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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1966)

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

Autor: Huber, Henri / Bauder, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-417727

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: 12.07.2025

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

Verwaltungsbericht der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft

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

Allgemeines

Am 2. Februar 1966 genehmigte der Grosse Rat den Dekretsentwurf über die Organisation des Regierungsrates und schuf damit die neue Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft (VEWD), deren Ämter den bisher unter einer Leitung stehenden Direktionen der Bauten und Eisenbahnen entnommen wurden. Aus der aufgelösten Eisenbahndirektion wurde das Verkehrsamt (VA), dessen Bezeichnung den zahlreichen Aufgaben – Eisenbahnen, Schiffahrt, konzessionierter Automobil- und Luftverkehr, Luftseilbahnen und Skilifte – besser gerecht wird. Wasserwirtschaft, Gewässerschutz, Kehrichtbeseitigung und Energiewirtschaft wurden im Wasser- und Energiewirtschaftsamt (WEA) zusammengefasst. Aus organisatorischen Gründen verbleibt dagegen die Wasserbaupolizei bei der Baudirektion. Der Entwurf zum Organisationsdekret für die neue Direktion steht in Ausarbeitung.

Die VEWD bezog anfangs Juni 1966 ihren Sitz am Rathausplatz 1. Das Verkehrsamt verbleibt zur Zeit im Gebäude der Baudirektion an der Gerechtigkeitsgasse 36, während das Gewässerschutzlabor im Verlaufe des Jahres 1967 vom alten Tierspital ins neue Verwaltungsgebäude II der Ringhof AG am Schermenweg übersiedeln wird. Der Personalbestand beträgt 42 (Chefbeamte, Ingenieure, Chemiker, Geologe, Biologe, technische Angestellte, Verwaltungsbeamte, Sekretärinnen). – Der vorliegende Verwaltungsbericht beschlägt das ganze Jahr 1966.

Zehn bald nach Aufnahme der Tätigkeit der neuen Direktion erfolgte parlamentarische Eingänge der Novembersession widerspiegeln weitgehend die in die Zukunft gerichteten Aufgaben, die sich zu den bisher eingespielten gesellen. Auf dem Gebiete des Verkehrs betreffen sie eine langfristige Konzeption für das Privatbahnwesen (Motionen Mathys und Haltiner); das Verkehrsamt wird eine eingehende Berichterstattung ausarbeiten. Zwei Motionen (Abbühl, Dr. Augsburger) beziehen sich auf den Luftverkehrsanschluss Berns. Das Problem verdient eine vorurteilslose, zukunftsbewusste und gründliche Prüfung aller Aspekte, die längere Zeit und grossen Arbeitseinsatz beanspruchen wird. Schliesslich werden Fragen der Schiffahrt aufgeworfen (Postulate Gasser betreffend Bewilligung von Bojen im Bielersee sowie die Schiffahrt im bernischen Teilstück des Neuenburgersees), die eine von der Schiffahrtspolizei bereits in Aussicht genommene, neuartige Zonenplanung für Hafenanlagen und Bootsanlegeplätze bedingen. Das Schiffahrtswesen bedarf angesichts der rapid zunehmenden Bedeutung einer vermehrten gesetzlichen Ordnung, die, teilweise in Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden, bereits in Angriff genommen worden ist.

Aus dem Bereich des Wasser- und Energiewirtschaftsamtes haben drei Postulate die Klärschlammvernichtung und Kehrichtbeseitigung zum Gegenstand (Hubacher, Hügi und Kästli). Ihre Verwirklichung erfordert eine langfristige Gesamtplanung auf kantonaler Ebene; eine entsprechende Studie ist, nachdem der Regierungsrat am 16. Juni 1966 die nötigen Kredite gesprochen hat, in Auftrag gegeben worden. Zu einem der dringlichen Probleme wird in Anbetracht der zunehmenden Trinkwasserverknappung eine umfassende Wasserwirtschaftsplanung werden, wie dies in der schriftlichen Anfrage Houriet betreffend die Trinkwasserverteilung unter die Gemeinden zum Ausdruck kommt. Sie setzt unter anderem eine Erforschung der Grundwasservorkommen und die Ausarbeitung einer hydro-geologischen Karte voraus (Motion Wyss, Behandlung 14. Februar 1966); mit der Aufstellung eines Arbeitsprogrammes für dieses grosse Werk wurde bereits begonnen. Zu erwähnen ist endlich die Motion Stauffer (bzw. Postulat, Behandlung 14. Februar 1966), deren Erfüllung wie weiter unten ausgeführt wird, volle Aufmerksamkeit geschenkt worden ist.

Angesichts der harrenden Obliegenheiten musste der tragische Hinschied von dipl. Ing. *Hans Ingold,* Oberingenieur am WEA, um so schmerzlicher treffen. In dem am 11. September 1966 Verstorbenen hat die Direktion und mit ihr der ganze Kanton einen zielbewussten Fachmann und vorbildlichen Chefbeamten verloren, der sich ohne Schonung seiner selbst vorab für den Gewässerschutz, aber auch für die zahlreichen übrigen Aufgaben seines Amtes seit seinem Eintritt von 1959 erfolgreich eingesetzt, und dessen Tätigkeit über die Kantonsgrenzen hinaus weit herum Anerkennung gefunden hat. Darüber hinaus stellte er sein Wissen zahlreichen Fachgremien des Bundes, der Kantone, Gemeinden und privater Vereinigungen, namentlich auch als Vorstandsmitglied des Verbandes Schweizerischer Abwasserfachleute, zur Verfügung. Allem voran setzte er den Mitmenschen, den er durch Güte und Optimismus für die gute Sache zu gewinnen vermochte. Wir werden ihm ein ehrendes und dankbares Andenken bewahren.

Bis zur Wahl eines Nachfolgers hat sich Herr Dr. *Gerber,* alt Kantonsoberingenieur, dem WEA als Ratgeber zur Verfügung gestellt. Hervorzuheben ist ferner die Wahl von dipl. Ing. *Michael Bezençon,* der sich – französischer Zunge – dem Gewässerschutz und der Trinkwasserversorgung im Jura widmet. Als Direktionssekretär I mit Amtsantritt auf 1. September wurde Fürsprecher *Bernhard Hahnloser* gewählt, bisher Kammerschreiber an der II. Zivilkammer des Appellationshofes.

Verkehrsamt

I. Eisenbahnen

A. Schweizerische Bundesbahnen

Im *Personenbahnhof Bern* wurde im August das Perron 1 in Betrieb genommen. Die Geleisearbeiten sind damit nach sieben Jahren Bauzeit zum Abschluss gebracht worden. Im Bollwerk

schritten die Hochbauten programmgemäss voran. Die Verbindungslinie Zollikofen–Ostermundigen wird im Frühjahr 1967 in Betrieb genommen.

Seit November 1966 wickelt sich der Zugverkehr zwischen *Busswil und Biel-Personenbahnhof* mit der Inbetriebnahme der zweiten Brücke über den Nidau–Büren-Kanal in Brügg durchgehend doppelgeleisig ab. Zwischen Busswil und Brügg wurde für die General Motors eine ausgedehnte Industriegeleiseanlage gebaut, die dem Verlad und Entlad von Automobilzügen dient.

In *Langenthal* wurde mit den Geleisearbeiten und dem Bau einer Personenunterführung als Ersatz für eine abzubrechende Fussgängerpasserelle begonnen. Die Unterführung Bützbergstrasse wurde im Spätsommer unter Hinnahme einiger Provisorien dem Verkehr freigegeben.

Für den Ausbau der Strecke *Biel–La Neuveville* auf Doppelspur wurde das Plangenehmigungsverfahren nach Artikel 18 des Eisenbahngesetzes und gleichzeitig das Auflageverfahren nach Gesetz über die Nationalstrassen in die Wege geleitet. Im August wurden in den Gemeinden Tüscherz, Twann und Ligerz durch die Baudirektion, die Bundesbahnen und das Verkehrsamt Orientierungsversammlungen abgehalten, die sehr stark besucht waren. Der Richtstollen des rund 2400 Meter langen Tunnels, der zwischen Biel und Tüscherz die Doppelspur aufnehmen wird, ist im Spätsommer durchschlagen worden.

Die *Werbestelle Delle* wies weiterhin gute Ergebnisse auf. Der vom Regierungsrat ernannte Delegierte für französisch-bernische Eisenbahnfragen wirkte ausserdem bei der Förderung des Hafens von Bourogne (Rhein–Rhone-Kanal) mit, wo sich der Kanton Bern im Hafengelände vorsorglicherweise Grund und Boden gesichert hat.

B. Übernahme der BLS-Gruppe durch den Bund

Entsprechend dem Antrag des Regierungsrates beschloss am 2. Februar der Grosse Rat mit grosser Mehrheit, dem Volke die Ablehnung des Volksbegehrens vom 25. August 1965 betreffend Einführung von Volksabstimmungen für Veräusserung von Beteiligungsrechten an Eisenbahnen und an andern Transportunternehmungen zu beantragen. Acht Tage später hiess er den Antrag des Regierungsrates gut, wonach die Staatsvertreter in den Verwaltungsräten der BLS-Gruppe (BLS, BN, GBS, SEZ) beauftragt werden, den Übernahmeverträgen mit dem Bund in den Generalversammlungen der Bahnen zuzustimmen. Das Initiativkomitee zog darauf das Volksbegehren zurück. Der Regierungsrat nahm anderseits eine Motion Blaser (für die Spezialkommission) betreffend Einführung des fakultativen Gesetzes- und Finanzreferendums entgegen (2. Februar).

In den ausserordentlichen Generalversammlungen der Aktionäre der drei von der BLS mitbetriebenen Bahnen wurden die vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement vorgelegten Übernahmeverträge, die im Verwaltungsbericht 1965 kommentiert worden sind, mit weit über das Zweidrittelsmehr hinausgehenden Stimmenzahlen gutgeheissen. In der ordentlichen Generalversammlung der *Lötschbergbahn* dagegen meldete eine Gruppe von Privataktionären Widerstand an und reichte, als die erforderliche Zweidrittelmehrheit für die Zustimmung zum Übernahmevertrag mit einem Stimmenmehr von 75% der an der ausserordentlichen Generalversammlung der BLS vom 12. September vertretenen Aktien zustandekam, beim bernischen Handelsgericht Klage ein, da ihre Minderheitsrechte nicht in genügendem Umfang wahrgenommen worden seien. Die Streitsache blieb bis Jahresende pendent. Bundesseitig werden die weitern Vorbereitungen für die Übernahme ausgesetzt, bis der Beschluss der Generalversammlung der BLS rechtskräftig geworden ist.

C. Eisenbahngesetz und Privatbahnen

Im Juli lieferte eine vom Bundesrat eingesetzte Expertengruppe unter dem Vorsitz von Professor Stocker (Bern) ihren Bericht über die allgemeine Überprüfung der Bundessubventionen ab, worin eine Änderung der Abschnitte sechs und sieben des Eisenbahngesetzes, insbesondere die Streichung der Globalentschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen (Artikel 51) und eine Verschiebung der Lasten bei der Deckung von Betriebsfehlbeträgen zuungunsten der Kantone beantragt wurde. Die bernischen Staatsfinanzen wären bei der Verwirklichung dieser Vorschläge um drei bis vier Millionen Franken zusätzlich belastet worden.
Ferner empfahlen die Experten die Streichung der Tarifannäherung gemäss Bundesbeschluss vom 5. Juni 1959 und spätern Bundeserlassen. Davon würde vor allem das Fremdenverkehrsgebiet des Berner Oberlandes hart getroffen, da es praktisch ausschliesslich von konzessionierten Transportunternehmungen bedient wird. Die mit der Aufhebung der Tarifannäherung entstehende Transportkostenverteuerung beliefe sich schätzungsweise auf drei bis vier Millionen Franken.
In welchem Ausmass der Bundesrat die Empfehlungen der Expertengruppen übernehmen wird, war am Jahresende noch unbekannt. Die Regierung hat jedenfalls Stellung genommen gegen die Reduktion im beabsichtigten Ausmass.
Mit Botschaft vom 1. Juli 1966 unterbreitete der Bundesrat der Bundesversammlung ferner Bericht und Antrag zu einem dritten Rahmenkredit von 150 Millionen Franken zugunsten der Privatbahnen für eine Laufzeit von fünf Jahren. Er wurde in Fachkreisen als ungenügend bezeichnet.
In der Dezembersession des Ständerates gab der bundesrätliche Sprecher die Erklärung ab, dass kein Zusammenhang mit den Sparvorschlägen der Expertengruppe Stocker bestehe. Auch gelte der Bundeskredit nicht unbedingt für eine Laufzeit von fünf Jahren. Nach der Aufzehrung müsse mit einer vierten Privatbahnhilfe gerechnet werden. Hierauf stimmte der Ständerat der Vorlage zu. Der Nationalrat wird sie in der Märzsession 1967 beraten.
Durch die Sparvorschläge der Expertengruppe und die umstrittene bundesrätliche Botschaft zur Privatbahnhilfe III traten in den Vorkehren des Verkehrsamtes im Berichtsjahre gewisse Verzögerungen ein. Bis Ende 1966 waren die Kantonskredite von 25 Millionen Franken gemäss Volksbeschluss vom 5. Juli 1959 über die Privatbahnhilfe bis auf eine zweckgebundene Restanz von 474000 Franken ausbezahlt.
Von den Krediten gemäss Volksbeschluss vom 8. Dezember 1963 wurden bis Ende 1966 rund die Hälfte, das heisst 15 Millionen Franken ausbezahlt. Zwischen Bund, den Kantonen Solothurn und Bern sowie der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) wurde eine Vereinbarung zu einem zweiten technischen Erneuerungsprogramm im Betrage von zehn Millionen Franken bereinigt. Der Grosse Rat hat dem Kantonskredit am 10. November 1966 mit einer Summe von 4,5 Millionen Franken zugestimmt. Unerledigt blieben eine Vereinbarung zur technischen Erneuerung der Vereinigten Bern–Worb-Bahnen (Worblentalstrecke) und ein Sofortprogramm der Biel–Täuffelen–Ins-Bahn (BTI) bezüglich Verlegung der Endstation in Biel auf die Südseite des SBB-Personenbahnhofes.

D. Bauarbeiten und Betriebsfragen einzelner Privatbahnen

Nach Inbetriebnahme des Schanzentunnels und der doppelspurigen Aarebrücke in Worblaufen führte die *Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn (SZB)* zwischen Zollikofen und Bern einen star-

ren Fahrplan mit Zugsintervallen von zwanzig Minuten ein. Die Bauarbeiten in Bern und Worblaufen, gestützt auf die Kredite von 30 Millionen Franken gemäss Volksbeschluss vom 8. Dezember 1963 (Ziffer 2), wurden programmgemäss fortgesetzt. Die Rohplanie des neuen Güterbahnhofes wurde weitgehend vollendet. Im Herbst wurden die Bauarbeiten am Verbindungsgeleise Worblaufen–Papiermühle vergeben. Auch wurde die Tieferlegung der SZB und deren Ausbau auf Doppelspur in die Wege geleitet.
Die gestützt auf den erwähnten Kredit beanspruchte Summe beträgt rund 10 Millionen Franken; sie bewegt sich innerhalb der Kostenvoranschläge bzw. Schätzungen.

Die *Oberaargauischen Schmalspurbahnen (OJB/SNB)* nahmen im Frühjahr ihr neues Rollmaterial in Betrieb, und gleichzeitig wurden auch die Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten der Werkstätte Langenthal abgeschlossen. Anlässlich einer Feier vom 18. April zeigte die Bevölkerung sämtlicher Gemeinden ihre Verbundenheit mit den beiden Bahnen.

Die *Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB)* konnten im Berichtsjahre ihre neue Einfahrt in den Personenbahnhof Langenthal in Betrieb nehmen. Die bisherige Überquerung der SBB-Geleise der stark frequentierten Linie Bern–Olten und der Niveauübergang an der Bützbergstrasse konnten damit ausgemerzt werden. Ferner wurden zwei neue Triebwagen, die auf die Namen «Huttwil» und «Willisau» getauft werden, in Betrieb genommen. Die rund zwanzig Kilometer messende Strecke Langenthal–Huttwil wird inskünftig durch Bau von Stellwerk-Block- und Sicherungsanlagen an Niveauübergängen in verkehrsschwachen Zeiten ohne Stationsbedienung von Huttwil aus ferngesteuert werden.

Die *Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT)* hat einen neuen Triebwagen in Betrieb genommen und den Bau moderner elektrischer Gleisbildstellwerke verbunden mit Streckenblock fortgesetzt. Das Ziel dieser Arbeiten ist – wie bei den VHB – die Fernbedienung ganzer Streckenabschnitte.
Das mit dem Bund, den Kantonen und der EBT vereinbarte zweite Erneuerungsprogramm von zehn Millionen Franken sieht die Anschaffung von zwei leistungsfähigen Lokomotiven, einer Rangierlokomotive und zweier Rangiertraktoren, sowie von drei Personenwagen in Aussicht, wofür Mittel von 5,6 Millionen Franken verwendet werden sollen. Weitere 1,5 Millionen Franken sind für die Vorbereitung der Doppelspur zwischen Oberburg und Hasle-Rüegsau vorgesehen. Die Restanz von rund drei Millionen entfällt auf den Ausbau von Stationen, Sicherungsanlagen und auf die Verbesserung der Versorgung mit Energie für die elektrische Zugförderung.

Die *Chemins de fer du Jura (CJ)* nahmen im Herbst die 450 Meter lange einspurige Eisenbahnbrücke in Tavannes in Betrieb. Damit werden zwei gefährliche Niveauübergänge beseitigt. Die Einrichtung des Streckenblockes auf dem Schmalspurnetz (Freiberge) hat wesentliche Fortschritte gemacht. Für die Normalspurstrecke Porrentruy–Bonfol wurden zwei neue Triebwagen bestellt.

Nach Demission des technischen Leiters der *Sensetalbahn (STB)* wurde gegen Jahresende geprüft, ob nicht der gesamte technische Dienst der STB der Bauabteilung der BLS-Gruppe übertragen werden könnte. Es bestehen gute Möglichkeiten dazu. Die Schlussverhandlungen fallen in das Jahr 1967. Im Sommer konnte das neue Stationsgebäude in Neuenegg samt einer modernen Stellwerkanlage dem Betrieb übergeben werden.

E. Tilgung von Fremdkapital

Im Rahmen der Auszahlungen des von den Kantonen Waadt, Freiburg und Bern (GRB vom 20. Mai 1964) zur Tilgung übernommenen Obligationenkapitals der MOB wurden bis Ende 1966 Titel im Werte von über 100 000 Franken nicht vorgewiesen. Die Restanz der von den drei Kantonen gewährten Darlehen liegt bei der Waadtländischen Kantonalbank. Gegen Jahresende wurde im Einvernehmen mit der Finanzdirektion den beiden mitinteressierten Kantonen beantragt, die Restanz nach dem gleichen Verteilungsschlüssel wie im Darlehensvertrag zurückzuerstatten. Diese Angelegenheit war am Jahresende noch pendent.
Für das Obligationenkapital der *EBT* wurde eine weitere Quote von 500 000 Franken zum Einsatz gebracht. Um Jahresmitte wurden Titel von 300 000 Franken Wert ausgelost und 200 000 Franken, die am Markt erworben wurden, getilgt. Mit der Abwicklung dieses Geschäftes ist die Kantonalbank von Bern betraut.

II. Konzessionierte Automobilbetriebe

Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 15. Oktober 1965 betreffend Defizitdeckung zugunsten konzessionierter Automobilunternehmungen gelangten die *Oberaargauischen Automobilkurse* (OAK) in Wangen a/A mit einem Hilfeleistungsgesuch an die Bundes- und Kantonsbehörden. Die Unternehmung zeigte nach Besprechungen mit den Beteiligten Bereitschaft, ihre Tätigkeit inskünftig auf den konzessionierten Liniendienst zu beschränken und vom Lastwagentransport sowie dem Fernfahrtenverkehr mit Personen ganz oder weitgehend abzusehen. Dem Kanton Bern wurde von der Automobilabteilung der PTT empfohlen, bei der finanziellen und technischen Sanierung der OAK in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden mitzuwirken. Gegen Jahresende zeigten sich Lösungsmöglichkeiten, die in den Jahren 1967 und 1968 verwirklicht werden können.
Verschiedene weitere Konzessionsbetriebe gelangten ebenfalls mit Hilfeleistungsgesuchen aufgrund des genannten Bundesratsbeschlusses an uns. Deren Erledigung fällt in das Jahr 1967, wenn die Rechnungsabschlüsse der Betriebe für das Jahr 1966 bekannt sind.

III. Schiffahrt

A. Konzessionierte Schiffahrt

Der Übernahmevertrag der Lötschbergbahn sieht den gleichzeitigen Übergang der *Schiffahrtsbetriebe des Thuner- und Brienzersees* vor. Der Versuch, diese auszuklammern und an eine gesondert zu bildende Unternehmung zu übertragen, scheiterte an der Ablehnung einer Beteiligung an künftigen Betriebsfehlbeträgen durch die Bundesdelegation anlässlich einer Besprechung mit den Gemeinden und dem Verkehrsamt. Der Kanton Bern befürwortete anderseits eine unveränderte Übernahme des Schiffbetriebes durch den Bund.

Am 1. Mai übernahm die *Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG)* den drei Schiffe umfassenden Park der Aareschiffahrt AG Solothurn–Neuenburg (SSN) samt 85 Prozent des bestehenden Aktienkapitals der Unternehmung. Die Bezahlung des Übernahmepreises von einer Million Franken wurde ermöglicht durch ein Darlehen der Kantonalbank von Bern in Biel unter Verpfändung des Schiffsparkes der BSG aufgrund des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen. Die Aufsichtsbehörde des Bundes hat dieser Lösung und einer Vereinbarung zwischen der Schiffahrtsunternehmung Neuenburger- und Murtensee sowie der BSG/SSN die Genehmigung erteilt.
Das finanzielle Ergebnis der Aareschiffahrt kann im ersten Betriebsjahr als erfreulich bezeichnet werden.

B. Kleinschiffahrt

Der Bestand der kontrollierten Kleinboote hat im Berichtsjahr um 126 auf insgesamt 8709 Einheiten zugenommen. Dieser Umstand schafft einmal mehr mannigfaltige Probleme bezüglich Übersicht bei der Immatrikulation, den Mutationen und beim Gebührenbezug. Die grosse Zahl der Boote hat ferner zunehmende Schwierigkeiten bei der Bewilligung von Bootsanbindeplätzen zur Folge, zumal der Staat wie auch die Gemeinden angesichts der prekären Finanzlage ausserstande sind, ohne besondere Hilfe die erforderlichen Bootshäfen zu erstellen.
Im Berichtsjahr hat die Zahl der ausgegebenen Lernfahrausweise gegenüber 1965 um 17 auf 613 abgenommen, diejenige der Schiffsführerausweise dagegen um 67 auf 687 zugenommen. Die Einnahmen an Gebühren betragen Fr. 188000.–, diejenigen an Mietzinsen für Bootsplätze Fr. 29906.–, total Fr. 217906.–; ihnen stehen Ausgaben von Fr. 80000.– für Besoldungsanteile, Büromaterial, Telefon und Reisespesen gegenüber, so dass ein Brutto-Ertragsüberschuss von Fr. 137906.– (Vorjahr Fr. 140533.–) resultiert.

IV. Gewerbsmässiger Luftverkehr

In Erledigung eines seit Jahren hängigen Gesuchs erteilte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement der Swissair im Berichtsjahr die Konzession für den innerschweizerischen Linienverkehr zwischen den Flughäfen Basel, Bern, Genf und Zürich. Die Kurse werden von der der Swissair nahestehenden Balair mit einer Fokker Friendship-Maschine zu vierzig Plätzen geflogen.
Gegenüber dem Jahre 1965 haben sich die Passagierzahlen des Linien- und Charterverkehrs im Belpmoos recht erfreulich entwickelt. Die Zunahme beläuft sich auf über zwanzig Prozent. Anfangs Dezember konnte dem 25000sten Passagier des Linienverkehrs 1966 ein kleines Präsent überreicht werden. Der Entwicklung des Linien- und Charter-Flugverkehrs stehen allerdings Hindernisse entgegen, die sich aus der Wannenlage des Belpmooses ergeben und die auch mit modernsten Landehilfen nicht zu beseitigen sind.
Der Verein Pro Flugplatz Bern reichte im Einvernehmen mit den Kantons- und Gemeindebehörden am 15. Juli das Gesuch um Erteilung einer Konzesszion für den projektierten, aber nach wie vor umstrittenen neuen Flughafen Bern-West (Rosshäusern) ein. Das bundesseitig in die Wege zu leitende Vernehmlassungsverfahren wird wahrscheinlich noch 1967 durchgeführt werden.
In der Novembersession des Grossen Rates wurde mit einer Motion von Grossrat Abbühl und 21 Mitunterzeichnern der Regierungsrat gebeten, im Gebiet von Rosshäusern vorsorglich Boden zu erwerben.
Mit einer Motion wünschte Grossrat Dr. Augsburger anderseits einen baldigen Entscheid über den projektierten Flughafen Bern-West durch die Stimmbürger von Stadt und Kanton Bern. Zur Behandlung einer regierungsrätlichen Vorlage über Luftverkehrsfragen hat der Grosse Rat in der Februarsession 1967 eine einundzwanzigköpfige Spezialkommission ernannt.
Das ganz offenbar vorhandene Bedürfnis für einen regelmässigen Linienluftverkehr der Bundesstadt veranlasste die Swissair, bei der Aufstellung des Flugplanes für den Sommer 1967 eine angemessene Erweiterung der bisherigen Bedienung des Belpmooses in Aussicht zu nehmen. Es wird vorgesehen, zwischen Bern und Zürich ein zweites Kurspaar und einen Direktkurs Bern-Paris in die Flugpläne aufzunehmen. Den bisherigen und neuen Kursen wird leider der wirtschaftliche Erfolg weitgehend versagt bleiben, weil vor allem die Abfluggewichte eingeschränkt werden müssen. Mit dieser Tatsache kann auch die unerfreuliche Finanzlage der Alpar begründet werden.

V. Luftseilbahnen und Skilifte

Die Bauarbeiten an der *Stockhornbahn* setzten wegen Finanzierungsschwierigkeiten neuerdings aus. Letztere konnten gegen Jahresende überwunden werden. Klarheit über den Zeitpunkt der in der Konzession vorgeschriebenen Betriebseröffnung und über die definitive Finanzierung bestand am Jahresende noch nicht.

Im Herbst des Berichtsjahres hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Erteilung einer Konzession für eine *Luftseilbahn St. Stephan–Lasenberg* mit einer ausführlichen Begründung abgelehnt. Das Initiativkomitee hat gegen diesen Entscheid beim Gesamtbundesrat Beschwerde eingereicht, die dem Regierungsrat zum Mitbericht unterbreitet wurde. In seiner Vernehmlassung an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement bestätigte der Regierungsrat weitgehend die seinerzeitige Stellungnahme des kantonalen Verkehrsamtes, die unter gewissen Vorbehalten positiv lautete. Der Entscheid des Bundesrates wird im Jahre 1967 zu treffen sein.

Abgelehnt wurde vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement auch die Konzessionserteilung für eine *Luftseilbahn Sörenberg (LU) zum Gipfel des Brienzer-Rothorn*. Der Regierungsrat hatte seinerseits die Ablehnung empfohlen. Seine Vernehmlassung hatte vor allem den Schutz der bestehenden Brienz–Rothorn-Bahn (BRB) zum Ziele, an welcher besonders die Gemeinde Brienz wesentlich interessiert ist.

Die Gesuche zum *Bau weiterer Skilifte*, für welche der Regierungsrat die Konzessionen erteilt, haben im Berichtsjahre im Vergleich zu früheren Jahren nochmals zugenommen. Neuerdings werden mobile Anlagen auf den Markt gebracht, die innert weniger Stunden betriebsfertig sind und wieder abgebrochen werden können. Es bleibt abzuwarten, ob im Rahmen des Konkordates der nicht vom Bund zu konzessionierenden Kleinseilbahnen und Skilifte diese stürmisch weiterschreitende technische Entwicklung behördlich neu geregelt werden muss.

VI. Fahrplanwesen

Mit der im Jahre 1965 vollzogenen Einführung des Zweijahresfahrplanes fiel die kantonale Fahrplankonferenz 1966 aus. Zur Vorbereitung des Vernehmlassungsverfahrens für den Fahrplan 1967/69 wurden im Dezember des Berichtsjahres die Regierungsstatthalterämter mit einer Wegleitung und die Interessenten durch Pressemitteilungen auf die bundesrätliche Verordnung betreffend die Aufstellung der Fahrpläne vom 29. November 1946 aufmerksam gemacht. Gestützt auf Artikel 11 der Verordnung wurden im Herbst 1966 mit den Bundesbahnen und den gesuchstellenden Interessenten drei Konferenzen über grundlegende Änderungen einzelner Streckenfahrpläne durchgeführt. Sie verliefen durchaus positiv und erleichterten im Januar 1967 den Verlauf der kantonalen Fahrplankonferenz.

VII. Kantonale Verkehrskommission

A. Unterkommission Eisenbahnen

Im August 1965 ernannte die Subkommission eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den Herren Nationalrat Robert Bratschi (Subkommissionspräsident), Fürsprecher Kunz, alt Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, und Anderegg, Vorsteher des

kantonalen Verkehrsamtes, und betraute sie mit der Bereinigung eines Entwurfes zu einem bernischen Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmungen. Die Arbeitsgruppe hat bis Ende August einen bereinigten Entwurf zuhanden der Subkommission redigiert, dessen Weiterbearbeitung jedoch von den beantragten Änderungen des Eisenbahngesetzes abhängig gemacht werden muss.

B. Unterkommission Luftverkehr

Die Kommission kam zusammen zur Orientierung über die Einreichung des Konzessionsgesuches des Vereins Pro Flugplatz Bern sowie zur Besprechung von Luftverkehrsfragen im Belpmoos.

C. Unterkommission Schiffahrt

Chefredaktor Dr. P. Schaffroth erklärte zufolge seiner neuen Aufgaben beim «Bund» den Rücktritt, den der Regierungsrat mit Dank für die geleistete Unterstützung entgegennahm. Als Nachfolger wurde Fritz Stähli, Stadtpräsident, Biel, gewählt.

Wasser- und Energiewirtschaftsamt

(Zahlen in Klammern: 1965)

I. Wasserbau

A. I. Juragewässerkorrektion (Unterhalt der Anlagen)

Es wird auf den Verwaltungsbericht der Baudirektion verwiesen.

B. Regulierung der Jurarandseen

Das Kalenderjahr 1966 zeichnete sich durch eine überdurchschnittliche Wasserführung der Flüsse im ersten Halbjahr und durch einen durchschnittlichen Sommer und einen eher abflussarmen Herbst aus. Dies ist eine Folge der ergiebigen Niederschläge im Winter 1965/66 und im Frühling 1966, sowie der niederschlagsarmen zweiten Hälfte des Berichtsjahres.
Die höchsten und niedrigsten Wasserstände der drei Jurarandseen betrugen:

	Maximum	Minimum
Murtensee.....	430.37 m ü. M. (430.16)	428.82 m (428.92)
Neuenburgersee .	430.16 m ü. M. (430.04)	428.78 m (428.87)
Bielersee	430.07 m ü. M. (430.07)	428.50 m (428.65)

Der grösste Abfluss aus dem Bielersee betrug 536 m³/s (509 m³/s) der kleinste 108 m³/s (109 m³/s). Das Stauwehr war vom Jahresbeginn ununterbrochen bis 11. März und vom 20. April bis 28. Juni ganz offen (mit einem Unterbruch vom 7. bis 10. Juni). Es war somit an insgesamt 135 Tagen (176 Tagen) ganz offen (in Durchschnittsjahren ist dies während 1–2 Wochen der Fall).
Die bisher ausgeführten Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion kommen insbesondere im Verhalten des Murten- und des Neuenburgersees zum Ausdruck, indem das Niveau des Murtensees – dank der Verbreiterung der Broye – meistens nur wenige Zentimeter über demjenigen des Neuenburgersees liegt. Wenn – als Folge starker Niederschläge oder der Schneeschmelze im Murtenseegebiet – dieser See plötzlich stark ansteigt, so findet der Ausgleich mit dem Neuenburgersee relativ rasch statt. Die Zahl der Schleusungen durch das Wehr Port betrug 4290, obschon das Wehr, wie erwähnt, an 135 Tagen ganz offen war und die Schiffe an diesen Tagen nicht geschleust werden mussten. Die starke Zunahme der Schleusungen ist vor allem den unterhalb des Wehrs im Gang befindlichen Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion zuzuschreiben (total 2631 Schleusungen).

II. Wasserwirtschaft

A. Wasserkraftnutzung

Das Vorprojekt 1963 der Bernischen Kraftwerke AG für die *Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Oberlandes* wird gegenwärtig seitens verschiedener, durch die Bernischen Kraftwerke AG, den Oberländischen Bund für die Erhaltung unserer Gewässer (OBEG) und unsere Direktion bezeichnete Experten begutachtet.

Bis Ende des Berichtsjahres lagen folgende Expertisen vor:

1. PD Dr. Heinrich Jäckli, Geologe in Zürich, über die Sicherheit der geplanten Bauten (Stauanlagen, Stollen, Zentralen) und den Einfluss des teilweisen Wasserentzuges aus den einzelnen Flussläufen auf die Ergiebigkeit der Quellen und auf die Grundwasserstände;
2. Prof. Gerold Schnitter, VAWE/ETH, Zürich, über den Einfluss des teilweisen Wasserentzuges auf den Geschiebetrieb der Flussläufe und die Überprüfung der hydrologischen Grundlagen des BKW-Vorprojektes;
3. Prof. Dr. Otto Jaag, EAWAG/ETH, Zürich, über den Einfluss des teilweisen Wasserentzuges auf den Reinheitsgrad der Fliessgewässer.

Ende des Jahres standen noch folgende Gutachten aus:

- Prof. Dr. Otto Jaag, EAWAG/ETH, Zürich, über den Einfluss der Verlagerung des Wasserzuflusses in den Thunersee auf das biologische Gleichgewicht dieses und des Brienzersees;
- kantonale Brandversicherungsanstalt, Bern, über die Beeinträchtigung der Löschbereitschaft durch den teilweisen Wasserentzug;
- Prof. Dr. P. Risch, Bern, über den Einfluss der geplanten Kraftwerkanlagen auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs.

Der Bernischen Kraftwerke AG wurde am 14. Oktober 1966 die grossrätliche Bewilligung zur Ausführung der zweiten Etappe des *Kraftwerkes Aarberg* erteilt, bestehend aus der Ausbaggerung des Hagneckkanals von der Eisenbahnbrücke in Aarberg bis zur Walperswilbrücke einerseits und aus der Bereitstellung von Grundwasseranreicherungsanlagen unterhalb Aarberg andererseits. Durch die Grundwasseranreicherung kann verhindert werden, dass der Grundwasserspiegel infolge der Kanalausbaggerung absinkt.
Der Bau der Kraftwerke Flumenthal (auf Gebiet des Kantons Solothurn) und Bannwil wurde im Berichtsjahr begonnen.
Die täglich wiederkehrenden, schnellen und sehr grossen Wasserspiegelschwankungen im Unterlauf der Saane, verursacht durch das freiburgische Kraftwerk Schiffenen, haben uns veranlasst, mit den Freiburgischen Elektrizitätswerken zu verhandeln, um diese Schwankungen auf ein erträgliches Mass zu reduzieren. Bisher leider ohne namhaften Erfolg.
Ausserdem sind mit dem Waadtländer Baudepartement Kontakte im Gange, um eine Entschädigung für den Leistungsausfall zu erwirken, den die BKW durch die Ableitung von Wasser aus dem Saaneeinzugsgebiet in das Einzugsgebiet der Rhone durch das Kraftwerk Hongrin erleiden.
Im Berichtsjahr wurden keine neuen Konzessionen (2) erteilt. Eine Konzession (0) wurde abgeändert (erweitert), nämlich jene für das Kraftwerk Aarberg. 14 (11) Konzessionsübertragungen, 2 (0) Erneuerungen und 28 (11) Löschungen fanden statt.

Am 23. September 1966 erfolgte die Kollaudation des Kraftwerkes Sanetsch.
Im laufenden Jahr wurden ein Verzeichnis der insgesamt 937 bestehenden Wasserkraftrechte sowie ein *Wasserbuch* im Sinne von Artikel 126, Absatz 1, WNG angefertigt.

B. Gebrauchswassernutzungen

Im Jahre 1966 wurden 11 (6) neue Konzessionen für Trink- und Gebrauchswassernutzungen erteilt, darunter jene für die Entnahme von 13,3 m³/s Kühlwasser aus der Aare für das geplante Atomkraftwerk Mühleberg.
2 (1) Konzessionen wurden gelöscht, und es wurden 1 (2) Projektierungsbewilligung sowie 1 (0) vorzeitige Baubewilligung erteilt. Daneben wurden 6 (6) Bewilligungen für Trinkwasserentnahmen zum Eigenbedarf und 3 (5) landwirtschaftliche Bewässerungsbewilligungen ausgestellt.

C. Wasserzinse und Konzessionsgebühren für Wasserkraft und Gebrauchswassernutzungen

Für Konzessionen und Bewilligungen zur Wasserkraft- und Gebrauchswassernutzung sind im Jahre 1966 bezogen worden:

Konzessions- und Bewilligungsgebühren.	Fr. 30 212.—	(165 930)
Wasserzins	Fr. 3 022 585.50	(2 878 915)
Total	Fr. 3 052 797.50	

D. Beiträge an Wasserversorgungen

Im Jahre 1966 wurden total 28 (20) neue Subventionsgesuche eingereicht.
Zulasten des Kredites der Baudirektion, bzw. der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft sind während des Berichtsjahres Staatsbeiträge in der Höhe von total Fr. 1 724 670.– (791 750.–) neu zugesichert worden.
An ausgeführte Arbeiten wurden Subventionen im Betrage von Fr. 447 185.– (997 917.85) ausbezahlt.

E. Prüfung von Reglementen und Statuten

Im Berichtsjahr wurden 53 (54) Prüfungen und regierungsrätliche Genehmigungen von Reglementen, Tarifen und Statuten vorgenommen.

F. Hydrologie

– *Hydrometrie*

Die Wasserabflussmessungen im Gewerbekanal in Kirchberg und an der Schüss bei Sonceboz für die Wasserkraftnutzung werden im bisherigen Rahmen weitergeführt.

– *Grundwasseruntersuchungen*

Die Vorarbeiten für neue, auf besseren Kenntnissen aufgebaute Grundwasserkarten wurden vorangetrieben. Herr Prof. Dr. Rutsch, Geologe in Bern, wurde beauftragt, im Rahmen eines Gutachtens eine neue Einheitslegende und ein Arbeitsprogramm mit Kostenschätzungen bis Ende 1966 auszuarbeiten. Die neuen systematischen Grundwasserkarten und die zugehörigen Berichte sollen ermöglichen, die bei Bauten, Kiesgruben, Kehrichtdeponien und Tankanlagen nötigen Schutzmassnahmen für die volkswirtschaftlich wichtigen Grundwasser- und Quellgebiete anzuordnen, und einen Grundwasserbewirtschaftungsplan für den Kanton vorzubereiten (Art. 127 WNG).
Die Untersuchungen werden mehrere Jahre dauern, was durch die hohen Kosten und den Mangel an erfahrenen Hydrogeologen bedingt ist.

III. Gewässerschutz

A. Kanalisation und Abwasserreinigung

1. Allgemeines:

Die Erstellung von Kläranlagen und der zugehörenden Kanalisationen wurde weiterhin gefördert, ebenso die Bildung von Gemeindeverbänden. Die steigenden jährlichen Bauvolumen und der damit verbundene vermehrte Bedarf an Staatsbeiträgen widerspiegeln die gemachten Fortschritte. Es ist deshalb sehr zu hoffen, dass nicht mitten in der Phase der Verwirklichung der dringend notwendigen Gewässerschutzbauten durch die Kreditrestriktionen und die damit verbundene Notwendigkeit der Festsetzung der Fälligkeiten auf die Jahre 1971 und später eine starke Verzögerung im Bau eintritt. Die Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft wird sich im Verein mit den übrigen interessierten Direktionen um eine allen Interessen gerecht werdende Lösung des Finanzierungsproblems, allenfalls in Verbindung mit einem Dringlichkeitsprogramm, bemühen.
Im Berichtsjahr konnten die zentralen Gemeindekläranlagen von Pleigne und Rubigen in Betrieb genommen werden. Damit stehen im Kanton Bern total 13 mechanisch-biologische Kläranlagen in Betrieb, während für 7 weitere Anlagen mit dem Bau begonnen worden ist.

2. Zusammenstellung Gewässerschutz

Die nachfolgende Aufstellung ergibt eine Übersicht über den Stand des Gewässerschutzes im Kanton Bern Ende 1966.
(Die Einwohnerzahlen sind der Zusammenstellung des statistischen Amtes per Ende 1965 entnommen).

Einwohner Dezember 1965: ca. 961 000

	Anzahl Zentrale ARA	angeschlossene Gemeinden	Bevölkerung 1965	in % der Gesamtbevölkerung
in Betrieb	13	13	ca. 25 000	2.6
im Bau	15	74	ca. 464 000	48.3
generelle Projekte vorhanden	14	67	138 000	14.3
Wirtschaftlichkeitsvergleich und ARA-Standort-Studie	47	160	213 000	22.1
Total	89	314	840 000	87.3

3. Subventionierung von Abwasseranlagen

Behandelte Gesuche:	107	(113)
Bewilligte Staatsbeiträge:	Fr. 48 606 657.—	(52 547 900.—)
Ausbezahlte Staatsbeiträge:	Fr. 16 000 000.—	(7 999 910.60)

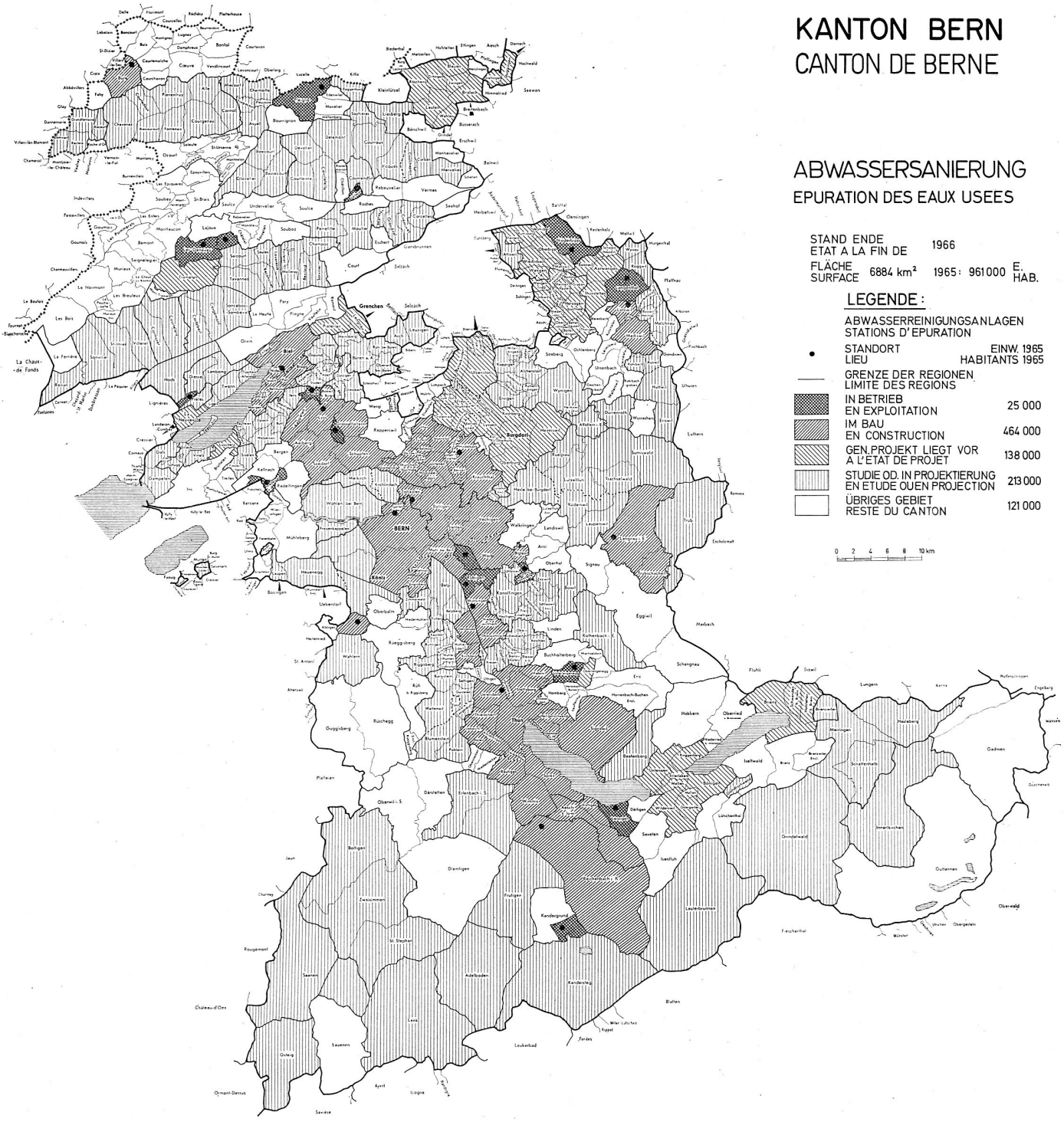
rund *Fr. 3 230 000.*— mussten dem Konto 1967 belastet werden.

4. Reglemente und Statuten

Im Berichtsjahr wurden 64 (115) Reglemente und Statuten von Gemeinden oder -verbänden und Genossenschaften zuhanden des Regierungsrates geprüft.

B. Industrielle und gewerbliche Abwässer

Neben der Erteilung von Bewilligungen zum Bau von Entgiftungs- und Neutralisationsanlagen konzentrierte sich die Tätigkeit auf die Beratung der im Ausbau befindlichen und die Überprüfung der straffällig gewordenen Betriebe bzw. Betriebsinhaber. Im Betriebsjahr erschienen die «Richtlinien über die Beschaffenheit abzuleitender Abwässer» des Eidgenössischen Departementes des Innern, die im Interesse einheitlicher Anforderungen in den allermeisten Fällen unverändert in die Bedingungen der Einleitungsbewilligungen übernommen wurden.
Im Frühling 1966 wurde in der auf neuenburgischem Gebiet liegenden SHELL-Raffinerie Cressier der Probebetrieb aufgenommen. Nach einer erfolglosen Intervention des Regierungsrates


KANTON BERN
CANTON DE BERNE
ABWASSERSANIERUNG
EPURATION DES EAUX USEES
STAND ENDE
ETAT A LA FIN DE 1966
FLÄCHE
SURFACE 6884 km² 1965: 961000 E. HAB.
LEGENDE:
ABWASSERREINIGUNGSANLAGEN
STATIONS D'EPURATION
STANDORT
LIEU
EINW. 1965
HABITANTS 1965
GRENZE DER REGIONEN
LIMITE DES REGIONS
IN BETRIEB
EN EXPLOITATION 25 000
IM BAU
EN CONSTRUCTION 464 000
GEN. PROJEKT LIEGT VOR
A L'ETAT DE PROJET 138 000
STUDIE OD. IN PROJEKTIERUNG
EN ETUDE OUEN PROJECTION 213 000
ÜBRIGES GEBIET
RESTE DU CANTON 121 000
0 2 4 6 8 10 km

beim Eidgenössischen Departement des Innern zur Aufschiebung des Betriebsbeginnes wurden von der Oberaufsichtskommission, in welcher die Interessen des Kantons Bern durch zwei Mitglieder vertreten werden, weitere Sicherheits- und Kontrollmassnahmen beschlossen, und die definitive Fassung des Pflichtenheftes genehmigt (vgl. auch Motion Stauffer, Behandlung 14. Februar).

C. Hauskläranlagen

Anzahl der behandelten Gesuche

1. Bewilligung für mech.-biolog. Kleinkläranlagen: .	17
2. Bewilligung für Hauskläranlagen (HKA) mit Ableitung:	1515
3. Bewilligung für Hauskläranlagen mit Versickerung	219
4. Bewilligung für Verzicht auf HKA, Ableitung in Gewässer ohne Reinigung:	552
5. Ableitung in dichte Jauchegrube:	424
6. Ableitung von industriellem Abwasser:	13
7. Diverse Gesuche:	968
Total der behandelten Gesuche	3708 (3499)

D. Tankanlagen

Im Berichtsjahr wurden 4108 (4073) Gewässerschutzbewilligungen für Benzin- und Öltanks mit einem Gesamtvolumen von 50150 m³ (76316 m³) erteilt. Der bewilligte Tankraum betrug für Benzin 4138 m³ (2929 m³), für Öl 46012 m³ (73387 m³).
Daneben waren ca. 300 Anfragen im Zusammenhang mit diesen Gewässerschutzbewilligungen zu beantworten.
Auf Grund von periodischen Tankinnenrevisionen wurden 68 (27) defekte Tanks gemeldet. Davon waren 36 perforiert, so dass Sanierungsmassnahmen angeordnet und die Weiterverwendung der Behälter verboten werden mussten.
Es ist unbefriedigend, dass die Tankeigentümer bzw. Verursacher von Ölschäden häufig keine angemessene Schadenversicherung besitzen. Die Schaffung einer klaren gesetzlichen Grundlage für eine allgemeine Haftpflichtversicherung seitens aller Firmen und Hauseigentümer, die gefährliche Flüssigkeiten lagern oder transportieren, ist zu prüfen.
In 21 Fällen musste infolge von eingetretenen oder drohenden Grundwasserverölungen eingegriffen werden und es mussten Sanierungsmassnahmen angeordnet werden.

E. Ölwehr

Im Hinblick auf sogenannte Ölunfälle, d.h. Versickerung von Öl oder Benzin als Folge eines Strassenverkehrsunfalles oder bei Undichtigkeit eines Tanks, hat der Regierungsrat am 25. Februar 1966 beschlossen, eine kantonale Ölwehrorganisation zu schaffen. Zur Vorbereitung dieser Aufgaben wurde eine verwaltungsinterne Ölwehrkommission, bestehend aus Vertretern der Kantonspolizei, der städtischen Brandwache Bern, der kantonalen Brandversicherungsanstalt, der Finanzdirektion und des Wasser- und Energiewirtschaftsamtes, gebildet.
Für die Schaffung der ersten drei Stützpunkte (Brandwache Bern Seepolizei Bielersee und Seepolizei Thunersee), hat der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 150000.– bewilligt. Sobald diese Einsatzstellen ausgerüstet sind, soll durch praktische Übungen ihre Einsatz-Reichweite bestimmt werden. Dank diesen Erfahrungswerten kann sodann in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen ein lückenloses Netz von Stützpunkten über den ganzen Kanton verteilt werden.
In Zusammenarbeit mit dem Büro Kreisoberingenieur III und der Wasserversorgung Biel wurde an der Lyss–Biel–Autostrasse bei Unterworben ein Ölwehr-Nebenstützpunkt zum Schutze der Wasserfassung der Stadt Biel eingerichtet.
Ähnliche Nebenstützpunkte werden in Zusammenarbeit mit der Seepolizei Neuenburg und der Fa. SHELL-Switzerland an beiden Enden der Zihl vorbereitet, um den Neuenburger- und den Bielersee gegen Öl, welches sich bei einem grösseren Unfall in der Raffinerie Cressier in die Zihl ergiessen könnte, wirksam zu schützen.
Eines der dringlichsten Probleme auf dem Gebiet der Ölschäden konnte bisher noch nicht gelöst werden: die unschädliche Beseitigung von Ölschlamm, Altöl und von durch Öl verunreinigten Erdmassen. Von Fall zu Fall wurden diese Abfallprodukte in Lehmgruben deponiert. Eine einwandfreie Beseitigung stellt jedoch nur die Verbrennung dieser Stoffe dar.

F. Kiesgruben

Bei der Anlage von neuen Kiesgruben wurde in 16 Fällen das übliche Publikationsverfahren durchgeführt, und es wurden insgesamt 8 Kiesgrubenbewilligungen nach zum Teil eingehenden hydro-geologischen Untersuchungen mit den zugehörigen Gewässerschutzbedingungen ausgestellt.

IV. Kerichtbeseitigung

A. Kehrichtaufbereitungsanlagen

Am Bau der Kompostierungs-/Verbrennungsanlage der Region Biel wurde intensiv weitergearbeitet. Für die Region Worblental und Umgebung (KEWU) konnte das allgemeine Bauprojekt für die Kompostierungs-/Verbrennungsanlage abgeliefert werden. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Errichtung einer Schlackendeponie beim Laufenbad durch die KEWU wurden durch die Direktion vier Expertenaufträge (an die EAWAG/ETH, Herrn Dr. Locher, Burgdorf, und die Professoren Nabholz und Rutsch, Bern) erteilt. Diese konnten bereits abgeliefert werden.

B. Kehrichtstudie Bern-Solothurn

Um auch auf dem Gebiet der Kehrichtbeseitigung eine Koordination herbeizuführen und zu einer Gesamtkonzeption für den ganzen Kanton zu gelangen, hat die Direktion gemeinsam mit dem Baudepartement von Solothurn und der Gemeinde Langenthal bei einem Ingenieurbüro in Zürich eine Studie ausarbeiten lassen, die den ganzen Kanton Bern (ohne Jura und Region Biel) umfasst. Damit soll die wirtschaftlichste Lösung für die Beseitigung des Kehrichts gefunden werden.
Für den Jura wird ein ähnlicher Auftrag erteilt werden.
Bereits wurden die Verhandlungen gemeinsam mit dem Kanton Solothurn mit einer Grossindustrie zur Abnahme der anfallenden Wärme-Energie aufgenommen.

V. Gewässerschutzlaboratorium

Mit RRB vom 11. März 1966 ist dem Labor die Stelle eines zweiten Laboranten bewilligt worden. Trotz verschiedener Ausschreibungen konnte die Stelle bis Ende 1966 nicht besetzt werden.
Ziemlich beeinträchtigt wurde die Arbeit zu Beginn des Jahres durch das Einrichten des Labors am neuen Standort (altes Tierspital).
Am 26. Oktober 1966 erteilte die Direktion den Auftrag, die Planung und Kostenrechnung für einen definitiven Bau des Laboratoriums am Schermenweg vorzunehmen. Dank der tatkräftigen Mithilfe der beteiligten Firmen war es möglich, sämtliche Unterlagen termingerecht am 15. Dezember 1966 abzuliefern.

Untersuchungen

Trotz der erwähnten Behinderungen betrug die Zahl der untersuchten Proben 2169 gegenüber 1983 im Vorjahr.

Die Proben verteilten sich auf die einzelnen Sachgebiete wie folgt:

Seeuntersuchungen	1702 (758)	78.5% (38.2%)
Fischvergiftungen	99 (59)	4.6% (3.0%)
Rohwasser für Trinkwasseraufbereitung	87 (425)	4.0% (21.4%)
Flussuntersuchungen	69 (480)	3.2% (24.2%)
Kontrolle von Kläranlagen	67 (47)	3.1% (2.4%)
Industrielle Abwasser	42 (47)	1.9% (2.4%)
Verschmutzungen durch Öl	38 (71)	1.7% (0.8%)
Gewässerverschmutzungen	31 (59)	1.4% (3.0%)
Badewasser	19 (13)	0.9% (0.7%)
Brauchwasser	8 (54)	0.4% (2.7%)
Diverse	7 (23)	0.3% (1.2%)

Die Zahl der Eingänge betrug 216 (164).

Die Zahl der behandelten Fischvergiftungen betrug 20, diejenige von akuten Gewässerverschmutzungen 28. Als Ursachen wurde folgendes ermittelt:

	Fisch-vergiftungen	Gewässer-verschmutzungen
Ursache unbekannt	3	1
Cyanide	9	–
Jauche	2	6
Metalle	2	–
Öl/Benzin	–	14
Verschiedenes	3	3
Schwebestoffe	–	1
Spritz- und Imprägnierungsmittel	1	–
Auftrag zurückgezogen	1	3

Die normalen Seeuntersuchungen (monatliche Ausflusskontrolle des Bieler-, Thuner- und Brienzersees) wurden zum Zwecke einer allgemeineren Übersicht und Gewinnung von Vergleichsdaten ergänzt durch die Kontrolle der Ausflüsse von Neuenburger- und Murtensee.
Die vierteljährliche Seekontrolle umfasste: grossen und kleinen Moossee, Inkwiler-, Burgäschi-, Dittlig-, Uebeschi- und Amsoldingersee.
Im Bielersee wurde ferner die monatliche Aufnahme eines ganzen Tiefenprofils weitergeführt.
Im Zusammenhang mit der Deponie der II. Juragewässerkorrektion gelangte eine Schwebestoff-Untersuchung zur Durchführung.
Die Untersuchungen in der Pilot-Anlage Tüscherz beschränkten sich auf chemischem Gebiet auf einige Spezialprobleme. Besonderes Gewicht lag auf dem Nachweis von cancerogenen Substanzen im Bielerseewasser. Die infolge der knappen finanziellen Mittel etwas lückenhaften Ergebnisse zeigten dennoch die Verwendbarkeit des Bielersees zur Trinkwasseraufbereitung.
Die biologischen Untersuchungen wurden und werden noch weitergeführt.
Infolge der auch dieses Jahr wieder ziemlich schlechten Badesaison mussten nur zwei Badeplätze untersucht werden. Ein dritter Fall wurde auf 1967 verschoben. Es zeigt sich, dass vor allem Schulbehörden immer mehr Bedenken für das Schulbaden an den Tag legen. Die bis jetzt erhaltenen Resultate waren nicht gravierend, aber auch keineswegs ermutigend.
Zum ersten Mal wurde auch die Kontrolle von Kläranlagen durchgeführt. Diese Kontrollen bedürfen noch einer gewissen Systematisierung, damit sie wohl gründlich genug, aber auch arbeitsmässig zu bewältigen sind.
In Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn wurde ein Fischsterben im Inkwilersee abgeklärt. Dies erfolgte durch den Biologen, der auch spezielle Untersuchungen und Beratungen für das kantonale Labor in bezug auf die Biologie des Trinkwassers durchführte.
Der Biologe wirkte auch dieses Jahr wieder in der Bäder-Kommission des SIA mit.

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. April 1967.

Begl. Der Staatsschreiber: *Hof*

Der Gewässerschutzchemiker des Kantons Solothurn absolvierte beim Labor einen vierzehntägigen Studienaufenthalt.

VI. Energiewirtschaft

A. Atomkraftwerk Mühleberg

Gestützt auf die Standortbewilligung der Bundesbehörden haben die Bernischen Kraftwerke AG den Sicherheitsbericht und das Bauprojekt für das bei Mühleberg geplante Atomkraftwerk ausgearbeitet. Parallel zum Bewilligungsverfahren auf Bundesebene wurde auch das normale Baubewilligungsverfahren nach den kantonalen Vorschriften eingeleitet.

B. Rohölpipeline Belfort–Schötz

Die von der ESSO-Switzerland und sieben weiteren Erdölgesellschaften geplante Rohölpipeline Belfort–Schötz (LU) kreuzt den Kanton Bern bei Zwingen und zwischen Niederbipp und Roggwil. Auf Grund eingehender Verhandlungen konnte ein Trasse gefunden werden, das wichtige Grundwassergebiete entweder an engster Stelle kreuzt (Birstal) oder ihnen ausweicht (Roggwil-Wynau). Ob der Bau dieser Rohrleitung in absehbarer Frist zustande kommt, bleibt vorläufig offen.

C. Gasfernleitung Basel–Mittelland

Die im letzten Jahr vom Bund konzessionierte Leitung soll das Gaswerk Basel und eine grössere Anzahl von Gaswerken im Mittelland mit entgiftetem Gas versorgen. Im Kanton Bern sind folgende Gemeinden an der Gasverbund Mittelland AG (GVM) beteiligt: Biel, Burgdorf, Langenthal und Bern. Damit werden die Gaswerke dieser Städte die eigene Fabrikation einstellen und sich in Zukunft auf die Gasverteilung beschränken.
Im Zusammenhang mit der Plangenehmigung der unter Aufsicht des Bundes stehenden Abschnitte wurde das Vernehmlassungsverfahren durchgeführt und die Stellungnahme des Kantons ausgearbeitet (Abschnitt Arlesheim–Holderbank, Oberbuchsitten–Recherswil, Recherswil–Buchi, Aarwangen–Langenthal, Buchi–Mannenberg, Buchi–Marin/Epagnier, Studensagi–Fröscheloch). Ausserdem wurde die kantonale Rohrleitungsbewilligung für folgende, unter Aufsicht des Kantons stehende Anschlussleitungen der Gaswerke erteilt: Buchi–Grenchen, Jegenstorf–Burgdorf und Fröscheloch–Biel/Silbergasse.
Der Bau der einzelnen Abschnitte wurde so vorangetrieben, dass es möglich sein wird, die Gasfernleitung im Jahre 1967 wenigstens teilweise in Betrieb zu nehmen.

D. Gasfernleitung Le Locle–St-Imier

Im Berichtsjahr wurde der Firma Intercommunale Gaz-Eaux S.A. (JGESA), Le Locle, die kantonale Rohrleitungsbewilligung für eine Verbindungsleitung Le Locle–La Chaux-de-Fonds–St-Imier (Abschnitt auf Gebiet des Kantons Bern) erteilt. Die Leitung wurde erstellt, und das Gaswerk St-Imier hat die Gasfabrikation eingestellt.

E. Elektrizitätsreglemente

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

Der Direktor:

Huber