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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1969)

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

Autor: Huber, Henri / Bauder, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417781

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft

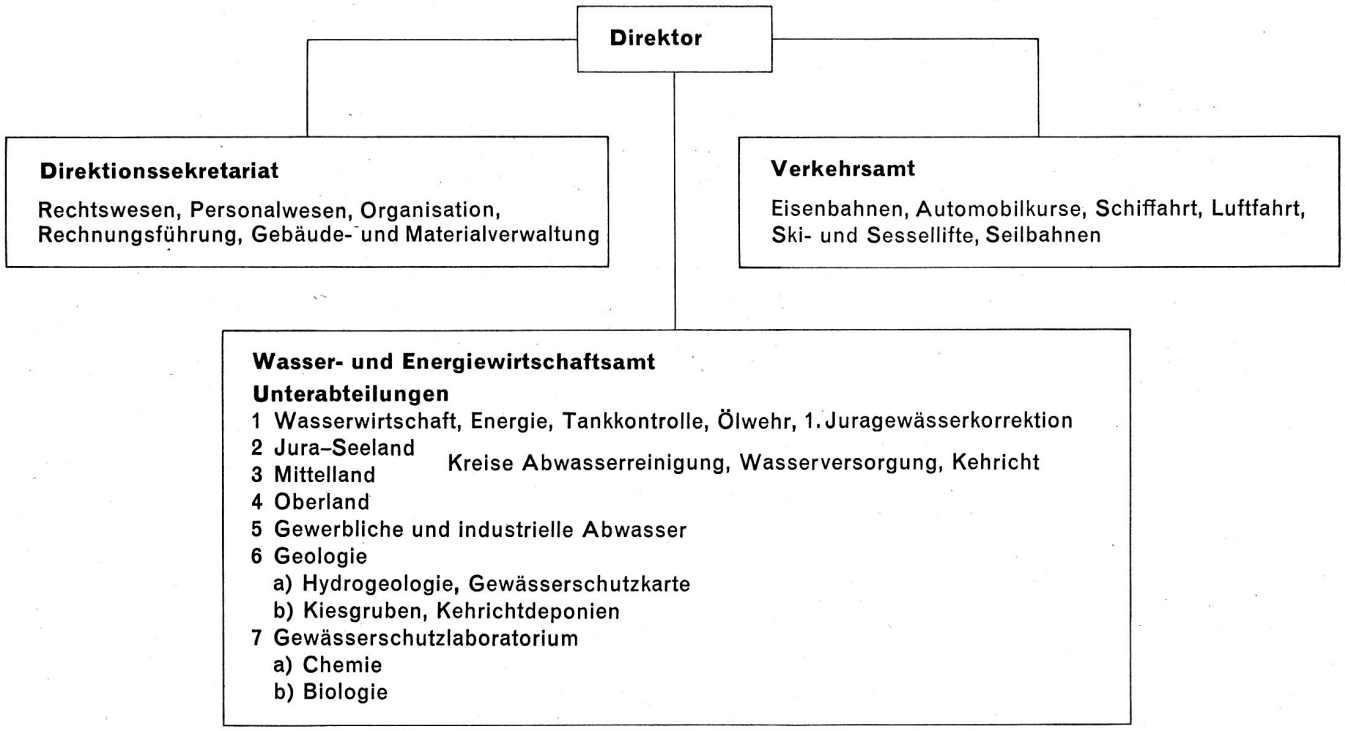
Direktor: Regierungsrat Henri Huber
Stellvertreter: Regierungsrat Dr. R. Bauder

Direktionssekretariat

Mit Inkrafttreten des neuen *Organisationsdekretes* der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft (VEWD) vom 4. Februar 1969 wurden zahlreiche innerbetriebliche Änderungen erforderlich. Insbesondere war der äusserst komplexe Aufgabenbereich des Wasser- und Energiewirtschaftsamtes (WEA) auf rationelle Weise derart aufzuteilen, dass die Koordination zwischen den einzelnen Unterabteilungen (Gewässerschutz mit Chemie und Geologie sowie Tankkontrolle) gewahrt bleibt. Bei den drei Gewässerschutzkreisen waren Gebietsumteilungen vorzunehmen, was den Ingenieuren und ihren Mitarbeitern zum Teil erheblichen Zeitaufwand verursachte, da sie sich in die Gewässerschutzprobleme neuer Bezirke einarbeiten mussten. Die Reorganisation erlaubt eine bessere Zusammenarbeit mit dem kantonalen Planungsamt und den Regionalplanungsverbänden. Sie ist auf 31. Dezember 1969 abgeschlossen worden.

1. Juli 1969 ist ferner Fürsprecher Sebastian Bentz als Direktionssekretär eingetreten. Er übernimmt die Geschäfte des Direktionssekretariates auf dem Gebiete des Verkehrs (Luft, Eisenbahnen, Skilifte, Schiffahrt), der Wasserversorgungen und -kräfte sowie der Energie, während dem bisherigen Direktionssekretär die Behandlung von Fragen des Abwassers, Gewässerschutzes, der Kiesausbeutung, Deponien, Tankanlagen und des Kehrichts obliegt. Zur Rechnungsführerin wurde nach dem Austritt des Vorgängers Fräulein Hilda Jetzer gewählt. Für die wasserwirtschaftliche Unterabteilung konnte ein Techniker gefunden werden. In der geologischen Unterabteilung wurden zur Ablösung Pensionierter drei Kartographen eingestellt. Die Tankkontrolle erhielt einen Zuwachs; zum Chef der Equipe wurde Herr Alfred Messerli ernannt. Bisher noch unbesetzt blieb trotz Suche die Stelle eines Subventionskontrolleurs (Tiefbautechniker, evtl. -zeichner) französischer Zunge.

Die *Rechtsabteilung* behandelte nebst den üblichen Fragen insbesondere Gewässerschutzprobleme bei industriellen Schwei-



Personelles: Auf 1. November hat der Regierungsrat Herrn Peter Kappeler, ehemals Verkehrsdirektor von Interlaken, als Fachmann für Luftverkehrsfragen gewählt. Er amtet zugleich als Stellvertreter des Vorstehers des Verkehrsamtes. Auf

nemästereien, für welche die Abwasserreinigung besonders schwierige Aufgaben bringt. – Einiges Aufsehen erregte ein grösseres Bauprojekt ausserhalb der Bauzone in einer ländlichen Gemeinde; es zeigte sich hier einmal mehr, dass das

heute geltende Gewässerschutzrecht nicht dazu dienen kann, unerwünschte Streusiedlungen zu verhindern.
Zahlreiche Rechtsfälle ergaben sich aus den Überschwemmungen im Jahre 1968; die Gemeinden haften für Rückstau in der Kanalisation jedoch nur, wenn ein Verschulden nachgewiesen werden kann (z.B. mangelnder Unterhalt). – Die zunehmende Ausschöpfung der Trinkwasserreserven führte zu einer Verschärfung der Konzessionspraxis, die dem Gedanken der Solidarität besondere Rechnung trägt. Es wurden mehrere Abwasser- und Trinkwasserverbände gegründet, wobei in den meisten Fällen ein erfreulicher Wille zur Zusammenarbeit unter Verzicht auf ein Aushandeln eines besonderen Vorteils zum Ausdruck kam.
Bei Verbänden zur Kehrichtbeseitigung zeichnet sich eine Entwicklung in Richtung der Gründung von Aktiengesellschaften ab. Im übrigen nahm die Direktion aktiv an Vorträgen und Kursen zur Instruktion von Gemeindeverwaltungen über rechtliche und technische Probleme der Erschliessung (Abwasser, Wasserversorgung) teil.

In der *Gesetzgebung* kam es nebst dem Organisationsdekret VEWD vom 5. Februar 1969 zur Gutheissung des Gesetzes vom 4. Mai über die konzessionierten Transportunternehmungen sowie des Volksbeschlusses vom 26. Oktober 1969 über die Hilfeleistungen an konzessionierte Eisenbahnunternehmungen. Am 30. Dezember verabschiedete der Regierungsrat nach einem umfangreichen Vernehmlassungsverfahren die Verordnung über die Gewässerschutzmassnahmen bei Verlust von Mineralöl und andern gefährlichen Flüssigkeiten (Ölwehrverordnung), welche eine wichtige Grundlage für den bereits eingesetzten Aufbau eines dichten Ölwehrnetzes über den ganzen Kanton Bern schafft. Für die kantonale Wasserwirtschafts- und Gewässerschutzkommission sowie für die Kommissionen für Fluglärmfragen wurden zwei Reglemente aufgestellt. Wichtig ist schliesslich ein Kreisschreiben der Direktion an die Gemeinden vom 1. Juni 1969, worin auf die Verpflichtung der Gemeinden zur Errichtung von Schutzzonen um bestehende und zukünftige Wasserfassungen hingewiesen wird, da diese Aufgabe bisher stark vernachlässigt worden ist, was in einem Fall sogar zur Einstellung einer Wasserfassung geführt hat. Im übrigen hat die Direktion zu zahlreichen Gesetzesentwürfen Stellung genommen und insbesondere ein grossangelegtes Vernehmlassungsverfahren zur Revision des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes eingeleitet.

Motionen und Postulate: Die Schaffung einer besonderen Bootsordnung auf Berner Seen (Motion Kunz, Thun) wird auf zwei Ebenen gefördert: Beim Bielersee befasst sich der Verein Bielerseeschutz mit der Planung in Erwartung der baldigen Einreichung eines in Auftrag gegebenen Gutachtens, während der Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee die Beschaffung der Planungsgrundlagen an die Hand genommen hat; die Regierung wird sich andererseits im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens zu einer Änderung des eidgenössischen Schiffsregistergesetzes für die Schaffung klarer Rechtsgrundlagen auf schweizerischer Ebene einsetzen.
Die Sorge für eine Überwachung der Luftverunreinigung durch Zentralheizungen (Postulat Zingg) ist von der VEWD auf die Volkswirtschaftsdirektion übergegangen, welche prüfen wird, inwieweit die Brandversicherungsanstalt hier eingesetzt werden kann. – Hinsichtlich Offenhaltung der Wasserstrassen für eine spätere Schiffbarmachung (Motion/Postulat Hirt) wird der Regierungsrat voraussichtlich noch gegen Ende 1970 dem Grossen Rat Bericht erstatten können. Die Erweiterung der Anlagen der Heliswiss (Motion Fankhauser) steht weiterhin in Bearbeitung, nachdem eine grundsätzliche Übereinstimmung zustande gekommen ist. Zwecks Verbesserung der Verkehrsverbindungen von Bern nach den interkontinentalen Flughäfen (Postulat Schindler) hat die Regierung bei den zuständigen Stellen bereits zwei Vorstösse unternommen, da das Postulat so rasch als möglich verwirklicht werden soll.
Die Wasserwirtschafts- und Gewässerschutzkommission ist anfangs 1970 gegründet worden; sie wird auch Fragen der Kehrichtbeseitigung zu behandeln haben (Postulat Graber). – Das WEA hat weitere Schritte zur Aufhebung gefährlicher Abwasserversickerungen und anderer Gefährdungsherde für die Grundwasserebene Worben (Postulat Kohler) unternommen. Ebenso werden die Schutzmassnahmen für die Merlinquellen vorangetrieben (Motion Kohler), wobei sich aber, wie in der Beantwortung des Regierungsrates angedeutet, immer wieder zeigt, dass solche umfangreiche Arbeiten der intensiven Unterstützung durch die beteiligten Gemeinden bedürfen.
Für die Reinigung der Seebucht bei Biel (Postulat Gyger) ist das zur Verfügung stehende kantonale Spezialboot bisher nicht angefordert worden, und es bleibt zu hoffen, dass von dieser auch finanziell günstigen Möglichkeit doch noch Gebrauch gemacht wird.

Verkehrsamt

Der Tätigkeitsbereich wurde erheblich ausgeweitet durch die Vorbereitung und Durchführung von zwei Volksabstimmungen (Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen und dritte bernische Privatbahnhilfe). Zur Bearbeitung von Fragen des bernischen Luftverkehrs wurde vom Regierungsrat auf 1. November Herr Peter Kappeler an das Verkehrsamt berufen. Dem Grossen Rat wurden zwei Vorlagen unterbreitet, die mit dem Vollzug der zweiten bernischen Privatbahnhilfe gemäss Volksbeschluss vom 8. Dezember 1963 im Zusammenhang standen.

I. Eisenbahnen

A. Schweizerische Bundesbahnen

Im Berichtsjahre wurden im ersten fertigen Trakt des neuen Aufnahmegebäudes des Bahnhofes Bern die Räume des neuen Bahnhofbuffets bezogen. Die Einnehmerei wurde im Herbst in das Untergeschoss des neuen Traktes disloziert. Gleichzeitig erhielten die Billettschalter moderne Druckmaschinen, die das Abrechnungswesen erheblich erleichtern. Gegen Jahresende wurden die Gepäckexpedition ins Parterre des neuen Dienstgebäudes Bollwerk-Süd verlegt und das bisherige Aufnahmegebäude, mit Ausnahme der Gepäckhalle und des Dienstgebäudes-West, vollständig abgebrochen. Im Wylerfeld begannen die Erdarbeiten für den projektierten Schnellgutbahnhof Bern, der Aufwendungen von 43 Millionen Franken erfordert.
In *Langenthal* wurden die Staatsstrassenunterführung Aarwangenstrasse vollendet und die Arbeiten am neuen Aufnahmegebäude in Angriff genommen. Sie werden voraussichtlich zwei Jahre dauern.
Auf den Fahrplanwechsel vom 1. Juni 1969 wurde der Doppelspurbetrieb zwischen *Biel und Tüscherz* aufgenommen. Dieser Ausbau bedingte eine Anpassung der Geleiseanlagen des Westkopfes des Personenbahnhofes Biel.
Die Werbestelle für den *Grenzübergang Delle,* die von der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) betreut wird, erzielte weitere erfreuliche Fortschritte beim grenzüberschreitenden Eisenbahn-Gütertransport. Unbefriedigend bleibt nach wie vor der Personenverkehr im Transit über diesen Grenzpunkt.

B. Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund

Mit Entscheid vom 18. Februar 1969 hat das Bundesgericht die Klage der Schutzgenossenschaft der freien BLS-Aktionäre gegen die Lötschbergbahn (BLS) in vollem Umfange abgewiesen, unter Kostenfolge für die klägerische Genossenschaft. Im Mai deponierte die Schutzgenossenschaft mit Sitz in Zürich bei der zuständigen Kantonsbehörde ihre Bilanz, um das Verfahren gemäss Gesetz über Schuldbetreibung und Konkurs in die Wege zu leiten.
In seiner Antwort auf eine Interpellation im Nationalrat teilte der Bundesrat mit, seine Botschaft an die eidgenössischen Räte betreffend Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund sei frühestens im Jahre 1970 zu erwarten.

C. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

Der neue Lastenverteiler zwischen Bund und Kantonen gemäss Bundesgesetz vom 5. Oktober 1967 und Bundesratsbeschluss vom 24. Juni 1968 wirkte sich im Jahre 1969 erstmals für die Deckung der Betriebsfehlbeträge der 17 defizitären Privatbahnen aus, an denen der Kanton Bern beteiligt ist. Durch den Mindestanteil des Kantons Bern von 30% und insbesondere durch die Anwendung dieses Schlüssels auf die Chemins de fer du Jura (CJ) gingen die totalen Anteile des Kantons Bern von rund fünf Millionen Franken (1967) auf rund 4,5 Millionen Franken zurück.
Am 5. Mai verabschiedete der Grosse Rat zuhanden einer bernischen Volksabstimmung den Volksbeschluss über eine dritte Privatbahnhilfe mit einem Totalbeitrag des Kantons Bern von Fr. 26932000.– zugunsten von sechs bernischen Privatbahnen. Die regierungsrätliche Vorlage war von einer grossrätlichen Spezialkommission gründlich vorbereitet worden. Sie trug den Einwendungen, die gegenüber der Vorlage vom 18. Februar 1968 gemacht wurden, weitgehend Rechnung. Die Kantonsbeiträge für die einzelnen Bahnen (EBT, VHB, BOB, MOB, SZB, VBW) wurden im Vortrag an den Grossen Rat und in der Botschaft an das Bernervolk genau umschrieben.
In der Abstimmung vom 26. Oktober 1969 wurde der Volksbeschluss mit 62427 Ja gegen 32079 Nein gutgeheissen. Angenommen wurde der Volksbeschluss in 27 Amtsbezirken, während die Ämter Delsberg, Pruntrut und Laufen Nein-Mehrheiten aufwiesen. Die dritte kantonale Hilfeleistung ist für die Jahre 1970 bis und mit 1975 bestimmt. Der mittlere Jahresaufwand des Kantons wird pro Jahr 4–5 Millionen Franken betragen.
Von der zweiten bernischen Privatbahnhilfe gemäss Volksbeschluss vom 8. Dezember 1963 ist der Rahmenbeitrag von 30 Millionen Franken (Ziff. 1) Ende 1969 verteilt worden. Die Restanz von Fr. 3228000.– wurde wie folgt verwendet: Für die Vereinigten Bern–Worb-Bahnen (VBW) wird ein Anteil von Fr. 2768000.– auf die dritte bernische Privatbahnhilfe (Volksbeschluss vom 26. Oktober 1969) übertragen; einen Anteil von Fr. 460000.– gewährte der Grosse Rat mit Beschluss vom 4. Februar 1969 der Solothurn–Niederbipp-Bahn (SNB) zur Teilfinanzierung eines Dreischienengeleises zwischen Niederbipp und Oberbipp.
Für die Bauvorhaben der Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn (SZB) in Bern und Worblaufen gemäss Ziffer 2 des bernischen Volksbeschlusses vom 8. Dezember 1963 im Betrage von 30 Millionen Franken wurde im Berichtsjahre eine fünfte Quote von 5 Millionen Franken zur Auszahlung freigegeben. Die Restanz von 5 Millionen Franken kommt im Jahre 1970 zum Einsatz.

D. Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen

Der Grosse Rat verabschiedete am 4. Februar 1969 in zweiter Lesung den von Regierungsrat und einer grossrätlichen Spezialkommission vorbereiteten Gesetzesentwurf zuhanden einer bernischen Volksabstimmung, die am 4. Mai 1969 durchgeführt wurde. Das Gesetz wurde vom Bernervolk mit 46572 Ja gegen 22988 Nein gutgeheissen. Angenommen haben 29 Amtsbezirke. Einen Nein-Überschuss wies lediglich der Amtsbezirk Laufen auf.
Das Gesetz ersetzt das bernische Gesetz vom 21. März 1920 über die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Die Novelle umfasst nicht nur Eisenbahnen, sondern auch die konzessionierten Automobilbetriebe und den gewerbsmässigen Linien-Luftverkehr. Es unterscheidet in seinem zweiten und dritten Abschnitt zwischen Kantonsleistungen, die im Einvernehmen mit dem Bund zu erbringen sind, und Kantonsbeiträgen für Unternehmungen, die der Bundeshilfe nicht oder nur in limitiertem Umfange teilhaftig sind. In den letztgenannten Fällen haben die Gemeinden angemessene Beiträge zu leisten. Bei bundesseitig geregelter Hilfeleistung entfallen demgegenüber Beiträge von Gemeinden, soweit es sich nicht um ortsbedingte technische Verbesserungen handelt.

E. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn (SZB)

Im Sommer konnten in Worblaufen die Unterführung der Worblaufenstrasse und der Anschluss an die Staatsstrasse T 1 im Steinibach (Zollikofen) in Betrieb genommen werden. Anschliessend begannen unverzüglich die Arbeiten an den sechs neuen Betriebsgeleisen des Personenbahnhofes Worblaufen. Bis Jahresende konnten vier der sechs Geleise erstellt werden. Noch unvollendet bleiben Ende des Berichtsjahres die beiden Geleise der Vorortslinie der SZB. Zur Aufrechterhaltung des bestehenden 20-Minuten-Fahrplanes muss bis Frühjahr 1970 mit allerhand Provisorien gerechnet werden. In einem Untergeschoss des neu zu erstellenden Aufnahmegebäudes Worblaufen begann die Montage der Stellwerk- und Blockanlagen für die neue, stark erweiterte Geleiseanlage des Bahnhofes. Die Unterführung der Worblaufenstrasse erlaubte die Beseitigung sämtlicher Niveauübergänge im Gebiet des Bahnhofes Worblaufen.

Vereinigte Bern–Worb-Bahnen (VBW)

Auf den Fahrplanwechsel vom 1. Juni konnte die Doppelspur zwischen Burgernziel und Haltestelle Egghölzli (Muriallee) mit rund einem Kilometer Länge dem Betrieb übergeben werden. Auf Jahresbeginn 1969 wurde die Korrektionsstrecke (Staatsstrasse T 6) bis zur Grenze der Gemeinde Bern der Stadt abgetreten, womit das Bauvorhaben in der Muriallee zu einem Gemeinschaftswerk zwischen Stadt Bern, den Städtischen Verkehrsbetrieben Bern (SVB) und den VBW wurde. Die fristgemässe Inbetriebnahme spricht deutlich für die gute Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten. Mit der Aufnahme des zweigeleisigen Betriebes wurde der Bahn- und insbesondere der Strassenverkehr wesentlich verbessert.
Im Herbst begannen die Bauarbeiten für das künftige Dreischienengeleise der VBW von der Papiermühle bis und mit Station Ittigen. Da mit der dritten bernischen Privatbahnhilfe die Geleiseanlage in diesem Abschnitt auf ein neues Trasse verlegt werden kann, kann für die dritte Schiene Gebrauchtmaterial verwendet werden.

Biel–Täuffelen–Ins-Bahn (BTI)

Nachdem es in den Jahren 1967/68 gelungen war, von den rund 11 km messenden Strassenstrecken zwischen Ipsach und Ins rund 9 km auszumerzen, ergaben sich im Frühjahr 1969 komplizierte Landerwerbsverhandlungen im Gebiet der Gemeinde Hagneck, die teilweise auf dem Wege der Enteignung mit vorzeitiger Besitzeseinweisung gelöst werden mussten. Im Herbst 1969 konnten die Bauarbeiten in Hagneck aufgenommen werden. Das Baulos umfasst eine Länge von rund 900 m.

Für die neue, unterirdische Einfahrt der BTI in den Bahnhof Biel wurden gegen Jahresende Spundwände gerammt und ein Bauplatz für die Dauer von etwa einem Jahr installiert.

Solothurn–Niederbipp-Bahn (SNB)

Im Sommer begannen die Bauarbeiten am rund 2 km langen Dreischienengeleise zwischen Niederbipp und Oberbipp. Die Finanzierung erfolgte auf Grund des Beschlusses des Grossen Rates vom 4. Februar 1969 mit einem Kantonsanteil von Fr. 460000.–. Der Bund entrichtete einen weitern Anteil von Fr. 240000.– auf Grund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes. Mit einem zweimaligen Unterbruch des Bahnbetriebes von zwei bis drei Wochen Dauer und Ersatz durch Autobus konnten die Bauarbeiten innert vier Monaten zum Abschluss gebracht werden. Der Einbau der dritten Schiene wurde notwendig für ein Tanklager für flüssige Treib- und Brennstoffe im Areal der Firma Wartmann AG in Oberbipp, welches die Finanzlage der SNB recht positiv beeinflusst.

Chemins de fer du Jura (CJ)

Mit Beschluss des Bundesrates vom 11. Dezember 1969 wurde nach einem Notenwechsel zwischen Frankreich und der Eidgenossenschaft der internationale Güter-Transitverkehr zwischen Bonfol und Pfetterhouse eingestellt. Er war in den letzten 20 Jahren recht bescheiden gewesen. Die französische Nationale Eisenbahn-Gesellschaft (SNCF) hatte schon vor mehr als 10 Jahren einer Aufhebung des internationalen Güterverkehrs das Wort gesprochen.
Die bisherige Linie von Bonfol nach Pfetterhouse hatte ihre Rechtsgrundlage in einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und «Seiner Majestät, dem Deutschen Kaiser und König von Preussen, im Namen des Deutschen Reiches» vom 7. Mai 1906. Dieser Vertrag wurde von Frankreich nach dem Friedensschluss von Versailles (1919) weiterhin als gültig anerkannt gemäss einem nichtveröffentlichten Notenaustausch vom Dezember 1920/Januar 1921 zwischen der Schweiz und Frankreich.
Mit einem weitern Notenaustausch zwischen den beiden Staaten wurde im Berichtsjahre die Stillegung der Linie vollzogen. Der Eisenbahntransport wurde am 4. Januar 1970 zwischen Bonfol und Pfetterhouse eingestellt. Ein Ersatzbetrieb zwischen den beiden Staaten ist weder für den Personen- noch für den Güterverkehr in Aussicht genommen.
Für zwei Industriegeleise auf Schweizer Gebiet in Bonfol hat die Leitung der CJ die notwendigen Massnahmen in die Wege geleitet, um die Industriebetriebe auch weiterhin mit Geleiseanschlüssen zu bedienen.

Montreux-Oberland-Bahn (MOB)

Die vom Bundesrat eingesetzte Kommission für die Untersuchung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse einzelner Privatbahnen unter Vorsitz von Herrn Professor Dr. Angehrn (ETH Zürich) hat im Januar des Berichtsjahres die Gemeindebehörden von Zweisimmen, St. Stephan und Lenk über ihre Stellungnahme bezüglich der Zweiglinie Zweisimmen–Lenk der MOB befragt. Die Haltung der Delegation der Gemeindebehörde Lenk lautete eindeutig zugunsten der Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen. Kurz nach Annahme des bernischen Volksbeschlusses über die dritte Privatbahnhilfe vom 26. Oktober 1969, der in der Gemeinde Lenk mit einer eindrücklichen Mehrheit von 288 Ja-Stimmen gegenüber lediglich 14 Nein-Stimmen gutgeheissen wurde, bewilligte eine Gemeindeversammlung in Lenk mit über 350 Ja-Stimmen einen Gemeindebeitrag von Fr. 20000.– zur Überprüfung des früher fallengelassenen Konzeptes einer Normalspurbahn beziehungsweise Einbau einer dritten Schiene zwischen Zweisimmen und Lenk. Der Projektierungskredit war am Jahresende noch pendent. Ein Entscheid der Kommission Prof. Angehrn wird mit dieser neuen Sachlage kaum vor Ende 1970 zu gewärtigen sein.

Berner-Oberland-Bahnen (BOB)

Dank einem Bundesdarlehen von Fr. 3450000.– für den Neubau der Depotwerkstätte in Zweilütschinen wurden im Berichtsjahre die Bauarbeiten stark vorangebracht. Die neue Werkstätte wird voraussichtlich im Frühjahr 1970 in vollem Umfange dem Betrieb übergeben werden können. Die BOB haben überdies im Sommer 1969 die Ausweichstelle «Sandweidli» zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen in Betrieb genommen, um den Bedürfnissen des Fahrplanes (Feld 41) gerecht zu werden. Die neugeschaffene Ausweichstelle wird im Rahmen der dritten bernischen Privatbahnhilfe in Zusammenarbeit mit dem Bund in vollem Umfange automatisiert werden.

Lötschbergbahn (BLS)

Mit Beschluss vom 3. Juli 1968 hob der Bundesrat auf Grund von Artikel 8 des Eisenbahngesetzes die Eisenbahnkonzession für die Strecke Interlaken-Ost bis Bönigen auf. Am 6. August 1968 erteilte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) der BLS eine Automobilkonzession für diese Strecke. Im Berichtsjahr stellte die BLS beim EVED das Gesuch um Ausdehnung einzelner Kurse von Interlaken-Ost bis zum Westbahnhof. Diesem Gesuch wurde im Einvernehmen mit den Gemeinden Bönigen und Interlaken entsprochen. Der fahrplanmässige Automobildienst, der namens der BLS durch die Automobil AG Interlaken besorgt wird, ist am 1. Juni (Fahrplanwechsel) aufgenommen worden.

Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT)

Nach Abschluss der Verhandlungen über Erwerb von Grund und Rechten wurde im Sommer mit den Erdarbeiten für die Doppelspur Oberburg–Hasle-Rüegsau begonnen. Grössere Dammschüttungen boten die Möglichkeit, zusammen mit einer Staatsstrassenverlegung, einen Niveauübergang durch eine Strassenunterführung zu ersetzen. Zur Finanzierung dieses Bauvorhabens (bahnseitig) gewährte der Bund einen Vorschuss von Fr. 1080000.–. Nach Annahme des Volksbeschlusses vom 26. Oktober 1969 bewilligte der Regierungsrat mit Beschluss vom 3. September und auf Grund von Artikel 4 des Gesetzes (vom 4. Mai 1969) über die konzessionierten Transportunternehmungen ebenfalls einen Vorschuss von Fr. 720000.–.
Auf Jahresende konnte der Bahnbetrieb auf einem der beiden neuen Geleise aufgenommen werden. Die Inbetriebnahme des Doppelspurbetriebes erfolgt voraussichtlich auf Fahrplanwechsel vom 31. Mai 1970. Im Laufe des Berichtsjahres nahm die EBT zwei neue Re-4/4-Lokomotiven in Betrieb, die bundes- und kantonsseitig mit der zweiten Hilfeleistung finanziert worden waren (GRB vom 11. November 1966).

Sensetalbahn (STB)

Die Umbauarbeiten am Depot in Laupen kamen um Jahresmitte zum Abschluss. Die Kosten beliefen sich auf rund Fr. 250000.–. Sie betrugen damit ungefähr die Hälfte des ursprünglich veranschlagten Betrages. Der Ausbau trägt der Tatsache Rechnung, dass die grösseren Revisionsarbeiten an den drei Triebfahrzeugen der STB ab 1968 durch die BLS-Werkstätten in Ausserholligen, Spiez und Bönigen besorgt werden.
Im Frühjahr begannen die Bauarbeiten an der neuen Brücke der STB über die Saane im Gebiet der Gemeinde Laupen. Die eigentliche Kunstbaute wurde seitlich der bisherigen Eisenfachwerkbrücke betoniert. Im Frühherbst erfolgte das Einschieben des Brückentroges in vorgespanntem Beton in die bisherige Fahrbahn. Die Fachwerkbrücke wurde zur Verschrottung ausgebaut. Der Bahnbetrieb zwischen Laupen und Gümmenen

wurde während eines Monats durch einen Autobusdienst ersetzt.

Sicherung von Niveauübergängen

Der vom Grossen Rat mit Beschluss vom 4. November 1968 für das Berichtsjahr bewilligte Kantonsbeitrag wurde erstmals auf Fr. 600000.– erhöht. Die Erhöhung drängte sich besonders wegen der seit fünf Jahren um etwa 30% gestiegenen Erstellungskosten auf. Seit 1959 und bis Ende des Berichtsjahres konnten mit den Kantonsbeiträgen, Gemeindebeteiligungen und Eigenleistungen der Bahnen 288 Objekte wesentlich verbessert werden. Der Hauptanteil entfällt dabei auf Sicherungsanlagen, wobei das Ziel darin besteht, bei Staatsstrassenübergängen ausserorts mindestens Halbbarrieren einzurichten, während an diesen Strassen innerorts die automatische Vollbarriere die Regel bilden soll.
Im Vordergrund dieser Arbeiten steht inskünftig aber eher die Beseitigung von Niveauübergängen und deren Ersatz durch Über- oder Unterführungen, Wegzusammenlegungen im Rahmen von Güterumlegungen. Schliesslich wird geplant, die noch wenigen Strassenstrecken einzelner Schmalspurbahnen (VBW, SZB, BTI, OJB) etappenweise auf Eigentrasse zu verlegen.

Konzessionserneuerungen

Im Berichtsjahre erschienen folgende Botschaften des Bundesrates zur Erneuerung von Eisenbahnkonzessionen: Für die BLS, BN, GBS, SEZ am 9. Juli, für die Wengernalpbahn (WAB) am 13. August, für die Chemins de fer du Jura (CJ) am 3. September und für die Sensetalbahn (STB) am 19. November. Die Erteilung dieser Konzessionen durch die Bundesversammlung fällt in das Jahr 1970.
Durchzuführen waren im Berichtsjahre die Vernehmlassungsverfahren in Kantonen und Gemeinden für die Erneuerung der Konzessionen der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) und die Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB). Die bundesrätlichen Botschaften sind im Jahre 1970 zu erwarten.
Neue Konzessionen für die Dauer von 50 Jahren erhielten im Berichtsjahre die Brienz–Rothorn-Bahn (BRB) und die Solothurn–Münster-Bahn (SMB). In diesen Bundesbeschlüssen wird jeweils für den Kanton Bern und die bernischen Gemeinden ein Rückkaufsrecht verankert.
Der Dienst für Konzessionen und Strassentransporte ist im Berichtsjahr dem Eidgenössischen Amt für Verkehr zugeteilt worden, nachdem sich vorher das Generalsekretariat des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes damit befasst hatte.

F. Tilgung von Fremdkapital

Zur restanzlichen Tilgung der bei der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) noch bestehenden Obligationenverpflichtung im Betrage von rund Fr. 4700000.– bewilligte der Grosse Rat mit Beschluss vom 13. November 1969 die Freigabe dieses Betrages auf Jahresmitte 1970. Die Anleihe war 1960 bis zum 30. Juni 1970 verlängert worden. Vom ursprünglichen Betrag von 10 Millionen Franken wurden in den letzten zehn Jahren jährlich Fr. 500000.– abgetragen, wobei durch Rückkäufe am Markt etwas mehr als Fr. 300000.– eingespart wurden. Mit Beschluss vom 23. Dezember 1969 erliess der Regierungsrat die erforderlichen Richtlinien für die Auszahlung auf Jahresmitte 1970. Die abschliessende Tilgung von Fremdkapital gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 Ziffer 2 fällt in das kommende Berichtsjahr.

II. Konzessionierte Automobilbetriebe

Auf Grund der Verordnung des Bundesrates vom 15. Oktober 1965 über Defizitdeckung an konzessionierte Automobilunternehmungen (VDKA) wurden im Berichtsjahre an sieben defizitäre Betriebe Fr. 63517.– ausbezahlt. Dabei darf nicht übersehen werden, dass es bis Ende 1969 nicht gelang, die Abrechnungen sämtlicher defizitärer Unternehmungen pro Rechnungsjahr 1968 abschliessend zu prüfen. Bis Ende 1969 erfolgte die Überprüfung durch die Automobilabteilung der PTT-Betriebe. Ab 1970 wurde die Sektion der PTT-Betriebe, welche sich mit dem Vollzug der VDKA vom 15. Oktober 1965 zu befassen hat, dem Eidgenössischen Amt für Verkehr angegliedert. Möglicherweise tritt damit bezüglich Defizitdeckung eine gleichgerichtete Praxis ein wie gemäss dem revidierten Artikel 60 des Eisenbahngesetzes in seiner Fassung vom 5. Oktober 1967. Sie nimmt bekanntlich Rücksicht auf die Finanzkraft der Kantone und ihrer Belastung aus eisenbahngesetzlich vereinbarten Verpflichtungen nach Bundesrecht.
Im Berichtsjahre hatte das Verkehrsamt zu 17 Konzessionsgesuchen für Automobilbetriebe im bundesseitig vorgeschriebenen Vernehmlassungsverfahren Stellung zu beziehen. Dabei zeigte sich einmal mehr, dass sich beispielsweise an ein und demselben Fremdenplatz des Oberlandes und auch andernorts, zwei oder mehr Bewerber um Konzessionen bemühten, die dazu Rechtskonsulenten beizogen. Das gilt auch dann, wenn das zu erwartende Verkehrsaufkommen äusserst bescheiden ist und kaum Gewähr besteht, dass der Konzessionsinhaber in der Lage ist, den strengen Verpflichtungen, die ihm auferlegt werden, für die ganze Dauer der Konzession nachzukommen. Zwei Konzessionsbegehren blieben aus diesem Grunde, trotz gegenseitigen Besprechungen, am Jahresende pendent.

III. Schiffahrt

A. Konzessionsbetriebe

Die Schiffahrt des Thuner- und Brienzersees (BLS) nicht weniger aber auch diejenige des Bielersees (BSG) und der Aare (SSN) weisen recht erfreuliche Betriebsergebnisse auf. Dazu

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	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1969
Ruderboote	251	256	757	778	423	463	614	562	2045	2059	+ 14
Motorboote	242	302	1149	1148	606	666	2435	2596	4432	4712	+ 280
Lastschiffe ohne Motor	1	2	10	11	4	4	6	6	21	23	+ 2
Lastschiffe mit Motor	1	1	12	10	2	3	13	12	28	26	— 2
Segelboote (Yachten und Jollen)	23	56	836	953	24	31	571	652	1454	1692	+ 238
Paddelboote	79	80	395	434	598	612	397	409	1469	1535	+ 66
Total	597	697	3159	3334	1657	1779	4036	4237	9449	10047	+ 598

hat das schöne Spätsommer- und Herbstwetter wesentlich beigetragen.
Am 31. Dezember 1968 endigte die Konzession für die Aareschiffahrt Solothurn–Biel–Neuenburg (SSN), die seit 1966 von der BSG betrieben wird. Bundesseitig bestand die Absicht, die neue Konzession lediglich bis zum Jahre 1973 zu erteilen, nämlich bis zum Ablauf der BSG-Konzession. Die Frist wurde mit der nach wie vor zur Diskussion stehenden Fusion der drei Schiffahrtsunternehmungen der Jurarandseen und der Aare begründet. Nach mehreren Verhandlungen zwischen den Beteiligten wurde schliesslich eine Konzession für 10 Jahre erteilt. Für die gleiche Dauer wurde auch der Betriebsvertrag zwischen der BSG, der SSN und der Schiffahrtsgesellschaft Neuenburger- und Murtensee (LNM) für die Gemeinschaftsstrecke Biel–Neuenburg verlängert.

B. Kleinschiffahrt

Der mit Beschluss des Grossen Rates vom 3. September 1968 bewilligte Bootshafen in Mörigen für rund 100 Schiffseinheiten machte im Berichtsjahre erfreuliche bauliche Fortschritte. Die Arbeiten bestanden in der Errichtung einer Schutzmauer aus Bruchstein und der Auflandung der Uferzone des Hafens. Trotz der eingetretenen Baukostenteuerung werden die veranschlagten Kosten voraussichtlich nicht überschritten.
Der Bestand an kontrollierten Booten stieg um 598 Einheiten, womit ein Totalbestand von 10047 erreicht wird. Über die Einzelheiten orientiert die vorstehende Tabelle.
Die Abgabe einheitlicher Nummernschilder für sämtliche Boote wurde fortgesetzt. Diese Reorganisation dürfte voraussichtlich im Jahre 1970 zum Abschluss kommen.
Für den Brienzersee wurden die bestehenden Sturmwarnungseinrichtungen mit einer zentralen Steuerung ergänzt. Die Bedienung der Zentrale obliegt dem Bezirksposten der Kantonspolizei in Interlaken, wo die Sturmmeldungen über Fernschreiber ab Kloten und andern Meldestellen eingehen.

IV. Gewerbsmässiger Luftverkehr

Der gewerbsmässige Linien-Luftverkehr der Swissair/Balair entwickelte sich im Berichtsjahr recht erfreulich. Es wurden zwei Kurspaare nach und ab Kloten, ein Kurspaar nach und ab Genf sowie das Kurspaar Bern–Paris–Bern geflogen. Eine recht erfreulich hohe Zahl von Passagieren wies der neu eingeführte Sommer-Frühkurs Bern–Kloten mit Wegflug ab Belpmoos um 6.25 Uhr auf.
Gestützt auf den revidierten Artikel 130 der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz (BRB vom 31. Oktober 1968) hatte der Regierungsrat für den Flugplatz Belpmoos eine Kommission zur Begutachtung von Lärmfragen zu ernennen, in welche Vertreter der umliegenden Gemeinden, die Fluggesellschaften und Fliegervereinigungen sowie das kantonale Verkehrsamt Einsitz genommen haben.
Gegenüber dem Vorjahre weist der Charterverkehr des Belpmooses eine leichte Verbesserung auf. Besondere Erwähnung verdient ein vom Mai bis Oktober wöchentlicher Kurs ab und nach London, der vorwiegend dem Tourismus diente. Ein Ausbau des Charterdienstes, für den ohne Zweifel ein erhebliches Bedürfnis bestünde, scheitert aber nach wie vor an Gewichtsbeschränkungen für den Wegflug ab dem Belpmoos.
Die grossrätliche Kommission für Flugplatzfragen nahm in ihrer Sitzung vom 28. April Kenntnis von einer umfangreichen Standortstudie der Firma Locher AG in Zürich. Von den 10 vorhandenen Möglichkeiten stand anlässlich einer weitern Sitzung vom 11. August eine 2-km-Piste im Grossen Moos im Vordergrund. Dieser Standort stellt mannigfaltige Koordinationsprobleme mit dem Militärflugplatz Payerne.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die Entwicklung der Passagierzahlen der verschiedenen Zweige des Luftverkehrs im Belpmoos:

	1968	1969
Linienverkehr	39 301	39 366
Bedarfsverkehr	3 751	4 198
Andere gewerbsmässige Flüge	1 556	2 218
Total	44 608	45 782

V. Luftseilbahnen und Skilifte

Im Beschwerdeverfahren der Initiativkomitees für eine Luftseilbahn Sörenberg–Brienzer-Rothorn (LSB) einerseits und der Luftseilbahn von St. Stephan nach dem Lasenberg (LSL) anderseits, hiess der Bundesrat die eingereichten Konzessionsgesuche gut, womit die Vorentscheide des EVED hinfällig und die Bewilligung zum Bau und Betrieb der beiden Anlagen erteilt wurden. Die Entscheide datieren für die LSB vom 23. April 1969 und für die LSL vom 2. Juli 1969.
Im Berichtsjahre erteilte das EVED insbesondere bundesseitige Konzessionen für Luftseilbahnen im Gebiet der Kleinen Scheidegg. Umstritten waren eine Sesselbahn von Bustiglen (Gemeinde Grindelwald) nach der Scheidegg und eine bundesseitig zu bewilligende Anlage mit gleichem Ausgangspunkt nach der Honegg Richtung Männlichen. Beide Anlagen konnten im Berichtsjahre in Betrieb genommen werden, nachdem sich die Beteiligten allseitig geeinigt hatten.
Der Drang nach einer vermehrten Zahl von leistungsfähigen Skiliften hält weiterhin an. Das Schwergewicht scheint sich mehr und mehr ins Voralpengebiet zu verlagern, wobei auch das Emmental und der Jura Bedürfnisse geltend machen.
Auf Grund einer Interpellation von Herrn Grossrat Ueltschi über die Bedürfnisfrage für Skilifte und Luftseilbahnen antwortete der Regierungsrat nach Rückfrage bei der zuständigen Konzessionsbehörde des Bundes (EVED), dass für bundesseitig zu konzessionierende Anlagen (Luftseilbahnen, Sesselbahnen) Bundesrecht gelte, während für kantonsseitig zu bewilligende Skilifte lediglich ein baupolizeiliches Verfahren ohne Prüfung der Bedürfnisfrage durchzuführen sei.

VI. Fahrplanwesen

Mit Schreiben vom 15. September 1969 bat das Eidgenössische Amt für Verkehr (EVED) die Kantone um Vernehmlassung zu einer neuen bundesrätlichen Verordnung für die Aufstellung der Fahrpläne. Der den Kantonsregierungen vorgelegte Entwurf bildet eine Totalrevision der bundesrätlichen Verordnung vom 29. November 1946, die in mannigfaltiger Beziehung als überholt zu bezeichnen ist. In Anlehnung an die bisher bereits befolgte Prozedur sollen die Kantone für den Zweijahresfahrplan die Wünsche der einzelnen Gemeinden oder Regionen sammeln, und diese der Aufsichtsbehörde des Bundes zuhanden der einzelnen Unternehmungen (Bundes- und Privatbahnen) zur Kenntnis bringen.
Dem Wortlaut der neuen Fahrplanverordnung wurde unserseits beigepflichtet, und zwar im Sinne einer besseren Wahrung von Fahrplanwünschen. Für die Fahrplanperiode 1971–1973 wurden uns bis Jahresende 1969 beziehungsweise anfangs 1970 gegen 70 Fahrplanwünsche unterbreitet, die mit etwa 50 Wünschen die Kreise I und II der Bundesbahnen und mit rund 20 Begehren die bernischen Privatbahnen betrafen. Die Erledigung dieser Wünsche fällt in das Jahr 1970.

VII. Ausserparlamentarische kantonale Verkehrskommission

Diese Kommission, welche auch in diesem Berichtsjahr nicht zu Sitzungen einberufen wurde, steht offenbar im Schatten der grossrätlichen Verkehrskommission. Ihre Aufgaben decken sich weitgehend mit der grossrätlichen Kommission, auch wenn sie 1963 aus etwas anderen Beweggründen zusammengestellt worden war.

Wasser- und Energiewirtschaftsamt

I. Juragewässerkorrektion

A. Regulierwehr und Schiffsschleuse Port

Anzahl der Durchfahrten: 1969: 7499 (1968: 6481).

4296 Durchfahrten entfielen auf Schiffe der II. Juragewässerkorrektion, welche im Dezember die Hauptarbeiten zwischen dem Bielersee und Büren beendete. Stark nahmen auch die Durchfahrten von Privatbooten zu, nämlich von 1167 im Jahre 1968 auf 1551 im Jahre 1969, während die Fahrten von Personenschiffen sich um ca. 140 auf 1172 erhöhten.
Die Eisenkonstruktionen des Stauwehrs weisen nach bald 30 Jahren ihres Bestehens starke Korrosionsschäden auf, so dass sich eine Erneuerung des Rostschutzes aufdrängt.

B. Regulierung der Juraseen

Die Abflussmengen aus dem Bielersee schwankten zwischen 150 m^3/s und 500 m^3/s (8. Mai 1969). Schwierigkeiten in der Regulierung ergaben sich durch den Aufstau des Kraftwerkes Flumenthal, wobei sich die Änderungen im Abfluss einmal bis nach Strassburg auf die Rheinschiffahrt auswirkten.
Die höchsten und tiefsten Seestände der Juraseen lagen innerhalb der Grenzen des Vorjahres.

C. Bielerseereinigung

Anfänglich wurde das Mähboot zur Bekämpfung der Algenplage nur für 222 Stunden angefordert, da mehrere Gemeinden es nicht für nötig hielten, ihre Ufer von den Algen zu befreien. Zudem will die Stadt Biel ein eigenes Mähboot anschaffen. Das kantonale Boot könnte jedoch auch die Reinigung der Bieler Seebucht ohne grosse Kosten übernehmen.

II. Wasserwirtschaft

A. Wasserkraftnutzung

Nachdem die hauptsächlichsten Bauarbeiten am Kraftwerk Flumenthal abgeschlossen wurden, konnte im Einvernehmen mit dem Kanton Solothurn der ATEL die Bewilligung zur provisorischen Betriebsaufnahme am 1. April erteilt werden. Die wichtigsten Bauarbeiten am Kraftwerk Bannwil wurden im Herbst planmässig abgeschlossen, so dass am 10. November die provisorische Betriebsbewilligung erteilt werden konnte. Beim Bau dieses Werkes stellte sich eine erfreuliche Zusammenarbeit mit den Organen des Natur- und Vogelschutzes ein. Leider konnten die Gewässerschutzmassnahmen im Bereich des Aufstaues, sowohl in einigen bernischen als auch in solothurnischen Gemeinden, zufolge Uneinigkeit in Fragen des Kostenverteilers und des Kläranlagesystems nicht planmässig durchgeführt werden.
Die Kollaudation der Zentralen Hopflauenen und Innertkirchen II fand am 14. Oktober 1969 statt. Damit ist der 1925 begonnene Ausbau der Wasserkräfte des Oberhasli durch die KWO beendet. Eine Expertise von Dr. Stucky, EPUL, bestätigte den guten Zustand der Spitallammstaumauer.
Die alljährlich gemeinsam mit dem Amt für Strassen- und Flussbau durchgeführten Kontrollen am Erddamm Arnensee ergaben ein Abflauen der Sickerungen.
Nach längeren Verhandlungen mit den freiburgischen Elektrizitätswerken konnte ein neuer Entwurf des Betriebsreglementes den interessierten bernischen Stellen zur Vernehmlassung zugestellt werden.
Zwischen den BKW und der Forces Motrices de l'Hongrin konnte eine Einigung über die Entschädigung des durch die Ableitung des Hongrin in den Genfersee entstandenen Energieausfalls der Kraftwerke Niederried, Kallnach, Aarberg und Hagneck herbeigeführt werden.
Mehrere kleine Streitigkeiten zwischen Wasserrechtskonzessionären und Schwellenpflichtigen zeugen von Mängeln in der Wasserrechtsgesetzgebung.
Das Dekret vom 2. September 1968 über die Wassernutzungsabgaben und- gebühren, welches am 1. Januar 1969 in Kraft trat, verlangte eine in drei jährlichen Stufen vorzunehmende Erhöhung der Abgaben der ca. 700 Wasserkraftrechte, wobei für die ca. 90 wichtigsten Wasserkraftrechte die neue Zinsberechnung durch die kantonale Abteilung für Datenverarbeitung nach einem Programm, welches mit den Kantonen Aargau, Solothurn, Zürich und Schaffhausen ausgearbeitet wird, durchgeführt werden soll.

Auf dem Gebiete der Wasserkraftnutzung ergaben sich folgende Mutationen:

Konzessionserneuerungen 3
Konzessionsabänderungen 5
Konzessionsübertragungen 15
Konzessionslöschungen 62 (z. T. zufolge Erhöhung der Konzessionsabgaben)

B. Hydrometrie

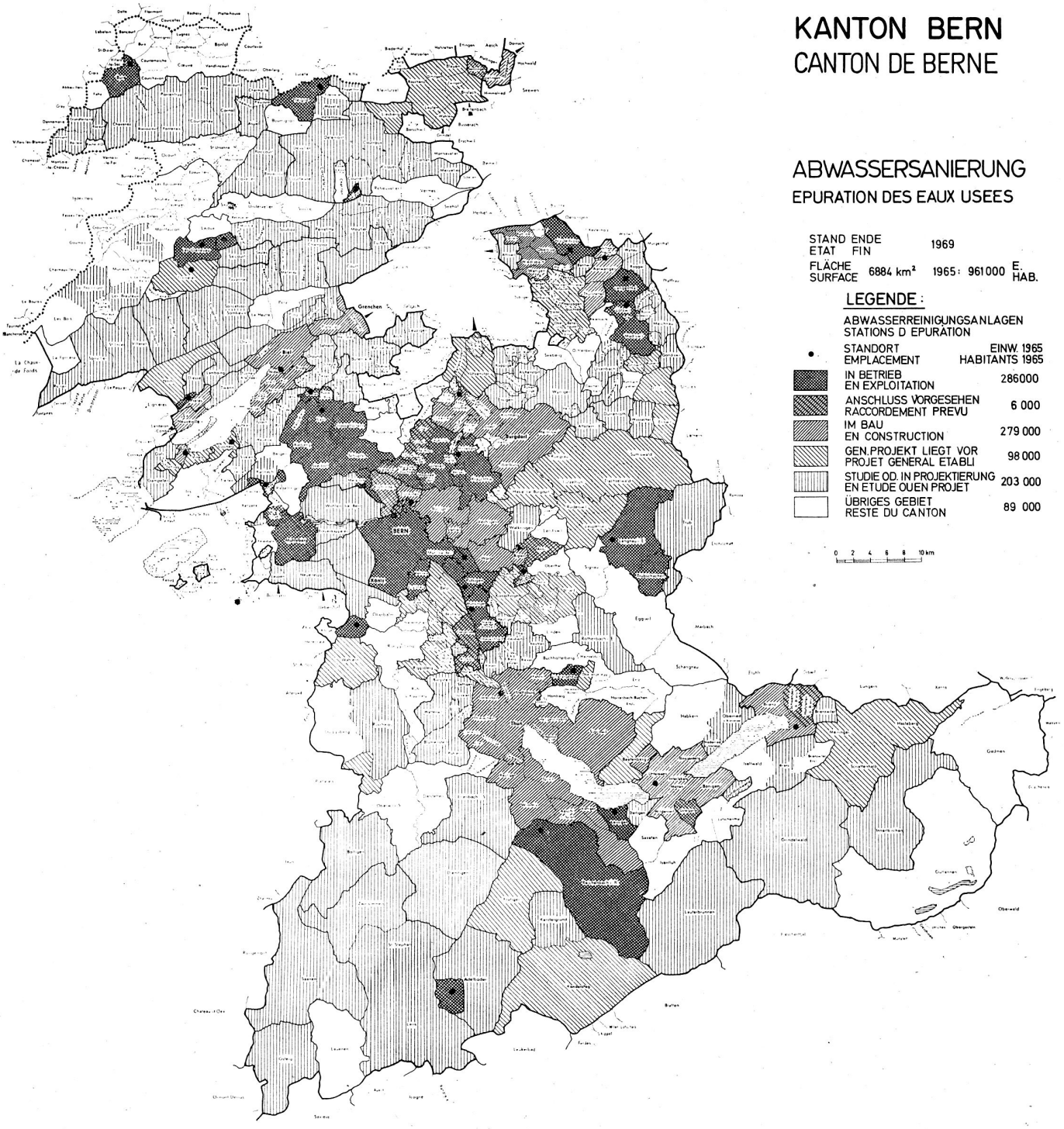
Die Erstellung der hydrogeologischen Karte des Kantons Bern benötigte die Aufstellung mehrerer Limnigraphen und die Beibehaltung der Wassermessstationen im Oberland. (Siehe auch Ziff. VII E.)

C. Trink- und Brauchwassernutzungen

Die wirtschaftliche Nutzung des Grundwassers wird immer dringender, so dass bei jedem grösseren Konzessionsgesuch für Trink- und Brauchwasser die Frage eines Zusammenschlusses mehrerer Gemeinden zu regionalen Wasserverbänden geprüft werden muss. Besonders die Nutzung des Aaretalgrundwassers unterhalb Thun, des Grundwassers im Raume von Langenthal sowie im Birstal verlangten Verhandlungen mit den interessierten Gemeinden und Kantonen. Das Konzessionsverfahren für das Seewasserwerk der Stadt Biel wurde eingeleitet (30000 l/min), 7 Konzessionen wurden weiterbehandelt.

Es wurden im Berichtsjahr folgende Mutationen vorgenommen:

Konzessionserteilungen	19 (25)
Konzessionsänderungen	6 (4)
Konzessionslöschungen	5 (1)
Bewilligungen für vorübergehende Wasserentnahmen	3


KANTON BERN
CANTON DE BERNE
ABWASSERSANIERUNG
EPURATION DES EAUX USEES
STAND ENDE
ETAT FIN
1969
FLÄCHE
SURFACE
6884 km²
1965: 961000 E.
HAB.
LEGENDE:
ABWASSERREINIGUNGSANLAGEN
STATIONS D EPURATION
STANDORT
EMPLACEMENT
EINW. 1965
HABITANTS 1965
IN BETRIEB
EN EXPLOITATION
286000
ANSCHLUSS VORGESEHEN
RACCORDEMENT PREVU
6 000
IM BAU
EN CONSTRUCTION
279 000
GEN.PROJEKT LIEGT VOR
PROJET GENERAL ETABLI
98 000
STUDIE OD. IN PROJEKTIERUNG
EN ETUDE OUEN PROJET
203 000
ÜBRIGES GEBIET
RESTE DU CANTON
89 000
0 2 4 6 8 10 km
BERN
Grenchen

Bewilligungen für die Nutzung von Oberflächengewässern 5
Bewilligungen für Notwasserversorgungen 3
Bewilligungen für Grundwasserabsenkungen 2
Plangenehmigungen von Hauptwasserleitungen 1

D. Wasserrechtsabgaben

Gemäss den Bestimmungen des Dekretes vom 2. September 1968 über die Wassernutzungsabgaben und Gebühren (WAD) sind die jährlichen Wasserzinse auch für Gebrauchswasserrechte stufenweise in drei gleichen Jahresraten ab 1. Januar 1969 zu erhöhen, was folgende Einnahmen ergab:

Wasserrechtsgebühren ..... Fr. 84 792.75 (90 652.90)
Wasserzins ..... Fr. 4 140 361.30 (3 142 512.30)

E. Beiträge an Wasserversorgungen

Es wurden an 8 Wasserversorgungsanlagen Beiträge zugesichert, und 11 Subventionsgesuche sind in Bearbeitung. Immer mehr kommen Wasserversorgungen im Seeland und Mittelland zur Subventionierung.

F. Grundwasserschutz

Die Überbauung in Grundwassergebieten nimmt immer grössere Ausmasse an, so dass besonders im Mattenhofquartier in Bern mit Störungen der vielen Grundwasserentnahmen zu rechnen ist. Für dieses Gebiet wurde ein umfangreiches Untersuchungsprogramm mit den zuständigen Behörden der Stadt Bern aufgestellt.
Zur Zeit werden mehrere Untersuchungen für Schutzzonen für Grundwasserfassungen durchgeführt.

III. Gewässerschutz

A. Kanalisationen und Abwasserreinigung

Im Jahre 1969 wurden nur die kleineren Kläranlagen Geils bei Adelboden, Mühleberg und Wileroltigen in Betrieb genommen, hingegen standen 12 Anlagen im Bau, von denen 1970 mehrere den Betrieb aufnehmen werden, so dass der Anteil der angeschlossenen Einwohner Ende 1970 stark ansteigen wird. Die Bausumme für die im Bau befindlichen Anlagen beläuft sich auf ca. 106 Millionen Franken. Die nachstehende Zusammenstellung gibt über den Stand der Abwasserreinigung im Kanton Bern Auskunft:

Stand am 1. Januar 1970 (Einwohner Dezember 1965 ca. 961 000)

	Anzahl Zentrale ARA	Angeschlossene Gemeinden	Bevölkerung ca.	In % der Gesamtbevölkerung
In Betrieb	25	53	292 000	30,4
Im Bau	12	71	279 000	29,0
Generelle Projekte vorhanden	16	64	98 000	10,1
Wirtschaftlichkeitsstudien und ARA-Standort-Studien	57	152	203 000	21,1
Total	110	340	872 000	90,6

Behandelte Subventionsgesuche: 108 (1968: 56).
Bewilligte Staatsbeiträge: Fr. 25 508 899.– (1968: Fr. 25 190 622.–).
Ausbezahlte Staatsbeiträge: Fr. 26 267 524.– (1968: Fr. 17 999 965.40).

Es konnten alle auf Grund vollständiger und in Ordnung befundener Abrechnung fällig gewordenen Staatsbeiträge ausbezahlt werden.
Es sind für 63,7% der Bevölkerung Anlagen im Betrieb, im Bau oder baureife Projekte vorhanden. Dies entspricht dem schweizerischen Mittel von 63,0%.
Die Bestrebungen zur Bildung von regionalen Zweckverbänden machen erfreuliche Fortschritte. Einzig in der Region Herzogenbuchsee konnten die jahrelangen Verhandlungen über den Kostenverteiler wegen Uneinigkeit nicht weitergeführt werden. Besonders im Jura sind vielerorts die Vorurteile gegen den Zusammenschluss der Gemeinden zu regionalen Anlagen gefallen, und die Zweckverbände Pruntrut, Delsberg, Tavannes, Malleray-Bévilard, Münster und Neuenstadt – Le Landeron arbeiten mit Eifer an der Realisierung ihrer Aufgaben. Endlich konnte die Einwilligung zur Einleitung der Abwässer der Gemeinden Grellingen und Duggingen in die ARA Birs I des Kantons Baselland erwirkt werden. Im Seeland sind es die Regionen Erlach, Täuffelen und Orpund, die ihre Aufgaben in die Hand genommen haben.
Im Mittelland konnte nach jahrelangen Verhandlungen für die Region Murg, mit den Gemeinden Murgenthal AG, Pfaffnau LU, Roggwil und Wynau BE, eine Lösung gefunden werden. Der Anschluss der Region Fraubrunnen an die 1970 in Betrieb zu nehmende ARA Burgdorf wird die Sanierung der Abwässer im Urtenental abschliessen. Leider müssen die an der Region Solothurn–Emme angeschlossenen Gemeinden des Kantons Bern auf den Ausgang der Auseinandersetzung im Schosse der ARA Solothurn warten, bevor sie ihre Abwässer klären können. Auch im Sensetal ziehen sich die Verhandlungen mit dem Kanton Freiburg in die Länge, da vorerst noch verschiedene Varianten geprüft werden müssen.
Das Oberland macht erfreuliche Fortschritte. Der Zweckverband Meiringen kam zustande, und im Obersimmental sind Verhandlungen zum Zusammenschluss der Gemeinden Lenk, St. Stephan und Zweisimmen aufgenommen worden. Im Laufe dieses Jahres hat sich erwiesen, dass der Anschluss der Industrien an die regionalen ARA die richtige Lösung ist. Obwohl die Kläranlage der Zuckerfabrik Aarberg einen hohen Reinigungsgrad aufweist, müssen noch Vorkehren getroffen werden, um die in die ARA Lyss anfallende restliche Schmutzwassermenge zu reduzieren.
An dieser Stelle sei allen Mitgliedern der Vorstände der Zweckverbände und den zuständigen Gemeindeorganen herzlich gedankt.

B. Hauskläranlagen

Die Anzahl der behandelten Gesuche für Hauskläranlagen ensprach ungefähr derjenigen des Vorjahres.
1969: 4230
1968: 4190

Für abgelegene Häusergruppen und Bergrestaurants wurden 17 mechanisch-biologische Kleinkläranlagen bewilligt. Es zeigt sich immer wieder, dass Hauskläranlagen und Kleinkläranlagen schlecht unterhalten werden. Besondere Schwierigkeiten bietet die Reinigung der Abwässer der Schweinemästereien, welche nur mit grossem finanziellem Aufwand erfolgen kann.

C. Industrielle und gewerbliche Abwässer

Dank dem Bestreben, industrielle und gewerbliche Abwässer nach Möglichkeit gemeinsam mit den häuslichen Abwässern in Sammelkläranlagen zu reinigen, beschränkten sich die Bewilligungen zum Betrieb von Einzelreinigungsanlagen fast ausschliesslich auf solche Betriebe, deren Abwässer ihrer Zusam-

mensetzung entsprechend auf chemischem Wege behandelt werden müssen. In dieser Gruppe dominieren die Betriebe der metallverarbeitenden Branche, bei denen vor allem aus der Oberflächenveredlung häufig Giftstoffe in die Abwässer gelangen. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der erteilten Bewilligungen weiter an.
Leider fehlt noch vielerorts das Verständnis für die Notwendigkeit der Gewässerschutzmassnahmen, so dass in Einzelfällen die Schliessung des Betriebes angedroht werden musste, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften durchzusetzen.
Die Missachtung dieser Vorschriften führte in verschiedenen Fällen zu Gewässerverunreinigungen und Fischsterben, über die zuhanden der zuständigen Richterämter Expertisen verfasst werden mussten. Der bedauerlichste Vorfall dieser Art spielte sich im unteren Birstal ab, wo durch das Ausfliessen von Harzleim aus einer Papierfabrik der gesamte Fischbestand vernichtet wurde (Schaden über Fr. 4000.–). Aus diesem Vorfall wurden sofort die sich aufdrängenden Konsequenzen gezogen und alle an der Birs liegenden Papierfabriken dazu verpflichtet, auch für Flüssigkeiten, die nicht eigentlich als Gifte betrachtet werden können, die in den eidgenössischen Tankvorschriften verlangten baulichen Massnahmen vorzukehren.
Die namentlich auch vom Kanton Bern verlangten Verbesserungen zum Schutze des Grundwassers im Gebiet der Raffinerie Cressier wurden im Berichtsjahr beendigt. Aus den umliegenden bernischen Gemeinden trafen jedoch weitere Klagen über Geruchsbelästigungen ein. Da sich die Geruchsstoffe mit den herkömmlichen Analysenmethoden nicht erfassen lassen, bietet die Abklärung der Herkunft grosse Schwierigkeiten. Hinsichtlich der Luftverunreinigung durch Schwefeldioxyd zeigen hingegen die laufenden Messungen eindeutig, dass während des Sommers nur unbedeutende Mengen an Schwefeldioxyd vorhanden sind und Anstieg und Rückgang der Werte genau mit dem Beginn und dem Ende der Heizperiode zusammenfallen.

IV. Kehrichtbeseitigung

A. Kompostierungsanlagen und Deponien

Im Berichtsjahr wurden 19 Kehricht- und 1 Aushubdeponien bewilligt. Diese Deponien sind als geordnete Deponien zu betreiben, um lästige Gerüche, Gewässerverunreinigungen durch Sikkerwasser und Belästigungen durch Ungeziefer zu verhindern. Es wurden in Zusammenarbeit mit einem Kiesgrubenbesitzer und dem Gewässerschutzlabor Untersuchungen über die Zusammensetzung der Sickerwässer aus geordneten Deponien vorgenommen, welche noch nicht abgeschlossen sind. Die Kosten für die Herstellung der Schutzmassnahmen von geordneten Deponien sind oft höher als die Beseitigungskosten durch Verbrennung, da zum Teil auch Kläranlagen vorzuschreiben sind. Auch der Betrieb von kleinen Gemeindedeponien nach der Methode der geordneten Deponie verlangt grosse finanzielle Aufwendungen. 75 ungeordnete Deponien mussten saniert und zum Teil verboten werden. Unser Amt nahm auch an den Vorbereitungsarbeiten der Aktion «Schütze Wald und Wasser» des kantonalbernischen Fischereiverbandes teil.

B. Kehrichtverbrennungsanlagen

Die Studien für die regionale Anlage Solothurn–Burgdorf sind soweit gediehen, dass demnächst die Gründung des Zweckverbandes vorgenommen werden kann. Die Region Langenthal nimmt noch eine abwartende Stellung ein, während Burgdorf und Herzogenbuchsee einem Anschluss an Solothurn zugestimmt haben. Einige bernische Gemeinden, welche dem Abwasserverband Grenchen angeschlossen sind, werden mit Grenchen zusammen nach der zentralen Anlage im Emmenspitz ihren Kehricht abführen, nachdem Grenchen auf die Errichtung einer eigenen Kehrichtverbrennungsanlage vorläufig verzichtet hat. Die Kehrichtverbrennungsanlage Moutier wird ihren Betrieb im Frühjahr 1970 aufnehmen, wobei der Kehricht von mehreren Gemeinden verarbeitet wird. An die bereits bewilligten Anlagen von Langnau i. E. und Saanen sollen sich weitere Gemeinden anschliessen, um einen rationellen Verarbeitungspreis zu erreichen. In Wengen und Mürren sind Anlagen im Bau. Die Kredite für die Gemeinschaftsanlage Cridor in La Chaux-de-Fonds wurden bewilligt. Der Entscheid, ob die Kehrichtverbrennungsanlage der Stadt Bern erweitert werden oder ob die Stadt Bern die Deponie Teuftal benutzen soll, steht noch aus. Im westlichen Seeland wurden Verbindungen mit der im Bau stehenden Verbrennungsanlage Neuenburg aufgenommen, wobei in der Transportfrage neue wirtschaftliche Mittel angewendet werden sollen. Diese Fragen stellen sich auch für die Regionen Burgdorf–Solothurn und Interlaken–Oberhasli. Die bestehende Anlage in Frutigen übernimmt den Kehricht von anderen Gemeinden des Kandertales, und sie hat sich gut bewährt.

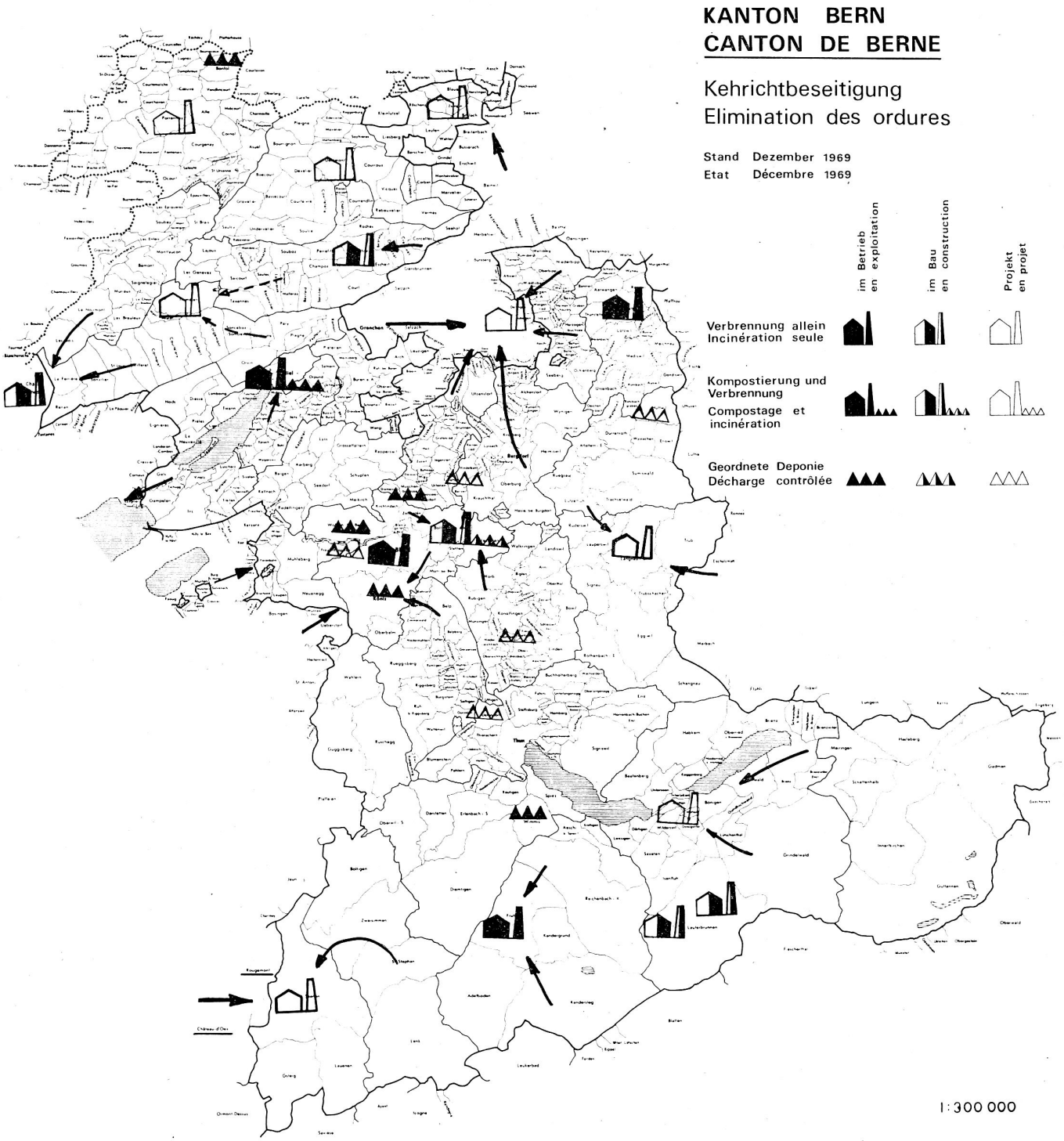
V. Ölwehr

Am 30. Dezember 1969 genehmigte der Regierungsrat die kantonale Ölwehrverordnung. Diese regelt die Organisation, den Einsatz, die Ausrüstung, Ausbildung, Kostenfragen und die Strafbestimmungen bei Unfällen mit Öl und anderen wassergefährdenden Flüssigkeiten. Grosse Schwierigkeiten bieten sich bei der Suche von Standorten für Beseitigungsanlagen von ölverseuchter Erde, von Ölschlamm aus Tankrevisionen sowie des Altöls.
Um die Einsatzbereitschaft des für die Behebung von Schäden bei Ölunfällen zuständigen Personals des WEA zu sichern, wurde ein automatischer Ölalarm-Umleiter bestellt.

VI. Tankanlagen

a) Bewilligte Anlagen für Heiz- und Dieselöl	5 617	(4 299)
Bewilligte Anlagen für Benzin	118	(138)
Total	5735	(4 437)
b) Bewilligte Brennstoff- und Treibstoffmengen:		
Heiz- und Dieselöl	253 100 m³	(60 078 m³)
Benzin	2 417 m³	(2 695 m³)
c) Defekte Tankanlagen	**484**	(365)
Ölunfälle	**221**	(82)

Die Zunahme der bewilligten Brennstoffmengen geht zurück zum grossen Teil auf das Grosstanklager Oberbipp, für welches die Bewilligung nach gründlichen hydrogeologischen Untersuchungen und mit verschärften Gewässerschutzbewilligungen ausgestellt werden konnte.
Die Zunahme der Ölunfälle und der defekten Tankanlagen verlangt eine verschärfte Kontrolle der Anlagen und Instruktion des mit dem Umgang mit diesen Flüssigkeiten betrauten Personals.
Die eidgenössischen Tankvorschriften vom 27. Dezember 1967 wurden am 15. September 1969 durch eine neue Verfügung des Eidgenössischen Departementes des Innern in einzelnen Punkten verschärft.
Das WEA ist in der Eidgenössischen Kommission für die Anpassung bestehender Tankanlagen an die neuen Tankvorschriften vertreten.


KANTON BERN
CANTON DE BERNE
Kehrichtbeseitigung
Elimination des ordures
Stand Dezember 1969
Etat Décembre 1969
im Betrieb
en exploitation
im Bau
en construction
Projekt
en projet
Verbrennung allein
Incinération seule
Kompostierung und Verbrennung
Compostage et incinération
Geordnete Deponie
Décharge contrôlée
1:300 000

VII. Geologische Abteilung

A. Schutzzonen

Es wurden 11 Gemeinden bei der Errichtung von Schutzzonen für ihre Wasserfassungen beraten und in 6 Fällen Beiträge an die Untersuchungskosten bewilligt.

B. Zonenpläne

In Zusammenarbeit mit dem kantonalen Planungsamt wurden für 14 Gemeinden Stellungnahmen ausgearbeitet. Dabei zeigte sich, dass bei der Zonenplanung der Frage des Schutzes bestehenderFassungen und der wirtschaftlichen Beseitigung des Abwassers zuwenig Rechnung getragen wird.

C. Kiesausbeutungen

Der Kiesbedarf in unserem Kanton nimmt zu. Im Berichtsjahr wurden 78 Gesuche für Kiesausbeutungen behandelt, von denen 56 bewilligt werden konnten. Die abgewiesenen Gesuche betrafen Kiesausbeutungen im nutzbaren Grundwasser.

D. Geologische Stellungnahmen

54 Stellungnahmen im Zusammenhang mit Abwasserfragen
16 Gesuche für Hoch- und Tiefbauten
8 Strassenbauprojekte
3 Drainageprojekte
16 Flussverbauungen
3 Felsstürze auf Gebäude
1 seismisches Programm
24 Mineralöltankanlagen

E. Grundwasserentnahmen

Es wurden 11 Konzessionsgesuche in hydrogeologischer Hinsicht überprüft, wobei in 6 Fällen noch weitere Untersuchungen angeordnet werden mussten.

F. Grundlagenbeschaffung für die wasserwirtschaftliche Rahmenplanung

a) *Hydrogeologisches Kartenwerk*

Nachdem 1967/68 fünf Testgebiete bearbeitet worden sind, konnte 1969 mit den sich über die Jahre 1969–1974 erstreckenden Aufnahmen im Oberaargau, Emmental und Aaretal Bern–Thun begonnen werden. Im Oberaargau, dank der aufgeschlossenen Haltung des Regionalplanungsverbandes, und im oberen Emmental schritten die Arbeiten programmgemäss fort; im Aaretal konnten die Arbeiten zu spät vergeben werden, so dass die vorgesehene Leistung nicht erbracht worden ist. Im unteren Emmental sind, weil die Frage der Kostenbeteiligung der Regionen nicht gelöst war, die vorgesehenen Untersuchungen nur zum kleinsten Teil durchgeführt worden. Im Oberaargau war es möglich, dank der geschaffenen Unterlagen, in Zusammenarbeit mit dem Regionalplanungsverein die ersten bedeutenden wasserwirtschaftlichen Entscheide zu fällen.

b) *Gewässerschutzkarte*

Im Sinne der eidgenössischen Tankvorschriften von 1967/1969 und der internen Bedürfnisse sind 8 LK-Blätter der Gewässerschutzkarte fertiggestellt worden, 6 weitere sind in Bearbeitung (s. Karte). Da es sich zeigt, dass die auf den verschiedenen kantonalen Ämtern zur Verfügung stehenden Unterlagen unzureichend sind, sollen in Zukunft vermehrt private Geologen für ergänzende Feldaufnahmen eingesetzt werden, so dass dieses für den Gewässerschutz, die Grundwasserbewirtschaftung und die Rationalisierung der Verwaltungsarbeit dringend benötigte Kartenwerk bis Ende 1971 abgeschlossen werden kann.

c) *Hydrologische Grunddaten*

In Zusammenarbeit mit dem Geographischen Institut sind die aufgebauten Stationen für Niederschlag und Abfluss betreut worden, deren Daten die Messungen des eidgenössischen Netzes ergänzen; im Raume Emmental und Oberaargau sind zudem Grundwassermessungen durchgeführt worden, während im Aaretal erst 1970 Studenten verfügbar sein werden, um mit dieser Arbeit zu beginnen. Im unteren Emmental sollen die über drei Jahre geführten Messungen demnächst abgeschlossen und die Vielzahl der gemessenen Stationen durch einzelne Schlüsselpunkte ersetzt werden, die in Zukunft dauernd zu beobachten sind.

d) *Geologische Dokumentation*

Im Rahmen der hydrogeologischen Kartierung sind die zur Verfügung gestellten Dokumente systematisch gesammelt worden. Mit dem Sammeln reiner Baugrunddaten für einen Baugrundkataster konnte aus zeitlichen Gründen nicht begonnen werden.

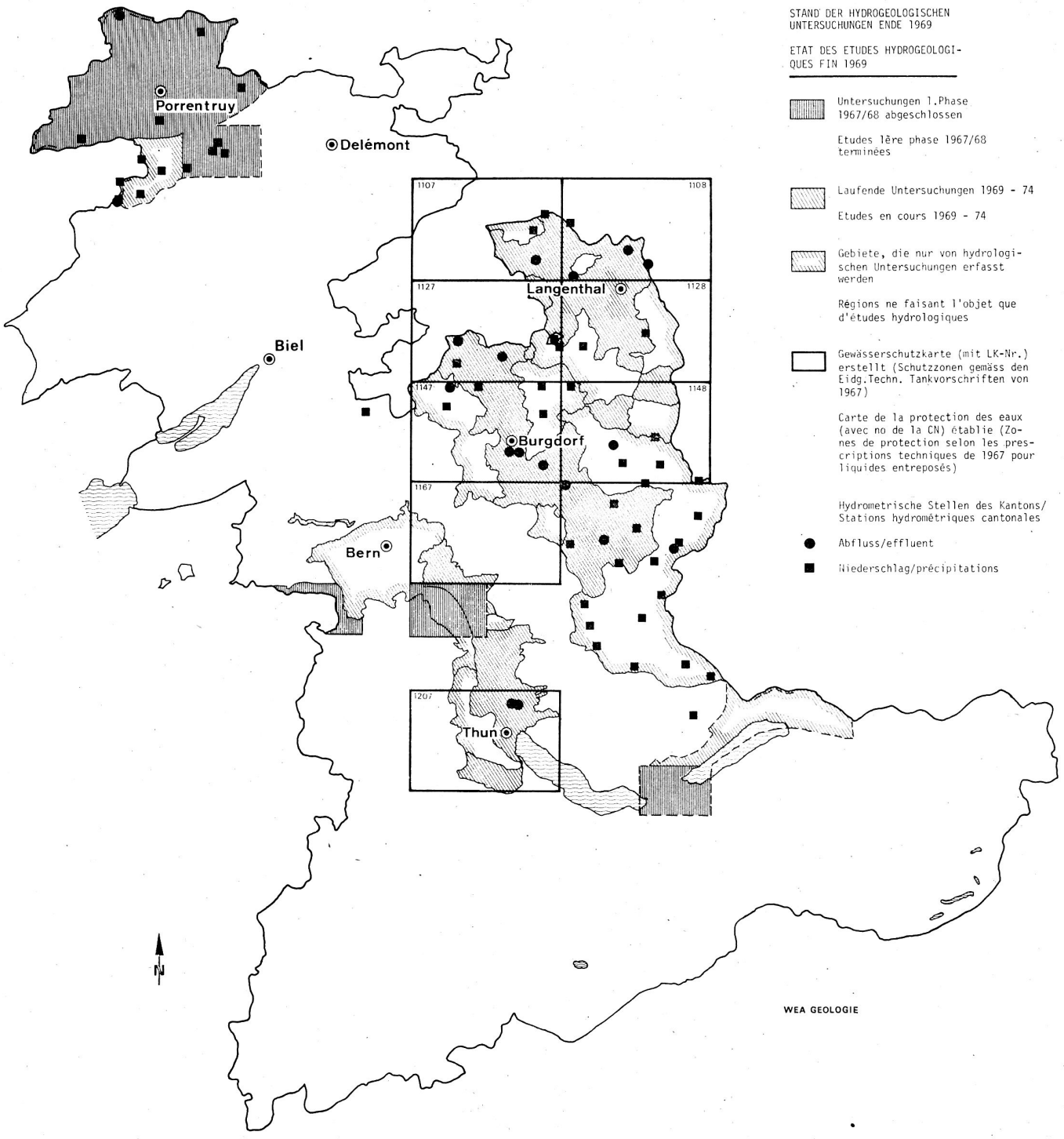
VIII. Gewässerschutzlaboratorium

A. Allgemeines

Die Aufgaben, die dem Gewässerschutzlaboratorium zugewiesen werden, nehmen zu. Zu den Ermittlungen der Ursachen von Gewässerverunreinigungen kommen immer mehr die Überwachungsaufgaben über die Leistungsfähigkeiten der Kläranlagen hinzu. Die Untersuchungen unserer Seen werden seit dem 4. November 1969 auch vom Bund subventioniert. Dies bedingt ein neues Untersuchungsprogramm folgender Seen: Bieler-, Brienzer-, Murten-, Neuenburger- und Thunersee sowie des kleinen und grossen Moossees, des Burgäschi-, Inkwiler-, Dittlig-, Uebeschi- und Amsoldingersees. Die vom Eidgenössischen Gewässerschutzamt koordinierten Gewässeruntersuchungen im Zusammenhang mit dem Bau von Atomkraftwerken an der Aare und am Hochrhein verlangen Untersuchungen über die Temperatur des Vorfluters, des Sauerstoffgehaltes, der Sauerstoffzehrung sowie des biochemischen Sauerstoffbedarfes der Aare. Sie werden an 6 Stellen unterhalb Mühleberg durchgeführt.

B. Untersuchungen

Die Zahl der im Labor untersuchten Proben betrug 3025 gegenüber 2242 im Vorjahr. Dazu kommen zahlreiche Kontrollanalysen auf Kläranlagen, die von der Laborregistratur nicht erfasst werden.


STAND DER HYDROGEOLOGISCHEN UNTERSUCHUNGEN ENDE 1969
ETAT DES ETUDES HYDROGEOLOGIQUES FIN 1969
Untersuchungen 1.Phase 1967/68 abgeschlossen
Etudes 1ère phase 1967/68 terminées
Laufende Untersuchungen 1969 - 74
Etudes en cours 1969 - 74
Gebiete, die nur von hydrologischen Untersuchungen erfasst werden
Régions ne faisant l'objet que d'études hydrologiques
Gewässerschutzkarte (mit LK-Nr.) erstellt (Schutzzonen gemäss den Eidg.Techn. Tankvorschriften von 1967)
Carte de la protection des eaux (avec no de la CN) établie (Zones de protection selon les prescriptions techniques de 1967 pour liquides entreposés)
Hydrometrische Stellen des Kantons/ Stations hydrométriques cantonales
Abfluss/effluent
Niederschlag/précipitations
Porrentruy
Delémont
Biel
Langenthal
Burgdorf
Bern
Thun
1107
1108
1127
1128
1147
1148
1167
1207
N
WEA GEOLOGIE

Die Proben verteilen sich auf die einzelnen Sachgebiete wie folgt (in Klammern Zahlen des Vorjahres):

Seeuntersuchungen	1397 (1261)	46,2%	(51,6%)
Flussuntersuchungen	768 (260)	25,4%	(10,6%)
Kohlenwasserstoffe	325 (246)	10,8%	(10,1%)
Kläranlagen	152 (258)	5,0%	(10,6%)
Abwasser	125 (102)	4,1%	(4,2%)
Fischvergiftungen	119 (78)	3,9%	(3,2%)
Gewässerverschmutzungen	47 (51)	1,6%	(2,1%)
Untersuchungen im Zusammenhang mit Trinkwasser	41 (132)	1,4%	(5,4%)
Badewasser	40 (23)	1,3%	(0,9%)
Diverses	7 (6)	0,2%	(0,2%)
Brauchwasser	4 (26)	0,1%	(1,1%)

Von den insgesamt 37 Fischvergiftungen, die dem Fischereiinspektorat gemeldet wurden, gelangten 18 (12) zur Untersuchung. Ferner wurden 15 (8) Gewässerverschmutzungen ohne Kohlenwasserstoffe bearbeitet.

Als Ursachen wurden ermittelt:

	Fischvergiftungen	Gewässerverschmutzungen ohne Öl
Cyanide	3 (4)	—
Jauche und Siloabwässer	4 (2)	4
Spritzmittel	1 (1)	—
Phenol	1 (—)	—
Harzseife	2 (—)	—
Verschiedene gewerbliche Abwässer	1 (2)	11
Fälle ohne gifthaltige Proben	6 (1)	—

In dieser Zusammenstellung sind die Gewässerverunreinigungen, bei denen die Ursache eindeutig und ohne Analyse nachgewiesen werden konnte, nicht enthalten.
Eine wichtige Rolle spielte die Kontrolle von Ölunfällen. Durch Anschaffung eines Infrarotspektralphotometers und der für die Aufarbeitung der Proben notwendigen Einrichtungen konnte die Untersuchungszeit erheblich verkürzt werden.

Vom Regierungsrat genehmigt am 17. April 1970.

Begl. Der Staatsschreiber i. V.: *B. Kehrli*

Es zeigt sich, dass die Einfahrzeit einer Kläranlage bis zu deren vollen Reinigungsfähigkeit gegen ein Jahr dauern kann. Im allgemeinen waren die Leistungen der Kläranlagen recht befriedigend. Um einerseits die Funktionen einer Anlage eingehend kennenzulernen, arbeitete eine Equipe von drei Mann des Labors während einer Woche auf einer ARA. Andererseits diente dieser Aufenthalt der Überwachung während einer speziellen Einarbeitungsphase.

IX. Rohrleitungsanlagen

Die Bedeutung der Rohrleitungsanlagen zum Transport von gasförmigen Brennstoffen nimmt immer mehr zu. Im Berichtsjahr wurden 3 Bewilligungen für Gaszuleitungen erteilt.
(La Chaux-de-Fonds–Renan, Bern–Gümligen, Bümpliz–Kleefeld.)

X. Gewässerschutzmassnahmen bei Atomkraftwerken

Die seit Oktober 1968 vorgenommenen vorsorglichen Untersuchungen der Aare unterhalb des Atomkraftwerkes Mühleberg wurden weitergeführt und in ein umfangreiches Untersuchungsprogramm des Eidgenössischen Gewässerschutzamtes eingereiht. Der vom gleichen Amt herausgegebene Bericht über die Wärmebelastung der Flüsse bildet die Grundlage für die Arbeiten der Eidgenössischen Wärmelastplankommission, welche die Fragen der Wärmebelastung der Aare durch Kühlwasser in Hinblick auf die Errichtung weiterer Atomkraftwerke zu prüfen hat. In dieser Kommission ist auch das WEA vertreten. Eine andere Kommission des Bundes beschäftigt sich mit der Aufstellung von Betriebsreglementen für Atomkraftwerke, in welcher ebenfalls das WEA vertreten ist.

Bern, im März 1970.

Der Direktor:

Huber