jedoch weiterhin namentlich die Abwasserreinigung am untern Aarelauf und an den Seen (Region Herzogenbuchsee) als vordringlich betrachtet wird. Die Planung von Bootsanbindeplätzen im Bielersee (Postulat Gasser, Nidau) ist vom Verein Bielerseeschutz an die Hand genommen worden, handelt es sich doch um eine Aufgabe der Gemeinden, für die der Kanton mangels gesetzlicher Grundlage nur in Ausnahmefällen einspringen kann. Kehrichtdeponien, sofern geordnet, sind zum Teil nach eingehender hydrogeologischer Untersuchung verschiedenen Gemeinden bewilligt worden (Postulat Hügi), zumal sie finanziell günstiger sind als namentlich Kleinverbrennungsanlagen; der Vorschlag sollte jedoch jeweils von den Gemeinden aus kommen, die ihr Gebiet besser kennen als die Zentralverwaltung.
Hinsichtlich der Einführung der sogenannten dritten, d.h. chemischen Reinigungsstufe bei Kläranlagen (Motion Kohler) bestand in Fachkreisen vorerst eine Kontroverse über das zu wählende System. Auf Grund von zum Teil international in Reutlingen sowie im Kanton Zürich durchgeführten Versuchen kam Ende 1968 eine Einigung über die Bevorzugung der Simultanausfällung zustande, so dass nun an die Realisierung der im Kreisschreiben des Departements des Innern vom 19. Juni 1967 gestellten Forderungen geschritten werden kann. Die Förderung regionaler Wasserversorgungen (Motion Kästli, Ostermundigen) nimmt ihren Fortschritt, so insbesondere in der Region Bern; die entsprechende regierungsrätliche Verordnung muss allerdings, da abhängig vom hydrogeologischen Kartenwerk, noch um einige Zeit hinausgeschoben werden. Der Weiterbestand der Aufsichtskommission «Cressier» (Motion Stauffer, Gampelen) ist von Bundes wegen gewährleistet. Die Sturmwarnanlagen am Brienzersee (Postulat Dürig) sind realisiert. Die Fachkommission für Abwasserreinigungsanlagen (Motion Fankhauser) ist im Aufbau, und es haben sich bereits eine Reihe von Persönlichkeiten bereit erklärt, darin mitzuwirken. Der Frühkurs Belpmoos–Zürich (Postulat Winzenried) ist im Sommerfahrplan 1969 vorgesehen. Demgegenüber führten die Bestrebungen für eine Linien-Wiedereröffnung Bern–London bis zum Ende des Berichtsjahres noch zu keinen positiven Ergebnissen.

Verkehrsamt

Der Tätigkeitsbereich des Verkehrsamtes hat im Berichtsjahre neuerdings zugenommen. Dem Regierungsrat wurden rund 150 Geschäfte unterbreitet, wovon deren acht zuhanden des Grossen Rates. Drei Vorlagen betrafen die Durchführung der zweiten bernischen Privatbahnhilfe, während fünf Antworten auf grossrätliche Interventionen entfielen.

I. Eisenbahnen

A. Schweizerische Bundesbahnen

Die Hochbauten des *Personenbahnhofes Bern* schritten gemäss Bauprogramm weiter voran. Die Dienstgebäude am Bollwerk wurden im Rohbau beendigt, und gegen Jahresende konnte die «Aufrichtetanne» auf den ersten der vier Trakte des neuen Aufnahmegebäudes gesetzt werden. In der neuen Personenunterführung und auf den sechs Perrons wurden neue Zugsabfahrten-Meldetafeln in Betrieb genommen, die vom Hauptstellwerk Laupenstrasse ferngesteuert werden. Für den geplanten Schnellgutbahnhof in *Wilerfeld* bewilligte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen den erforderlichen Kredit von 43 Millionen Franken.
In *Langenthal* wurde das aus dem Jahre 1857 stammende Aufnahmegebäude abgebrochen und mit den Fundationsarbeiten für einen Neubau begonnen. Die neue Geleiseanlage umfasst ein Mittelperron für die Fahrrichtungen Olten und Bern, ein besonderes Perron für die OJB-Züge, die ab August in den SBB-Bahnhof einfahren, und zwei Kopfgeleise für die Züge der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB). Die Unterführung Aarwangenstrasse hat die programmgemässen Fortschritte gemacht. Sie wird im Laufe des Jahres 1969 in Betrieb genommen werden.
Am zweispurigen *Vingelztunnel* zwischen Biel und Tüscherz schritten die Bauarbeiten weiter voran. Die Inbetriebnahme ist auf Fahrplanwechsel 1969 (Ende Mai) in Aussicht genommen. Der künftige Doppelspurbetrieb bedingte eine Anpassung der Geleiseanlagen im Westkopf des Personenbahnhofes Biel.
Die *Werbestelle Delle,* die von der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) betreut wird, erzielte eine weitere Zunahme der über diesen Grenzübergang beförderten Gütertonnen. Ungenügend bleibt nach wie vor der Personenverkehr, und zwar sowohl im Lokaltransport zwischen Boncourt und Delle als auch im Fernverkehr Schweiz–Frankreich. Die Generaldirektion der Bundesbahnen eröffnete im Herbst 1968 dem Regierungsrat eine beträchtliche Fahrplaneinschränkung auf Frühjahr 1969. Gegen Jahresende konnte eine Zwischenlösung für die Fahrplanperiode 1969–1971 gefunden werden. Die Französische Nationale Eisenbahngesellschaft (SNCF) beabsichtigt nach wie vor, den Personenverkehr zwischen Delle und Belfort weitgehend oder vollständig auf Autobusse umzuleiten.

B. Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund

Mit Beschluss vom 11. März 1968 hat das bernische Obergericht (dritte Zivilkammer) die Klage der Genossenschaft zum Schutz der privaten BLS-Aktionäre unter Kostenfolge zu Lasten der klägerischen Genossenschaft abgelehnt. Hiergegen wurde die Berufung beim Bundesgericht eingelegt. Am Jahresende war die Angelegenheit, an welcher der Kanton als Aktionär und Darlehensgeber massgeblich interessiert ist, noch pendent.

C. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

In Anlehnung an den Beschluss der Bundesversammlung über eine dritte Hilfeleistungsaktion zugunsten der schweizerischen Privatbahnen auf Grund des siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes im Betrage von 150 Millionen Franken beantragte der Grosse Rat mit Beschluss vom 7. November 1967 einen dritten bernischen Rahmenkredit von 40 Millionen Franken zum Zwecke der Fortsetzung der bisherigen Hilfeleistung an bernische Privatbahnen. In der Volksabstimmung vom 18. Februar 1968 wurde die Vorlage mit 59127 Ja gegen 59388 Nein mit einem Überschuss von 261 Neinstimmen knapp verworfen. Mit einer Motion Hubacher namens der BGB-Fraktion wurde in der Maisession die unverzügliche Vorbereitung einer neuen Vorlage über eine dritte bernische Privatbahnhilfe verlangt. In der Septembersession ernannte der Grosse Rat eine Spezialkommission von 21 Mitgliedern, der anschliessend auch die Vorbereitung des Entwurfes zu einem bernischen Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen übertragen wurde. Mit Beschluss vom 24. Juni 1968 hat der Bundesrat zur Änderung von Artikel 60 des Eisenbahngesetzes in seiner Fassung

vom 5. Oktober 1967 die erforderliche Vollziehungsverordnung erlassen. Auf Grund eines Punktbewertungssystems, das auf der Belastung pro Kopf der Wohnbevölkerung der einzelnen Kantone für eisenbahngesetzlich geregelte Hilfe basiert, wird inskünftig der Kanton Bern für Beiträge an technische Erneuerungen (Art. 56 des Eisenbahngesetzes) nur mehr 40% (bisher 50%) zu leisten haben, während sein Anteil an den Fehlbeträgen der Betriebsrechnungen ab 1. Januar 1968 auf 30% (bisher ein Drittel) sinkt.
Der neue Lastenverteiler kam im Berichtsjahr dem technischen Erneuerungsprogramm der Solothurn-Münster-Bahn (SMB) und den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW) zugute. Mit Beschluss vom 4. November 1968 bewilligte der Grosse Rat zugunsten der SMB einen Beitrag von Fr. 480000.– (anstelle von Fr. 600000.– nach früherem Verteiler) und für die VBW anstelle des am 7. November 1967 für die VBW bewilligten Betrages von 6 Millionen Franken und auf Grund einiger Einsparungen einen Kantonsanteil von Fr. 3600000.–. Die Differenz von mindestens Fr. 2700000.– wird zugunsten der VBW reserviert, um die dritte bernische Privatbahnhilfe zu entlasten.
Die vom Bernervolk am 8. Dezember 1963 bewilligten Kantonsmittel für die zweite Privatbahnhilfe sind inzwischen durch Regierungsrats- bzw. Grossratsbeschluss einschliesslich des Reservebetrages zugunsten der VBW bis auf eine Restanz von rund Fr. 68000.– den Bahnen zugeteilt worden.

D. Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen

Nachdem auf Grund des Beschlusses der Bundesversammlung vom 5. Oktober 1967 und der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung vom 24. Juni 1968 über die neue Lastenverteilung zwischen Bund und Kantonen Klarheit bestand, wurde vom Regierungsrat dem Grossen Rat ein Gesetzesentwurf unterbreitet, der von einer ausserparlamentarischen Expertenkommission ausgearbeitet worden war (Subkommission Eisenbahnen der vom Regierungsrat im Jahre 1963 ernannten kantonalen Verkehrskommission).
Mit Beschluss vom 19. September übertrug der Grosse Rat die Vorberatung der Vorlage der gleichen Kommission, die sich mit der Vorbereitung einer neuen dritten bernischen Privatbahnhilfe zu befassen hat. Nach zwei Sitzungen der Kommission hat der Grosse Rat das Geschäft am 13. November in erster Lesung mit wenigen Änderungen beraten. Zwei Artikel des lediglich 18 Artikel umfassenden Rahmengesetzes wurden zur Neuüberprüfung an die Kommission zuhanden der zweiten Lesung (Februarsession 1969) zurückgestellt. Das neue Gesetz soll dasjenige vom 21. März 1920 über die «Beteiligung des Staates (Bern) am Bau und Betrieb von Eisenbahnen» ersetzen, das der heute geltenden Bundesgesetzgebung für die verschiedenen Verkehrsträger (Eisenbahnen, Automobilbetriebe, Luftverkehr) nicht mehr gerecht zu werden vermag. In der Februarsession 1969 ist das Gesetz mit 123:0 Stimmen zuhanden des Volkes verabschiedet worden.

E. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)

Der im Voranschlag 1968 enthaltene Kredit von fünf Millionen Franken wurde im Berichtsjahre mit Fr. 4443824.80 beansprucht. Die Restanz wird auf das Jahr 1969 übertragen. Am 22. Juli des Berichtsjahres wurde die etwas mehr als einen Kilometer lange Verbindungslinie zwischen Worblaufen und der Papiermühle in Betrieb genommen, womit eine rund 800 m messende «Strassenstrecke» der SZB in der Worblaufenstrasse und der Worblentalstrasse ausgemerzt werden konnte.
Im Herbst wurde die im Gebiet der Station Worblaufen verlegte Staatsstrasse (T 1) dem Verkehr übergeben. Anschliessend begannen die Bauarbeiten an der Unterführung der Worblaufenstrasse, die im Jahre 1969 beendigt werden. Dieses Bauvorhaben fällt in die Zuständigkeit der Baudirektion des Kantons Bern. Die SZB leistet über den Volksbeschluss vom 8. Dezember 1963 einen angemessenen Beitrag (Ziff. 2).
Der Baufortschritt und das Bauprogramm 1969/70 zeigten auf Grund einer Nachkalkulation, dass bis Ende 1970 die Verkehrsanlagen in Worblaufen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln beendigt werden können.

Vereinigte Bern-Worb-Bahnen (VBW)

Im Spätherbst konnten die Bahn- und Strassenanlagen im Verkehrsknotenpunkt Melchenbühl (Gemeinde Muri) in Betrieb genommen werden. Der Verkehr auf der Staatsstrasse T 10 (Bern-Luzern), vier einmündenden Gemeindestrassen und der Bahn wird mit einer modernen Signalanlage und Personenunterführungen geregelt. Der Gesamtaufwand betrug rund 3 Millionen Franken. Die VBW beteiligte sich auf Grund der zweiten Privatbahnhilfe mit einem Anteil von Fr. 715000.–.
Im Berichtsjahr konnte eine Vereinbarung zwischen dem Kanton, der Stadt Bern und den VBW zum Abschluss gebracht werden, mit welcher das Einlegen eines zweiten Geleises in der *Muriallee* möglich wird. Die VBW beteiligte sich an dieser erheblichen Verkehrsverbesserung mit einem Anteil von Fr. 985000.– zu Lasten der zweiten bernischen Privatbahnhilfe. Die Bauarbeiten wurden gegen Jahresende in Angriff genommen. Sie dauern voraussichtlich bis Mitte 1969. Auf Fahrplanwechsel Ende Mai 1969 wird die Gümligenlinie der VBW einen starren Dreissig-Minuten-Fahrplan anbieten können. Diese Verbesserung wurde durch eine im Zusammenhang mit der Sanierung des Knotenpunktes Melchenbühl zu erstellende Doppelspurinsel von rund 500 m Länge ermöglicht.

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI)

Auf Grund des vom Grossen Rat mit Beschluss vom 7. November 1967 bewilligten Beitrages von 4 Millionen Franken wurden im Berichtsjahre rund weitere 3700 m Geleise von der Staatsstrasse zwischen Hagneck und Ins abgetrennt. Von den insgesamt 10881 m Strassenstrecken der BTI wurden in den Jahren 1967 und 1968 rund 7800 m oder zwei Drittel saniert. Die Projektierungsarbeiten für die noch verbleibenden 3000 m Strassenstrecken sind weitgehend abgeschlossen worden. Es geht dabei um die Sanierung der Dorfdurchfahrt zwischen Sutz und Lattrigen und in Gerolfingen (Täuffelen), die Geleiseverlegung zwischen Täuffelen und der Brücke über den Hagneckkanal sowie die Verlegung der Endstation der BTI in Biel unter die Geleise des SBB-Personenbahnhofes in Biel. Diese Bauarbeiten fallen ins Jahr 1969.

Oberaargau-Jura- und Solothurn-Niederbipp-Bahn (OJB/SNB)

Anfangs September wurde die Inbetriebnahme der neuen Perron- und Geleiseanlagen im zentralen SBB-Bahnhof Langenthal eingeweiht. Die bisherige OJB-Station wurde aufgehoben, weil die Abfertigung von Reisenden, Gepäck- und Expressgut an die Bundesbahnen übergeht. Aus dieser Massnahme ergeben sich für die OJB ins Gewicht fallende Einsparungen an Personal- und Sachkosten, die in einem vorteilhaften Verhältnis zu den neuentstehenden Kosten für den Gemeinschaftsdienst mit den Bundesbahnen stehen.
Die neuen Werkstätte- und Depotanlagen der Solothurn-Niederbipp-Bahn(SNB) in Wiedlisbach sind weitgehend zum Abschluss gekommen. In Wiedlisbach werden Fahrzeuge eingestellt und der Tagesservice besorgt. Die Revisionsarbeiten für beide Bahnen (OJB und SNB) besorgt die zentrale Werkstätte

Langenthal, die auch für die BTI zur Verfügung steht. Gegen Jahresende stellte sich die Frage des Einlegens einer dritten Schiene (Normalspur) zwischen dem Anschluss Niederbipp SBB und Oberbipp zufolge Baues eines Tanklagers mit grossem Fassungsvermögen für flüssige Brenn- und Treibstoffe in Oberbipp. Der Regierungsrat beantragte – im Einvernehmen mit dem Bund – am 24. Dezember 1968 einen Beitrag des Kantons von Fr. 460000.– aus der zweiten bernischen Privatbahnhilfe unter dem Vorbehalt einer Bundesbeteiligung von Fr. 240000.– und eines Anteils der Unternehmung «Tanklager Oberbipp» von Fr. 250000.–.

Chemins de fer du Jura (CJ)

Im August 1968 wurde eine neue Pendelkomposition für die normalspurige Strecke Pruntrut–Bonfol in Betrieb genommen und durch die Geistlichkeit beider Konfessionen eingesegnet. In einer Eingabe des Regierungsrates an die Aufsichtsbehörde des Bundes (Eidgenössisches Amt für Verkehr) wurde die Einstellung des internationalen Eisenbahn-Gütertransportes zwischen Bonfol und Pfetterhouse gutgeheissen. Rechtsgrundlage dazu ist ein Staatsvertrag zwischen «Seiner Majestät, dem Deutschen Kaiser und König von Preussen» und der Eidgenossenschaft, der im Jahre 1920 von der Republik Frankreich mit einem unveröffentlichten Notenwechsel übernommen wurde. Der weitere Verlauf der Angelegenheit wird sich bezüglich des Staatsvertrages auf Botschafterebene gemäss Bundesrecht abwickeln. Ein Entscheid lag am Jahresende 1968 noch nicht vor.

Montreux–Oberland-Bahn (MOB)

Die im Frühjahr abgelieferten vier Doppeltriebwagen haben sich im Einsatz zwischen Zweisimmen und Montreux sehr gut bewährt, wobei verschiedene «Kinderkrankheiten» gut überstanden wurden, die jedem neuen Fahrzeugtyp eigen sind.
Ungelöst blieb auf Jahresende der Fortbestand der Strecke Zweisimmen–Lenk. Gegen Jahresende hat die vom Bundesrat ernannte ausserparlamentarische «Kommission für die Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmungen» (Vorsitz Prof. Angehrn, ETH Zürich) Vertretungen der Gemeinden Zweisimmen, St. Stephan und Lenk zu Besprechungen über die künftige Traktionsart dieser Strecke eingeladen. Die Entscheidung wird voraussichtlich im Jahre 1969 fallen. Kantonsseitig ist bezüglich Umstellung auf einen Autobusbetrieb im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrasse 6 (Rawiltunnel) auf die bisherigen Antworten auf verschiedene Vorstösse (Grossrat Buchs) hinzuweisen.

Berner Oberland-Bahnen (BOB)

Die knappe Verwerfung der dritten bernischen Privatbahnhilfe vom 18. Febraur 1968 veranlasste die Aufsichtsbehörde des Bundes, die Finanzierung des Neubaues einer Depotwerkstätte der BOB in Zweilütschinen mit einer anders gearteten Hilfe zu suchen und zu finden. Den BOB wurde ein Bundesdarlehen von Fr. 3450000.– gewährt, das die Bahnverwaltung über die jährliche Fehlbetragsdeckung zu verzinsen und nach Vollendung des Bauvorhabens aus Abschreibungsmitteln in zehn Jahresquoten abzutragen hat. Der Regierungsrat hat dieser Lösung mit Beschluss vom 14. März 1968 beigepflichtet. Die kantonalen Verbindlichkeiten wickeln sich mit diesem Vorgehen über die Deckung der Betriebsfehlbeträge ab.

Lötschbergbahn (BLS)

Für die Strecke Interlaken-Ost bis Bönigen erteilte der Bund im Berichtsjahre eine Konzession zugunsten der Umstellung auf Autobusbetrieb mit Einstellung des Bahnbetriebes. Im Herbst reichte die BLS beim Bund ein Gesuch um eine weitere Konzession für die Strecke Interlaken-Ost bis Westbahnhof Interlaken ein, das bis Jahresende pendent blieb. Abzuklären sind für dieses letztere Gesuch die Fahrroute und die Plazierung der Haltestellen zwischen den beiden Bahnhöfen in Interlaken.

Sensetalbahn (STB)

Im Berichtsjahre wurden unter Bauleitung durch die BLS die Arbeiten für den Umbau der Fahrzeug-Einstellhalle in Laupen weitgehend zum Abschluss gebracht. Die Projektierungsarbeiten für den Neubau der Saanebrücke wurden soweit vorangebracht, dass im Winter 1968/69 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Die Kosten bewegen sich für beide Bauvorhaben im Rahmen der mit dem Bund vereinbarten Kredite. Die auf Grund einer Vereinbarung vom Frühjahr 1965 (GRB vom 10. November 1964) angeschaffte elektrische Rangierlokomotive wurde im Berichtsjahre aus betriebswirtschaftlichen Gründen gegen einen Dieseltraktor (Typ SBB) eingetauscht, um die Verbindungsgeleise besser bedienen zu können.

Sicherung von Niveauübergängen

Der vom Grossen Rat für das Jahr 1968 bewilligte Beitrag von Fr. 400000.– wurde verwendet zur Hebung der Sicherheit an rund zwanzig Niveauübergängen mit Anbringen von Signalanlagen sowie Bau von Halb- oder Vollbarriereneinrichtungen. Nach konstanter Praxis hatten die Gemeinden angemessene Beiträge zu entrichten. Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. Februar 1964 fielen die Kantonsbeiträge zum grösseren Teil auf die Baudirektion. Der erwähnte Bundesbeschluss erfasst die Kantone insbesondere in ihrer Eigenschaft als Strasseneigentümer. Diese Besonderheit gilt inskünftig auch für die Kostenteilung bei der Trennung von Bahn und Strasse.

Konzessionserneuerungen

Im Berichtsjahre hatte das Verkehrsamt Stellung zu nehmen zur Erneuerung der von der Bundesversammlung zu erteilenden Konzessionen für fünfzig Jahre zugunsten der Solothurn–Moutier-Bahn (SMB), der Brienz–Rothorn-Bahn (BRB) und der Chemins de fer du Jura (CJ). Für die letztgenannte Unternehmung wurde die kantonsseitige Vernehmlassung an den Vorbehalt der weiter vorne erwähnten Besonderheit der Teilstrecke Bonfol–Pfetterhouse geknüpft, die auf Botschafterebene zwischen den Staaten Schweiz und Frankreich behandelt werden muss.
Im Berichtsjahre war ferner die Konzessionserneuerung für die vier Bahnen der BLS-Gruppe in die Wege zu leiten, die wegen der eingeleiteten Rückkaufsverhandlungen mit dem Bund nach besonderen Massnahmen riefen, über welche im Jahre 1969 zu entscheiden sein wird. Zur Erneuerung fällig wird ausserdem die Konzession für die Vereinigten Huttwil-Bahnen. In den nächsten zehn Jahren werden weitere Bundeskonzessionen zur Erneuerung fällig, womit der Tätigkeitsbereich des Verkehrsamtes des Kantons ausgeweitet wird.

F. Tilgung von Fremdkapital

Die schrittweise Abtragung der Schuldverpflichtungen der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) bewegte sich im Berichtsjahre im veranschlagten Betrag von Fr. 500000.– auf Grund des bernischen Volksbeschlusses vom 5. Juli 1959, Ziffer 2. Das gleiche Vorgehen gilt für das Jahr 1969 mit dem Vorbehalt, dass im ersten Semester 1970 über die Fortsetzung des Kapitaleinsatzes des Kantons eine gangbare Lösung für die Jahre 1970 bis 1979 gefunden werden muss.

II. Konzessionierte Automobilbetriebe

Die Automobilabteilung der PTT-Betriebe erliess im Berichtsjahre die zur Durchführung der bundesrätlichen Verordnung vom 15. Oktober 1965 betreffend Defizitdeckung für konzessionierte Automobilunternehmen (C-Betriebe) notwendigen Ausführungsbestimmungen. Insbesondere wurden einheitliche Buchungsvorschriften für die Betriebsrechnung sämtlicher Unternehmungen für den Konzessionstransport erlassen.
Im Berichtsjahre wurden an acht bernische Automobilbetriebe Defizitanteile von Fr. 104243.– ausbezahlt. Der Kanton Bern übernahm einen Drittel, während zwei Drittel zu Lasten des Bundes (PTT-Betriebe) gehen. Zum Teil handelt es sich um Fehlbeträge, die im ersten Jahre der Gültigkeit der bundesrätlichen Verordnung (VDKA) entstanden (1966), zum Teil sind aber darin auch Anteile aus dem Rechnungsjahre 1967 der Unternehmungen enthalten.
Die Erteilung und Erneuerung von Konzessionen für Automobillinien fällt in die Zuständigkeit des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED). Je nach dem Ausmasse des Bedürfnisses für eine öffentliche Verkehrsbedienung wird die Konzession für ein, drei, fünf oder zehn Jahre erteilt. Nach der bundesrätlichen Verordnung vom 4. Januar 1960 sind die Kantone vor Erteilung oder Erneuerung von Konzessionen anzuhören. Den Kantonen obliegt, das Vernehmlassungsverfahren mit den Gemeinden durchzuführen. Das Verkehrsamt hat sich im Berichtsjahre mit rund zwanzig Konzessionsgesuchen zuhanden der Bundesbehörden befasst.

III. Schiffahrt

A. Konzessionierte Schiffahrt

Die Betriebsergebnisse der von der BLS betriebenen Schiffahrt des Thuner- und Brienzersees, der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft und der von ihr betriebenen Aareschiffahrt Solothurn–Biel–Neuenburg (SSN) wurden durch das nasskalte Sommerwetter ungünstig beeinflusst. Die SSN reichte im Berichtsjahr beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ein Gesuch um Erneuerung ihrer Konzession für zwanzig Jahre ein. Die Angelegenheit blieb bis Jahresende pendent. Dem Vernehmen nach beabsichtigt das EVED, die Konzession der SSN und diejenige der Schiffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees lediglich bis und mit dem Jahre 1973 zu erneuern. Zu diesem Zeitpunkt endigt auch die Konzession der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG). Die Bundesbehörden werden voraussichtlich einen Zusammenschluss durch Fusion ins Auge fassen.

B. Kleinschiffahrt

Zur teilweisen Behebung des immer grösser werdenden Mangels an Bootsanbindeplätzen im Bielersee bewilligte der Grosse Rat am 3. September einen Kantonsbeitrag von Fr. 100000.– zu Lasten des privatrechtlichen Fonds des Verkehrsamtes. Weitere Beiträge leisten die Gemeinde Mörigen mit Fr. 47000.– und der Verein Bielerseeschutz mit Fr. 80000.–. Der in Mörigen zu bauende Bootshafen umfasst rund 120 Standplätze. Die Gesamtkosten sind mit Fr. 460000.– veranschlagt, wobei die Kantonalbank von Bern ein Darlehen von Fr. 233000.– gewährt. Die Inbetriebnahme der Anlage ist für den Sommer 1969 in Aussicht genommen.
Der Bestand an kontrollierten Booten aller Art ist im Berichtsjahr von 9963 auf 9449 Einheiten zurückgegangen. Die Einführung von Nummern-Kontrollschildern erlaubt eine bessere Kontrolle und hat gezeigt, dass eine erhebliche Zahl von früheren Schiffsbesitzern ihre Boote entweder veräussert oder ausser Betrieb genommen haben. Mit der durchgehenden Einführung der Nummernschilder wird auch das Inkassowesen nochmals vereinfacht und straffer gestaltet werden können. Zahlreich sind nach wie vor die Zahlungsrückstände, so dass rund 600 Gebühren entweder mit Nachnahme oder Betreibung eingebracht werden mussten.
Für den Sturmwarnungsdienst Brienzersee wurde ein Beitrag von Fr. 50000.– gewährt. Die Sturmwarnungslampen können nunmehr von einer Zentrale aus gesteuert werden. Die Inbetriebnahme der Anlage ist für den Sommer 1969 in Aussicht genommen.
Die Zahl der Boote, aufgeteilt nach Kategorien, geht aus der untenstehenden Tabelle hervor.

IV. Gewerbsmässiger Luftverkehr

Die grossrätliche Kommission zur Prüfung von Flugplatzfragen beauftragte die Verkehrsdirektion im Frühjahr 1968, durch geeignete Sachverständige weitere hindernisfreie Standorte für einen Einpistenflugplatz mit 2500 m Länge im Gebiet des bernischen Mittellandes zu ermitteln. Ferner verlangte sie die Abklärung der Bedürfnisfrage und Wirtschaftlichkeit eines zeitgemässen bernischen Flughafens durch Sachverständige. Beide Aufträge wurden im Sommer des Berichtsjahres erteilt. Wider Erwarten konnte der dem Ingenieurbüro Locher AG in Zürich übergebene Auftrag bis Jahresende nicht abgeliefert werden. Der Ablieferungstermin ist auf Frühjahr 1969 verschoben worden.
Zufolge Herabsetzung der Abfluggewichte im Flughafen Belpmoos durch das Eidgenössische Luftamt kam der Bedarfsverkehr (Charter) im Berichtsjahre nahezu zum Erliegen. Ferner hat die Aufsichtsbehörde des Bundes auch eine Heraufsetzung der

Bestand der kontrollierten Kleinboote pro 1968

Art	Kreis I Brienzersee		Kreis II Thunersee		Kreis III Wohlensee		Kreis IV Bielersee und Doubs		Total		Vermehrung + Verminderung –
	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968	1967	1968
Ruderboote	251	320	757	743	423	602	614	616	2045	2281	— 236
Motorboote	242	288	1149	1185	606	862	2435	2490	4432	4825	— 393
Lastschiffe ohne Motor	1	2	10	10	4	10	6	6	21	28	— 7
Lastschiffe mit Motor	1	1	12	7	2	—	13	15	28	23	+ 5
Segelboote (Yachten und Jollen)	23	24	836	736	24	36	571	545	1454	1341	+ 113
Paddelboote	79	65	395	424	598	542	397	434	1469	1465	+ 4
Total	597	700	3159	3105	1657	2052	4036	4106	9449	9963	— 514

Sichtminima für die Anflugoperationen aus Richtung Schüpberg verfügt, womit die Regelmässigkeit der Linienkurse beeinträchtigt wird.
Nach dem Zusammenbruch der Globair (Basel) im Jahre 1967 geriet die englische Bedarfs- und Linien-Gesellschaft (British Eagle) in einen finanziellen Engpass, der zur weitgehenden Betriebseinstellung führte. Diese Unternehmung hatte sich mit einem Drittel am Grundkapital der schweizerischen Flugunternehmung «Tellair» beteiligt. Trotz des eingetretenen Hemmnisses zur Aufnahme von Bedarfsflügen hofft die Tellair, im Jahre 1969 mit Bedarfsflügen nach Bern und dem Berner Oberland beginnen zu können.
Das Eidgenössische Luftamt verfügte für den Flughafen Belpmoos Restriktionen vor allem bezüglich der Abfluggewichte.
An der im Berichtsjahre erfolgten Gründung der Tellair beteiligte sich der Kanton mit Fr. 60000.– Aktienkapital, wovon vorerst Fr. 12000.– zuhanden der Gründungsversammlung zu überweisen waren. Als weitere Aktionäre sind zu nennen: Verkehrsverein Interlaken, die Bahnen im Jungfraugebiet, die Stadt Bern, der Verkehrsverein des Kantons Wallis u. a. m.
Die Zahl der Linienpassagiere des Flughafens Belpmoos belief sich auf 39301 (36877). Dazu kamen 3122 Transitpassagiere (2230). Demgegenüber weist die Zahl der Bewegungen im Linienverkehr mit 2491 gegenüber 2619 im Vorjahr einen rund zehnprozentigen Rückschlag auf. Dieser ist zum Teil auf rationelleren Einsatz der Linienflugzeuge zurückzuführen. Durch länger dauernde Schlechtwetterlagen sank die Regelmässigkeit der Linienkurse in den zwei letzten Monaten des Berichtsjahres auf 70% hinunter.

V. Luftseilbahnen und Skilifte

Im Berichtsjahr wurde der Betrieb bei der Stockhorn-Luftseilbahn auf der ersten Sektion (Erlenbach–Chrindi) aufgenommen. Im Beschwerdeverfahren betreffend Luftseilbahn Sörenberg–Brienzer Rothorn fand im August eine Konferenz zwischen den Beteiligten unter Vorsitz von Herrn Bundesrat von Moos statt. Gemäss Empfehlung wurde danach zwischen der Brienz–Rothorn-Bahn (BRB) und der Luftseilbahn Sörenberg (LSB) eine Vereinbarung über eine Entschädigung für Folgen einer Konkurrenz abgeschlossen. Damit wurde die Einsprache des bernischen Regierungsrates gegen die LSB gegenstandslos. Der Entscheid des Gesamtbundesrates fällt in das Jahr 1969.
Die Zahl der vom Kanton zu bewilligenden Skilifte hat im Berichtsjahr neuerdings um nahezu dreissig zugenommen. Neben ausgesprochenen Hochleistungsanlagen im Oberland und Voralpengebiet kommen mehr und mehr auch transportable Trainerskilifte zur Verwendung, wofür für die Gemeinden, in denen derartige Anlagen vorübergehend aufgestellt und betrieben werden, ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren eingeführt wurde, das sich an das Bewilligungsverfahren für das Wandergewerbe anlehnt.

VI. Fahrplanwesen

Mit dem seit 1965 eingeführten Zweijahresfahrplan fiel im Berichtsjahr das Vernehmlassungsverfahren des Verkehrsamtes zu den Fahrplänen auf Grund der Verordnung des Bundesrates über die Aufstellung von Fahrplänen aus. Dagegen fanden im Herbst zwei halbtägige Besprechungen mit der Betriebsabteilung der Generaldirektion der Bundesbahnen in Bern statt. Behandelt wurden insbesondere die Wünsche der Landesteile Jura und Emmental/Oberaargau.
Die Bundes- und Privatbahnen führten im März in der Region Bern eine Befragung der Abonnenten über ihre Fahrplanwünsche durch. Von den rund 20000 ausgeteilten Handzetteln wurden lediglich – je nach Strecken – 20 bis 30% zurückgegeben.

VII. Ausserparlamentarische kantonale Verkehrskommission

Der Grosse Rat ernannte in der Novembersession eine 23köpfige ständige kantonale Verkehrskommission, die sich mit sämtlichen Fragen des öffentlichen Transportes und des privaten Verkehrs planerisch zu befassen haben wird. Die bestehenden vier Subkommissionen der vom Regierungsrat im Frühjahr 1963 ernannten Verkehrskommission wurden im Berichtsjahre nicht zu Sitzungen einberufen.

Wasser- und Energiewirtschaftsamt

(Zahlen in Klammern: 1967)

I. Juragewässerkorrektion

A. Regulierwehr und Schiffsschleuse in Port

Anzahl der Durchfahrten 1968	6 481
1967	5 815

Die Zunahme der Durchfahrten ist durch die Materialtransporte der 2. Juragewässerkorrektion auf dem Teilstück Bielersee–Solothurn, sowie durch den immer stärker zunehmenden privaten Schiffsverkehr auf der Aare bedingt. Der rege Gebrauch des Werks führte zu Störungen an den aus der letzten Kriegszeit stammenden elektrischen Anlagen, so dass grössere Revisionen und Erneuerungen vorgenommen werden mussten. Zudem wurde die Anlage den Arbeiten der 2. Juragewässerkorrektion angepasst. Zur Ablösung des Wehrwärters musste ein Hilfswehrwärter angestellt werden.

B. Regulierung der Juraseen

Das Jahr 1968 brachte Niederschläge in Mengen, wie sie seit Jahren nicht mehr verzeichnet worden sind. Vom 25. April bis 15. Mai 1968 schwankten die Abflussmengen im Nidau–Büren-Kanal zwischen 450 und 460 m³/sec, was auf den Abfluss der grossen Schneemassen in den Alpen zurückzuführen ist. Die ganz aussergewöhnlichen Hochwasserspitzen von rund 530 m³/sec am 8./9. August und von rund 560 m³/sec am 21./22. September konnten vom vertieften Nidau–Büren-Kanal ohne Schaden aufgenommen werden. Degegen wurde die Schiffahrt zeitweise erschwert.

Die höchsten und tiefsten Seestände betrugen:

	Maximum	Minimum
Murtensee	429,97 m ü. M. (429,59)	428,81 m ü. M. (428,61)
Neuenburgersee	429,94 m ü. M. (429,58)	428,78 m ü. M. (428,62)
Bielersee	430,02 m ü. M. (429,64)	428,69 m ü. M. (428,51)

(In Klammern: Vorjahr).

C. Bielerseereinigung

Das Mähboot wurde im Juni 1968 in Betrieb genommen. Obwohl die mit diesem Boot gemachten Erfahrungen gut sind, konnte es zufolge Personalmangels bei der Seepolizei nicht planmässig eingesetzt werden. Ab 1. Januar 1969 erfolgt die Bedienung durch Personal des Wasser- und Energiewirtschaftsamtes. Bei einem grösseren Ölunfall im Zihlkanal konnte dank dieses Bootes die Ölsperre rasch aufgehoben werden. Die Anschaffungskosten dieses Bootes samt den Entladevorrichtungen beliefen sich auf Fr. 115554.–. Gemäss Beschluss des Grossen Rates teilen sich die Gemeinden und der Staat in Amortisations- und Betriebskosten hälftig.

II. Wasserwirtschaft

A. Wasserkraftnutzung

Am 30. September fand die Kollaudation des Kraftwerkes *Aarberg* statt. In Zusammenhang mit der damit verbundenen Tieferlegung des Hagneckkanals wurden die Versuche zur Anreicherung des abgesenkten Grundwasserspiegels fortgesetzt. Die in der Konzession vorgesehene Dotation der Alten Aare mit 3 m³/sec muss auf Anraten der zur Untersuchung der Grundwasserverhältnisse im Seeland beigezogenen Experten bis zur Inbetriebnahme der Grundwasserfassung Gimmiz des Wasserverbundes Seeland hinausgeschoben werden.
Die Arbeiten an den Flusskraftwerken *Neu-Bannwil und Flumenthal* schreiten planmässig fort.
Die geplante Ausbaggerung und die Auflandung des Materials bei Thalmatten am *Wohlensee* führten zu grundsätzlichen Fragen der Ufergestaltung, des Eigentums an wiedergewonnenem Land und des Naturschutzes, die verschiedene Besprechungen mit den zuständigen Behörden und die Einschaltung der Regionalplanung nötig machten. Die Fragen sind noch nicht bereinigt.
Am Erddamm des *Arnensees* bewirkten die von der Société romande d'électricité ausgeführten Injektionen ein starkes Nachlassen des Durchsickerns von Wasser.
Die auf 1969 vorgesehene Erhöhung des Wasserzinses hatte die Aufgabe von 29 Wasserkraftrechten zur Folge. Erneuert wurden 2 Konzessionen, 3 wurden übertragen und 2 geändert.

B. Hydrometrie

Die Wasserführung der Flüsse entsprach einem niederschlagsreichen Jahr. Die Fernmeldeanlage, welche seit 25 Jahren in Betrieb ist, muss aber zufolge der Veränderungen durch die 2. Juragewässerkorrektion und der Erstellung des Kraftwerkes Flumenthal erneuert werden.
Anlässlich des Hochwassers vom 21./22. September 1968 wurde der Beweis erbracht, dass durch das Meldesystem und eine angepasste Bedienung der Schleuse in Port unter Ausnützung der Abflusskapazität der durch die 2. Juragewässerkorrektion vergrösserten Kanäle katastrophale Hochwasser im Seeland und unterhalb des Bielersees vermieden werden können. Durch das Auffangen der Hochwasser der Saane und der Aare im Bielersee, welche innert 24 Stunden von 25 m³/sec auf über 700 m³/sec beziehungsweise von 126 m³/sec auf 275 m³/sec anstiegen, und das gleichzeitige Abfliessenlassen der Emme, welche innert 2 Stunden von 83 m³/sec auf 300 m³/sec anstieg, konnten schwerste Überschwemmungen verhindert werden, obwohl der Abfluss bei Murgenthal noch 882 m³/sec erreichte. Die 2. Juragewässerkorrektion rechnete mit einem Maximalabfluss von 850 m³/sec.

Beim Kraftwerk La Goule am Doubs wurde eine neue Limnigraphenstation errichtet.
Von den BKW wurden 8 Limnigraphenstationen im Oberland übernommen.

C. Gebrauchswassernutzungen

Es wurden erteilt:

Neue Konzessionen	25
Konzessionsänderungen	4
Übertragungen	3
Löschungen	1
Projektierungsbewilligungen	1
Verschiedene Bewilligungen (landwirtschaftliche Bewässerungen, Wasserfassungen für Kriegs- und Notfälle usw.)	22

Im Worblental scheint die Nutzung des Grundwassers ihren Höhepunkt erreicht zu haben, so dass allfälligen Gesuchen in diesem Gebiet nicht mehr voll entsprochen werden kann.

D. Wasserrechtsabgaben

Zufolge Wegfalls von neuen grösseren Wasserkraft- und Gebrauchswassernutzungen sind im Jahre 1968 weniger Einnahmen von einmaligen Gebühren zu verzeichnen.

Konzessions- und Bewilligungsgebühren	Fr. 90 652.90	(209 745.65)
Wasserzins	Fr. 3 142 512.30	(2 965 568.30)
Total	Fr. 3 233 165.20	(3 175 313.95)

Gegen Ende des Jahres wurde mit der komplizierten Neuberechnung des Wasserzinses gemäss dem neuen Dekret über die Wassernutzungsabgaben und -gebühren vom 2. September 1968 begonnen. Zudem wurden etwa 75 Fälle von Aufteilungen des Steuerwertes von Wasserkraftwerken auf die Ufergemeinden behandelt.

E. Beiträge an Wasserversorgungen

Zugesicherte Beiträge an 8 Anlagen	Fr. 914 740.—
Ausbezahlte Beiträge total	Fr. 1 660 600.—

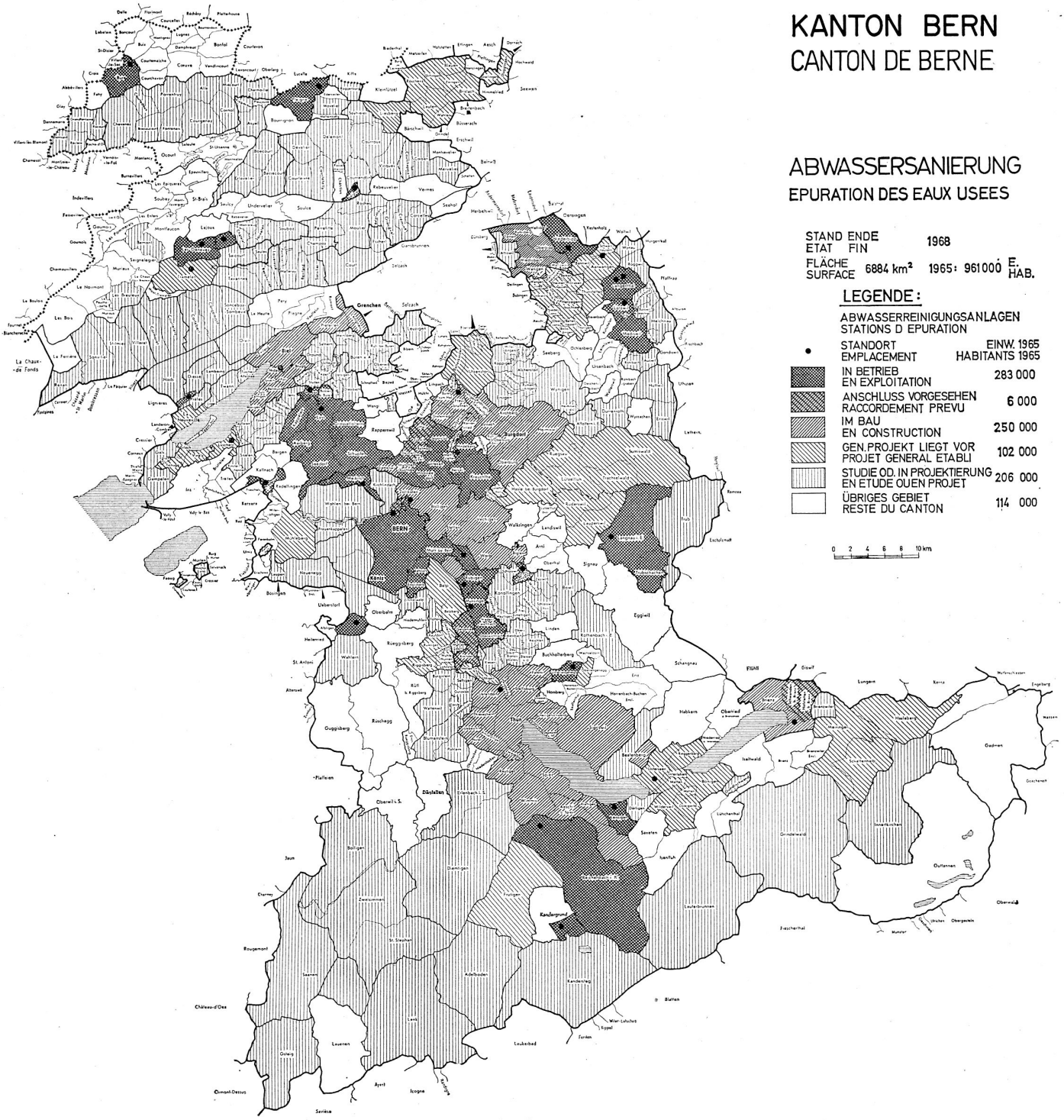
F. Prüfung von Reglementen und Statuten

Reglemente von Wasserversorgungen	36
Reglemente von Elektrizitätsversorgungen	7

III. Gewässerschutz

A. Kanalisationen und Abwasserreinigung

Die Planung und Erstellung von Abwasserreinigungsanlagen schreitet vorwärts.
Die Betriebsresultate und die Untersuchungen des kantonalen Gewässerschutzlabors zeigen eindeutig den Vorteil der regionalen Anlagen. Es zeigt sich immer mehr, dass der Bau und Betrieb der Anlagen sich den von Ort zu Ort verschiedenartigen Abwässern anpassen muss. Zudem ist festzustellen, dass in bestehende Abwasserleitungen immer noch viele Drainagen und laufende Brunnen eingeleitet werden, die die Anlagen unnötig belasten. Im Bereich von Grundwassergebieten mussten neue Mass-


KANTON BERN
CANTON DE BERNE
ABWASSERSANIERUNG
EPURATION DES EAUX USEES
STAND ENDE
ETAT FIN 1968
FLÄCHE
SURFACE 6884 km² 1965: 961000 E. HAB.
LEGENDE:
ABWASSERREINIGUNGSANLAGEN
STATIONS D EPURATION
STANDORT
EMPLACEMENT
EINW. 1965
HABITANTS 1965
IN BETRIEB
EN EXPLOITATION 283 000
ANSCHLUSS VORGESEHEN
RACCORDEMENT PREVU 6 000
IM BAU
EN CONSTRUCTION 250 000
GEN. PROJEKT LIEGT VOR
PROJET GENERAL ETABLI 102 000
STUDIE OD. IN PROJEKTIERUNG
EN ETUDE OU EN PROJET 206 000
ÜBRIGES GEBIET
RESTE DU CANTON 114 000
0 2 4 6 8 10 km
BERN
Grenchen
La Chaux-de Fonds
Biel
Thun
Langenthal
Burgdorf
Interlaken
Spiez
Frutigen
Kandergrund
Meiringen
Brienz
Saanen
Gstaad
Zweisimmen
Moutier
Tavannes
Courtelary
Saignelégier
Porrentruy
Delémont
Laufen
Tramelan
Les Bois
Le Locle
Fontainemelon
Cortaillod
Neuchâtel
Fribourg
Murten
Kerzers
Aarberg
Lyss
Ins
Erlach
Gampelen
Kallnach
Aarberg
Bern
Köniz
Belp
Seftigen
Thun
Steffisburg
Heimberg
Konolfingen
Signau
Eggiwil
Langnau
Sumiswald
Huttwil
Wangen
Niedergösgen
Olten
Gunzgen
Aarau
Lenzburg
Brugg
Baden
Zofingen
Sursee
Willisau
Wohlen
Bremgarten
Muri
Mellingen
Zurzach
Laufenburg
Rheinfelden
Liestal
Sissach
Waldenburg
Delémont
Porrentruy
Saignelégier
Moutier
Tavannes
Courtelary
Biel
Nidau
Büren
Aarberg
Erlach
Ins
Kerzers
Murten
Fribourg
Romont
Bulle
Châtel-St-Denis
Payerne
Avenches
Estavayer-le-Lac
Yverdon
Grandson
Orbe
Vallorbe
Ste-Croix
Le Sentier
Le Brassus
Nyon
Rolle
Morges
Lausanne
Vevey
Montreux
Aigle
Bex
Villeneuve
Pontarlier
Les Verrières
Fleurier
Couvet
Môtiers
Boudry
Cortaillod
Neuchâtel
Le Landeron
Cressier
Cornaux
Marin
Hauterive
Saint-Blaise
Lignières
Cerlier
Gléresse
Twann
Ligerz
Tüscherz
Vinelz
Sutz
Lüscherz
Mörigen
Ipsach
Nidau
Port
Brügg
Aegerten
Bürglen
Orpund
Safnern
Pieterlen
Lengnau
Meinisberg
Studen
Scheuren
Dotzigen
Wengi
Rapperswil
Seedorf
Aarberg
Kallnach
Gampelen
Müntschemier
Lüscherz
Ins
Erlach
Gals
Kerzers
Muntelier
Sugiez
Môtier
Vallamand
Cudrefin
Bellmund
Ins
Gurbrü
Kallnach
Aarberg
Lyss
Busswil
Meienried
Bern
Ostermundigen
Bolligen
Muri
Köniz
Oberbalm
Wohlen
Frauenkappelen
Kriechenwil
Gurbrü
Ferenbalm

nahmen zur Verhinderung von zusätzlichen Versickerungen angekündigt oder vorgenommen werden.
Im Berichtsjahr konnten die regionalen Abwasserreinigungsanlagen von Moossee-Urtenenbach, Lotzwil-Madiswil sowie die Gemeindekläranlagen von Bure und Reichenbach im Kandertal in Betrieb genommen werden.
Die nachfolgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht über den Stand der Abwasserreinigung im Kanton Bern, Ende 1968 (Einwohner Dezember 1965 etwa 961 000):

	Anzahl Zentrale ARA	Angeschlossene Gemeinden	Bevölkerung 1966	In % der Gesamtbevölkerung
In Betrieb	22	49	ca. 288 000	30,0
Im Bau	8	60	ca. 250 000	26,0
Generelle Projekte vorhanden	11	48	ca. 103 000	10,7
Wirtschaftlichkeitsstudien und ARA-Standort-Studien	50	173	ca. 206 000	21,4
Total	91	330	ca. 847 000	88,1

Behandelte Gesuche: 56.
Bewilligte Staatsbeiträge: 25190622.–.
Ausbezahlte Staatsbeiträge: 17999965.40.

Es konnten alle auf Grund vollständiger und in Ordnung befundener Abrechnungen fällig gewordenen Staatsbeiträge ausbezahlt werden.

B. Hauskläranlagen

Anzahl der behandelten

1. Bewilligungen für mechanisch-biologische Kleinkläranlagen	20
2. Bewilligungen für Hauskläranlagen mit Ableitung	1555
3. Bewilligungen von Hauskläranlagen mit Versickerung	138
4. Bewilligungen für Verzicht auf Hauskläranlagen	766
5. Landwirtschaftliche Jauchegruben	440
6. Jauchegruben mit Grundlastverträgen für das Ausbringen der Jauche	46
7. Ableitung von gewerblichem und industriellem Abwasser	25
8. Benzinabscheider für Garagen	342
9. Verschiedene Bewilligungen	556
10. Unerledigte Geschäfte, Gesuche, am 1.1.1.69 etwa	300
Etwa	4190 (3924)

Auch wenn die Anzahl der Bewilligungen nicht stark zugenommen hat, so ist doch der Arbeitsaufwand stark angestiegen. Es zeigt sich immer wieder, dass bei der Planung von Ferienhäusern die Frage der Abwasserreinigung stark vernachlässigt wird, so dass immer mehr Rekurse gegen die Dimensionierung der Abwasseranlagen eingereicht werden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass zu kleine Anlagen den Eigentümern unliebsame Schwierigkeiten bereiten. Wie in anderen Kantonen werden daher Grundlastverträge für die Abnahme nichtlandwirtschaftlicher Jauche mit Grundbucheintrag verlangt. Mechanisch-biologische Kleinkläranlagen können wegen der Schwierigkeiten bei der Wartung nur in Ausnahmefällen zugelassen werden.

C. Industrielle und gewerbliche Abwässer

Das bedeutendste Ereignis des Berichtsjahres stellt die vollständige Abwassersanierung der Zuckerfabrik Aarberg dar. Nachdem bereits im Vorjahr die Hälfte der Abwässer biologisch gereinigt wurde, konnte die auf eine Abbauleistung von rund 170000 Einwohnergleichwerten ausgelegte Anlage zu Beginn der Verarbeitungskampagne voll in Betrieb genommen werden.
Die Haupttätigkeit konzentrierte sich wiederum auf die abwassertechnische Überprüfung von Industrie- und Gewerbebetrieben im Einzugsgebiet bestehender und im Bau befindlicher, regionaler Abwasserreinigungsanlagen. Zur Verwirklichung der als notwendig erachteten innerbetrieblichen Vorbehandlungen wurden vermehrt konkrete Fristen gesetzt. Im industriellen Sektor zeigt sich eine zunehmende Tendenz zur Schaffung geschlossener Wasserkreisläufe, die nicht nur eine Wassereinsparung, sondern gleichzeitig auch eine bessere Beherrschung der Abwasserbeseitigung ermöglicht.
Die ausserhalb der Kantonsgrenzen liegende Raffinerie Cressier gab hinsichtlich der Abwässer zu keinen Klagen Anlass. Durch den Bau eines grossen Stapelbeckens wurden die Voraussetzungen geschaffen, um auch bei Betriebsstörungen oder Ölunfällen die im Pflichtenheft verlangte Abflussqualität einhalten zu können. Seitens der bernischen Anwohner wurden verschiedentlich über Geruchsbelästigungen und übermässige Grösse der Fackel Klagen vorgebracht, die in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der eidgenössischen Oberaufsichtskommission geprüft wurden.

IV. Kehrichtbeseitigung

A. Kompostierungsanlagen und Deponien

Die MÜRA in Biel nahm im Sommer ihren Betrieb auf. Kurz darauf erfolgte eine Explosion durch chemische Abfälle, die die Anlage für mehrere Monate lahmlegte.
Der KEWU Worblental wurde die Baubewilligung erteilt. Besondere Untersuchungen erforderte die Kehrichtdeponie Gummersloch bei Köniz und diejenigen von Teuftal bei Heggidorn.

B. Kehrichtverbrennungsanlagen

Die Studien für eine regionale Anlage Burgdorf-Langenthal wurden weitergeführt. Standort wurde der Emmenspitz bei Solothurn. Ein Arbeitsausschuss prüft gegenwärtig die Fragen des Transportes. Eine regionale Anlage für die Gemeinden des Kandertales wurde in Frutigen eröffnet. Für die Region Münster bewilligte der Grosse Rat den Kantonsbeitrag. Regionale Verbände sind in Vorbereitung in St. Immer, La Chaux-de-Fonds, Porentruy, Interlaken, Langnau, Münsingen und Saanen-Château-d'Oex.

V. Ölwehr

Zum rascheren Einsatz im Falle eines Ölunfalles in der Umgebung der Raffinerie Cressier wurde ein Ölwehrmaterialdepot in St. Johannsen eingerichtet. Die Bedienung erfolgt durch die Seepolizei und durch das Aufsichtspersonal der Anstalt St. Johannsen. Für die Schaffung weiterer Stützpunkte in Delsberg, Langenthal, Interlaken und Zweisimmen genehmigte der Grosse Rat in der September-Session einen Kredit von Fr. 283014.–.
Gegenseitige Abmachungen über den Einsatz der Ölwehr wurden mit den Kantonen Neuenburg, Solothurn und Baselland getroffen. Der Amtsbezirk Laufen wird durch die solothurnischen Ölwehrstützpunkte Breitenbach und Dornach und den baselland-schaftlichen Stützpunkt Äsch bedient.

VI. Tankanlagen

1. Bewilligte Anlagen	4 437	(4 041)
davon Heiz- und Dieselöl, Benzin	138	(144)
2. Bewilligte Brenn- und Treibstoffmengen	62 773 m³	(56 712)
davon Heiz- und Dieselöl	60 078 m³	(53 642)
3. Defekte Tankanlagen	**365**	(187)
4. Ölunfälle	**82**	(29)

Die Zunahme der defekten Tankanlagen sowie die Verdreifachung der Ölunfälle gegenüber 1967 mahnt zum Aufsehen, und die vom Eidgenössischen Departement des Innern auf den 1. März 1968 erlassenen Tankvorschriften erlauben wirksame Sicherungsmassnahmen gegen die Folgen solcher Unfälle. Hingegen sind die eidgenössischen Vorschriften über die Anpassung der bestehenden Anlagen an die neuen Verhältnisse noch nicht erschienen.

VII. Geologische Abteilung

Für 13 Gemeinden sind Stellungnahmen ausgearbeitet, für 1 Gemeinde Untersuchungen durchgeführt worden für die Errichtung von *Schutzzonen* um bestehende oder projektierte Grundwasserfassungen.
7 Gemeinden bzw. Private sind in Fragen des Quellschutzes beraten worden.
4 *Zonenpläne* der kantonalen Planungsgruppe sind begutachtet worden.

Stellungnahmen sind ausgearbeitet worden für

- 21 *Flussverbauungen,*
- 12 *Strassenprojekte,*
- 7 *Kanalisationsprojekte,*
- 2 *Drainageprojekte.*

24 projektierte, 4 bestehende *Kehrichtdeponien,*
6 projektierte, 1 bestehende *Schuttdeponie,*
2 projektierte *Klärschlammdeponien* und
4 bestehende *Autofriedhöfe* sind begutachtet worden.
13 Projekte für *Grosstankanlagen* sind beurteilt worden, wobei bei 4 die hydrogeologischen Untersuchungen von uns geleitet worden sind.

Mineralölunfälle

7 Sanierungen sind weitergeführt, 12 begonnen worden. In einem Fall sind wir mit der Ausarbeitung einer umfangreichen Gerichtsexpertise betraut worden.
11 *Kiesgrubenerweiterungen* bzw. -eröffnungen sind bewilligt worden.

Grundwasserbewirtschaftung

6 Konzessionsgesuche sind beurteilt, 8 Wasserversorgungen sind bei der Grundwassersuche beraten worden, für 1 Gemeinde sind die Wassererschliessungsarbeiten geleitet worden.

Hydrogeologisches Kartenwerk

Die Blätter 1:10000 Interlaken (Zusammensetzung), Münsingen und St-Ursanne sind fertig bearbeitet worden, vom Blatt Burgdorf liegt die Grundlagenkarte vor. Die Kartierung der Ajoie, die nach unseren Weisungen erfolgte, ist von einem Doktoranden von Prof. Gygax abgeschlossen worden.
Die verwaltungsinterne Bearbeitung von 20 Grundlagenkarten 1:10000 ist abgeschlossen, weitere 68 sind in Arbeit genommen worden.
7 Tankzonenkarten (gemäss den eidgenössischen Tankvorschriften von 1967) 1:25000 sind im Entwurf fertiggestellt, 3 weitere in Bearbeitung.
Die Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsverbänden Oberaargau und Bern ist aufgenommen worden.

Hydrogeologisches Beobachtungsnetz

In Zusammenarbeit mit dem Geographischen Institut der Universität Bern sind 50 Niederschlags- und 13 Abflussmessstationen aufgestellt worden. Im Emmental werden von Doktoranden von Prof. Gygax auch die Grundwasserspiegelschwankungen wöchentlich eingemessen.

Baudirektion

Folgende Aufgaben sind im Auftrag der verschiedenen Ämter bearbeitet worden:

- Hangstabilität Strassenkorrektion SE Beatenbucht
- Hangstabilität Strassenkorrektion Grimsel Tonende Fluh
- Hangstabilität Strassenkorrektion Grimsel Zuben-Fadfluh
- Hangstabilität Strassenkorrektion Grimsel S Äussere Urweid (aus Zeitmangel nicht abgeschlossen)

} Tiefbauabteilung Kreis I

- Fundation Brücke Gantengraben
- Sanierung des Schlossfelsens Burgdorf (aus Zeitmangel nicht abgeschlossen)

} Hochbauabteilung

Aus Zeitmangel konnten 8 weitere Aufgaben der Baudirektion nicht weitergeführt werden.

Baugrundkataster

Ein Aufbauschema und Benutzungsreglement ist entworfen worden.

VIII. Gewässerschutzlaboratorium

A. Allgemeines

Im Berichtsjahr wurde ein Mechaniker eingestellt. Ein Lehrling hat die Abschlussprüfung mit Erfolg bestanden.
Am 7. Februar 1968 konnten die Räume im Neubau der Ringhof AG am Schermenweg 11 bezogen werden. Infolge des Umzuges und der Einrichtungsarbeiten konnte der Normalbetrieb mit dem reduzierten Personalbestand erst etwa Mitte März aufgenommen werden.

B. Untersuchungen

Die Zahl der untersuchten Proben betrug 2242 gegenüber 2839 im Vorjahr.
Die Proben verteilen sich auf die einzelnen Sachgebiete wie folgt (in Klammern Zahlen des Vorjahres):

Seeuntersuchungen	1261 (1549)	51,6% (54,6%)
Flussuntersuchungen	260 (600)	10,6% (21,1%
Kläranlagen	258 (11)	10,6% (0,4%)
Verunreinigung durch Öl	246 (65)	10,1% (2,3%)

Untersuchungen im Zusammenhang mit			
Trinkwasser	132 (126)	5,4%	(4,4%)
Abwasser	102 (166)	4,2%	(5,8%)
Fischvergiftungen	78 (145)	3,2%	(5,1%)
Gewässerverschmutzungen	51 (65)	2,1%	(2,3%)
Brauchwasser	26 (36)	1,1%	(1,3%)
Badewasser	23 (68)	0,9%	(2,4%)
Diverses	6 (15)	0,2%	(0,5%)

Die Zahl der Eingänge betrug 314 (282).

Von den insgesamt 36 Fischvergiftungen, die dem Fischereiinspektorat gemeldet wurden, gelangten 12 (33) bei uns zur Untersuchung. Ferner wurden 8 (15) Gewässerverschmutzungen ohne Öl bearbeitet.

Als Ursachen wurden ermittelt:

	Fischvergiftungen	Gewässerverschmutzungen ohne Öl
Jauche und Siloabwasser	2 (7)	1 (5)
Metalle und Cyanid	4 (8)	1 (–)
Spritzmittel	1 (1)	1 (–)
Sauerstoffzehrung	2 (1)	1 (–)
Verschiedene gewerbliche Abwasser	2 (–)	3 (–)
Unbekannt	1 (6)	1 (–)

Die Zahl der Proben der einzelnen Sachgebiete weist im Berichtsjahr erhebliche Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr auf.

Von grosser Bedeutung ist vor allem der Anstieg der untersuchten Proben aus Kläranlagen, die recht umfangreich sind. Mit der jährlich zunehmenden Zahl von Anlagen wird diese Kontrollarbeit zu einer erheblichen Belastung des Labors führen. Zur Bewältigung dieser Aufgabe sind auch gewisse organisatorische Probleme zur Zeit in Bearbeitung. Ferner ist vorgesehen, die Klärwärter jährlich zweimal zu Diskussionstagungen einzuladen. Eine erste solche Besprechung hat im Oktober bereits stattgefunden und guten Anklang gefunden.
Im weitern ist beachtlich die grosse Zahl der Proben, die auf Kohlenwasserstoffe (Benzin oder Öle) untersucht werden mussten. Die Bearbeitung dieser Proben ging aus apparativen Gründen manchmal recht schleppend vor sich. Ein Ausbau der Untersuchungsmethodik ist vorgesehen.
Der regenreiche Sommer hatte einen Rückgang der Fischvergiftungen und der Gewässerverschmutzungen zur Folge. Aus dem gleichen Grunde blieben auch die Aufträge für Badewasseruntersuchungen aus.
Einige geplante Untersuchungen mussten infolge der grossen Wasserführung verschoben werden. Zu den periodischen Untersuchungen kamen neu dazu die Untersuchung der Aare im Zusammenhang mit dem Atomkraftwerk Mühleberg und eine vom Kanton angeordnete Kontrolle eines Privatgewässers.

Bern, im April 1969.

Der Direktor:

Huber

Vom Regierungsrat genehmigt am 6. Mai 1969.

Begl. Der Staatsschreiber i. V.: *F. Häusler*