Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1934)

Rubrik: Beilagen

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: 16.12.2025

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

Beilagen

zum Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

1934

Vortrag der Finanzdirektion

an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates

betreffend

die Aufnahme eines Anleihens von 20,000,000 Fr.

(Januar 1934.)

Schon im Laufe des Jahres 1933 zeigte sich die Notwendigkeit, die laufenden Schulden des Staates bei der Kantonalbank und der Hypothekarkasse im Betrage von 20 Millionen Franken zurückzuzahlen. Die Notwendigkeit ergab sich in der Hauptsache aus der Ueberlegung, dass der Staat auf die Dauer nicht Schuldner dieser beiden Staatsinstitute in übermässigem Masse bleiben dürfe. Eine Rückzahlung war nötig, sowohl aus Rücksicht auf die Interessen des Staates, wie der Kantonalbank und der Hypothekarkasse. Es beantragte deshalb der Regierungsrat im Mai 1933 die Aufnahme eines Anleihens von 20 Millionen Franken zur Rückzahlung unserer laufenden Schulden; dem Antrag wurde seitens des Grossen Rates zugestimmt und das Bernervolk erteilte seine Genehmigung in der Volksabstimmung vom 27. August 1933. Gestützt auf diese Ermächtigungen wurde dann der Anleihensvertrag abgeschlossen und das Anleihen zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

In den Verhandlungen der Behörden über dieses Konsolidierungs-Anleihen machten die Finanzdirektion und der Regierungsrat darauf aufmerksam, dass die Entwicklung des Finanzhaushaltes später eine weitere Konsolidierung der laufenden Schulden voraussehen lasse. Im Vortrag vom Mai 1933 an den Grossen Rat ist ausdrücklich bemerkt, dass im Laufe des Jahres 1934 zu entscheiden sein werde, welche Massnahmen getroffen werden müssen, um der ausserordentlichen Geldbeanspruchung gerecht werden zu können. In der Tat ist die Verschuldung des Staates gegenüber der Kantonalbank und der Hypothekarkasse noch immer recht bedeutend, nämlich auf Ende Januar 1934 31,1 Millionen Franken. Diese Verschuldung rührt vom Defizit der laufenden Verwaltung 1933, von Strassenbauten, von den ausserordentlichen Aufwendungen für die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und von Eisenbahnbeteiligungen her. Es ist namentlich der letzteren Tatsache zuzuschreiben, dass unsere laufende Schuld gegenüber den beiden Banken noch immer eine übermässige Höhe aufweist. Allerdings wurde schon ein Teil des Konsolidierungs-Anleihens vom Jahre 1933 mit dieser Eisenbahnschuld begründet; allein die zu diesem Zweck durch das Anleihen 1933 beanspruchte Summe von 3,1 Millionen Franken reicht, wie die folgenden Angaben zeigen werden, bei weitem nicht aus, um diese Verpflichtungen zu konsolidieren.

Unsere starke Verschuldung gegenüber den beiden Staatsinstituten ist demnach in folgender Tatsache begründet: Obschon die Staatsrechnung 1933 in ihrem Ergebnis noch nicht endgültig vorliegt, ist doch anzunehmen, dass sie ein Defizit von 7 Millionen Franken aufweist. Daraus ergibt sich, dass in diesem Umfange unser Kredit beansprucht werden musste, um die entsprechenden Zahlungen ausführen zu können. In der laufenden Verwaltung sind aber nicht alle Ausgaben enthalten, sondern ein Teil der Ausgaben wurde durch das Betriebsvermögen, also durch Schuldenaufnahme, finanziert. Die Rechnung 1933 wird unter dieser Rubrik eine ausserordentliche Aufwendung von 2,9 Millionen Franken zeigen. In unserem Vortrag vom Mai 1933 ist ferner bemerkt, dass das Bernervolk durch Beschluss vom 19. April 1931 eine Geldaufnahme von 5 Millionen Franken für die beschleunigte Durchführung des Strassenbau-Programmes vom 10. März 1924 beschlossen hat. Auf Rechnung dieser 5 Millionen Franken wurden durch das Anleihen 1933 3,5 Millionen Franken gedeckt, während die Ausgaben 1933 die 5 Millionen Franken nun ungefähr erschöpft haben und mit 1,358,000 Fr. definitiv finanziert werden müssen. Die Verzinsung und Amortisation dieser 5 Millionen Franken erfolgt bekanntlich aus den Eingängen der Automobilsteuer.

Der grösste Betrag unserer laufenden Verschuldung rührt aber noch von den Eisenbahnbeteiligungen her. Diese Eisenbahnbeteiligungen wurden in grossem Umfange durch das 25 Millionen Franken-Anleihen vom Jahre 1923 zum letzten Mal, gestützt auf das Eisenbahn-Subventionsgesetz vom 21. März 1920, in definitiver Weise finanziert. Schon damals wurde in dem grundlegenden Vortrag

der Finanzdirektion vom August 1923 betont, dass schon auf Ende 1923 die Eisenbahnaufwendungen die Summe von 25 Millionen Franken übersteigen werden. Deshalb wurden diese Eisenbahnsubventionen zum Teil durch Ergänzung auf 30 Millionen Franken, gestützt auf Eisenbahnsubventionsgesetz, durch ein Anleihen vom Jahre 1927 gedeckt und aus dem Anleihen vom Jahre 1933 wurden 3,1 Millionen Franken zu Eisenbahnzwecken verwendet. Tatsache ist aber, dass unsere Kapitalinvestitionen in die bernischen Eisenbahnen seit 1924 diese seit 1924 aufgenommenen 8,1 Millionen Franken bedeutend übersteigen. Es wurde nämlich bis und mit Jahr 1933 seit 1924 folgendes Kapital, das noch jetzt in unserer laufenden Verschuldung gegenüber Kantonalbank und Hypothekarkasse liegt, zu Eisenbahnzwecken in Anspruch genommen:

Vorschüsse (hauptsächlich Zinsengarantie für Lötschberg, nach Abzug der Rückvergütung an den Staat)	Fr.	11,889,977. 19
Elektrifikations-Darlehen	»	673,853. 10
Subventionen	»	844,543. 25
Wertschriften der Staatskasse	»	1,639,181. 50
Garantieleistung an Bund	»	853,955. 50
	Fr.	15,901,510. 54

Von diesen 15,901,510 Fr. 54 sind durch Anleihensaufnahmen in den Jahren 1927 und 1933 8,187,418 Fr. 31 gedeckt worden, so dass durch Anleihen nicht gedeckt 7,714,092 Fr. 23 verbleiben.

Unsere laufende Verschuldung ist deshalb im Umfang von 18,972,092 Fr. 23 begründet durch: Defizit 1933, Aufwendungen für die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, Strassenbau-Programm und durch die Eisenbahnbeteiligungen.

Eine weitere Million ist begründet in der Beschlussfassung des Grossen Rates betreffend den zweiten Staatsbeitrag an die Bernische Bauernhilfskasse. Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 22. November 1933 den Regierungsrat zu einer Geldaufnahme von 1,000,000 Fr. bei der Kantonalbank von Bern ermächtigt, zu gleicher Zeit aber bestimmt, dass diese 1,000,000 Fr. in das nächste Anleihen einzubeziehen seien. Durch diese Geldaufnahme erhöht sich die aufzunehmende Summe auf 19,972,092 Fr. 23. Der Regierungsrat beantragt, diese Summe sei auf den runden Betrag von Fr. 20,000,000 festzusetzen.

Man hätte sich fragen können, ob die Konsolidierung 20 Millionen Franken nicht hätte überschreiten sollen, damit unsere gegenwärtige laufenfende Schuld bei der Kantonalbank und der Hypothekarkasse restlos zurückbezahlt worden wäre. Allein es ist zu beachten, dass dem Restbetrag der laufenden Schulden starke Ausstände der Staatskasse gegenüberstehen, die sich auf Ende Januar 1934 auf 28 Millionen Franken belaufen. Gehen namentlich die Steuerausstände im Laufe des Jahres 1934 im bisherigen Verhältnis ein, so glauben wir, dass gegenwärtig eine stärkere Konsolidierung unserer laufenden Schuld nicht notwendig ist.

Der Grosse Rat hätte auch erwarten dürfen, dass sich der Regierungsrat bei Anlass dieses Anleihens über die Finanzlage des Staates im allgemeinen ausspreche. Der Regierungsrat hat es aber für zweckmässig erachtet, diesem Gebiet einen besondern Vortrag zu widmen. Er ist gegenwärtig mit der Ausarbeitung eines neuen Finanzprogrammes zuhanden des Grossen Rates beschäftigt, zu dem ihm als Grundlage eine eingehende Vorarbeit der Finanzdirektion dient. Sobald der Regierungsrat seine Arbeit abgeschlossen hat, wird über die Finanzlage des Staates und über Vorschläge zur Verbesserung ausführlich berichtet werden.

Wenn der Grosse Rat dem Vorschlag, ein Anleihen von 20 Millionen Franken aufzunehmen, zustimmt, so nimmt der Regierungsrat in Aussicht, die Volksabstimmung über diesen Gegenstand auf den 11. März 1934 anzusetzen. Ueblicherweise würde später der Grosse Rat, gestützt auf die Ermächtigung des Volksentscheides, über den Anleihensvertrag in einer neuen Session entscheiden. Der Regierungsrat möchte nun im vorliegenden Fall von diesem üblichen Verfahren abweichen und in dem Volksbeschluss eine Ermächtigung zur Aufnahme des Anleihens an den Regierungsrat erteilen lassen. Wenn nämlich durch Volksbeschluss nicht der Regierungsrat zum Abschluss des Anleihensvertrages ermächtigt wird, so müsste der Grosse Rat ausschliesslich zu diesem Zweck noch vor den Neuwahlen vom 6. Mai 1934 einberufen werden. Wir halten es auch aus Gründen der Kostenersparnis für zweckmässig, im vorliegenden Fall von der Regel abzuweichen.

Gestützt auf diese Erwägungen unterbreiten wir dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates und des Bernervolkes folgenden

Beschlusses-Entwurf:

1. Der Regierungsrat wird, gestützt auf Art. 6, Ziffer 5, der Staatsverfassung, zu einer Geldaufnahme von 20 Millionen Franken ermächtigt. Er setzt Zeitpunkt und die Bedingungen der Geldaufnahme fest.
2. Das gestützt auf diese Ermächtigung aufgenommene Anleihen ist zur Konsolidierung der laufenden Schuld des Staates bei der Kantonalbank und der Hypothekarkasse und zur Finanzierung der zweiten vom Staate der Bernischen Bauernhilfskasse gewährten Million zu verwenden.

Bern, den 25. Januar 1934.

Der Finanzdirektor:
Guggisberg.

Vom Regierungsrate genehmigt und an den Grossen Rat gewiesen.

Bern, den 26. Januar 1934.

Im Namen des Regierungsrates,
Der Präsident:
H. Stähli.
Der Staatsschreiber:
Schneider.

Ergebnis der ersten Beratung
vom 29. November 1933.

Gesetz

über den

Bau und Unterhalt der Strassen und Wege.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,
auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

1. Teil: Bau- und Unterhaltsvorschriften.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Begriff der öffentlichen Strassen und Wege.

Art. 1. Oeffentliche Strassen und Wege sind alle Strassen und Wege, die dem Gemeingebrauch offen stehen. Ein solcher besteht an allen durch den Staat, die Gemeinden und ihre Unterabteilungen zum Zwecke der allgemeinen Benützung erstellten Strassen und Wege. Strassen und Wege, die vom Privaten auf eigenem Grund und Boden ausgeführt wurden, sind öffentliche, sobald sie durch die zuständige Behörde mit Zustimmung des Eigentümers dem Gemeingebrauch gewidmet worden sind. Die Widmung hebt das Recht zur Ausschliessung der allgemeinen Benützung auf. Sie kann nur durch die zuständige Widmungsbehörde rückgängig gemacht werden.

Sie sind öffentliche Sachen, soweit das Gesetz keine andere Bestimmung enthält.

Dasselbe trifft zu für die zu den öffentlichen Strassen und Wegen gehörenden Bestandteile, wie Brücken, Viadukte, Durchlässe, Mauern, Wehrschranken, Gräben, Schalen, Strassenentwässerungsanlagen, Böschungen, Treppen und ähnliches. Plätze sind Strassengebiet.

Rechtsverhältnis

Art. 2. Die Widmung als öffentliche Strasse oder öffentlicher Weg bewirkt keine Aenderung an den bestehenden Eigentumsverhältnissen. Vorbehalten bleibt die Uebernahme von Privatstrassen und Wegen durch die Gemeinde gemäss § 18, Absatz 2, Ziff. 2 des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894.

Durch Benützung öffentlicher Strassen und Wege in irgend einer Weise kann Eigentum oder ein beschränkt dingliches Recht daran nicht ersessen werden. Die für ihre Inanspruchnahme erteilten Bewilligungen können ohne Entschädigungen jederzeit widerrufen werden.

Bestehende Rechte Dritter bleiben vorbehalten.

Behördliche Bewilligung für Neubau und Veränderung.

Art. 3. Für die Erstellung, wesentliche Veränderung oder die Aufhebung von öffentlichen Strassen und Wegen des Staates und von solchen Gemeindestrassen und -Wegen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen, ist die Bewilligung des Regierungsrates erforderlich. Bei den übrigen öffentlichen Strassen und Wegen, soweit sie unter der Aufsicht einer Gemeinde stehen, erteilt die zuständige Gemeindebehörde die Bewilligung.

Eine Bewilligung ist nicht notwendig, wo genehmigte Alignements- oder Strassenpläne vorliegen.

Reglemente von Gemeinden.

Art. 4. Den Gemeinden steht das Recht zu, Bestimmungen über die Neuanlage, den Ausbau und den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen, sowie über die Reinigung, die Schneeräumung und die Beleuchtung der in ihrem Gebiete befindlichen öffentlichen Strassen und Wege, zu erlassen.

Diese Reglemente bedürfen zu ihrer Rechtskraft der Genehmigung des Regierungsrates.

II. Aufsicht.

Aufsicht.

Art. 5. Die öffentlichen Strassen und Wege stehen unter der Oberaufsicht des Regierungsrates.

Die kantonale Baudirektion leitet den Bau und Unterhalt der Staatsstrassen. Sie führt die Aufsicht über alle öffentlichen Strassen und Wege und trifft nötigenfalls die erforderlichen Massnahmen.

Die zuständige Gemeindebehörde leitet den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen, führt unter Vorbehalt der Befugnisse der kantonalen Baudirektion die Aufsicht über die in ihrem Gebiet gelegenen öffentlichen Strassen und Wege, soweit sie nicht Staatsstrassen sind und trifft die erforderlichen Massnahmen.

Die Widmung der von Privaten erstellten Strassen und Wege als öffentliche erfolgt durch die zuständige Behörde der Gemeinde, in deren Gebiet jene liegen. Erstrecken sie sich auf das Gebiet mehrerer Gemeinden, so ist die kantonale Baudirektion zuständig.

III. Einteilung der Strassen und Wege.

Einteilung.

Art. 6. Die öffentlichen Strassen und Wege des Kantons sind entsprechend ihrer Bestimmung und Bedeutung:

1. Staatsstrassen.
2. Gemeindestrassen und Gemeindewege.
3. Oeffentliche Strassen und Wege privater Eigentümer.

Staatsstrassen.

Art. 7. Die Staatsstrassen werden eingeteilt in

Hauptstrassen. Sie dienen dem allgemeinen Durchgangsverkehr als Verbindung mit andern Kantonen und dem Ausland, und haben dort ihre entsprechende Fortsetzung.

Verbindungsstrassen. Sie vermitteln den Verkehr von Landesteilen an die Hauptstrassen. Auch können sie weniger wichtige Verbindungen mit andern Kantonen oder mit dem Auslande sein.

Nebenstrassen. Sie umfassen alle übrigen öffentlichen Strassen und Wege, die sich im Eigentum des Staates befinden.

Art. 8. Die Gemeindestrassen und Gemeindewege dienen dem innern Verkehr im Gebiet der Einwohnergemeinde oder verbinden dazugehörige Ortschaften und Weiler unter sich oder mit einer Staatsstrasse, einer Eisenbahnstation oder einer andern Verkehrsstelle. Gemeindestrassen und Gemeindewege.

Art. 9. Die dem öffentlichen Gebrauch gewidmeten Strassen und Wege privater Eigentümer gelten als öffentliche Wege, solange die Widmung nicht rückgängig gemacht worden ist. Oeffentliche Strassen und Wege privater Eigentümer.

Art. 10. Der Regierungsrat ist ermächtigt, nach Anhörung der Beteiligten die Einteilung der öffentlichen Strassen und Wege nach Art. 6 dieses Gesetzes vorzunehmen oder die bisherige Einteilung nach Massgabe der Umstände abzuändern. Werden dabei Strassen und Wege einem andern Unterhaltspflichtigen zugewiesen, so sind sie vorher vom bisherigen Eigentümer in guten Zustand zu bringen und es hat sich dieser überdies aus der Unterhaltspflicht loszukaufen. Die Loskaufssumme beträgt in der Regel den zwanzigfachen Betrag der mittleren Unterhaltskosten der letzten 10 Jahre. Besondere Verhältnisse oder Vereinbarungen bleiben vorbehalten, namentlich beim Ersatz bestehender Strassen durch Neuanlagen. Einreihung.

Entstehen aus der Einreihung oder deren Abänderung vermögensrechtliche Anstände, so entscheidet darüber das Verwaltungsgericht.

Vorbehalten bleiben die besondern Gemeindevorschriften nach § 18, Ziff. 2, des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 über die Uebernahme von Privatstrassen durch die Gemeinden.

Art. 11. Die kantonale Baudirektion führt über die Staatsstrassen und die Gemeinden führen über die übrigen in ihrer Gemeinde liegenden öffentlichen Strassen und Wege ein Register. Neueintragungen und Abänderungen sind im Amtsblatt bekannt zu machen. Strassenregister.

Art. 12. Die öffentlichen Strassen und Wege sind durch die Strasseneigentümer zu vermarken und in das Grundbuch aufnehmen zu lassen. Vermarkung.

Art. 13. Von den vermarkten Haupt- und Verbindungsstrassen sind überdies durch den Staat Lagepläne aufzunehmen und nachzuführen. Aus ihnen sollen die nutzbare Fahrbahnbreite und die Gefällsverhältnisse ersichtlich sein. Lagepläne.

Art. 14. Bei den Abzweigungen öffentlicher Strassen und Wege sind nach Anhörung der betreffenden Gemeindebehörden gemäss Anordnung der kantonalen Baudirektion Wegweiser zu erstellen. Ihre Erstellung und ihr Unterhalt liegen den Eigentümern der bezeichneten Strassen ob. Können sich die beteiligten Strasseneigentümer über die Verteilung der Kosten nicht verständigen, entscheidet darüber die kantonale Baudirektion, unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrat. Wegweiser.

Der § 15 des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 ist auch für Staatsstrassen und die öffentlichen Strassen und Wege privater Eigentümer sinngemäss anwendbar.

IV. Neuanlagen und Ausbauten.

1. *Gemeinsame Bestimmungen.*

Strassenbau.

Art. 15. Die öffentlichen Strassen und Wege sollen ihrer Einteilung und den Anforderungen des Verkehrs entsprechend erstellt oder ausgebaut werden.

Strassenplan.

Art. 16. Für die Neuanlage oder den Ausbau von Staatsstrassen und -Wegen können Strassenpläne mit allgemeiner Verbindlichkeit aufgestellt werden. Soweit erforderlich, können sie besondere Baulinien enthalten, über welche hinaus nicht gebaut werden darf. Sie haben die Höhenlage der Strasse anzugeben.

Für Gemeindestrassen gelten die Vorschriften des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894.

Art. 17. Die Strassenpläne der Staatsstrassen und Wege sind durch die kantonale Baudirektion auf den zuständigen Gemeindeschreibereien während zwanzig Tagen öffentlich aufzulegen, innerhalb welchen daselbst Einsprachen schriftlich und gestempelt zuhanden der Baudirektion eingereicht werden können. Die Bekanntmachung der Auflage hat im Amtsblatt und im Amtsanzeiger, oder wo kein solcher besteht, auf ortsübliche Weise stattzufinden. Die Einspruchsfrist beginnt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt. Der Regierungsrat entscheidet endgültig über diejenigen Einsprachen, welche nicht privatrechtlicher Natur sind. Ueber Einsprachen von Gemeinden gegen den Strassenplan entscheidet, sofern es sich dabei um einen Streit betreffend die Leistungen der Gemeinden handelt, das Verwaltungsgericht.

Durch die regierungsrätliche Genehmigung der Strassenpläne wird die Ueberbauung der vorgesehenen Strassenfläche, sowie des Gebietes bis zu den gesetzlichen oder durch besondere Baulinien festgesetzten Bauabständen verboten und überdies dem Staate bezw. der Gemeinde gemäss Art. 23, Abs. 1 dieses Gesetzes das Enteignungsrecht für die zur Ausführung der öffentlichen Strassen und Wege notwendige Grundfläche erteilt.

Die gleichen Bestimmungen sind anwendbar für die Anlage zugehöriger Schutz- und Strassenentwässerungsanlagen ausserhalb der Strasse, oder den Erwerb der zum Strassenbau und Unterhalt erforderlichen Steinbrüche und Kiesgruben, sowie für die notwendigen Zufahrten zu solchen Materialgewinnungsstellen und für die damit verbundenen Einrichtungs- und Lagerplätze.

Wasserablauf und Durchleitung.

Art. 18. Das von der Strasse natürlich abfliessende Wasser muss vom anstossenden Grundeigentum aufgenommen werden, auch wenn die Ableitung durch Rinnen in den Banketten oder Coulissen erfolgt.

Werden die Abflussverhältnisse auf dem nachbarlichen Grundeigentum verändert, so hat der Anstösser für Abflussmöglichkeiten, die die Strasse nicht schädigen, zu sorgen.

Die Durchleitung des aus künstlichen Strassenentwässerungsanlagen abgeleiteten Wassers hat der anstossende Grundeigentümer gegen volle Entschä-

digung zu gestatten. Vorbehalten bleiben bestehende Vereinbarungen und Verpflichtungen. Gegebenenfalls ist das Strassenplanverfahren durchzuführen.

Art. 19. Stütz- und Futtermauern, die durch die Neuanlage und den Ausbau von öffentlichen Strassen und Wegen bedingt werden, sind als Bestandteile der öffentlichen Strassen zuzumarken und von dem zum Unterhalt der Strasse Verpflichteten zu erstellen und zu unterhalten. Stütz- und Futtermauern.

Art. 20. Zum Schutze der öffentlichen Strassen und Wege und zur Sicherung des Verkehrs können besondere bauliche Anlagen ausserhalb des Strassengebietes erstellt werden. Das für diese Anlagen erforderliche Land kann durch das Strassenplanverfahren erworben werden. Liegt Gefahr im Verzug, so kann der Regierungsrat in seinem Beschluss den sofortigen Beginn der Arbeiten gestatten. Schutzbauten.

Die Anlagen bilden einen Bestandteil der Strasse und sind von dem zum Unterhalt der Strasse Verpflichteten zu unterhalten.

2. Besondere Bestimmungen für Staatsstrassen.

Art. 21. Die Neuanlage und der Ausbau der Staatsstrassen ist Sache des Staates. Neuanlage- und Ausbauprogramm.

Die Bauvorschriften werden durch ein Dekret des Grossen Rates aufgestellt.

Art. 22. Die Fahrbahnbreiten sollen in der Regel betragen, bei Neuanlagen, für Fahrbahnbreiten.

Hauptstrassen: Bei zweispuriger Fahrbahn, eine Breite von mindestens 6 Metern, bei dreispuriger Fahrbahn eine solche von 7,5 Metern.

Verbindungsstrassen: 5,5 Meter.

Nebenstrassen: 4,5 Meter. Wichtige Bergstrassen 5 Meter.

Beim Ausbau sollen die entsprechenden Fahrbahnbreiten angestrebt werden.

Art. 23. Für den Ausbau von Staatsstrassen haben die Gemeinden die erforderliche Grundfläche unbelastet und kostenlos zur Verfügung zu stellen. Nötigenfalls hat die Gemeinde die Enteignung nach Art. 17 dieses Gesetzes durchzuführen und trägt die Enteignungskosten. Für Gebäudeentschädigungen leistet der Staat Beiträge bis zur Hälfte. Beiträge der Gemeinden.

Innerorts tragen die Gemeinden einen Drittel der Gesamtkosten für eine Bauart des Belages, wie er ausserorts angewendet wird. Wird auf Verlangen der Gemeinde ein besserer Belag oder eine grössere Fahrbahnbreite ausgeführt, so tragen Staat und Gemeinde je die Hälfte der Gesamtkosten.

Die Gemeinden können ihre Leistungen im Sinne von Art. 27 dieses Gesetzes bis zur Hälfte auf die Grundeigentümer verlegen.

Art. 24. Die Anlage und der Unterhalt von Gehwegen längs Staatsstrassen ist Sache der Gemeinden. Ein Drittel der Baukosten ohne Landerwerb geht zu Lasten des Staates. Gehwege.

3. Besondere Bestimmungen für Gemeindestrassen.

Art. 25. Die Neuanlage und der Ausbau von Gemeindestrassen ist Sache der Gemeinden. Sie erlassen die Bauvorschriften. Neuanlage und Ausbau.

Beiträge des Staates.

Art. 26. Der Staat leistet an die Neuanlage von Gemeindestrassen Beiträge, wenn hiefür ein kantonales öffentliches Interesse besteht.

Der Staat kann ferner an die Neuanlage und den Ausbau von Gemeindestrassen schwer belasteter Gemeinden Beiträge leisten, insbesondere wenn dadurch eine Staatsstrasse entlastet wird.

Beiträge der Privaten.

Art. 27. Die Gemeinden und ihre Unterabteilungen sind befugt, in ihren Reglementen Beiträge der Grundeigentümer an die Kosten der Neuanlage, des Ausbaues und der Belagsänderungen von Strassen, Wegen, Gehwegen und Fusswegen, sowie der zugehörigen Einrichtungen vorzusehen. Art. 1 dieses Gesetzes ist sinngemäss anwendbar. Sie geniessen für diese Abgaben, allen bereits bestehenden Pfandrechten nachgehend und ohne Eintragung in das Grundbuch, ein gesetzliches Grundpfandrecht an den betreffenden Liegenschaften. Die Gemeinden sind berechtigt, dieses Pfandrecht im Grundbuch anmerken zu lassen.

Die Beitragspflicht besteht zu Lasten desjenigen Grundeigentums, welches aus den erstellten Anlagen Vorteil zieht. Sie wird durch einen, von der zuständigen Gemeindebehörde aufzustellenden Beitragsplan festgesetzt. Die Beitragspflicht darf unter keinen Umständen die Hälfte der Kosten übersteigen.

Die leitenden Grundsätze für die Beitragspflicht, die Aufstellung des Beitragsplanes und das Einspracheverfahren werden durch Dekret des Grossen Rates aufgestellt. Einsprachen gegen die Beitragspflicht sind während der Auflagefrist beim Gemeinderat einzureichen und werden, falls eine gütliche Erledigung nicht zustande kommt, durch das Verwaltungsgericht beurteilt.

Mangels rechtzeitiger Einsprache erwächst die einzelne, im Beitragsplan veranlagte Beitragsleistung der Pflichtigen in Rechtskraft und der Beitragsplan steht mit Bezug auf diese Veranlagung einem vollstreckbaren gerichtlichen Urteil gleich.

Geltungsbereich.

Art. 28. Für die Neuanlage und den Ausbau von Gemeindestrassen gelten sinngemäss die entsprechenden Bestimmungen über die Staatsstrassen, soweit nicht besondere Vorschriften aufgestellt sind.

4. Oeffentliche Strassen privater Eigentümer.

Neuanlage und Ausbau.

Art. 29. Für die Neuanlage und den Ausbau von Strassen und Wegen, die nicht im Eigentum des Staates oder der Gemeinden stehen, machen die Vorschriften des Zivilrechtes Regel, soweit nicht durch die zuständige Behörde Vorschriften über den Bau und Unterhalt gemäss Art. 4 hievor aufgestellt worden sind. Sind solche Strassen und Wege dem öffentlichen Gebrauch gewidmet oder ist die Widmung durch Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde in Aussicht genommen, so kann für den erforderlichen Landerwerb, soweit dieser nicht in gütlicher Weise zustande kommt, das Enteignungsrecht nach Massgabe des Gesetzes vom 3. September 1868 nachgesucht werden.

*Art. 29*bis. Die in Art. 27 und 29 vorgesehenen Gemeindereglemente unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

V. Unterhalt.

Art. 30. Der Unterhalt und die Reinigung der öffentlichen Strassen und Wege ist Sache des jeweiligen Strasseneigentümers, es sei denn, dass die Pflicht zu diesem Aufwand durch Gemeindereglemente (Art. 4 hievor) oder nach zivilrechtlicher Bestimmung auf andern Personen oder Grundstücken haftet.

Unterhalt und Reinigung.

Art. 31. Der Strassen- und Wegunterhalt umfasst:

1. Arbeiten zur richtigen Instandhaltung der Fahrbahn der Strassen und zugehörigen Anlagen.
2. Ausbesserungen an den Strassen, ihren Kunstbauten oder sonstigen Bestandteilen.
3. Die Oeffnung der Strassen und Wiederherstellung nach ausserordentlichen Naturereignissen, wie Rutschungen, Murgängen, Felsstürzen, Hochwasser und dergleichen.

Umfang des Unterhaltes.

Art. 32. Künstliche Durchleitungen Dritter durch eine öffentliche Strasse, sowie Brücken, Ueberführungen und Durchlässe für Gewerbekanäle, Wässerungs- und Entwässerungsanlagen müssen von den Eigentümern solcher Anlagen nach den Vorschriften der aufsichtsführenden Behörde (Art. 5 hievor) erbaut, unterhalten und bei Veränderungen auf ihre Kosten angepasst werden.

Die jeweiligen Eigentümer haften für jeglichen durch diese Anlagen verursachten Schaden.

Unterhalt der Durchleitungen Dritter.

Art. 33. An die Unterhaltskosten einer Gemeindestrasse, die den allgemeinen Durchgangsverkehr im Zuge einer Hauptstrasse vermittelt, leistet der Staat einen Beitrag von einem Drittel der Kosten, sofern er sich nicht seinerzeit vom Unterhalt dieser Strasse losgekauft hat.

Bei wichtigen Gemeindestrassen, welche eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,60 Metern aufweisen, kann sich der Staat durch Stellung des Wegmeisters, durch Materiallieferungen oder durch Entrichtung von Geldbeiträgen am Unterhalt beteiligen.

Das nähere Verfahren ordnet der Regierungsrat in der Vollziehungsverordnung.

Staatsbeiträge an Gemeindestrassen.

Art. 34. Muss bei einer Verkehrsunterbrechung zur Aufrechterhaltung des Verkehrs anstossendes Land vorübergehend in Anspruch genommen werden, so haben die betroffenen Grundeigentümer dies gegen vollen Ersatz durch den Strasseneigentümer zu gestatten.

Im Streitfall entscheidet der Enteignungsrichter.

Vorübergehende Landbenützung.

Art. 35. Veranlasst eine Verkehrsunterbrechung die Neuanlage eines Strassenstückes, so finden für Staats- und Gemeindestrassen die Art. 3, 16 und 17 dieses Gesetzes Anwendung. Die Neuanlage ist Sache des bisherigen Strasseneigentümers.

Für die öffentlichen Strassen und Wege privater Eigentümer gilt Art. 29 dieses Gesetzes.

Dauernde Verkehrsunterbrechung.

Art. 36. Müssen für eine Verkehrsumleitung Strassen und Wege eines andern Unterhaltspflichtigen in Anspruch genommen werden, so ist dieser für die daraus erwachsenden Mehrkosten zu entschädigen. Entschädigungspflichtig ist der Unterhaltspflichtige des gesperrten Strassenstückes.

Im Streitfalle entscheidet der Enteignungsrichter.

Entschädigung bei Verkehrsumleitungen.

Gefährliche Veränderungen auf anstossendem Grundbesitz.

Art. 37. Droht durch natürliche Veränderung auf anstossendem Grundbesitz einer öffentlichen Strasse für ihren Bestand oder für den Verkehr Gefahr, so ist der Strasseneigentümer verpflichtet, die erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zu treffen. Wird dabei Grundeigentum Dritter in Anspruch genommen, so ist der Eigentümer nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes vom 3. September 1868 zu entschädigen.

In dringenden Fällen können diese Massnahmen sofort durchgeführt werden.

Ist die Gefährdung durch Handlungen oder Unterlassungen des anstossenden Grundeigentümers entstanden, so hat er die zur Sicherung der Strasse erforderlichen Massnahmen zu ergreifen und haftet für allen Schaden. Kommt der Grundeigentümer dieser Verpflichtung nicht nach, so können diese Massnahmen vom Strasseneigentümer auf Kosten des Grundeigentümers sofort ausgeführt werden. Die Bestimmungen des Art. 66 sind entsprechend anwendbar.

Verkehr im Winter.

Art. 38. Die öffentlichen Strassen und Wege, welche ganzjährig dem Verkehr geöffnet bleiben müssen, sind auch im Winter, soweit erforderlich, für den Verkehr offen zu halten. Die Schneeräumung der Staatsstrassen liegt unter Mitwirkung der Staatswegmeister den Gemeinden ob. Im übrigen ist sie Sache der Unterhaltspflichtigen. Erfolgt die Schneeräumung nicht oder nicht genügend, so kann sie vom Kreisoberingenieur zu Lasten der Pflichtigen angeordnet werden.

Auch liegt den Gemeinden ob, zu Beginn des Winters, soweit erforderlich, die Strassenfahrbahn in ihren Kosten mit schwarz angebrannten Pfählen oder ähnlichen Signalen zu bezeichnen.

An die Kosten der Schneeräumung wird der Staat an Gemeinden in gebirgigen Gegenden für die Oeffnung von Staatsstrassen Beiträge leisten, wenn die Schneeräumungskosten eine unverhältnismässig hohe Belastung der Gemeinden darstellen.

Aufsicht.

Art. 39. Die zuständigen Aufsichtsorgane wachen darüber, dass die öffentlichen Strassen und Wege sich jederzeit in einem Zustande befinden, welcher einen ungestörten und sichern Verkehr gewährleistet.

Unterhaltssäumnis.

Art. 40. Wird die Unterhaltspflicht nach vergeblicher Mahnung nicht oder nicht richtig erfüllt, so ist die zuständige Aufsichtsbehörde befugt, die nötigen Instandstellungsarbeiten auf Kosten der Säumigen anzuordnen. Der Rekurs an den Regierungsrat bleibt vorbehalten.

Bei subventionierten Gemeindestrassen kann bei Nichterfüllung der Unterhaltspflicht die Subvention entzogen werden.

Beiträge Privater.

Art. 41. Die Gemeinden sind befugt, die Reinigungs- oder Schneeräumungsarbeiten öffentlicher Staats-, Gemeinde- oder Privatstrassen innerorts oder deren Kosten durch Gemeindereglement ganz oder teilweise den Eigentümern der an die Strasse anstossenden Grundstücke aufzuerlegen.

Kanalisationsanschluss.

Art. 42. Die Gemeinden sind befugt, durch Gemeindereglement die Abwasserableitungspflicht in die öffentliche Kanalisation innerhalb einer im Reglement zu bestimmenden Entfernung für Grund-

stücke und Gebäude aufzustellen und dem Eigentümer des anschlusspflichtigen Grundstückes oder Gebäudes die Leistung einer einmaligen oder wiederkehrenden Kanaleinkaufsgebühr für diesen Anschluss aufzuerlegen. Der Pflichtige hat die Anschlussleitung von dem zu entwässernden Grundstück oder Gebäude bis zur öffentlichen Kanalisation in seinen Kosten zu erstellen und zu unterhalten. Für die Kanaleinkaufsgebühren geniessen die Gemeinden ein gesetzliches Pfandrecht im Sinne von Art. 27 dieses Gesetzes.

Allfällige Streitigkeiten über diese Leistungen entscheidet auf Klage der Gemeinde hin das Verwaltungsgericht gestützt auf Art. 11, Ziff. 6 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 31. Oktober 1909.

Art. 43. Die in Art. 41 und 42 vorgesehenen Gemeindereglemente bedürfen zu ihrer Rechtskraft der Genehmigung des Regierungsrates. Gemeindereglemente.

VI. Private Strassen zur allgemeinen Benützung durch bestimmte Verkehrsmittel.

Art. 44. Die Anlage und der Ausbau privater Strassen, die der allgemeinen Benützung durch bestimmte Verkehrsmittel, insbesondere Motorfahrzeuge, dienen sollen, bedürfen einer Konzession des Regierungsrates. Darin sind die erforderlichen Vorschriften über Bau, Unterhalt und Betrieb dieser Strassen, sowie über allfällige Gebühren für die Benützung aufzustellen. Im übrigen machen die Vorschriften des Zivilrechtes Regel.

Wirft der Betrieb einer solchen Strasse einen Gewinn ab, so kann neben einer einmaligen Konzessionsgebühr eine jährliche Abgabe an den Staat vorbehalten werden. Die erforderlichen Vorschriften sind durch Verordnung des Regierungsrates aufzustellen.

VII. Gesamtaufwendungen des Staates an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen.

Art. 45. Die Gesamtsumme der gestützt auf Art. 23, Abs. 1, 24, 26, 33 und 38 an die Gemeinden zu leistenden Staatsbeiträge setzt sich zusammen aus 10% des jährlichen Reinerträgnisses aus den Automobilsteuereingängen und einem jährlich zu bestimmenden Budgetkredit.

2. Teil: Schutz-, Straf- und Schlussbestimmungen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 46. Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf sämtliche öffentlichen Strassen und Wege. Geltungsbereich.

Art. 47. Die Aufsicht über die Strassenbaupolizei wird ausgeübt von der kantonalen Baudirektion. Organe der Strassenbaupolizei.

Die Handhabung der Strassenbaupolizei liegt ob:

a) Dem mit der Beaufsichtigung und dem Unterhalt der Strassen betrauten beeidigten Personal des Staates und der Gemeinden.

b) Den Polizeiorganen des Staates und der Gemeinden.

Diese Organe sind verpflichtet, alle Widerhandlungen gegen die nachstehenden Vorschriften dem Strafrichter anzuzeigen.

Gegenstände, die bei Uebertretungen der Strassenbaupolizeivorschriften verwendet werden, können von den Organen der Strassenbaupolizei zur Sicherung von Bussen und Kosten mit Beschlag belegt werden, sofern der Fehlbare nicht eine angemessene Kaution hinterlegt. Zur Deckung der rechtskräftig gewordenen Bussen und Kosten können die beschlagnahmten Gegenstände öffentlich versteigert werden. Ein allfälliger Ueberschuss wird den Berechtigten herausgegeben.

Gegebenenfalls ist nach fruchtloser Mahnung der vorschriftsgemässe Zustand auf Kosten des Fehlbaren unverzüglich herzustellen. Die Bestimmungen des Art. 66 sind entsprechend anwendbar.

Benützung der öffentlichen Strassen und Wege.

Art. 48. Die Benützung der öffentlichen Strassen und Wege ist im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften jedermann gestattet.

Wird durch aussergewöhnliche Inanspruchnahme vermehrter Unterhalt oder vermehrte Reinigung notwendig, ist der Unterhaltspflichtige berechtigt, vom Verursacher angemessene Entschädigung zu fordern. Sie wird im Streitfall vom Regierungsrat bestimmt.

Strassensperrungen.

Art. 49. Dem Regierungsrat steht das Recht zu, öffentliche Strassen und Wege ganz oder teilweise zu sperren. Er kann die Polizeidirektion ermächtigen, auf begründetes schriftliches Gesuch hin unter Bedingungen Ausnahmen zu gestatten.

In beiden Fällen ist der Strasseneigentümer anzuhören.

Den Kreisoberingenieuren und den von ihnen beauftragten oder ermächtigten Organen der Strassenbauverwaltung und Unternehmungen steht die Befugnis zu, während der Dauer von Strassenarbeiten die erforderlichen Sperrungen und Verkehrsbeschränkungen anzuordnen.

II. Besondere Bestimmungen über das Strassengebiet und seine Benützung.

Anlagen auf Strassen.

Art. 50. Die öffentlichen Strassen können, wenn es die Verhältnisse gestatten, zur Anlage von Abzugskanälen, von Leitungen für Wasser, Gas und elektrischem Strom, sowie ausnahmsweise auch zur Anlage von Transportgeleisen, Transmissionen und dergleichen benützt werden.

Die Bewilligung erteilt:

bei *Staatsstrassen:*

der Grosse Rat für die Anlage von Eisenbahnen (ohne Strassenbahn),

der Regierungsrat für die Anlage von Strassenbahnen,

die kantonale Baudirektion für alle übrigen Anlagen;

bei *Gemeinde- und den öffentlichen Strassen und Wegen privater Eigentümer*

der Strasseneigentümer.

Die Bewilligungen sind im Hinblick auf die Sicherheit des Strassenverkehrs und die Erhaltung einer guten Fahrbahn nur unter entsprechenden Bedingungen zu erteilen. Bei der Erteilung von neuen

Eisenbahnkonzessionen ist die Bahngesellschaft zu verpflichten, die Kosten der Verbreiterung der Fahrbahn zu übernehmen, wenn infolge des Strassenverkehrs die hiefür zur Verfügung stehende Strassenbreite sich als ungenügend erweisen sollte.

Art. 51. Die Errichtung von Anlagen im Strassengebiet kann einer Gebühr und Bedingungen unterworfen werden. Bei Staatsstrassen werden diese Gebühren vom Regierungsrat festgesetzt, und es sind deren Erträge für den Strassenunterhalt zu verwenden. Bei Gemeindestrassen wird die Gebühr von den Gemeinden festgesetzt.

Die Gemeinden und andere Eigentümer öffentlicher Strassen und Wege können durch Beschluss des Grossen Rates dazu verpflichtet werden, ihre öffentlichen Strassen und Wege zur Errichtung von Anlagen oder zu besondern Verkehrszwecken zur Verfügung zu stellen. In dringlichen Fällen kann der Regierungsrat eine vorläufige Verfügung erlassen.

Leitungen und Installationen längs und über der Strasse.

Art. 52. Die Stangen und Maste für Leitungen aller Art müssen ausserhalb der Strassenfahrbahn so aufgestellt werden, dass eine Verkehrsbehinderung oder eine Benachteiligung des Wasserabflusses ausgeschlossen ist.

Der über der Strasse sich befindliche Luftraum darf ohne Einwilligung des Strasseneigentümers, zur Errichtung von Anlagen in keiner Weise in Anspruch genommen werden.

Unterirdische Leitungen.

Art. 53. Leitungen, welche in die Strasse verlegt werden, sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen der Strasse standhalten und den Verkehr in keiner Weise gefährden. Für jeglichen aus den Leitungen entstehenden Schaden ist deren Eigentümer haftbar.

Materialablagerungen und Verunreinigungen.

Art. 54. Jede missbräuchliche Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen und Wege und ihrer Bestandteile ist untersagt.

Vorübergehende Materialablagerungen oder unschädliche anderweitige Inanspruchnahme von Strassengebiet bedürfen der Bewilligung des Strasseneigentümers. Er ist berechtigt, hierfür eine Gebühr zu verlangen.

Der Inhaber der Bewilligung bleibt für allen Schaden verantwortlich, welcher durch die Inanspruchnahme dem Strasseneigentümer oder Dritten erwächst.

Das Ableiten von Wasser, Jauche, die Schneeräumung von Dächern und dergleichen auf die öffentlichen Strassen und Wege, sowie jede Verunreinigung derselben ist untersagt.

Schonung der Strassen.

Art. 55. Die Dohlen und die Abzugsgräben sind stets offen zu halten. Böschungen, Mauern und Zäune sollen in keiner Weise beschädigt werden.

Auf dem an die öffentlichen Strassen und Wege anstossenden Land dürfen keine dieselben schädigenden oder gefährdenden Veränderungen vorgenommen werden.

Abgrabungen, Anschüttungen oder ähnliche Veränderungen an Grundstücken, welche öffentliche Strassen und Wege in ihrer Sicherheit gefährden, dürfen nur mit Einwilligung des Strasseneigentümers vorgenommen werden.

Das Schleifen von Gegenständen aller Art auf den Strassen, sowie die Verwendung von Kritzketten und ähnlichen Hemmitteln ist nur bei schneebedecktem oder festgefrorenem Boden und Glatteis gestattet.

Beschädigung durch landwirtschaftliche Arbeiten.

Art. 56. Beim Pflügen oder andern landwirtschaftlichen Arbeiten darf das Strassengebiet nicht beschädigt werden. Die Strasse ist nach beendigter Arbeit zu reinigen.

Massnahmen zur Sicherung der Strassen.

Art. 57. Bäume, Stangen und baufällige Konstruktionen aller Art, welche dem Wind oder den Temperatureinflüssen nicht genügend Widerstand leisten und auf die Strasse stürzen könnten, müssen entfernt werden. Der Eigentümer solcher Gegenstände ist für die Folgen der Nichtentfernung verantwortlich.

Anlagen längs öffentlichen Strassen, wie Mauern, Sockel und dergl. sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen durch die Strassenbenützung und des Strassenunterhaltes standhalten.

Art. 58. Steinbrüche und Holzlässe in Strassennähe dürfen nur unter der Bedingung grösster Verkehrssicherheit und mit Bewilligung der zuständigen Aufsichtsbehörde eröffnet werden.

Beleuchtung.

Art. 59. Oeffentliche Strassen und Wege im Innern von Ortschaften, sowie alle Brücken müssen mit einer ausreichenden Beleuchtung versehen sein. Ihre Einrichtung und ihr Betrieb liegen den Gemeinden ob.

Die Kosten der Beleuchtung können durch Gemeindereglement ganz oder teilweise dem Grundeigentümer derjenigen Grundstücke, die von der Beleuchtung Vorteil ziehen, überbunden werden, wobei unüberbaute Grundstücke ausgenommen sind. Der Kostenanteil wird nach Massgabe der Grundsteuerschatzung bemessen. Streitigkeiten darüber werden durch das Verwaltungsgericht beurteilt.

III. Besondere Bestimmungen über das an die öffentlichen Strassen und Wege angrenzende Gebiet.

Gebäudeabstände.

Art. 60. Da, wo nicht in Anwendung von Alignements- oder Strassenplanvorschriften besondere Baulinien festgelegt sind, dürfen neue Gebäude jeglicher Art nicht näher als 3 m 60 cm von den Grenzen der Strassenmarche aufgeführt werden. Bei Gemeindestrassen, sowie öffentlichen Strassen und Wegen privater Eigentümer ist den Gemeinden gestattet, den Mindestabstand auf 3 m festzusetzen.

Bei der Neuanlage öffentlicher Strassen und Wege privater Eigentümer können die zur Bewilligung zuständigen Behörden in der Bewilligung besondere Gebäudeabstände festlegen.

In besondern Fällen, wo die Einhaltung dieser Abstände unmöglich ist, aber wichtige Gründe für Erstellung eines Gebäudes sprechen und öffentliche Interessen nicht verletzt werden, kann der Regierungsrat Abweichungen gestatten.

An Gebäuden, welche einen Gebäudeabstand von weniger als 3 m 60 cm bezw. 3 m aufweisen, dürfen An- und Umbauten innerhalb dieser Distanz (Bauverbotzone) nur mit Bewilligung des Regierungsrates erstellt werden.

Auf bestehende, in einer geringern Entfernung als 3 m 60 cm bezw. 3 m von der Strasse liegende Fundamente, darf nur dann wieder aufgebaut werden, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 3 vorliegen. Wird der Eigentümer vom Regierungsrat angehalten, das alte Fundament zu verlassen, so wird er für die entstehenden baulichen Mehrkosten der Verlegung gegenüber dem Strasseneigentümer entschädigungsberechtigt, sofern der Wiederaufbau innerhalb 2 Jahren seit dem Abbruch oder der Zerstörung des alten Gebäudes erfolgt. Im Streitfalle bestimmt der Enteignungsrichter die Entschädigung.

Benützung der Bauverbotzone.

Art. 61. Die Bauverbot-Zone darf nicht durch Bauten oder Anlagen belegt werden, mit Ausnahme von

1. freitragenden Gebäudeteilen, welche in einer Höhe von wenigstens 4 m über der Strassenfahrbahn bis 2 m in den Lichtraum des Vorplatzes hinausragen.
2. offenen Terrassen, welche höchstens 2 m in den Vorplatz und nicht höher als 1 m 20 über die Strassenfahrbahn hinausragen.

Wird Grund und Boden der Bauverbotzone zur Strassenverbreiterung notwendig, so hat auf Aufforderung des Strasseneigentümers der Gebäudeeigentümer allfällige gemäss Ziff. 1 und 2 erstellte Vorbauten in eigenen Kosten zu entfernen.

Anlagen längs der Strasse.

Art. 62. Brunnen, Dünger-, Jauchegruben und dergleichen müssen bei Neuerstellung oder bei baulichen Veränderungen auf eine Entfernung von mindestens 3 m von den Grenzen der Strassenmarche zurückgesetzt und so angelegt werden, dass Verunreinigungen der öffentlichen Strassen und Wege nicht möglich sind.

Für bestehende Anlagen kann die Strassenaufsichtsbehörde Zurücksetzung verlangen. Die daherigen Kosten gehen unter Vorbehalt besonderer Abmachungen und Verpflichtungen zu Lasten des Strasseneigentümers.

Der gegen die öffentlichen Strassen offene Zwischenraum ist vom Eigentümer gehörig zu entwässern und in ordentlichem Zustand zu halten. An die Kosten der Entwässerungsschalen längs der Strasse hat der Anstösser die Hälfte beizutragen.

Verkehrsgefährdende Materialablagerungen irgend welcher Art in der Bauverbot-Zone sind untersagt.

Bäume und Sträucher.

Art. 63. Bei Neuanlage von Strassenpflanzungen dürfen Bäume an öffentlichen Strassen und Wegen, ausgenommen in Ortschaften, nicht näher als 3 m an die Grenzen der Strassenfahrbahn zu stehen kommen.

Bei steilen Gebirgshalden und hohen Strassenböschungen dürfen Bäume auf der Seite des Abhanges an der Grenze der Strassenfahrbahn stehen.

Das Strassengebiet ist bis auf eine Höhe von 4 m von einhängenden Aesten freizuhalten; Sträucher dürfen nicht in das Strassenprofil hineinragen und die Strassenübersicht nicht beeinträchtigen.

Unterlässt der Eigentümer der Bäume und Sträucher das rechtzeitige Auf- oder Zurückschneiden, so ist die Arbeit nach vergeblicher schriftlicher Aufforderung auf seine Kosten durch die Strassenbaupolizeiorgane zu besorgen. Ein Anspruch auf Ent-

schädigung kommt dem Eigentümer der Bäume nicht zu.

Die Gemeinden sind berechtigt, für die Anlage und den Schutz von Strassenpflanzungen an öffentlichen Strassen durch Gemeindereglemente weitergehende Vorschriften aufzustellen.

Wälder.

Art. 64. In Wäldern muss bei Neuanlage und Ausbau von Staatsstrassen auf jeder Seite der Strasse ein Streifen bis 6 m Breite freigelegt werden.

Von dieser Bestimmung kann die kantonale Baudirektion Ausnahmen bewilligen.

Strassenabschrankungen.

Art. 65. Einfriedigungen und Anpflanzungen irgendwelcher Art, welche eine einwandfreie Uebersicht verunmöglichen, dürfen die Strassenfahrbahn nicht um mehr als 1 m 20 überragen. In keinem Falle dürfen neue Einfriedigungen 2 m übersteigen.

Stacheldrähte und andere, Menschen oder Tiere gefährdende Einfriedigungen dürfen längs öffentlichen Strassen und Wegen in der Bauverbotzone nicht angebracht werden.

Tore und Türen von Gebäuden und Einfriedigungen aller Art dürfen nicht in den Lichtraum öffentlicher Strassen und Wege aufgehen.

Notwendige Aenderungen an bestehenden Anlagen gehen zu Lasten des Strasseneigentümers.

Ersatzvornahme.

Art 66. Bauten und Einrichtungen auf privaten Grundstücken, die mit den Vorschriften dieses Gesetzes und der gestützt darauf erlassenen Verordnungen und Gemeindereglemente nicht im Einklang stehen, sind auf Anordnung der zuständigen Behörde hin wegzuräumen oder umzuändern.

Die Anordnung wird dem pflichtigen Grundeigentümer unter Angabe der Gründe durch eingeschriebenen Brief mitgeteilt. Zugleich wird ihm eine angemessene Frist zur Ausführung der angeordneten Arbeiten angesetzt, unter Androhung, dass bei nicht rechtzeitiger oder vorschriftsmässiger Ausführung eine Ersatzvornahme auf seine Kosten stattfindet.

Gegen die Anordnung kann binnen 14 Tagen seit der Mitteilung Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist, sofern die Anordnung von der kantonalen Baudirektion ausgeht, an den Regierungsrat zu richten. Gegen Anordnungen von Gemeindebehörden ist die Beschwerde gemäss Art. 63 ff. des Gemeindegesetzes gegeben. Liegt Gefahr im Verzug, so trifft die Beschwerdebehörde vorsorgliche Massnahmen gemäss Art. 38 des Gesetzes vom 31. Oktober 1909 über die Verwaltungsrechtspflege.

Werden die angeordneten Arbeiten innerhalb der angesetzten Frist nicht oder nicht vorschriftsgemäss ausgeführt, so lässt sie die anordnende Behörde auf Kosten des verpflichteten Grundeigentümers durch Dritte ausführen oder verbessern. Hiebei ist für eine zweckmässige im Rahmen der üblichen Preise stehende Ausführung zu sorgen. Wurde die Anordnung durch Beschwerde angefochten, so ist im Beschwerde- oder Rekursentscheid eine neue Frist zur Ausführung der Arbeiten zu bestimmen.

Nach Durchführung der Ersatzvornahme wird dem pflichtigen Grundeigentümer Rechnung gestellt, unter Ansetzung einer Zahlungsfrist von 14 Tagen. Streitigkeiten über die Zahlungspflicht beurteilt das Verwaltungsgericht als einzige Instanz. Ist die

Anordnung der Ersatzvornahme durch Unterlassung einer Beschwerde oder durch ergangenen Entscheid über eine solche rechtskräftig geworden, so hat das Verwaltungsgericht weder die rechtliche Zulässigkeit der Anordnung, noch auch die Begründetheit und die Zweckmässigkeit einer erfolgten Ersatzvornahme zu überprüfen.

Die Vorschriften dieses Artikels finden entsprechende Anwendung, wenn nach Massgabe dieses Gesetzes oder der gestützt darauf erlassenen Verordnungen und Gemeindereglemente einem Grundeigentümer die Anbringung bestimmter Einrichtungen auf seinem Grundstück vorgeschrieben wird.

IV. Straf- und Schlussbestimmungen.

Strafbestimmungen.

Art. 67. Widerhandlungen gegen die Vorschriften des zweiten Teiles dieses Gesetzes werden unter Vorbehalt derjenigen Fälle, die in andern Gesetzen mit höheren Strafen belegt werden, mit einer Busse von 5—1000 Franken bestraft. Der Schuldige ist im Urteil gleichzeitig zur Entfernung der gesetzwidrig erstellten Anlagen und zum Ersatz des verursachten Schadens zu verurteilen. Vorbehalten bleibt Art. 66.

Aufhebung des alten Rechtes.

Art. 68. Durch dieses Gesetz werden alle damit in Widerspruch stehenden Vorschriften, insbesondere das Gesetz über den Strassen- und Brückenbau vom 21. März 1834, das Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Unterhalt von Strassen vierter Klasse vom 20. November 1892 sowie die zugehörige Vollziehungsverordnung vom 9. Januar 1893 und Art. 3—9, Art. 10 Abs. 2, Art. 11 und 12 des Gesetzes über die Strassenpolizei vom 10. Juni 1906, sowie die §§ 1, 2 und die Abschnitte III und IV der zugehörigen Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1907 aufgehoben.

Art. 69. Der Regierungsrat wird mit der Vollziehung dieses Gesetzes und dem Erlass der notwendigen Ausführungsvorschriften, soweit sie nicht einem Dekret vorbehalten sind, beauftragt.

Art. 70. Dieses Gesetz tritt nach Annahme durch das Volk auf den vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

Bern, den 29. November 1933.

Im Namen des Grossen Rates,

Der Präsident:

Dr. **F. Büeler.**

Der Staatsschreiber:

Schneider.

Gemeinsamer Antrag des Regierungsrates und der Kommission für die zweite Lesung

vom 22./26. Januar 1934.

Gesetz

über den

Bau und Unterhalt der Strassen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

1. Teil; Bau- und Unterhaltsvorschriften.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Begriff der öffentlichen *Strassen.*

Art. 1. Oeffentliche *Strassen sind alle Strassen, Wege, Gehwege (Trottoirs) und Fusswege,* die dem Gemeingebrauch offen stehen. Ein solcher besteht an allen durch den Staat, die Gemeinden und ihre Unterabteilungen zum Zwecke der allgemeinen Benützung erstellten *Strassen. Strassen,* die vom Privaten auf eigenem Grund und Boden ausgeführt wurden, sind öffentliche, sobald sie durch die zuständige Behörde mit Zustimmung des Eigentümers dem Gemeingebrauch gewidmet worden sind. Die Widmung hebt das Recht zur Ausschliessung der allgemeinen Benützung auf. Sie kann nur durch die zuständige Widmungsbehörde rückgängig gemacht werden.

Sie sind öffentliche Sachen, soweit das Gesetz keine andere Bestimmung enthält.

Dasselbe trifft zu für die zu den öffentlichen *Strassen* gehörenden Bestandteile, wie Brücken, Viadukte, Durchlässe, Mauern, Wehrschranken, Gräben, Schalen, Strassenentwässerungsanlagen, Böschungen, Treppen und ähnliches. Plätze sind Strassengebiet.

Rechtsverhältnis.

Art. 2. Die Widmung als öffentliche *Strasse* bewirkt keine Aenderung an den bestehenden Eigentumsverhältnissen. Vorbehalten bleibt die Uebernahme von Privatstrassen und Wegen durch die Gemeinde gemäss § 18, Absatz 2, Ziff. 2, des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894.

Durch Benützung öffentlicher *Strassen* in irgend einer Weise kann Eigentum oder ein beschränkt dingliches Recht daran nicht ersessen werden. Die für ihre Inanspruchnahme erteilten Bewilligungen können ohne Entschädigungen jederzeit widerrufen werden.

Bestehende Rechte Dritter bleiben vorbehalten.

Art. 3. Für die Erstellung, wesentliche Veränderung oder die Aufhebung von öffentlichen *Strassen* des Staates und von solchen Gemeindestrassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen, ist die Bewilligung des Regierungsrates erforderlich. Bei den übrigen öffentlichen *Strassen,* soweit sie unter der Aufsicht einer Gemeinde stehen, erteilt die zuständige Gemeindebehörde die Bewilligung.

Eine Bewilligung *des Regierungsrates* ist nicht notwendig, wo genehmigte Alignements- oder Strassenpläne vorliegen.

Behördliche Bewilligung für Neubau und Veränderung.

Art. 4. Den Gemeinden steht das Recht zu, *Reglemente* über die Neuanlage, den Ausbau, *die Belagsänderung* und den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen *und der öffentlichen Strassen privater Eigentümer,* sowie über die Reinigung, die Schneeräumung und die Beleuchtung der in ihrem Gebiete befindlichen öffentlichen *Strassen,* zu erlassen.

Diese Reglemente bedürfen zu ihrer Rechtskraft der Genehmigung des Regierungsrates.

Reglemente von Gemeinden.

II. Aufsicht.

Art. 5. Die öffentlichen *Strassen* stehen unter der Oberaufsicht des Regierungsrates.

Die kantonale Baudirektion leitet den Bau und Unterhalt der Staatsstrassen. Sie führt die Aufsicht über alle öffentlichen *Strassen* und trifft nötigenfalls die erforderlichen Massnahmen.

Die zuständige Gemeindebehörde leitet den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen, führt unter Vorbehalt der Befugnisse der kantonalen Baudirektion die Aufsicht über die in ihrem Gebiet gelegenen öffentlichen *Strassen,* soweit sie nicht Staatsstrassen sind und trifft die erforderlichen Massnahmen.

Die Widmung der von Privaten erstellten *Strassen* als öffentliche erfolgt durch die zuständige Behörde der Gemeinde, in deren Gebiet jene liegen. Erstrecken sie sich auf das Gebiet mehrerer Gemeinden, so ist die kantonale Baudirektion zuständig.

Aufsicht.

III. Einteilung der *Strassen.*

Art. 6. Die öffentlichen *Strassen* des Kantons sind entsprechend ihrer Bestimmung und Bedeutung:

1. Staatsstrassen.
2. Gemeindestrassen.
3. Oeffentliche *Strassen* privater Eigentümer.

Einteilung.

Art. 7. Die Staatsstrassen werden eingeteilt in

Hauptstrassen. Sie dienen dem allgemeinen Durchgangsverkehr als Verbindung mit andern Kantonen und dem Ausland und haben dort ihre entsprechende Fortsetzung.

Verbindungsstrassen. Sie vermitteln den Verkehr von Landesteilen an die Hauptstrassen. Auch können sie weniger wichtige Verbindungen mit andern Kantonen oder mit dem Auslande sein.

Nebenstrassen. Sie umfassen alle übrigen öffentlichen *Strassen,* die sich im Eigentum des Staates befinden.

Staatsstrassen.

Gemeindestrassen.

Art. 8. Die Gemeindestrassen dienen dem innern Verkehr im Gebiet der Einwohnergemeinde oder verbinden dazugehörige Ortschaften und Weiler unter sich oder mit einer Staatsstrasse, einer Eisenbahnstation oder einer andern Verkehrsstelle.

Oeffentliche *Strassen* privater Eigentümer.

Art. 9. Die dem öffentlichen Gebrauch gewidmeten *Strassen* privater Eigentümer gelten als öffentlich, solange die Widmung nicht rückgängig gemacht worden ist.

Einreihung.

Art. 10. Der Regierungsrat ist ermächtigt, nach Anhörung der Beteiligten die Einteilung der öffentlichen *Strassen* nach Art. 6 dieses Gesetzes vorzunehmen oder die bisherige Einteilung nach Massgabe der Umstände abzuändern. Werden dabei *Strassen* einem andern Unterhaltspflichtigen zugewiesen, so sind sie vorher vom bisherigen Eigentümer in guten Zustand zu bringen und es hat sich dieser überdies aus der Unterhaltspflicht loszukaufen. Die Loskaufssumme beträgt in der Regel den zwanzigfachen Betrag der mittleren Unterhaltskosten der letzten 10 Jahre, *wobei für die Bestimmung dieser Summe Naturalleistungen berücksichtigt werden können.* Besondere Verhältnisse oder Vereinbarungen bleiben vorbehalten, namentlich beim Ersatz bestehender Strassen durch Neuanlagen.

Entstehen aus der Einreihung oder deren Abänderung vermögensrechtliche Anstände, so entscheidet darüber das Verwaltungsgericht.

Vorbehalten bleiben die besondern Gemeindevorschriften nach § 18, Ziff. 2, des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 über die Uebernahme von Privatstrassen durch die Gemeinden.

Strassenregister.

Art. 11. Die kantonale Baudirektion führt über die Staatsstrassen und die Gemeinden führen über die übrigen in ihrer Gemeinde liegenden öffentlichen *Strassen* ein Register. Neueintragungen und Abänderungen sind im Amtsblatt *und gegebenenfalls im Amtsanzeiger* bekannt zu machen.

Vermarchung.

Art. 12. Die öffentlichen Strassen sind durch die Strasseneigentümer in ihren Kosten zu vermarchen und in das Grundbuch eintragen zu lassen.

Wo besondere Verhältnisse vorliegen, ist die Baudirektion befugt, Ausnahmen zu gestatten.

Das Nähere ordnet die Vollziehungsverordnung.

Lagepläne.

Art. 13. Von den vermarchten Haupt- und Verbindungsstrassen sind überdies durch den Staat Lagepläne aufzunehmen und nachzuführen. Aus ihnen sollen die nutzbare Fahrbahnbreite und die Gefällsverhältnisse ersichtlich sein.

Wegweiser.

Art. 14. Bei den Abzweigungen öffentlicher *Strassen* sind nach Anhörung der betreffenden Gemeindebehörden gemäss Anordnung der kantonalen Baudirektion Wegweiser zu erstellen. Ihre Erstellung und ihr Unterhalt liegen den *Unterhaltspflichtigen* der bezeichneten Strassen ob. Können sich die beteiligten *Unterhaltspflichtigen* über die Verteilung der Kosten nicht verständigen, entscheidet darüber die kantonale Baudirektion, unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrat.

Der § 15 des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 ist auch für Staatsstrassen und die öffentlichen *Strassen* privater Eigentümer sinngemäss anwendbar.

IV. Neuanlagen und Ausbauten.

1. Gemeinsame Bestimmungen.

Strassenbau.

Art. 15. Die öffentlichen *Strassen* sollen ihrer Einteilung und den Anforderungen des Verkehrs entsprechend erstellt oder ausgebaut werden.

Wasserablauf und Durchleitung.

Art. 16. Das von der Strasse natürlich abfliessende Wasser muss vom anstossenden Grundeigentum aufgenommen werden, auch wenn die Ableitung durch Rinnen oder *Durchlässe* erfolgt.

Werden die Abflussverhältnisse auf dem nachbarlichen Grundeigentum verändert, so hat der Anstösser für Abflussmöglichkeiten, die die Strasse nicht schädigen, zu sorgen.

Die Durchleitung des aus künstlichen Strassenentwässerungsanlagen abgeleiteten Wassers hat der anstossende Grundeigentümer gegen volle Entschädigung zu gestatten. Vorbehalten bleiben bestehende Vereinbarungen und Verpflichtungen. Gegebenenfalls ist das Strassenplanverfahren durchzuführen.

Stütz- und Futtermauern.

Art. 17. Stütz- und Futtermauern, die durch die Neuanlage und den Ausbau von öffentlichen *Strassen* bedingt werden, sind als Bestandteile der öffentlichen Strassen zuzumarchen und von dem zum Unterhalt der Strasse Verpflichteten zu erstellen und zu unterhalten.

Schutzbauten.

Art. 18. Zum Schutze der öffentlichen *Strassen* und zur Sicherung des Verkehrs können besondere bauliche Anlagen ausserhalb des Strassengebietes erstellt werden. Das für diese Anlagen erforderliche Land kann *für Staatsstrassen durch das Strassenplan-, für Gemeindestrassen durch das Alignementsplan- und für öffentliche Strassen privater Eigentümer durch das ordentliche Enteignungsverfahren* erworben werden. Liegt Gefahr im Verzug, so kann der Regierungsrat in seinem Beschluss den sofortigen Beginn der Arbeiten gestatten.

Die Anlagen bilden einen Bestandteil der Strasse und sind von dem zum Unterhalt der Strasse Verpflichteten zu unterhalten.

2. Besondere Bestimmungen für Staatsstrassen.

Neuanlage.

Art. 19. Die Neuanlage und der Ausbau der Staatsstrassen ist Sache des Staates.

Fahrbahnbreiten und Bauvorschriften.

Art. 20. Bei Neuanlagen sollen die Fahrbahnbreiten in der Regel betragen, für

Hauptstrassen: Bei zweispuriger Fahrbahn, eine Breite von mindestens 6 Metern, bei dreispuriger Fahrbahn eine solche von 7,5 Metern.

Verbindungsstrassen: 5,5 Meter.

Nebenstrassen: 4,5 Meter. Wichtige Bergstrassen 5 Meter.

Radfahrstreifen: 1,5 Meter.

Beim Ausbau sollen die entsprechenden Fahrbahnbreiten angestrebt werden.

Im übrigen werden die technischen Bauvorschriften durch eine Verordnung des Regierungsrates aufgestellt.

Strassenplan.

Art. 21. Für die Neuanlage oder den Ausbau von *Staatsstrassen* können Strassenpläne mit allgemeiner Verbindlichkeit aufgestellt werden. Soweit erforderlich, können sie besondere Baulinien enthalten, über welche hinaus nicht gebaut werden darf. Sie haben die Höhenlage der Strasse anzugeben.

Art. 22. Die Strassenpläne der *Staatsstrassen* sind durch die kantonale Baudirektion auf den zuständigen Gemeindeschreibereien während zwanzig Tagen öffentlich aufzulegen, innerhalb welchen daselbst Einsprachen schriftlich und gestempelt zuhanden der Baudirektion eingereicht werden können. Die Bekanntmachung der Auflage hat im Amtsblatt und im Amtsanzeiger, oder wo kein solcher besteht, auf ortsübliche Weise stattzufinden. Die Einspruchsfrist beginnt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt. *Bei Strassenausbauplänen entscheidet der Regierungsrat* endgültig über diejenigen Einsprachen, welche nicht privatrechtlicher Natur sind. *Bei der Neuanlage von Strassenzügen ist der Grosse Rat entscheidende Instanz.* Ueber Einsprachen von Gemeinden gegen den Strassenplan entscheidet, sofern es sich dabei um einen Streit betreffend die Leistungen der Gemeinden handelt, das Verwaltungsgericht.

Durch die regierungs- *beziehungsweise grossrätliche* Genehmigung der Strassenpläne wird die Ueberbauung der vorgesehenen Strassenfläche, sowie des Gebietes bis zu den gesetzlichen oder durch besondere Baulinien festgesetzten Bauabständen verboten und überdies dem Staate beziehungsweise der Gemeinde gemäss Art. 23, Abs. 1, dieses Gesetzes das Enteignungsrecht für die zur Ausführung der öffentlichen *Strassen* notwendige Grundfläche erteilt.

Die gleichen Bestimmungen sind anwendbar für die Anlage zugehöriger Schutz- und Strassenentwässerungsanlagen ausserhalb der Strasse, oder den Erwerb der zum Strassenbau und Unterhalt erforderlichen Steinbrüche und Kiesgruben, sowie für die notwendigen Zufahrten zu solchen Materialgewinnungsstellen und für die damit verbundenen Einrichtungs- und Lagerplätze.

Beiträge der Gemeinden.

Art. 23. Für den Ausbau von Staatsstrassen haben die Gemeinden die erforderliche Grundfläche unbelastet und kostenlos zur Verfügung zu stellen. Nötigenfalls hat die Gemeinde die Enteignung nach Art. 22 dieses Gesetzes durchzuführen und trägt die Enteignungskosten. Innerorts tragen die Gemeinden einen Drittel der Gesamtkosten für eine Bauart des Belages, wie er ausserorts angewendet wird. Schwerbelasteten Gemeinden können diese Leistungen angemessen ermässigt werden.

Für Gebäudeentschädigungen leistet der Staat Beiträge bis zur Hälfte.

Wird auf Verlangen der Gemeinde ein besserer Belag oder eine grössere Fahrbahnbreite ausgeführt,

so tragen Staat und Gemeinde je die Hälfte der Gesamtkosten.

Die Gemeinden können ihre Leistungen im Sinne von Art. 27 dieses Gesetzes bis zur Hälfte auf die Grundeigentümer verlegen.

Gehwege.

Art. 24. Die Anlage und der Unterhalt von Gehwegen längs Staatsstrassen ist Sache der Gemeinden. Ein Drittel der Baukosten ohne Landerwerb geht zu Lasten des Staates.

3. Besondere Bestimmungen für Gemeindestrassen.

Neuanlage und Ausbau.

Art. 25. Die Neuanlage und der Ausbau von Gemeindestrassen ist Sache der Gemeinden. *Sie können Alignementspläne im Sinne des Gesetzes vom 15. Juli 1894 aufstellen und erlassen die Bau*vorschriften.

Beiträge des Staates.

Art. 26. Der Staat leistet an die Neuanlage von Gemeindestrassen Beiträge, wenn hiefür ein kantonales öffentliches Interesse besteht.

Der Staat kann ferner an die Neuanlage und den Ausbau von Gemeindestrassen schwer belasteten Gemeinden Beiträge leisten, insbesondere wenn dadurch eine Staatsstrasse entlastet wird.

Beiträge der Privaten.

Art. 27. Die Gemeinden und ihre Unterabteilungen sind befugt, in ihren Reglementen Beiträge der Grundeigentümer an die Kosten der Neuanlage, des Ausbaues und der Belagsänderungen von *Strassen im Sinne von Art. 1 vorzusehen.* Sie geniessen für diese Abgaben, allen bereits bestehenden Pfandrechten nachgehend und ohne Eintragung in das Grundbuch, ein gesetzliches Grundpfandrecht an den betreffenden Liegenschaften. Die Gemeinden sind berechtigt, dieses Pfandrecht im Grundbuch anmerken zu lassen.

Die Beitragspflicht besteht zu Lasten desjenigen Grundeigentums, welches aus den erstellten Anlagen Vorteil zieht. Sie wird durch einen, von der zuständigen Gemeindebehörde aufzustellenden Beitragsplan festgesetzt. *Die ursprüngliche Beitragspflicht darf die Hälfte der Kosten nicht übersteigen.*

Die leitenden Grundsätze für die Beitragspflicht, die Aufstellung des Beitragsplanes und das Einspracheverfahren werden durch Dekret des Grossen Rates aufgestellt. Einsprachen gegen die Beitragspflicht sind während der Auflagefrist beim Gemeinderat einzureichen und werden, falls eine gütliche Erledigung nicht zustande kommt, durch das Verwaltungsgericht beurteilt. *Ist der Streitwert unter 800 Fr., so ist der Präsident des Verwaltungsgerichtes als Einzelrichter zuständig. Der Aussöhnungsversuch vor dem Regierungsstatthalter findet in diesen Fällen nicht statt.*

Mangels rechtzeitiger Einsprache erwächst die einzelne, im Beitragsplan veranlagte Beitragsleistung der Pflichtigen in Rechtskraft und der Beitragsplan steht mit Bezug auf diese Veranlagung einem vollstreckbaren gerichtlichen Urteil gleich.

Geltungsbereich.

Art. 28. Für die Neuanlage und den Ausbau von Gemeindestrassen gelten sinngemäss die entsprechenden Bestimmungen über die Staatsstrassen, soweit nicht besondere Vorschriften aufgestellt sind.

4. Oeffentliche Strassen privater Eigentümer.

Neuanlage und Ausbau.

Art. 29. Für die Neuanlage und den Ausbau von *Strassen,* die nicht im Eigentum des Staates oder der Gemeinden stehen, machen die Vorschriften des Zivilrechtes Regel, soweit nicht durch die zuständige Behörde Vorschriften über den Bau und Unterhalt gemäss Art. 4 hievor aufgestellt worden sind. Sind solche *Strassen* dem öffentlichen Gebrauch gewidmet oder ist die Widmung durch Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der zuständigen Behörde in Aussicht genommen, so kann für den erforderlichen Landerwerb, soweit dieser nicht in gütlicher Weise zustande kommt, das Enteignungsrecht nach Massgabe des Gesetzes vom 3. September 1868 nachgesucht werden.

*Art. 29*bis. Die in Art. 27 und 29 vorgesehenen Gemeindereglemente unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

V. Unterhalt.

Unterhalt und Reinigung.

Art. 30. Der Unterhalt und die Reinigung der öffentlichen *Strassen* ist Sache des jeweiligen Strasseneigentümers, es sei denn, die Pflicht zu diesem Aufwand *hafte nach öffentlichrechtlichen oder privatrechtlichen Bestimmungen* auf andern Personen oder Grundstücken.

Umfang des Unterhaltes.

Art. 31. Der Strassen- und Wegunterhalt umfasst:

1. Arbeiten zur richtigen Instandhaltung der Fahrbahn der Strassen und zugehörigen Anlagen.
2. Ausbesserungen an den Strassen, ihren Kunstbauten oder sonstigen Bestandteilen.
3. Die Oeffnung der Strassen und Wiederherstellung nach ausserordentlichen Naturereignissen, wie Rutschungen, Murgängen, Felsstürzen, Hochwasser und dergleichen.

Unterhalt der Durchleitungen Dritter.

Art. 32. Künstliche Durchleitungen Dritter durch eine öffentliche Strasse, sowie Brücken, Ueberführungen und Durchlässe für Gewerbekanäle, Wässerungs- und Entwässerungsanlagen müssen von den Eigentümern solcher Anlagen nach den Vorschriften der aufsichtsführenden Behörde (Art. 5 hievor) erbaut, unterhalten und bei Veränderungen auf ihre Kosten angepasst werden.

Die jeweiligen Eigentümer haften für jeglichen durch diese Anlage verursachten Schaden.

Staatsbeiträge an Gemeindestrassen.

Art. 33. An die Unterhaltskosten einer Gemeindestrasse, die den allgemeinen Durchgangsverkehr im Zuge einer Hauptstrasse vermittelt, leistet der Staat einen Beitrag von einem Drittel der Kosten, sofern er sich nicht seinerzeit vom Unterhalt dieser Strasse losgekauft hat.

Bei wichtigen Gemeindestrassen, welche eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,60 Metern aufweisen, kann sich der Staat durch Stellung des Wegmeisters, durch Materiallieferungen oder durch Entrichtung von Geldbeiträgen am Unterhalt beteiligen.

Als solche kommen in Betracht:

1. *Strassen, welche die einzige Zufahrt zu einer nicht an einer Staatsstrasse liegenden Einwohnergemeinde oder Ortschaft bilden.*
2. *Strassen, die von einem regelmässigen Postkurs befahren werden.*
3. *Stark benützte Touristenwege.*

Das nähere Verfahren ordnet der Regierungsrat in der Vollziehungsverordnung.

Vorübergehende Landbenützung.

Art. 34. Muss bei einer Verkehrsunterbrechung zur Aufrechterhaltung des Verkehrs anstossendes Land vorübergehend in Anspruch genommen werden, so haben die betroffenen Grundeigentümer dies gegen vollen Ersatz durch den Strasseneigentümer zu gestatten.

Im Streitfall entscheidet der Enteignungsrichter.

Dauernde Verkehrsunterbrechung.

Art. 35. Veranlasst eine Verkehrsunterbrechung die Neuanlage eines Strassenstückes, so finden für Staats- und Gemeindestrassen die Art. 3, 21 und 22 dieses Gesetzes Anwendung. Die Neuanlage ist Sache des bisherigen Strasseneigentümers.

Für die öffentlichen *Strassen* privater Eigentümer gilt Art. 29 dieses Gesetzes.

Entschädigung bei Verkehrsumleitungen.

Art. 36. Müssen für eine Verkehrsumleitung *Strassen* eines andern Unterhaltspflichtigen in Anspruch genommen werden, so ist dieser für die daraus erwachsenden Mehrkosten zu entschädigen. Entschädigungspflichtig ist der Unterhaltspflichtige des gesperrten Strassenstückes.

Im Streitfalle entscheidet der Enteignungsrichter.

Gefährliche Veränderungen auf anstossendem Grundbesitz.

Art. 37. Droht durch natürliche Veränderung auf anstossendem Grundbesitz einer öffentlichen Strasse für ihren Bestand oder für den Verkehr Gefahr, so ist der Strasseneigentümer verpflichtet, die erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zu treffen. Wird dabei Grundeigentum Dritter in Anspruch genommen, so ist der Eigentümer nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes vom 3. September 1868 zu entschädigen.

In dringenden Fällen können diese Massnahmen sofort durchgeführt werden.

Ist die Gefährdung durch Handlungen oder Unterlassungen des anstossenden Grundeigentümers entstanden, so hat er die zur Sicherung der Strasse erforderlichen Massnahmen zu ergreifen und haftet für allen Schaden. Kommt der Grundeigentümer dieser Verpflichtung nicht nach, so können diese Massnahmen vom Strasseneigentümer auf Kosten des Grundeigentümers sofort ausgeführt werden. Die Bestimmungen des Art. 66 sind entsprechend anwendbar.

Verkehr im Winter.

Art. 38. Die öffentlichen *Strassen,* welche ganzjährig dem Verkehr geöffnet bleiben müssen, sind auch im Winter, soweit erforderlich, für den Verkehr offen zu halten. Die Schneeräumung der Staatsstrassen liegt unter Mitwirkung der Staatswegmeister den Gemeinden ob. Im übrigen ist sie Sache der Unterhaltspflichtigen. Erfolgt die Schneeräumung nicht oder nicht genügend, so kann sie vom Kreisoberingenieur zu Lasten der Pflichtigen angeordnet werden.

Auch liegt den Gemeinden ob, zu Beginn des Winters, soweit erforderlich, die Strassenfahrbahn in ihren Kosten mit schwarz angebrannten Pfählen oder ähnlichen Signalen zu bezeichnen.

An die Kosten der Schneeräumung wird der Staat an Gemeinden in gebirgigen Gegenden für die Oeffnung von Staatsstrassen Beiträge leisten, wenn die Schneeräumungskosten eine unverhältnismässig hohe Belastung der Gemeinden darstellen.

Aufsicht.

Art. 39. Die zuständigen Aufsichtsorgane wachen darüber, dass die öffentlichen *Strassen* sich jederzeit in gutem Zustande befinden, welcher einen ungestörten und sichern Verkehr gewährleistet.

Unterhaltssäumnis.

Art. 40. Wird die Unterhaltspflicht nach vergeblicher Mahnung nicht oder nicht richtig erfüllt, so ist die zuständige Aufsichtsbehörde befugt, die nötigen Instandstellungsarbeiten auf Kosten der Säumigen anzuordnen. Der Rekurs an den Regierungsrat bleibt vorbehalten.

Bei subventionierten Gemeindestrassen kann bei Nichterfüllung der Unterhaltspflicht die Subvention entzogen werden.

Beiträge Privater.

Art. 41. Die Gemeinden sind befugt, die Reinigungs- oder Schneeräumungsarbeiten *auf Gehwegen (Trottoirs), Treppen und Fusswegen* innerorts oder deren Kosten durch Gemeindereglement ganz oder teilweise den Eigentümern der an die Strasse anstossenden Grundstücke aufzuerlegen.

Kanalisationsanschluss.

Art. 42. Die Gemeinden sind befugt, durch Gemeindereglement die Abwasserableitungspflicht in die öffentliche Kanalisation innerhalb einer im Reglement zu bestimmenden Entfernung für Grundstücke und Gebäude aufzustellen und dem Eigentümer des anschlusspflichtigen Grundstückes oder Gebäudes die Leistung einer einmaligen oder wiederkehrenden Kanaleinkaufsgebühr für diesen Anschluss aufzuerlegen. Der Pflichtige hat die Anschlussleitung von dem zu entwässernden Grundstück oder Gebäude bis zur öffentlichen Kanalisation in seinen Kosten zu erstellen und zu unterhalten. Für die Kanaleinkaufsgebühren geniessen die Gemeinden ein gesetzliches Pfandrecht im Sinne von Art. 27 dieses Gesetzes.

Allfällige Streitigkeiten über diese Leistungen entscheidet auf Klage der Gemeinde hin das Verwaltungsgericht gestützt auf Art. 11, Ziff. 6, des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 31. Oktober 1909.

Gemeindereglemente.

Art. 43. Die in Art. 41 und 42 vorgesehenen Gemeindereglemente bedürfen zu ihrer Rechtskraft der Genehmigung des Regierungsrates.

VI. Private Strassen zur allgemeinen Benützung durch bestimmte Verkehrsmittel.

Art. 44. Die Anlage und der Ausbau privater Strassen, die der allgemeinen Benützung durch bestimmte Verkehrsmittel, insbesondere Motorfahrzeuge, dienen sollen, bedürfen einer Konzession des *Grossen Rates.* Darin sind die erforderlichen Vorschriften über Bau, Unterhalt und Betrieb dieser Strassen, sowie über allfällige Gebühren für die Be-

nützung aufzustellen. *Mit der Erteilung der Konzession erhält der Konzessionär das Enteignungsrecht für die zur Erstellung der Strasse notwendige Grundfläche.* Im übrigen machen die Vorschriften des Zivilrechtes Regel.

Wirft der Betrieb einer solchen Strasse einen Gewinn ab, so kann neben einer einmaligen Konzessionsgebühr eine jährliche Abgabe an den Staat vorbehalten werden. Die erforderlichen Vorschriften sind durch Verordnung des Regierungsrates aufzustellen.

VII. Gesamtaufwendungen des Staates an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen.

Art. 45. Die Gesamtsumme der gestützt auf Art. 23, Abs. 1, 24, 26, 33 und 38 an die Gemeinden zu leistenden Staatsbeiträge setzt sich zusammen aus 10 % des jährlichen Reinerträgnisses aus den Automobilsteuereingängen und einem jährlich zu bestimmenden Budgetkredit.

2. Teil: Schutz-, Straf- und Schlussbestimmungen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Geltungsbereich.

Art. 46. Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf sämtliche öffentlichen *Strassen.*

Organe der Strassenbaupolizei.

Art. 47. Die Aufsicht über die Strassenbaupolizei wird ausgeübt von der kantonalen Baudirektion.

Die Handhabung der Strassenpolizei liegt ob:

a) Dem mit der Beaufsichtigung und dem Unterhalt der Strassen betrauten Personal des Staates und der Gemeinden.

b) Den Polizeiorganen des Staates und der Gemeinden.

Diese Organe sind verpflichtet, alle Widerhandlungen gegen die nachstehenden Vorschriften dem Strafrichter anzuzeigen.

Gegenstände, die bei Uebertretungen der Strassenbaupolizeivorschriften verwendet werden, können von den Organen der Strassenbaupolizei zur Sicherung von Bussen und Kosten mit Beschlag belegt werden, sofern der Fehlbare nicht eine angemessene Kaution hinterlegt. Zur Deckung der rechtskräftig gewordenen Bussen und Kosten können die beschlagnahmten Gegenstände öffentlich versteigert werden. Ein allfälliger Ueberschuss wird den Berechtigten herausgegeben.

Gegebenenfalls ist nach fruchtloser Mahnung der vorschriftsgemässe Zustand auf Kosten des Fehlbaren unverzüglich herzustellen. Die Bestimmungen des Art. 66 sind entsprechend anwendbar.

Benützung der öffentlichen *Strassen.*

Art. 48. Die Benützung der öffentlichen *Strassen* ist im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften jedermann gestattet.

Wird durch aussergewöhnliche Inanspruchnahme vermehrter Unterhalt oder vermehrte Reinigung notwendig, ist der Unterhaltspflichtige berechtigt, vom Verursacher angemessene Entschädigung zu fordern. Sie wird im Streitfall vom Regierungsrat bestimmt.

Strassensperrungen.

Art. 49. Dem Regierungsrat steht das Recht zu, öffentliche *Strassen* ganz oder teilweise zu sperren. Er kann die Polizeidirektion ermächtigen, auf begründetes schriftliches Gesuch hin unter Bedingungen Ausnahmen zu gestatten.

In beiden Fällen ist der Strasseneigentümer anzuhören.

Den Kreisoberingenieuren und den von ihnen beauftragten oder ermächtigten Organen der Strassenbauverwaltung und Unternehmungen steht die Befugnis zu, während der Dauer von Strassenarbeiten die erforderlichen Sperrungen und Verkehrsbeschränkungen anzuordnen.

II. Besondere Bestimmungen über das Strassengebiet und seine Benützung.

Anlagen auf Strassen.

Art. 50. Die öffentlichen Strassen können, wenn es die Verhältnisse gestatten, zur Anlage von Abzugskanälen, von Leitungen für Wasser, Gas und elektrischem Strom, sowie ausnahmsweise auch zur Anlage von Transportgeleisen, Transmissionen und dergleichen benützt werden.

Die Bewilligung erteilt:

bei *Staatsstrassen:*

der Grosse Rat für die Anlage von Eisenbahnen (ohne Strassenbahn),

der Regierungsrat für die Anlage von Strassenbahnen,

die kantonale Baudirektion für alle übrigen Anlagen;

bei *Gemeinde- und den öffentlichen Strassen privater Eigentümer:*

der Strasseneigentümer.

Die Bewilligungen sind im Hinblick auf die Sicherheit des Strassenverkehrs und die Erhaltung einer guten Fahrbahn nur unter entsprechenden Bedingungen zu erteilen. Bei der Erteilung von neuen Eisenbahnkonzessionen ist die Bahngesellschaft zu verpflichten, die Kosten der Verbreiterung der Fahrbahn zu übernehmen, wenn infolge des Strassenverkehrs die hiefür zur Verfügung stehende Strassenbreite sich als ungenügend erweisen sollte.

Art. 51. Die Errichtung von Anlagen im Strassengebiet kann einer Gebühr und Bedingungen unterworfen werden. Bei Staatsstrassen werden diese Gebühren vom Regierungsrat festgesetzt, und es sind deren Erträge für den Strassenunterhalt zu verwenden. Bei Gemeindestrassen wird die Gebühr von den Gemeinden festgesetzt.

Die Gemeinden und *die privaten* Eigentümer öffentlicher *Strassen* können durch Beschluss des Grossen Rates dazu verpflichtet werden, ihre öffentlichen *Strassen* zur Errichtung von Anlagen oder zu besondern Verkehrszwecken zur Verfügung zu stellen. In dringlichen Fällen kann der Regierungsrat eine vorläufige Verfügung erlassen.

Leitungen und Installationen längs und über der Strasse.

Art. 52. Die Stangen und Maste für Leitungen aller Art müssen ausserhalb der Strassenfahrbahn so aufgestellt werden, dass eine Verkehrsbehinderung oder eine Benachteiligung des Wasserabflusses ausgeschlossen ist.

Der über der Strasse sich befindliche Luftraum darf ohne Einwilligung des Strasseneigentümers, zur Errichtung von Anlagen in keiner Weise in Anspruch genommen werden.

Unterirdische Leitungen.

Art. 53. Leitungen, welche in die Strasse verlegt werden, sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen der Strasse standhalten und den Verkehr in keiner Weise gefährden. Für jeglichen aus den Leitungen entstehenden Schaden ist deren Eigentümer haftbar.

Materialablagerungen und Verunreinigungen.

Art. 54. Jede missbräuchliche Inanspruchnahme der öffentlichen *Strassen* und ihrer Bestandteile ist untersagt.

Vorübergehende Materialablagerungen oder unschädliche anderweitige Inanspruchnahme von Strassengebiet bedürfen der Bewilligung des Strasseneigentümers. Er ist berechtigt, hiefür eine Gebühr zu verlangen.

Der Inhaber der Bewilligung bleibt für allen Schaden verantwortlich, welcher durch die Inanspruchnahme dem Strasseneigentümer oder Dritten erwächst.

Das Ableiten von Wasser, Jauche, die Schneeräumung von Dächern und dergleichen auf die öffentlichen *Strassen*, sowie jede Verunreinigung derselben ist untersagt.

Schonung der Strassen.

Art. 55. Die *Durchlässe* und die Abzugsgräben sind stets offen zu halten. Böschungen, Mauern und Zäune sollen in keiner Weise beschädigt werden.

Auf dem an die öffentlichen *Strassen* anstossenden Land dürfen keine dieselben schädigenden oder gefährdenden Veränderungen vorgenommen werden.

Abgrabungen, Anschüttungen oder ähnliche Veränderungen an Grundstücken, welche öffentliche *Strassen* in ihrer Sicherheit gefährden, dürfen nur mit Einwilligung des Strasseneigentümers vorgenommen werden.

Das Schleifen von Gegenständen aller Art auf den Strassen, sowie die Verwendung von Kritzketten und ähnlichen Hemmitteln ist nur bei schneebedecktem oder festgefrorenem Boden und Glatteis gestattet, *sofern eine Beschädigung der Fahrbahn ausgeschlossen ist.*

Beschädigung durch landwirtschaftliche Arbeiten.

Art. 56. Beim Pflügen oder andern landwirtschaftlichen Arbeiten darf das Strassengebiet nicht beschädigt werden. Die Strasse ist nach beendigter Arbeit *vom Verursacher* zu reinigen.

Massnahmen zur Sicherung der Strassen.

Art. 57. Bäume, Stangen und baufällige Konstruktionen aller Art, welche dem Wind oder den Temperatureinflüssen nicht genügend Widerstand leisten und auf die Strasse stürzen könnten, müssen entfernt werden. Der Eigentümer solcher Gegenstände ist für die Folgen der Nichtentfernung verantwortlich.

Anlagen längs öffentlichen Strassen, wie Mauern, Sockel und dergleichen sind so zu erstellen, dass sie den Beanspruchungen durch die Strassenbenützung und des Strassenunterhaltes standhalten.

Art. 58. Steinbrüche und Holzlässe in Strassennähe dürfen nur unter der Bedingung grösster Verkehrssicherheit und mit Bewilligung der zuständigen Aufsichtsbehörde eröffnet werden.

Beleuchtung.

Art. 59. Oeffentliche *Strassen* im Innern von Ortschaften, sowie *Brücken, Unterführungen und Tunnels im Zuge von Haupt- und Verbindungsstrassen müssen, soweit erforderlich,* mit einer ausreichenden Beleuchtung versehen sein. Ihre Einrichtung und ihr Betrieb liegen den Gemeinden ob.

Die Kosten der Beleuchtung können durch Gemeindereglement ganz oder teilweise dem Grundeigentümer derjenigen Grundstücke, die von der Beleuchtung Vorteil ziehen, überbunden werden, wobei unüberbaute Grundstücke ausgenommen sind. Der Kostenanteil wird nach Massgabe der Grundsteuerschatzung bemessen. Streitigkeiten darüber werden durch das Verwaltungsgericht beurteilt.

III. Besondere Bestimmungen über das an die öffentlichen *Strassen* angrenzende Gebiet.

Gebäudeabstände.

Art. 60. Da wo nicht in Anwendung von Alignements- oder Strassenplanvorschriften besondere Baulinien festgelegt sind, dürfen neue Gebäude jeglicher Art nicht näher als 3 m 60 cm von den Grenzen der *Strassenfahrbahn* aufgeführt werden. Bei Gemeindestrassen, sowie öffentlichen *Strassen* privater Eigentümer ist den Gemeinden gestattet, den Mindestabstand auf 3 m festzusetzen.

Bei der Neuanlage öffentlicher *Strassen* privater Eigentümer können die zur Bewilligung zuständigen Behörden in der Bewilligung besondere Gebäudeabstände festlegen.

In besondern Fällen, wo die Einhaltung dieser Abstände unmöglich ist, aber wichtige Gründe für Erstellung eines Gebäudes sprechen und öffentliche Interessen nicht verletzt werden, kann der Regierungsrat Abweichungen gestatten.

An Gebäuden, welche einen Gebäudeabstand von weniger als 3 m 60 cm bezw. 3 m aufweisen, dürfen An- und Umbauten innerhalb dieser Distanz (Bauverbotzone) nur mit Bewilligung des Regierungsrates erstellt werden.

Auf bestehende, in einer geringern Entfernung als 3 m 60 cm beziehungsweise 3 m von der Strasse liegende Fundamente, darf nur dann wieder aufgebaut werden, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 3 vorliegen. Wird der Eigentümer vom Regierungsrat angehalten, das alte Fundament zu verlassen, so wird er für die entstehenden baulichen Mehrkosten der Verlegung gegenüber dem Strasseneigentümer entschädigungsberechtigt, sofern der Wiederaufbau innerhalb 2 Jahren seit dem Abbruch oder der Zerstörung des alten Gebäudes erfolgt. Im Streitfalle bestimmt der Enteignungsrichter die Entschädigung.

Benützung der Bauverbotzone.

Art. 61. Die Bauverbot-Zone darf nicht durch Bauten oder Anlagen belegt werden, mit Ausnahme von

1. freitragenden Gebäudeteilen, welche in einer Höhe von wenigstens 4 m über der Strassenfahrbahn bis 2 m in den Lichtraum des Vorplatzes hinausragen.

2. offenen Terrassen, welche höchstens 2 m in den Vorplatz und nicht höher als 1 m 20 über die Strassenfahrbahn hinausragen.

Wird Grund und Boden der Bauverbotzone zur Strassenverbreiterung notwendig, so hat auf Aufforderung des Strasseneigentümers der Gebäudeeigentümer allfällige gemäss Ziff. 1 und 2 erstellte Vorbauten in eigenen Kosten zu entfernen.

Anlagen längs der Strasse.

Art. 62. Brunnen, Dünger-, Jauchegruben und dergleichen müssen bei Neuerstellung oder bei baulichen Veränderungen auf eine Entfernung von mindestens 3 m von den Grenzen der *Strassenfahrbahn* zurückgesetzt und so angelegt werden, dass Verunreinigungen der öffentlichen *Strassen und Gefährdungen der öffentlichen Gesundheit* nicht möglich sind.

Für bestehende Anlagen kann die Strassenaufsichtsbehörde Zurücksetzung verlangen. Die daherigen Kosten gehen unter Vorbehalt besonderer Abmachungen und Verpflichtungen zu Lasten des Strasseneigentümers.

Der gegen die öffentlichen Strassen offene Zwischenraum ist vom Eigentümer gehörig zu entwässern und in ordentlichem Zustand zu halten. An die Kosten der Entwässerungsschalen längs der Strasse hat der Anstösser die Hälfte beizutragen.

Verkehrsgefährdende Materialablagerungen irgend welcher Art in der Bauverbot-Zone sind untersagt.

Bäume und Sträucher.

Art. 63. Bei Neuanlage von Strassenpflanzungen dürfen Bäume an öffentlichen *Strassen,* ausgenommen in Ortschaften, nicht näher als 3 m an die Grenzen der Strassenfahrbahn zu stehen kommen.

Bei steilen Gebirgshalden und hohen Strassenböschungen dürfen Bäume auf der Seite des Abhanges an der Grenze der Strassenfahrbahn stehen.

Das Strassengebiet ist bis auf eine Höhe von 4 m von einhängenden Aesten freizuhalten; Sträucher dürfen nicht in das Strassenprofil hineinragen und die Strassenübersicht nicht beeinträchtigen.

Unterlässt der Eigentümer der Bäume und Sträucher das rechtzeitige Auf- oder Zurückschneiden, so ist die Arbeit nach vergeblicher schriftlicher Aufforderung auf seine Kosten durch die Strassenbaupolizeiorgane zu besorgen. Ein Anspruch auf Entschädigung kommt dem Eigentümer der Bäume nicht zu.

Die Gemeinden sind berechtigt, für die Anlage und den Schutz von Strassenpflanzungen an öffentlichen Strassen durch Gemeindereglemente weitergehende Vorschriften aufzustellen.

Wälder.

Art. 64. In Wäldern muss bei Neuanlage und Ausbau von Staatsstrassen auf jeder Seite der Strasse ein Streifen bis 6 m Breite freigelegt werden.

Von dieser Bestimmung kann die kantonale Baudirektion Ausnahmen bewilligen.

Strassenabschrankungen.

Art. 65. Einfriedigungen und Anpflanzungen irgendwelcher Art, welche eine einwandfreie Uebersicht verunmöglichen, dürfen die Strassenfahrbahn um nicht mehr als 1 m 20 cm überragen.

In keinem Falle dürfen neue Einfriedigungen 2 m übersteigen.

Ungeschützte Stacheldrähte und andere Menschen oder Tiere gefährdende Einfriedigungen dür-

fen längs öffentlichen Strassen in der Bauverbotzone nicht angebracht werden. Die Gemeinden sind befugt, weitergehende Bestimmungen zu erlassen.

Tore und Türen von Gebäuden und Einfriedigungen aller Art dürfen nicht in den Lichtraum öffentlicher Strassen aufgehen.

Notwendige Aenderungen an bestehenden Anlagen gehen zu Lasten des Strasseneigentümers. Waren sie jedoch schon mit früheren gesetzlichen Vorschriften im Widerspruch, so hat der Fehlbare die Kosten zu tragen.

Ersatzvornahme.

Art 66. Bauten und Einrichtungen auf privaten Grundstücken, die mit den Vorschriften dieses Gesetzes und der gestützt darauf erlassenen Verordnungen und Gemeindereglemente nicht im Einklang stehen, sind auf Anordnung der zuständigen Behörde hin wegzuräumen oder umzuändern.

Die Anordnung wird dem pflichtigen Grundeigentümer unter Angabe der Gründe durch eingeschriebenen Brief mitgeteilt. Zugleich wird ihm eine angemessene Frist zur Ausführung der angeordneten Arbeiten angesetzt, unter Androhung, dass bei nicht rechtzeitiger oder vorschriftsmässiger Ausführung eine Ersatzvornahme auf seine Kosten stattfindet.

Gegen die Anordnung kann binnen 14 Tagen seit der Mitteilung Beschwerde *an das Verwaltungsgericht* erhoben werden. Liegt Gefahr im Verzug, so trifft *der Präsident des Verwaltungsgerichtes* vorsorgliche Massnahmen gemäss Art. 38 des Gesetzes vom 31. Oktober 1909 über die Verwaltungsrechtspflege.

Werden die angeordneten Arbeiten innerhalb der angesetzten Frist nicht oder nicht vorschriftsgemäss ausgeführt, so lässt sie die anordnende Behörde auf Kosten des verpflichteten Grundeigentümers durch Dritte ausführen oder verbessern. Hiebei ist für eine zweckmässige im Rahmen der üblichen Preise stehende Anordnung zu sorgen. Wurde die Anordnung durch Beschwerde angefochten, so ist im Beschwerde- oder Rekursentscheid eine neue Frist zur Ausführung der Arbeiten zu bestimmen.

Nach Durchführung der Ersatzvornahme wird dem pflichtigen Grundeigentümer Rechnung gestellt, unter Ansetzung einer Zahlungsfrist von 14 Tagen. Streitigkeiten über die Zahlungspflicht beurteilt das Verwaltungsgericht als einzige Instanz. Ist die Anordnung der Ersatzvornahme durch Unterlassung einer Beschwerde oder durch ergangenen Entscheid über eine solche rechtskräftig geworden, so hat das Verwaltungsgericht weder die rechtliche Zulässigkeit der Anordnung, noch auch die Begründetheit und die Zweckmässigkeit einer erfolgten Ersatzvornahme zu überprüfen.

Die Vorschriften dieses Artikels finden entsprechende Anwendung, wenn nach Massgabe dieses Gesetzes oder der gestützt darauf erlassenen Verordnungen und Gemeindereglemente einem Grundeigentümer die Anbringung bestimmter Einrichtungen auf seinem Grundstück vorgeschrieben wird.

IV. Straf- und Schlussbestimmungen.

Strafbestimmungen.

Art. 67. Widerhandlungen gegen die Vorschriften des zweiten Teiles dieses Gesetzes werden unter Vorbehalt derjenigen Fälle, die in andern Gesetzen mit höheren Strafen belegt werden, mit

einer Busse von 5—1000 Franken bestraft. Der Schuldige ist im Urteil gleichzeitig zur Entfernung der gesetzwidrig erstellten Anlagen und zum Ersatz des verursachten Schadens zu verurteilen. Vorbehalten bleibt Art. 66.

Aufhebung des alten Rechtes.

Art. 68. Durch dieses Gesetz werden alle damit in Widerspruch stehenden Vorschriften, insbesondere das Gesetz über den Strassen- und Brückenbau vom 21. März 1834, das Gesetz betreffend die Beteiligung des Staates am Unterhalt von Strassen vierter Klasse vom 20. November 1892, sowie die zugehörige Vollziehungsverordnung vom 9. Januar 1893 und Art. 3—9, Art. 10, Abs. 2, Art. 11 und 12 des Gesetzes über die Strassenpolizei vom 10. Juni 1906, sowie die §§ 1, 2 und die Abschnitte III und IV der zugehörigen Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1907 aufgehoben.

Art. 69. Der Regierungsrat wird mit der Vollziehung dieses Gesetzes und dem Erlass der notwendigen Ausführungsvorschriften, soweit sie nicht einem Dekret vorbehalten sind, beauftragt.

Art. 70. Dieses Gesetz tritt nach Annahme durch das Volk auf den vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

Bern, den 26. Januar 1934.

Im Namen des Regierungsrates,
Der Präsident:
H. Stähli.
Der Staatsschreiber:
Schneider.

Bern, den 22. Januar 1934.

Im Namen der Kommission,
Der Präsident:
G. Gnägi.

Vortrag der Direktion des Kirchenwesens

an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates

betreffend

Revision des Dekretes vom 24. November 1924 über die Organisation der evangelisch-reformierten Kirchensynode.

(November 1933.)

Die eidgenössische Volkszählung vom 1. Dezember 1930 bedingt eine Revision des Dekretes vom 24. November 1924 betreffend die Organisation der evangelisch-reformierten Kirchensynode, indem die Zahl der Abgeordneten (Synodalen) auf Grund der Ergebnisse der erwähnten Volkszählung neu festzustellen ist. Nach § 45 des Kirchengesetzes sind möglichst gleichmässige kirchliche Wahlkreise zu bilden. Auf je 3000 Seelen reformierter Bevölkerung entfällt ein Abgeordneter, wobei eine Bruchzahl von über 1500 Seelen ebenfalls zur Wahl eines Abgeordneten berechtigt. Im neuen Dekretsentwurf ist die bisherige Wahlkreiseinteilung, die in der Hauptsache den frühern Grossratswahlkreisen entspricht, beibehalten worden (die zurzeit geltende amtsbezirksweise Einteilung des Staatsgebietes in Grossratswahlkreise kann angesichts der oben zitierten Vorschrift von § 45 K. G. nicht als Grundlage dienen). Die im Dekretsentwurf eingesetzten Zahlen stützen sich auf die definitiven Ergebnisse der Volkszählung von 1930. Einzig bei der französischen Kirchgemeinde Bern konnte nur eine schätzungsweise Zahl eingesetzt werden, auf Grund der Angaben über die Stimmberechtigten dieser Kirchgemeinde. Das statistische Amt der Stadt Bern ging dabei von der Annahme aus, dass sich die Angehörigen der französischen Kirchgemeinde proportional der reformierten Bevölkerung innerhalb des Stadtgebietes verteilen. Die seit dem Erlass des zurzeit geltenden Dekretes vom 24. November 1924 eingetretenen Aenderungen in der Umschreibung von Kirchgemeinden wurden im neuen Dekretsentwurf berücksichtigt. Betreffend die Lostrennung des untern Kirchenfeldquartiers von der Nydeck-Kirchgemeinde Bern und Zuteilung zur Münster-Kirchgemeinde Bern verweisen wir auf das Dekret vom 8. November 1926. Mit der Zuteilung zur Münster-Kirchgemeinde wurde das betreffende Gebiet auch diesem Synodal-Wahlkreis (23) einverleibt. Die Vertreterzahl beider Wahlkreise (Nydeckgemeinde und Münstergemeinde) bleibt unverändert.

Neben der neuen Feststellung der Zahl der Abgeordneten in die Kirchensynode enthält der Dekretsentwurf, abgesehen von unwesentlichen redaktionellen Aenderungen, einzelne neue Bestimmungen grundsätzlicher Natur. Entsprechend einer Anregung des Synodalrates wurde § 1 ergänzt durch die Aufnahme einer Bestimmung über das aktive Wahlrecht, die sich als zweckmässig erweisen dürfte. Eine weitere Neuerung ist in § 4 vorgesehen. In der Sitzung der Kirchensynode vom 2. Dezember 1930 wurde der Synodalrat durch eine Motion Ammann eingeladen, sich bei den Staatsbehörden für eine Vereinfachung des für die Synodalwahlen geltenden Verfahrens zu verwenden. Dieses Verfahren, wonach in mehrere Kirchgemeinden umfassenden Wahlkreisen die Ausmittlung der Wahlergebnisse durch Bezirksausschüsse zu erfolgen hat, ist in der Tat umständlich und schwerfällig. Das gestellte Begehren nach Vereinfachung erscheint somit als begründet. Wir erachten eine kantonale Amtsstelle, nämlich das Regierungsstatthalteramt, als geeignete Instanz, die künftig an die Stelle der Bezirksausschüsse zu treten hätte und mit der Ausmittlung der Wahlresultate zu betrauen wäre. Dementsprechend empfehlen wir, § 4 des Dekretes durch eine grund-

legende Bestimmung zu ergänzen, während die Ausführungsvorschriften vom Regierungsrat auf dem Verordnungsweg zu erlassen wären. Es würde sich dabei handeln um eine Revision der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung vom 29. Juli 1930 über die kirchlichen Stimmregister und das Verfahren bei kirchlichen Wahlen und Abstimmungen.

Endlich bedingt der Beschluss der Kirchgemeindeversammlung von Stalden betreffend Abänderung des bisherigen Namens in «Kirchgemeinde Konolfingen» eine Revision von § 1 des Dekretes vom 29. März 1911 betreffend Trennung der Kirchgemeinde Münsingen in zwei Kirchgemeinden Münsingen und Stalden. Nach unserem Dafürhalten lässt sich diese kleine Aenderung am einfachsten mit der Revision des Dekretes betreffend die Organisation der Kirchensynode verbinden. Wir verweisen auf den entsprechenden neuen § 9 des Entwurfes.

Gegenüber dem Dekret vom 24. November 1924 erhöht sich die Zahl der Abgeordneten der Kirchensynode von 200 auf 208. Je einen Vertreter weniger erhalten die Wahlkreise Steffisburg und Bern-Heiliggeistgemeinde, während sich in den Wahlkreisen Thun, Köniz, Bern-Friedensgemeinde, Bolligen, Burgdorf, Biel, Tavannes und katholischer Jura die Zahl der Vertreter um je einen erhöht. Zwei neue Vertreter fallen dem Wahlkreis Solothurn zu.

Wir empfehlen den beiliegenden Dekretsentwurf zur Annahme.

Bern, November 1933.

Der Direktor des Kirchenwesens:
Dürrenmatt.

Entwurf des Regierungsrates
vom 12. Dezember 1933.

Dekret

betreffend

die Organisation der evangelisch-reformierten Kirchensynode.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

in Ausführung der §§ 44 und 45 des Gesetzes vom 18. Januar 1874 über die Organisation des Kirchenwesens des Kantons Bern;

gestützt auf das Ergebnis der Volkszählung vom 1. Dezember 1930 und in Berücksichtigung der Uebereinkunft vom 17. Februar 1875 zwischen den Ständen Bern und Solothurn, betreffend die kirchlichen Verhältnisse des Bucheggberges und der reformierten Pfarrei Solothurn;

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

§ 1. Die Wahl der Abgeordneten in die evangelisch-reformierte Kirchensynode (§ 45 Kirchengesetz) erfolgt in der Kirchgemeindeversammlung oder nach dem Urnensystem in den hiernach bezeichneten kirchlichen Wahlkreisen. Auf je 3000 Seelen reformierter Bevölkerung eines Kreises kommt ein Abgeordneter, wobei eine Bruchzahl über 1500 Seelen ebenfalls zur Wahl eines Abgeordneten berechtigt.

Das Stimmrecht wird ausgeübt durch die in kirchlichen Angelegenheiten stimmberechtigten Kantons- und Schweizerbürger (Art. 3 und 4 Staatsverfassung und § 8 Kirchengesetz).

Nach Massgabe der Volkszählung vom 1. Dezember 1930 wird die Zahl der in jedem dieser Wahlkreise zu ernennenden Synodalen festgesetzt wie folgt:

Wahlkreise	Kirchgemeinden Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
1. Oberhasle	*1. Gadmen*	427	
	2. Guttannen	353	
	3. Innertkirchen	1,010	
	4. Meiringen		
	Hasleberg	904	
	Meiringen	2,946	
	Schattenhalb	848	
		6,488	2
2. Brienz	*5. Brienz*		
	Brienz	2,424	
	Brienzwiler	551	
	Hofstetten	392	
	Oberried	550	
	Schwanden	298	
		4,215	1
3. Unterseen	*6. Ringgenberg*		
	Niederried b. I.	259	
	Ringgenberg	1,409	
	7. Unterseen	2,940	
	8. Habkern	675	
	9. Beatenberg	1,040	
	10. Leissigen		
	Därligen	367	
	Leissigen	593	
		7,283	2
4. Gsteig	*11. Gsteig*		
	Bönigen	1,494	
	Gsteigwiler	326	
	Gündlischwand	306	
	Interlaken	3,300	
	Iseltwald	472	
	Isenfluh	98	
	Lütschenthal	317	
	Matten	1,700	
	Saxeten	146	
	Wilderswil	1,556	
		9,715	3
5. Zweilütschinen	*12. Grindelwald*	2,912	
	13. Lauterbrunnen	2,815	
		5,727	2
6. Frutigen	*14. Adelboden*	2,349	
	15. Aeschi		
	Aeschi	1,280	
	Krattigen	550	
	16. Frutigen Von Reichenbach gehören Schwandi u. Wengi kirchlich zu Frutigen.	4,982	
	17. Kandergrund		
	Kandergrund	701	
	Kandersteg	779	
	18. Reichenbach (ohne Schwandi u. Wengi, die kirchlich zu Frutigen gehören).	2,072	
		12,713	4
7. Saanen	*19. Gsteig*	760	
	20. Lauenen	630	
	21. Saanen (ohne Abländschen).	4,449	
	22. Abländschen	51	
		5,890	2
8. Ober-Simmental	*23. Boltigen*	1,717	
	24. Lenk	1,727	
	25. St. Stephan	1,111	
	26. Zweisimmen	2,332	
		6,887	2

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
9. Nieder-Simmental	*27. Därstetten*	837	
	28. Diemtigen	1,890	
	29. Erlenbach	1,292	
	30. Oberwil i. S.	986	
	31. Reutigen		
	Niederstocken	215	
	Oberstocken	187	
	Reutigen	768	
	32. Spiez	4,729	
	33. Wimmis	1,390	
		12,294	4
10. Hilterfingen	*34. Hilterfingen*		
	Heiligenschwendi	888	
	Hilterfingen	1,050	
	Oberhofen	1,095	
	Teuffenthal	208	
	35. Sigriswil	3,419	
		6,660	2
11. Thun	*36. Thun*		
	Schwendibach	188	
	Thun	15,372	
		15,560	5
12. Steffisburg	*37. Steffisburg*		
	Fahrni	635	
	Heimberg	1,518	
	Homberg	540	
	Steffisburg	6,478	
	38. Schwarzenegg		
	Eriz	594	
	Horrenbach-Buchen	367	
	Oberlangenegg	625	
	Unterlangenegg	971	
	39. Buchholterberg		
	Buchholterberg	1,418	
	Wachseldorn	318	
		13,464	4
13. Thierachern	*40. Amsoldingen*		
	Amsoldingen	515	
	Höfen	291	
	Längenbühl	257	
	Zwieselberg	244	
	41. Thierachern		
	Thierachern	913	
	Uebeschi	439	
	Uetendorf	2,017	
	42. Blumenstein		
	Blumenstein	952	
	Pohlern	210	
		5,838	2
14. Gurzelen	*43. Wattenwil*		
	Forst	251	
	Wattenwil	2,068	
	44. Gurzelen		
	Gurzelen	680	
	Seftigen	819	
	Uebertrag	3,818	

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
	Uebertrag	3,818	
	45. Kirchdorf		
	Gelterfingen	273	
	Jaberg	181	
	Kienersrüti	62	
	Kirchdorf	588	
	Mühledorf	139	
	Noflen	224	
	Uttigen	635	
		5,920	2
15. Belp	*46. Gerzensee*	772	
	47. Belp		
	Belp	3,222	
	Belpberg	428	
	Kehrsatz	701	
	Toffen	805	
	48. Zimmerwald		
	Englisberg	520	
	Niedermuhlern	597	
	Zimmerwald	685	
		7,730	3
16. Riggisberg	*49. Thurnen*		
	Burgistein	995	
	Kaufdorf	424	
	Kirchenthurnen	206	
	Lohnstorf	186	
	Mühlethurnen	644	
	Riggisberg	1,770	
	Rümligen	348	
	Rüti b. R.	557	
	50. Rüeggisberg	2,408	
		7,538	3
17. Guggisberg	*51. Guggisberg*	2,600	
	52. Rüschegg	2,098	
		4,698	2
18. Wahlern	*53 Wahlern*	4,771	
	54. Albligen	539	
		5,310	2
19. Köniz	*55. Oberbalm*	985	
	56. Köniz	10,281	
	57. Bümpliz	7,230	
		18,496	6
Stadt Bern (ohne Bümpliz)			
20. Heiliggeist-gemeinde	*58. Heiliggeist-gemeinde*	13,194	4
21. Friedens-gemeinde	*59. Friedens-gemeinde*	12,652	4
22. Paulus-gemeinde	*60. Paulus-gemeinde*	15,762	5
23. Münster-gemeinde	*61. Münster-gemeinde*	10,330	3
24. Nydeck-gemeinde	*62. Nydeck-gemeinde*	13,606	5

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
25. Johannesgemeinde	*63. Johannesgemeinde*	18,976	6
26. Französische Gemeinde	*64. Französische Gemeinde* (ihre Angehörigen verteilen sich auf die 6 deutschen Kirchgemeinden ohne Bümpliz)	3,850	1
27. Bolligen	*65. Bolligen*	7,418	
	66. Muri	3,716	
	67. Stettlen	845	
	68. Vechigen	2,743	
		14,722	5
28. Biglen	*69. Biglen*		
	Arni	1,079	
	Biglen	1,105	
	Landiswil	839	
	70. Walkringen	1,880	
	71. Worb	4,417	
		9,320	3
29. Münsingen	*72. Münsingen*		
	Münsingen	3,863	
	Rubigen	1,526	
	Tägertschi	345	
	Gysenstein (Schulbezirk)	504	
	*73. Konolfingen**		
	Häutligen	241	
	Niederhünigen	528	
	Konolfingen (ohne den Schulbezirk Gysenstein)	2,389	
		9,396	3
30. Oberdiessbach	*74. Kurzenberg*		
	Ausserbirrmoos	505	
	Innerbirrmoos	515	
	Otterbach	300	
	75. Oberdiessbach		
	Aeschlen	304	
	Bleiken	295	
	Brenzikofen	351	
	Freimettigen	239	
	Herbligen	377	
	Oberdiessbach	1,594	
	76. Wichtrach		
	Kiesen	457	
	Niederwichtrach	760	
	Oberwichtrach	787	
	Oppligen	390	
		6,874	2
31. Grosshöchstetten	*77. Grosshöchstetten*		
	Bowil	1,512	
	Grosshöchstetten	1,233	
	Mirchel	437	
	Oberthal	824	
	Zäziwil	1,181	
	78. Schlosswil	809	
		5,996	2
32. Signau	*79. Eggiwil*	2,615	
	80. Röthenbach i. E.	1,476	
	81. Signau	2,642	
		6,733	2
33. Langnau	*82. Langnau*	8,171	
	83. Schangnau	1,090	
	84. Trub	2,202	
	85. Trubschachen	1,415	
		12,878	4
34. Lauperswil	*86. Lauperswil*	2,718	
	87. Rüderswil	2,315	
		5,033	2
35. Sumiswald	*88. Affoltern i. E.*	1,126	
	89. Sumiswald	3,155	
	90. Trachselwald	1,386	
	91. Wasen	2,266	
		7,933	3
36. Rüegsau	*92. Lützelflüh*	3,729	
	93. Rüegsau	2,662	
		6,391	2
37. Huttwil	*94. Dürrenroth*	1,393	
	95. Eriswil		
	Eriswil	1,840	
	Wyssachen	1,364	
	96. Huttwil	4,019	
	97. Walterswil	725	
		9,341	3
38. Rohrbach	*98. Melchnau*		
	Busswil b. M.	284	
	Gondiswil	969	
	Melchnau	1,306	
	Reisiswil	252	
	99. Rohrbach		
	Auswil	524	
	Kleindietwil	428	
	Leimiswil	519	
	Rohrbach	1,504	
	Rohrbachgraben	502	
	100. Ursenbach		
	Oeschenbach	399	
	Ursenbach	1,133	
		7,820	3
39. Langenthal	*101. Bleienbach*	696	
	102. Langenthal		
	Langenthal	6,774	
	Untersteckholz	247	
	103. Lotzwil		
	Gutenburg	61	
	Lotzwil	1,736	
	Obersteckholz	447	
	Rütschelen	548	
	104. Madiswil	1,863	
		12,372	4

* Betreffend Umschreibung der Kirchgemeinde Konolfingen siehe § 9 hienach.

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
40. Aarwangen	*105. Aarwangen*		
	Aarwangen	2,049	
	Bannwil	645	
	Schwarzhäusern	389	
	106. Roggwil	2,828	
	107. Thunstetten	1,642	
	108. Wynau	1,447	
		9,000	3
41. Oberbipp	*109. Niederbipp*		
	Niederbipp	2,690	
	Walliswil-Bipp	230	
	110. Oberbipp		
	Attiswil	972	
	Farnern	178	
	Oberbipp	887	
	Rumisberg	385	
	Wiedlisbach	1,552	
	Wolfisberg	172	
	111. Wangen a. A.		
	Walliswil-Wangen	572	
	Wangen a. A.	1,313	
	Wangenried	336	
		9,287	3
42. Herzogenbuchsee	*112. Herzogenbuchsee*		
	Berken	84	
	Bettenhausen	413	
	Bollodingen	225	
	Graben	302	
	Heimenhausen	376	
	Hermiswil	78	
	Herzogenbuchsee	3,010	
	Inkwil	465	
	Niederönz	506	
	Oberönz	364	
	Ochlenberg	861	
	Röthenbach b. H.	307	
	Thörigen	688	
	Wanzwil	106	
	113. Seeberg	1,598	
		9,383	3
43. Burgdorf	*114. Burgdorf*	9,087	
	115. Heimiswil	2,082	
	116. Wynigen	2,397	
		13,566	5
44. Oberburg	*117. Hasle b. B.*	2,571	
	118. Krauchthal	1,782	
	119. Oberburg	2,874	
		7,227	2
45. Kirchberg	*120. Hindelbank*		
	Bäriswil	495	
	Hindelbank	987	
	Mötschwil-Schleumen	201	
	121. Kirchberg		
	Aefligen	646	
	Ersigen	1,094	
	Kernenried	344	
	Uebertrag	3,767	

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
	Uebertrag	3,767	
	Kirchberg	2,441	
	Lyssach	711	
	Niederösch	328	
	Oberösch	136	
	Rüdtligen	607	
	Rumendingen	158	
	Rüti b. L.	114	
	122. Koppigen		
	Alchenstorf	602	
	Hellsau	162	
	Höchstetten	239	
	Koppigen	1,385	
	Willadingen	243	
		10,893	4
46. Bätterkinden	*123. Bätterkinden*	1,558	
	124. Limpach		
	Büren z. Hof	320	
	Limpach	390	
	Schalunen	154	
	125. Uzenstorf		
	Utzenstorf	2,134	
	Wiler b. U.	448	
	Zielebach	214	
		5,218	2
47. Jegenstorf	*126. Grafenried*		
	Fraubrunnen	453	
	Grafenried	648	
	127. Jegenstorf		
	Ballmoos	61	
	Jegenstorf	1,114	
	Iffwil	344	
	Mattstetten	348	
	Münchringen	228	
	Oberscheunen (Gehört zur Einwohnergemeinde Scheunen)	40	
	Urtenen	1,202	
	Zauggenried	315	
	Zuzwil	273	
	128. Münchenbuchsee		
	Deisswil	94	
	Diemerswil	206	
	Moosseedorf	771	
	Münchenbuchsee	2,242	
	Wiggiswil	117	
		8,456	3
48. Wohlen	*129. Bremgarten*		
	Bremgarten	818	
	Zollikofen	2,263	
	130. Kirchlindach	1,054	
	131. Wohlen	2,760	
		6,895	2
49. Laupen	*132. Ferenbalm*	848	
	133. Frauenkappelen	530	
	Uebertrag	1,378	

Wahlkreise	Kirchgemeinden Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
	Uebertrag	1,378	
	134. Bernisch-Kerzers		
	Golaten . . .	277	
	Gurbrü . . .	201	
	Wileroltigen .	316	
	135. Laupen		
	Dicki . . .	418	
	Laupen . . .	1,250	
	136. Mühleberg . .	2,126	
	137. Bernisch-Murten		
	Clavaleyres .	75	
	Münchenwiler	312	
	138. Neuenegg . .	2,341	
		8,694	3
50. Aarberg . .	*139. Aarberg* . . .	1,549	
	140. Bargen . . .	772	
	141. Kallnach		
	Kallnach . .	1,150	
	Niederried b. K.	238	
	142. Kappelen . .	836	
	143. Radelfingen .	1,297	
	144. Seedorf . . .	2,639	
		8,481	3
51. Schüpfen . .	*145. Grossaffoltern* .	1,908	
	146. Lyss	3,359	
	147. Meikirch . .	843	
	148. Rapperswil . .	1,598	
	149. Schüpfen . .	2,112	
		9,820	3
52. Büren. . .	*150. Arch*		
	Arch	756	
	Leuzigen . .	1,055	
	151. Büren		
	Büren a. A. .	2,011	
	Meienried . .	58	
	152. Diessbach		
	Büetigen . .	491	
	Busswil b. B. .	569	
	Diessbach . .	743	
	Dotzigen . .	744	
	153. Lengnau . .	2,300	
	154. Pieterlen		
	Meinisberg . .	578	
	Pieterlen . .	1,828	
	155. Rüti b. B. . .	681	
	156. Wengi . . .	570	
		12,384	4
53. Nidau . . .	*157. Bürglen*		
	Ägerten . . .	676	
	Brügg . . .	1,386	
	Jens	415	
	Merzligen . .	207	
	Schwadernau .	359	
	Studen . . .	561	
	Worben . . .	1,038	
	Uebertrag	4,642	

Wahlkreise	Kirchgemeinden Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
	Uebertrag	4,642	
	158. Gottstatt		
	Orpund . . .	781	
	Safnern . . .	750	
	Scheuren . .	284	
	159. Nidau		
	Bellmund . .	343	
	Ipsach . . .	268	
	Nidau . . .	2,281	
	Port	461	
	Sutz-Lattrigen	428	
	160. Täuffelen		
	Epsach . . .	301	
	Hagneck . .	127	
	Hermrigen . .	304	
	Mörigen . .	181	
	Täuffelen . .	990	
	161. Walperswil		
	Bühl	276	
	Walperswil .	597	
	162. Twann		
	Tüscherz-Alfermee	270	
	Twann . . .	760	
	163. Ligerz . . .	432	
		14,476	5
54. Erlach . . .	*164. Erlach*		
	Erlach . . .	667	
	Mullen . . .	43	
	Tschugg . .	484	
	165. Gampelen		
	Gals	661	
	Gampelen . .	720	
	166. Ins		
	Brüttelen . .	517	
	Ins	1,960	
	Müntschemier	670	
	Treiten . . .	366	
	167. Siselen		
	Finsterhennen	333	
	Siselen . . .	563	
	168. Vinelz		
	Lüscherz . .	343	
	Vinelz . . .	410	
		7,737	3
55. Biel . . .	*169. Biel,* deutsche Kirchgemeinde		
	Biel . . . . (ohne Madretsch und Mett)	23,106	
	Evilard . . .	766	
	170. Mett-Madretsch		
	Madretsch . .	5,411	
	Mett	2,233	
	(Madretsch und Mett gehören zur Einwohnergemeinde Biel)		
	171. Biel, französische Kirchgemeinde (ihre Angehörigen verteilen sich auf die deutschen Kirchgemeinden Biel u. Mett-Madretsch)		
		31,516	11

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
56. Neuveville	*172. Diesse*		
	Diesse	307	
	Lamboing	526	
	Prêles	484	
	173. Neuveville	2,302	
	174. Nods	606	
		4,225	1
57. Courtelary	*175. Corgémont*		
	Corgémont	1,165	
	Cortébert	707	
	176. Corgémont, deutsche Kirchgemeinde [1])		
	177. Courtelary		
	Cormoret	688	
	Courtelary	1,098	
	178. Orvin	766	
	179. Péry		
	La Heutte	299	
	Péry	975	
	180. Sonceboz-Sombeval	1,104	
	181. Tramelan		
	Tramelan-dessous	1,233	
	Tramelan-dessus	3,027	
	Mont-Tramelan	126	
	182. Vauffelin		
	Plagne	219	
	Romont	168	
	Vauffelin	260	
		11,835	4
58. St-Imier	*183. La Ferrière*	490	
	184. St-Imier		
	St-Imier	5,085	
	Villeret	1,079	
	185. St-Imier, Deutsche Kirchgemeinde [2])		
	186. Renan	1,043	
	187. Sonvilier	1,594	
		9,291	3
59. Tavannes	*188. Bévilard*		
	Bévilard	856	
	Champoz	188	
	Malleray	1,199	
	Pontenet	269	
	189. Court		
	Court	1,056	
	Sorvilier	434	
	Lajoux	48	
	Genevez	33	
	190. Sornetan		
	Châtelat	165	
	Monible	53	
	Uebertrag	4,301	

[1]) Die deutsch-reformierte Kirchgemeinde Corgémont umfasst die deutsch-reformierte Bevölkerung der (französischen) Kirchgemeinden Courtelary, Corgémont, Sonceboz-Sombeval und Péry (Dekret vom 10. Mai 1932).

[2]) Die deusch-reformierte Kirchgemeinde St. Immer umfasst die deutsch-reformierte Bevölkerung der (französischen) Kirchgemeinden La Ferrière, Renan, Sonvilier und St. Imier (Dekret vom 10. Mai 1932).

Wahlkreise	Kirchgemeinden / Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
	Uebertrag	4,301	
	Sornetan	136	
	Souboz	208	
	191. Reconvilier		
	Loveresse	340	
	Reconvilier	1,829	
	Saicourt (ohne Fuet und Bellelay)	221	
	Saules	212	
	192. Tavannes		
	Tavannes	2,745	
	Fuet } (Saicourt)	198	
	Bellelay } (Saicourt)	419	
		10,609	4
60. Moutier	*193. Grandval*		
	Corcelles	168	
	Crémines	379	
	Eschert	287	
	Grandval	288	
	194. Moutier		
	Belprahon	113	
	Moutier	3,210	
	Perrefitte	336	
	Roches	258	
	Seehof (Elay)	115	
	195. Münster, Deutsche Kirchgemeinde [1])		
	196. Dachsfelden, Deutsche Kirchgemeinde [2])		
		5,154	2
61. Katholischer Jura	*197. Delémont,* umfassend die reformierte Bevölkerung des Amtsbezirks Delsberg und folgender Gemeinden d. Amtsbezirks Münster:	4,302	
	Châtillon	29	
	Corban	59	
	Courchapoix	25	
	Courrendlin	652	
	Mervelier	26	
	Rossemaison	60	
	Schelten (La Scheulte)	26	
	Vellerat	28	
	198. Laufen, umfassend die reformierte Bevölkerung des Amtsbezirks Laufen	1,359	
	Uebertrag	6,566	

[1]) Die deutsch-reformierte Kirchgemeinde Münster umfasst die deutsch-reformierte Bevölkerung der (französischen) Kirchgemeinden Moutier, Court, Bévilard und Grandval, sowie der Einwohnergemeinde Seehof (Dekret vom 2. Februar 1928).

[2]) Die deutsch-reformierte Kirchgemeinde Dachsfelden umfasst die deutsch-reformierte Bevölkerung der (französischen) Kirchgemeinden Tavannes, Reconvilier, Sornetan und Tramelan (Dekret vom 2. Februar 1928).

Wahlkreise	Kirchgemeinden Einwohnergemeinden	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
	Uebertrag	6,566	
	199. Pruntrut, umfassend die reformierte Bevölkerung des Amtsbezirks Pruntrut	3,293	
	200. Freibergen, umfassend die reformierte Bevölkerung des Amtsbezirks Freibergen	1,007	
		10,866	4
62. Bucheggberg	*201. Bernisch-Messen*		
	Bangerten . .	187	
	Etzelkofen . .	258	
	Messen-Scheunen (gehört zur Einwohnergemeinde Scheunen)	54	
	Mülchi . . .	278	
	Ruppoldsried .	226	
	202. Bernisch-Oberwil	612	
	Solothurnisch-Messen, *Solothurnisch-Oberwil*, *Aetingen*, Lüsslingen	5,565	
		7,180	2
63. Solothurn .	*Pfarrei Solothurn*, *Pfarrei Grenchen-Bettlach* (reformierte Bevölkerung im Bezirk Lebern) . . . *Pfarreien Biberist-Gerlafingen und Derendingen* (reformierte Bevölkerung im Bezirk Kriegstetten) . . .	28,709	
		28,709	10

Zusammenzug nach Wahlkreisen.

Wahlkreise	Reformierte Bevölkerung	Zahl der Synodalen
1. Oberhasle	6,488	2
2. Brienz	4,215	1
3. Unterseen	7,283	2
4. Gsteig	9,715	3
5. Zweilütschinen	5,727	2
6. Frutigen	12,713	4
7. Saanen	5,890	2
8. Obersimmental	6,887	2
9. Niedersimmental	12,294	4
10. Hilterfingen	6,660	2
11. Thun	15,560	5
12. Steffisburg	13,464	4
Uebertrag	106,896	33
13. Thierachern	5,838	2
14. Gurzelen	5,920	2
15. Belp	7,730	3
16. Riggisberg	7,538	3
17. Guggisberg	4,698	2
18. Wahlern	5,310	2
19. Köniz	18,496	6
20. Bern, Heiliggeistgemeinde .	13,194	4
21. » Friedensgemeinde . .	12,652	4
22. » Paulusgemeinde . .	15,762	5
23. » Münstergemeinde . .	10,330	3
24. » Nydeckgemeinde . .	13,606	5
25. » Johannesgemeinde . .	18,976	6
26. » Französische Gemeinde	3,850	1
27. Bolligen	14,722	5
28. Biglen	9,320	3
29. Münsingen	9,396	3
30. Oberdiessbach	6,874	2
31. Grosshöchstetten	5,996	2
32. Signau	6,733	2
33. Langnau	12,878	4
34. Lauperswil	5,033	2
35. Sumiswald	7,933	3
36. Rüegsau	6,391	2
37. Huttwil	9,341	3
38. Rohrbach	7,820	3
39. Langenthal	12,372	4
40. Aarwangen	9,000	3
41. Oberbipp	9,287	3
42. Herzogenbuchsee	9,383	3
43. Burgdorf	13,566	5
44. Oberburg	7,227	2
45. Kirchberg	10,893	4
46. Bätterkinden	5,218	2
47. Jegenstorf	8,456	3
48. Wohlen	6,895	2
49. Laupen	8,694	3
50. Aarberg	8,481	3
51. Schüpfen	9,820	3
52. Büren	12,384	4
53. Nidau	14,476	5
54. Erlach	7,737	3
55. Biel	31,516	11
56. Neuveville	4,225	1
57. Courtelary	11,835	4
58. St. Imier	9,291	3
59. Tavannes	10,609	4
60. Moutier	5,154	2
61. Katholischer Jura	10,866	4
62. Bucheggberg	7,180	2
63. Solothurn	28,709	10
	626,507	
Die Gesamtzahl der Synodalen beträgt		208

§ 2. Wählbar in die Kirchensynode ist jeder Kantons- und Schweizerbürger, der im Sinne von § 1 in einer dem Synodalverband angehörigen Kirchgemeinde stimmberechtigt ist und das 23. Altersjahr zurückgelegt hat.

Hinsichtlich der Einteilung der im Synodalverband der evangelisch-reformierten Landeskirche des Kantons Bern stehenden solothurnischen Kirchgemeinden in kirchliche Wahlkreise, sowie der Stimmberechtigung und der Wählbarkeit der Abgeordneten derselben macht die jeweilige Uebereinkunft zwischen den Ständen Bern und Solothurn betreffend die kirchlichen Verhältnisse des Bucheggberges und der Reformierten in den Bezirken Solothurn, Lebern und Kriegstetten Regel.

§ 3. Alle vier Jahre findet eine Gesamterneuerung der Kirchensynode statt. Die Amtsdauer derselben beginnt mit dem 1. November und endigt den 31. Oktober des vierten darauffolgenden Jahres.

Die Erneuerungswahlen sollen vor dem Ablauf der Amtsdauer stattfinden.

In der Zwischenzeit frei gewordene Stellen sind für den Rest der Amtsperiode tunlichst bald wieder zu besetzen.

§ 4. Die Einberufung zu den Synodalwahlen erfolgt jeweilen durch eine Verordnung des Synodalrates, welche spätestens drei Wochen vor der Wahlverhandlung den Kirchgemeinderäten mitzuteilen und durch Anzeige im Amtsblatt bekanntzumachen ist.

Die Ausmittlung der Wahlresultate erfolgt durch das zuständige Regierungsstatthalteramt. Die nähern Vorschriften werden vom Regierungsrat in einer Verordnung festgesetzt.

§ 5. Die Kirchensynode versammelt sich ordentlicherweise jährlich einmal in Bern, und zwar im letzten Quartal des Jahres.

Ausserordentliche Versammlungen finden statt:

a) wenn der Regierungsrat oder der Synodalrat es für nötig erachten;

b) wenn 30 Mitglieder es schriftlich beim Bureau der Synode verlangen.

Die Einberufung erfolgt durch ein spätestens 14 Tage zum voraus an sämtliche Mitglieder zu erlassendes, Zeit und Ort der Versammlung sowie die Verhandlungsgegenstände enthaltendes Kreisschreiben des Synodalrates, das auch dem Regierungsrat und den Kirchgemeinderäten mitgeteilt werden soll.

§ 6. Bei der auf eine Gesamterneuerung folgenden konstituierenden Sitzung der Kirchensynode führt bis nach Bestellung des Präsidenten das älteste oder ein von diesem bezeichnetes Mitglied den Vorsitz; dasselbe gibt sich ein provisorisches Bureau bei.

Die Synode prüft selbst die Wahlakten ihrer Mitglieder und entscheidet über die Gültigkeit der Wahlen.

Sobald die Wahl der Mehrheit der Mitglieder als gültig anerkannt ist, schreitet die Versammlung zur Wahl des Präsidenten, zweier Vizepräsidenten, eines deutschen Hauptprotokollführers und eines französischen Sekretärs, sowie zweier Stimmenzähler. Diese Wahlen geschehen durch geheimes Stimmenmehr auf die Dauer von vier Jahren, mit Wiederwählbarkeit.

Mit diesen Wahlen ist die Synode konstituiert. Bis zur Konstituierung hat jedes Mitglied Sitz und Stimme. Nach erfolgter Konstituierung der Synode dürfen neugewählte Mitglieder erst nach Gültigerklärung ihrer Wahl an den Verhandlungen teilnehmen.

§ 7. Nach ihrer Konstituierung wählt die Kirchensynode für die Dauer der nächsten vier Jahre in geheimer Abstimmung den in § 46 des Kirchengesetzes vorgesehenen Synodalrat und dessen Präsidenten. Der letztere ist als Präsident für die folgende Periode nicht wieder wählbar.

Die Bestimmung der Mitgliederzahl des Synodalrates sowie die Festsetzung seiner Kompetenzen ist Sache der Synode.

In der Zwischenzeit frei gewordene Stellen des Synodalrates werden von der nächsten Synode wieder besetzt.

§ 8. Zur Gültigkeit von Beschlüssen und Verhandlungen der Kirchensynode ist die Anwesenheit der Mehrheit ihrer sämtlichen Mitglieder erforderlich.

Die Sitzungen der Synode sind öffentlich. Die von ihr und dem Synodalrat erstatteten Berichte sind den Mitgliedern des Grossen Rates gedruckt zur Kenntnis zu bringen.

Im übrigen bleibt es der Synode überlassen, bezüglich ihrer innern Organisation und Geschäftsbehandlung die nötigen Vorschriften und Reglemente aufzustellen.

§ 9. § 1 des Dekretes vom 29. März 1911 betreffend Trennung der Kirchgemeinde Münsingen in zwei Kirchgemeinden Münsingen und Stalden wird teilweise abgeändert wie folgt:

Die bisherige Kirchgemeinde Stalden erhält den Namen Konolfingen. Sie umfasst die Einwohnergemeinden Konolfingen (ohne den Schulbezirk Gysenstein), Häutligen und Niederhünigen.

§ 10. Dieses Dekret tritt sofort in Kraft und ist in die Gesetzessammlung aufzunehmen. Durch dasselbe wird das Dekret vom 24. November 1924 betreffend die Organisation der evangelisch-reformierten Kantonssynode aufgehoben.

Bern, den 12. November 1933.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

H. Stähli.

Der Staatsschreiber:

Schneider.

Strafnachlassgesuche.

(Februar 1934.)

1. **Hadorn,** Rudolf, von Forst, geb. 1886, Metzger, wohnhaft in Thun, Burgstrasse, wurde am 5. September 1930 vom Amtsgericht Thun wegen **Pfandunterschlagung** zu 20 Tagen Gefängnis und am 15. September 1933 von der Strafkammer wegen **wissentlich falscher Aussage** zu 30 Tagen Gefängnis verurteilt. Der ihm vom Amtsgericht Thun gewährte bedingte Straferlass wurde infolge der zweiten Verurteilung widerrufen. In beiden Fällen hat das urteilende Gericht den misslichen Verhältnissen, in denen sich der Gesuchsteller befindet, bei der Ausmessung der Strafe Rechnung getragen. Ein weiteres Entgegenkommen verdient Hadorn, der bald nach der ersten Verurteilung wieder straffällig geworden ist, nicht.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

2. **Wächter,** Fritz, von Lauperswil, geb. 1875, Spengler, wohnhaft in Biel, Madretschstrasse 19, wurde am 2. Dezember 1932 vom Gerichtspräsidenten I von Biel wegen **Pfandunterschlagung** zu 3 Tagen Gefängnis, bedingt erlassen, verurteilt, unter Auflegung einer Probezeit von 3 Jahren, verbunden mit der Weisung, binnen 2 Monaten dem Betreibungsamt Biel die gepfändete Nähmaschine zur Verfügung zu stellen oder deren Wert von 35 Franken zu bezahlen. Da Wächter dieser Weisung nicht nachkam, wurde der gewährte bedingte Straferlass am 31. Mai 1933 widerrufen. — Erst am 26. August 1933 lieferte er den Betrag ab und stellte hierauf ein Gesuch um Erlass der Strafe. — Der Gemeinderat und der Regierungsstatthalter von Biel beantragen Abweisung des Gesuches, weil Wächter sich wenig oder nichts um die Erfüllung seiner öffentlichen Pflichten kümmere und seine Aufführung nicht eine einwandfreie sei. Der Regierungsrat übernimmt diesen Antrag.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

3. **Thüler,** Alfred, von Landiswil, geb. 1892, Bureauangestellter, wohnhaft in Bern, Junkerng. 27, wurde am 3. Oktober 1933 vom Amtsgericht Bern wegen **Gehilfenschaft bei Pfandunterschlagung** zu 20 Tagen Gefängnis verurteilt. Der Gesuchsteller ist vorbestraft und schlecht beleumdet, so dass seinem Begehren um Erlass der Strafe nicht entsprochen werden kann.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

4. **Montavon,** Paul, von und in Montavon, geb. 1891, Bannwart, wurde am 14. Juni 1933 von der Strafkammer wegen **Misshandlung** zu 3 Monaten Korrektionshaus, umgewandelt in 45 Tage Einzelhaft, verurteilt. Das Amtsgericht Delsberg hat ihn mangels genügender Schuldbeweise freigesprochen, wogegen die Oberinstanz nach gründlicher Ueberprüfung des Falles dazu gelangt ist, ihn schuldig zu erkennen. Ist Paul Montavon nach der Ueberzeugung der Strafkammer der Täter des gemeinen und rohen Angriffes auf die Person des Henri B., so verdient er keine Nachsicht und das für ihn eingereichte Strafnachlassgesuch ist abzulehnen.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

5. **Jobin,** Gaston René, von Les Bois, geb. 1895, Schuhmachermeister, wohnhaft in Biel, Waldrainstrasse 47, wurde am 26. Juli 1933 vom Geschwornen-Gericht des IV. Bezirkes wegen **gewerbsmässiger Kuppelei** zu 20 Tagen Gefängnis verurteilt. Aus den Akten erhält man vom Gesuchsteller einen derart ungünstigen Eindruck, dass sich ein Gnadenakt nicht rechtfertigen lassen würde.. Der Regierungsrat schliesst sich daher dem Antrage des Gemeinderates von Biel und des Regierungsstatthalters von Biel, der auf Abweisung des Gesuches lautet, an.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

6. **Schneider,** Werner, von Arni, geb. 1911, Handlanger, wohnhaft in Bern-Bümpliz, Bümplizstrasse 75, wurde am 19. September 1933 vom Amtsgericht Bern wegen **Schändung** und **Diebstahls** an einem Fahrrad zu 3 Monaten Korrektionshaus, umgewandelt in 45 Tage Einzelhaft, verur-

teilt. Durch Umwandlung der Korrektionsstrafe in Einzelhaft ist das Gericht dem Verurteilten in weitgehendem Masse entgegengekommen. Weitere Nachsicht ist nicht am Platze.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

7. **Siegrist,** Fritz, von Meisterschwanden, geb. 1889, Landwirt und Handlanger, wohnhaft in Busswil, wurde vom Gerichtspräsidenten von Büren a. A. am 9. Oktober 1933 wegen **Branddrohung** zu 5 Tagen Gefängnis und am 30. Oktober 1933 wegen **Wirtshausverbotsübertretung** zu 4 Tagen Gefängnis verurteilt. Seinem Gesuche kann nicht entsprochen werden, weil er vorbestraft und schlecht beleumdet ist.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

8. **Vögtlin,** Ernst, von Grellingen, geb. 1892, Angestellter der S. B. B., Präsident der Musikgesellschaft Grellingen, wurde am 14. August 1933 vom Gerichtspräsidenten von Laufen wegen **Widerhandlung gegen das Wirtschaftspolizeidekret** zu einer Busse von 80 Fr. verurteilt. Trotz Abweisung des Gesuches durch die Polizeidirektion hat die Musikgesellschaft Grellingen am Laufentaler Musiktag öffentlich tanzen lassen. Die verantwortliche Leitung der genannten Gesellschaft soll nun auch die Folgen ihres Verhaltens auf sich nehmen. Der Regierungsrat beantragt Abweisung des Gesuches.

Antrag des Regierengsrates: Abweisung.

---

9. **Donzé,** Arthur, von Les Breuleux, geb. 1873, Uhrmacher, wohnhaft in Cortébert, wurde am 1. September 1933 vom Gerichtspräsidenten von Courtelary wegen **Aergernis erregenden Benehmens** zu einer Busse von 20 Fr. und zu 1 Jahr Wirtshausverbot verurteilt. Er stellt nun ein Gesuch um Aufhebung dieses Verbotes. Dieses Urteil scheint jedoch nach den Akten durchaus angebracht zu sein und im Interesse des Donzé selbst zu liegen. Der Regierungsrat beantragt daher Abweisung des Gesuches.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

10. **Moser,** Rudolf, von Röthenbach i. E., geb. 1876, Mechaniker, wohnhaft in Bern, Schläflirain 9, wurde am 1. September 1933 von der Strafkammer wegen **Fälschung einer Privaturkunde** zu 6 Monaten Korrektionshaus verurteilt. — Die Gerichte haben ihn der Abänderung einer Quittung von 50 Franken auf den Betrag von 450 Fr. für schuldig befunden. — Obwohl die Vorstrafen, die der Gesuchsteller erlitten hat, ziemlich weit zurückliegen, erscheint er doch im Hinblick auf sein Vorleben eines Strafnachlasses nicht als würdig.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

11. **Glanzmann,** Hermann, von Hasle b. B., geb. 1886, Reisender, wohnhaft in Brügg, wurde am 19. April 1933 von der Strafkammer wegen **Unterschlagung** zu 3 Monaten Korrektionshaus, umgewandelt in 45 Tage Einzelhaft, verurteilt. Am 22. Januar 1931 bescheinigte er mit der Unterschrift «Criblez & Glanzmann» den Empfang einer Postanweisung im Betrage von 101 Fr. 30, die auf den Namen von Charles Criblez, Brügg, lautete. Diesem lieferte er das Geld nicht ab. Criblez belangte die Schweizerische Postverwaltung, die den Sachverhalt dem zuständigen Untersuchungsrichter zur Kenntnis brachte. — Glanzmann weist in seinem Gesuch auf eine Eingabe hin, die er an das Bundesgericht gerichtet hatte. Daraus muss geschlossen werden, dass er neuerdings die Schuldfrage aufrollen will. Dies ist jedoch im Begnadigungsverfahren nicht angängig. Der Regierungsstatthalter beantragt Abweisung des Gesuches, weil Glanzmann darin keinen Strafnachlassgrund anführe. Da der Gesuchsteller vorbestraft ist, schliesst sich der Regierungsrat diesem Antrage ohne weiteres an.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

12. **Trüssel** geb. Jost Frieda, von Sumiswald, Witwe des Eduard, geb. 1904, Wäscherin, wohnhaft in Bern, Kapellenstrasse 18, wurde vom Gerichtspräsidenten IV von Bern wegen **gewerbsmässiger Unzucht** am 2. Februar 1932 zu 5 Tagen Gefängnis, abzüglich 2 Tage Untersuchungshaft, und am 16. September 1933 zu 8 Tagen Gefängnis verurteilt. Der im ersten Fall gewährte bedingte Straferlass wurde infolge der zweiten Verurteilung widerrufen. — Mit Rücksicht darauf, dass sich die Gesuchstellerin nun bemüht, auf ehrliche Weise den Unterhalt für sich und ihre beiden versorgten Kinder zu verdienen und ein Ausbleiben von der Arbeit während 11 Tagen dazu führen könnte, dass sie den einen oder andern Wochenplatz verlieren würde, beantragt der Regierungsrat Herabsetzung der beiden Strafen auf 4 Tage. Ein weitergehendes Entgegenkommen ist angesichts der Natur der Vergehen nicht angebracht.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Gefängnisstrafen auf 4 Tage.

---

13. **Gfeller,** Frieda, von Oberthal, geb. 1911, wurde am 8. Mai 1930 vom Gerichtspräsidenten IV von Bern wegen **Unterschlagung** zu 5 Tagen Gefängnis und am 19. September 1930 vom Amtsgericht Thun wegen **Betruges** und **Betrugsversuches** zu 3 Monaten Korrektionshaus verurteilt. — Die Armenbehörde des Gemeindeverbandes Hilterfingen stellte am 11. November 1930 und am 16. April 1931 Gesuche um Erlass dieser beiden Strafen. Sie wies in ihren Eingaben darauf hin, dass das Mädchen auf die Dauer von drei Jahren in die Rettungsanstalt Brunnadern in Bern untergebracht worden sei und dass durch diese Massnahme der erhoffte Besserungszweck eher erreicht werde, als durch die Anordnung des Vollzuges der von den Gerichten verhängten Strafen. Im Einverständnis mit der Justizkommission wurde die Behandlung des Gesuches verschoben. — Der Regierungsrat beantragt nun Erlass der beiden Strafen, nachdem das Mädchen drei Jahre in der genannten Anstalt zugebracht und sich dort recht gut gehalten hat.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der beiden Strafen.

---

14. **Rieder,** Emil, von Frutigen, geb. 1900, Gelegenheitsarbeiter, wohnhaft in Mülenen, wurde am 11. Januar 1933 von der Strafkammer wegen **Misshandlung** zu 3 Monaten Korrektionshaus, umgewandelt in 45 Tage Einzelhaft, und zu $1^1/_2$ Jahren Wirtshausverbot verurteilt. Diese Nebenstrafe wurde über Rieder verhängt, weil «die Tat mit unmässigem Genuss von Wein oder anderen geistigen Getränken in Verbindung stand». Er stellt das Gesuch um Beschränkung dieses Verbotes auf die Dauer eines Jahres und begründet seine Eingabe damit, dass er früher öfters bei Wirten im Taglohn gearbeitet habe und dass er häufig zwecks Uebernahme eines Arbeitsauftrages in eine Wirtschaft gerufen werde. Der Regierungsrat hält jedoch dafür, dass die angeführten Gründe nicht stichhaltig seien. Rieder wird mit seinen Auftraggebern auch ausserhalb von Wirtschaftsräumen Besprechungen führen können. Da er vorbestraft ist, verdient er kein Entgegenkommen.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

15. **Huguenin,** René, von Le Locle, geb. 1896, Vertreter, wohnhaft in Biel, wurde am 1. August 1933 vom Gerichtspräsidenten II von Biel wegen **Verletzung der dem Gericht geschuldeten Achtung** zu 24 Stunden Gefangenschaft verurteilt. Die vom Gesuchsteller in einem Schreiben vom 29. Juli 1933 an das Richteramt II von Biel gemachten Aeusserungen stellen eine schwere Verletzung der in Art. 19 des Zivilprozessgesetzes aufgestellten Ordnungsvorschrift dar. Ein Strafnachlass ist daher nicht angebracht.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

16. **Beck,** Frieda, von Eggiwil, geb. 1908, wurde am 22. November 1930 vom Amtsgericht von Signau wegen **einfachen Diebstahls** an zwei Geldbeträgen von 40 und 150 Fr. zu 4 Monaten Korrektionshaus verurteilt. Die Strafe konnte nicht vollzogen werden, weil die Verurteilte längere Zeit unbekannten Aufenthaltes war. Als sie ausfindig gemacht werden konnte, war sie verheiratet und bereits Mutter eines Kindes. — Sie reichte im März 1932 ein Strafnachlassgesuch ein, dessen Behandlung im Einverständnis mit der Justizkommission auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde. — Seit ihrer Verehelichung ist die Gesuchstellerin nicht mehr straffällig geworden. Der Regierungsrat beantragt nun den Erlass der Strafe.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Strafe.

---

17. **Zwahlen,** Reinhard, von Rüschegg, geb. 1902, Landwirt, wohnhaft in Schwarzenburg, wurde am 3. April 1933 vom Gerichtspräsidenten von Schwarzenburg wegen **Ausübung des Viehhandels ohne Patent** zu einer Busse von 150 Fr. verurteilt. Er hat im Jahre 1932 und anfangs 1933 ziemlich häufig ohne Patent dem Handel mit Gross- und Kleinvieh obgelegen. Zwahlen stellt nun ein Gesuch um Herabsetzung der Busse auf die Hälfte. — Der Gesuchsteller stammt aus einer Viehhändlerfamilie, so dass die Behauptung «ich dachte nicht daran, dass ich gegen die Vorschriften verstosse» als Ausflucht zu bewerten ist. Die Patentvorschriften waren ihm bekannt, da er 1924 und 1925 Inhaber des Patentes war. Die Absicht, sich systematisch der Patentpflicht zu entziehen, geht daraus hervor, dass er trotz Aufforderung seither keine Schritte mehr zur Patentlösung unternommen hat. Die hinterzogenen Gebühren übersteigen den Bussenbetrag, so dass dessen Herabsetzung nicht angebracht erscheint.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

18. **Löffel,** Hans, von Worben, geb. 1888, Uhrmacher, wohnhaft in Biel-Mett, Mettstrasse 78, wurde am 15. März 1933 vom Gerichtspräsidenten von Aarberg wegen **Viehhandels ohne Patent** zu einer Busse von 100 Fr. verurteilt. Da sich der Gesuchsteller in ungünstigen finanziellen Verhältnissen befindet, schliesst sich der Regierungsrat dem Antrage der Landwirtschaftsdirektion auf Herabsetzung der Busse auf 50 Fr. an.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Busse auf 50 Fr.

---

19. **Luder** geb. Zimmermann Luise, von Höchstetten, geb. 1899, Ehefrau des Arnold, wohnhaft in Grenchen, wurde am 1. Mai 1931 vom Gerichtspräsidenten von Biel wegen **Betruges** zu 2 Tagen Gefängnis, bedingt erlassen, verurteilt. Infolge einer am 3. Juli 1931 ebenfalls wegen Betruges erfolgten

Verurteilung zu 1 Tag Gefängnis wurde der bedingte Straferlass widerrufen. — Sie hat unter unwahren Angaben in einem Geschäft in Mett Vorhangstoff bezogen, die versprochene Anzahlung jedoch nicht geleistet. — Den Stoff hat sie dann zurückgegeben. Da er aber bereits verschnitten war, ist der Klägerin ein Schaden von 10 Fr. entstanden. — Im zweiten Fall hat sie bei einer ihr bekannten Person ein Darlehen von 4 Fr. erhalten, den Betrag aber nicht zurückerstattet. — Auch dieser gegenüber hat sie unwahre Angaben gemacht. — Die Familie der Gesuchstellerin muss von den Armenbehörden unterstützt werden. Dem Ehemann scheint es am notwendigen Arbeitswillen zu fehlen. Die Frau sucht als Hausiererin etwas zu verdienen. Die Berichte über sie lauten nicht günstig. Immerhin ist sie seit dem 3. Juli 1931 nicht mehr straffällig geworden. Mit Rücksicht darauf, dass es sich beim Vergehen, das zur zweiten Verurteilung und zum Widerruf des im ersten Fall gewährten bedingten Straferlasses führte, um eine Geringfügigkeit handelt, beantragt der Regierungsrat Erlass der Strafe.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Strafe.

---

20. **Dänzer,** Karl, von Frutigen, geb. 1902, Händler, wohnhaft in Burgistein, wurde am 11. Oktober 1933 vom Gerichtspräsidenten von Aarberg wegen **Viehhandels ohne Patent** zu einer Busse von 100 Fr. verurteilt, weil er im Jahre 1932 mit einer Nebenkarte für Angestellte auf eigene Rechnung den Schweinehandel betrieb und im Jahre 1933 vor der Patenterteilung seinem Gewerbe oblag. — In seinem Gesuch macht Dänzer geltend, dass kein böswilliges Verschulden vorliege. Die Uebertretung sei vielmehr auf Unkenntnis der bezüglichen Vorschriften zurückzuführen. Aus dem Bericht der Landwirtschaftsdirektion geht jedoch hervor, dass diese dem Gesuchsteller bekannt sein mussten. Sie beantragt denn auch Abweisung des Gesuches. Der Regierungsrat schliesst sich diesem Antrage an. Dem Dänzer kann in der Weise entgegengekommen werden, dass ihm gestattet wird, die Busse in kleineren Raten zu entrichten.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

21. **Wenger,** Hans, von Längenbühl, geb. 1890, Viehhändler und Landwirt, wohnhaft in Amsoldingen, wurde vom Gerichtspräsidenten von Thun am 13. Februar 1933 wegen **Widerhandlung gegen das Gesetz über die Hundetaxe** zu einer Busse von 30 Fr. und am 28. Februar 1933 wegen **Ausübung des Viehhandels ohne Patent** zu einer Busse von 100 Fr. verurteilt. Mit Rücksicht darauf, dass sich der Gesuchsteller in ungünstigen finanziellen Verhältnissen befindet und zufolge eines schweren Unfalles an der Berufsausübung verhindert ist, beantragt der Regierungsrat Herabsetzung der beiden Bussen auf insgesamt 50 Fr.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der beiden Bussen auf insgesamt 50 Fr.

---

22. **Bachmann,** Ernst Gottlieb, von Buchholterberg, geb. 1905, Hilfsarbeiter, wohnhaft in Bern, Mezenerweg 9, wurde am 27. Oktober 1933 von der Strafkammer wegen **Betruges** (Heiratsschwindel) zu 4 Monaten Korrektionshaus verurteilt. — Seine Frau stellt nun ein Gesuch um Strafnachlass. Sie findet, dass ihr Mann zu hart bestraft worden sei. — Die Strafkammer hat jedoch das vom Amtsgericht Bern gefällte Urteil bestätigt und sich in den Urteilsmotiven dahin ausgesprochen, dass das verwerfliche Vorgehen des Bachmann eine wesentlich höhere als die von der Vorinstanz ausgesprochene Strafe rechtfertigen würde, umso mehr als er wiederholt vorbestraft sei. Ein Strafnachlass kommt daher nicht in Frage.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

---

23. **Gutjahr,** Rudolf, von Rohrbach, geb. 1899, Wirt zum «Bad» in Oberwil bei Büren a. A., wurde am 26. Mai 1933 vom Gerichtspräsidenten von Büren a. A. wegen **Ausübung des Viehhandels ohne Patent** zu einer Busse von 100 Fr. verurteilt, weil er sieben Schweine, die er am 18. April 1933 im Kanton Solothurn gekauft hatte, am folgenden Tage auf dem Markte in Büren weiter veräusserte. — Die Landwirtschaftsdirektion beantragt hauptsächlich deshalb Abweisung des Gesuches, weil Gutjahr darin unrichtige Angaben macht. Sie hat festgestellt, dass er die Gebühr von 80 Fr. für die Leistung der Kaution durch die Viehhändlergenossenschaft erst am 20. April, also am Tage nach begangener Widerhandlung, einbezahlt hat. Die Patentgebühr ist beim Bureau Viehhandel erst am 3. Mai 1933 eingegangen. Der Gesuchsteller musste wissen, dass am 19. April 1933 die Formalitäten zur Erlangung des Viehhandelspatentes nicht erfüllt waren und dass er an diesem Tage noch nicht handeln durfte.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.

Entwurf des Regierungsrates
vom 1. August 1933.

Anträge der Kommission
vom 31. Oktober 1933.

Gesetz
über
die Fischerei.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

I. Die Regalität.

Art. 1. Das Recht der Fischerei in den Gewässern des Kantons Bern steht dem Staate zu, soweit nicht auf Grundlage der bisherigen Gesetzgebung Fischereirechte von Gemeinden, Körperschaften oder Einzelpersonen nachgewiesen werden.

Es umschliesst das Recht, Fische, Krebse und andere nutzbare Wassertiere zu hegen, zu fangen und zu verwerten.

II. Erteilung der Fischereiberechtigung.

Art. 2. Der Staat übt die Berechtigung zum Fischfang, soweit er das Recht nicht ausnahmsweise durch eigene Bewirtschaftung betätigt, durch das Erteilen von Patenten aus.

betätigt, durch *Verpachtung und* das Erteilen von Patenten aus. *Vorbehalten bleiben die Bestimmungen in den Art. 10—14.*

Zum Fischfang ist nur berechtigt, wer vom Staat das Recht dazu erworben hat; vorbehalten bleiben die privaten Fischereirechte.

Das Fischen mit der Angelrute am Brienzer-, Thuner- und Bielersee vom Ufer aus ist unentgeltlich.

... ist *nicht gebührenpflichtig.*

Art. 3. Die Erteilung des Rechts zum Fischfang mit Netzen, Garnen und Reusen darf nur an Personen erfolgen, die das 18. Altersjahr vollendet haben. Das Recht zur Ausübung der Angelfischerei wird nur an Personen erteilt, die das 16. Altersjahr zurückgelegt haben. Vorbehalten bleibt Art. 9, Abs. 2.

Art. 3. Das Erteilen des Rechts zum Fischen mit ...

Art. 4. Der Staat erteilt Patente:

a) zum Fischen mit Netzen, Garnen und Reusen im Brienzer-, Thuner und Bielersee;

b) zur Ausübung der Angelfischerei in den im Art. 8 erwähnten Seen und grössern fliessenden Gewässern.

a) zur Ausübung der Angelfischerei in ...

b) zum Fischen mit Netzen ...

Art. 5. Die Anmeldungen für die Angelfischereipatente sind an das Regierungsstatthalteramt des Amtsbezirkes zu richten, in welchem der Bewerber Wohnsitz hat. Die Regierungsstatthalterämter erteilen die Patente.

Verweigert der Regierungsstatthalter die Erteilung eines Patentes, so kann gegen seine Verfügung binnen 14 Tagen der Rekurs an die kantonale Forstdirektion erklärt werden. Diese entscheidet in allen Fällen endgültig.

Bewerber, denen die Fischereiberechtigung gerichtlich entzogen ist, sind für die Dauer des Entzuges von der Erteilung des Patentes ausgeschlossen.

Anträge der Kommission.

Bewerber, denen die Fischereiberechtigung in und ausserhalb des Kantons gerichtlich entzogen ist, wird das Patent für die Dauer des Entzuges nicht erteilt. Das Patent kann ebenfalls verweigert werden, wenn die Patentbewerber wegen Widerhandlung gegen die Bestimmungen über den Schutz des Grundeigentums und wegen Feld- und Waldfrevels Anlass zu Beschwerden gegeben haben.

Art. 6. Die Fischereipatente lauten auf den Namen und sind nicht übertragbar.

Sie bezeichnen genau den Berechtigten, die Gültigkeitsdauer und die Art der Berechtigung.

Art. 7. Für die Angelfischerei wird ein allgemeines Angelfischereipatent erteilt und zwar:

a) als Jahrespatent für die Dauer eines Kalenderjahres;

b) als Ferienpatent für die Dauer von zwei Monaten.

... allgemeines Patent erteilt:

Art. 8. Das allgemeine Angelfischereipatent berechtigt zum Fischen:

1. mit zwei Angelruten;
2. mit zwei Schleifschnüren;
3. mit sechs Schäubli

und zwar im Brienzer-, Thuner- und Bielersee, im Oeschinensee, sowie in folgenden fliessenden Gewässern inklusive der durch sie erzeugten Stauseen:

Aare (ohne Häftli), *Emme, Ilfis, Saane, Kander, Engstligen, Kien, Suld, Kirrel* und *Fildrich, Lombach, Urbach, Reichenbach, beide Simmen* und *Lütschinen, Zulg, Gürbe, Sense, Schwarzwasser, Zihl, Doubs, Allaine, Birs, Sorne* und *Schüss.*

Dasselbe Recht erstreckt sich auf die vom Staate zugekauften grössern Gewässer; vorbehalten bleibt Art. 20.

... 3. mit sechs Schäubli

im Brienzer-, Thuner-, Bieler- und Oeschinensee, sowie in folgenden fliessenden Gewässern und in den durch sie erzeugten Stauseen:

... Fildrich, Narrenbach, Lombach ...

... bleibt

Art. 11.

Art. 9. Die Gebühr für das allgemeine Angelfischereipatent beträgt 10 Fr., für das Ferienpatent 5 Fr.

Für die Ausübung der Angelfischerei nach Art. 8 mit der Angelrute sind alle Personen gebührenpflichtig, welche das 16. Altersjahr vollendet haben. Personen unter 16 Jahren, die sich in irgend einer Art an der Fischerei beteiligen, haben eine Kontrollkarte gegen eine Gebühr von 1 Fr. zu lösen. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen in Art. 2. Die Ausstellung der Kontrollkarte erfolgt nur unter Zustimmung des Inhabers der elterlichen Gewalt.

Die Patentgebühren können vom Regierungsrat für Schweizerbürger, die nicht im Kanton Bern niedergelassen sind, sowie für Ausländer erhöht werden.

Ausserhalb des Kantons wohnende Personen haben für die Ausübung der Fischerei im Kanton Rechtsdomizil zu verzeigen. Das Rechtsdomizil ist auf dem Patent zu bescheinigen.

... haben. Personen unter 16 Jahren haben eine Kontrollkarte gegen ...

... Regierungsrat für *Patentnehmer*, die nicht im Kanton Bern niedergelassen sind, erhöht werden. *Vorbehalten bleiben gegenrechtliche Abmachungen mit den Nachbar-Kantonen.*

Art. 10. Das Fischen mit Netzen, Garnen und Reusen im Brienzer-, Thuner- und Bielersee ist durch Verordnung des Regierungsrates zu regeln.

Es dürfen jedoch im Brienzersee höchstens ein, und im Thuner- und Bielersee je höchstens zwei Zuggarne (Landgarne) bewilligt werden. Die Zahl der Klusgarne darf für den Thunersee vier nicht überschreiten.

Anträge der Kommission.

... regeln.

Die Verwendung der Zuggarne (Landgarne) ist verboten.

Klusgarne dürfen nur im Thunersee und höchstens drei verwendet werden.

Der Grosse Rat ist ermächtigt, sofern es das Interesse des Fischbestandes erheischt, die Wiedereinführung der Landgarne zu gestatten.

Art. 11. Das Recht zur Ausübung der Netzfischerei, Garn- und Reusenfischerei, soweit sie in den in Art. 10 *nicht* erwähnten Seen oder in den in Art. 8 erwähnten fliessenden Gewässern in diesem Gesetz vorgesehen ist (Art. 13) wird durch Verpachtung verliehen.

Art. 11. In den im vorstehenden Artikel nicht genannten Seen, sowie in den durch Kulturland fliessenden kleinern Gewässern wird die Fischerei verpachtet. Der Pachtvertrag schliesst Netz- und Angelfischerei in sich und dauert in der Regel 6 Jahre.

Unterpacht ist nicht gestattet.

Die Verpachtung erfolgt durch Ausschreibung im Submissionsverfahren.

Art. 12. Soweit für die Fischerei die Verpachtung massgebend ist, wird ihre Ausübung durch den Pachtvertrag geregelt. Derselbe soll ohne zwingende Gründe nicht auf weniger als sechs Jahre abgeschlossen werden.

Unterpacht ist nicht gestattet.

Art. 12. In den in Art. 8 genannten fliessenden Gewässern, inklusive den durch sie erzeugten Stauseen ist die gewerbsmässige Netzfischerei verboten.

Die Netzfischerei ist hier auf den Laichfischfang beschränkt. Dieser wird nach Bedarf an Fischereivereine oder geeignete Bewerber verpachtet.

Art. 13. Die Verpachtung der *gewerblichen* Fischerei mit Netzen, Garnen und Reusen ist in den in Art. 8 genannten fliessenden Gewässern beschränkt auf den Doubs und den Oberlauf der Allaine bis zur Einmündung des Creugenat.

In den übrigen nach Art. 8 bezeichneten Gewässern und Gewässerstrecken ist die Ausübung der Netzfischerei auf den Laichfischfang beschränkt.

Der Regierungsrat ist ermächtigt, wenn nötig, zum Ausgleich des Fischbestandes oder zur Bekämpfung von Fischkrankheiten, jederzeit *das Befischen* der staatlichen Gewässer mit Netzen zu verfügen. Der Reinertrag ist für die Bewirtschaftung der *erwähnten* Gewässer zu verwenden.

Art. 13. Der Regierungsrat ist ermächtigt, zum Ausgleich des Fischbestandes, zur Bekämpfung von Fischkrankheiten oder zu Studienzwecken das Befischen der staatlichen Gewässer mit Netzen jederzeit zu verfügen. Der Pächter ist dabei schadlos zu halten. Ein Reinertrag ist für die Bewirtschaftung der gleichen Gewässer zu verwenden.

Art. 14. Die Verpachtung der für die gewerbliche Fischerei bestimmten Gewässer und Gewässerstrekken hat auf dem Wege der Ausschreibung im Submissionsverfahren zu erfolgen.

Die Verpachtung des Laichfischfanges in den in Art. 13 erwähnten übrigen Gewässern und Gewässerstrecken erfolgt ohne Ausschreibung nach Bedarf an Fischereivereine oder sonst geeignete Bewerber.

Soweit der Staat zur Verpachtung der Fischerei befugt ist, in Gewässern, die im Art. 8 *nicht* genannt sind, ist jede Art des Fischens in der Verpachtung inbegriffen.

Art. 14. Wird gestrichen.

III. Ausübung und Hebung der Fischerei.

Art. 15. Für die Ausübung der Fischerei sind die einschlägigen Bestimmungen der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung massgebend.

Die durch die Bundesgesetzgebung den Kantonen eingeräumten Befugnisse zum Erlass besonderer Schutzvorschriften werden im Rahmen der bundesrätlichen Erlasse vom Regierungsrat ausgeübt.

Insbesondere ist der Regierungsrat nach Anhörung der Fischereikommission befugt, die bundesrechtlichen Vorschriften über Fangarten und Fangzeiten zu erweitern, Schonreviere und Refugien zum Schutze des Fisch- und Krebsbestandes zu bilden und alle Massnahmen zu ergreifen, welche die Erhaltung und Vermehrung des Fisch- und Krebsbestandes erheischt.

Anträge der Kommission.

... über Fangarten, *Fangmasse und Fangzeiten* zu erweitern, Schonreviere und Refugien zum Schutze des Fisch- und Krebsbestandes zu *errichten* und alle Massnahmen zu ergreifen, ...

Art. 16. Der Fischereiberechtigte ist befugt, zum Zwecke der Ausübung der Fischerei das Ufer und das Flussbett zu betreten.

Als Ufer gilt die natürliche Uferlinie.

... betreten.

Als Ufer gilt die natürliche Uferlinie; *das ist die Linie $^1/_2$ m landeinwärts der Stelle des normalen Hochwasserstandes.*

Eingefriedigte Hofräume und Gärten dürfen jedoch ohne Zustimmung des Grundeigentümers nicht betreten werden.

... werden. *Wird der Zutritt verweigert, so gilt die betreffende Strecke als Schonrevier.*

Im Streitfalle entscheidet über die Betretungsbefugnis der Regierungsstatthalter, unter billiger Abwägung der Interessen des Eigentümers einerseits und des Fischereiberechtigten andererseits. Der Rekurs an den Regierungsrat bleibt vorbehalten.

Der Regierungsrat kann durch Verordnung weitere Bestimmungen über diese Verhältnisse aufstellen.

Art. 17. Das Durchqueren der kultivierten Grundstücke zum Zwecke der Erreichung des Ufers ist ohne Erlaubnis des Grundeigentümers verboten. Ebenso ist es verboten, am Ufer, Bach- oder Flussbett, an Schleusen, Wehren, Fischstegen und andern derartigen Bauten ohne Ermächtigung von zuständiger Stelle irgendwelche Veränderungen vorzunehmen. In Fällen, wo die Begehung des Ufers infolge ungünstiger Terraingestaltung nur unter grossem Zeitverlust möglich ist, darf das benachbarte Grundeigentum unter Vergütung des entstehenden Schadens betreten werden.

Art. 18. Der Fischereiberechtigte, sei dessen Fischereiberechtigung durch Pacht, Patent, Eigentumstitel oder kraft dieses Gesetzes erlangt, hat bei der Ausübung der Fischerei jede Beschädigung des Grundeigentums tunlichst zu vermeiden. Er haftet für den Schaden, den er durch das Betreten der Grundstücke stiftet.

Für Schaden, welche Unmündige verursachen, haften ihre gesetzlichen Vertreter.

In Fällen, wo die Begehung des Ufers zu gewissen Zeiten des Jahres mit erheblichem Kulturschaden verbunden ist, kann die Forstdirektion zum Schutze des Kulturlandes oder gewerblicher Anlagen besondere dauernde oder auf bestimmte Zeit gültige Uferbetretungsverbote erlassen. In strittigen Fällen entscheidet über Verbotnahme der Regierungsrat. Ein Rechtsvorschlag gegen das Verbot ist nicht zulässig.

.... Kulturschaden *oder sonstigen Nachteilen verbunden* ...

Diese Verbote sind im Amtsblatt und in den betreffenden Amtsanzeigern zu veröffentlichen. — Ein Verbotsanschlag hat nur im Falle dauernder Verbotlegung zu erfolgen.

Art. 19. Bei der Ausübung der Fischerei ist das Patent den Fischereiaufsichtsorganen, den Flurhütern und den Besitzern der anstossenden Grundstücke auf Verlangen vorzuweisen.

... Fischereiaufsichtsorganen und Flurhütern, *die sich als solche auszuweisen haben,* und den Besitzern ...

Anträge der Kommission.

Art. 20. Kleinere Fischgewässer, die durch Kulturland fliessen, dürfen nur pachtweise vergeben werden.

Art. 20. Wird gestrichen.

Art. 21. Die Fischerei während der Nachtzeit kann, unter Vorbehalt der Belassung von Schweb- und Grundnetzen, sowie Reusen, vom Regierungsrat untersagt werden. Als Nachtzeit gilt die Zeit von 24 bis 4 Uhr, vom 1. April bis 30. September; von 20 bis 6 Uhr, vom 1. Oktober bis 31. März.

Art. 22. An Sonn- und staatlich anerkannten Festtagen ist jede Ausübung der Netzfischerei in den fliessenden Gewässern (Blatt- und Reusenfischerei vorbehalten), sowie die Zuggarn- und Jagdgarnfischerei in den Seen verboten.

Besondere Bewilligungen der Forstdirektion für die Laichfischerei sind vorbehalten.

Art. 22. An Sonn- und staatlich anerkannten Feiertagen ist jedes gewerbsmässige Fischen untersagt. Ausgenommen sind die Reusen und das notwendige Heben (jedoch nicht das Setzen) von Netzen am frühen Morgen bis spätestens 7 Uhr.

Art. 23. Der Staat unterstützt die Fischzucht durch Errichtung und Betrieb eigener, oder durch Beiträge an gemeinnützige Zuchtanstalten.

eigener *Zuchtanstalten,* oder durch *Unterstützung gemeinnütziger Bestrebungen von Fischereivereinen und Privaten.*

Art. 24. Die Ausübung der Laichfischerei auf die einer Schonzeit unterliegenden Fischarten darf nur mit Bewilligung der Forstdirektion und im Rahmen der bundesgesetzlichen Vorschriften erfolgen. In die bezüglichen Bewilligungen sind die notwendigen Bestimmungen aufzunehmen, welche eine rationelle Durchführung des Laichfischfanges und die Gewinnung von Brutmaterial sichern. Der Laichfischfang ist durch die Forstdirektion einer sachgemässen Kontrolle zu unterstellen.

Die Forstdirektion kann ferner für die Gewinnung von Brutmaterial von Fischarten, welche einer Schonzeit nicht unterliegen, besondere Anordnungen treffen.

... treffen.

Ein Reglement als Anhang dieses Gesetzes ordnet die Laichfischerei.

Art. 25. Die Konzessionäre von gewerblichen Anlagen und Wasserwerken sind verpflichtet, jederzeit die Massnahmen zu treffen, die die kantonalen Behörden im Interesse der Fischerei verlangen.

Die gleiche Verpflichtung besteht für Anstalten, Fabriken und Gemeinwesen, welche Fischereigewässer durch schädliche Abgänge verunreinigen.

Der Regierungsrat ordnet das Nähere nach Anhörung der Beteiligten; er ist berechtigt, in dringlichen Fällen, wo die genannten Konzessionäre, Anstalten und Gemeinwesen der von der Behörde ergangenen Aufforderung trotz zweimaliger Mahnung nicht nachkommen, die verlangten Massnahmen auf Kosten der Säumigen durchführen zu lassen.

Bei Meliorationen, Korrektionen und Kanalisierungen ist den Bedürfnissen der Fischerei Rechnung zu tragen.

Art. 26. Um der Schädigung des Fischbestandes vorzubeugen, kann die Forstdirektion die Haltung von Enten und Gänsen in Fischereigewässern während der Forellenschonzeit und den darauf folgenden zwei Monaten, sowie während der Aeschenlaichzeit verbieten.

Art. 27. Der Regierungsrat ist ermächtigt, zur Beschaffung fischereiwirtschaftlicher Grundlagen, für Gewässer, die nicht Gegenstand von Privatfischereirechten sind, zu jeder Zeit eine allgemeine oder auf bestimmte Fischarten beschränkte Fischfangstatistik durchzuführen und die hiefür nötigen Vorschriften zu erlassen.

Anträge der Kommission.

Art. 28. Die Erträgnisse der Fischerei werden nach Bedarf verwendet:

a) Für die Förderung der künstlichen Fischzucht und die Hebung der Fischerei;

... der Fischerei *(Ausrichtung von Prämien);*

b) zur Durchführung der Fischereiaufsicht;

c) für den Erwerb freiwerdender Fischereirechte.

IV. Aufsicht.

Art. 29. Der Regierungsrat und die Forstdirektion üben ihre Aufsicht nach Massgabe der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung über die Fischerei aus.

Art. 30. Der Regierungsrat teilt das Kantonsgebiet in Fischereiaufsichtskreise ein. Für jeden Aufsichtskreis ist ordentlicherweise je ein ständiger Fischereiaufseher anzustellen.

Zur Kontrolle der Laichfischerei und der künstlichen Fischzucht können den Fischereiaufsehern Gehilfen beigegeben werden.

Ebenso können fischereikundige Personen, welche von Behörden oder Fischereivereinen als geeignet empfohlen werden, von der Forstdirektion als freiwillige Fischereiaufseher bezeichnet werden. Sie sind in dieser Eigenschaft vom zuständigen Regierungsstatthalter zu beeidigen und unterstehen den Vorschriften über das Strafverfahren.

Art. 31. Die beeidigten ständigen Fischereiaufseher gelten bei der Verfolgung von Widerhandlungen gegen gesetzliche Vorschriften über die Fischerei, als Organe der gerichtlichen Polizei.

Die Forstdirektion sorgt für ihre Ausbildung und Instruktion.

Art. 31. Die beeidigten Fischereiaufseher...

Art. 32. Zur Begutachtung und Vorberatung von wichtigen, die Fischerei betreffenden Verordnungen und Massnahmen wird der Forstdirektion eine Fischereikommission beigegeben, welche, mit dem Forstdirektor als Präsidenten, sieben Mitglieder zählt und auf eine Amtsdauer von je vier Jahren vom Regierungsrat gewählt wird. In der Fischereikommission sollen die Interessentengruppen der See- und Fluss-, sowie der Sport- und Berufsfischerei angemessen vertreten sein.

V. Private Fischereirechte.

Art. 33. Alle Fischenzen, die Privaten oder Korporationen gehören, werden bei ihren Rechten geschützt.

Auf private Bachfischenzen finden lediglich die in Art. 16, 17, 18, 20, 24, 25, 37—42 dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Auf die Privatfischenzen in den in Art. 8 erwähnten Gewässern finden auch die Art. 2—14 dieses Gesetzes, sowie die kraft des Art. 15 des Gesetzes vom Regierungsrat zu erlassenden allgemeinen Schonvorschriften Anwendung.

Art. 34. Der Staat ist berechtigt, die nach dem Jahre 1865 veräusserten Fischereirechte an der Sorne, Birs, Zulg, der alten Aare und der Gürbe zurückzuerwerben.

Der Staat ist ebenfalls zum An- und Rückkauf anderer Fischereirechte berechtigt.

Art. 35 Die Fischereirechte sind entweder durch freihändigen Ankauf oder durch Zwangsenteignung zu erwerben, wobei das Recht auf zwangsweisen Erwerb vom Grossen Rat zu erteilen ist. Das kantonale Gesetz vom 3. September 1868 über Entziehung und Beschränkung des unbeweglichen Eigentums findet sinngemässe Anwendung.

VI. Strafbestimmungen.

Art. 36. Widerhandlungen gegen dieses Gesetz, oder gegen die in Vollzug des Gesetzes erlassenen Vorschriften und Verbote werden, soweit nicht die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung zur Anwendung kommen, mit Busse bis 400 Fr. bestraft.

Von allen Urteilen und richterlichen Verfügungen ist der Forstdirektion innerhalb dreier Tage Kenntnis zu geben, und es sind ihr auf Verlangen die Strafakten zur Verfügung zu stellen.

Art. 37. Der Richter hat in denjenigen Fällen, wo der Fischfang durch Unbefugte, ohne Patent oder Pachttitel ausgeübt wird, die Beschlagnahme der zum Fang verwendeten Geräte (ganze Fanggeräte) sowie der erbeuteten Tiere auszusprechen.

Art. 38. In besonderen Fällen kann die Forstdirektion dem Verleider eine angemessene Prämie zusprechen, die indessen den Betrag von 50 Fr. nicht übersteigen darf.

VII. Anwendungs- und Schlussbestimmungen.

Art. 39. Für die Fischerei in den Grenzgewässern kann der Regierungsrat, in Vereinbarung mit den angrenzenden Kantonen, vom Gesetz abweichende Bestimmungen erlassen.

Art. 40. Dieses Gesetz tritt nach Annahme durch das Volk und nach Genehmigung durch den Bundesrat auf den vom Regierungsrat festzusetzenden Zeitpunkt in Kraft. Der Regierungsrat erlässt die zum Vollzug der Bundesgesetzgebung und des gegenwärtigen Gesetzes erforderlichen Vorschriften.

Alle Bestimmungen der kantonalen Gesetzgebung, die mit diesem Gesetze nicht übereinstimmen, sind aufgehoben, nämlich:

Anträge der Kommission.

Art. 34. Der Staat ist berechtigt, die von ihm veräusserten Fischereirechte an der Sorne, Birs, Zulg, Rothachen und der alten Aare (Häftli) zurückzuerwerben.

Er ist ebenfalls zur Erwerbung der Fischereirechte im Doubs und in der Gürbe berechtigt.

Zum Rückkauf anderer Fischereirechte ist der Staat auf Gesuch der Mehrheit der Anstösser an den Regierungsrat berechtigt.

Die Mehrheit der Anstösser berechnet sich nach der Uferlänge.

Art. 35. Fischereirechte in Privatgewässern, die vom Staat mit Zustimmung der Anstösser zurückgekauft oder erworben werden, können von den Anstössern nicht wieder losgekauft werden.

...erbeuteten *Wasser*tiere...

VII. Schluss- und Uebergangsbestimmungen.

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes fallen alle früher abgeschlossenen Verträge über die Fischerei in den in Art. 8 erwähnten Gewässern dahin.

Alle Bestimmungen...

1. Das Gesetz über die Ausübung der Fischerei vom 26. Hornung 1833;
2. das Kreisschreiben an die Regierungsstatthalter betreffend das Fischen mit Fallen vom vom 2. Februar 1844;
3. das Vollziehungsdekret über die Fischerei vom 28. November 1877;
4. der Beschluss des Grossen Rates betreffend authentische Auslegung des § 1 des Gesetzes vom 26. Hornung 1833 über die Ausübung der Fischerei vom 20. Mai 1896;
5. der Regierungsratsbeschluss vom 27. September 1911 betreffend das Fischen mit der Setzbähre;
6. der Regierungsratsbeschluss vom 22. März 1912 betreffend die Fischerei in der Sense und Saane;
7. der Regierungsratsbeschluss betreffend die Fischerei in der alten Aare vom 19. März 1915.

Bern, den 1. August 1933.

Im Namen des Regierungsrates,
Der Präsident:
H. Stähli.

Der Staatsschreiber:
Schneider.

Anträge der Kommission.

Bern, den 31. Oktober 1933.

Im Namen der Kommission,
Der Präsident:
Matter.

Gemeinsamer Entwurf des Regierungsrates und der Staatswirtschaftskommission

vom 13. Februar 1934.

Dekret

betreffend

die Automobilsteuer.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

gestützt auf Art. 3 des Gesetzes vom 14. Dezember 1913 betreffend die Erhebung einer Automobilsteuer und Abänderung des Strassenpolizeigesetzes;

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

§ 4, § 10 (in der mit Dekret vom 18. März 1924 abgeänderten Fassung) und § 13 des Dekretes vom 10. März 1914 betreffend die Automobilsteuer werden wie folgt abgeändert:

§ 4, neues Alinea: Motorräder von 150 cm³ und weniger Zylinderinhalt bezahlen einen Viertel der für Motorräder von 5 HP. vorgeschriebenen Steuer.

§ 10. Die Steuer wird berechnet:

Wenn die Steuerpflicht vor dem 1. April . .	entsteht,	mit	100 %	der Jahressteuer.
Wenn die Steuerpflicht zwischen dem 1. April und dem 1. Juli . .	»	»	80 %	
Wenn die Steuerpflicht zwischen dem 1. Juli und dem 1. Oktober.	»	»	60 %	
Wenn die Steuerpflicht zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Dezember	»	»	30 %	

Für Motorfahrzeuge, die nicht wegen Entzug der Fahrbewilligung aus dem Verkehr zurückgezogen werden, wird die Steuer für die nicht angebrochenen Kalenderquartale des betreffenden Jahres pro Quartal mit 20 % der Jahressteuer gegen Rückgabe des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder bis zum 5. Tage des dem Kalenderquartal folgenden Monats zurückvergütet.

Wenn ein Fahrzeug aus dem Verkehr kommt, so kann mit vorgängiger Bewilligung des Strassenverkehrsamtes der Kontrollschild auf den Ersatz-

wagen übertragen werden. Bei stärkeren Ersatzwagen ist die Differenz der Steuer zu bezahlen. Kommt ein Motorfahrzeug vorübergehend, infolge von Reparatur, ausser Betrieb, so ist mit vorgängiger Bewilligung des Strassenverkehrsamtes die Benützung eines geprüften, versicherten Ersatzwagens während der Reparatur gestattet.

Bruchteile einer Pferdekraft (HP) werden bei der Festsetzung der Steuer für eine ganze Pferdekraft berechnet.

§ 13. Der Ausdruck «Eigentümer» oder «Mieter» wird durch den Ausdruck «Halter» ersetzt.

Bern, den 13. Februar 1934.

Im Namen des Regierungsrates,
Der Präsident:
H. Stähli.
Der Staatsschreiber i. V.:
E. Meyer.

Im Namen der Staatswirtschaftskommission,
Der Präsident:
E. v. Steiger.

Vortrag der Eisenbahndirektion

an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates

betreffend

die Verkehrs- und Strassenverhältnisse am rechten Thunersee-Ufer.

(November 1933.)

I. Allgemeiner Ueberblick.

Es mag zunächst verwundern, dass die vielleicht bahnschützlerischste Behörde der Schweiz dazukommt, im Nachstehenden Darlegungen und Anträge zu unterbreiten, die auf die Liquidation einer privaten bernischen Strassenbahn hinzielen. Daher wird es nicht unwichtig sein, vorweg zu betonen, dass diese Anträge nicht aus einem grundsätzlichen Gesinnungswechsel hervorgehen, sondern aus einer fatalen Zwangslage, die geschaffen wird durch die Unmöglichkeit, eine genügende Konsolidierung der Bahngeleise zu finanzieren. Unsere Anträge verwerfen, hiesse — wie wir ausführlich zeigen werden — nämlich nichts anderes, als dem rechten Thunersee-Ufer die dringlich notwendige Instandstellung seiner Strasse, d. h. seines *allerwichtigsten* Verkehrsmittels, zu verweigern. In genau dieser zwingenden Alternative bietet sich das Verkehrsproblem des rechten Thunersee-Ufers tatsächlich dar. Weil nun aber jener Bevölkerung der volkswirtschaftlich ausserordentlich wichtige Strassenumbau nicht länger verweigert werden kann und die Strassenbahn den Umbau faktisch verunmöglicht, resultiert zwangsläufig die Forderung auf Bahnbeseitigung. Eine Diskussion, die sich nur auf die Frage beschränkt, ob der Autobus technisch besser oder weniger leistungsfähig sei, als die unrentable Strassenbahn, sieht sowohl an der Finanzierung des Geleiseumbaues, als auch an den Gläubigerinteressen, d. h. an den Kernproblemen, vorbei. Auch ist es somit ganz und gar nicht getan mit der trotzigen Befürwortung des Bahnbetriebes; diese Befürwortung erhält erst vollständigeren Sinn mit dem Beifügen der Umbaugelder oder der Ablehnung des Umbaues der Uferstrasse. Dass man in Thun und Steffisburg diese Zusammenhänge verschiedenenorts nicht endlich einsehen will, erleichtert allerdings die Angelegenheit nicht.

Die Lebensfrage der Strassenbahn ist heute aber auch unter einem andern, vom Staate und den Ufergemeinden unabhängigen Gesichtspunkte in Zweifel gestellt und zwar unter dem Gesichtspunkte der grossteils ausserkantonalen Bahngläubiger. Das von den Bahngläubigern vor Jahresfrist eingeleitete Zwangsliquidationsverfahren wikkelt sich nun sehr rasch und grundsätzlich unabhängig von der Frage des Strassenumbaues ab, gestattet aber doch eine Mitwürdigung der Strasseninteressen. Der Staat Bern ist unseres Erachtens sogar verpflichtet, sein auch in administrativem Verfahren verfechtbares Strasseninteresse (und damit das volkswirtschaftliche Interesse des rechten Thunersee-Ufers) schon vorweg im Zusammenhange mit dem von den Bahnobligationären ausgelösten raschen Zwangsliquidationsverfahren, das ebenfalls über Sein oder Nichtsein der Strassenbahn entscheidet, zu wahren.

Wir gehen nun über zu einer summarischen Wiedergabe der bisherigen Entwicklung der Verkehrsangelegenheit.

Die Verkehrs- und Strassenverhältnisse am rechten Thunersee-Ufer bilden seit einigen Jahren den Gegenstand lebhafter Erörterungen, die sich allmählich zu einem völligen «Verkehrsstreit» verdichteten.

Die eigentliche Ursache dieser unerfreulichen Erscheinung ist in dem grossteils ganz unbefriedigenden Strassenzustand zu suchen, der gemeinsam mit dem abwechslungsweise beide Strassenseiten benützenden Strassenbahnverkehr, einen für Fuhrwerke, Radfahrer und Motorfahrzeuge äusserst ungemütlichen, unsicheren, ja gefährlichen Zustand schafft; erhöht werden diese Inkonvenienzen noch durch gewisse Begleiterscheinungen des Bahnbetriebes. Der Radfahrer- und Motorfahrzeugverkehr haben seit einiger Zeit begonnen, diese Strasse zu meiden. Die Strasse steht heute im Urteil aller Strassenbenützer als deklassiert da. Die Beobachtung lehrt, dass selbst noch an regnerischen Herbsttagen der Verkehr von und nach Interlaken auf der linksufrigen Thunersee-Strasse das vier- und mehrfache desjenigen der rechtsufrigen

Strasse beträgt. Es ist leicht begreiflich, dass die Uferbevölkerung, die stark auf den Fremdenverkehr und das Gastwirtschaftsgewerbe eingestellt ist, die angedeuteten misslichen Verhältnisse als unerträgliche wirtschaftliche und psychische Schädigung empfindet. Da es sich um eine Staatsstrasse handelt, ist ebenfalls begreiflich, dass die kantonalen Behörden alsbald mit dem Begehren um Sanierung der Strassenverhältnisse bestürmt wurden. Dabei trat bei den oberen Ufergemeinden aus mehrfachen Gründen immer mehr die Auffassung zutage, dass ein Autobusbetrieb den Bedürfnissen der Ufergegenden eher gerecht zu werden vermöchte, als die vorhandene mangelhafte Strassenbahn.

Die Kantonale Bau- und Eisenbahndirektion nahm zunächst in der Traktionsfrage eine neutrale Haltung ein und erklärte die grundsätzliche Bereitwilligkeit des Staates zum Strassenumbau nach neuzeitlichem Verfahren für den Fall, dass entweder die Geleiseanlage der Strassenbahn genügend konsolidiert oder aber aus dem Strassenkörper entfernt werde. Die Bedingungen, die der Staat seinerzeit an die Bewilligung der Strassenbeanspruchung durch den Bahnbetrieb knüpfte, berechtigen ihn dazu, die Geleisekonsolidierung, die nun mit Rücksicht auf das öffentliche Interesse dringend notwendig wird, vom Bahnunternehmen zu verlangen. Die Bahngesellschaft war in der Folge ausserstande, ein annehmbares Konsolidierungsprojekt vorzulegen, weil ihr einerseits die Ufergemeinden Hilterfingen bis Interlaken die finanzielle Mithilfe versagten und erklärten, neue Geldopfer nur für ein moderneres Verkehrsmittel — das sie im Autobus erblickten — bringen zu wollen. Anderseits verwehrte die auf ungenügenden Betriebsergebnissen beruhende schlechte Finanzlage der Bahnverwaltung eine ausreichende anderweitige Kapitalbeschaffung. Wie sehr der Kredit der Bahngesellschaft erschüttert ist, geht schon aus der Tatsache hervor, dass der Zinsendienst auf dem Obligationenanleihen seit 3 Jahren nicht mehr geleistet werden kann und bereits das Zwangsliquidationsverfahren eingeleitet ist. Die dem Unternehmen vom Schweizerischen Bundesgericht gewährte Stundung erstreckt sich nun nur noch bis zum 31. Dezember 1933 und so müssen von den Obligationären binnen kurzem schwerwiegende Entscheidungen getroffen werden. Heute gehört die Bahn faktisch den Obligationären, denn das Kapital der Aktionäre — die zwar einstweilen noch mitbefehlen — ist längst wertlos und muss als gänzlich verloren betrachtet werden.

Die Obligationäre haben heute die Wahl zwischen *drei Lösungen: Erstens können sie den von der Bahngesellschaft als Schuldnerin vorzulegenden Sanierungsvorschlägen (Kapitalstundung, variable Verzinsung und teilweise Kapitalabschreibung) zustimmen. Zweitens können sie die Bahn durch Ablehnung der genannten Anträge dem Konkurs überantworten und zum Weiterbetrieb auf eigene Rechnung ersteigern.* Drittens können sie im Rahmen einer vertraglichen Verständigung mit den Autobus-Initianten und dem Staat als Strasseneigentümer, die Bahn auf Abbruch ersteigern und so helfen, den Weg für einen Ersatzbetrieb und den Strassenumbau freizugeben. Die Obligationäre haben die formellen und materiellen Machtmittel, um die ihnen genehme Lösung durchzusetzen. Dass sie dabei so gut wie möglich auf die Wahrung ihrer Interessen bedacht sind, kann ihnen nicht verargt werden. Vom Kapitalstandpunkt aus berühren diese Entscheidungen den Staat nicht wesentlich, weil es sich nicht um eine Dekretsbahn handelt. Der Staat hat sich im Jahre 1916 aus damaligem allgemeinem Interesse mit einer Prioritätsaktienkapital-Summe von *160,000 Fr.* an der Nachfinanzierung beteiligt. Der innere Wert dieses Aktienkapitals ist — wie gesagt — nicht mehr vorhanden. Daneben hat der Staat heute noch ein Guthaben an Strassenbenützungs-Entschädigungen von *39,654 Fr.* Auch diesem Posten kommt eine ausschlaggebende Bedeutung nicht zu. Nachdem sich die Unmöglichkeit der Finanzierung eines genügenden Geleisumbaues erwiesen hatte, gelangten die in einem *Interessenverband zusammengefassten Gemeinden Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Unterseen und Interlaken an die Kantonsbehörden mit der Frage,* ob der Staat aus seinem Interesse als Strasseneigentümer heraus, nicht in irgendeiner Form zur Erleichterung der Bahnliquidation beitragen könne. Der Regierungsrat hat durch Beschluss Nr. 1744 vom 21. April 1933 zu dieser Frage Stellung bezogen und vorbehältlich der spätern Zustimmung des Grossen Rates eine aus Strassenbaukrediten zu entnehmende Summe von 250,000 bis 300,000 Fr. zum Zwecke der Erkaufung der Geleiselosigkeit und damit der Obligationär-Abfindung zugesichert, falls im Benehmen mit der Bahngesellschaft keine befriedigende technische Lösung erzielbar wäre und es vermittelst einer Verständigung mit den Gläubigern, zur Liquidation kommen würde. Dabei handelt es sich also nicht um eine unentgeltliche Zuwendung an die Obligationäre, sondern um den Kaufpreis für die an den Staat abzutretende Geleiseanlage und die dergestalt erzielbare Geleiselosigkeit. Die Höhe dieses Kaufpreises ergibt sich aus der Kapitalisierung der zirka 15,000 bis 20,000 Fr. betragenden Einsparungen beim Strassenunterhalt, die durch die Geleiseentfernung ermöglicht wird; sie wird auch mitbestimmt durch Vorteile, die sich für den Strassenumbau aus der Geleiselosigkeit ergeben.

Wie wir bereits betonten, war es bis jetzt nicht möglich, auf der Grundlage der Bahnerhaltung zu einem Lösungsvorschlag zu gelangen, der den Strassenumbau ermöglicht hätte, trotzdem die Geleisestrecke Steffisburg-Thun bereits konsolidiert ist und es sich folglich nur noch um den Umbau der Strecke Thun-Interlaken handelt. Ein letzter Kompromissvorschlag der Bahn sah nur einen teilweisen Ausbau der Strecke Thun-Beatenbucht vor und konnte keinenfalls genügen.

Wir geben anschliessend die bezügliche Stellungnahme vom 4. August 1933 des Regierungsrates im Wortlaut wieder, weil sie eine Haupt-Etappe der Angelegenheit im Verhältnis zur Bahngesellschaft darlegt. Dem Verwaltungsrat der Rechtsufrigen Thunerseebahn wurde wie folgt geschrieben:

«Am 23. Mai 1933 übergaben Sie unserer Bau- und Eisenbahndirektion anhand Ihres Verzeichnisses Nr. 452 vom 22. Mai 1933, unter Anbringung mündlicher Erläuterungen, 9 Aktenstücke, die Bezug hatten:

a) auf ein Projekt nebst Kostenvoranschlag für Geleise- und Stationsumbauten auf der Strekke Thun-Beatenbucht;

b) auf die provisorische Ersetzung des Strassenbahnbetriebes der Strecke Beatenbucht-Interlaken durch einen Autobusbetrieb.

Ihre oben erwähnten Vorlagen stellen im Vergleich zu den von unserer Bau- und Eisenbahndirektion im Hinblick auf die Gewährleistung eines einwandfreien Strassenumbaues gestellten Konsolidierungsforderungen, wenigstens dem Umfange der Arbeiten nach, einen Kompromissvorschlag dar.

Die von uns durchgeführte Prüfung Ihrer Vorlage hatte sich auf drei Hauptpunkte zu erstrekken, nämlich: auf die bautechnische Seite der Angelegenheit, auf die grundsätzliche Frage des Traktionswechsels in der Beatenbucht und schliesslich auf die Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Lösungsart für den Autobusbetrieb auf der obern Strecke. Dass mit dem erstangeführten Hauptpunkt sodann auch noch finanzielle Konsequenzen verbunden sind, die bis in den noch aufzustellen-Plan für die Sanierung der Finanzlage Ihres Unternehmens hineinzuwirken vermögen, ist selbstverständlich.

Die Prüfung des Umbauprojektes hat nun folgendes Ergebnis gezeitigt:

Während Sie die Umbaukosten für die Strecke Thun (Rufeli) - Beatenbucht auf 460,564 Fr. berechnen, ermitteln unsere technischen Organe eine Umbausumme von 740,000 Fr. In der Anlage I zu gegenwärtigem Schreiben fügen wir die mit 740,000 Fr. abschliessende Kostenberechnung bei; aus ihr ist ersichtlich, welche ebenfalls notwendigen Arbeiten und Kostenbeträge Ihrer Aufstellung beigefügt werden müssen, wenn das technische Werk den sogar durch ausserkantonale Expertise erhärteten Konsolidierungsanforderungen des Staates entsprechen soll. Wir bedauern feststellen zu müssen, dass Ihr Projekt z. B. für die Strecken Oberhofen - Rieder bis Oertlibach (1682 m), Station Gunten bis Stampbach (1382 m) und Stampbach-Gerbebach (1380 m), zusammen also für eine Streckenlänge von 4440 m, keinen Geleiseumbau vorsieht. Das auf den genannten Strecken in den Jahren 1923/1925 versuchsweise eingeführte System der Geleiseverlegung auf Betonklötze (Schwellenersatz) hat sich — wie auch der Direktor der Eidgenössischen Eisenbahnabteilung anlässlich der am 10. April 1933 vom Bundesgericht durchgeführten Konferenz bestätigte — absolut nicht bewährt; es genügt nicht für die Ermöglichung eines einwandfreien, neuzeitlichen Strassenumbaues. Die Strasse ist dort in der Geleisezone kaum benützbar und befindet sich insbesondere zwischen Oberhofen und Oertli, ferner zwischen Ralligen und Merligen, in schlechtem Zustande. Auch das dort verlegte Schienenprofil ist zu leicht und genügt den Sanierungsansprüchen nicht. Bezüglich der weitern unbefriedigenden Punkte verweisen wir der Kürze halber auf die Anlage I. Zusammenfassend müssen wir somit festhalten, dass wir Ihr Umbauprojekt leider als ungenügend ablehnen müssen. Diese Feststellung beeinträchtigt zwangsläufig auch die übrigen Teile Ihrer Vorschläge, denen wir uns nun zuwenden.

Was zunächst die grundsätzliche Frage der Traktionsänderung in der Beatenbucht anbelangt, so haben wir diese Frage vorweg allen interessierten Gemeindebehörden zur Beurteilung vorgelegt. Es war dies schon deshalb angezeigt, weil einerseits in der Traktionsfrage der Landesgegend von Anfang an der erste Entscheid zukam und anderseits ein Interessenverband von Ufergemeinden nachdrücklich ein Verkehrsprojekt mit unterbruchsloser Traktion vertritt und sich nicht etwa nur auf eine Kritik des heutigen Zustandes beschränkt. Bezüglich dieses Ersatzbetriebes ist der Nachweis einer annehmbaren Finanzierungsmöglichkeit soeben erbracht worden. Mit Ausnahme der Gemeinden Steffisburg und Thun haben sich sämtliche Gemeindebehörden grundsätzlich gegen den von Ihnen vorgeschlagenen Traktionswechsel ausgesprochen. Die ablehnenden Gemeindebehörden erblicken selbstverständlicherweise in der Preisgabe des einheitlichen Betriebes eine entschiedene Verschlechterung. Wir erwähnen aus der eingelangten Vernehmlassung folgende Erwägungen:

«Das Umsteigen auf einer solchen Strecke bietet nicht etwa bloss kleine Unbequemlichkeiten, sondern es hat sich in zahlreichen Fällen ergeben, dass der Traktionsunterbruch überaus unbeliebt ist, ja sich deswegen oft gar nicht durchführen lässt. Wie uns von kompetenter Seite mitgeteilt wurde, erwies es sich beispielsweise als unerlässlich, die Automobillinien Ruswil-Emmenbrücke, Münster - Emmenbrücke und Eigenthal-Kriens bis Luzern auszudehnen. Die Furkakurse werden nicht etwa erst von Andermatt, sondern von Göschenen aus geführt, obwohl eine besondere Bahnunternehmung die Strecke Göschenen-Andermatt befährt. Die Erfahrung hat eben in diesen und in vielen andern Fällen gezeigt, dass das Umsteigen vom Publikum als überaus lästig empfunden wird.

Im vorliegenden Falle ist besonders zu betonen, dass sich praktisch das Umsteigen in Beatenbucht gar nicht durchführen lassen würde. Der verfügbare Raum ist so gering, dass die Strasse mindestens beim Wenden der Autobusse direkt gesperrt würde. Auch das Umladen von Gepäck müsste zu starken Unzuträglichkeiten führen.

Es ist bekannt, dass sich der Strassenteil Merligen-Interlaken in einem besonders schlimmen Zustande befindet. Daran könnte offenbar wenig oder nichts geändert werden, wenn provisorisch ein Autobusdienst eingeführt würde, und jedenfalls würden während dieser Zeit die Schienen in der Fahrbahn der Strasse bleiben.»

Ferner: «Damit würde es aber geradezu unmöglich, das Hauptziel zu erreichen, nämlich die Hebung der wirtschaftlichen Lage, insbesondere des Fremdenverkehrs, durch Schaffung einwandfreier Strassenverhältnisse.»

Diesen Bedenken kommt zweifellos Berechtigung zu.

In der Kollektivantwort der Gemeinderäte von Thun und Steffisburg wird darauf hingewiesen, dass wir unsere Bau- und Eisenbahndirektion unter dem Vorbehalt der späteren Zustimmung des Grossen Rates ermächtigt haben, dem Interessen-

verband der Ufergemeinden — auf dessen Gesuch hin — eine finanzielle Mithilfe des Staates für die Erleichterung der Bahnliquidation (Obligationärabfindung) in Aussicht zu stellen, sofern eine befriedigende Lösung auf der Basis des Strassenbahnbetriebes sich als unmöglich erweise und es eben zur Weiterführung des bereits eingeleiteten Liquidationsverfahrens komme. Die dergestalt, d. h. im Falle einer nicht in erster Linie von uns abhängigen Entwicklung der Verhältnisse, in Aussicht genommene finanzielle Mithilfe ist verankert im Interesse des Staates als Strasseneigentümer und in der Erkenntnis, dass dem Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung auch auf andere Weise genügt werden könnte und müsste, falls dem Bahnbetrieb die erwartete und verlangte Anpassung an das primäre Gebot der Strassensanierung nicht möglich sein sollte. Die Summe von 250,000 Fr. bis 300,000 Fr. stellt in kapitalisierter Form das Interesse (mögliche Einsparungen im Strassenunterhalt und beim künftigen Strassenumbau, wenn das Bahngeleise in Wegfall kommt) des Strasseneigentümers am geleiselosen Zustand dar. Die besondere Würdigung dieses Interesses ist zulässig, weil in der Verkehrsbesorgung eine volkswirtschaftlich befriedigende Ersatzlösung möglich ist. Die Gemeinderäte von Thun und Steffisburg werfen nun die Frage auf, ob der Staat auch bereit sei, der Bahngesellschaft einen gleich hohen Betrag zu Konsolidierungszwecken zu gewähren. Um dieser Frage in der angedeuteten Weise näher zu kommen, müsste vom Gesichtspunkte des Strasseneigentümers aus zum mindesten feststehen, dass die vollständige Geleisekonsolidierung, wie wir sie verlangen, einen gleichwertigen Zustand schaffte wie die Geleiseentfernung; denn der Begründung einer entgeltlosen Hilfe- beziehungsweise Vorschussgewährung stünden im vorliegenden Falle, wo es sich nicht um eine sogenannte Dekretsbahn handelt, mit Rücksicht auf die Folgen heute ganz besonders grosse, kaum überwindbare Schwierigkeiten im Wege. Abgesehen davon, dass die Geleiseentfernung dem Strasseneigentümer entschieden grössere Vorteile vermittelt als die Geleisekonsolidierung, sind wir gezwungen festzustellen, dass Sie uns eine vollwertige, befriedigende Geleisekonsolidierung überhaupt nicht anbieten.

Uebergehend zu dem von Ihnen für die Strecke Beatenbucht-Interlaken vorgesehenen Autobusbetrieb, der eine provisorische, mit 1—3 mietweise beschafften Wagen durchgeführte Lösung vorsieht, haben wir folgendes zu bemerken:

Vorgängig der finanziellen, für die erschütterte Lage Ihres Unternehmens begreiflicherweise ebenfalls äusserst wichtigen Gesichtspunkte, interessiert uns als Aufsichtsbehörde besonders die gebotene, betriebstechnische Gewähr. Wir teilen die von gewissen Gemeindebehörden vertretene Auffassung, wonach ein Autobusverkehr am rechten Thunersee-Ufer nur bei Verwendung von Fahrzeugen des Stadtomnibus-Types befriedigend arbeiten könnte. Dieser Wagentypus mit längs angeordneten Sitzen, erlaubt das erforderliche leichte Ein- und Aussteigen und die Mitnahme von kleinem Handgepäck. Sogenannte Ausflugswagen mit ihrer tiefgestaffelten Sitzanordnung für lange Fahrten ohne Passagierwechsel eignen sich erfahrungsgemäss nicht für die Besorgung eines gelegentlich stossweisen Verkehrs, wie er hier in Betracht fällt. Es fragt sich nun, ob eine mietweise Beschaffung von Omnibuswagen überhaupt praktisch möglich wäre, weil solche Wagen unseres Wissens nur auf Bestellung hin angefertigt und von Bestellern nur in der selbst benötigten Anzahl erworben zu werden pflegen. Müsste ein Ankauf der Wagen, eventuell auch mit weitgehenden Zahlungserleichterungen in Betracht gezogen werden, so wäre auch mit all den Schwierigkeiten zu rechnen, die sich zufolge der Finanzlage Ihres Unternehmens ergeben.

Die betriebswirtschaftlichen Annahmen scheinen uns besonders auf der Einnahmenseite etwas optimistisch gewählt worden zu sein; denn mit einer gewissen Verkehrsabwanderung zufolge des Traktionswechsels müsste unseres Erachtens nicht nur für die obere, sondern auch für die untere Strecke gerechnet werden.

Unklar hinsichtlich der obern Strecke bleiben im Rahmen Ihres Projektes die Verhältnisse bezüglich der Preisgabe der Eisenbahnkonzession, der Möglichkeit zur Definitivgestaltung des Autobusbetriebes und der endgültigen Befreiung der Strasse von den Bahnschienen. Mit der Ablehnung des vorgelegten Geleisekonsolidierungsprojektes und den Bedenken gegen den Traktionswechsel verliert Ihr Projekt für den Autobusergänzungsdienst übrigens schon grundsätzlich an praktischem Wert.

Wir bedauern erneut, Ihre Vorschläge nicht als genügend erachten zu können.

Dem Schweizerischen Bundesgericht, dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, sowie den interessierten Gemeinden erteilen wir Abschrift.»

* * *

Im hängigen Zwangsvollstreckungsverfahren veranlasste nun das Bundesgericht am 23. Oktober 1933 in einer ersten Gläubigerversammlung die Organisation der Obligationärvertretung und zwar nicht nur im Hinblick auf die Entgegennahme und Prüfung der Bahnsanierungsvorschläge, sondern ausdrücklich auch behufs Entgegennahme und Prüfung der Verständigungsofferte. Den Obligationärvertretern wurden in diesem Sinne ausserordentliche Vollmachten erteilt. Es wird sich somit schon in den nächsten 2—3 Monaten zeigen, ob das Bahnunternehmen weiterbestehen kann oder liquidiert werden muss.

Nachdem wir im Rahmen dieser Einleitung ganz summarisch die Ursachen des Verkehrsstreites und den bisherigen Gang der Angelegenheit gestreift haben, treten wir im Nachstehenden nun noch ausführlicher auf alle Einzelpunkte ein. Der Bericht schliesst alsdann mit unsern Schlussfolgerungen und Anträgen.

II. Die siedelungspolitische und wirtschaftliche Bedeutung des rechten Thunerseeufers.

Es kann sich hier nur darum handeln, einige charakteristische Hauptmerkmale in Erinnerung zu rufen. Wichtig ist zunächst die Wiedergabe einiger Wohnbevölkerungs-Ziffern:

	1920	1930
Gemeinde Thun	14,023	16,947
» Hilterfingen . . .	951	1,096
» Oberhofen . . .	1,094	1,145
» Sigriswil	3,469	3,448
Gunten Dorf . .	452	428
Merligen Dorf . .	666	667
Gemeinde Beatenberg . . .	1,063	1,121
» Unterseen . . .	3,192	3,162
» Interlaken . . .	3,593	3,707

Schon aus diesen wenigen Zahlen geht hervor, dass vor allem Thun, dann aber auch Interlaken, wirtschaftliche Stützpunkte der Uferregion sind. Das gilt nicht nur für den regulären Wirtschaftsverkehr der sesshaften Bevölkerung, sondern es hat auch Geltung zur Zeit der Fremdenverkehrsbewegung. An guten Verkehrsmöglichkeiten zwischen der Uferregion und den genannten beiden Stützpunkten ist natürlich jeder Uferort interessiert; die grösste Summe daheriger Interessen ergibt sich aber für den wichtigsten Stützpunkt Thun.

Die Steilheit des Ufers erlaubt keinen grosszügigen Landwirtschaftsbetrieb. Auch die industrielle Eignung der Ufergebiete ist nicht gross. Es ist deshalb ganz selbstverständlich, dass die Naturschönheiten der Seegestade und der beginnenden Gebirgswelt, sowie die Milde des Uferklimas, zum wirtschaftlichen Hauptfaktor im Existenzkampf der Uferanwohner geworden sind. Diesen Faktor vernachlässigen, d. h. die Entwicklungsgebote des Fremden- und Ausflugsverkehrs missachten, heisst für dieses Siedlungs- und Wirtschaftsgebiet gleichviel wie: den Lebensnerv bedrohen. Wie sehr es die Landesgegend bisher verstanden hat, den Fremdenverkehr und das Gastwirtschaftsgewerbe zu pflegen und dergestalt ihre Erwerbs-Hauptchance wahrzunehmen, geht aus folgenden Angaben hervor, die auf das Jahr *1929* als letztes Vorkrisenjahr, Bezug haben:

Zahl der Fremdenbetten:

Thun	900
Hilterfingen	350
Oberhofen	550
Gunten	500
Sigriswil	150
Merligen	150
Beatenberg	1050
Interlaken-Unterseen .	4800
Total	8450

Zahl der Logiernächte (soweit statistisch erfasst):

	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Total
Thun	2,411	4,204	5,803	10,317	4,021	26,756
Hilterfingen	888	1,974	4,166	4,050	1,368	12,446
Oberhofen	2,081	3,030	5,764	9,092	3,571	23.538
Gunten	1,747	4,028	10,651	12,321	5,083	33,830
Sigriswil	183	283	375	826	170	1,837
Merligen	597	932	2,483	3,061	1,093	8,166
Total	7,907	14,451	29,242	39,667	15,306	106,573

Beatenberg	45,050
Interlaken	315,962
Total	467,585

Die Bedeutung des Fremdenverkehrs, insbesondere für die oberen Ufergemeinden, geht aus diesen Zahlen deutlich hervor.

III. Die heutigen öffentlichen Verkehrsmittel und die Würdigung ihrer Leistungen.

Dem Verkehr von und nach den eigentlichen Uferorten dienen heute der konzessionierte Schiffsbetrieb und die Strassenbahn als öffentliche Verkehrsmittel. Während die öffentliche Schiffahrt auf dem Thunersee nun nahezu seit 100 Jahren besteht, erfolgte die Betriebseröffnung der Strassenbahn im Jahre 1913 (Beatenbucht-Interlaken sogar erst im Juni 1914), also ganz kurz vor dem Ausbruch des Weltkrieges. Die Hauptentwicklung des Fremdenverkehrs am rechten Thunersee-Ufer hat sich folglich ohne die Mithilfe der Strassenbahn vollzogen. Die Ufergemeinden anerkennen aber ausnahmslos, dass die Strassenbahn der Landesgegend ebenfalls sehr wertvolle Dienste geleistet und die Nachteile eines ursprünglich zu geringen Anpassungswillens des Schiffsbetriebes gemildert habe. Die Bestrebungen zur Schaffung einer Strassenbahn sind seinerzeit von den Ufergemeinden unterstützt worden. Trotzdem erblikken die meisten Ufergemeinden in der Strassenbahn, die nicht die Kraft hat, um sich dem primären Gebot des Strassenumbaues anzupassen, heute ein Hemmnis, ja eine volkswirtschaftliche Gefahr. Die Finanzierung der Bahnkonsolidierung und der alsdann auch notwendigen Modernisierung des Rollmaterials übersteigt die Kraft der Gemeinden, zumal diesem neuen Gelde kein sicherer Ertrag in Aussicht stünde.

Ueber die Frequenzentwicklung der beiden Verkehrsmittel orientieren folgende Zahlen:

	Zahl der beförderten Reisenden:	
Jahr	Schiff	Strassenbahn
1920	248,560	1,047,067
1921	266,768	1,066,308
1922	258,814	977,105
1923	330,494	998,187
1924	352,786	964,090
1925	429,612	959,784
1926	426,116	926,357
1927	462,609	994,759
1928	524,552	1,039,279
1929	566,610	936,103
1930	525,552	926,937
1931	454,269	886,317
1932	458,348	853,863

Im Jahre 1933 verschiebt sich das Verhältnis neuerdings wesentlich zugunsten der Schiffsfrequenz.

Der Schiffsbetrieb hat sich bis heute in erster Linie auf den stossweisen Fremden- und Ausflugsverkehr eingestellt; er weist entsprechende Krisenempfindlichkeit und Abhängigkeit vom Wetter auf. Die Strassenbahn findet dagegen ihre konstanteste Aufgabe im Lokalverkehr und dient deshalb vorab der einheimischen Bevölkerung. Der Schiffsbetrieb beginnt sich neuerdings aber in vermehrtem Masse dem Lokalverkehr zuzuwenden und es liegt zweifellos in seiner verkehrspolitischen Bestimmung, dies in immer stärkerem Masse zu tun. Vollends für den Fall des Ueberganges zum Autobusbetrieb auf der Strasse, ist eine entsprechende Anpassung des Schiffsbetriebes notwendig und auch vorgesehen.

IV. Die Mängel des heutigen Zustandes.

Ein Hauptmangel ist zunächst darin zu erblikken, dass das Bahngeleise auf der Strecke Thun-Interlaken nicht konsequent der gleichen Strassenseite folgt, sondern bald bergwärts, bald seewärts verläuft. Die Strecke Thun-Interlaken weist nicht weniger als 13 solcher Kreuzungen auf, die eine grosse Unsicherheit in den gesamten Strassenverkehr hineintragen.

Sodann führt die wenig stabile Art der Geleiseverlegung auf der Strecke Thun-Interlaken zu Niveauunterschieden zwischen Geleisezone und übrigem Strassenkörper, sowie zu fortwährenden Zerstörungen des Strassenkörpers längs der Schienen; diese Unstabilität beeinträchtigt zufolge der genannten Begleiterscheinungen die Verwendbarkeit der Geleisezone als Strassenfahrbahn ganz ausserordentlich. Auch auf den kurzen Teilstrecken, wo das Geleise nicht mehr ohne Steinbettunterlage und nur durch Spurstangen fixiert im Strassenkörper liegt, sondern durch Verlegung auf Betonklötze vor noch nicht 10 Jahren eine erhöhte Stabilität erhielt, zeigen sich bereits wieder Mängel und Schwierigkeiten, die unbedingt gründlich behoben sein müssten, bevor ein endgültiger Strassenumbau verantwortet werden könnte; denn es ist klar, dass der Umbau der Strasse, der einen Kostenaufwand von rund 2 Millionen Franken verursacht, nicht dem zerstörenden Einfluss einer ungenügend konsolidierten Geleiseanlage ausgesetzt und so zu einem Flickwerk gestempelt werden kann. Zu einem solchen Flickwerk kann der Staat nicht Hand bieten. Ohne das Hindernis der ungenügenden Geleiseanlage wäre die Uferstrasse wohl grösstenteils schon ausgebaut. Denn der Staat war willens, mit dem Ausbau Ernst zu machen und er hatte vorsorglich wiederholt in seinem Budget Mittel bereitgestellt.

Aus dem Umstande, dass das Eidgenössische Eisenbahndepartement unter Zustimmung der Kantonsbehörde seinerzeit die Geleiseverankerung auf Betonklötzen zuliess, kann den Aufsichtsbehörden gewiss kein Strick gedreht werden. Es handelte sich hier um einen Versuch, der deutlich die Rücksichtnahme auf die Finanzlage des Unternehmens zum Ausdruck bringt. Es darf schon an dieser Stelle festgestellt werden, dass der Geleisezustand nicht unter dem Gesichtspunkte der Eisenbahnbetriebssicherheit kritisiert, sondern unter dem Gesichtspunkte des öffentlichen Interesses am Strassenbau, als ungenügend bezeichnet wird. Die Beanstandung ist in erster Linie konzessionsrechtlich verankert.

V. Die Stellungnahme der interessierten Gemeinden zum heutigen mangelhaften Zustande.

Die Gemeinden Thun und Steffisburg haben der Bahngesellschaft durch Vorschussgewährung die Geleisekonsolidierung auf ihren Gebieten ermöglicht. Der daherige Aufwand rechtfertigte sich nicht nur durch die Finanzkraft dieser Gemeinwesen, sondern auch durch den rascheren Erhalt geordneter Strassenverhältnisse. Diesen beiden Gemeinden gegenüber ist denn auch seit 1928 wiederholt betont worden, dass dieser teilweise Geleiseumbau keinen ausschlaggebenden Einfluss auf den Entscheid in der Traktionsfrage haben könne.

Die Ufergemeinden verzeichnen verhältnismässig viel grössere Bahnstreckenanteile und können zufolge ihrer Finanzlage ein Vorgehen, wie es Thun und Steffisburg wählten, nicht nachahmen; für sie fällt besonders auch in Betracht, dass die Bahnunternehmung neue Geldinvestitionen nicht zu verzinsen vermag. *Eine Bereitwilligkeit der Gemeinden Thun und Steffisburg zu einer namhaften finanziellen Entlastung der übrigen Gemeinden ist uns nie bekannt geworden.*

Die Gemeinden Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Unterseen und Interlaken haben sich angesichts dieser Sachlage zu einem Interessenverband zusammengeschlossen, der den Strassenumbau als Hauptziel erachtet und die Traktionsfrage in zweite Linie stellt. Weil sich der Bahnumbau — wie wir zeigen werden — nicht finanzieren lässt, wohl aber der Finanzausweis für eine Ersatzlösung vermittelst Autobusbetrieb erbringbar ist, treten diese Ufergemeinden für den Autobusbetrieb ein und richten ihre Bestrebungen naturgemäss zunächst auf die Bahnbeseitigung. Die Stellungnahme dieser Gemeinden ist gekennzeichnet durch entsprechende Beschlüsse, die aus folgender Darstellung hervorgehen:

Gemeinde	Beschliessendes Organ	Datum des Beschlusses	Autobus Ja	Autobus Nein
Interlaken	Gemeinderat	27. Febr. 1933	Einstimmig ja	
Unterseen	Gem'deverslg.	31. Jan. 1933	239	—
Sigriswil	do.	21. Jan. 1933	295	10
Oberhofen	do.	13. Febr. 1933	151	1
Hilterfingen	do.	20. Febr. 1933	126	63
Thun	Stadtrat	10. Febr. 1933	Einstimmig nein	
Steffisburg	Gem'deverslg.	10. April 1933	23	149

In Hilterfingen, wo viele Bahnangestellte Wohnsitz haben, ergab sich ein etwas weniger eindeutiges Abstimmungsergebnis, doch wurde auch hier die Kredit- oder Subventionsgewährung an die Bahn entschieden abgelehnt und zwar mit 126 gegen 63 Stimmen.

Die Haltung der oberen Ufergemeinden und insbesondere die Ablehnung einer dem Streckenanteil proportionalen Finanzmithilfe, ist ohne weiteres begreiflich, wenn man bedenkt, dass sich folgende Baulängen-Anteile ergeben:

Gemeinden	Km	%
Steffisburg . .	2,129	8,3
Thun	2,484	9,7
Hilterfingen . .	2,374	9,3
Oberhofen . .	3,159	12,4
Sigriswil . . .	7,230	28,3
Beatenberg . .	3,860	15,1
Unterseen . .	4,290	16,8
Interlaken . .	40	0,1
Total	25,566	100,0

Die Betriebslänge beträgt rund 26 km.

Man kann sich fragen, ob hier noch auf die vom Stadtrat von Thun im Anschluss an eine unvollständige und zum Teil unrichtige Berichterstattung des Stadtpräsidenten am 3. November 1933 gefasste Resolution einzutreten sei. Da unsere Darlegungen

nach allen Richtungen Aufschluss geben, muss unseres Erachtens schon aus Raumgründen ein näheres Eintreten auf jene Resolution, die sonderbarerweise wiederum nichts über die Mittelbeschaffung für den Geleiseumbau sagt, unterbleiben.

VI. Die vom Staate aufgestellten Forderungen zur technischen Verbesserung der Geleiseanlagen.

A. Die technischen Forderungen.

Wie den bisherigen Ausführungen zu entnehmen war, führt der eine Weg zum Strassenumbau über die genügende Konsolidierung der Strassenbahngeleise. Die technischen Anforderungen, die der Staat Bern in seiner Eigenschaft als Strasseneigentümer und Inhaber der Strassenhoheit stellen muss, sind von der Bahngesellschaft und ihren Experten als zu weit gehend bestritten worden. Die Strassenbauorgane des Staates stellten indessen auf ihre langjährigen Erfahrungen ab und ihre Auffassungen wurden durch einen ausserkantonalen Experten und Strassenbaufachmann, den Oberingenieur des Kantons Aargau, als stichhaltig befunden. Es würde zu weit führen, wenn wir die der Bahngesellschaft im Détail bekanntgegebenen Forderungen hier wiedergeben wollten. Es sei lediglich festgestellt, dass der Geleiseumbau gemäss jenen Forderungen insgesamt einen Kostenaufwand von rund *1,600,000—1,750,000 Fr.* bedingt.

B. Die wirtschaftliche und rechtliche Grundlage der technischen Forderungen.

Der Strassenumbau ist ein primäres wirtschaftliches Gebot, von dessen Erfüllung denn auch die künftige Prosperität der Bevölkerung am rechten Thunersee-Ufer wesentlich abhängt. Der Umbau liegt kurzhin im öffentlichen Interesse. Die Bahngesellschaft soll nicht die Strasse umbauen, sondern sie soll sich als Mitbenützerin der Strasse mit ihrer unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Interesses mangelhaft gewordenen Anlage in einer Weise anpassen, die dem Staate erlaubt, zuhanden der übrigen Strassenbenützer einen im öffentlichen Interesse liegenden annehmbaren Strassenzustand zu schaffen. Die Geleiseanlage der Bahn ist ein ihr gehörendes selbständiges Werk, das verbunden ist mit dem umfassenderen, dem Kanton gehörenden Werk, der Strasse. Der Kanton hat sich durch Anbringung von Vorbehalten und Bedingungen rechtzeitig, d. h. im Zeitpunkte, da er der Bahn die Strassenbenützung erlaubte, dagegen gesichert, dass die Bahnanlage die im öffentlichen Interesse liegende Zweckbestimmung der Strasse beeinträchtige. Der Kanton ist nach wie vor Träger der Strassenhoheit. Diese Strassenhoheit steht gleichberechtigt neben der Eisenbahnhoheit des Bundes, wird durch letztere also nicht eingeschränkt. Der Kanton kann souverän darüber bestimmen, ob er einer Bahn die Benützung seiner Strasse erlauben oder verweigern will. Was für das Mehrere gilt, hat auch hier für das Mindere Geltung: Der Kanton kann also auch an Stelle der Verweigerung eine an Bedingungen geknüpfte Benützungsbewilligung erteilen. Der Bahngesellschaft bleibt es anheimgestellt, diese Bedingungen anzunehmen oder abzulehnen und damit auf die Strassenbenützung zu verzichten. Der Bund seinerseits darf den eisenbahnhoheitlichen Akt der Eisenbahnkonzessionserteilung erst vornehmen, wenn sich die Bahngesellschaft mit dem Träger der Strassenhoheit (Kanton) verständigt hat. In der Eisenbahnkonzession müssen denn auch die Abmachungen betreffend die Strassenbenützung vorbehalten bleiben. Letzteres ist in unserem Falle geschehen durch die Bestimmung in Art. 10 der S. T. I.-Eisenbahnkonzession vom 19. Dezember 1905, die besagt:

«In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des von der Regierung des Kantons Bern aufgestellten Pflichtenheftes vom 15. November 1905, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.»

Wollte die Eisenbahnkonzessionsbehörde nachträglich über die Strassenbenützungs-Bedingungen befinden und urteilen, so würde sie sich ein fremdes Hoheitsrecht anmassen, also selbst die Strassenhoheit ausüben wollen, was verfassungswidrig wäre. Diese unsere Auffassungen werden restlos geteilt durch den bedeutendsten Staats- und Verwaltungsrechtler unseres Landes, Prof. Dr. W. Burkhardt, der in seinem Kommentar zu Art. 26 der Bundesverfassung schreibt:

«Das Verhältnis der Eisenbahnhoheit des Bundes zur Strassenhoheit des Kantons führt, richtig aufgefasst, dazu, dass der Unternehmer, der eine Eisenbahn auf einer Strasse bauen will, sowohl einer Konzession des Bundes als einer solchen von Kanton oder Gemeinde bedarf, und dass diese unabhängig von jener verweigert oder an beliebige erschwerende Bedingungen geknüpft werden darf. Das gleiche wäre zu sagen, wenn der Bund selber solche Strassenbahnen bauen wollte; umso mehr trifft es zu, wenn er dies der Privatinitiative überlässt.

Es ist daher meines Erachtens unrichtig, wenn sich der Bundesrat ein Entscheidungsrecht vorbehält über Anstände zwischen dem Konzessionsbewerber und den kantonalen Behörden betreffend Benützung der Strasse . . .».

Unter den Bedingungen, die der Kanton Bern in seinem Pflichtenheft vom 15. November 1905 an die Erteilung der Strassenbenützung knüpfte, ist im vorliegenden Falle speziell diejenige in Art. 11 zu erwähnen, die wie folgt lautet:

«Durch diese Genehmigung (Projekt-Genehmigung) soll das Recht des Staates, Aenderungen oder Ergänzungen, die im öffentlichen Interesse liegen, während der Ausführung sowohl als jederzeit nach der Inbetriebsetzung der Bahn zu verlangen, in keiner Weise beschränkt sein.

In keinem Falle sind die Konzessionäre hiefür zu Entschädigungsforderungen berechtigt.»

Gestützt auf diesen Vorbehalt nun, sieht sich der Kanton Bern gezwungen, von der Bahnverwaltung die Konsolidierung der Geleiseanlage zu verlangen, weil diese Konsolidierung eine Zwangsvoraussetzung für die Durchführung des im öffentlichen Interesse liegenden Strassenumbaues darstellt.

Der Kanton Bern hat in ähnlicher Weise auch schon von andern Bahnunternehmungen Verbesserungen ihrer im Strassenkörper befindlichen Geleiseanlagen fordern müssen. Diese Forderungen stützten sich jeweils ebenfalls auf Vorbehalte und Bedingungen, die beim Bau der betreffenden Bahnen an die Strassenbenützung geknüpft worden sind. Wir erinnern daran, dass unlängst die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn Hand bieten musste zu einer Pflästerung der Geleisezone auf der Dorfstrecke Worblaufen-Zollikofen und in diesem Zusammenhange für die Konsolidierung ihrer Geleiseanlage einen Kostenaufwand von rund 200,000 Fr. zu übernehmen hatte. Es kann ferner in diesem Zusammenhang erinnert werden an die Pflästerung der Strassenstrecke Bern/Helvetiaplatz-Burgernziel-Muri; für den Staatsstrassenteil Burgernziel-Muri hatte die Bern-Worb-Bahn auf Grund der seinerzeit festgelegten Benützungs-Bedingungen nicht nur ihr Geleise zu konsolidieren, sondern auch noch die Kosten zu tragen für das Kleinsteinpflaster zwischen den Schienen und eines anschliessenden 50 cm breiten Streifens der Strassenfahrbahn.

Wollte der Staat Bern im Falle der Rechtsufrigen Thunerseebahn von der Handhabung der vereinbarten Bedingungen und der Geltendmachung seiner Rechtsansprüche absehen, so hätte das nachteilige Wirkungen nicht nur mit Bezug auf sein künftiges Verhältnis zu bestehenden Strassenbahnen, sondern es könnten sich auch noch Nachteile im Sinne der Rückwirkung einstellen.

In formeller Beziehung ist zu bemerken, dass die Weiterverfolgung des kantonalen Rechtsanspruches für den Fall der Verweigerung des Geleiseumbaues durch die Bahngesellschaft, zum Verfahren gemäss Art. 28 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 führt, wonach die Nichterfüllung konzessionsmässiger Pflichten festzustellen und der Antrag auf Konzessionsentzug einzubringen wäre. Die letzte Entscheidung in diesem Verfahren käme der Bundesversammlung zu.

Wie wir bereits andeuteten, besitzen die Gläubiger auf dem Wege des Zwangsliquidations-Verfahrens ein im zeitlichen Ablaufe weit rascheres Mittel, um über Sein oder Nichtsein der Bahn zu entscheiden. Das Verfahren gemäss Art. 28 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes ist ein sehr umständliches und sich lange hinziehendes. Es ist deshalb auch verständlich, dass der Staat für den Fall, dass die Geleisekonsolidierung vom Bahnunternehmen verweigert wird oder das finanzielle Unvermögen zur Durchführung einer solchen Konsolidierung festgestellt werden muss, ein ganz besonderes Interesse an der Haltung der Gläubiger gewinnt. Es besteht dergestalt die Möglichkeit, den spezifischen Interessen des Strasseneigentümers, die sich decken mit dem Hauptinteresse der meisten Ufergemeinden, durch eine Verständigung mit den Gläubigern weit rascher Nachachtung zu verschaffen. Wenn der Kanton als Strasseneigentümer die Befreiung der Strasse von der mangelhaften Geleiseanlage vorweg mit Hilfe der Gläubiger anstrebt, so handelt er dabei im öffentlichen Interesse. Dieses Interesse bleibt auch hinsichtlich der Verkehrsbesorgung gewahrt, weil die Strassenbahn in genügender Weise durch andere Verkehrsmittel (Autobus und Schiff) ersetzt zu werden vermag.

VII. Die Strassenbahn als Hemmnis der Sanierungs-Bestrebungen.

A. Die bisherige Haltung der Bahnverwaltung.

Die Forderungen des Staates hinsichtlich der Geleisekonsolidierung sind dem Bahnunternehmen in ausführlicher Weise am 27. April 1931 eröffnet worden und zwar mit dem Ersuchen, möglichst bald ein gründliches Umbauprojekt nebst Kostenvoranschlag und Finanzierungsplan auszuarbeiten.

Die Bahngesellschaft antwortete am 5. November gleichen Jahres, indem sie, unter Berufung auf ein vom Direktor der Greyerzerbahnen, Remy, erstattetes Gutachten, vorschlug, der Staat möge sich mit einer weniger durchgreifenden, nur zirka *600,000 Franken* kostenden Geleisekonsolidierung begnügen und zudem einzelne der Bahn zugemutete Strassenerweiterungsarbeiten in eigenen Kosten ausführen lassen. Am 29. Februar 1932 wurde der Bahngesellschaft geantwortet, dass der Staat an seinen Konsolidierungsgrundsätzen festhalten und den Kompromissvorschlag Remy ablehnen müsse, anderseits aber vier geforderte Kurvenerweiterungen zu eigenen Lasten zu übernehmen bereit sei.

Hierauf geschah nichts Positives mehr zugunsten der Bahnkonsolidierung, bis die Bahngesellschaft im Mai 1933 den bereits in der Einleitung dieses Berichtes berührten Kompromissvorschlag machte, der einen nur teilweisen Geleiseumbau bis in die Beatenbucht und für die obere Strecke die versuchsweise Ersetzung des Bahnbetriebes durch einen Autobusbetrieb vorsah. Der Regierungsrat des Kantons Bern lehnte mit dem in der Einleitung wörtlich wiedergegebenen Schreiben vom 4. August 1933 diesen Vorschlag als ungenügend ab.

B. Die ungenügende Finanzlage der Bahngesellschaft im Hinblick auf die Finanzierung des Geleiseumbaues.

Es handelt sich hier darum, zu zeigen, dass die derzeitige Finanzlage es dem Unternehmen nicht ermöglicht, sich am Kapitalmarkt die für eine ausreichende Geleisekonsolidierung — und wäre es auch nur eine auf die Uferstrecke Thun-Beatenbucht beschränkte — notwendigen Geldmittel zu beschaffen. Die Unmöglichkeit dieser Mittelbeschaffung ist die Folge der vorhandenen Ueberschuldung und der Ertragsschwäche des Betriebes. Auch soll anhand der letzten Bilanz des Unternehmens dargetan werden, dass die Bahngesellschaft nicht über eigene liquide Mittel verfügt, um die Neufinanzierung erleichtern zu können. Die letzte Bilanz datiert vom 31. Dezember 1932, zeigt also einen zu günstigen Status, denn im laufenden Jahre 1933 hat sich die Situation noch wesentlich verschlechtert, trotz der schönen Sommerwitterung, die z. B. dem Schiffsbetrieb eine gewaltige Ergebnisverbesserung brachte.

Bilanz per 31. Dezember 1932.

Aktiven.

	Fr. Cts.
1. *Noch nicht begebene Aktien:*	
Prioritätsaktien 1. Ranges . . .	5,000.—
2. *Bau-Konto der Bahn*	4,104,463.75
Uebertrag	4,109,463.75

		Fr. Cts.
	Uebertrag	4,109,463. 75
3. *Unvollendete Bauobjekte:*		
Unterbaukonsolidierung und Schienenerneuerung in der Gemeinde Steffisburg		96,193. 55
4. *Verwendungen auf Nebengeschäfte:*		
Wohn- und Stationsgebäude «Aareck» in Interlaken . . .	108,409. 10	
Verwendung im Berichtsjahr	—.—	108,409. 10
5. *Zu tilgende Verwendungen:*		
(Die durch Baukonto und Erneuerungsfonds nicht gedeckten Auslagen für Geleiseumbau)		50,819. 40
6. *Wertbestände und Guthaben:*		
a) Kassa-, Postcheck- u. Bankguthaben	9,623. 66	
b) Wertschriften: 400 eigene Oblig. à nom. Fr. 500 . .	110,000. —	
c) 1 Aktie der Schweiz. Express A.G. «Sesa» Zürich .	1,000. —	
d) Verschiedene Schuldner . . .	182. 60	120,806. 26
7. *Materialvorräte und Ersatzstücke* .		62,981. 75
8. *Passiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung*		28,003. 41
	Total	4,576,677. 22

Passiven.

1. *Gesellschaftskapital:*		
a) 1600 Prioritätsaktien 1. Ranges à Fr. 250 . . .	400,000. —	
b) 2000 Prioritätsaktien II. Ranges à Fr. 500 . . .	1,000,000. —	
c) 1200 Stammaktien à Fr. 250 . . .	300,000. —	1,700,000. —
2. *Feste Anleihen:*		
I. Hypothek à 5 1/2 %, 3200 Oblig. à Fr. 500 vom 20. Dez. 1912 .	1,600,000. —	
Anleihen I. Hypothek à 5 1/2 % auf Wohn- und Geschäftshaus «Aareck» Interlaken	100,000. —	1,700,000. —
3. *Schwebende Schulden:*		
a) Verfallene Zinsscheine . .	167,113. 55	
b) Bankschulden . .	34,892. 30	
c) Verschiedene Gläubiger . . .	378,768. 57	580,774. 42
4. *Spezialfonds:*		
Erneuerungsfonds		595,902. 80
	Total	4,576,677. 22

Zunächst ist festzustellen, dass eine Unterbilanz, d. h. ein Ueberschuss der Passiven über die Aktiven, auch buchmässig vorliegt und zwar in der Höhe von total *78,822 Fr. 81* (Passivsaldo von 28,003 Fr. 41 + «Zu tilgende Verwendungen» 50,819 Fr. 40). Alsdann muss hingewiesen werden auf die vollständige Illiquidität dieser Bilanz. Unter den Wertbeständen und Guthaben fehlen liquide Betriebsmittel sozusagen ganz; die aufgeführten 400 eigenen Obligationen, mit 110,000 Fr. bewertet, sind verpfändet und stehen in diesem Sinne als einzige Deckung den schwebenden Schulden gegenüber, die ihrerseits 580,000 Fr. übersteigen. Die Bewertung der 400 eigenen Obligationen entspricht einem Kurs von 55 %, ist also viel zu hoch. Die «Aareck»-Besitzung bildet keinen Bestandteil des Eisenbahnpfandes, sondern scheidet als vollbelastetes Nebengeschäft, das nichts zur Verbesserung der übrigen Situation beitragen kann, bei unserer Betrachtung aus. Den schwebenden Schulden von rund 581,000 Fr., dem Obligationenkapital von 1,600,000 Fr. und dem Aktienkapital von 1,700,000 Fr., also einem Kapital von insgesamt *3,881,000 Fr.*, steht als Deckung sozusagen einzig die Bahnanlage gegenüber. Die Bahnanlage ist im Baukonto aufwandstatistisch mit *4,104,463 Fr. 75* bewertet. Der das Aktien- und Obligationenkapital übersteigende Bauaufwand ist aus den Betriebsergebnissen und kontrahierten schwebenden Schulden gedeckt worden. Der Baukonto-Ausweis bedarf nun aber noch der Wertkorrektur zufolge eingetretener Erneuerungsbedürftigkeit. Im Eisenbahnrechnungswesen kennen wir die direkte Wertkorrektur für Bahnanlagen in Form von Abschreibungen nicht; hier wird der Abnützung und Entwertung indirekt Rechnung getragen vermittelst des Erneuerungsfonds, der allerdings nur die Entwertung der wichtigsten Anlagebestandteile berücksichtigt. Die S. T. I. ist in der Bilanzpassiva mit einem reglementarischen Erneuerungsfonds von *595,902 Fr. 80* belastet. Die Bilanz zeigt, dass tatsächlich diese Erneuerungssumme nicht vorhanden ist. Das Fehlen dieser Summe wäre selbst bei einem Betriebsergebnis, das den Zinsen- und Dividendendienst erlaubte, ein latenter Kapitalentwertungsgrund; es fällt heute aber weit stärker in Betracht, weil unter dem Einfluss des Verkehrsrückganges ein entsprechender Betriebseinnahmenrückgang eingetreten ist, der auch dem Obligationenkapital den Ertragswert genommen hat. Die Eisenbahnanlage bietet bekanntlich nur so lange eine nennenswerte Pfandsicherheit, als ein Ertragswert besteht. Der Liquidations- beziehungsweise Abbruchwert spielt als Sicherungsfaktor nur eine ganz geringe Rolle.

Es ist leicht verständlich, dass der S. T. I. angesichts eines solchen Bilanz- und Zahlenbildes jede Kreditfähigkeit fehlt.

Frägt man sich auch nur theoretisch, ob eine neue Kreditfähigkeit z. B. beim vollständigen Verzicht der heutigen Obligationäre und sonstigen Gläubiger möglich wäre, so hat man auszugehen von den Zwangsunterlagen, die der Betrieb liefert, und es ergibt sich alsdann folgendes:

Im Jahre 1932 wurde ein reiner Betriebseinnahmenüberschuss erzielt von rund *80,000 Fr.* Pro 1933 wird schon in den ersten drei Quartalen

eine Verschlechterung von rund 23,000 Fr. verzeichnet. Nehmen wir an, dass die Verschlechterung pro 1933 nicht zunehme, so resultiert — ohne Berücksichtigung der Erneuerungsausgaben — ein reiner Einnahmenüberschuss von rund 57,000 Fr. Mit sonstigen Erträgnissen ist nicht zu rechnen.

Demgegenüber stehen als minimale Zwangslasten der Gewinn- und Verlustrechnung:

Finanzkosten . . . . . rund	Fr.	1,500
Einlage in den Erneuerungsfonds .	»	38,300
rund	Fr.	40,000
Ueberschuss	Fr.	17,000

Man sieht folglich, dass bei Einrechnung auch nur einer minimalen Erneuerungsrücklage zugunsten der heutigen nicht konsolidierten Anlage der schuldenfreie Betrieb einen derart bescheidenen Ueberschuss erzielen würde, dass ohne sofortige Gefährdung des Selbsterhaltes und des inneren Kapitalwertes auch nicht ein neues Schuldkapital von 400,000 Fr. kontrahiert werden dürfte. Diese Klarlegung zeigt, dass der innere Wert des heutigen Obligationenkapitals auch ohne den Einfluss der staatlichen Konsolidierungsforderung entsprechend geschwunden ist; sie bestimmt denn auch in erster Linie das Urteil der Gläubiger.

VIII. Die Möglichkeiten finanzieller Mithilfe des Staates.

Dem Staate Bern wird eine finanzielle starke Beanspruchung erwachsen durch den Strassenumbau, der insgesamt einen Kostenaufwand von rund 2 Millionen Fr. verursachen dürfte. Dieses grosse Umbauwerk erheischt voraussichtlich eine Bauzeit von 5 Jahren.

Nachdem festgestellt werden muss, dass es der Bahn unmöglich ist, selbst oder mit Hilfe der Ufergemeinden die Geleisekonsolidierung zu finanzieren, erhebt sich die Frage, ob der Staat hier einspringen könne.

Wir müssen diese Frage vorweg aus materiellen Gründen verneinen. Es steht hier ein Kapitalbedarf in Frage, der für den Staat — neben den Lasten des Strassenumbaues — schlechterdings als untragbar bezeichnet werden muss, selbst für den Fall, dass es gelingen sollte, vom Bunde etwelche Geldmittel zu erhalten. Daneben sind nun aber auch hinderliche Gründe formeller Art zu würdigen. Zunächst sei erwähnt, dass ein Abweichen des Staates von den Rechten und Bestimmungen, die sich aus der kantonalen Strassenbenützungskonzession ergeben, nachteilige Folgen zeitigen könnten für das staatliche Verhältnis zu allen andern ebenfalls Staatsstrassen benützenden Bahngesellschaften. Ferner ist festzuhalten, dass eine Rechtspflicht des Staates zur Finanzierung der Geleisekonsolidierung nicht besteht, auch nicht nach Massgabe der gesetzlichen Subventionserlasse des Kantons. Die S. T. I. ist keine sogenannte Dekretsbahn. Auch die Mithilfe des Staates bei der Nachfinanzierung im Jahre 1916 (Uebernahme von Prioritätsaktien im Betrage von 160,000 Fr.) hat der Unternehmung nicht den Dekretsbahn-Charakter verliehen. Die S. T. I. hat bekanntlich — trotzdem sie im kantonalen Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 7. Juli 1912, wenigstens teilweise als subventionsberechtigt aufgeführt war — nachträglich auf eine Staatsbeteiligung verzichtet; sie hat damit die Pflicht zur Leistung des Finanzausweises gegenüber dem Kanton abgeschüttelt und sich sonstigen Kontrolleinflüssen entzogen. Bezüglich der Staatsbeteiligung an der Nachfinanzierung im Jahre 1916 wurde seitens des Regierungsrates ausdrücklich festgehalten, dass es sich um einen Sonderfall handle, dass andere Erwägungen massgebend seien als bei einer Beteiligung, die nach den üblichen Formen vor sich gehe und dass sich diese «ausnahmsweise» und aus allgemeinem Interesse gewährte Beteiligung des Staates nach Art und Umfang von den gewöhnlichen Subventionen unterscheide. Der Umstand, dass an diese ausnahmsweise gewährte Beteiligung gewisse im damals geltenden Subventionsgesetz verankerte Bedingungen ebenfalls geknüpft wurden, bedarf keiner weitern Erklärung und ändert am grundsätzlichen, d. h. besondern Charakter jenes Beteiligungsgeschäftes nichts, vermag also auch nicht irgendwie zur Begründung einer neuerlichen Hilfeleistungspflicht des Kantons beizutragen.

IX. Die Haltung der Gläubiger und des Bundesgerichtes.

Nachdem die Bahngesellschaft mit ihren Zinszahlungen mehr als ein Jahr im Verzuge war, haben verschiedene Obligationäre beim Bundesgericht das Liquidationsbegehren eingereicht. Gemäss Art. 17 des Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetzes vom 25. September 1917 musste das Bundesgericht diesen Begehren Folge geben.

In einer ersten Obligationärversammlung vom 23. Oktober 1933 hat es die Obligationärvertretung bestellen und mit Vollmachten versehen lassen. Ferner hat es der schuldnerischen Bahngesellschaft eine letzte Stundung bis zum 31. Dezember 1933 gewährt. Es obliegt nunmehr den bestellten Obligationärvertretern, binnen 2 Monaten Anträge an eine zweite, entscheidende Obligationärversammlung vorzubereiten. Diese Anträge können sich erstrecken auf die Gutheissung der Sanierungsvorschläge der Bahngesellschaft (Kapitalstundung, Zinserlass, variable Verzinsung für die Zukunft etc.), oder aber auf die Annahme eines Verständigungsvertrages mit dem Staate Bern und dem Interessenverband rechtsufriger Thunerseegemeinden.

Die vom Gläubigerstandpunkt aus trostlose Finanzlage der Bahnunternehmung hat bei den Obligationärvertretern begreiflicherweise starkes Interesse für die Verständigungsofferte ausgelöst. In verschiedenen Besprechungen ist ein Vertragsprojekt aufgestellt worden, das der grundsätzlichen Genehmigung durch den Grossen Rat bedarf und den in Abschnitt I des beiliegenden Beschlusses-Entwurfes ersichtlichen Wortlaut hat.

Dieser Vereinbarungsentwurf gibt uns noch Anlass zu folgenden Bemerkungen:

Vorerst sei erwähnt, dass der vom Bundesgericht bestellte Instruktionsrichter, der auch die Sanierungsvorschläge der Bahngesellschaft überprüfte, aber in durchaus neutraler Haltung die Abgabe ir-

gendeines Werturteils über die den Obligationären gebotenen Lösungen unterliess, die entworfene Vereinbarung als formell zweckmässiges Instrument bezeichnete für den Fall der Gutheissung durch die Obligationärversammlung.

Sodann möchten wir erneut betonen, dass der Staat den aus dem kapitalisierten Strasseneigentümerinteresse resultierenden Betrag, der endgültig auf 300,000 Fr. angesetzt werden musste, nur bezahlt, wenn ihm die Geleiseanlage Thun-Interlaken und gegebenenfalls auch diejenige von Steffisburg nach Thun rechtsverbindlich abgetreten wird. Der Staat erlangt auf diese Weise freie Hand bezüglich des Strassenumbaues. Lehnen die Obligationäre die Verständigungsofferte ab und zwingen sie den Staat damit, sein Recht als Strasseneigentümer im Verfahren gemäss Art. 28 des eidg. Eisenbahngesetzes bei den Bundesbehörden zu suchen, so fällt die Vermittlungsofferte des Staates ohne weiteres dahin.

Weitere Erläuterungen, speziell hinsichtlich des Ersatzbetriebes, ergeben sich aus dem folgenden Abschnitt.

Schliesslich ist als wichtig hervorzuheben, dass die Vereinbarung bezüglich der Beibehaltung eines Strassenbahnbetriebes Steffisburg-Thun/Bahnhof den Weg der Verständigung mit den Gemeinden Thun und Steffisburg offen lässt. Die Vertreter dieser beiden Gemeinden haben bereits am 30. Oktober 1933 positive Vorschläge der Gläubigervertreter zur Prüfung entgegengenommen. Auf Grund der Pressemeldungen ist anzunehmen, dass der Stadtpräsident von Thun dem Stadtrat in der Sitzung vom 3. November a. c. überhaupt nicht Kenntnis von dieser Gläubigerofferte gab.

X. Die Ersatzlösung im Falle der Bahnliquidation.

A. In verkehrstechnischer Hinsicht.

Es ist klar, dass für den Fall der Bahnliquidation ein unterbruchsloser Uebergang zum Autobusbetrieb als Ersatzbetrieb stattfinden muss. Trotzdem die Autobuslieferung eine mindestens viermonatige Lieferfrist bedingt, kann eine unterbruchslose Verkehrsbesorgung durch entsprechende Anordnungen innerhalb der Liquidationsdurchführung gewährleistet werden. An die Stelle des Strassenbahnbetriebes hat vor allem ein Autobusbetrieb zu treten; gewisse Notwendigkeiten zur Anpassung an die neuen Verhältnisse ergeben sich indessen auch für den Schiffsbetrieb.

1. Der Autobusbetrieb.

Ueber den vom Interessenverband rechtsufriger Thunerseegemeinden geplanten Autobusbetrieb ist folgendes zu sagen:

a) Konzessionsrechtliche Bemerkungen.

Der Interessenverband rechtsufriger Thunerseegemeinden hat vorsorglich, d. h. für den Fall des Erlöschens der Eisenbahnkonzession, bei der Eidgenössischen Postverwaltung das entsprechende Konzessionsgesuch gestellt. Es besteht kein Zweifel, dass diesem Gesuch im Falle der Bahnliquidation entsprochen wird.

b) Technische Bemerkungen.

Der vom Interessenverband zur anfänglichen Einführung vorgesehene Autobusbetrieb Steffisburg-Thun-Interlaken beruht auf einem Projekt von Ingenieur Schwegler, dem Direktor des Strassenbahn- und Autobusbetriebes der Stadt Luzern. Dieser Projektverfasser schöpft aus tagtäglicher Erfahrung und ist gleicherweise mit dem Strassenbahn- wie mit dem Autobusbetrieb vertraut.

Zur Anschaffung werden vorgesehen zunächst 10 Motorwagen (Autobusse) und je nach Verständigung mit dem Staate Bern, 6 Anhänger oder entsprechend mehr Autobusse; ferner 2 Gepäckanhänger. Der theoretische Fahrplan sieht insgesamt eine Leistung von 377,000 Autobus-km und 141,000 Anhänger-km fahrplanmässigen Verkehr vor. Es ist durchaus angezeigt, bei der ersten Bemessung des Fahrzeugparkes und der Einrichtung des Fahrplanes auf den derzeitigen, verminderten Verkehrsumfang abzustellen. Für Stossverkehrstage ist auch eine mietweise Verstärkung des Parkes ohne weiteres durchführbar. Die Beweglichkeit des nicht schienen- oder fahrleitunggebundenen Verkehrsmittels erweist sich gerade im Hinblick auf den Stossverkehr als ausserordentlich nützlich.

c) Finanzielle Bemerkungen.

Der Kapitalbedarf beträgt rund 1,1 Millionen Franken. Die Beschaffung dieses Kapitals ist auf verschiedene Weise, u. a. auch bankmässig, möglich. Wir beschränken uns hier indessen darauf, eine mit dem Betriebe besonders eng verbundene Variante wiederzugeben, die in den Hauptpositionen durch verbindliche schriftliche Erklärungen belegt ist. Diese Variante sieht vor:

	Fr.	Fr.
1. *Aktienkapital:*		
a) A.G. Ad. Saurer, Arbon (gemäss verbindl. Erklärung)	100,000	
b) Gemeinden	270,000	
c) Banken	80,000	
d) Private	50,000	500,000
2. *Obligationenkapital:*		
a) A.G. Ad. Saurer, Arbon (gemäss verbindl. Erklärung)	400,000	
b) Firma Frutigers Söhne, Oberhofen (gemäss verbindl. Erklärung)	100,000	500,000
3. *Hypothek* auf das Garagegebäude		100,000
Total Fr.		1,100,000

Der Experte Ingenieur Schwegler sieht für den Autobusbetrieb Steffisburg-Thun-Interlaken ebenfalls die *Beibehaltung der Bahntaxen* vor. Es wird dem Autobus oft vorgeworfen, dass er bei Anwendung von Bahntaxen nicht bestehen könne. Das ist nicht in jedem Falle richtig. Es ist zutreffend, wenn mit den Normaltaxen der Schweizerischen Bundesbahnen exemplifiziert wird, nicht aber im Hinblick auf die Taxen der S. T. I. Letzteres Bahnunternehmen erhebt nämlich im Personenverkehr rund doppelt so hohe Taxen wie die S. B. B., *und bei diesen um 100 % höheren Taxen kann auch der Autobus bestehen.* Der Experte stellt übrigens fest, dass die heutigen Strassenbahntaxen um mehr als 25 % höher seien als z. B. die Taxen des luzernischen Fernautobusbetriebes.

Die *Betriebsrechnung* sieht Betriebseinnahmen vor von		Fr. 385,000
Die Betriebsausgaben betragen . .		» 195,000
und der Einnahmenüberschuss somit .		Fr. 190,000
Diesem Einnahmenüberschuss von stehen als Lastposten der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber:		Fr. 190,000
a) Einlage in den Erneuerungsfonds und Verschiedenes	Fr. 102,000	
b) Verzinsung des Obligationenkapitals und der . Garage-Hypothek, 600,000 Fr. à 5% ca. .	30,000	
c) Dividende an das Aktienkapital, 500,000 Fr. à 5%	25,000	» 157,000
Zu weiteren Abschreibungs- und Verbesserungszwecken verbleiben .		Fr. 33,000

Der Autobusbetrieb erweist sich dergestalt nach der Auffassung des Experten als lebensfähig. Den Berechnungen liegt insgesamt eine wagenkilometrische Ausgabenquote von 1 Fr. zugrunde. Gewiss kann über diesen Ausgabensatz theoretisch auch in guten Treuen herumgestritten werden. Aber hier sowohl als in allen ähnlichen Fällen, wird erst die Verwirklichung und die dabei entfaltete Geschicklichkeit, letzten Aufschluss geben. Die Auffassungen des ganz unvoreingenommenen Experten verdienen unser Vertrauen. Wäre es nicht aus mancherlei Gründen wünschbar und im Hinblick auf die bisherige Entwicklung notwendig, die Verwirklichung des Autobusbetriebes den Gemeinden zu überlassen, so würde unserer Ueberzeugung nach auch die Eidgenössische Postverwaltung jederzeit bereit sein, einen Kursbetrieb einzurichten.

2. Der Schiffsbetrieb.

Wir verweisen auf das bereits Gesagte und fassen uns entsprechend kurz.

Durch die Einschaltung von Lokalkursen soll vorab im Sommerverkehr die Zahl der Schiffsverbindungen vermehrt werden.

Die Frage der Erstellung von Schiffsstationen bei Hünibach und Längenschachen befindet sich bereits in Prüfung.

XI. Das bisherige Bahnpersonal.

Das Verkehrsproblem des rechten Thunerseeufers ist oft genug auch ausschliesslich unter dem Interessengesichtspunkt des derzeit beim Bahnbetrieb beschäftigten Personals beurteilt worden. Bei einer solchen, menschlich ebenfalls verständlichen Einstellung, liegt natürlich unter den obwaltenden finanziellen Schwierigkeiten der Wunsch nicht fern, alles beim Alten bleiben zu lassen, d. h. den Strassenumbau nicht vorzunehmen. Der Strassenumbau ist nun aber von derart grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung für die Ufergemeinden und damit eine nach vielen Tausenden zählende Bevölkerung, dass er unmöglich nur vom Interessenstandpunkt der Bahnfunktionäre aus beurteilt werden darf. Trotzdem ist dem bisherigen Bahnpersonal gegenüber eine loyale Haltung, die allerdings durch die Umstände und die verfügbaren Geldmittel beschränkt wird, am Platze. Vorweg sei bemerkt, dass schon eine Vorsorge zugunsten des Bahnpersonals besteht in der Form der Dienstalterskasse. Letztere verzeichnete bei 44 Anwärtern per 31. Dezember 1932 den ansehnlichen Vermögensbestand von rund 263,500 Fr. Der Interessenverband rechtsufriger Thunerseegemeinden hat sodann beschlossen, 30,000 Fr. zugunsten der bisher in seinen Gemeinden niedergelassenen, eventuell nicht weiter beschäftigten Bahnfunktionäre im Zusammenhang mit der Autobusfinanzierung bereitzustellen. Dieser Verband wird nach der künftigen Gestaltung der Verhältnisse auf der Strecke Steffisburg-Thun im Benehmen mit den dort interessierten beiden Gemeinden weitere Mittel zugunsten des allenfalls nicht weiter beschäftigten Personals zu beschaffen suchen. Auch die bereits zahlenmässig feststehenden Mittel sind nicht geringfügig und es ist gewiss nicht für jeden Uferbewohner in diesem Masse vorgesorgt.

Sowohl der Autobusbetrieb als auch ein eventuell verbleibender Strassenbahnbetrieb Steffisburg-Thun werden tunlichst, d. h. Eignung vorausgesetzt, bisheriges Bahnpersonal berücksichtigen. Bezüglich der Einarbeitung auf den Autobussen hat sich die Firma Saurer A.-G. in entgegenkommender Weise verpflichtet.

Die Ermöglichung des Strassenumbaues und die damit verbundene Arbeitsbeschaffung verdienen zudem auch vom allgemeinen Arbeitnehmerstandpunkt aus gewürdigt zu werden.

XII. Zusammenfassung und Anträge.

Die Feststellungen unseres Vortrages lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Strassenverhältnisse am rechten Thunersee-Ufer müssen tatsächlich als sehr unbefriedigend und nachteilig für die wirtschaftlichen Interessen der Uferbevölkerung bezeichnet werden. Diese Verhältnisse sind stark mitbedingt durch die unbefriedigende Geleiseanlage der Strassenbahn. Der Staat muss grundsätzlich Hand bieten zum Strassenumbau. Der Strassenumbau ist aber nur möglich und zu verantworten, wenn die Strassenbahn ihre Geleise durchwegs bergwärts verlegt und deren Stabilität durch eine solide, einwandfreie Verankerung erhöht. Der Staat Bern hat gegenüber der Strassenbahn einen aus der kantonalen Strassenbenützungs - Konzession fliessenden Rechtsanspruch auf den Geleiseumbau. Da die Strassenbahn weder aus eigener Kreditfähigkeit noch mit Hilfe der Gemeinden die für den Geleiseumbau notwendigen Geldmittel jetzt oder in absehbarer Zeit beschaffen kann und auch der Staat ausserstande ist, neben der ihm aus dem Strassenumbau erwachsenden Belastung noch an die Kosten des Geleiseumbaues beizusteuern, erweist sich die Strassenbahn als ein Hindernis, das die Herbeiführung geordneter Strassen- und Verkehrsverhältnisse vereitelt. Auch ein Umbau nur der Strecke Thun-Beatenbucht kommt aus finanziellen, verkehrstechnischen und konzessionsrechtlichen Gründen nicht in Betracht. Da die Mehrzahl der interessierten Gemeinden dem Strassenumbau primäre Bedeutung beimisst, zwingt die im obigen festgestellte Si-

tuation den Staat, seine Rechtsmittel gegenüber der Strassenbahn anzuwenden. Die Existenz der Strassenbahn ist aber vorweg schon in Frage gestellt durch das von den Bahnobligationären ausgelöste und weitvorgerückte Liquidationsverfahren. Im Rahmen dieses Verfahrens bietet sich dem Staate eventuell die Möglichkeit, die alsdann von keiner Eisenbahnkonzession mehr beschwerte Geleiseanlage von den Obligationären zu erwerben um einen Kaufpreis von 300,000 Fr., der in kapitalisierter Form das staatliche Interesse an der Geleiselosigkeit darstellt. Diese Lösung vermöchte den Strassenumbau zu ermöglichen; es ist deshalb unerlässlich, dass der Staat diese Verständigungsmöglichkeit wahrnimmt und weiterverfolgt. Der diesbezüglich aufgestellte Vereinbarungsentwurf lässt auch die Möglichkeit einer nachträglichen Verständigung mit den Gemeinden Thun und Steffisburg bezüglich der Beibehaltung des Strassenbahnbetriebes auf der Strecke Steffisburg-Thun offen.

Eine finanzielle Beteiligung des Staates Bern an der Autobusunternehmung fällt ausser Betracht und wird ihm vom Interessenverband logischerweise auch gar nicht zugemutet. Für die Ersetzung des Strassenbahnbetriebes besteht ein vom Interessenverband rechtsufriger Thunerseegemeinden vorgelegtes, annehmbares Autobusprojekt. Daneben besteht für den Fall der Bahnliquidation die Absicht der Durchführung von Verbesserungen im Schiffsbetrieb.

Da das Bundesgericht den Ablauf der Stundungsfrist endgültig auf den 31. Dezember 1933 festgesetzt hat, ist eine Stellungnahme des Grossen Rates in der November-Session unerlässlich. Das Zustandekommen der Verständigungsvereinbarung bietet den Obligationären, denen die Bahn faktisch gehört, zweifellos die materiell beste Lösung. Das Aktienkapital ist seit langem und endgültig wertlos. Die Verständigung führt auch zur Zufriedenstellung des Strasseneigentümers und der am Strassenumbau lebenswichtig interessierten Ufergemeinden; sie regelt ferner nahezu abschliessend die Frage des Ersatzbetriebes. Die grundsätzliche Gutheissung des Vereinbarungs-Entwurfes durch den Grossen Rat würde deshalb eine weitgehende Klarlegung des Verkehrsproblems bewirken und eine wertvolle Grundlage für die Weiterbehandlung der weitschichtigen Angelegenheit bilden.

Diese Feststellungen veranlassen uns, Ihnen den nachstehenden Beschlusses-Entwurf zur Genehmigung zu empfehlen:

Beschlusses-Entwurf:

Verkehrs- und Strassenverhältnisse am rechten Thunersee-Ufer.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

nach Kenntnisnahme eines Berichtes der Eisenbahndirektion,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

I. Der Regierungsrat wird ermächtigt, namens des Staates Bern mit den Obligationären (Gläubigergemeinschaft) der Rechtsufrigen Thunerseebahn, Elektrische Bahn Steffisburg - Thun - Interlaken, einerseits und dem Interessenverband rechtsufriger Thunerseegemeinden anderseits, behufs Liquidation der genannten Bahngesellschaft und Einführung eines Autobus-Betriebes, eine Vereinbarung abzuschliessen, die im Entwurfe folgenden Wortlaut hat:

Vereinbarung

zwischen

1. Kanton Bern, vertreten durch den Regierungsrat des Kantons Bern,
2. Gläubigergemeinschaft der Obligationäre der Rechtsufrigen Thunerseebahn, Elektrische Bahn Steffisburg-Thun-Interlaken, vertreten durch die beiden Gläubiger-Vertreter, Herren Grossrat Hügli, Gemeindeschreiber,

Horw, und Bankdirektor Hübscher, Bern, (im folgenden Obligationäre genannt),

3. Interessenverband für die Umgestaltung des Verkehrs am rechten Thunersee-Ufer, namens der darin zusammengeschlossenen Gemeinden Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Unterseen und Interlaken, sowie der zu gründenden Autobusgesellschaft (im folgenden Interessenverband genannt).

In der Absicht, die Liquidation der Rechtsufrigen Thunerseebahn, Elektrische Bahn Steffisburg-Thun-Interlaken, (im folgenden S. T. I. genannt), zu erleichtern und den Bahnbetrieb am rechten See-Ufer durch einen Autobusbetrieb zu ersetzen, schliessen die Parteien die folgende Vereinbarung:

I. Pflichten der Obligationäre.

1. Die Obligationäre, beziehungsweise ihre Vertreter, werden sich bei der Durchführung des Zwangsliquidationsverfahrens darum bemühen, dass der Anschlagspreis für die Bahnunternehmung (Art. 28 des B. G. über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen, vom 25. September 1917) hoch genug angesetzt wird, um den Obligationären das gleiche Ergebnis wie auf Grund der vorliegenden Vereinbarung zu gewährleisten.

Im weitern werden sich die Obligationäre dafür einsetzen, dass ein allfälliges, auf der Grundlage der Konzession gemachtes, *unter* dem Anschlagspreis liegendes Angebot vom Bundesgericht abgelehnt wird (Art. 33 und 34 des B. G. über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen).

2. Ferner verpflichten sich die Obligationäre, einen Treuhänder zu bestellen und ihm den Auftrag zu erteilen, die Bahnanlage samt Zugehör, soweit daran zu ihren Gunsten ein Pfandrecht besteht, ohne Uebernahme der Betriebspflicht für sie zu ersteigern.

Der Treuhänder übernimmt auch den andern Vertragskontrahenten gegenüber die Haftung für die Erfüllung der Vertragspflichten der Obligationäre.

3. Die Obligationäre werden die gesamten von ihrem Treuhänder erworbenen Geleiseanlagen der S. T. I. (Unterbau und Oberbau) an den Staat Bern übertragen.

Diese Verpflichtung fällt hinsichtlich der Teilstrecke Bahnhof Thun-Steffisburg dahin, sofern es den Obligationären beziehungsweise ihrem Treuhänder, gelingt, binnen Halbjahresfrist, von der Uebernahme der Bahnanlage an gerechnet, dieses Teilstück zum Zwecke des Betriebes einer Strassenbahn zwischen Thun und Steffisburg, an die Gemeinden Thun und Steffisburg oder einen andern Käufer zu veräussern.

Dem Erwerber der Geleisestrecke Bahnhof Thun-Steffisburg ist die ausdrückliche Verpflichtung aufzuerlegen, der Einführung eines Autobusbetriebes auf der Strecke Bahnhof Thun-Interlaken in keiner Weise Schwierigkeiten zu bereiten.

4. Die Obligationäre, beziehungsweise ihr Treuhänder, übernehmen den Abbruch der gesamten Oberleitungsanlage. Bleibt jedoch die Strassenbahn zwischen Thun und Steffisburg bestehen, so fällt die erwähnte Pflicht für diese Strecke dahin.

5. Die vorstehenden Verpflichtungen sind an die Voraussetzung geknüpft, dass die Mehrheit der Obligationäre in der Obligationär-Versammlung die Sanierungsvorschläge der Bahngesellschaft ablehnt.

II. Pflichten des Interessenverbandes.

1. Der Interessenverband verpflichtet sich gegenüber dem Kanton Bern, eine Autobusgesellschaft zu gründen und (vorbehältlich der Konzessionserteilung) einen Autobusbetrieb auf der Strecke Steffisburg-Bahnhof Thun - Interlaken, eventuell Bahnhof Thun-Interlaken, einzuführen in der der Kantonalen Eisenbahndirektion auf Grundlage des Projektes Schwegler dargelegten Weise.

2. Für die Durchführung des Autobusbetriebes werden nach Möglichkeit Beamte der S. T. I. übernommen.

3. Der Interessenverband verpflichtet sich gegenüber den Obligationären beziehungsweise ihrem Treuhänder, die gesamte Bahnanlage samt Zugehör und Betriebsmaterial, soweit daran ein Pfandrecht zugunsten der Obligationäre bestellt ist, mit Ausnahme des Bahnkörpers (Geleiseanlage), der Oberleitungsanlage, sowie des Rollmaterials, zum Preise von *150,000 Fr.*, zuhanden der zu gründenden Autobusgesellschaft, zu übernehmen. Diese Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auf das Depotgebäude in Thun (Parz. 944 II und 1261 I), das Stationsgebäude beim Bahnhof Thun, auf Terrain B. L. S., gemäss Baurechtsvertrag, das Stationsgebäude Hünibach (Parz. 167 I) im Halte von 735 m², die Ausweiche im Rieder (Parz. 234) im Halte von 242 m², die Umformerstation Oberhofen (Parz. 232 a, b, c) im Halte von 1300 m², das Stationsgebäude Gunten (Parz. 955) im Halte von 834 m², die Ausweiche Sundlauenen mit Bahnareal (1679 m²), sowie das Bahnareal im Eichzaun und Wiedimatten im Halte von 479 m².

Diese Verpflichtung fällt dahin, wenn die Obligationäre beziehungsweise ihr Treuhänder, die Uebernahme nicht innerhalb eines Halbjahres, vom Erwerb der Bahnanlage durch die Obligationäre an gerechnet, verlangen.

Falls die Strassenbahn auf der Strecke Thun-Steffisburg weiterbetrieben wird, sind die Obligationäre, beziehungsweise ihr Treuhänder, gehalten, dem Erwerber den Ankauf des Depotgebäudes in Thun mit Einschluss der ma-

schinellen Einrichtungen, zum Mindestpreise von *100,000 Fr.* zur Pflicht zu machen.

Der Interessenverband verpflichtet sich, die Erfüllung der unter dieser Ziffer erwähnten Verpflichtungen durch Solidarbürgschaft eines anerkannten Bankinstitutes, in der Höhe von *150,000 Fr.* sicherzustellen und zwar vorgängig der entscheidenden Obligationärversammlung.

4. Der Interessenverband wird im Einvernehmen mit sämtlichen beteiligten Gemeinden prüfen, ob dem weder beim Autobusbetrieb, noch beim Strassenbahndienst Thun-Steffisburg weiterbeschäftigten Personal der S. T. I. eine finanzielle Abfindung über die Leistungen der Dienstalterskasse hinaus, geboten werden kann.

5. Dem Kanton Bern werden zwei Verwaltungsratssitze in der zu gründenden Autobusgesellschaft im Sinne eines unentziehbaren, statutarischen Sonderrechtes eingeräumt und zwar ohne finanzielle Beteiligung des Staates.

6. Dem Kanton Bern wird die Kontrolle über den Vollzug aller vom Interessenverband übernommenen Verpflichtungen gewährt.

III. Pflichten des Staates Bern.

1. Der Kanton Bern wacht über die Vollziehung der vom Interessenverband, beziehungsweise der Autobusgesellschaft übernommenen Verpflichtungen.

2. Der Staat Bern bezahlt durch seine Baudirektion zuhanden der Obligationäre, beziehungsweise ihres Treuhänders, die Summe von *300,000 Fr.*, nach den vom Bundesgericht zu bestimmenden Modalitäten, an die Schweizerische Volksbank, in Bern.

Dieser Betrag wird fällig zwei Monate nach der förmlichen Abtretung der Geleisestrecke Thun-Interlaken an den Staat Bern.

3. Der Staat Bern verpflichtet sich gegenüber den Obligationären, beziehungsweise ihrem Treuhänder, und einer allfälligen Tramgesellschaft Thun-Steffisburg, die Strassenbenützung zu den bisherigen Bedingungen auch der neuen Konzessionärin zu gestatten. Vorbehalten bleiben geringfügige Abänderungen der Strassenkonzession, durch welche die Grundlagen der gegenseitigen Rechtsbeziehungen nicht modifiziert werden.

IV. Allgemeines.

1. Die vorliegende Vereinbarung wird unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Gläubigerversammlung abgeschlossen.

2. Wird ein Sanierungsvorschlag angenommen und die S. T. I. rekonstruiert, so fällt die Vereinbarung in vollem Umfange dahin.

3. Alle sich aus dieser Vereinbarung ergebenden Streitigkeiten werden durch ein aus drei Personen bestehendes Schiedsgericht end-

gültig erledigt, das vom Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichtes auf Ansuchen einer Partei bestellt wird, falls sich die Parteien über dessen Bestellung nicht verständigen können.

Das Prozessverfahren richtet sich nach den Vorschriften der bernischen Zivilprozessordnung.

II. Der Regierungsrat wird ermächtigt, in den weitern, die Vereinbarung, die Bahnliquidation und den Ersatzbetrieb betreffenden Verhandlungen, den Staat Bern verbindlich zu vertreten und dabei auch allfälligen geringfügigen Abänderungen des Vereinbarungsentwurfes zuzustimmen.

Dem Grossen Rat ist später über den Verlauf der Angelegenheit Bericht zu erstatten.

III. Der Regierungsrat wird ermächtigt, nötigenfalls und in dem ihm als zweckmässig erscheinenden Zeitpunkte, namens des Staates Bern, beim Bunde nach Massgabe des in Art. 28 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 vorgesehenen Verfahrens, die konzessionsrechtliche Forderung betreffend Konsolidierung der Strassenbahngeleise, geltend zu machen und zu vertreten.

IV. Der dem Staate Bern im Falle der Bahnliquidation erwachsende Aktienkapitalverlust von maximal 160,000 Fr. geht zu Lasten des Eisenbahnamortisationsfonds.

V. Die vom Staate als Kaufpreis für die Geleiseanlage zu leistende Summe von 300,000 Fr. ist dem Kredit A i 12 der Baudirektion zu entnehmen.

Eine Erhöhung dieses Kaufpreises ist ausgeschlossen. Auch sind sonstige Leistungen des Staates an die Bahnunternehmung, an die Bahnobligationäre oder an die künftige Autobusunternehmung und ihren Betrieb, ausgeschlossen.

Bern, den 14. November 1933.

Der Eisenbahndirektor des Kantons Bern:
W. Bösiger.

Vom Regierungsrat genehmigt und an den Grossen Rat gewiesen.

Bern, den 14. November 1933.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:
H. Stähli.

Der Staatsschreiber i. V.:
E. Meyer.

Ergebnis der ersten Beratung
vom 15. Februar 1934.

Neue Anträge der Kommission für die zweite Lesung
vom 26. März 1934.

Gesetz

über

die Fischerei.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

I. Die Regalität.

Art. 1. Das Recht der Fischerei in den Gewässern des Kantons Bern steht dem Staate zu, soweit nicht auf Grundlage der bisherigen Gesetzgebung Fischereirechte von Gemeinden, Körperschaften oder Einzelpersonen nachgewiesen werden.

Es umschliesst das Recht, Fische, Krebse und andere nutzbare Wassertiere zu hegen, zu fangen und zu verwerten.

II. Erteilung der Fischereiberechtigung.

Art. 2. Der Staat übt die Berechtigung zum Fischfang, soweit er das Recht nicht ausnahmsweise durch eigene Bewirtschaftung betätigt, durch Verpachtung und das Erteilen von Patenten aus. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen in den Art. 10—13.

Zum Fischfang ist nur berechtigt, wer vom Staat das Recht dazu erworben hat; vorbehalten bleiben die privaten Fischereirechte.

Das Fischen mit der Angelrute am Brienzer-, Thuner- und Bielersee vom Ufer aus ist nicht gebührenpflichtig.

... ist ohne Patent gestattet.

Art. 3. Das Erteilen des Rechts zum Fischen mit Netzen, Garnen und Reusen darf nur an Personen erfolgen, die das 18. Altersjahr vollendet haben. Das Recht zur Ausübung der Angelfischerei wird nur an Personen erteilt, die das 16. Altersjahr zurückgelegt haben. Vorbehalten bleibt Art. 9, Abs. 2.

Als Al. 2:

Bewerbern, denen die Fischereiberechtigung in oder ausserhalb des Kantons gerichtlich entzogen ist, wird das Patent für die Dauer des Entzuges nicht erteilt. Diesen Personen steht auch das Recht zur Angelfischerei gemäss Art. 2, Abs. 3, hievor

Neue Anträge der Kommission:

nicht zu. Das Patent kann ebenfalls verweigert werden, wenn die Patentbewerber wegen Widerhandlung gegen die Bestimmungen über den Schutz des Grundeigentums und wegen Feld- und Waldfrevels Anlass zu Beschwerden gegeben haben.

Art. 4. Der Staat erteilt Patente:

a) zur Ausübung der Angelfischerei in den im Art. 8 erwähnten Seen und grössern fliessenden Gewässern;

b) zum Fischen mit Netzen, Garnen und Reusen im Brienzer-, Thuner- und Bielersee.

Art. 5. Die Anmeldungen für die Angelfischereipatente sind an das Regierungsstatthalteramt des Amtsbezirkes zu richten, in welchem der Bewerber Wohnsitz hat. Die Regierungsstatthalterämter erteilen die Patente.

... des Wohnsitzes, Ferien- oder Kurortes zu richten. Die Regierungsstatthalterämter erteilen die Patente.

Verweigert der Regierungsstatthalter die Erteilung eines Patentes, so kann gegen seine Verfügung binnen 14 Tagen der Rekurs an die kantonale Forstdirektion erklärt werden. Diese entscheidet in allen Fällen endgültig.

Bewerber, denen die Fischereiberechtigung in oder ausserhalb des Kantons gerichtlich entzogen ist, wird das Patent für die Dauer des Entzuges nicht erteilt. Das Patent kann ebenfalls verweigert werden, wenn die Patentbewerber wegen Widerhandlung gegen die Bestimmungen über den Schutz des Grundeigentums und wegen Feld- und Waldfrevels Anlass zu Beschwerden gegeben haben.

Streichung dieses Absatzes.

Art. 6. Die Fischereipatente lauten auf den Namen und sind nicht übertragbar.

Sie bezeichnen genau den Berechtigten, die Gültigkeitsdauer und die Art der Berechtigung.

Art. 7. Für die Angelfischerei wird ein allgemeines Patent erteilt:

a) als Jahrespatent für die Dauer eines Kalenderjahres;

b) als Ferienpatent für die Dauer von zwei Monaten.

Art. 8. Das allgemeine Angelfischereipatent berechtigt zum Fischen:

1. mit zwei Angelruten;
2. mit zwei Schleifschnüren;
3. mit sechs Schäubli

im Brienzer-, Thuner-, Bieler- und Oeschinensee, sowie in folgenden fliessenden Gewässern und in den durch sie erzeugten Stauseen:

Aare (ohne Häftli), Emme, Ilfis, Saane, Kander, Engstligen, Kien, Suld, Kirrel und Fildrich, Narrenbach, Lombach, Urbach, Reichenbach, beide Simmen und Lütschinen, Zulg, Gürbe, Sense, Schwarzwasser, Zihl, Doubs, Allaine, Birs, Sorne und Schüss.

Dasselbe Recht erstreckt sich auf die vom Staate zugekauften grössern Gewässer; vorbehalten bleibt Art. 11.

Art. 9. Die Gebühr für das allgemeine Angelfischereipatent beträgt 10 Fr., für das Ferienpatent 5 Fr.

Für die Ausübung der Angelfischerei nach Art. 8 mit der Angelrute sind alle Personen gebührenpflichtig, welche das 16. Altersjahr vollendet haben. Personen unter 16 Jahren haben eine Kontrollkarte gegen eine Gebühr von 1 Fr. zu lösen. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen in Art. 2. Die Ausstellung der Kontrollkarte erfolgt nur unter Zustimmung des Inhabers der elterlichen Gewalt.

Neue Anträge der Kommission:

... Gewalt und berechtigt die darin bezeichneten Personen zur Ausübung der Angelfischerei unter der Verantwortung der Eltern oder des Vormundes.

Die Patentgebühren können vom Regierungsrat für Patentnehmer, die nicht im Kanton Bern niedergelassen sind, erhöht werden. Vorbehalten bleiben gegenrechtliche Abmachungen mit den Nachbar-Kantonen.

Ausserhalb des Kantons wohnende Personen haben für die Ausübung der Fischerei im Kanton Rechtsdomizil zu verzeigen. Das Rechtsdomizil ist auf dem Patent zu bescheinigen.

... Personen, mit Ausnahme der Ferien- und Kurgäste, haben ...

Art. 10. Das Fischen mit Netzen, Garnen und Reusen im Brienzer-, Thuner- und Bielersee ist durch Verordnung des Regierungsrates zu regeln.

Die Verwendung der Zuggarne (Landgarne) ist verboten.

Klusgarne dürfen nur im Thunersee und höchstens drei verwendet werden.

Der Regierungsrat ist ermächtigt, sofern es das Interesse des Fischbestandes erheischt, die Wiedereinführung der Landgarne zu gestatten.

Art. 11. In den im vorstehenden Artikel nicht genannten Seen, sowie in den durch Kulturland fliessenden kleinern Gewässern wird die Fischerei verpachtet. Der Pachtvertrag schliesst Netz- und Angelfischerei in sich und dauert in der Regel 6 Jahre.

Unterpacht ist nicht gestattet.

Die Verpachtung erfolgt durch Ausschreibung im Submissionsverfahren.

Art. 12. In den in Art. 8 genannten fliessenden Gewässern, inklusive den durch sie erzeugten Stauseen ist die gewerbsmässige Netzfischerei verboten.

Die Netzfischerei ist hier auf den Laichfischfang beschränkt. Dieser wird nach Bedarf an Fischereivereine oder geeignete Bewerber verpachtet.

... oder andere geeignete ...

Art. 13. Der Regierungsrat ist ermächtigt, zum Ausgleich des Fischbestandes, zur Bekämpfung von Fischkrankheiten oder zu Studienzwecken das Befischen der staatlichen Gewässer mit Netzen jederzeit zu verfügen. Der Pächter ist dabei schadlos zu halten. Ein Reinertrag ist für die Bewirtschaftung der gleichen Gewässer zu verwenden.

III. Ausübung und Hebung der Fischerei.

Art. 14. Für die Ausübung der Fischerei sind die einschlägigen Bestimmungen der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung massgebend.

Die durch die Bundesgesetzgebung den Kantonen eingeräumten Befugnisse zum Erlass besonderer Schutzvorschriften werden im Rahmen der bundesrätlichen Erlasse vom Regierungsrat ausgeübt.

Insbesondere ist der Regierungsrat nach Anhörung der Fischereikommission befugt, die bundesrechtlichen Vorschriften über Fangarten, Fangmasse und Fangzeiten zu erweitern, Schonreviere und Refugien zum Schutze des Fisch- und Krebsbestandes zu errichten und alle Massnahmen zu ergreifen, welche die Erhaltung und Vermehrung des Fisch- und Krebsbestandes erheischt.

Art. 15. Der Fischereiberechtigte ist befugt, zum Zwecke der Ausübung der Fischerei das Ufer und das Flussbett zu betreten.

Als Ufer gilt die natürliche Uferlinie.

Eingefriedigte Hofräume und Gärten dürfen jedoch ohne Zustimmung des Grundeigentümers nicht betreten werden.

Im Streitfalle entscheidet über die Betretungsbefugnis der Regierungsstatthalter, unter billiger Abwägung der Interessen des Eigentümers einerseits und des Fischereiberechtigten andererseits. Der Rekurs an den Regierungsrat bleibt vorbehalten.

Der Regierungsrat kann durch Verordnung weitere Bestimmungen über diese Verhältnisse aufstellen.

Art. 16. Das Durchqueren der kultivierten Grundstücke zum Zwecke der Erreichung des Ufers ist ohne Erlaubnis des Grundeigentümers verboten. Ebenso ist es verboten, am Ufer, Bach- oder Flussbett, an Schleusen, Wehren, Fischstegen und andern derartigen Bauten ohne Ermächtigung von zuständiger Stelle irgendwelche Veränderungen vorzunehmen. In Fällen, wo die Begehung des Ufers infolge ungünstiger Terraingestaltung nur unter grossem Zeitverlust möglich ist, darf das benachbarte Grundeigentum unter Vergütung des entstehenden Schadens betreten werden.

Art. 17. Der Fischereiberechtigte, sei dessen Fischereiberechtigung durch Pacht, Patent, Eigentumstitel oder kraft dieses Gesetzes erlangt, hat bei der Ausübung der Fischerei jede Beschädigung des Grundeigentums tunlichst zu vermeiden. Er haftet für den Schaden, den er durch das Betreten der Grundstücke stiftet.

Für Schäden, welche Unmündige verursachen, haften ihre gesetzlichen Vertreter.

In Fällen, wo die Begehung des Ufers zu gewissen Zeiten des Jahres mit erheblichem Kulturschaden oder sonstigen Nachteilen verbunden ist, kann die Forstdirektion zum Schutze des Kulturlandes oder gewerblicher Anlagen besondere dauernde oder auf bestimmte Zeit gültige Uferbetretungsverbote erlassen. In strittigen Fällen entscheidet über Verbotnahme der Regierungsrat. Ein Rechtsvorschlag gegen das Verbot ist nicht zulässig.

Neue Anträge der Kommission:

Eingefriedigte Grundstücke, Hofräume, sowie Gärten und Rebgelände dürfen jedoch ohne Zustimmung des Grundeigentümers nicht betreten werden.

Wo an fliessenden Gewässern die Zustimmung zur Uferbetretung vom Grundbesitzer verweigert wird, ist die Ausübung der Fischerei von der betreffenden Uferstrecke aus allgemein verboten.

Diese Verbote sind im Amtsblatt und in den betreffenden Amtsanzeigern zu veröffentlichen. — Ein Verbotsanschlag hat nur im Falle dauernder Verbotlegung zu erfolgen.

Art. 18. Bei der Ausübung der Fischerei ist das Patent den Fischereiaufsichtsorganen und Flurhütern, die sich als solche auszuweisen haben, und den Besitzern der anstossenden Grundstücke auf Verlangen vorzuweisen.

Art. 19. Die Fischerei während der Nachtzeit kann, unter Vorbehalt der Belassung von Schwebund Grundnetzen, sowie Reusen, vom Regierungsrat untersagt werden. Als Nachtzeit gilt die Zeit von 24 bis 4 Uhr, vom 1. April bis 30. September; von 20 bis 6 Uhr, vom 1. Oktober bis 31. März.

Art. 20. An Sonn- und staatlich anerkannten Feiertagen ist jedes gewerbsmässige Fischen untersagt. Ausgenommen sind die Reusen und das notwendige Heben (jedoch nicht das Setzen) von Netzen am frühen Morgen bis spätestens 7 Uhr.

Besondere Bewilligungen der Forstdirektion für die Laichfischerei sind vorbehalten.

Art. 21. Der Staat unterstützt die Fischzucht durch Errichtung und Betrieb eigener Zuchtanstalten oder durch Unterstützung gemeinnütziger Bestrebungen von Fischereivereinen und Privaten.

Art. 22. Die Ausübung der Laichfischerei auf die einer Schonzeit unterliegenden Fischarten darf nur mit Bewilligung der Forstdirektion und im Rahmen der bundesgesetzlichen Vorschriften erfolgen. In die bezüglichen Bewilligungen sind die notwendigen Bestimmungen aufzunehmen, welche eine rationelle Durchführung des Laichfischfanges und die Gewinnung von Brutmaterial sichern. Der Laichfischfang ist durch die Forstdirektion einer sachgemässen Kontrolle zu unterstellen.

Die Forstdirektion kann ferner für die Gewinnung von Brutmaterial von Fischarten, welche einer Schonzeit nicht unterliegen, besondere Anordnungen treffen.

Art. 23. Die Konzessionäre von gewerblichen Anlagen und Wasserwerken sind verpflichtet, jederzeit die Massnahmen zu treffen, die die kantonalen Behörden im Interesse der Fischerei verlangen.

Die gleiche Verpflichtung besteht für Anstalten, Fabriken und Gemeinwesen, welche Fischereigewässer durch schädliche Abgänge verunreinigen.

Der Regierungsrat ordnet das Nähere nach Anhörung der Beteiligten; er ist berechtigt, in dringlichen Fällen, wo die genannten Konzessionäre, Anstalten und Gemeinwesen der von der Behörde ergangenen Aufforderung trotz zweimaliger Mahnung nicht nachkommen, die verlangten Massnahmen auf Kosten der Säumigen durchführen zu lassen.

Bei Meliorationen, Korrektionen und Kanalisierungen ist den Bedürfnissen der Fischerei Rechnung zu tragen.

Art. 24. Um der Schädigung des Fischbestandes vorzubeugen, kann die Forstdirektion die Haltung von Enten und Gänsen in Fischereigewässern wäh-

Neue Anträge der Kommission:

... sind das Fischen mit Reusen ...

... Fabriken, Anlagen von Gemeinwesen und von Privatpersonen, welche ...

rend der Forellenschonzeit und den darauf folgenden zwei Monaten, sowie während der Aeschenlaichzeit verbieten.

Art. 25. Der Regierungsrat ist ermächtigt, zur Beschaffung fischereiwirtschaftlicher Grundlagen, für Gewässer, die nicht Gegenstand von Privatfischereirechten sind, zu jeder Zeit eine allgemeine oder auf bestimmte Fischarten beschränkte Fischfangstatistik durchzuführen und die hiefür nötigen Vorschriften zu erlassen.

Art. 26. Die Erträgnisse der Fischerei werden nach Bedarf verwendet:

a) Für die Förderung der künstlichen Fischzucht und die Hebung der Fischerei (Ausrichtung von Prämien);
b) zur Durchführung der Fischereiaufsicht;
c) für den Erwerb freiwerdender Fischereirechte.

IV. Aufsicht.

Art. 27. Der Regierungsrat und die Forstdirektion üben ihre Aufsicht nach Massgabe der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung über die Fischerei aus.

Art. 28. Der Regierungsrat teilt das Kantonsgebiet in Fischereiaufsichtskreise ein. Für jeden Aufsichtskreis ist ordentlicherweise je ein ständiger Fischereiaufseher anzustellen.

Zur Kontrolle der Laichfischerei und der künstlichen Fischzucht können den Fischereiaufsehern Gehilfen beigegeben werden.

Ebenso können fischereikundige Personen, welche von Behörden oder Fischereivereinen als geeignet empfohlen werden, von der Forstdirektion als freiwillige Fischereiaufseher bezeichnet werden. Sie sind in dieser Eigenschaft vom zuständigen Regierungsstatthalter zu beeidigen und unterstehen den Vorschriften über das Strafverfahren.

Art. 29. Die beeidigten Fischereiaufseher gelten bei der Verfolgung von Widerhandlungen gegen gesetzliche Vorschriften über die Fischerei, als Organe der gerichtlichen Polizei.

Die Forstdirektion sorgt für ihre Ausbildung und Instruktion.

Art. 30. Zur Begutachtung und Vorberatung von wichtigen, die Fischerei betreffenden Verordnungen und Massnahmen wird der Forstdirektion eine Fischereikommission beigegeben, welche, mit dem Forstdirektor als Präsidenten, sieben Mitglieder zählt und auf eine Amtsdauer von je vier Jahren vom Regierungsrat gewählt wird. In der Fischereikommission sollen die Interessentengruppen der See- und Fluss-, sowie der Sport- und Berufsfischerei angemessen vertreten sein.

V. Private Fischereirechte.

Art. 31. Alle Fischenzen, die Privaten oder Korporationen gehören, werden bei ihren Rechten geschützt.

Neue Anträge der Kommission:

sollen die Fischereiwissenschaft, die ...

Art. 31. Alle Fischenzen, die Gemeinden, Körperschaften oder Einzelpersonen gehören, werden bei ihren Rechten geschützt.

Auf private Bachfischenzen finden lediglich die in Art. 15, 16, 17, 22, 23, 34—38 dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Auf die Privatfischenzen in den in Art. 8 erwähnten Gewässern finden auch die Art. 2—13 dieses Gesetzes, sowie die kraft des Art. 14 des Gesetzes vom Regierungsrat zu erlassenden allgemeinen Schonvorschriften Anwendung.

Art. 32. Der Staat ist berechtigt, die nach dem Jahre 1865 veräusserten Fischereirechte an der Sorne, Birs, Zulg, der alten Aare (Häftli) und der Gürbe zurückzuerwerben.

Der Staat ist ebenfalls zum An- und Rückkauf anderer Fischereirechte berechtigt.

Art. 33. Die Fischereirechte sind entweder durch freihändigen Ankauf oder durch Zwangsenteignung zu erwerben, wobei das Recht auf zwangsweisen Erwerb vom Grossen Rat zu erteilen ist. Das kantonale Gesetz vom 3. September 1868 über Entziehung und Beschränkung des unbeweglichen Eigentums findet sinngemässe Anwendung.

VI. Strafbestimmungen.

Art. 34. Widerhandlungen gegen dieses Gesetz, oder gegen die in Vollzug des Gesetzes erlassenen Vorschriften und Verbote werden, soweit nicht die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung zur Anwendung kommen, mit Busse bis 400 Fr. bestraft.

Von allen Urteilen und richterlichen Verfügungen ist der Forstdirektion innerhalb dreier Tage Kenntnis zu geben, und es sind ihr auf Verlangen die Strafakten zur Verfügung zu stellen.

Art. 35. Der Richter hat in denjenigen Fällen, wo der Fischfang durch Unbefugte, ohne Patent oder Pachttitel ausgeübt wird, die Beschlagnahme der zum Fang verwendeten Geräte (ganze Fanggeräte) sowie der erbeuteten Wassertiere auszusprechen.

Art. 36. In besonderen Fällen kann die Forstdirektion dem Verleider eine angemessene Prämie zusprechen, die indessen den Betrag von 50 Fr. nicht übersteigen darf.

VII. Schluss- und Uebergangsbestimmungen.

Art. 37. Für die Fischerei in den Grenzgewässern kann der Regierungsrat, in Vereinbarung mit den angrenzenden Kantonen, vom Gesetz abweichende Bestimmungen erlassen.

Art. 38. Dieses Gesetz tritt nach Annahme durch das Volk und nach Genehmigung durch den Bundesrat auf den vom Regierungsrat festzusetzenden Zeitpunkt in Kraft. Der Regierungsrat erlässt die zum Vollzug der Bundesgesetzgebung und des gegenwärtigen Gesetzes erforderlichen Vorschriften.

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes fallen alle früher abgeschlossenen Pachtverträge über die Fischerei in den in Art. 8 erwähnten Gewässern dahin.

Neue Anträge der Kommission:

... Verfügungen, durch die ein Strafverfahren abgeschlossen wird, ist ...

... erlassen. Die Genehmigung derartiger Vereinbarungen durch den Grossen Rat wird vorbehalten.

Alle Bestimmungen der kantonalen Gesetzgebung, die mit diesem Gesetze nicht übereinstimmen, sind aufgehoben, insbesondere:

1. Das Gesetz über die Ausübung der Fischerei vom 26. Hornung 1833;
2. das Kreisschreiben an die Regierungsstatthalter betreffend das Fischen mit Fallen vom vom 2. Februar 1844;
3. das Vollziehungsdekret über die Fischerei vom 28. November 1877;
4. der Beschluss des Grossen Rates betreffend authentische Auslegung des § 1 des Gesetzes vom 26. Hornung 1833 über die Ausübung der Fischerei vom 20. Mai 1896;
5. der Regierungsratsbeschluss vom 27. September 1911 betreffend das Fischen mit der Setzbähre;
6. der Regierungsratsbeschluss vom 22. März 1912 betreffend die Fischerei in der Sense und Saane;
7. der Regierungsratsbeschluss betreffend die Fischerei in der alten Aare vom 19. März 1915.

Bern, den 15. Februar 1934.

Im Namen des Grossen Rates,
Der Präsident:
Dr. **F. Büeler.**
Der Staatsschreiber:
Schneider.

Neue Anträge der Kommission:

Bern, den 26. März 1934.

Im Namen der Kommission,
Der Präsident:
R. Matter.

Der Regierungsrat stimmt den Anträgen der Kommission zu — mit Ausnahme von *Art. 15, Absatz 4,* wo er Streichung beantragt.

Bern, den 3. April 1934.

Im Namen des Regierungsrates,
Der Präsident:
H. Stähli.
Der Staatsschreiber i. V.:
Hubert.

Antrag des Regierungsrates

an den Grossen Rat

betreffend

die Organisation der Direktionen des Regierungsrates und die Zuteilung der Direktionen an die einzelnen Mitglieder für die Verwaltungsperiode 1934—1938.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

in Ausführung des Dekretes vom 30. August 1898 betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

A. Es sind für die genannte Verwaltungsperiode folgende neun Direktionen zu bilden:

1. Direktion des Innern und des Militärs.
2. Direktion des Gemeindewesens und der Sanität.
3. Direktion der Justiz und des Kirchenwesens.
4. Direktion der Polizei.
5. Direktion der Finanzen und Domänen.
6. Direktion des Unterrichtswesens.
7. Direktion der Bauten und der Eisenbahnen.
8. Direktion der Forsten und der Landwirtschaft.
9. Direktion des Armenwesens.

B. Es sind die Verwaltungszweige der Staatsverwaltung für die Verwaltungsperiode 1934—1938 folgendermassen den Mitgliedern des Regierungsrates zuzuteilen:

1. Die Verwaltung des Innern und des Militärs an Regierungsrat *Joss*.
2. Die Verwaltung des Gemeindewesens und der Sanität an Regierungsrat Dr. *Mouttet*.
3. Die Verwaltung der Justiz und des Kirchenwesens an Regierungsrat Dr. *Dürrenmatt*.

4. Die Verwaltung der Polizei an Regierungsrat *Stauffer*.
5. Die Verwaltung der Finanzen und Domänen an Regierungsrat Dr. *Guggisberg*.
6. Die Verwaltung des Unterrichtswesens an Regierungsrat Dr. *Rudolf*.
7. Die Verwaltung der Bauten und der Eisenbahnen an Regierungsrat *Bösiger*.
8. Die Verwaltung der Forsten und der Landwirtschaft an Regierungsrat *Stähli*.
9. Die Verwaltung des Armenwesens an Regierungsrat *Seematter*.

Bern, den 25. Mai 1934.

Im Namen des Regierungsrates,
Der Präsident:
H. Stähli.
Der Staatsschreiber:
Schneider.