

Verwaltungsbericht der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft

Autor(en): **Huber, Henri / Bauder, R.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1967)**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-417745>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verwaltungsbericht der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft

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

Direktionssekretariat

Die neugeschaffene Direktion sah sich im Berichtsjahr zahlreichen *organisatorischen und personellen Problemen* gegenübergestellt, die sich aus der Abtrennung von der Baudirektion und der Inangriffnahme neuer Aufgaben ergaben. Das Verkehrsamt nahm die Übersiedelung nach dem Hauptgebäude am Rathausplatz 1 an die Hand, während das Gewässerschutzlaboratorium ins Verwaltungsgebäude II der Ringhof AG beim Autobahnpolizeigebäude am Schermenweg 11 umgezogen ist. Rechnungsführung sowie Materialeinkauf und -verwaltung wurden zum Zwecke der Vereinheitlichung und Rationalisierung zentralisiert. Auf den 1. Januar ist die gesamte Direktion angesichts des vermehrten Aussendienstes auf Baustellen durch Verfügung der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt der obligatorischen Unfallversicherung unterstellt worden. Wegen des elfmonatigen Interregnums in der Leitung des Wasser- und Energiewirtschaftsamtes (WEA) nach dem Tod von Oberingenieur Hans Ingold musste auf die Ausarbeitung des Organisationsdekretes für das Berichtsjahr verzichtet werden.

Personelles: Auf den 1. August 1967 hat der Regierungsrat Dipl.-Ing. Rudolf Merki, bisher Adjunkt beim kantonalen Meliorationsamt zum Oberingenieur am WEA gewählt. Als Kulturingenieur besitzt er namentlich Erfahrungen in Kraftwerkbau, Wasserversorgung, Entwässerung und Gewässerschutz, wobei ihm die Zweisprachigkeit im Jura zustatten kommt. Damit konnte alt Kantonsoberingenieur Dr. Gerber von der weiteren Mitwirkung entlastet werden, für die ihm unser herzlicher Dank gebührt.

Als Dienstchef, Rechnungsführer und Materialverwalter der Direktion und zugleich Kanzleichef des WEA wurde Paul Heiniger gewählt, während in Ingenieur Francis Berdat ein qualifizierter Betreuer der Abwasser- und Trinkwasserprobleme im gesamten Jura gewonnen werden konnte. Für die durch die Grundwasserkarte bedingte zweite Stelle eines Geologen wurde Dr. Hans Wüthrich gewählt. Neue Stellen wurden ferner für einen Bauführer, Tankkontrolleur und eine Verwaltungsbeamtin geschaffen und durch geeignete Mitarbeiter besetzt. Zur Verarbeitung Tausender in öffentlichen und privaten Archiven vorhandener Daten für die hydrogeologische Karte wurden eine Reihe von Studenten und, im Rahmen einer kleineren Aktion P, verschiedene ehemalige Lehrer und andere aus dem Berufsleben ausgeschiedene Mitarbeiter herangezogen, desgleichen für die verschärfte Überwachung von Abwasserprojekten ein ehemals praktizierender Ingenieur und für die Planung der Kehrlichtbeseitigung auf kantonaler Ebene ein ehemaliger technischer Betriebsleiter.

Der stark beanspruchte *Rechtsdienst* hatte das Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren für 132 Kanalisations-, Abwasser-

fonds-, Wasserversorgungs-, Elektrizitätsreglemente, Verbands- und Genossenschaftsstatuten usw. durchzuführen. Im Sinne von Artikel 125 des Wassernutzungsgesetzes gehen die Gemeinden mehr und mehr dazu über, die Aufwendungen für die Abwasserbeseitigung vom Steuerzahler auf den Verursacher und Verbraucher abzuwälzen, was auf lange Sicht, wie die Erfahrungen im Ausland zeigen, zur Eindämmung der Wasserverschwendung und allgemeinen Kostensenkung führen dürfte. Zur Erleichterung der Finanz- und Ortsplanung hat die Direktion ferner ein Musterreglement für die Erhebung von Grundeigentümerbeiträgen auf Erschliessungskanalisationen der Gemeinden ausgearbeitet, das auf Ende Jahr den interessierten Gremien zur Vernehmlassung zugestellt wurde. Im weiteren wurde für das Labor ein Tarif aufgestellt, der sich weitgehend an Vorlagen auf schweizerischer Ebene anlehnt, und es wurde die Neuordnung des gesamten Gebühren- und Abgabewesens mit entsprechenden Gesetzesänderungen und Dekreten an die Hand genommen. Auf eidgenössischer Ebene wurde bei der Gesetzgebung für die Binnenschifffahrt und Freihaltung der Wasserstrassen mitgewirkt. Im übrigen wurde der Rechtsdienst für die Beratung von Gemeindebehörden und -verbänden sowie für die Behandlung von Rekursen, Verfügungen, Bewilligungen, Begutachtungen, Zwangsmassnahmen, Einsprachen und Vernehmlassungen im Gebiete des Abwasserwesens, der Wasser- und Energiewirtschaft, der Kehrlichtablagerungen, Tankanlagen, Skilifte, Ölunfälle u.a.m. in Anspruch genommen. Wegen Arbeitsüberlastung musste auf die Revision des Wassernutzungsgesetzes und weitere fällige Gesetzgebungsarbeiten verzichtet werden. Im Berichtsjahr sind eine Reihe von erheblich erklärten *Motionen und Postulaten* behandelt worden. So wurde die Sperrzone in der Vanelbucht (Postulat Gasser, Nidau) verwirklicht, im Mittelland erlaubt die Planung der Kehrlichtbeseitigung (Postulat Kästli, Bolligen) den Zusammenschluss der Gemeinden, voraussichtlich in Form einer Aktiengesellschaft, und die Standortwahl in der Region Burgdorf-Solothurn, während das Wasser- und Energiewirtschaftsamt eine interne Dringlichkeitsordnung im Abwassersektor (Motion Hubacher) ausgearbeitet hat. Die Vereinheitlichung der Bootsvorschriften in der Schweiz (Postulat Imboden) auf dem Gesetzeswege wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen, doch kommen die Kantone an den eidgenössischen Schifffahrtsexpertenkonferenzen regelmässig zusammen, so dass wenigstens die Möglichkeit einer gewissen Anpassung der Praxis besteht. Die Erhöhung der Wasserzinsen (Postulat Kästli, Bolligen) wird 1968 im Rahmen der Gesetzgebung über den Finanzausgleich und die Abgabenvorschriften vor den Grossen Rat kommen. Dagegen konnte die Verordnung zur Bildung von Wasserversorgungsregionen (Motion Kästli, Ostermundigen) noch nicht abgeschlossen werden, desgleichen musste die Schaffung von gemeinsamen Bootsanbindenplätzen auf dem Bielersee (Postulat Gasser, Nidau) namentlich auch aus finanziellen Gründen hinausgeschoben werden.

Verkehrsamt

Der Geschäftsumfang des Verkehrsamtes hat im Berichtsjahr neuerdings stark zugenommen. Insgesamt wurden dem Regierungsrat rund 120 Beschlussesentwürfe unterbreitet. Der Grosse Rat behandelte im Laufe des Jahres sieben Kreditvorlagen. Insbesondere war die dritte bernische Privatbahnhilfe vorzubereiten, und schliesslich erforderten die Vorarbeiten zu einem bernischen Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen einen erheblichen zusätzlichen Arbeitsaufwand.

I. Eisenbahnen

A. Schweizerische Bundesbahnen

Gemäss Kostenverteiler vom 13. September 1956 hat der Kanton an die teuerungsbedingten Mehrkosten für den neuen *Personenbahnhof Bern à fonds perdu* Fr. 3413530.- zu leisten, während die Stadt Fr. 3776470.- aufbringen muss. Am 7. November 1967 hat der Grosse Rat den Kredit bewilligt, die Auszahlungen erfolgen in den Jahren 1968 bis 1972 mit Quoten von mindestens Fr. 600000.-.

Die Hochbauten des neuen Personenbahnhofes Bern machten am Bollwerk die programmässigen Fortschritte. Der Nordflügel des alten Aufnahmegebäudes wurde im Sommer abgebrochen. Mit den Fundationsarbeiten für das Hochhaus Bollwerk-Süd wurde begonnen. Im Herbst nahmen die Abbrucharbeiten an der Schalterhalle und dem Handgepäcklokal ihren Anfang. Letzteres wurde vorübergehend in das Milchgässchen verlegt.

Auf den Frühlingsfahrplanwechsel wurde die Verbindungslinie *Zollikofen-Ostermundigen* in Betrieb genommen, die täglich von rund fünfzig Güterzügen benützt wird und den Vorbahnhof Wylerfeld wesentlich entlastet. Gleichzeitig erhielt die Station Ostermundigen ein modernes Gleisstellwerk. Die ganze Sicherungsanlage der Verbindungslinie wird vom Stellwerk Wylerfeld ferngesteuert.

Im Personenbahnhof *Langenthal* wurde die Rohplanie der neuen Geleiseanlagen beendet und mit dem Legen der Geleise begonnen. Im Sommer begannen die Arbeiten für die Strassenunterführung *Aarwangenstrasse*. Die Brücke umfasst fünf Geleise der Bundesbahnen und das Einfahrgeleise der *Oberaargau-Jura-Bahnen* (OBJ), die im neuen Personenbahnhof einen eigenen Perron erhalten werden.

Die Arbeiten an der *Doppelspur Biel-Ligerz* umfassten vor allem das Ausweiten des im Sommer 1966 durchschlagenen Richtstollens und die Anpassung des Trasses im Gebiet des westlichen Tunnelportals in Biel an das bestehende Geleise in Tüscherz. Für die Anpassung des Westkopfes des Personenbahnhofes Biel an das zweite Geleise wurde das Plangenehmigungsverfahren nach Artikel 18 des Eisenbahngesetzes in die Wege geleitet. Die *Werbestelle Delle* wird nach dem Rücktritt von alt Regierungsrat Georges Moeckli, Delegierter des Regierungsrates für französisch-bernische Eisenbahnfragen, unter der Leitung des kommerziellen Dienstes der *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn* (EBT) weitergeführt. Der Güterverkehr hat sich weiterhin recht erfreulich entwickelt, indem ganze Züge mit Schrott nach Italien über Delle geleitet werden. Auf Fahrplanwechsel vom Frühjahr 1967 wurde in Anwesenheit von französischen und schweizerischen Delegationen der neue internationale Grenzbahnhof Delle dem Betrieb übergeben. Der bisher in Porrentruy stationierte schweizerische Zolldienst wurde nach Delle verlegt. Durch das Eidgenössische Politische Departement ist Boncourt als Zuordnungsgemeinde bezeichnet worden.

B. Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund

Die von der Schutzgenossenschaft der «freien BLS-Aktionäre» beim bernischen Handelsgericht eingereichte Klage gegen den Beschluss der Generalversammlung der Aktionäre der *Lötschbergbahn* vom 12. September 1966 wurde der dritten Zivilkammer des bernischen Obergerichtes übertragen. Die Schlussverhandlung ist für den Monat März 1968 in Aussicht genommen. Die Bundesbehörden warten ab, bis ein rechtskräftiges Urteil vorliegt.

C. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

Mit Beschluss vom 1. März 1967 gewährte die Bundesversammlung einen dritten Rahmenkredit von 150 Millionen Franken zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen im Rahmen des siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957. Der Kredit umfasst Bundesleistungen für technische Verbesserungen, für die Umstellung des Bahnbetriebes auf andere Traktionsarten sowie Beiträge zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen und Hilfe bei Naturschäden.

Die Bundeshilfe setzt von Gesetzes wegen ein Mitwirken der Kantone voraus. Der Regierungsrat hat im Hinblick auf eine rechtzeitige Vorausplanung eine Vorlage für einen dritten Rahmenkredit zu 40 Millionen Franken für die Jahre 1971 bis 1976 zugunsten von acht Unternehmungen dem Grossen Rat vorgelegt, der mit 127:0 Stimmen am 7. November 1967 zustimmte, wobei über die Zuteilung der Kredite im Einzelfall gemäss einer erheblich erklärten Motion von Grossrat Dr. Augsburg eine besondere grossrätliche Kommission zu entscheiden hätte. In der Volksabstimmung vom 18. Februar 1968 ist die Vorlage indessen mit knappem Mehr verworfen worden.

Auf eidgenössischer Ebene wurden die Sparanträge des Bundesrates vom 17. Januar 1967, soweit das Eisenbahngesetz und die Tarifannäherungsbeschlüsse der Bundesversammlung betreffend, von der letzteren weitgehend abgelehnt. Am 5. Oktober 1967 wurde demgegenüber Artikel 60 des Eisenbahngesetzes von 1957 geändert, womit für die eingangs erwähnten vier Leistungsarten Bundesbeiträge von 30 bis 70% erbracht werden können. Die Bestimmungen sind auf den 1. Januar 1968 in Kraft getreten. Als am meisten belasteter Kanton wird Bern wahrscheinlich bis zu 70% für eisenbahngesetzliche Hilfe erhalten.

Der mit dem bernischen Volksbeschluss vom 8. Dezember 1963 bewilligte Rahmenkredit von 30 Millionen Franken (Ziff. 1) wurde mit restanzlich 10 Millionen Franken in vollem Umfange den um Hilfe nachsuchenden Bahnen zugeteilt. Am 7. November wurden für technische Erneuerungsprogramme Kantonsmittel von 6 Millionen Franken für die *Worblentallinie* der *Vereinigten Bern-Worb-Bahnen* (VBW) und 4 Millionen Franken zugunsten der *Biel-Täuffelen-Ins-Bahn* (BTI) vom Grossen Rat bewilligt. Die weiteren mit den Bundesbehörden zu vereinbarenden technischen Erneuerungsprogramme müssen wegen Erschöpfung der Kantonsmittel aus der zweiten Privatbahnhilfe dem dritten Rahmenkredit des Bundes und des Kantons zugeschrieben werden.

D. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB):

Von den im Vorschlag auf Grund des Volksbeschlusses vom 8. Dezember 1963 (Ziff. 2) für das Berichtsjahr vorgesehenen 5 Millionen Franken entfielen Fr. 807463.- auf den Bau einer 200 m langen Stützmauer an der *Tiefenaustrasse*, womit die erste Etappe der Tieferlegung des doppelspurigen SZB-Geleises als beendet zu betrachten ist. Weitere Fr. 2819468.- wurden für die Erneuerung der Verkehrsanlagen in *Worblen* benötigt, wobei nach der Rohplanie des Güterbahnhofes mit der Montage der

Fahrleitung, dem Legen von Geleisen und den Fundationsarbeiten für die Kunstbauten begonnen werden konnte. Die Verbindungslinie nach Papiermühle kann, nachdem die Betonbrücken über die Worblentalstrasse, die Zufahrt zur Worbla AG, Stützmauern hinter der Waffenmechanikerkaserne und grosse Teile des Tagbautunnels vollendet wurden, voraussichtlich auf Herbst 1968 in Betrieb genommen werden. Die Aufwendungen betrugen im Jahre 1967 Fr. 1 198 964.–

Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI):

Auf Grund des mit Beschluss des Grossen Rates am 10. November 1966 bewilligten Vorkredits von Fr. 850 000.– wurden die Bauarbeiten zur Trennung des Bahngeleises von der Staatsstrasse zwischen Ipsach und Gerolfingen mit einer gesamten Baulänge von rund 3500 m bis auf zwei Teilstrecken von je 150 m Länge zum Abschluss gebracht. Nachdem der Grosse Rat am 7. November 1967 zugunsten der BTI einen Kredit von 4 Millionen Franken, der Stadtrat von Biel einen Beitrag von Fr. 800 000.– und die Seegemeinden insgesamt Fr. 660 000.– bewilligt hatten, begannen im engen Einvernehmen mit den Bundesbahnen und der Stadt Biel die Projektierungsarbeiten für die unterirdische Endstation der BTI in Biel. Ferner kam die Projektierung der Trennung von Bahn und Strasse zwischen Täuffelen und Ins-Dorf (Baulänge rund 4 km) zum Abschluss. Die Verwirklichung dieser Projekte fällt in das Jahr 1968.

Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB):

In Langenthal begannen die Erdarbeiten für eine neue Rollschienenanlage im Zusammenhang mit dem Neubau des dortigen SBB-Personenbahnhofes. Die bisherige Anlage wurde vorübergehend in den nördlichen Teil des SBB-Areals des Bahnhofes Langenthal verlegt. Die Einführung der OJB-Linien nach Melchnau und Niederbipp in den neuen Personenbahnhof Langenthal fällt in das Jahr 1968. Damit wird der bisher unbewachte Niveauübergang der OJB an der Aarwangenstrasse beseitigt. Der Niveauübergang der OJB/SNB in Niederbipp an der Staatsstrasse 97 wurde ebenfalls beseitigt.

Montreux-Oberland-Bahnen (MOB):

Die bei der Schweiz. Industrie-Gesellschaft (SIG) bestellten vier Doppeltriebwagen können infolge Verzögerungen erst auf den Fahrplanwechsel 1968 in Betrieb genommen werden. Der Einsatz dieses Rollmaterials bringt für die Strecke Zweisimmen-Lenk insofern eine Verbesserung, weil MOB-Triebwagen auf dieser Strecke zur Verfügung stehen werden. In den letzten Jahren wurden für die Linie nach Lenk rund 8 km Geleise erneuert durch Einbringen neuer Schienen, Schwellen und Schotter. Die Frage einer allfälligen Umstellung dieser Strecke auf Normalspur musste aus weitem Diskussionen wegen zu hoher Kosten ausbleiben. Pendent blieb die Erneuerung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge der MOB zu Lasten der dritten Privatbahnhilfe.

Berner Oberland-Bahnen (BOB):

Im Herbst des Berichtsjahres begann die Ablieferung der zehn neuen vierachsigen Personenwagen, die bezüglich technischer Einzelheiten dem SBB-Brünig-Typ entsprechen, womit der Wagenthronlauf Luzern-Interlaken-Grindelwald/Lauterbrunnen gewährleistet werden kann. Untersuchungen betreffend Neubau der BOB-Werkstätte in Zweisimmen, deren Räume und Einrichtungen noch aus der Zeit des Dampfbetriebes stammen, führten zur Projektierung eines Neubaus. Die Übergabe von Revisionsarbeiten an die SBB-Werkstätte Meiringen schied aus, indem trotz dieser Arbeitsteilung umfangreiche Unterhaltsarbeiten der BOB verblieben wären.

Lötschbergbahn (BLS):

Die geplante Umstellung der Strecke Interlaken-Ost-Bönigen auf Autobusbetrieb war im Berichtsjahr Gegenstand lebhafter Auseinandersetzungen. Eine vom Bundesrat eingesetzte Kommission von Sachverständigen, die Umstellungen von Eisenbahnen auf schienenfreie Traktion zu prüfen hat, führte am 18. Juli Fahrversuche mit Autobussen durch.

Sensetalbahn (STB):

Zwischen der BLS/BN einerseits und der STB andererseits wurde eine Vereinbarung unterzeichnet, wonach der gesamte technische Dienst der Sensetalbahn inskünftig von den Fachdiensten der BLS besorgt wird. Die Depotwerkstätte der STB in Laupen dient inskünftig noch als Einstellhalle für den Tagesunterhalt. Das bisher dort beschäftigte handwerkliche Personal wurde zum Teil in die BN-Werkstätte Ausserholigen versetzt. Ins Berichtsjahr fiel die definitive Projektierung der STB-Brücke über die Saane in Laupen. Die Verwirklichung dieses Bauvorhabens fällt in das Jahr 1968. Es bildet Bestandteil der zwischen Bund, Kanton Bern und der Bahnverwaltung im Jahre 1965 unterzeichneten Vereinbarung über ein technisches Erneuerungsprogramm.

Chemins de fer du Jura (CJ):

Die Französische Staatsbahngesellschaft (SNCF) hat auf Frühjahr 1967 den Personentransport mit Autobussen zwischen Danemarie und Pfetterhouse in die Wege geleitet. Auf Anfrage der Aufsichtsbehörde des Bundes – Eidgenössisches Amt für Verkehr und Eidgenössisches Politisches Departement – haben wir dieser Lösung zugestimmt, weil kantonseitig keine Möglichkeit bestand, den Absichten der SNCF Widerstand zu leisten. Der Zustand der Verbindungslinie der CJ zwischen Bonfol und Pfetterhouse verschlechtert sich von Jahr zu Jahr, weil der Personenverkehr seit 1945 stillgelegt ist und der Gütertransport in Wagenladungen im gleichen Zeitabschnitt praktisch zum Erliegen kam. Die Frage, ob die Strecke abgebrochen oder erneuert werden soll, war am Ende des Berichtsjahres weiterhin pendent.

E. Tilgung von Fremdkapital

Zwischen den Kantonen Waadt, Freiburg und Bern wurde im Berichtsjahre eine Vereinbarung unterzeichnet, wonach die Gegenwerte bisher nicht eingelöster *Obligationen der MOB* anteilmässig den Kantonalbanken der drei Kantone zugewiesen bzw. den drei Kantonen zur Verfügung gehalten werden. Die Angelegenheit konnte damit befriedigend erledigt werden. Zugunsten der *Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT)* wurden auf Jahresmitte 1967 weitere Fr. 500 000.– Titelwerte (Obligationen) unter Aufsicht der Kantonalbank von Bern durch Auslösung zum Nominalwert Fr. 300 000.– und Rückkäufen zu Kurswerten an der Börse (Fr. 200 000.–) getilgt. Der Kursgewinn des Kantons für die letzterwähnten Titelwerte erreicht rund Fr. 30 000.–. Die noch zu tilgende Restanz beläuft sich auf rund 5,7 Millionen Franken. In diesem Betrag sind die bisher erzielten Kursgewinne durch Rückkäufe an der Börse mit rund Fr. 240 000.– eingeschlossen. Die Abtragung der Schuldrestanz erfolgt auf Grund des Volksbeschlusses vom 5. Juli 1959.

II. Konzessionierte Automobilbetriebe

Die Durchführung des Bundesratsbeschlusses vom 15. Oktober 1965 betreffend Defizitdeckung bei konzessionierten Automobilbetrieben, der auf den 1. Januar 1966 in Kraft getreten ist, erlitt bundesseitig (PTT-Verwaltung) im Berichtsjahre eine erhebliche Verzögerung. Vorerst mussten für die Konzessionsbetriebe

einheitliche Rechnungsgrundlagen eingeführt werden, um insbesondere zwischen dem Pflichtverkehr nach Konzession und dem zusätzlichen Ausflugs-Fernfahrten- Lastwagenverkehr eine klare Trennung zu erreichen. Die Buchprüfungen der PTT-Verwaltung zogen sich für das Rechnungsjahr 1966 bis zum Ende des Jahres 1967 hinaus.

Der Bund übernimmt auf Grund der bundesrätlichen Verordnung vom 15. Oktober 1965 zwei Drittel von Fehlbeträgen aus dem Pflichtverkehr. Voraussetzung ist – wie beim Eisenbahngesetz –, dass die Kantone oder Dritte einen weiteren Drittel übernehmen. Um die Gleichbehandlung mit den Eisenbahnen herzustellen, wurde kantonssseitig zugesichert, dass der Staat Bern bei der Anwendung des Bundesratsbeschlusses mit einem Kantonsdrittel mitwirken werde. Im Voranschlag des Verkehrsamtes wurden pro 1968 erstmals Fr. 70 000.– aufgenommen und vom Grossen Rat mit Beschluss vom 7. November 1967 bewilligt.

III. Schifffahrt

A. Konzessionierte Schifffahrt

Das erste Betriebsjahr der von der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG) käuflich übernommenen Aareschiffahrt Solothurn–Bielersee gab einen recht erfreulichen Betriebsüberschuss von rund Fr. 70 000.–. Unter Einschluss des voraussichtlichen Rechnungsergebnisses der BSG beläuft sich der Überschuss pro 1967 auf rund Fr. 250 000.–. Er reicht aus, um die noch vorhandenen Schuldverpflichtungen aus der Übernahme der drei «Romandie-Schiffe» vorzeitig abzutragen und Reserven für die Erneuerung des ganzen Schiffparkes zu äufnen. Gleichbleibende Voraussetzungen vorbehalten, wird die BSG ab 1970 in der Lage sein, ihren Schiffspark alle zwei bis drei Jahre um eine kleinere Einheit zu erneuern.

B. Kleinschifffahrt

Der Bestand der kontrollierten Boote hat im Berichtsjahre von 8709 (1966) auf 9960 Einheiten zugenommen. Die Zuwachsrate ist seit den letzten zehn Jahren die grösste. Durch die Direktion wurde geprüft, ob die Rechnungsstellung nicht über das Lochkartenprogramm des kantonalen Strassenverkehrsamtes erfolgen könnte. Der für dieses System notwendige Fahrzeugbestand ist aber nach wie vor zu klein. Aus diesen Gründen wurde auf Empfehlung des kantonalen Finanzinspektorates auf eine Änderung der Rechnungsablage verzichtet.

Auf Grund der andauernden Zunahme von Kleinbooten und der damit zusammenhängenden Gesuche um Bewilligung von Bootsanbindestellen wurde auch in diesem Berichtsjahr von verschiedener Seite die Forderung erhoben, der Staat solle für die verschiedenen Gewässer Zonenpläne für Anbindestellen ausarbeiten und in Rechtskraft erwachsen lassen. Diese Aufgabe wird in Angriff genommen, sobald die personellen Voraussetzungen geschaffen sind.

Die Arbeiten zur Schaffung einer schweizerischen Binnenschiffahrts-Gesetzgebung nehmen unter dem Vorsitz der Bundesbehörden ihren Fortgang. Im Berichtsjahr fanden 12 Kommissionssitzungen statt, an welchen der Kanton Bern massgebend beteiligt war.

IV. Gewerbsmässiger Luftverkehr

Das Konzessionsgesuch des Vereins «Pro Flugplatz Bern» vom 15. Juli 1966 betreffend Bau und Betrieb eines kontinentalen Städteflughafens in Rosshäusern blieb im Berichtsjahre pendent. Die Aufsichtsbehörde des Bundes (Luftamt) hat die mitbeteiligten Behörden und Unternehmungen bis jetzt noch nicht zur Stellungnahme eingeladen. Dagegen verfügte das Eidgenössische Luftamt für den Bedarfsverkehr (Charter) im Belpmoos neue restriktive Normen bezüglich der Abfluggewichte, welche beispielsweise die englische Unternehmung Autair veranlassen, auf die Fortsetzung ihrer Operationen nach und ab Belpmoos zu verzichten.

Nachteilig für den Charterverkehr wirkte sich im Belpmoos und für den Militärflugplatz Interlaken auch der finanzielle Zusammenbruch der Globe-Air (Basel) aus.

Der vorerst erfreulichen Entwicklung des Bedarfsverkehrs wurden damit recht enge Grenzen gesetzt. Dennoch näherte sich die Passagierzahl des Linienverkehrs auf dem Belpmoos (Balair) mit insbesondere täglich zehn Bewegungen im Sommer gegen Jahresende der Grenze von 45 000 (1966 gegen 25 000). Die Linie nach Paris ist seit Mitte Mai 1967 in Betrieb.

In der Februarsession 1967 des Grossen Rates wurde eine 21köpfige Spezialkommission für Luftverkehrsfragen ernannt, welche insbesondere die Motionen der Herren Grossräte Abbühl (vorsorglicher Landerwerb in Rosshäusern) und Dr. Augsburger (Volksabstimmung Flughafen Bern) sowie den Antrag des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 17. Januar 1967 betreffend bernische Flugverbindungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten vorzubehandeln hatte. Der Antrag wurde in zwei Sitzungen im April 1967 sowie anfangs 1968 nach eingehender Diskussion inhaltlich und redaktionell bereinigt und danach angenommen.

An der zweiten Sitzung wurde beschlossen, die Vorlage nicht in der Februarsession 1968 vorzulegen. Die Kommission empfahl dem Regierungsrat, bis Ende 1968 durch Gutachten die Standortfrage sowie die finanziellen und volkswirtschaftlichen Aspekte im Zusammenhang mit einem Anschluss des Kantons Bern an den Luftverkehr abklären zu lassen. Der Regierungsrat hat sich hiermit einverstanden erklärt. Andererseits zeigten sich die beiden Motionäre bereit, die Behandlung ihrer Vorstösse demgemäss hinauszuschieben.

Am 23. Oktober teilte das Eidgenössische Luftamt mit, dass angesichts der topographischen Verhältnisse, aber auch aus Gründen der Lärmbekämpfung ein allfälliger Ausbau des Flughafens Belpmoos durch den Bund wahrscheinlich nicht subventioniert werden könnte.

Art	KREIS I Brienzersee		KREIS II Thunersee		KREIS III Wohltensee		KREIS IV Bielersee und Doubs		Total		Vermehrung + Verminderung –
	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	1967	1966	
Ruderboote	320	254	743	680	602	479	616	601	2281	2014	+ 267
Motorboote	283	206	1185	1048	862	608	2490	2162	4825	4024	+ 801
Lastschiffe ohne Motor	2	—	10	7	10	7	6	3	28	17	+ 11
Lastschiffe mit Motor	1	1	7	9	—	—	15	19	23	29	— 6
Segelboote (Yachten und Jollen) .	24	12	736	601	36	24	545	467	1341	1104	+ 237
Paddelboote	65	84	424	423	542	603	434	411	1465	1521	— 56
Total	700	557	3105	2768	2052	1721	4106	3663	9960	8709	+ 1251

V. Luftseilbahnen und Skilifte

Die Schilthornbahn eröffnete im Berichtsjahr ihre vierte Sektion von der Birg nach dem Schilthorn Gipfel (annähernd 3000 m ü. M.). Die Rekurse des Initiativkomitees St. Stephan–Lasenberg und Sörenberg–Brienzer Rothorn an den Gesamtbundesrat blieben im abgelaufenen Jahre pendent. Der Regierungsrat hat seinen bisherigen Standpunkt nicht geändert und dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement entsprechende Mitberichte zugestellt bzw. angekündigt.

Der Bau der ersten Sektion der *Stockhornbahn* konnte im Berichtsjahre weitgehend abgeschlossen werden. Die Betriebsaufnahme dieser Sektion stand auf Jahresende bevor. Sie soll vor allem die Bauarbeiten für die zweite Sektion fördern und im Gebiet der Endstation der ersten Sektion den Skiliftbau erleichtern. In Übereinstimmung mit den Bundesbehörden wird der Bau weiterer Luftseilbahnen mit grosser Vorsicht zu beurteilen sein, zumal die leistungsfähigen Skilifte entsprechend den Tendenzen in sämtlichen «Alpenkantonen» weiterhin rapid zugenommen haben und ihre Zahl im Kanton Bern Ende 1967 bereits gegen 150 betrug. Einem Entgegenwirken seitens der Behörden sind angesichts der Bedeutung für die Entwicklung des Fremdenverkehrs gewisse Grenzen gesetzt. Vermehrt haben sich insbesondere auch die transportablen Skilifte, für welche die kantonale Behörde neu eine generelle Bewilligung erteilt, während die Gemeindebehörden das Aufstellen im Einzelfall zu bewilligen haben, ähnlich dem beim Wandergewerbe üblichen Verfahren.

VI. Fahrplanwesen

Die kantonale Fahrplankonferenz vom Januar 1967 konnte insofern entlastet werden, weil vorgängig verschiedene Besprechungen zwischen der Generaldirektion der Bundesbahnen und dem kantonalen Verkehrsamt stattgefunden hatten, wobei die gesuchstellenden Organisationen nach Massgabe der bundesrätlichen Fahrplanverordnung vom 29. November 1946 beigezogen wurden. Die Bundesbahnen überprüfen seit einigen Jahren die gesamte Fahrplankonzeption im innerschweizerischen und internationalen Verkehr, um sie den jeweiligen Bedürfnissen besser anzupassen. Sie luden im November 1967 die Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft und Verkehrsorganisationen des Landesteiles Jura zu einer Besprechung ein, die sich vor allem auf Bau- und Betriebsfragen der Strecke Basel–Delémont–Biel (Fahrplanfeld 35) erstreckte. Die Ergebnisse dieser Konferenz können als positiv bezeichnet werden. Das Verkehrsamt hat die Vorarbeiten zum Fahrplanwechsel 1969/70 bereits in die Wege geleitet. Im Vordergrund steht dabei der Berufsverkehr nach und ab den grossen und mittleren Zentren, der eine wichtige Stütze der Volkswirtschaft des Kantons Bern und seiner Landesteile bildet.

VII. Kantonale Verkehrskommission

A. Unterkommission Eisenbahnen

Die Subkommission Eisenbahnen hat den Vorentwurf für ein bernisches Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen ausgearbeitet und einen Schlussbericht erstattet. Der Gesetzesentwurf hatte durch den Bericht über die allgemeine Überprüfung der Bundessubventionen (Prof. Stocker) eine unliebsame Verzögerung erlitten. Nachdem eine bundeseitige

Klärung eingetreten war (vgl. I C hiavor), konnte der Entwurf den Direktionen der bernischen Staatsverwaltung und den Transportunternehmungen anfangs 1968 zur Vernehmlassung zugestellt werden. Das Gesetz umfasst nicht nur die Eisenbahnen, sondern es ordnet insbesondere die Kantonsleistungen im Zusammenwirken mit der Bundesgesetzgebung für die verschiedenen Verkehrsträger sowie Kantonsleistungen zugunsten von Konzessionsbetrieben, die der Bundeshilfe nicht oder nur in beschränktem Masse teilhaftig werden.

B. Unterkommission Luftverkehr

Es fanden im Berichtsjahre keine Sitzungen statt.

C. Unterkommission Binnenschifffahrt und Pipelines

Da auf Begehren des Ständerates eine Ergänzung zum bundesrätlichen Bericht vom 11. Mai 1965 über die Binnenschifffahrt vorbereitet wird, verhielt sich die Subkommission abwartend.

Wasser- und Energiewirtschaftsamt

(Zahlen in Klammern: 1966)

I. Wasserbau

A. I. Juragewässerkorrektur (Unterhalt der Anlagen)

Es wird auf den Verwaltungsbericht der Baudirektion verwiesen.

B. Regulierung der Jurarandseen

Die Wasserführung der Aare unterhalb des Bielersees schwankte im Winter und Frühling zwischen 135 m³/s und 280 m³/s, erreichte während der Schneeschmelze im Oberland kurzfristig 450 m³/s (536 m³/s), um dann im Herbst zeitweise bis unter 100 m³/s (108 m³/s) zu sinken. Das Stauwehr in Port musste während des ganzen Jahres nie ganz geöffnet werden, während es im Jahr 1966 an 135 und im Jahr 1965 sogar an 176 Tagen ganz offen war.

Die höchsten und die tiefsten Wasserstände der drei Jurarandseen betrugen:

	Maximum	Minimum
Murtensee	429,59 m ü. M. (430,37)	428,61 m ü. M. (428,92)
Neuenburgersee	429,58 m ü. M. (430,16)	428,62 m ü. M. (428,87)
Bielersee	429,64 m ü. M. (430,07)	428,51 m ü. M. (428,65)

Dank den bisher durch die II. Juragewässerkorrektur im Nidau-Büren-Kanal ausgeführten Baggerungen ist dessen Abflusskapazität bei mittleren und tiefen Wasserständen fast auf das Doppelte gestiegen. Wegen Fehlens einer zuverlässigen Eichkurve für das neue Kanalprofil kann das bisher gültige Regulierungsreglement 1955 nicht mehr konsequent angewandt werden. Nach Abschluss der II. JGK-Arbeiten wird ein neues Reglement aufgestellt werden müssen, das den veränderten Abflussverhältnissen Rechnung zu tragen hat.

Die Zahl der Schleusungen durch das Wehr Port stieg im Berichtsjahr auf 6700 (1966: 4290; 1965: 2631). Der grösste Anteil fällt auf den Verkehr von Lastschiffen der Arbeitsgemeinschaft Nidau-Büren-Kanal.

II. Wasserwirtschaft

A. Wasserkraftnutzung

Nachdem im Vorjahr die ersten drei Gutachten (Dr. Jäckli, Prof. Dr. Jaag – 1. Teil, Prof. Schnitter) für die Beurteilung der möglichen Auswirkungen des von den BKW geplanten Kraftwerkes zur *Ausnützung der Wasserkräfte des Oberlandes* erstattet wurden, kamen im Berichtsjahr noch die restlichen drei Expertisen zur Ablieferung, nämlich:

1. Prof. Dr. Jaag: Einfluss der Verlagerung des Wasserzuflusses in den Thunersee auf das biologische Gleichgewicht dieses und des Brienzersees;
2. kantonale Brandversicherungsanstalt: Beeinträchtigung der Löschbereitschaft durch den teilweisen Wasserentzug;
3. Prof. Dr. Risch: Einfluss der geplanten Kraftwerkanlagen auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs.

Keiner der Experten kommt zum Schluss, das Projekt dürfe nicht ausgeführt werden; sie empfehlen jedoch gewisse Ergänzungen und Änderungen des Projektes, um die möglichen nachteiligen Folgen auf ein verantwortbares Minimum herabzusetzen.

Die Bauarbeiten beim *Kraftwerk Aarberg* wurden im Jahr 1967 mit Ausnahme eines Teils der Ausbaggerungen im Hagneckkanal und der Umgebungsarbeiten praktisch abgeschlossen. Der Versuchsbetrieb wurde im April begonnen.

Nachdem im Vorjahr die Aareverlegung abgeschlossen wurde, konnten nun die eigentlichen Bauarbeiten beim *Kraftwerk Bannwil* an die Hand genommen werden.

Das Bewilligungsverfahren für die Stauerhöhung des *Grimselsees* wurde eingestellt, nachdem die KWO beschlossen haben, das eingereichte Projekt zu überarbeiten. Die Kraftwerksbauten *Hopflauen* und *Innertkirchen II* wurden im Berichtsjahr so vorangetrieben, dass für das erstere am 12. Mai die provisorische Betriebsbewilligung erteilt werden konnte, während beim zweiten der provisorische Betrieb für anfangs 1968 vorgesehen ist.

Die Konzession für das an der Landesgrenze liegende *Doubs-Kraftwerk La Goule* wurde durch den Bundesrat am 25. April 1967 um 40 Jahre erneuert.

Im Auftrag der kantonalen Steuerverwaltung wurde im Berichtsjahr für eine grössere Anzahl von Wasserkraftwerken die Aufteilung der neuen amtlichen Werte auf die beteiligten Gemeinden berechnet.

Zudem wurden eine neue Konzession erteilt und eine für ein bestehendes Werk bestätigt. 12 Konzessionen wurden auf den neuen Besitzer übertragen, 30 Rechte gelöscht und 13 erneuert, darunter jenes für das *BKW-Wasserkraftwerk Mühleberg*. Die Konzession für das *BKW-Kraftwerk Kandergrund* konnte nach eingehenden Verhandlungen mit der Gemeinde Kandersteg bereinigt und neu ausgestellt werden.

Auf Antrag der Simmenthaler Kraftwerke AG wurde die Konzessionsdauer der beiden Werke *Kirel-Filderich* und *Simmeffluh* einheitlich bis 30. September 2039 festgesetzt.

B. Gebrauchswassernutzungen

Auf Grund der Ergebnisse der hydrogeologischen Untersuchungen im Raume Hagneckkanal-Büren an der Aare konnte am 7. November 1967 der Wasserverbund Seeland AG (WVS) die Konzession für die Entnahme von 32000 l/min Grundwasser im Raume Gimmiz-Kappelen erteilt werden. Aus den bewilligten Fassungen können die an der WVS beteiligten 32 Gemeinden an die 100000 Einwohner mit Trinkwasser versorgen.

Ausserdem wurden im Berichtsjahr 16 weitere Gebrauchswasserkonzessionen und 50 Bewilligungen für landwirtschaftliche

Bewässerungswasserentnahmen erteilt. 6 Wasserrechte wurden gelöscht und 2 auf einen neuen Besitzer übertragen.

Angesichts des steigenden Wasserkonsums sehen sich zahlreiche Gemeinden genötigt, nach neuen Wasserfassungsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Dabei zeigt sich vermehrt die Notwendigkeit, regionale Wasserversorgungen zu bilden, weil es nur so möglich sein wird, die noch verfügbaren Trinkwasserreserven rationell zu bewirtschaften.

C. Wasserrechtsabgaben

Für Konzessionen und Bewilligungen zur Wasserkraft- und Gebrauchswassernutzung sind im Jahre 1967 eingegangen:

Konzessions- und Bewilligungsgebühren .	Fr. 209 745.65	(30 212.—)
Wasserzins	Fr. 2 965 568.30	(3 022 585.50)
Total	Fr. 3 175 313.95	

D. Beiträge an Wasserversorgungen

Im Jahr 1967 wurden total 12 (28) neue Subventionsgesuche eingereicht.

Zu Lasten des Kredites der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft sind während des Berichtsjahres Staatsbeiträge in der Höhe von total Fr. 1850670.– (Fr. 1724670.–) an Wasserversorgungen zugesichert worden.

An ausgeführte Arbeiten wurden in der gleichen Zeitspanne Subventionen im Betrage von Fr. 1350025.– (Fr. 447185.–) ausbezahlt.

E. Prüfung von Reglementen und Statuten

Im Berichtsjahr wurden 62 Reglemente, Statuten und Tarife für öffentliche Wasserversorgungen geprüft und, soweit sie den gesetzlichen Vorschriften entsprachen, durch den Regierungsrat genehmigt.

F. Hydrologie

– Hydrometrie

Die Wasserabflussmessungen im Gewerbekanal (Grütbach) in Kirchberg und in der Schüss bei Sonceboz werden im bisherigen Rahmen fortgeführt.

– Hydrogeologische Karte

Der Geologe arbeitete im Berichtsjahr die Legende für die hydrogeologische Karte aus und konnte mit dem Aufbau des dazugehörigen Registers beginnen. Es wurde die Bearbeitung von 7 Blättern 1:10000 in Angriff genommen. Daneben wurde er noch zu verschiedenen Untersuchungen und Stellungnahmen beigezogen. Diese Zunahme der Aufträge bewirkte, dass auf 1. Januar 1968 ein zweiter Geologe angestellt werden musste. Nebst der Grundwasserkarte wurden unsere Geologen noch zu folgenden Arbeiten beigezogen:

Untersuchungen für Schutzzonen um bestehende und projektierte Grundwasserfassungen	9
Beurteilung von Sicherheitsmassnahmen bei Stehtankanlagen	3
Stellungnahme für Planungsgruppe Flussverbauungen, Strassen- und Kanalisationsprojekte	14
Untersuchungen für Kehrichtdeponien, Klärschlammdeponien, Schuttdeponien, Altwagendeponien	16

KANTON BERN CANTON DE BERNE

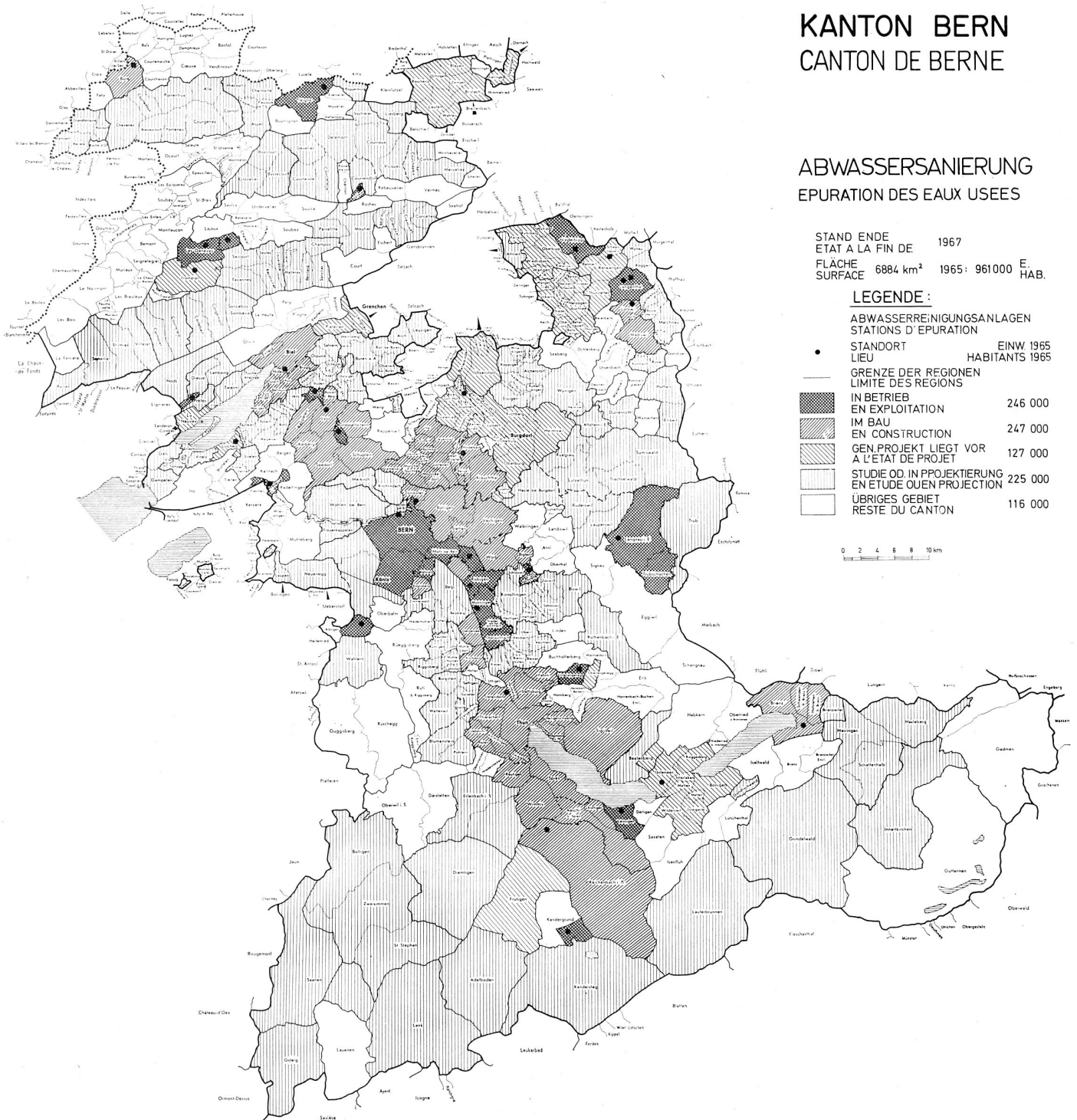
ABWASSERSANIERUNG EPURATION DES EAUX USEES

STAND ENDE 1967
ETAT A LA FIN DE 1967
FLÄCHE 6884 km² 1965: 961000 E.
SURFACE 1965: 961000 HAB.

LEGENDE:

ABWASSERREINIGUNGSANLAGEN STATIONS D'EPURATION	
•	STANDORT LIEU EINW. 1965 HABITANTS 1965
GRENZE DER REGIONEN LIMITE DES REGIONS	
■	IN BETRIEB EN EXPLOITATION 246 000
▨	IM BAU EN CONSTRUCTION 247 000
▩	GEN. PROJEKT LIEGT VOR A L'ETAT DE PROJET 127 000
□	STUDIE OD. IN PROJEKTIERUNG EN ETUDE OUVEN PROJECTION 225 000
□	UBRIGES GEBIET RESTE DU CANTON 116 000

0 2 4 6 8 10 km



Ca. 20% der Tätigkeit erstreckte sich auf Aufgaben der Baudirektion. Auch die Forst- und Landwirtschaftsdirektion sowie die Sanitätsdirektion nahmen unsere Geologen in Anspruch.

– Gewässerschutzkarte

Im Hinblick auf die Inkraftsetzung der vom Eidgenössischen Departement des Innern am 27. Dezember 1967 genehmigten technischen Tankvorschriften wurde die Erstellung der Gewässerschutzkarte, welche die in diesen Vorschriften verlangten Zonen für Sicherheitsmassnahmen für die Lagerung von wassergefährdenden Flüssigkeiten enthalten, an die Hand genommen.

– Schutz- und Freihaltezonen

Für die vom Wasserverbund Seeland auszuführenden Grundwasserfassungen in Gimmiz bei Kappelen wurde eine Schutzzone geschaffen, die erste dieser Art im Kanton.

III. Gewässerschutz

A. Kanalisation und Abwasserreinigung

1. Allgemeines:

Die Planungsphase der Abwasserreinigungsregionen und -anlagen geht in die Ausführungsphase über. Mit der Inbetriebnahme der ARA Bern und der regionalen Kläranlagen Münsingen und Langnau sowie der Kleinkläranlage Lanzenhäuser sind mehr als ein Viertel der Einwohner unseres Kantons an bestehende Kläranlagen angeschlossen. Bei mehreren bereits in Betrieb stehenden Kleinanlagen traten technische Schwierigkeiten auf. Der finanzielle Engpass zwang zur Aufstellung einer Dringlichkeitsordnung für die Ausführung der Anlagen nach dem Grad der Gefahren der Verunreinigung von Grundwasservorkommen. In die erste Dringlichkeitsstufe fallen die Grundwassergebiete des Mittellandes und die Juratäler. Die stark zunehmende Eutrophie des Brienersees mahnt daran, dass auch das Oberland, welches in zweiter Dringlichkeit eingestuft wurde, einer Beschleunigung der Massnahmen bedarf.

2. Zusammenstellung Gewässerschutz

Die nachfolgende Aufstellung ergibt eine Übersicht über den Stand des Gewässerschutzes im Kanton Bern Ende 1967.

Einwohner Dezember 1965: ca. 961 000

	Anzahl Zentrale ARA	ange- schlossene Gemeinden	Bevölke- rung 1966	in % der Gesamtbe- völkerung
in Betrieb	17	27	ca. 246 000	25.6
im Bau	10	63	ca. 247 000	25.7
generelle Projekte vorhanden	13	64	127 000	13.2
Wirtschaftlichkeitsver- gleich und ARA- Standort-Studie	50	170	225 000	23.4
Total	90	324	845 000	87.9

3. Subventionierung von Abwasseranlagen

Behandelte Gesuche 81
 Bewilligte Staatsbeiträge Fr. 53 291 787.–
 Ausbezahlte Staatsbeiträge Fr. 17 893 160.–
 Es konnten alle auf Grund von vollständig und in Ordnung befundenen Abrechnungen fällig gewordenen Staatsbeiträge ausbezahlt werden.

4. Reglemente und Statuten

Prüfung von Reglementen und Statuten von Gemeindeverbänden, Kanalisationsreglementen von Gemeinden oder Genossenschaften, Abwasserfondsreglementen, Änderungen von obgenannten; total 57 Stück.

B. Industrielle und gewerbliche Abwässer

Die Haupttätigkeit auf diesem Gebiet bestand in der Beratung und Begutachtung von neuen Anlagen sowie Anlagen, die den eidgenössischen Richtlinien über die Beschaffenheit abzuleitender Abwässer nicht entsprachen. Das Eidgenössische Departement des Innern setzte am 1. Mai 1967 Richtlinien über Abwasserreinigungsanlagen in Kraft, welche für den Kanton Bern uneingeschränkt Geltung haben.

Ein kleiner Ölunfall am 2. November zeigte, dass die von der eidgenössischen Obergewässerkommission über die Raffinerie Cressier erlassenen Weisungen nicht vollständig innegehalten wurden. Der Kanton Bern hat dem Bundesrat den Weiterbestand dieser Kommission auf Grund einer Motion Stauffer beantragt. Die Hälfte der Abwässer der Zuckerfabrik Aarberg konnten in befriedigender Weise vorgeklärt werden, so dass für die Einleitung in die ARA Lyss keine Schwierigkeiten entstehen sollten. Die vollständige Vorklärung dieser Abwässer ist auf Herbst 1968 zu erwarten.

C. Hauskläranlagen

Anzahl der behandelten Gesuche

1. Bewilligung für mech.-biolog. Kleinkläranlagen: .	13
2. Bewilligung für Hauskläranlagen (HKA) mit Ab- leitung:	1438
3. Bewilligung für Hauskläranlagen mit Versickerung	295
4. Bewilligung für Verzicht auf HKA, Ableitung in Gewässer ohne Reinigung:	497
5. Ableitung in dichte Jauchegrube:	484
6. Ableitung von industriellem Abwasser:	17
7. Diverse Gesuche:	1180
Total der behandelten Gesuche	3924 (3708)

D. Tankanlagen

Bewilligte Anlagen	4 041
Heizöl und Diesel	3 897
Benzin	144
Bewilligte Mengen Brenn- und Treibstoffe, total	56 712 m ³
Heizöl und Diesel	53 642 m ³
Benzin	3 070 m ³
Defekte Tankanlagen total	187
Von uns behandelte Ölunfälle	29

Von den 187 (68) defekten Tankanlagen wurden 153 bei Tankrevisionen und 34 auf Grund anderer Erscheinungen (Ölverluste, Ölaustritte usw.) entdeckt. Die starke Zunahme mahnt zum Aufsehen und zu verschärfter Überwachung der Anlagen.

E. Ölwehr

In Zusammenarbeit mit dem kantonalen Polizeikommando und unter Mithilfe der städtischen Feuerwehr Bern wurden im Berichtsjahr die ersten drei Ölwehrstützpunkte ausgerüstet und organisiert. Sie befinden sich in:

Bern: Ständige Brandwache,
Twann: Seepolizei Bielersee,
Spiez: Seepolizei Thunersee.

Um eine bessere Verteilung über das Kantonsgebiet und damit einen rascheren Einsatz zu sichern, sind weitere Stützpunkte, namentlich im Seeland (St. Johannsen), Jura (Delsberg), Oberraar (Langenthal) und Oberland (Zweisimmen), geplant. Dabei wird es nötig sein, im Rahmen einer Verordnung die Zuständigkeiten, das Organisationsschema und die Kostentragung klarer zu regeln (vgl. Art. 130 c WNG, Abs. 3 und 4). Nachdem im November 1967 aus der Raffinerie in Cressier eine kleinere und aus einem Tanklager im Wallis eine grössere Ölmenge ausgelaufen ist, hat die Direktion begonnen, die im Kanton Bern bestehenden grösseren Tankanlagen in bezug auf ihre konstruktiven und betrieblichen Sicherheitsdispositive zu überprüfen.

F. Kiesgruben

Im Berichtsjahr wurden 16 Gewässerschutzbewilligungen für die Einrichtung neuer Kiesgruben in Grundwasser- und Quellgebieten erteilt. 2 Gesuche wurden abgewiesen.

Anlässlich von Kontrollinspektionen muss immer wieder festgestellt werden, dass sich einzelne Bewilligungsnehmer nicht an die Gewässerschutzbedingungen halten. Dies gilt sowohl für die Ausbeutung bis unter den Grundwasserspiegel, wodurch das Grundwasser erheblich gefährdet wird, als auch für die Verwendung von hierfür ungeeignetem Auffüllmaterial, was häufig zur Verunreinigung des Grundwassers führt. Es zeigt sich die Notwendigkeit, das Bewilligungsverfahren und die bei Kiesausbeutungen zu beachtenden Vorschriften zum Schutze der Gewässer im Rahmen einer Verordnung gemäss Artikel 138, Absatz 2.3 generell zu regeln, damit die Gemeindebehörden und die Gestuchsteller über die geltenden Bestimmungen orientiert werden. Der eher lakonische Wortlaut des § 4 VTA genügt nicht.

IV. Kehrichtbeseitigung

A. Kehrichtaufbereitungsanlagen

Der Bau der Kompostierungs- und Verbrennungsanlage der MÜRA Biel ging planmässig weiter. Die Region Worblental (KEWU) hatte die Schlackendeponie nach den Angaben der vier Experten neu zu projektieren.

B. Kehrichtstudie Bern-Solothurn

Die Vorstudien wurden beendet:

Es zeigte sich, dass eine Grossanlage gegenüber mehreren Kleinanlagen vorzuziehen ist. Der vorgesehene Standort bei Attisholz musste fallengelassen werden, da die von der Übernehmerfirma geforderten Dampfdrücke und -temperaturen nicht erreicht werden können. Es konnte ein günstiger Standort bei Burgdorf in Aussicht genommen werden. Die Studien über den neuen Standort werden weiterverfolgt, wobei jedoch noch andere Standorte geprüft werden.

In Frutigen wurde eine Kleinverbrennungsanlage, System Trummer Frutigen, in Betrieb genommen.

Im November wurden Fragebogen an alle Gemeinden verschickt, damit ein Überblick über die noch vorhandenen Deponiemöglichkeiten im Kanton gewonnen werden kann. Die Auswertung ist in Arbeit.

Auch im Jura und Oberland wird die Frage regionaler Kehrichtbeseitigungsanlagen geprüft.

V. Gewässerschutzlaboratorium

A. Allgemeines

1. Im Berichtsjahr ist ein weiterer Lehrling eingetreten; die Tochter hat das Abschlussexamen mit Erfolg bestanden.
2. Der am 15. Dezember 1966 der Direktion überreichte Voranschlag für den Laborneubau am Schermenweg wurde am 9. Februar 1967 vom Grossen Rat genehmigt, und es wurden die entsprechenden Kredite bewilligt. Die Arbeiten für die Übersiedelung nahmen die Leiter wochenlang voll in Anspruch. Anfangs 1968 ist das Labor in das neue Gebäude am Schermenweg beim Autobahnwerkhof eingezogen.

Untersuchungen

Seeuntersuchungen	1549 (1702)	54,6% (78,5%)
Flussuntersuchungen	600 (69)	21,1% (3,2%)
Industrielle und andere Abwässer	166 (42)	5,8% (1,9%)
Fischvergiftungen	145 (99)	5,1% (4,6%)
Rohwasser für Trinkwasseraufbereitung ..	126 (87)	4,4% (4,0%)
Badewasser	68 (19)	2,4% (0,9%)
Gewässerverschmutzungen	65 (31)	2,3% (1,4%)
Verunreinigungen durch Öl	58 (38)	2,0% (1,7%)
Brauchwasser	36 (8)	1,3% (0,4%)
Diverses	15 (7)	0,5% (0,3%)
Kläranlagen	11 (67)	0,4% (3,1%)

Als Ursache der 33 (20) Fischvergiftungen und 15 (28) akuten Gewässerverschmutzungen konnten in 12 Fällen Jauche- und Siloabwässer, in 23 Fällen industrielle und gewerbliche Giftstoffe (Metalle, Zyanide, Spritzmittel), in 4 Fällen Öle und Benzine und in 2 Fällen Schrebstoffe und Sauerstoffschrund festgestellt werden. In 8 Fällen konnten die Ursachen nicht genau ermittelt werden.

Die routinemässigen *Seeuntersuchungen* wurden in ähnlichem Umfange wie im Vorjahr weitergeführt: monatliche Ausflusskontrolle von Briener-, Thuner- und Bielersee; vierteljährliche Ausflusskontrolle von Murten- und Neuenburgersee, kleinem und grossem Moossee, Burgätschi-, Inkwiler-, Dittlig-, Uebeschi- und Amsoldingersee; ferner konnten im Bielersee dank der Unterstützung durch die Seepolizei und die Fischereiaufsicht in Ligerz 9 Tiefenprofile aufgenommen werden. Die Ergebnisse dieser umfangreichen Untersuchungen erlaubten Stellungnahmen über den Zustand des Brienersees im Zusammenhang mit einem Kläranlagenprojekt; ferner wurden zusammen mit dem Wasserwirtschaftsamt des Kantons Solothurn die Sanierungsmassnahmen für den Inkwilersee besprochen und die Erlaubnis zu einem längeren Belüftungsversuch durch einen privaten Unternehmer gegeben. Die Bielerseeuntersuchungen lieferten weitere Anregungen bei der Planung des Seewasserwerkes der Stadt Biel. Schliesslich konnte an der 4. Tagung der schweizerischen Mitglieder der Internationalen Vereinigung für Limnologie über den Zustand von Briener-, Thuner- und Bielersee berichtet werden. Die genannte Seekette ist im gegenwärtigen Zeitpunkt für die Limnologie ein ausserordentlich lehrreiches Beispiel zum Thema der See-Eutrophierung; die Ausführungen belegten zudem in willkommener Weise, dass im Kanton Bern mit der Überwachung der Gewässer Ernst gemacht wurde.

Im Berichtsjahr wurden auch verschiedene Fliessgewässer untersucht, unter anderem im Zusammenhang mit Kehrichtdeponien. Besonders mannigfaltig setzten sich die Aufträge auf dem Gebiete des Brauch- und Trinkwassers zusammen. An vorderster Stelle stehen hier Verunreinigungen durch Öl, Benzin und andere Lösungsmittel, Probleme, die das Labor dank dem Gaschromatographen beschleunigt zu lösen vermochte.

Vermehrt haben sich die Aufträge zur Untersuchung von Badewasser, vor allem von geschlossenen Schwimmbädern. Es bestehen mancherorts gewisse Unsicherheiten in bezug auf die Handhabung der technischen Einrichtungen und die notwendigen chemischen Kontrollen.

Für verschiedene Firmen wurden Abwasseranalysen durchgeführt, die als Grundlagen für die Dimensionierung von Abwasseranlagen dienten. Ferner wurden einige Kläranlagen auf ihre Wirksamkeit geprüft.

Anfangs Dezember schliesslich gelangte noch eine Daueruntersuchung der Aare über 48 Stunden Tag und Nacht zur Durchführung, wobei Rekruten der Kantonspolizei wertvolle Hilfe leisteten. Um den Effekt der Inbetriebnahme der ARA Bern verfolgen zu können, stellte das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft eine automatische Messstation zur Verfügung. Diese steht am rechten Aareufer oberhalb der Ausläufe der Kläranlage und misst Temperatur, pH-Wert, Leitfähigkeit und Sauerstoffgehalt. Dank dem Entgegenkommen einer Privatfirma kann auch die Trübung gemessen werden.

VI. Energiewirtschaft

A. Atomkraftwerk Mühleberg

Das Baubewilligungsverfahren für die nichtnuklearen Anlage-teile wurde gemäss kantonalem Baurecht durchgeführt (Baubewilligung vom 30. Januar 1967), während das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 21. März 1967 die erste Teilbaubewilligung für das Reaktorgebäude und die thermoelektrische Zentrale auf Grund des entsprechenden Berichtes der Kommission für die Sicherheit von Atomanlagen (KSA) erteilt hat.

Nachdem der Grosse Rat die Staatsvertreter im Verwaltungsrat der BKW hierzu ermächtigt hatte, haben die BKW Anfang 1967 den Baubeschluss gefasst. Anschliessend wurde das Werk in Angriff genommen. Bis Ende des Berichtsjahres waren die Kläranlage für die Bauperiode, der Hauptkabelverbindungskanal AKM-Trafostation, die Fundamente für das Reaktorgebäude und Kühlwasserpumpwerk sowie die Speisewasser-Grundwasserfassung ausgeführt.

Eine besondere kantonale Kommission wurde durch den Regierungsrat zur Behandlung von Fragen der Eingliederung des AKM in das Landschaftsbild, der Fassadengestaltung, der Fischerei usw. geschaffen. Sie hat in mehreren Sitzungen die Fassadengliederung und -farbgebung behandelt und sodann den BKW die entsprechenden Empfehlungen unterbreitet.

B. Rohölpipeline Belfort-Schötz

Die in dieser Angelegenheit federführende ESSO-Switzerland, Zürich, als Vertreterin der total acht am Projekt beteiligten Erdölgesellschaften, hat anfangs 1967 bekanntgegeben, dass die Rohrleitung, die den Kanton Bern im Laufental und im Oberaargau gekreuzt hätte, vorläufig nicht zur Ausführung kommen werde. Der Grund hiefür liegt in der Übernahme der Raffinerie Aigle-Collombey durch einige der erwähnten Gesellschaften die jetzt einen wesentlichen Teil ihres Bedarfes an Ölprodukten in der Walliser Raffinerie decken, so dass der Bau der Raffinerie im luzernischen Schötz zurückgestellt wurde.

C. Gasfernleitung Basel-Mittelland

– Anlagen unter Aufsicht des Bundes

Die Hauptleitungen von der Kantongrenze bis zu den Druckreduzier- und Abnahmestationen in Langenthal, Burgdorf, Bern

und Biel wurden im Berichtsjahr fertiggestellt, desgleichen die erwähnten Stationen.

– Anlagen unter Aufsicht des Kantons

Im Laufe des Jahres 1967 wurden folgende kantonale Rohrleitungsbewilligungen durch die Direktion für Verkehr-, Energie- und Wasserwirtschaft erteilt:

- Mannenberg–Gaswerk Bern (6,3 km, $\varnothing$ 250 mm, 7 atü)
- Papiermühlestrasse–Bolligenstrasse (0,5 km, $\varnothing$ 200 mm, 7 atü)
- Gaswerk Bern–Bümpliz 4,8 km, $\varnothing$ 250 mm, 7 atü)

Daneben wurde das Plangenehmigungsverfahren für die Druckreduzier- und Messstation Mettmoos-Biel und die Abnahmestation Burgdorf durchgeführt.

Mit den folgenden Stellen wurde vereinbart, dass sie die Funktion eines kantonalen Rohrleitungsinspektorates übernehmen: für Anlagen bis 5 atü:

Technisches Inspektorat schweizerischer Gaswerke für Anlagen über 5 atü:

Schweizerischer Dampfkesselverein (der gleichzeitig als eidgenössisches Rohrleitungsinspektorat amtiert).

Auf Grund der Berichte dieser Inspektorate wurden provisorische Betriebsbewilligungen für folgende Leitungen erteilt, soweit sie auf Gebiet des Kantons Bern liegen:

Mannenberg–Gaswerk Bern
Buchi–Grenchen
Jegenstorf–Burgdorf

Dank allen diesen Leitungen und Anlagen konnten die alten Gaswerke von Langenthal, Burgdorf, Biel und Bern im Dezember 1967 stillgelegt und die Gasversorgung dieser Städte durch die Gasfernleitung übernommen werden.

D. Gaswerke Thun und Interlaken

Diese beiden Gaswerke haben die Gaserzeugung von Steinkohle auf Leichtbenzin umgestellt (Interlaken im März 1967, Thun im Oktober 1967), nachdem man seinerzeit festgestellt hatte, dass diese Lösung vorteilhafter sei als der Anschluss dieser Gaswerke an die Gasfernleitung Basel-Mittelland.

E. Gasfernleitung Le Locle–St. Immer

Im Berichtsjahr wurde ferner der Intercommunale Gaz SA (IGESA) mit Sitz in Le Locle die definitive Betriebsbewilligung für die Gasfernleitung La Chaux-de-Fonds–St. Immer erteilt, so dass auch das alte Gaswerk von St. Immer ausser Betrieb gesetzt werden konnte.

F. Elektrizitätsreglemente

Im Berichtsjahr wurden 18 Reglemente und Tarife zuhanden des Regierungsrates geprüft.

Bern, im April 1968.

Der Direktor:

Huber

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. Mai 1968.

Begl. Der Staatsschreiber: Hof