

Gemeindeabstimmung vom 7. März 2021

BOTSCHAFT

des Stadtrats an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger
betreffend

**"AGGLOMERATIONSPROGRAMM DER 3. GENERATION UND
BUSLINIENKONZEPT", beinhaltend:**

**PLANUNGEN DER MASSNAHMEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS DER 3. GE-
NERATION SOWIE DES BUSLINIENKONZEPTES: ZUSTIMMUNG**

FINANZIERUNG DIESER PLANUNGEN: GENEHMIGUNG DES RAHMENKREDITES

**KOMPETENZDELEGATION ZUR BEWILLIGUNG DER OBJEKTKREDITE AN DEN GE-
MEINDERAT: ERMÄCHTIGUNG**

Inhaltsübersicht

Das Wichtigste in Kürze.....	3
1. Ausführungen zu den Agglomerationsprogrammen	7
1.1 Inhalt und Ziel im Allgemeinen.....	7
1.2 Agglomerationsprogramm der 3. Generation	7
1.3 Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme durch den Bund und den Kanton Bern	8
2. Agglomerationsprogramm der 3. Generation: konkrete Zielsetzungen und Gegenstand der Planungen in der Stadt Langenthal	8
3. Buslinienkonzept.....	8
4. Sachlicher Zusammenhang zwischen den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und dem Buslinienkonzept.....	9
5. Ergebnis der Planungen	9
6. Zeitliche Vorgaben	9
7. Umsetzung der Planungen	10
8. Die detaillierten Planungsmassnahmen gemäss dieser Vorlage in der Übersicht	10
9. Einbezug der Anspruchsgruppen in die Planungsprozesse	12
10. Kosten, Kreditart und Kompetenzdelegation	13
10.1 Kosten	13
10.2 Kreditart: Rahmenkredit.....	14
10.3 Kompetenzdelegation	14
11. Finanzierung, wirtschaftliche Tragbarkeit und Finanzfolgekosten .	14
11.1 Finanzierung	14
11.2 Wirtschaftliche Tragbarkeit der Ausgabe	15
11.3 Finanzfolgekosten	15
12. Finanzieller Folgeaufwand für die Projektierungs- und Realisierungsphase	16
13. Beratung im Stadtrat.....	17
14. Antrag.....	18

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Sie finden nachfolgend im grau hinterlegten Text das Wichtigste zur Vorlage in Kürze. Ab Seite 7 folgen die detaillierten Erläuterungen.

Das Wichtigste in Kürze

Agglomerationsprogramm der 3. Generation

Die Agglomerationsprogramme "Siedlung und Verkehr" des Bundes sind ein Instrument der nationalen Raumplanung. Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund die Kantone und die Gemeinden bei der Gestaltung einer zukunftsorientierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung finanziell.

Agglomerationsprogramme gibt es seit dem Jahr 2006. Die Stadt beteiligte sich bereits an den Agglomerationsprogrammen der 1. und der 2. Generation. Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde von den Bundesbehörden abgelehnt. Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation beinhaltet im Wesentlichen die Planung und Umsetzung des Bahnhofareals (Bahnhofplätze Nord und Süd, unterirdische Passage als Verbindung der Stadtteile Nord und Süd).

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation führte im Rahmen einer detaillierten Bearbeitung zu einer umfassenden Gesamtbetrachtung der städtischen Siedlungs- und Verkehrssituation. Als Ergebnis davon sollen in 14 Strassenabschnitten des städtischen Verkehrsnetzes der Strassenraum aufgewertet, der Verkehrsfluss optimiert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Darum geht es in dieser Vorlage.

Buslinienkonzept

Die Eckpunkte des künftigen Busliniennetzes im Raum Langenthal wurden im Rahmen des langfristigen Konzeptes zum öffentlichen Verkehr des Kantons Bern und in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) festgelegt. Basierend darauf genehmigte der Gemeinderat das Buslinienkonzept am 17. Juni 2020. Gemäss diesem Konzept sollen teilweise zusätzliche Bushaltestellen entstehen, und die bestehenden Bushaltestellen werden behindertengerecht umgestaltet. Auch diese Infrastrukturprojekte sind Teil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation.

Koordinierte Planungen, Ergebnis der Planungen

Zwischen den Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes bestehen vielerorts zwingende gestalterische, funktionale und bauliche Parallelitäten und Überschneidungen, da sie oftmals dieselben Strassenabschnitte betreffen. Der nächste Planungsschritt, bestehend aus der Ausarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie der Vorprojekte für die 14

Strassenabschnitte und für die Infrastrukturprojekte gemäss dem Buslinienkonzept, ist deshalb in einem einheitlichen Prozess anzugehen. Damit wird die optimale Koordination der Planungsvorhaben sichergestellt. Aus diesem Grund umfasst diese Vorlage die Finanzierung der Planung der Massnahmen gemäss dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation und der planerischen Vorbereitung der Umsetzung des Buslinienkonzeptes in *einem* Rahmenkredit. Mit diesem Rahmenkredit werden für die zu planenden Massnahmen Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie Vorprojekte mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 % erarbeitet.

Rahmenkredit, Übertragung der Kompetenz zur Bewilligung der Objektkredite an den Gemeinderat

Ein Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen. Die zu planenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes sind ein exemplarisches Beispiel dafür. Mit einem Ja zur Rahmenkreditvorlage soll der Gemeinderat ermächtigt werden, die einzelnen Ausgabenposten (Objektkredite) für die einzelnen Planungen bis zur definierten Obergrenze von Fr. 3.81 Mio. in eigener Kompetenz zu beschliessen, unabhängig von der Höhe des Objektkredites im Einzelfall. Damit ist eine koordinierte und widerspruchsfreie Planung der einzelnen Strassenabschnitte und Buslinienmassnahmen sichergestellt.

Kosten der Planungen und Beiträge Dritter

Die Kosten für die Planung der 14 Strassenabschnitte und der planerischen Vorbereitungen der Umsetzung des Buslinienkonzeptes setzen sich wie folgt zusammen (Beträge in Franken):

■ Grundlagenerarbeitung / Vorbereitung	250'000.00
■ Planungshonorare (Betriebs-, Gestaltungs-, Vorprojekte)	2'120'000.00
■ bauherrenseitige Honorare	1'260'000.00
■ Unvorhergesehenes	180'000.00
■ Total (inkl. 7,7 % MWST)	3'810'000.00

Der erwartete Beitrag des Bundes und des Kantons Bern aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation wird rund einen Drittel dieser Kosten decken. Diese Finanzierung ist zwar gemäss dem geltenden Finanzierungssystem der Agglomerationsprogramme in Aussicht gestellt, wird aber erst in einem späteren Zeitpunkt rechtsverbindlich zugesprochen. Deshalb handelt es sich vorliegend um einen Bruttobetrag.

Bauliche Umsetzungskosten

Liegen die Betriebs- und Gestaltungskonzepte und die Vorprojekte vor, welche mit dem Rahmenkredit gemäss dieser Vorlage finanziert werden, können die konkreten baulich bedingten Umsetzungskosten für die geplanten Massnahmen ermittelt und

die konkreten Projekte genehmigt werden. Gemäss einer ersten Schätzung belaufen sich die Gesamtausgaben dafür auf rund Fr. 31 Mio. (inklusive MWST). Rund ein Drittel des finanziellen Aufwandes zur Umsetzung der baulichen Projekte wird wiederum der Bund und der Kanton Bern tragen, so dass nach heutigem Wissensstand die Stadt rund Fr. 20 Mio. finanzieren müssen. Die entsprechenden Projekte mit den dazugehörenden Ausführungskrediten müssen zum gegebenen Zeitpunkt vom zuständigen städtischen Organ bewilligt werden. Ein Ja zum vorliegenden Beschluss am Ende dieser Botschaft ist daher kein Ja zu den Projekten oder den Kosten der baulichen Umsetzung der mit diesem Rahmenkredit zu planenden Massnahmen. Die Teilprojekte werden den zuständigen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung, zeitlich gestaffelt, in fünf oder mehr Abstimmungsvorlagen unterbreitet.

Finanzierung, wirtschaftliche Tragbarkeit, Finanzfolgekosten

Die Finanzierung der Brutto-Investition in Höhe von Fr. 3.81 Mio. erfolgt zunächst vollständig durch die Stadt, zu Lasten des steuerfinanzierten Haushaltes. Nach Abzug der oben erwähnten Drittbeiträge des Bundes und des Kantons Bern verbleiben der Stadt rund Fr. 2.54 Mio., die sie selber tragen muss.

Die Investition von brutto Fr. 3.81 Mio. ist im Investitionsplan 2021 – 2025 in verschiedenen Positionen eingeplant. Die finanzielle Tragbarkeit des Rahmenkredites ist daher gegeben.

Die Finanzfolgekosten für den Brutto-Rahmenkredit belaufen sich nach der Ausschöpfung des vollständigen Kreditrahmens und der gleichzeitigen Aktivierung aller Objektkredite auf jährlich rund Fr. 430'000.00 (Abschreibungsaufwand und kalkulatorischer Zins) zu Lasten der Erfolgsrechnungen, über einen Zeitraum von zehn Jahren. Mit dem finanziellen Zufluss der Beiträge des Kantons und des Bundes verringert sich diese jährliche Belastung: Sie beträgt dann während zehn Jahren nur noch rund Fr. 285'750.00.

Zeitliche Vorgaben

Damit die Fristen für die Kantons- und Bundesbeiträge eingehalten werden können, ist ein straffer Zeitplan erforderlich. Gemäss den aktuellen Bundesvorgaben werden die Mittel für verkehrliche Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation nur für Projekte gesprochen, die sich bis Ende 2025 zumindest in der baulichen Umsetzung befinden. Die Planungsarbeiten müssen daher spätestens im Jahr 2021 starten.

Würdigung der Vorlage

Langenthal ist berechtigt, an den Agglomerationsprogrammen "Siedlung und Verkehr" des Bundes mitzumachen. Mit der Planung und der späteren baulichen und gestalterischen Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und

des neuen Buslinienkonzeptes bietet sich Langenthal die Chance, einen grossen Schritt in Richtung einer zukunftsfähigen städtischen Verkehrsinfrastruktur zu machen, mit aufgewerteten Strassenabschnitten und zeitgemässen, behindertengerechten Bushaltestellen. Dazu sind koordinierte Planungen auszulösen.

Bei einem Ja zum Rahmenkredit von Fr. 3.81 Mio. kann die Stadt

- die Massnahmen des 3. Agglomerationsprogramms und die Massnahmen aus dem Buslinienkonzept koordiniert planen;
- die bauliche Neu- und Umgestaltung von 14 Strassenabschnitten und Verkehrsinfrastrukturen planen;
- die behindertengerechte Umgestaltung bestehender Bushaltestellen und die Schaffung teilweise neuer Bushaltestellen planen;
- die Führung der Buslinien gemäss Buslinienkonzept optimieren;
- bei der Planung und Umsetzung der Vorhaben auf Bundes- und Kantonsgelder aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation zugreifen.

Beratung im Stadtrat

Der Stadtrat befasste sich mit der Vorlage an seiner Sitzung vom 21. Dezember 2020. Er stimmte der Vorlage mit **34 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu und empfiehlt Ihnen somit die Annahme.**

Die nachfolgenden Ausführungen informieren Sie im Detail über die Vorlage:

1. Ausführungen zu den Agglomerationsprogrammen

1.1 Inhalt und Ziel im Allgemeinen

Die Agglomerationsprogramme "Siedlung und Verkehr" des Bundes sind ein Instrument der nationalen Raumplanung. Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund die Kantone und die Gemeinden bei der Gestaltung einer zukunftsorientierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung finanziell. Das Ziel ist eine koordinierte Planung der Siedlungen, der Landschaft und des Verkehrs in urbanen Räumen. Besonderes Gewicht hat die Abstimmung zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem Auto- sowie dem Fuss- und Veloverkehr.

Die Agglomerationen können sich beim Bund um die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten bewerben. Voraussetzung: Die Gemeinden erbringen den Nachweis einer koordinierten Planung und tragen die auf sie entfallenden Kostenanteile.

Agglomerationsprogramme gibt es seit dem Jahr 2006. Die 1. und die 2. Generation sind bereits in Umsetzung. Die Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden im Jahr 2019 vom eidgenössischen Parlament verabschiedet, die Agglomerationsprogramme der 4. Generation sind in Vorbereitung.

Die Stadt reichte im Rahmen der 1., 2., 3. und der 4. Generation Programme ein – teilweise zusammen mit dem Kanton Bern. Während die erste Eingabe scheiterte, befindet sich mit der Neugestaltung des Bahnhofareals in Langenthal, als Ergebnis der Eingabe des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, ein erstes Projekt in Planung und teilweise bereits in der baulichen Umsetzung. Nun geht es um das Agglomerationsprogramm der 3. Generation: Inangriffnahme der Planungen der in diesem Programm enthaltenen Massnahmen.

1.2 Agglomerationsprogramm der 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation der Agglomeration Langenthal will durch gezielte Verkehrslenkung im Strassennetz den Verkehrsfluss verbessern und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Die Strassenräume sollen aufgewertet werden, mit dem Ziel, dass alle Verkehrsträger (Auto-, Velo-, Fussverkehr, öffentlicher Verkehr) Platz finden, beziehungsweise eine Harmonisierung unter den Verkehrsträgern möglich wird. Die Wege in den Quartieren und im Zentrum sollen zu Fuss oder mit dem Velo sicher zurückgelegt werden können. Dazu muss der querende Autoverkehr künftig teilweise um das Stadtzentrum herumgeführt werden. Der Gemeinderat stimmte am 31. August 2016 dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation zu, welches anschliessend gemeinsam mit der Region Oberaargau beim Kanton Bern zu Händen des Bundes eingereicht wurde. Mit der Planung und späteren Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss den

nachfolgenden Ausführungen bietet sich für Langenthal die Chance, einen grossen Schritt in Richtung einer zukunftsfähigen, städtischen Verkehrsinfrastruktur zu machen.

1.3 Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme durch den Bund und den Kanton Bern

Das eidgenössische Parlament hiess im Jahr 2019 die Mitfinanzierung aller Agglomerationsprogramme der 3. Generation gut. Das Programm der Agglomeration Langenthal wurde als sehr gut bewertet. Entsprechend sicherte der Bund für die weitere Planung und eine allfällige Umsetzung einen hohen Beitragssatz zu. Mit der Anerkennung durch den Bund bekannte sich auch der Kanton Bern zu einer Mitfinanzierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation.

2. Agglomerationsprogramm der 3. Generation: konkrete Zielsetzungen und Gegenstand der Planungen in der Stadt Langenthal

Die Stadt nahm im Rahmen der Detailbearbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation eine umfassende Gesamtbetrachtung ihrer Siedlungs- und Verkehrssituation vor. In Berücksichtigung der allgemeinen Zielsetzungen der Agglomerationsprogramme (siehe oben) wurden 14 Strassenabschnitte und Infrastrukturprojekte für das Busliniennetz im Stadtgebiet definiert, welche in den nächsten Jahren aufgewertet werden sollen (siehe für die einzelnen Massnahmen Ziff. 8). Von den Zielsetzungen her geht es um die Aufwertung des Strassenraums, die Optimierung der Verkehrsflüsse und um die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es sollen teilweise neue und sichere Verbindungen für den Fuss- und den Veloverkehr entstehen, die Innenstadt soll sukzessive vom Transitverkehr entlastet werden, das Strassenbild soll attraktiver gestaltet werden, es gibt teilweise zusätzliche Bushaltestellen und die bestehenden Bushaltestellen werden behindertengerecht umgestaltet. Das setzt eine Reihe von Planungsmassnahmen voraus.

3. Buslinienkonzept

Die Eckpunkte des künftigen Busliniennetzes im Raum Langenthal wurden im Rahmen des langfristigen Konzeptes zum öffentlichen Verkehr des Kantons Bern und in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) festgelegt. Basierend darauf genehmigte der Gemeinderat das aktualisierte Buslinienkonzept am 17. Juni 2020. Gemäss diesem Konzept gibt es teilweise zusätzliche Bushaltestellen und die bestehenden Bushaltestellen sollen behindertengerecht umgestaltet werden (in dieser Botschaft als "Infrastrukturprojekte" zusammengefasst).

4. Sachlicher Zusammenhang zwischen den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und dem Buslinienkonzept

Zwischen den zu planenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes bestehen vielerorts zwingende gestalterische, funktionale und bauliche Parallelitäten und Überschneidungen, da sie oftmals dieselben Strassenabschnitte betreffen. Zudem müssen alle Vorhaben im öffentlichen Raum mit den bisherigen Zielen, unter anderem des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP Bahnhof – öffentlicher Raum), des städtischen Verkehrsrichtplans und der städtischen Planungen zur Kernstadtentwicklung abgestimmt werden.

Eine koordinierte Gesamtplanung der Massnahmen gemäss dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes ist daher zwingend. Das ermöglicht eine planerische Gesamtschau aller Massnahmen, optimiert die gesamtheitliche Wirkung aller Massnahmen und beugt unkoordinierter Planung vor.

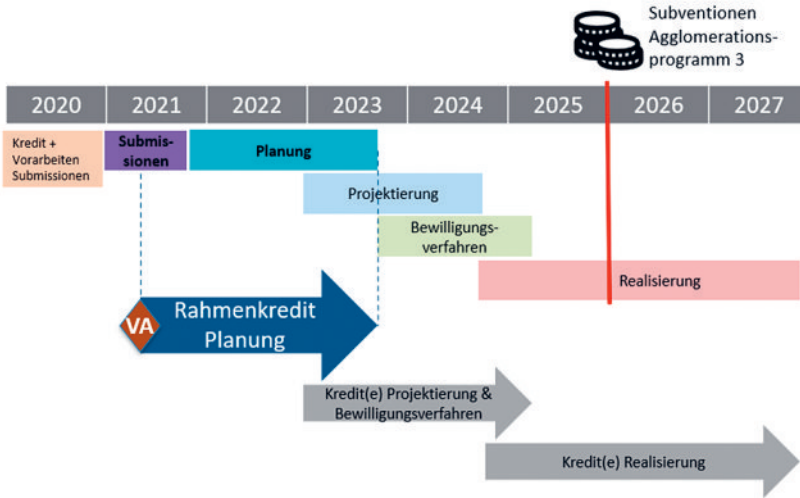
Deshalb wird für die Planung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation und der Massnahmen zur planerischen Vorbereitung der Umsetzung des Buslinienkonzeptes ein Rahmenkredit beantragt. Die Kosten dieser Planung betragen Fr. 3.81 Mio. Dabei handelt es sich um einen Bruttobetrag. Die Mitfinanzierung durch den Bund und den Kanton Bern beträgt rund einen Drittel. Netto ist die Stadt somit durch die Planungen mit rund Fr. 2.54 Mio. belastet.

5. Ergebnis der Planungen

Als Ergebnis der Planungen liegen für die 14 Strassenabschnitte und Infrastrukturprojekte **Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Vorprojekte mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 % vor.**

6. Zeitliche Vorgaben

Bei der Planung der 14 Strassenabschnitte und Infrastrukturprojekte, und später auch bei der baulichen Umsetzung, kann die Stadt mit massgeblicher finanzieller Unterstützung durch Bund und Kanton Bern rechnen (siehe oben Ziff. 1.3). Damit diese Gelder aus dem Agglomerationsprogramm beansprucht werden können, muss die Stadt zügig voranschreiten: **Spätestens im Jahr 2025 müssen nach aktuellen Bundesvorgaben die Projekte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation im Bau sein. Sonst entfällt die Finanzierungszusage. Das bedingt, dass die Stadt im Jahr 2021 mit der Planung beginnt.** Zudem muss über alle Planungsschritte hinweg ein straffer Zeitplan eingehalten werden:



7. Umsetzung der Planungen

Sobald die Planungen zu den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes abgeschlossen sind, können in einem nächsten Schritt die geplanten Massnahmen im Detail konkretisiert (Ausführungsprojekte) und sodann umgesetzt werden. Dafür ist nach heutigem Wissensstand mit Investitionsausgaben von brutto rund Fr. 31 Mio. zu rechnen, allerdings wiederum mit einem Drittkostenanteil von rund einem Drittel, welchen der Bund und der Kanton Bern übernehmen. Eine Berechnung mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$ wird jedoch erst nach der hier beantragten Planungsphase vorliegen.

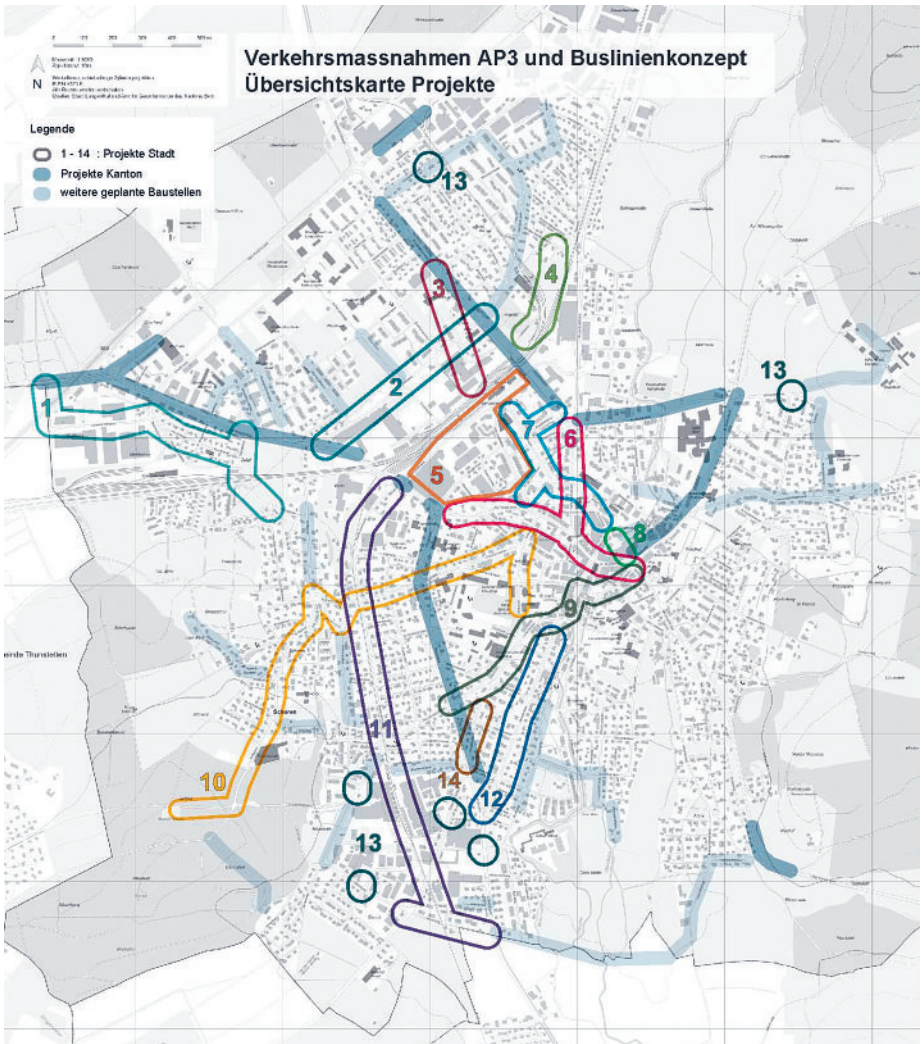
Die Stadt wird also nach heutigem Wissensstand durch die bauliche Umsetzung der mit dieser Vorlage ausgelösten Planungen mit netto rund Fr. 20 Mio. belastet. Der Entscheid zur Finanzierung des oder der dafür notwendigen Investitionskredite(s) wird zu einem späteren Zeitpunkt auf der Basis der detaillierteren Projekte durch das städtische, finanzkompetente Organ zu fällen sein. Diese Teilprojekte werden den zuständigen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung, zeitlich gestaffelt, in fünf oder mehr Abstimmungsvorlagen unterbreitet. **Die Finanzierung dieser baulichen Umsetzung ist also nicht Teil dieser Vorlage. Die Planungen lösen aber Folgeinvestitionen in der beschriebenen Höhe aus.**

8. Die detaillierten Planungsmassnahmen gemäss dieser Vorlage in der Übersicht

Der Gegenstand der Planungen umfasst wie beschrieben:

- die Massnahmen in den 14 Strassenabschnitten und Infrastrukturprojekten aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation (Teilbereich Verkehr), welche in der planerischen Zuständigkeit der Stadt liegen;
- die Massnahmen des Buslinienkonzeptes, soweit sie Gemeindestrassen betreffen.

Darin integriert sind die durch diese Planungen involvierten Massnahmen aus dem geltenden **städtischen Verkehrsrichtplan** und **Vorhaben aus überwiesenen politischen Vorstössen**. Daraus ergibt sich die folgende geografische Übersicht, welche in der nachfolgend dargestellten Tabelle erläutert wird:



Nr.	Ort	Geplante Massnahmen
1	Chasseralstrasse Klusstrasse	Verbesserung der Fuss- und Veloführung
2	Hasenmattstrasse	Neugestaltung des Strassenraums
3	Bäregg	Neue Fuss- und Veloverbindung
4	Karbidweg	Neue Fuss- und Veloverbindung
5	Bahnhofstrasse Eisenbahnstrasse	Neugestaltung des Verkehrs- und Temporegimes
6	Bützbergstrasse St. Urbanstrasse	Neugestaltung des Verkehrs- und Temporegimes in der Kernstadt
7	Jurastrasse Zieglerstrasse	Neugestaltung des Strassenraums Neugestaltung des Verkehrs- und Temporegimes
8	Coop	Überprüfung des Fuss- und Veloverkehrs
9	Südümfahrung Kernstadt	Neugestaltung des Strassenraums Neugestaltung des "Dästerplatzes" Neugestaltung des Verkehrs- und Temporegimes
10	Schoren	Neue Buslinienführung Neue Haltestellen (behindertengerecht)
11	Eisenbahnstrasse Dennliweg	Neugestaltung des Verkehrs- und Temporegimes
12	Mittelstrasse	Neugestaltung des Strassenraums Neugestaltung des Verkehrs- und Temporegimes Neue Haltestellen (behindertengerecht)
13	ÖV Haltestellen	Neue Haltestellen (behindertengerecht)
14	Lotzwilstrasse	Markierung und Signalisation

9. Einbezug der Anspruchsgruppen in die Planungsprozesse

Die vorgesehenen Planungen sollen in **partizipativen Prozessen** erarbeitet werden. Die Partizipationsgefässe bestehen aus einem Gremium mit Stadtratsmitgliedern und – je nach Strassenabschnitt und Partizipationsbedürfnis – weiteren Mitgliedern (Anwohnende, Verbände, Vereine, Unternehmungen, Elternratsmitglieder, Arbeitsgruppe Mobilität/Schulwegsicherheit u. a.).

10. Kosten, Kreditart und Kompetenzdelegation

10.1 Kosten

Leistungen	Aufwand
A) Grundlagenerarbeitung / Vorbereitung	Fr. 250'000.00
B) Planungshonorare (Erarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Vorprojekte)	Fr. 2'120'000.00
C) bauherrenseitige Honorare	Fr. 1'260'000.00
D) Unvorhergesehenes	Fr. 180'000.00
Zu bewilligender Rahmenkredit (inklusive 7,7 % MWST)	Fr. 3'810'000.00

Erläuterungen der Aufwandszusammenstellung:

- **Position A:** Damit die Planungsarbeiten starten können, müssen in einem ersten Schritt die Planerleistungen zur Ausarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie der Vorprojekte beschafft werden, und zwar durch Ausschreibungen gemäss dem öffentlichen Beschaffungsrecht. Dies gilt auch für die Submission der bauherrenseitigen Leistungen. Zudem sind erste Grundlagen wie Vermessungen, Verkehrssimulationen etc. aufzuarbeiten bzw. zu beschaffen.
- **Position B:** Für die Erarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie der Vorprojekte werden Planerhonorare von Fr. 2.12 Mio. geschätzt.
 - Planerleistungen: Je nach Strassenabschnitt müssen Bauingenieure, Verkehrsplanerinnen, Landschaftsarchitekten u. a. beigezogen werden.
 - Querschnittsmandate: In den ersten Planungsphasen müssen besondere Fragestellungen durch Gutachten und Untersuchungen geklärt werden. Dies kann ein Tempogutachten, ein Lärmgutachten, eine geologische Untersuchung oder die Zustandserhebung eines Tragwerks sein.
 - Partizipation: Die Partizipationsmassnahmen müssen vorbereitet und begleitet werden (Veranstaltungen organisieren, Informationsmaterialien aufbereiten usw.).
- **Position C:** Die benötigten personellen Ressourcen und das fachliche Knowhow können innerhalb des Stadtbauamtes in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht hinreichend aufgebaut werden. Die erforderlichen Arbeiten müssen daher mit der Unterstützung externer Leistungserbringenden fristgerecht und in der erforderlichen Qualität bereitgestellt werden. Im Rahmenkredit werden aus diesen Gründen finanzielle Mittel für bauherrenseitige Leistungen eingestellt.

10.2 Kreditart: Rahmenkredit

Ein Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen. Der Beschluss über den Rahmenkredit bestimmt, welches Organ die einzelnen Objektkredite beschliessen kann (Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009).

Die Verkehrsmassnahmen gemäss dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes sind ein exemplarisches Beispiel für Einzelmassnahmen, welche zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen und enge Abhängigkeiten aufweisen. Die Einzelmassnahmen und die resultierenden Projekte stehen in einem direkten und/oder indirekten Wirkungszusammenhang und sind in ihren Schnittpunkten funktional und gestalterisch verknüpft. Sie sind deshalb zwingend gesamthaft zu planen, und die Planungsarbeiten sind über einen einzigen Rahmenkredit zu finanzieren und zu beauftragen.

10.3 Kompetenzdelegation

Die Beschlussfassung über einen Rahmenkredit bringt den Vorteil einer frühen politischen Grundsatzbeschlussfassung mit sich. Dabei ist zentral, dass die Bewilligung eines Rahmenkredites für sich allein betrachtet nicht zu Ausgaben führt. Der Beschluss dazu führt nämlich nur zu einer "Reservation" von finanziellen Mitteln für Vorhaben, die sachlich in einer engen Beziehung stehen. Die *Verwendung* finanzieller Mittel zulasten des Rahmenkredites setzt die Bewilligung von sogenannten Objektkrediten voraus. Erst diese führen zu Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadt.

Es wird beantragt, die Kompetenz für die Bewilligung der einzelnen Objektkredite (bis zur maximalen Höhe des Rahmenkredites von Fr. 3.81 Mio.) für die beschriebene erste Planungsphase dem Gemeinderat zuzuweisen, und zwar unabhängig von der Höhe der Objektkredite im Einzelfall. Diese Kompetenzzuweisung garantiert ein koordiniertes und widerspruchsfreies Vorgehen, weil die Bewilligung aller Objektkredite bei der gleichen Behörde konzentriert ist. Dieses Vorgehen wurde bereits mehrfach angewendet und bewährt sich gut.

11. Finanzierung, wirtschaftliche Tragbarkeit und Finanzfolgekosten

11.1 Finanzierung

Die Finanzierung der Brutto-Investition für die Planungsphase erfolgt in einem ersten Schritt durch die Stadt. Die im steuerfinanzierten, allgemeinen Haushalt erforderlichen finanziellen Mittel werden durch eigene Mittel (Fiskalerträge) und im Zusammenspiel mit anderen anstehenden Investitionsvorhaben durch Fremdmittelaufnahme oder durch den Verkauf von Finanzanlagen sichergestellt.

Der Anteil von Bund und Kanton Bern wird – bezogen auf den beantragten Rahmenkredit – rund einen Drittel ausmachen. Die Auszahlung dieser Drittbeiträge wird allerdings erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Stadt muss also eine **finanzielle Vorleistung** erbringen. Aufgrund dieses Finanzierungsablaufs muss der Rahmenkredit die **Bruttoausgaben** abbilden.

Die **Finanzierung des Rahmenkredites** erfolgt über die Investitionsrechnung der Stadt zu Lasten des Kontos 3200.5010.29 (Rahmenkredit "Planung von Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 3. Generation und Buslinienkonzept"). Es ist ein entsprechender Verpflichtungskredit in der Höhe von Fr. 3.81 Mio. (inklusive MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung zu bewilligen.

Die **Beiträge des Bundes und des Kantons** werden der Investitionsrechnung Konto Nr. 3200.6300.29 "Planung von Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 3. Generation und Buslinienkonzept; Bundesbeiträge" gutgeschrieben.

11.2 Wirtschaftliche Tragbarkeit der Ausgabe

Im Investitionsplan 2021 – 2025 ist für den beantragten Rahmenkredit in Höhe von Fr. 3.81 Mio. keine singuläre Ausgabenposition im Sinne eines Projekts "Planung von Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 3. Generation und Buslinienkonzept" vorgesehen. Es sind jedoch diverse Positionen im Investitionsplan 2021 – 2025 für die geplanten Projekte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und des behindertengerechten Umbaus von Bushaltestellen enthalten. In diesen Einzelprojekten sind jeweils Ausgaben für die Planungsvorbereitung eingeplant. Diese eingeplanten Ausgabenpositionen für die jeweiligen Planungsphasen in den Einzelprojekten sollen nun mit dem Rahmenkredit in *einer* Kreditposition gebündelt werden und in der Investitionsrechnung als *ein* Planungsprojekt ausgewiesen werden. Der beantragte Kreditrahmen von Fr. 3.81 Mio. (brutto) ist so betrachtet in der Finanzplanung integriert und berücksichtigt. **Die mit dem Rahmenkredit verbundenen Investitionen sind daher wirtschaftlich tragbar.**

11.3 Finanzfolgekosten

Die Bewilligung eines Rahmenkredites führt für sich allein betrachtet nicht zu Finanzfolgekosten, sondern sie stellt eine "Reservation" von Finanzmitteln für die zu finanzierenden Planungen dar, die wie ausgeführt zueinander in einem engen sachlichen Zusammenhang stehen.

Es ist jedoch vorgesehen, den genehmigten Finanzspielraum des Rahmenkredites in Form von einzelnen Objektkrediten für die Planung der "Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 3. Generation und Buslinienkonzept" abzurufen. Aus den geplanten Objektkrediten werden nach der Genehmigung durch das finanzkompetente Organ Finanzfolgekosten in Form von Verzinsungen und Abschreibungen entstehen.

Der Rahmenkredit wird durch die noch zu genehmigenden Objektkredite vollständig ausgeschöpft. Die Aktivierung der einzelnen Objektkredite erfolgt in der Anlagenbuchhaltung erst nach der Verwendung des gesamten Bruttobetrag von Fr. 3.81 Mio. gleichzeitig. Dadurch werden die Erfolgsrechnungen der Stadt durch den ausgelösten Zins- und Abschreibungsaufwand über zehn Jahre ab dem Zeitpunkt der Abrufung des vollen Bruttobetrages zusätzlich belastet. Der jährliche Abschreibungsaufwand wird ab diesem Zeitpunkt Fr. 381'000.00 und der jährliche kalkulatorische Zins Fr. 47'625.00 betragen, total somit rund Fr. 430'000.00 pro Jahr während 10 Jahren.

Davon ausgehend, dass im Zeitpunkt der Aktivierung der Objektkredite die Beiträge des Bundes und des Kantons Bern in der Höhe von rund einem Drittel des Brutto-Investitionsaufwands bereits eingegangen sein werden, wird mit einem Netto-Investitionsaufwand von rund Fr. 2.54 Mio. zu rechnen sein. Daraus ergibt sich ein jährlicher Abschreibungsaufwand von Fr. 254'000.00 und ein kalkulatorischer Zins von Fr. 31'750.00, total, somit ein jährlicher Aufwand zu Lasten der Erfolgsrechnungen der Stadt von Fr. 285'750.00 während 10 Jahren.

Diese finanzielle Belastung ist angesichts der finanziellen Lage der Stadt und der ohnehin im Investitionsplan 2021 – 2025 geplanten Ausgaben für die Einzelprojekte ebenfalls als wirtschaftlich tragbar einzuschätzen.

12. Finanzieller Folgeaufwand für die Projektierungs- und Realisierungsphase

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass mit den finanziellen Mitteln aus dem Rahmenkredit Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Vorprojekte erarbeitet werden. Im nächsten Schritt werden daraus Projekte zu formulieren sein, und es werden die dazugehörigen Ausführungskredite ermittelt. Für die Einzelheiten wird auf Ziff. 7 dieser Botschaft verwiesen. **Dieser Folgeaufwand (Projektierungs- und Ausführungsaufwand), nach heutigem Wissensstand geschätzt auf rund Fr. 31 Mio. (brutto) bzw. rund Fr. 20 Mio. (netto), ist im vorliegend beantragten Rahmenkredit nicht enthalten.**

Aktuell sind im Investitionsplan 2021 – 2025 für die Gesamtinvestitionssumme (Planung [= Inhalt dieser Vorlage], anschliessende Projektierung und bauliche Umsetzung) rund Fr. 24.8 Mio. an Brutto-Investitionsausgaben vorgesehen. Gemäss der aktuellen Aufwandschätzung werden jedoch rund Fr. 35.0 Mio. (Planungs-, Projektierungs- und Ausführungsaufwand) an gesamthaften Brutto-Investitionsausgaben zu erwarten sein. **Diesem Umstand wird bei der Erarbeitung des Investitionsplans 2022 – 2026 im Sinne der rollenden Planung Rechnung getragen werden müssen.**

13. Beratung im Stadtrat

In der Schlussabstimmung stimmte der Stadtrat der Vorlage an seiner Sitzung vom 21. Dezember 2020, im Sinne eines Antrages an die Stimmberechtigten, mit 34 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

14. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Gemeindebeschluss

Die Einwohnergemeinde Langenthal, gestützt auf Art. 35 Ziff. 2 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 und nach Kenntnisnahme der Botschaft des Stadtrates vom 21. Dezember 2020,

beschliesst:

1. Den Planungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sowie des Buslinienkonzeptes gemäss den Ausführungen in dieser Botschaft wird zugestimmt.
2. Zur Finanzierung der Planungen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und des Buslinienkonzeptes gemäss den Ausführungen in dieser Botschaft wird ein Rahmenkredit von brutto Fr. 3.81 Mio. (inklusive MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. 3200.5010.29, bewilligt.
3. Beiträge Dritter werden der Investitionsrechnung, Konto Nr. 3200.6300.29, gutgeschrieben.
4. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen Objektkredite zu Lasten des Rahmenkredites zu bewilligen, unabhängig von deren Höhe im Einzelfall.
5. Die Teilprojekte werden den zuständigen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung, zeitlich gestaffelt, in fünf oder mehr Abstimmungsvorlagen unterbreitet.
6. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

Langenthal, 21. Dezember 2020

IM NAMEN DES STADTRATES

Der Präsident:

Paul-Arthur Bayard

Die Sekretärin:

Simone Burkhard Schneider

Hinweis: Die Grundlageakten zu dieser Vorlage können Sie während den Bürozeiten (Montag bis Freitag 08.00 Uhr – 12.00 Uhr und 14.00 Uhr – 17.00 Uhr) im Verwaltungszentrum an der Juustrasse 22, im Sekretariat des Stadtrates, gerne einsehen.

Zudem können Sie diese Botschaft als PDF-Datei unter www.langenthal.ch herunterladen.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen auch für Fragen zur Verfügung (Tel. 062 916 22 24).

