



Stadtrat

Traktandenliste

Sitzungsdatum 29. März 2021

Beginn **19:00 Uhr**

Sitzungsort **Parkhotel Langenthal**

Traktanden

1. Protokolle der Stadtratssitzungen vom 21. Dezember 2020 und 15. Februar 2021: Kenntnisnahme
2. Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz: Erlass; Antrag auf Behandlung der Vorlage in zwei Lesungen: Beschluss
3. Baurechtsvertrag mit der Heilpädagogischen Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) vom 14. März 2005: Nachtrag zum Baurechtsvertrag betreffend Dienstbarkeitserrichtung gemäss Entwurf vom 7. August/ 2. und 6. November 2020: Genehmigung; Kompetenzdelegation an den Gemeinderat für die Vornahme zukünftiger Vertragsanpassungen: Ermächtigung
4. Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen (am 28. Oktober 2019 als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert und erheblich erklärt): Berichterstattung und Antrag auf Abschreibung
5. Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie (am 28. Oktober als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert und erheblich erklärt): Berichterstattung und Antrag auf Abschreibung
6. Motion Niklaus Renate (glp) und Mitunterzeichnende vom 23. November 2020: E-Lounges für den öffentlichen Raum: Stellungnahme
7. Postulat Dietrich Pascal (FDP), Freudiger Patrick (SVP) und Howald Carole (jll) vom 23. November 2020: Projektierung der Sanierung bestehender Kindergärten: Stellungnahme
8. Interpellation Heiniger Janina (EVP) vom 23. November 2020: Schulentwicklung Schule Steckholz: Beantwortung
9. Interpellation der FDP/jll-Fraktion vom 21. Dezember 2020: Die 1. August-Feier 2021 in Langenthal: Beantwortung
10. Mitteilungen des Gemeinderates
11. Bekanntmachung der eingereichten parlamentarischen Vorstösse

Langenthal, 5. März 2021

Die Stadtratspräsidentin:

Renate Niklaus-Lanz

WICHTIGE HINWEISE:

Die Durchführung der Stadtratssitzung unterliegt einem Schutzkonzept. Es besteht eine generelle Maskenpflicht. Die Sitzung ist öffentlich. Interessierte sind freundlich eingeladen, die Verhandlungen von den reservierten Sitzplätzen aus zu verfolgen. Sie müssen sich beim Besuch der Sitzung registrieren lassen. Medienschaffende werden gebeten, sich vorgängig beim Sekretariat des Stadtrates (sekretariatstadtrat@langenthal.ch) anzumelden. Alle Teilnehmenden sind angehalten, sich situationsgerecht und verantwortungsbewusst zu verhalten. Die Sitzungsunterlagen sowie das Schutzkonzept sind unter www.langenthal.ch abrufbar.



Protokolle der Stadtratssitzungen vom 21. Dezember 2020 und 15. Februar 2021: Kenntnisnahme

Art. 18 Geschäftsordnung des Stadtrates

Protokoll

- 2 *Das Protokoll wird von sämtlichen Mitgliedern des Stadtratsbüros, dem Sekretariat und der Protokollführerin bzw. dem Protokollführer unterzeichnet, und ist damit genehmigt.*
- 3 *Über Berichtigungen des Protokolls entscheidet der Stadtrat.*

Langenthal, 5. März 2021

Die Stadtratspräsidentin:

Renate Niklaus-Lanz



Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz: Erlass; Antrag auf Behandlung der Vorlage in zwei Lesungen: Beschluss

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Grundlagen

- Beschluss des Gemeinderates vom 9. März 2016, Trakt. 3
- Beschluss des Gemeinderates vom 13. März 2019, Trakt. 10
- Beschluss des Gemeinderates vom 11. Dezember 2019, Trakt. 8
- Beschluss des Gemeinderates vom 23. November 2020, Trakt. 3
- Bericht und Antrag vom 27. November 2020 des Amtes für öffentliche Sicherheit mit den darin erwähnten Beilagen
- Beschluss der Kommission für öffentliche Sicherheit vom 15. Dezember 2020, Trakt. 2.1
- Beschluss des Gemeinderates vom 13. Januar 2021, Trakt. 32

2. Inhalt der Vorlage

Der Inhalt der Vorlage ergibt sich aus dem Bericht und Antrag des Amtes für öffentliche Sicherheit vom 27. November 2020 (= Beilage 1) und dem Entwurf des Reglements über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz vom 13. Januar 2021 (= Beilage 2). Es wird auf diese Dokumente und die übrigen Vorakten verwiesen.

3. Vorberatende Behörden

- Die **Kommission für öffentliche Sicherheit** behandelte das Geschäft an ihrer Sitzung vom 15. Dezember 2020. Sie stimmte der Vorlage einstimmig (bei drei Abwesenheiten) zu.
- Der **Gemeinderat** behandelte die Vorlage an seiner Sitzung vom 13. Januar 2021 und verabschiedete sie zur Beratung und Beschlussfassung an den Stadtrat.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 32 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019,

beschliesst:

- 1. Der Stadtrat beschliesst die Behandlung der Vorlage in zwei Lesungen.**
- 2. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Im Übrigen bzw. für die zweite Lesung beantragt der Gemeinderat Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 60 Abs. 1 Ziff. 1 in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 sowie nach Kenntnisnahme des gemeinderätlichen Berichts vom 13. Januar 2021, unter Vorbehalt des fakultativen Referendums,

beschliesst:

- 1. Das Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz gemäss Entwurf vom 13. Januar 2021 wird genehmigt.**
- 2. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Berichterstattung: Gemeinderat Markus Gfeller, Ressortvorsteher Öffentliche Sicherheit



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 2

Langenthal, 13. Januar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner

- Beilage 1: Bericht und Antrag vom 27. November 2020 des Amtes für öffentliche Sicherheit
- Beilage 2: Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz (Entwurf vom 13. Januar 2021)



Totalrevision des Reglements für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal; Antragstellung an den Stadtrat: Genehmigung; Pflichtenhefte: Genehmigung; Auftragserteilung.

Datum: 27. November 2020
Version: 2.5
Status: Definitiv
Bearbeiter: Christian Lehmann
Verteiler: Gemeinderat; Stadtrat



Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen	4
2	Ausgangslage	4
2.1	Bevölkerungsschutz	4
2.2	Zivilschutz	5
2.3	Regionales Führungsorgan (RFO)	5
2.4	Verwaltungsüberprüfung durch das Regierungsstatthalteramt Oberaargau vom 3. Mai 2018	5
2.5	Richtlinien der Regierungstätigkeit 2017- 2020	6
2.6	Revisionsbedarf	6
3	Darstellung der Projektorganisation	6
4	Die Revisionsvorlage	6
4.1	Allgemeines	6
4.2	Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz	7
4.2.1	<i>Allgemeine Bestimmungen (nArt. 1 ff.)</i>	7
4.2.2	<i>Organisation und Zuständigkeiten (nArt. 4 ff.)</i>	7
4.2.3	<i>Regionales Führungsorgan (nArt. 7 ff.)</i>	8
4.2.4	<i>Zivilschutz (nArt. 11 ff.)</i>	9
4.2.5	<i>Schlussbestimmungen (nArt. 14 f.)</i>	10
4.3	Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz	10
4.3.1	<i>Einleitende Erläuterungen</i>	10
4.3.2	<i>Allgemeine Bestimmungen (nArt. 1 ff.)</i>	10
4.3.3	<i>Zivilschutz (nArt. 3 ff.)</i>	10
4.3.4	<i>Regionales Führungsorgan (nArt. 9 ff.)</i>	10
4.3.5	<i>Entschädigungen (nArt. 13)</i>	11
5	Pflichtenhefte für den Chef, den Stabschef und die Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter des Regionalen Führungsorgans	11
6	Stellungnahme der interessierten oder begrüßten Kreise	11



7	Erwägung über Vor- und Nachteile verschiedener Varianten/Konsequenzen bei einer Ablehnung des Antrags	11
8	Antrag	11
9	Auswirkungen auf den städtischen Personalbestand, die Infrastruktur und die Verwaltungsorganisation	12
10	Darstellung der Kosten	12
11	Terminprogramm zur Realisierung	12
12	Kommunikation	12
13	Zuständigkeiten zum Beschluss	12
14	Zusammenfassung der wichtigsten Ausführungen	13
15	Beschlussentwurf	13



1 Grundlagen

- Bericht des Regierungsstatthalteramtes Oberaargau betreffend die Überprüfung der Stadtverwaltung Langenthal vom 15. Mai 2018
- Gemeinderatsbeschluss vom 12. Dezember 2018, Trakt. 2
- Gemeinderatsbeschluss vom 13. März 2019, Trakt. 10
- Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 2019, Trakt. 8
- Richtlinien der Regierungstätigkeit 2017 – 2020, Amt für öffentliche Sicherheit; G04, Sicherheit 3
- Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020, Trakt. 3

2 Ausgangslage

2.1 Bevölkerungsschutz

In der Schweiz ist der Bevölkerungsschutz im Wesentlichen kantonal organisiert. Die Kantone organisieren den Bevölkerungsschutz ihrerseits in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Der Bund hat gemäss Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz (BZG; SR 520.1) ebenfalls bestimmte Aufgaben wahrzunehmen.

Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 des kantonalen Bevölkerungsschutz- und Zivilschutzgesetzes vom 19. März 2014 (KBZG; BSG 521.1) sind die Gemeinden die Hauptträgerinnen des Bevölkerungsschutzes und des Zivilschutzes. Nach Art. 22 KBZG sind sie verantwortlich für die Bewältigung von Katastrophen und Notlagen in ihrem Gebiet.

Das oberste Ziel des Bevölkerungsschutzes ist der Schutz der Bevölkerung und ihrer Lebensgrundlagen bei Katastrophen und in Notlagen. Der Bevölkerungsschutz stellt Führung, Schutz, Rettung und Hilfe zur Begrenzung und Bewältigung solcher Schadenereignisse sicher.

Die Aufgaben im Bevölkerungsschutz werden durch ein Netzwerk von verschiedenen Partnern wahrgenommen. Das Partnernetzwerk "Bevölkerungsschutz" besteht im Kanton Bern in erster Linie aus Einsatzorganisationen, Führungsorganen, Fachstellen und der Bevölkerung. Bei Bedarf können jedoch weitere Institutionen, private Organisationen sowie die Armee zur Unterstützung aufgeboten bzw. angefordert werden.

Zusammengesetzt aus Berufs- und Milizpersonal arbeiten im Bevölkerungsschutz als Einsatzorganisationen folgende fünf Partner zusammen:

- die Polizei zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung;
- die Feuerwehr für die Rettung und die allgemeine Schadenwehr;
- das Gesundheitswesen, einschliesslich des sanitätsdienstlichen Rettungswesens zur medizinischen Versorgung der Bevölkerung;
- die technischen Betriebe zur Gewährleistung der technischen Infrastruktur, insbesondere der Elektrizitäts-, Wasser- und Gasversorgung, der Entsorgung sowie der Verkehrsverbindungen und der Telematik;
- der Zivilschutz zum Schutz der Bevölkerung und der Kulturgüter.

Die Partnerorganisationen tragen die Verantwortung für ihre Aufgabenbereiche selbstständig und unterstützen sich gegenseitig. So erhöht sich die Durchhaltefähigkeit des Verbundsystems. Stehen mehrere Partnerorganisationen während längerer Zeit im Einsatz (z.B. bei Grossereignissen), übernimmt ein politisch legitimes Führungsorgan die Koordination der eingesetzten Mittel und definiert die umzusetzenden Massnahmen.



2.2 Zivilschutz

Der Zivilschutz ist ein Mittel des Bevölkerungsschutzes. Er ist die einzige zivile Organisation, die bei lange andauernden und schweren Ereignissen die Durchhaltefähigkeit gewährleisten und die anderen Organisationen bei Grossereignissen, Katastrophen und Notlagen längerfristig unterstützen, verstärken und entlasten kann. Er muss seine Leistungen praktisch ohne Vorbereitungszeit und teilweise sogar aus dem Stand erbringen, da viele Ereignisse ohne Vorwarnzeit eintreten.

Im Kanton Bern ist der Zivilschutz kommunal in 30 Zivilschutzorganisationen (ZSO) organisiert. Seine Aufgaben umfassen:

- die Unterstützung für die Führungsorgane
- die Bereitstellung der Schutzinfrastruktur
- die Betreuung von Schutz suchenden und obdachlosen Personen
- den Schutz von Kulturgütern
- die Durchführung schwerer Rettungen
- Instandstellungsarbeiten
- Einsätze zugunsten der Gemeinschaft (EzG)

2.3 Regionales Führungsorgan (RFO)

Innerhalb der kantonalen resp. kommunalen Strukturen ist die Bewältigung von Katastrophen und Notlagen Aufgabe der jeweiligen Exekutive. Da die Gemeinde- und Kantonsexekutiven im Ereignisfall oft sehr stark durch die von der Normallage abweichenden Abläufe oder durch zusätzliche Aufgaben belastet sind, steht diesen jeweils ein Krisenstab, ein sogenanntes Führungsorgan zur Verfügung.

Im Kanton Bern ist der Bevölkerungsschutz, wie hiavor erläutert, primär Aufgabe der Gemeinden. Für Einsätze bei ausserordentlichen Ereignissen sind – wie bei anderen alltäglichen Schadenfällen – in erster Linie die Polizei und die Feuerwehr zuständig. Liegt jedoch eine Katastrophe oder eine Notlage vor, übernimmt der Gemeinderat mit Unterstützung des ihm zur Verfügung stehenden Führungsorgans die strategische Führung im Hinblick auf die Bewältigung der Lage. Zum Zweck der Unterstützung des Gemeinderates bei Katastrophen und Notlagen (namentlich der Koordination der eingesetzten Mittel und der Definition der umzusetzenden Massnahmen) kann jede Gemeinde ein eigenes Führungsorgan unterhalten (Gemeindeführungsorgan, GFO) oder sich zu diesem Zweck mit anderen Gemeinden zusammenschliessen und ein regionales Führungsorgan (RFO) bilden. Das GFO bzw. RFO hat den Vorgaben der kantonalen Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz zu entsprechen (siehe insbesondere Art. 9 und 10 der kantonalen Verordnung über den Bevölkerungsschutz [KBSV; BSG 521.10]).

Die Stadt Langenthal organisiert als Sitzgemeinde das RFO für sich und die vertraglich angeschlossenen Gemeinden. Dieses tritt als "RFO Langenthal" auf.

Das RFO trifft – als Teil seiner Aufgabe zur Führungsunterstützung – die personellen, materiellen und organisatorischen Vorbereitungen für den Einsatz der vorhandenen Ressourcen. Soweit erforderlich, beantragt es weitere Mittel. Es erarbeitet, basierend auf der Lagedarstellung, die Entscheidungsgrundlagen für den Gemeinderat von Langenthal sowie die Gemeinderäte der Anschlussgemeinden. Es arbeitet dazu eng mit der Einsatzleitung der im Einsatz stehenden Partnerorganisation (operationelle Führung) und dem Regierungsstatthalter (z.B. für die Beantragung von subsidiärer Hilfe) zusammen. Eine bedeutende Rolle kommt dem RFO auch bei der Gefahrenanalyse und der Risikobeurteilung auf der Grundlage der Vorarbeiten der Gemeinden zu.

2.4 Verwaltungsüberprüfung durch das Regierungsstatthalteramt Oberaargau vom 3. Mai 2018

Im Rahmen der Verwaltungsüberprüfung durch das Regierungsstatthalteramt Oberaargau vom 3. Mai 2018 wurde festgestellt, dass das RFO Langenthal für zeitlich dringliche Massnahmen nicht über eine



angemessene Ausgabenkompetenz verfügt. In der Stadt Langenthal gibt es derzeit keine genügende rechtliche Grundlage für eine besondere Ausgabenkompetenz des RFO.

Das Regierungsstatthalteramt empfahl der Stadt Langenthal, diesen Punkt bei der nächsten Überarbeitung der rechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen und zu regeln.

2.5 Richtlinien der Regierungstätigkeit 2017-2020

Die Richtlinien der Regierungstätigkeit 2017-2020 sehen vor, dass die Einsatzbereitschaft des Zivilschutzes Region Langenthal zu stärken ist. Dazu gehören als Umsetzungsmassnahmen die Revision des Reglements von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal und seiner Ausführungsbestimmungen.

2.6 Revisionsbedarf

Das Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal und dessen Ausführungsbestimmungen legen die Organisation der Stadt Langenthal zur Bewältigung von Katastrophen und Notlagen in ihrem Gebiet fest, regeln die Führung und weisen den beteiligten Stellen ihre Kompetenzen zu. Die Erlasse traten auf den 1. September 1996 bzw. 31. August 1996 in Kraft.

Das über 20-jährige Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal weist Revisions- und Anpassungsbedarf auf. Insbesondere mit dem per 1. Januar 2015 in Kraft getretenen KBZG ergaben sich erhebliche Änderungen auf kantonaler Ebene. So ist beispielsweise in terminologischer Hinsicht nicht mehr von "ausserordentlichen Lagen" die Rede. Im Weiteren sind die Aufgaben der einzelnen Akteure des Bevölkerungsschutzes und des Zivilschutzes sowie die Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen detaillierter geregelt worden, womit entsprechende Bestimmungen auf kommunaler Ebene teilweise hinfällig werden.

Der Gemeinderat hat vor diesem Hintergrund – mit Beschluss vom 18. Dezember 2018 – das Amt für öffentliche Sicherheit (AföS) beauftragt, die rechtlichen Grundlagen (Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal vom 20. Mai 1996 und die Ausführungsbestimmungen zum Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal vom 31. August 1996) komplett zu überarbeiten (sog. Totalrevision).

Entgegen der ursprünglichen Absicht soll vorderhand auf die Revision des Reglements über die Schutzeinrichtungen in der Gemeinde Langenthal vom 19. November 1990 verzichtet werden. Die Revision dieses Erlasses soll frühestens nach dem Abschluss und der Auswertung der periodischen Schutzraumkontrolle im Jahr 2021 an die Hand genommen werden.

3 Darstellung der Projektorganisation

Gestützt auf den Beschluss des Gemeinderates vom 13. März 2019 wurde durch das AföS eine externe Projektführung eingesetzt. Martin Buchli (Recht & Governance, Bern) wurde vertraglich mit der Projektführung beauftragt.

4 Die Revisionsvorlage

4.1 Allgemeines

Im Rahmen der Erarbeitung des Reglements und der Verordnung wurde entschieden, dass die Erlasse künftig als "Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz" bzw. "Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz" bezeichnet werden sollen. Dies entspricht der Terminologie auf kantonaler Ebene. Die Bezeichnung "ausserordentliche Lage" wird im KBZG nicht mehr verwendet. Ganz grundsätzlich wurde bei der Erarbeitung der Erlasse darauf geachtet, an die Begrifflichkeiten des übergeordneten Rechts anzuknüpfen und Redundanzen zum kantonalen Recht – soweit möglich – zu



vermeiden. Insbesondere enthält das kommunale Recht (anders als das derzeit geltende Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal) auch keine eigenen Begriffsbestimmungen für Katastrophen und Notlagen mehr.

Zum Inhalt der totalrevidierten Erlasse wird zunächst auf die beiliegenden Entwürfe "Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz" (Beilage 1) sowie "Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz" (Beilage 2) verwiesen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Änderungen erläutert. Wo auf das bisherige Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal vom 20. Mai 1996 verwiesen wird, ist der entsprechende Artikel mit "aArt. XX" bezeichnet. Die revidierten Bestimmungen werden mit "nArt. XX" bezeichnet.

4.2 Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz

4.2.1 Allgemeine Bestimmungen (nArt. 1 ff.)

Die allgemeinen Bestimmungen haben vorab redaktionelle Anpassungen erfahren.

In Art. 1 des Reglements wird definiert, welche Bereiche das neue Reglement umfasst. Es sind dies:

- a) die Grundsätze der Führung der Stadt Langenthal bei Katastrophen und in Notlagen
- b) die Organisation des Führungsstabs der Gemeinde
- c) die Organisation des Regionalen Führungsorgans (RFO) und die Grundsätze der Zusammenarbeit mit den Anschlussgemeinden des Zivilschutzes Region Langenthal
- d) die Aufgaben und Kompetenzen der Organe bei Katastrophen und in Notlagen.

In materieller Hinsicht wurden die Begrifflichkeiten an das kantonale Recht angepasst bzw. es wird dazu auf die kantonale Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz verwiesen.

Demnach gilt die folgende Umschreibung für das Vorliegen von Katastrophen und Notlagen (Art. 2KBZG): *"Katastrophen und Notlagen sind überraschend eintretende Ereignisse bzw. unmittelbar drohende Störungen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit oder soziale Notstände, die mit den für den Normalfall bestimmten Mitteln und Befugnissen allein nicht mehr bewältigt werden können."*

Entgegen der heute bestehenden Regelung (aArt. 5 Abs. 2) muss der Gemeinderat den Beginn und das Ende der Katastrophenlage nicht mehr explizit erklären. Demnach können der kommunale Führungsstab und das RFO von den im neuen Recht vorgesehenen Kompetenzen auch Gebrauch machen, bevor der Gemeinderat einen entsprechenden Beschluss gefasst hat. Dies soll ein möglichst rasches Handeln ermöglichen und damit die Handlungsfähigkeit des Gemeinderates sicherstellen. Selbstredend wird die herausragende Stellung des Gemeinderates zur Bewältigung von Katastrophen und Notlagen (vgl. nArt. 5) dadurch nicht in Frage gestellt. So ist es namentlich denkbar, dass der Gemeinderat Vorbereitungs- handlung des kommunalen Führungsstabs, die dieser in eigener Kompetenz getroffen hat, wieder rückgängig macht (z.B. die Beschaffung von Material).

4.2.2 Organisation und Zuständigkeiten (nArt. 4 ff.)

In diesem Abschnitt werden die Organisation und die Zuständigkeiten der Behörden beschrieben. Neben den Kompetenzen und Verantwortlichkeiten des Gemeinderates werden die Zusammensetzung, die Aufgaben und die besonderen Ausgabenkompetenzen des kommunalen Führungsstabes festgelegt. Dieses Organ soll den Gemeindeführungsstab (aArt. 6) ersetzen. Der Gemeindeführungsstab nach aArt. 6 hatte ausschliesslich eine beratende Funktion und bestand im Wesentlichen aus Angehörigen des Zivilschutzes und der städtischen Betriebe.

Grundlage für die Zuständigkeitsordnung bildet Artikel 73 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 mit der Marginalie "Notmassnahmen". Nach Art. 73 Abs. 1 der Stadtverfassung hat der Gemeinderat im



Fälle höherer Gewalt – wozu namentlich Katastrophen und Notlagen zählen – die notwendigen Massnahmen im Interesse der Bevölkerung zu ergreifen. Über unaufschiebbare Geschäfte und Wahlen sind die "verfügbaren Mitglieder des Gemeinderates" zur Beschlussfassung befugt (Art. 73 Abs. 2 der Stadtverfassung). Der Gemeinderat kann demnach in den Fällen von Art. 73 der Stadtverfassung ohne betragsmässige Grenze erforderliche Ausgaben beschliessen, wenn diese "unaufschiebbar" sind.

Das neue Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz sieht besondere Ausgabenbefugnisse (zugunsten des kommunalen Führungsstabs und des RFO) für den Fall einer Katastrophe oder Notlage vor. Im Übrigen – also namentlich bei Vorliegen einer Normallage – gelten die ordentlichen Zuständigkeiten für die Bewilligung von Ausgaben in der Stadt Langenthal (siehe nArt. 4 Abs. 2).

nArt. 4 Abs. 3 stellt klar, dass die Kosten zur Bewältigung von Ereignissen in Anschlussgemeinden an diese überbunden werden. Die entsprechenden Regelungen sind in den Anschlussverträgen zu verankern.

Die Aufgaben des Gemeinderates und die ihm zur Verfügung stehenden Stellen werden in nArt. 5 aufgeführt. Die Bestimmung zeigt die herausragende Stellung des Gemeinderates bei der Bewältigung von Katastrophen und Notlagen. Der Gemeinderat hat u.a. für eine rasche und sachgerechte Information der Bevölkerung sowie der Behörden und Amtsstellen zu sorgen.

Dem Gemeinderat steht u.a. ein kommunaler Führungsstab zur Verfügung. Dieser ist in nArt. 6 geregelt. Er entspricht *nicht* einem GFO im Sinne der kantonalen Gesetzgebung, sondern soll situativ geeignet besetzt werden und den Gemeinderat durch Beratung und Entscheidvorbereitung unterstützen. Das Reglement sieht deshalb nur drei ständige Mitglieder für den kommunalen Führungsstab vor, nämlich:

- die Ressortvorsteherin bzw. den Ressortvorsteher Öffentliche Sicherheit (Leitung) oder deren bzw. dessen Stellvertretung;
- die Polizeiinspektorin bzw. den Polizeiinspektor oder deren bzw. dessen Stellvertretung;
- die Leiterin bzw. den Leiter Fachbereich Zivilschutz, Feuerwehr und Quartieramt oder deren bzw. dessen Stellvertretung.

Der kommunale Führungsstab zieht der Situation entsprechend weitere Personen (nicht ständige Mitglieder) bei. Denkbar ist beispielsweise das Beiziehen einer Person der Zentralen Dienste, um die Kommunikation zu koordinieren. Ist durch in Aussicht genommene Massnahmen der Schulbetrieb betroffen, könnte eine Person der Abteilung Bildung, Kultur und Sport beigezogen werden.

Der kommunale Führungsstab unterstützt den Gemeinderat – wie dargelegt – durch Beratung und Entscheidvorbereitung. Bei Katastrophen und Notlagen kann es aber sein, dass gewisse Ausgaben unmittelbar getätigt werden müssen, damit die Handlungsfähigkeit des Gemeinderates sichergestellt ist. Zu denken ist etwa an das Sicherstellen materiellen Ressourcen wie Helikopter zur Bewältigung einer Katastrophe: nArt. 6 Abs. 4 sieht deshalb bei Vorliegen einer Katastrophe oder Notlage eine besondere Ausgabenbefugnis vor, gemäss welcher der kommunale Führungsstab im Einzelfall, auch ohne entsprechenden Budgetkredit, Ausgaben tätigen kann.

Die besondere Ausgabenbefugnis führt *nicht* dazu, dass nach dem neuen Reglement Sachzuständigkeiten vom Gemeinderat an den kommunalen Führungsstab übergehen werden. Der Gemeinderat kann aber Aufgaben und Entscheidbefugnisse an den kommunalen Führungsstab übertragen (nArt. 6 Abs. 3). Zu unterscheiden von der besonderen Ausgabenbefugnis ist die Zuständigkeit, den Finanzierungsbeschluss zu fällen. Da zur Bewältigung von Katastrophen und Notlagen regelmässig kein Budgetkredit zur Verfügung steht, wird das gemäss Stadtverfassung zuständige Organ einen Nachkredit sprechen müssen.

4.2.3 Regionales Führungsorgan (nArt. 7 ff.)

In diesem Abschnitt wird die rechtliche Grundlage für das Regionale Führungsorgan (RFO) geschaffen. Die Stadt Langenthal organisiert als Sitzgemeinde das RFO für sich und die Anschlussgemeinden (nArt.



7 Abs 1). Das RFO ist demnach ein Organ der Stadt Langenthal. Soweit es gegenüber Dritten rechtsgeschäftlich auftritt, verpflichtet es die Stadt Langenthal. Das Rechtsverhältnis mit den Anschlussgemeinden – insbesondere auch die Regelung zur Kostenüberbindung – ist vertraglicher Natur (geregelt in den sog. Anschlussverträgen).

Die Zusammensetzung des RFO ist in Art. 10 KBSV geregelt. nArt. 7 verzichtet darauf, die Vorgaben des kantonalen Rechts zu wiederholen. Der Gemeinderat von Langenthal legt die Organisation des RFO in einem Organigramm fest. Dazu reicht ein Beschluss aus – das Organigramm muss mit anderen Worten nicht als Teil der Ausführungsbestimmungen auf Verordnungsstufe erlassen werden. Für die in nArt. 8 Abs. 3 vorgesehenen Pflichtenhefte der Angehörigen des RFO bestehen Muster des kantonalen Amtes für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär, welche im Grundsatz übernommen werden sollen. Auch diesbezüglich ist ein Beschluss des Gemeinderates ausreichend und demnach keine Verordnung erforderlich. Die Aufgaben und Zuständigkeiten des RFO ergeben sich im Wesentlichen aus der kantonalen Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz. Dementsprechend kann sich nArt. 8 weitgehend mit einem entsprechenden Verweis begnügen (Abs. 2). nArt. 8 Abs. 1 stellt das Verhältnis des RFO zu allfälligen kommunalen Führungsorganen klar: Das RFO tritt an deren Stelle, wenn ein sicherheitsrelevantes Ereignis sonst nicht bewältigt werden kann. Der Verweis auf Art. 24 Abs. 1 Bst. a KBZG macht deutlich, dass das RFO keine Aufgaben der kommunalen Exekutiven übernimmt. Auch dem RFO kommt – wie dem kommunalen Führungsstab – in erster Linie koordinierende und beratende Funktion zu. An der Führungsrolle der Gemeinderäte zur Bewältigung von Katastrophen und Notlagen ändert nArt. 8 nichts. Bei gemeindeübergreifenden Ereignissen wird es sich freilich in Regel so verhalten, dass die Exekutiven den Rahmen bestimmen, in welchem das RFO die umzusetzenden Massnahmen definiert. Wird das RFO tätig, stellt dieses dem Gemeinderat von Langenthal direkt Antrag. Die entsprechenden Tätigkeiten des kommunalen Führungsstabs nach nArt. 6 werden damit hinfällig. Da mit der Polizeieinspektorin bzw. dem Polizeieinspektor sowie der Leiterin bzw. dem Leiter Fachbereich Zivilschutz, Feuerwehr und Quartieramt aber ohnehin zwei der ständigen Mitglieder des kommunalen Führungsstabs dem RFO angehören und die Ressortvorsteherin bzw. der Ressortvorsteher Öffentliche Sicherheit Teil des Gemeinderats von Langenthal ist, sind Zuständigkeitskonflikte oder Abstimmungsprobleme de facto ausgeschlossen.

Wiederum gilt, dass das RFO bei Katastrophen oder Notlagen gewisse Ausgaben unmittelbar getätigt können muss, damit die Handlungsfähigkeit der Gemeindeexekutiven sichergestellt ist. Da die Kosten von den von einem Ereignis betroffenen Gemeinden zu tragen sind, ist die besondere Ausgabenbefugnis des RFO mit Blick auf die Bedeutung entsprechender Ausgaben für die (z.T. kleinen) Anschlussgemeinden festzulegen. Vor diesem Hintergrund sieht nArt. 10 Abs. 3 vor, dass der Gemeinderat in einer Verordnung bis zu einem Maximalbetrag von CHF 50'000.00 die selbständigen Ausgabenbefugnisse des RFO festlegt. Der konkrete Betrag der selbständigen Ausgabenbefugnis ist mit den Anschlussgemeinden zu diskutieren und in den Anschlussverträgen zu verankern. Im Weiteren gilt: Liegen Ausgabenbeschlüsse der Vertragsgemeinden vor, so kann das RFO in der entsprechende Höhe Ausgaben tätigen. Als Organ der Stadt Langenthal verpflichtet das RFO dabei regelmässig nicht unmittelbar die betroffene Anschlussgemeinde, sondern die Stadt Langenthal, welche die Kosten alsdann der Anschlussgemeinde (gestützt auf den Anschlussvertrag) überbindet.

4.2.4 Zivilschutz (nArt. 11 ff.)

Dieser Abschnitt stellt die rechtliche Grundlage des Zivilschutzes Region Langenthal sicher (nArt. 12 Abs. 1). Das Verhältnis zu den Anschlussgemeinden wird vertraglich geregelt. Der Gemeinderat kann in einer Verordnung Vorgaben für die Anschlussverträge festlegen. Massgebend ist das Recht der Stadt Langenthal als Sitzgemeinde. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Organisation in einer Verordnung zu regeln.



4.2.5 *Schlussbestimmungen (nArt. 14 f.)*

In nArt. 14 wird der Gemeinderat zum Erlass der erforderlichen Ausführungsbestimmungen ermächtigt. Es wird dazu auf den Entwurf der Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz verwiesen (siehe dazu Ziff. 4.3 hiernach).

Das Inkrafttreten der neuen Erlasse ist auf den 1. Juli 2021 vorgesehen. Das Reglement über die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal wird mit dem Inkrafttreten des neuen Rechts aufgehoben.

4.3 Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz

4.3.1 *Einleitende Erläuterungen*

Die Ausführungsbestimmungen zum Reglement über die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen vom 31. August 1996 sind ein aus lose zusammengefügte Grafiken und Pflichtenheften bestehender Erlass ohne inhaltliche Gliederung. Die Inhalte der einzelnen Grafiken und der Pflichtenhefte entsprechen nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten.

Die neue Verordnung regelt die Organisation sowie die Zuständigkeiten des Zivilschutzes und des Regionalen Führungsorgans im Detail. Darin enthalten sind diverse Bestimmungen, die aktuell in den Verträgen mit den Anschlussgemeinden geregelt sind, jedoch eigentlich in einen Erlass gehören.

Die Anschlussverträge sollen nach Inkrafttreten der neuen Erlasse überarbeitet werden. Es ist vorgesehen, den Umfang der Verträge dabei wesentlich zu kürzen und – wo möglich – auf die Rechtsgrundlagen der Stadt Langenthal zu verweisen.

4.3.2 *Allgemeine Bestimmungen (nArt. 1 ff.)*

Der Stadt Langenthal steht es selbstredend nicht zu, für andere Gemeinden Rechtsvorschriften zu erlassen. Die Vorgaben der Verordnung müssen deshalb vertraglich auf die Anschlussgemeinden überbunden werden (nArt. 2).

4.3.3 *Zivilschutz (nArt. 3 ff.)*

Die Detailorganisation des Zivilschutzes obliegt der Kommission für öffentliche Sicherheit (nArt. 3). Mit der Nennung dieser Zuständigkeit wird zwar eine Redundanz zum entsprechenden Kommissionsreglement geschaffen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit wird diese Redundanz aber in Kauf genommen. Dem entsprechenden Organigramm kommt kein Erlasscharakter zu; das Organigramm ergeht demnach als Beschluss.

Im Weiteren sind die Zusammensetzung des Kommandos, dessen Aufgaben und Kompetenzen beschrieben (nArt. 4 und 5). Die Zuständigkeiten zur Ernennung des Kommandos, des mittleren Kaders (Zugführer) und in die Funktionsstufen des unteren Kaders (Gruppenführer, Rechnungsführer, Feldweibel) sind in Art. 6 geregelt, wobei in Abs. 1 und 2 wiederum Redundanzen zu anderen Erlassen bestehen, die in Kauf genommen werden.

Die Zuständigkeiten der Geschäftsstelle Zivilschutz werden unter nArt. 7 festgelegt.

4.3.4 *Regionales Führungsorgan (nArt. 9 ff.)*

Die Zusammensetzung, die Aufgaben und die Ausgabenbefugnisse des RFO werden in den nArt. 9 ff. festgelegt. An dieser Stelle werden gewisse Redundanzen mit der kantonalen Gesetzgebung zum Bevölkerungsschutz und Zivilschutz in Kauf genommen.

In nArt. 11 wird festgehalten, dass die Chefin bzw. der Chef RFO die Gesamtverantwortung für alle Entscheide trägt, die das RFO im Rahmen der von der Stadt Langenthal erhaltenen Kompetenzen trifft.



Gestützt auf die entsprechende Ermächtigung im Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz sieht nArt. 12 der Verordnung vor, die besondere (selbständige) Ausgabenbefugnis des RFO auf CHF 50'000.00 festzulegen.

4.3.5 Entschädigungen (nArt. 13)

Die Entschädigungen für die Angehörigen der ZRL und des RFO richten sich nach den Bestimmungen der Stadt Langenthal. Diese Entschädigungen werden vom Gemeinderat jährlich mittels der Liste "Entschädigungen, Besoldungen und Abzüge für Mitarbeitende, deren Anstellung nicht auf einer Stelle im Stellenplan basiert" genehmigt. Die Mitglieder des RFO haben zudem Anspruch auf Spesenvergütung. Die Beteiligung der Anschlussgemeinden an den entsprechenden Kosten ist wiederum vertraglich zu regeln.

5 **Pflichtenhefte für den Chef, den Stabschef und die Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter des Regionalen Führungsorgans**

Die Ausführungsbestimmungen zum Reglement über die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen vom 31. August 1996 beinhalten die Pflichtenhefte der Funktionsträger im Regionalen Führungsorgan. Die Bezeichnung der Funktionen und der Inhalt der Pflichtenhefte entsprechen nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten.

Das Amt für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär des Kantons stellt den Gemeinden in der Weisung über die Einsatzbereitschaft und Ausbildung der Regionalen Führungsorgane und Gemeindeführungsorgane (GFO) (WRGFO) vom 15. Dezember 2017 (Anhang 2) sehr detaillierte Musterpflichtenhefte für alle Funktionsträger des Regionalen Führungsorgans zur Verfügung. Die dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegten Pflichtenhefte entsprechen weitgehend den kantonalen Mustervorlagen.

6 **Stellungnahme der interessierten oder begrüsten Kreise**

Das RFO Langenthal begrüsst die vorliegenden Entwürfe der Erlasse und der Pflichtenhefte. Verwaltungsintern müssen ferner die Fragen der Versicherungssituation, insbesondere der Unfall- und Haftpflichtversicherungen bei Ausbildungen, Übungen und Einsätzen des RFO beantwortet und geregelt werden.

7 **Erwägung über Vor- und Nachteile verschiedener Varianten/Konsequenzen bei einer Ablehnung des Antrags**

Wird die Totalrevision des Reglements für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal abgelehnt, so bleibt die Version vom 20. Mai 1996 unverändert in Kraft. Diese entspricht indessen nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten.

Mit den vorliegenden Erlassen werden die Zuständigkeiten und Ausgabenbefugnisse der verschiedenen Stufen geregelt und insgesamt die Führung in Katastrophen und Notlagen gestärkt. Damit wird ein Anliegen aus den Regierungsrichtlinien 2017-2020 umgesetzt.

8 **Antrag**

Dem Gemeinderat wird beantragt,

- das Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz im Entwurf vom 27. November 2020 zu Händen des Stadtrates zu verabschieden;
- die Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz im Entwurf vom 3. November 2020, vorbehältlich der Zustimmung des Stadtrates und des fakultativen Referendums, zu genehmigen;



- die Pflichtenhefte für die Chefin bzw. den Chef und die Stabschefin bzw. den Stabschef RFO, Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter im Entwurf vom 3. November 2020, vorbehältlich der Zustimmung des Stadtrates und des fakultativen Referendums, zu genehmigen.

9 Auswirkungen auf den städtischen Personalbestand, die Infrastruktur und die Verwaltungsorganisation

Keine. Die Organisationen sind bestehend. Es müssen keine weiteren Personen miteinbezogen werden.

10 Darstellung der Kosten

Die Ausarbeitung des Revisionstextes erfolgte durch die externe Projektführung durch das Büro Recht & Governance, wofür der Gemeinderat mit Beschluss vom 13. März 2019 einen Kredit von Fr. 30'500.00 bewilligte. Durch die Totalrevision des vorliegenden Reglements entstehen keine zusätzlichen Kosten. Das Budget des zuständigen Amtes wird nicht verändert.

11 Terminprogramm zur Realisierung

- | | |
|--|-------------------------|
| ■ Erste Vorlage im Gemeinderat (zur Konsultation): | 25. November 2020 |
| ■ Beratung in der Finanzkommission: | 8. Dezember 2020 |
| ■ Beratung in der Kommission für öffentliche Sicherheit: | 15. Dezember 2020 |
| ■ Beratung im Gemeinderat (mit Beschluss): | 24. Februar 2021 |
| ■ Beratung in der Geschäftsprüfungskommission | 15. März 2021 |
| ■ Beratung im Stadtrat: | 1. Lesung 29. März 2021 |
| | 2. Lesung 17. Mai 2021 |
| ■ Inkrafttreten: | 1. Juli 2021 |

12 Kommunikation

Die Kommunikation erfolgt im Rahmen des Stadtratsaktenversandes.

13 Zuständigkeiten zum Beschluss

Die Vorbereitung der dem Stadtrat vorzulegenden Geschäfte obliegt gemäss Art. 67 Abs. 2 der Stadtverfassung dem Gemeinderat.

Die Zuständigkeit zur Beschlussfassung über die Totalrevision des Reglements für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal, neu genannt Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz, liegt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums beim Stadtrat (Art. 73 Abs. 4 der Stadtverfassung).

Der Gemeinderat beschliesst Verordnungen, soweit er durch ein Reglement dazu ermächtigt wird (Art. 70 Abs. 1 Ziff. 2 der Stadtverfassung). Gemäss Art. 10 Abs. 3, Art. 12 Abs. 3 und Art. 14 des vorgelegten Reglementsentwurfs wird der Gemeinderat zum Erlass der erforderlichen Ausführungsbestimmungen ermächtigt, vorbehältlich der Zustimmung des Stadtrates zum Reglement und des fakultativen Referendums zum stadträtlichen Beschluss.

Der Gemeinderat beschliesst gemäss Art. 8 Abs. 3 des vorliegenden Reglementsentwurfs die Pflichtenhefte des Regionalen Führungsorgans, weshalb er für die Verbindlichkeitserklärung der kantonalen Musterpflichtenhefte zuständig ist, vorbehältlich der Zustimmung des Stadtrates zum Reglement und des fakultativen Referendums stadträtlichen Beschluss.



14 Zusammenfassung der wichtigsten Ausführungen

Das zuständige Amt für öffentliche Sicherheit ist der Meinung, mit der Totalrevision des Reglements für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal, neu genannt Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz, eine zeitgemässe und flexible Vorlage geschaffen zu haben. Die Neuerungen gründen auch auf der Festschreibung gelebter und bewährter Praxis. Sie tragen dazu bei, dass die Handlungsfähigkeit der Behörde jederzeit gewährleistet ist und die Zuständigkeiten und Abläufe bei der Bewältigung von Katastrophen und Notlagen klarer abgefasst und modernisiert werden, so dass die Führung gestärkt wird. Gleichzeitig werden die Grafiken der Ausführungsbestimmungen zum alten Reglement in der neuen Verordnung niedergeschrieben und die Aufgaben und Zuständigkeiten klarer definiert. Die bisherigen in den Ausführungsbestimmungen enthaltenen Pflichtenhefte werden durch die Musterpflichtenhefte des Kantons ersetzt und dem Gemeinderat zur Genehmigung beantragt.

15 Beschlussentwurf

Gestützt auf diese Ausführung beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

- 1) **Vom Bericht und Antrag des Amtes für öffentliche Sicherheit vom 27. November 2020 wird Kenntnis genommen.**
- 2) **Der Gemeinderat, gestützt auf Art. 67 Abs. 2 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009, beantragt dem Stadtrat die Zustimmung zu folgendem Beschluss:**

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 73 Abs. 4 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 und nach Kenntnisnahme des gemeinderätlichen Berichtes vom - unter Vorbehalt des fakultativen Referendums –

beschliesst:

- 1) Das Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz im Entwurf vom 27. November 2020 wird genehmigt.
- 2) Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.
- 3) **Die Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz im Entwurf vom 3. November 2020 wird, unter Vorbehalt der Genehmigung des Stadtrates und des fakultativen Referendums zu dem Beschlusspunkt 2), genehmigt.**
- 4) **Die Pflichtenhefte des Regionalen Führungsorganes (RFO) für die Chefin bzw. den Chef und die Stabschefin bzw. den Stabschef RFO und die Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter im Entwurf vom 3. November 2020 werden, unter Vorbehalt der Genehmigung des Stadtrates und des fakultativen Referendums zu dem Beschlusspunkt 2), genehmigt.**

5) Die Stadtkanzlei wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.



Luis Gomez
Vorsteher Amt für öffentliche Sicherheit,
Polizeiinspektor

Visum Ressortvorsteher/in:



Markus Gfeller
Ressortvorsteher öffentliche Sicherheit

- Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz, Entwurf vom 27. November 2020 (Beilage 1)
- Verordnung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz, Entwurf vom 3. November 2020 (Beilage 2)
- Pflichtenhefte des Regionalen Führungsorganes (RFO) für die Chefin bzw. den Chef und die Stabschefin bzw. den Stabschef RFO und die Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter, Entwurf vom 3. November 2020 (Beilage 3)

stadtlangenthal



Reglement über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz

vom xx. xxxx 2021

(in Kraft ab 1. Juli 2021)

7.9 R



Inhaltsverzeichnis

I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN.....	3
Art. 1.....	3
Gegenstand.....	3
Art. 2.....	3
Zweck.....	3
Art. 3.....	3
Begriffe.....	3
II. ORGANISATION UND ZUSTÄNDIGKEITEN	4
Art. 4.....	4
Behörden und Mittel	4
Art. 5.....	4
Gemeinderat	4
Art. 6.....	5
Kommunaler Führungsstab.....	5
III. REGIONALES FÜHRUNGSORGAN	5
Art. 7.....	5
Organisation.....	5
Art. 8.....	6
Aufgaben.....	6
Art. 9.....	6
Aufgebot.....	6
Art. 10.....	6
Kostentragung und Ausgabenbefugnisse.....	6
IV. ZIVILSCHUTZ	6
Art. 11.....	6
Zweck.....	6
Art. 12.....	7
Region.....	7



Art. 13	7
Organisation.....	7
V. SCHLUSSBESTIMMUNGEN	7
Art. 14	7
Ausführungsbestimmungen.....	7
Art. 15	7
Inkrafttreten.....	7

ENTWURF VOM 13.01.2021

Der Stadtrat erlässt, gestützt auf Artikel 73 Absatz 4 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009, das folgende

REGLEMENT ÜBER DEN BEVÖLKERUNGSSCHUTZ UND DEN ZIVILSCHUTZ

I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 1

Gegenstand

- ¹ Dieses Reglement regelt:
- a. die Grundsätze der Führung der Einwohnergemeinde Langenthal - hiernach Stadt genannt - bei Katastrophen und in Notlagen;
 - b. die Organisation des kommunalen Führungsstabes;
 - c. die Organisation des Regionalen Führungsorgans (RFO) und die Grundsätze der Zusammenarbeit mit den Anschlussgemeinden des Zivilschutzes Region Langenthal (ZRL);
 - d. die Aufgaben und Kompetenzen der Organe bei Katastrophen und in Notlagen.
- ² Vorbehalten bleiben die Bestimmungen des übergeordneten Rechts, namentlich des kantonalen Bevölkerungsschutz- und Zivilschutzgesetzes (KBZG) und der kantonalen Verordnung über den Bevölkerungsschutz (Kantonale Bevölkerungsschutzverordnung KBSV).

Art. 2

Zweck

Das vorliegende Reglement soll bei sicherheitsrelevanten Ereignissen, namentlichen bei Katastrophen und in Notlagen, den Schutz der Bevölkerung, deren Handlungsfreiheit und die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse durch umsichtige Planung und Koordination, durch sachgerechte Entscheidungen und durch eine zeitgerechte und umfassende Kommunikation gewährleisten.

Art. 3

Begriffe

Die in der diesem Reglement verwendeten Begriffe Katastrophen und Notlagen richten sich nach der kantonalen Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz.



II. ORGANISATION UND ZUSTÄNDIGKEITEN

Art. 4

Behörden und
Mittel

¹ Die Zuständigkeiten im Bereich des Bevölkerungsschutzes und zur Bewältigung von Katastrophen und Notlagen liegen, unter Vorbehalt der Delegation, bei den folgenden Organen:

- a. Gemeinderat von Langenthal;
- b. kommunaler Führungsstab;
- c. RFO.

² Die Bewilligung von Ausgaben zugunsten des Bevölkerungsschutzes obliegt den zuständigen Organen der Stadt Langenthal. Vorbehalten bleiben Artikel 73 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009, besondere Bestimmungen dieses Reglements und die Zuständigkeit des Gemeinderats für den Beschluss gebundener Ausgaben.

³ Kosten zur Bewältigung von Ereignissen in Gemeinden, die mit einem Anschlussvertrag Aufgaben an den ZRL übertragen haben, werden auf Grundlage der entsprechenden Verträge diesen Gemeinden überbunden. Die Verträge stellen sicher, dass die erforderlichen Ausgabenbeschlüsse rechtzeitig vorliegen.

Art. 5

Gemeinderat

¹ Der Gemeinderat übernimmt die Führung im Hinblick auf die Bewältigung von Katastrophen und Notlagen und trifft alle erforderlichen Massnahmen zu deren Bewältigung. Die Beschlussfassung richtet sich nach Artikel 73 Absatz 2 und 3 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009.

² Der Gemeinderat entscheidet über den Einsatz der Notorganisation oder über allfällige Pikettstellungen. Er ernennt die Mitglieder des RFO nach den Vorgaben des übergeordneten Rechts, dieses Reglements und allfälliger Regelungen in Anschlussverträgen.

³ Dem Gemeinderat stehen zur Erfüllung seiner Aufgaben bei Katastrophen und Notlagen insbesondere zur Verfügung:

- a. der kommunale Führungsstab;
- b. das RFO;
- c. die Stadtverwaltung inkl. des ZRL und der Feuerwehr;
- d. die technischen Betriebe;
- e. vertraglich verpflichtete Teile der Kantonspolizei;
- f. vertraglich verpflichtete private Institutionen und Einzelpersonen;
- g. die weiteren in Artikel 24 KBZG aufgeführten Stellen.

⁴ Der Gemeinderat fordert überörtliche Hilfe an, falls die eigenen und die verpflichteten Einsatzkräfte nicht ausreichen.

⁵ Der Gemeinderat sorgt für eine rasche und sachgerechte Information der Bevölkerung sowie der Behörden und Amtsstellen.

⁶ Der Gemeinderat arbeitet mit den Anschlussgemeinden des RFO zusammen, sofern diese von einem Ereignis ebenfalls betroffen sind.

Art. 6

Kommunaler
Führungsstab

¹ Der kommunale Führungsstab umfasst die folgenden ständigen Mitglieder:

a. die Ressortvorsteherin bzw. den Ressortvorsteher Öffentliche Sicherheit (Leitung) oder deren bzw. dessen Stellvertretung;

b. die Polizeiinspektorin bzw. den Polizeiinspektor oder deren bzw. dessen Stellvertretung;

c. die Leiterin bzw. der Leiter Fachbereich Zivilschutz, Feuerwehr und Quartieramt oder deren bzw. dessen Stellvertretung.

² Der kommunale Führungsstab zieht der Situation entsprechend weitere Personen (nicht ständige Mitglieder) bei.

³ Der kommunale Führungsstab unterstützt den Gemeinderat in seinen Aufgaben durch Beratung und Entscheidvorbereitung. Der Gemeinderat kann dem Führungsstab situativ weitere Aufgaben und Entscheidungsbefugnisse übertragen.

⁴ Der kommunale Führungsstab kann bei Vorliegen einer Katastrophe oder Notlage, auch ohne entsprechenden Budgetkredit, Ausgaben tätigen. Stimmberechtigt sind beim Beschluss über die Mittelverwendung ausschliesslich die ständigen Mitglieder. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Leitung. Die Überbindung der Kosten an die vom Ereignis betroffenen Gemeinden, gestützt auf die Anschlussverträge, bleibt vorbehalten.

⁵ Die Entschädigung des kommunalen Führungsstabes erfolgt nach dem Behördenreglement und dem Personalreglement der Stadt Langenthal.

III. REGIONALES FÜHRUNGSORGAN

Art. 7

Organisation

¹ Die Stadt Langenthal organisiert als Sitzgemeinde das RFO für sich und die Anschlussgemeinden auf Grundlage der kantonalen Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz sowie der gestützt darauf erlassenen Weisungen der zuständigen kantonalen Stelle.

² Der Gemeinderat von Langenthal legt die Organisation des RFO in einem Organigramm fest. Er kann vorsehen, dass auch nicht ständige Mitglieder dem RFO angehören.



Art. 8

- Aufgaben
- 1 Das RFO handelt anstelle der Führungsorgane gemäss Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a KBZG der Vertragsgemeinden, wenn ein sicherheitsrelevantes Ereignis sonst nicht bewältigt werden kann.
 - 2 Die Zuständigkeiten des RFO richten sich nach der kantonalen Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz.
 - 3 Die Pflichten der Angehörigen des RFO werden vom Gemeinderat in Pflichtenheften festgelegt.

Art. 9

- Aufgebot
- 1 Die Aufgebotskompetenz des RFO richtet sich nach der kantonalen Gesetzgebung über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz.
 - 2 Die Verträge mit den Anschlussgemeinden können Verpflichtungen vorsehen, dass das RFO von der ihm zukommenden Aufgebotskompetenz Gebrauch macht.

Art. 10

- Kostentragung und Ausgabenbefugnisse
- 1 Das RFO basiert auf der Infrastruktur des ZRL. Die Aufteilung der Kosten wird in den Anschlussverträgen geregelt.
 - 2 Die Einsatzkosten im Ereignisfall werden von den vom Ereignis betroffenen Gemeinden getragen. Die Details zur Kostentragung, namentlich die Aufteilung der Kosten bei Ereignissen, die mehrere Gemeinden betreffen, werden in den Anschlussverträgen geregelt.
 - 3 Der Gemeinderat regelt in einer Verordnung die Ausgabenbefugnisse des RFO. Er kann dem RFO dabei bis zu einem Betrag von höchstens Fr. 50'000.00 selbständige Ausgabenbefugnis bei Vorliegen einer Katastrophe oder Notlage übertragen.
 - 4 Ausgaben, die sich gegenseitig bedingen oder in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, sind als Gesamtausgabe zu beschliessen.
 - 5 Liegen Ausgabenbeschlüsse der zuständigen Organe der Vertragsgemeinden vor, kann das RFO in diesem Umfang die Stadt Langenthal (Sitzgemeinde) gegenüber Dritten verpflichten.

IV. ZIVILSCHUTZ

Art. 11

- Zweck
- Der Zivilschutz dient dem Schutz der Bevölkerung und trägt zur Bewältigung von ausserordentlichen Lagen und zur Wiederherstellung der ordentlichen Lage bei.

Art. 12

Region

¹ Die Stadt Langenthal unterhält für sich und die Gemeinden der Region eine Zivilschutzorganisation (ZRL).

² Das Verhältnis zu den Anschlussgemeinden wird vertraglich geregelt. Der Gemeinderat kann in einer Verordnung Vorgaben für die Anschlussverträge festlegen.

Art. 13

Organisation

Der Gemeinderat beachtet bei der Organisation des ZRL die Vorgaben des eidgenössischen und des kantonalen Rechts.

V. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 14

Ausführungsbestimmungen

¹ Der Gemeinderat erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen in einer Verordnung.

² Er regelt, soweit erforderlich, namentlich:

- a. die Organisation des ZRL;
- b. die Entschädigungen der Angehörigen des ZRL und der Mitglieder des RFO;
- c. die Übungsdienste und den Einsatz des ZRL;
- d. die Bussen und Zuständigkeiten im Bereich des ZRL;
- e. die weitergehenden Details zur Organisation und zu den Zuständigkeiten des kommunalen Führungsstabes und des RFO.

Art. 15

Inkrafttreten

Dieses Reglement tritt auf den 1. Juli 2021 in Kraft. Es ersetzt das Reglement für die Bewältigung von ausserordentlichen Lagen in der Gemeinde Langenthal vom 20. Mai 1996.

Langenthal, xx. xxxx 2021

IM NAMEN DES STADTRATES

Der/die Stadtratspräsident/in:
sig. xy

Die Sekretärin:
sig. xy



Baurechtsvertrag mit der Heilpädagogischen Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) vom 14. März 2005: Nachtrag zum Baurechtsvertrag betreffend Dienstbarkeitserrichtung gemäss Entwurf vom 7. August/ 2. und 6. November 2020: Genehmigung; Kompetenzdelegation an den Gemeinderat für die Vornahme zukünftiger Vertragsanpassungen: Ermächtigung

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Grundlagen

- Vorakten
- Beschluss des Gemeinderates vom 26. Februar 2020, Takt. 6
- Beschluss des Gemeinderates vom 8. April 2020, Trakt. 8
- Bericht und Antrag des Finanzamtes vom 30. November 2020 mit den darin erwähnten Beilagen
- Beschluss des Gemeinderates vom 10. Februar 2021, Trakt. 18

2. Inhalt der Vorlage

Der Inhalt der Vorlage ergibt sich aus dem Bericht und Antrag des Finanzamtes vom 30. November 2020 (= Beilage 1) und dem Nachtrag zur Dienstbarkeitserrichtung, d.h. zum Baurechtsvertrag mit der Heilpädagogischen Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) vom 14. März 2005, im Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020 (= Beilage 2). Es wird auf diese Dokumente und die übrigen Vorakten verwiesen.

3. Vorberatende Behörden

- Der **Gemeinderat** behandelte die Vorlage an seiner Sitzung vom 10. Februar 2021 und verabschiedete sie zur Beratung und Beschlussfassung an den Stadtrat.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 61 Abs. 2 Ziff. 7 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 sowie nach Kenntnisnahme des gemeinderätlichen Berichts vom 10. Februar 2021,

beschliesst:

- 1. Der Nachtrag zur Dienstbarkeitserrichtung, d.h. zum Baurechtsvertrag mit der Heilpädagogischen Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) vom 14. März 2005, gemäss Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020, wird genehmigt.**
- 2. Der Gemeinderat wird ermächtigt, zukünftige Vertragsanpassungen in eigener Kompetenz zu genehmigen, ausgenommen die Ziffern 2.3.3 "Zweck der Bauten", 2.4 "Dauer", 2.6 "Heimfall" und Ziffer 3 "Finanzielle Vertragsbestimmungen des Baurechtes" des Baurechtsvertrags vom 14. März 2005.**
- 3. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Berichterstattung: Gemeinderat Markus Gfeller, stv. Ressortvorsteher Finanz- und Rechnungswesen



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 3

Langenthal, 10. Februar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner

- Beilage 1: Bericht und Antrag des Finanzamtes vom 30. November 2020
- Beilage 2: Nachtrag zur Dienstbarkeiterrichtung, d.h. zum Baurechtsvertrag mit der Heilpädagogischen Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) vom 14. März 2005, im Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020

Finanzamt; Fachstelle Liegenschaften; Bauvorhaben "Aussengeräteraum" der Heilpädagogischen Schule Langenthal (HPS); Parzelle Nr. 1285; Anpassung des Baurechtsvertrags; Zustimmung

Datum: 30. November 2020
Version: 1.0
Status: Definitiv
Bearbeiter: Thilo Wieczorek
Verteiler: Gemeinderat, Stadtrat



Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen	3
2	Ausgangslage	3
2.1	Baurechtsvertrag	4
2.2	Vorhaben der HPS	4
2.3	Abklärungen hinsichtlich der Lokalisierung des Geräteraums	5
2.4	Rechtliche Beurteilung	5
2.5	Konklusion	6
3	Handlungsbedarf	6
3.1	Delegation der Kompetenz	7
3.2	Fazit	7
4	Chronologische Darstellung der Vorgeschichte/Entwicklungsschritte	7
5	Darstellung der Projektorganisation	7
6	Stellungnahme der interessierten oder begrüßten Kreise	7
7	Erwägung über Vor- und Nachteile verschiedener Varianten/Konsequenzen bei einer Ablehnung des Antrags	7
8	Antrag	8
9	Auswirkungen auf den städtischen Personalbestand, die Infrastruktur und die Verwaltungsorganisation	8
10	Darstellung der Kosten	8
11	Terminprogramm zur Realisierung	8
12	Kommunikation	8
13	Zuständigkeiten zum Beschluss	8
14	Zusammenfassung der wichtigsten Ausführungen	9
15	Beschlussentwurf	10



1 Grundlagen

- Vorakten
- Baurechtsvertrag zwischen der Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal (HPS) und der Stadt Langenthal über die Parzelle Nr. 1285 (bzw. Nr. 4845) vom 14. März 2005
- Stadtratsbeschluss Trakt. 11 vom 9. Mai 2005; Zustimmung zur Verfügung Stellung der Parzelle Nr. 1285 im Baurecht an die HPS und Genehmigung des Baurechtsvertrags mit der HPS vom 14. März 2005
- Baugesuch der HPS für die Parzelle Nr. 1285 vom 6. Dezember 2019 (interne Baugesuchnummer noch nicht vergeben)
- Email des Stadtbauamts an die HPS vom 20. Januar 2020
- Email der HPS an das Finanzamt vom 24. Januar 2020
- Email des Finanzamts an die HPS vom 24. Januar 2020
- Schreiben der HPS vom 24. Januar 2020
- Bericht und Antrag des Finanzamts vom 5. Februar 2020
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-0506 vom 26. Februar 2020
- Email des Finanzamts an die HPS vom 9. März 2020
- Email der HPS an das Finanzamt vom 17. März 2020
- Memo des Finanzamts vom 25. März 2020
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1008 vom 8. April 2020
- Entwurf des Nachtrags zum Baurechtsvertrag (14. März 2005) vom 6. November 2020
- Stiftungsratssitzung der HPS vom 20. November 2020
- Email der HPS vom 27. November 2020

2 Ausgangslage

Die Heilpädagogische Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) ist eine Stiftung unter der Trägerschaft der Stadt Langenthal. Sie erfüllt an den Standorten Langenthal (Hauptsitz) und Huttwil ihren öffentlichen Auftrag des Kantons Bern. Als gesetzliche Grundlage für die Schule gelten die Bestimmungen für die Sonderschulen der Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI) des Kantons Bern.

Die Heilpädagogische Schule Oberaargau nimmt in ihrem Aufgabenbereich all jene Schülerinnen und Schüler auf, die dem Unterricht in der Volksschule aufgrund einer kognitiven oder mehrfachen Beeinträchtigung nicht folgen können. Die Lehrkräfte sind für die besonderen Anforderungen heilpädagogisch ausgebildet oder verfügen über eine gleichwertige Ausbildung.

Der Hauptsitz der HPS befindet sich in Langenthal an der Schorenstrasse 19 auf dem städtischen Grundstück Nr. 1285. Das Grundstück wurde der HPS im Rahmen eines Baurechtsvertrags vom 14. März 2005 (siehe Beilage 1) zur Nutzung überlassen, wodurch die Baurechtsparzelle Nr. 4845 entstand.

Das Baurecht umfasst eine Fläche von 6'207 m² und weist eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2102 aus.



2.1 Baurechtsvertrag

Im Baurechtsvertrag wird unter der Ziffer 2.3.2, Seite 3, das Folgende festgehalten (siehe Beilage 1):

"2.3.2 Benutzung der Baurechtsfläche

Die Bauberechtigte ist befugt, im Rahmen der gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen über das Baurecht und den belasteten Boden zu verfügen, Bauten auf und unter dem Boden zu erstellen und diese als Sondereigentum im Grundbuch eintragen zu lassen."

Es wird des Weiteren unter den Ziffern 8.1 und 8.2., Seite 9 f., die Nutzung der Baurechtsfläche konkretisiert (siehe Beilage 1):

"8.1 Orientierung

*Auf dem Grundstück Nr. 1285 bzw. auf dem Baurechtsgrundstück Nr. 4845 befindet sich entlang der Krippenstrasse (Grundbuchblatt Nr. 2409) eine Alleebepflanzung mit Weganlage und Bänken. **Diese Anlage soll erhalten bleiben und der Öffentlichkeit nach wie vor zugänglich bleiben.** In der Folge ist diese Anlage auch durch die Stadt Langenthal zu unterhalten.*

8.2 Dienstbarkeitseinräumung (gemäss grüner Einzeichnung)

*Zugunsten der Einwohnergemeinde Langenthal und zulasten des Baurechtsgrundstückes Nr. 4845 wird **zeitlich unbefristet und unentgeltlich das dingliche Recht begründet, die im beigelegten Dienstbarkeitsplan (Beilage 3) eingezeichnete Grünanlage (Baumreihe mit Fusswegfläche und Sitzbänken) zu nutzen**, beizubehalten und zu unterhalten. Die Stadt Langenthal **widmet diese Grünanlage der Öffentlichkeit.** Damit kann sie ebenfalls durch die Bauberechtigte genutzt werden. Im Übrigen wurde dieser Dienstbarkeit bei der Festsetzung des Baurechtszinses Rechnung getragen.*

Seitens der Stadt Langenthal ist keine Einfriedung dieser Grünanlage beabsichtigt. Es bleibt der Bauberechtigten überlassen, ob sie eine solche zu ihren Lasten errichten will. Die Art und Materialität ist diesfalls in Absprache mit der Einwohnergemeinde Langenthal festzulegen.

Die vom Nutzungsrecht betroffene Grünanlage ist im beigelegten Dienstbarkeitsplan mit grüner Farbe eingezeichnet. Der Dienstbarkeitsplan wird von den Vertragsschliessenden unterschriftlich anerkannt und der Urschrift dieser Urkunde sowie dem Grundbuchbeleg beigeheftet.

Diese Grünanlage ist wie folgt auf Langenthal BR Nr. 4845 als Dienstbarkeitslast einzutragen:

Öffentliche Grünanlage zG der Einwohnergemeinde Langenthal"

Aus dem Baurechtsvertrag geht somit hervor, dass die Errichtung von Baulichkeiten auf der präzisierten Grünfläche derzeit nicht möglich ist.

2.2 Vorhaben der HPS

Die HPS reichte im Dezember 2019 ein Baugesuch (datiert 6. Dezember 2019) an das Stadtbauamt ein (siehe Beilage 2), aus dem ein geplantes Bauvorhaben auf der im Baurechtsvertrag vom 14. März 2005 ausgeschlossenen Fläche des Grünstreifens (Dienstbarkeitsfläche zu Gunsten der Stadt) hervorgeht.



Auf den von der HPS eingereichten Unterlagen ist ersichtlich, dass auf der Parzelle Nr. 1285 (bzw. Nr. 4845) ein Geräteraum am Rand der Parzelle mit daneben platzierter Versickerungsfläche errichtet werden soll. Der neu zu erstellende Geräteraum, angrenzend an die Parzelle Nr. 2631, soll dabei einen Ersatz für umgenutzte Räume im Innern des Hauptbaus darstellen.

Die baurechtlichen Aspekte und die für das Bauvorhaben notwendige Baubewilligung werden vom Bauinspektorat bzw. dem Regierungsstatthalteramt separat zu beurteilen sein und es wird dem Gemeinderat im Bedarfsfall ein separates Geschäft zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt werden. Offene Fragen zum Baurechtsvertrag sind davon unabhängig zu behandeln.

Zu Beginn des Jahres 2020 nahm die HPS auf Anraten des Stadtbauamts Kontakt mit dem Finanzamt auf, um die Thematik der im Baurechtsvertrag verfassten Einschränkungen zur Bebaubarkeit der Baurechtsparzelle zu diskutieren. In Folge der konstruktiv geführten Diskussion reichte die HPS mit dem Schreiben vom 24. Januar 2020 das Anliegen zu Händen des Gemeinderats hinsichtlich einer möglichen Anpassung des Baurechtsvertrags ein (siehe Beilage 3). Es wird im Schreiben ausgeführt, dass mit dem Bauvorhaben der Grünstreifen und die vorhandenen Sitzbänke nicht tangiert würden und einzig ein Baum in Folge des Bauvorhabens weichen müsste.

Aufgrund der Formulierungen im Baurechtsvertrag bittet die HPS um einen Entscheid seitens der Stadt, ob mit dem geplanten Neubau die Bedingungen des Baurechtsvertrags verletzt würden oder nicht. Falls aus der Sicht der Stadt der geplante Neubau eine Verletzung der Konditionen im Baurechtsvertrag darstellen würde, bittet die HPS im Schreiben gleichzeitig um die Prüfung, ob der Baurechtsvertrag angepasst werden könne.

2.3 Abklärungen hinsichtlich der Lokalisierung des Geräteraums

Bevor eine Anpassung des Baurechtsvertrags seitens des Gemeinderats in Erwägung gezogen wurde, erfolgten auf der Basis des Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-0506 vom 26. Februar 2020 Abklärungen zwischen der HPS und der Stadt hinsichtlich der Grösse und des Orts des geplanten Geräteraums. Von der HPS wurden unter anderem die nachfolgenden Rückmeldung eingereicht:

- *Der Standort und die Grösse des Aussengeräteraums wurden innerhalb der HPS eingehend diskutiert. Eine potentielle Redimensionierung des Geräteraums ist deshalb kein Thema.*
- *Das geplante Bauvorhaben wurde mit dem Samariterverein (Krippenstrasse 20, Parzelle Nr. 2631) besprochen und dieses wurde von den Verantwortlichen gutgeheissen. Deren Hauswart sieht im Bauvorhaben sogar einen Nutzen, weil der Geräteraum einen gewissen Windschutz für die Parzelle Nr. 2631 bieten würde.*
- *Der einzige alternative Standort befindet sich zwischen Schoren- und Krippenstrasse. Aus logistischen Gründen ist er für die HPS ungeeignet, weil das Spielmaterial für den Innenhof ums Gebäude getragen werden müsste. Zudem ist die HPS der Ansicht, dass der Aussengeräteraum an diesem Standort wesentlich prominenter wahrgenommen würde als am geplanten Ort.*

2.4 Rechtliche Beurteilung

Im Baurechtsvertrag mit der HPS vom 14. März 2005 ist unter der Ziffer 8 vereinbart, dass der in der Planbeilage zum Baurechtsvertrag markierte Bereich als öffentliche Grünanlage erhalten bleiben muss.

Die Dienstbarkeit wurde zu Gunsten der Einwohnergemeinde Langenthal errichtet, damit die Anlage öffentlich zugänglich bleibt. Somit handelt es sich um eine Personaldienstbarkeit. Eine anderweitige Nutzung ist daher nicht zulässig, da dies einen Verstoß gegen das Dienstbarkeitsrecht bedeuten würde.

Der geschlossene Vertrag ist bindend. Der Wortlaut der Dienstbarkeit ist klar. Demnach ist die eingezeichnete Grünanlage (Baumreihe mit Fusswegfläche und Sitzbänken) zu nutzen, beizubehalten und zu unterhalten.

Aufgrund des Bauvorhabens der HPS müsste ein Baum gefällt werden, wodurch das geplante Bauvorhaben die mit dem Baurechtsvertrag definierte Dienstbarkeit verletzt. Die errichtete Dienstbarkeit könnte aber mit dem Einverständnis der Stadt abgeändert oder gelöscht werden.

2.5 Konklusion

Damit die HPS den aus ihrer Sicht reibungslosen und effizienten Schulbetrieb zukünftig fortsetzen kann, ist der Neubau des Geräteraums aus der Sicht der HPS notwendig.

Damit der Neubau im Rahmen des Baugesuchverfahrens bewilligt werden kann, ist jedoch als Voraussetzung die Anpassung des Baurechtsvertrags notwendig.

Der Gemeinderat beriet den Sachverhalt ausführlich und beschloss an seiner Sitzung vom 8. April 2020, das Bauvorhaben der HPS zu unterstützen und dem Stadtrat aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten, die notwendigen Anpassungsvorschläge hinsichtlich des Baurechtsvertrags zur Beschlussfassung vorzulegen.

3 Handlungsbedarf

Damit der Neubau des Geräteraums realisiert werden kann, sind die Bedingungen im bestehenden Baurechtsvertrag vom 14. März 2005 anzupassen bzw. zu ergänzen.

Hinsichtlich des Umfangs der zusätzlichen Regelungen bzw. bezüglich des korrekten Vorgehens erfolgten seit der gemeinderätlichen Beschlussfassung vom 8. April 2020 diverse Abklärungen. Als Ergebnis resultiert der zwischen dem zentralen Rechtsdienst, dem Finanzamt und dem Notariat Graf Krummenacher Partner, Jurastrasse 29, 4900 Langenthal ausgearbeitete und nun vorliegende Entwurf (vom 7. August / 2. und 6. November 2020) mit einem Nachtrag zum Baurechtsvertrag (14. März 2005), (siehe Beilage 4).

Im Kern des Entwurfs geht es darum, die Voraussetzung für die Zustimmung zum Bauvorhaben geben zu können. Dafür soll mit dem Nachtragsentwurf (Ziffer 4) die Grösse der Dienstbarkeitsfläche, welche zu Gunsten der Stadt definiert wurde, verringert werden. Dadurch soll eine potentielle Bebauung ermöglicht werden. Die Stadt verzichtet auf rund 147.80 m², die sie als Dienstbarkeitsberechtigte derzeit nutzen kann und pflegen muss.

Im Wortlaut:

Die Stadt Langenthal (Dienstbarkeitsberechtigte) erteilt ihre Zustimmung zu dem in Ziffer 3 umschriebenen Bauvorhaben der HPS (Dienstbarkeitsbelastete). Damit verringert sich die von der Dienstbarkeit betroffene Grünfläche um 147.80 m². Diesem Umstand hat der Gemeinderat bei der nächsten Anpassung des Baurechtszinses angemessene Rechnung zu tragen [vgl. Ziffer 8.2 des Baurechtsvertrages (Beleg 2054/2005)].

Mit dem Verzicht auf einen Teil der Dienstbarkeitsfläche entstehen der Stadt keine Nachteile. Vielmehr steigt der Nutzen für die Allgemeinheit, wenn die HPS ihren Betrieb effizienter organisieren kann. Der Verzicht auf die Grünfläche ist nachrangig zu sehen.

Unter der Ziffer 4 im Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020 wird zudem festgehalten, dass der höhere Nutzen, den die HPS mit der Ergänzung des Vertrags erzielen kann, bei der nächstmöglichen Verhandlung zum Baurechtszins zu berücksichtigen ist. Dies bedeutet für die Stadt daher potentielle Mehreinnahmen.



Die vollständige Übersicht aller Bestimmungen ist im beigefügten Entwurf des Nachtrags zum Baurechtsvertrags (siehe Beilage 4) vom 7. August / 2. und 6. November 2020 nachgeführt.

3.1 Delegation der Kompetenz

Der vorliegende Baurechtsvertrag vom 14. März 2005 wurde vom Stadtrat an seiner Sitzung vom 9. Mai 2009 im Wortlaut genehmigt.

Um bei möglichen, zukünftigen Anpassungen des Vertrags, die nur bedingt wesentlichen Charakter haben und den Baurechtsvertrag an sich und die prinzipiellen Konditionen nicht in Frage stellen, empfiehlt es sich, ergänzend zum operativen Vollzug die Kompetenz zur Anpassung der vertraglichen Bedingungen an den Gemeinderat zu delegieren. Damit würde einerseits die zeitliche Effizienz gesteigert und andererseits weiterhin sichergestellt, dass der Vertrag im ursprünglichen Sinn vollzogen wird.

3.2 Fazit

Mit der vorgesehenen Ergänzung des Baurechtsvertrags wird es der HPS ermöglicht, ihren schulischen Betrieb besser organisieren zu können, indem zusätzlicher Raum in den bestehenden Gebäuden freigebracht würde.

Zudem ist die zu erwartende Beeinträchtigung in Folge des geplanten Neubaus auf der aktuell dienstbarkeitsbelasteten Grünfläche als gering einzustufen. Die effektive Nutzung der heutigen Grünanlage durch die Bevölkerung kann zwar nicht abschliessend beurteilt werden, es ist mit dem Neubau jedoch keine wesentliche Einschränkung zu erwarten.

Die Kompetenzdelegation an den Gemeinderat zur zukünftigen Anpassung des Baurechtsvertrags, sofern die inhaltliche Grundausrichtung des Vertrags nicht angetastet wird, optimiert die Prozesse und den weiteren Vollzug des Vertrags.

4 Chronologische Darstellung der Vorgeschichte/Entwicklungsschritte

Der Baurechtsvertrag vom 14. März 2005 wurde vorgängig zur Stadtratssitzung vom 9. Mai 2005 unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrats zwischen der Stadt Langenthal und der HPS geschlossen. In der Stadtratssitzung vom 9. Mai 2005 stimmte der Stadtrat (Beschlusspunkte Traktandum 11) einerseits der Abgabe der Parzelle Nr. 1285 an die HPS im Baurecht zu und andererseits bewilligte er den bereits (vor-)signierten Baurechtsvertrag vom 14. März 2005.

5 Darstellung der Projektorganisation

Keine Bemerkung.

6 Stellungnahme der interessierten oder begrüsten Kreise

Der Stiftungsrat der HPS stimmte dem vorliegenden Entwurf an seiner Sitzung vom 20. November 2020 zu. Die Information zum Abstimmungsergebnis des Stiftungsrats der HPS wurde dem Finanzamt von Dieter Grenacher, Leiter HPS, per Email am 27. November 2020 kommuniziert.

7 Erwägung über Vor- und Nachteile verschiedener Varianten/Konsequenzen bei einer Ablehnung des Antrags

Wenn der Stadtrat der Ergänzung zum Baurechtsvertrag nicht zustimmt, ist keine rechtmässige bzw. Baurechtsvertrag konforme Erstellung des geplanten Geräteraums möglich. Das pendente Baugesuch müsste abgelehnt werden und die HPS wäre in ihrer betrieblichen Entwicklung gehindert. Inwiefern dies wiederum Konsequenzen auf den Schulbetrieb der HPS haben würde, ist nicht einschätzbar.



8 Antrag

Dem Stadtrat wird beantragt, der Ergänzung zum Baurechtsvertrags mit der HPS vom 14. März 2005 zuzustimmen. Dazu soll der vorliegende Entwurf des Nachtrags zum Baurechtsvertrags vom 7. August / 2. und 6. November 2020 genehmigt werden. Es wird dem Stadtrat zudem beantragt, die Kompetenz zur Anpassung ähnlich gearteter Sachverhalte des Baurechtsvertrags mit der HPS an den Gemeinderat zu delegieren.

9 Auswirkungen auf den städtischen Personalbestand, die Infrastruktur und die Verwaltungsorganisation

Keine Bemerkung.

10 Darstellung der Kosten

Sämtliche Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Anpassung des Baurechtsvertrags entstehen, gehen zu Lasten der Baurechtsnehmerin HPS.

11 Terminprogramm zur Realisierung

Per sofort.

12 Kommunikation

Mit der Aktenaufgabe des Stadtrats wird die Öffentlichkeit über das Geschäft orientiert. Der Beschluss des Stadtrats ist der HPS mitzuteilen.

13 Zuständigkeiten zum Beschluss

Gemäss Art. 67 Abs. 2 Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 ist der Gemeinderat für die Vorbereitung von Stadtratsgeschäften zuständig.

Der Stadtrat beschliesst gemäss Art. 6 Abs. 6 & 7 in Verbindung mit Art. 61 Abs. 2 Ziff. 7 Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 in endgültiger Zuständigkeit die Rechtsgeschäfte über das Eigentum und andere dingliche Rechte an Grundstücken, wenn der Verkehrswert bzw. der Kapitalwert Fr. 1'000'000.00 nicht aber Fr. 2'000'000.00 übersteigt.¹

Mit der Einräumung des Baurechts zu Gunsten der HPS am 9. Mai 2005 wurde auch der Baurechtsvertrag dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt und von diesem genehmigt (Traktandum 11 des Sitzungsprotokolls vom 9. Mai 2005).

Jede wesentliche Änderung des einem Beschluss zu Grunde liegenden Sachverhaltes muss dem zuständigen Organ erneut unterbreitet werden (Art. 14 der Gemeindeverordnung des Kantons Bern).

Die Änderung der Dienstbarkeit hat zur Folge, dass dieser Teilabschnitt nicht mehr der Öffentlichkeit zugänglich wäre. Insofern handelt es sich gegenüber dem Beschluss des Stadtrats vom 9. Mai 2005 um eine wesentliche Änderung des Sachverhalts, welche dem Entscheid zugrunde liegt. Infolgedessen ist gestützt auf Art. 14 der Gemeindeverordnung der Stadtrat für den Beschluss über die Änderung oder Löschung der Personaldienstbarkeit zuständig.

¹ Ausgehend von dem im Vertrag genannten Quadratmeterpreis von Fr. 300.00 multipliziert mit der Fläche von 6'207 m² ergibt sich ein Wert von Fr. 1'862'100.00.



14 Zusammenfassung der wichtigsten Ausführungen

Die Heilpädagogische Schule Oberaargau (HPS) plant auf der von ihr im Baurecht übernommenen städtischen Parzelle Nr. 1285 (Baurechtsparzelle Nr. 4845) die Errichtung eines Geräteraums als zusätzliche Baute zu den bereits bestehenden Bauwerken. Der Geräteraum soll in dem aktuell bestehenden Grünstreifen errichtet werden, der gemäss dem bestehenden Baurechtsvertrag vom 14. März 2005 aufgrund einer Dienstbarkeit zu Gunsten der Stadt nicht bebaut werden kann bzw. darf. Der im Baurechtsvertrag in der Planbeilage verzeichnete Grünstreifen mit Sitzbänken ist als öffentliche Grünanlage zu Gunsten der Einwohnergemeinde Langenthal definiert.

Die HPS bittet die Stadt in Ihrem Schreiben vom 24. Januar 2020 um die Erlaubnis, auf dem Grünstreifen den Geräteraum zu errichten. Falls dies aus der Sicht der Stadt im Sinne des Baurechtsvertrags nicht möglich sei, wird um die Prüfung der Anpassung des Baurechtsvertrags gebeten.

Der bestehende Baurechtsvertrag wurde am 9. Mai 2005 vom Stadtrat bewilligt. Falls somit eine Anpassung des Baurechtsvertrags oder eine Ergänzung dazu erfolgen sollte, ist diese durch den Stadtrat zu bewilligen. Die Errichtung des Geräteraums ist aus rechtlicher Sicht wiederum nur möglich, wenn der Baurechtsvertrag angepasst oder ergänzt wird.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird dem Stadtrat die Zustimmung zum Nachtrag zur Dienstbarkeit bzw. zum Baurechtsvertrag beantragt, so dass der Neubau des Geräteraums realisiert werden könnte. Zudem wird im Hinblick auf zukünftige Anpassungen des Baurechtsvertrags mit der HPS eine Delegation der Anpassungskompetenz zu Händen des Gemeinderats angestrebt, um bedingt wesentliche Sachverhalte effizienter abwickeln zu können.



15 **Beschlussentwurf**

Gestützt auf diese Ausführung beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

1) **Der Gemeinderat, gestützt auf Art. 67 Abs. 2 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 sowie nach Kenntnisnahme des Berichts und Antrags des Finanzamts vom 30. November 2020, beantragt dem Stadtrat Zustimmung zu folgendem Beschluss:**

1. Der Stadtrat, gestützt auf Art. 61 Abs. 2 Ziff. 7 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 sowie nach Kenntnisnahme des gemeinderätlichen Berichts vom xx. Monat 2020

beschliesst

1. Der Nachtrag zur Dienstbarkeitserrichtung, d.h. zum Baurechtsvertrag mit der Heilpädagogischen Schule Oberaargau (HPS, ehemals Stiftung Heilpädagogische Tagesschule Langenthal) vom 14. März 2005, im Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020, wird genehmigt.

2. Der Gemeinderat wird ermächtigt, zukünftige Vertragsanpassungen in eigener Kompetenz zu genehmigen, ausgenommen die Ziffern 2.3.3 "Zweck der Bauten", 2.4 "Dauer", 2.6 "Heimfall" und Ziffern 3 "Finanzielle Vertragsbestimmungen des Baurechtes" des Baurechtsvertrags vom 14. März 2005.

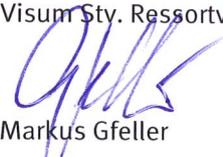
3. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

2) **Der Vorsteher des Finanzamts, Thilo Wieczorek, wird bevollmächtigt, den Nachtrag zur Dienstbarkeit bzw. zum Baurechtsvertrag zu signieren.**

3) **Das Finanzamt wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**


Thilo Wieczorek
Vorsteher Finanzamt

Visum Stv. Ressortvorsteher:


Markus Gfeller

Beilagen:

- Beilage 1: Baurechtsvertrag mit der HPS vom 14. März 2005
- Beilage 2: Baugesuch HPS (datiert 6. Dezember 2019)
- Beilage 3: Schreiben HPS vom 24. Januar 2020
- Beilage 4: Nachtrag zum Baurechtsvertrag im Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020

GRAF KRUMMENACHER PARTNER

Urschrift Nr.
Nr. 19'890)

Entwurf vom 7. August / 2. und 6. November 2020

(Archiv

ÖFFENTLICHE URKUNDE

(Nachtrag zur Dienstbarkeitserrichtung, Urschrift Nr. 5028 vom 14. März 2005,
Grundbuchbeleg 2054)

Krummenacher Bernhard, Notar
eingetragen im Notariatsregister des Kantons Bern, mit Büro in Langenthal

beurkundet:

1. Die Einwohnergemeinde Langenthal, Liegenschaftsverwaltung vertreten durch die Herren Reto Müller, von Murgenthal, in Langenthal (Stadtpräsident) und Daniel Steiner, von Walterswil, in Langenthal (Stadtschreiber), hier vertreten durch Herrn Thilo Wieczorek, von, in (Vorsteher Finanzamt), gemäss Vollmacht vom 2020, welche der Urschrift dieser Urkunde als Beilage Nr. beigeheftet wird,

*Dienstbarkeitsberechtigte,
hiernach Einwohnergemeinde genannt -*

und

2. Die Heilpädagogische Schule Oberaargau (CHE-107.152.663), Stiftung mit Sitz in Langenthal, Schorenstrasse 19, 4900 Langenthal, handelnd durch die mit Kollektivunterschrift zu zwei zeichnungsberechtigten Personen Herr Peter Zysset, von Heiligenschwendi, in Attiswil (Präsident), und Frau Sibylle Röthlin, von Kerns, in Langenthal (Vizepräsidentin),

*Dienstbarkeitsbelastete,
hiernach HPS genannt -*

erklären:

1. Beschreibung der betroffenen Grundstücke

- 1.1 Die Einwohnergemeinde ist Eigentümerin des folgenden Grundstückes in der Einwohnergemeinde Langenthal 1 (Langenthal) (Beschreibung gemäss elektronischem Grundbuch):

Langenthal 1 (Langenthal) / 1285

Grundstückbeschreibung

Gemeinde	329.1 Langenthal 1 (Langenthal)
Grundstück-Nr	1285
Grundstückart	Liegenschaft
E-GRID	CH 58004 63548 70
Fläche	6'199 m ² , AV93
Plan-Nr.	1274
Lagebezeichnung	Langenthal Langenthal
Bodenbedeckung	Gebäude, 1796 m ² Übrige befestigte Fläche, 569 m ² Gartenanlage, 3'834 m ²
Gebäude / Bauten	Heilpädagogische Schule Schorenstrasse 19, 4900 Langenthal Gesamtfläche 1'796 m ² (auf mehreren Grundstücken) Geometrisch auf 1 LIG / 1 SDR (4845) Gebäude gehört zu BR 4845 ohne Gewähr

Anmerkungen aml. Vermessung
Bemerkungen

Dominierte Grundstücke

Keine

Amtliche Bewertung

Amtlicher Wert CHF 902'000	Ertragswert gemäss BGGB CHF	Gültig ab Steuerjahr 2010
-------------------------------	-----------------------------	------------------------------

Eigentum

Alleineigentum Einwohnergemeinde Langenthal Liegenschaftsverwaltung,	03.12.1934 002-II/1538 Kauf 03.12.1934 002-II/1539 Kauf 20.01.2010 033-2010/582/0 Gemeindefusion per 01.01.2010
---	--

Anmerkungen

Keine

Dienstbarkeiten

05.08.1898 002-38/497	(R) Baubegünstigung ID.027-1998/020549 z.L. LIG Langenthal 1 (Langenthal) 329.1/5210
31.10.1978 002-1978/2728/0	(L) Näherbaurecht ID.027-1998/022332 z.G. LIG Langenthal 1 (Langenthal) 329.1/3417
07.07.2005 027-2005/2054/0	(L) SDR Baurecht mit Übertragungsbeschränkung, bis 31.12.2102 ID.027-2005/000805 z.G. SDR Langenthal 1 (Langenthal) 329.1/4845

Grundlasten

Keine

Vormerkungen

07.07.2005 027-2005/2054/0 Abänderung des gesetzlichen Vorkaufsrechts
(Baurecht) ID.027-2005/000806
07.07.2005 027-2005/2054/0 Vereinbarung betreffend Heimfall ID.027-2005/000807

Pfandrechte

Keine

Hängige Geschäfte

Geometergeschäfte bis 05.08.2020 Keine
Grundbuchgeschäfte bis 04.08.2020 Keine

1.2 Die Heilpädagogische Schule Oberaargau ist Eigentümerin des folgenden Grundstückes in der Einwohnergemeinde Langenthal 1 (Langenthal) (Beschreibung gemäss elektronischem Grundbuch):

Langenthal 1 (Langenthal) / 4845

Grundstückbeschreibung

Gemeinde	329.1 Langenthal 1 (Langenthal)
Grundstück-Nr	4845
Grundstückart	Selbständiges und dauerndes Recht (Baurecht)
E-GRID	CH 62369 04635 07
07.07.2005 027-2005/2054/0	(R) SDR Baurecht mit Übertragungsbeschränkung, bis 31.12.2102 ID.027-2005/000805 z.L. LIG Langenthal 1 (Langenthal) 329.1/1285
Fläche	6'199 m ² , AV93
Plan-Nr.	1274
Belastete Teilflächen	Lastend auf (geometrischer Langenthal 1 (Langenthal) 329.1/1285 6'199 m ² Verschnitt)
Lagebezeichnung	Langenthal Langenthal
Gebäude / Bauten	Heilpädagogische Schule Schorenstrasse 19, 4900 Langenthal Gesamtfläche 1'796 m ² (auf mehreren Grundstücken) Geometrisch auf 1 LIG / 1 SDR (4845) Gebäude gehört zu BR 4845 ohne Gewähr
Anmerkungen aml. Vermessung	
Bemerkungen	

Dominierte Grundstücke

Keine

Amtliche Bewertung

Amtlicher Wert CHF	Ertragswert gemäss BGGB CHF	Gültig ab Steuerjahr
9'913'100		2010

Eigentum

Alleineigentum	07.07.2005 027-2005/2054/0 Baurechtsvertrag
Heilpädagogische Schule Langenthal, Langenthal,	08.06.2010 033-2010/4421/0 Firmaänderung

Anmerkungen

Keine

Dienstbarkeiten

- 07.07.2005 027-2005/2054/0 (L) Öffentliche Grünanlage ID.027-2005/000808
z.G. Einwohnergemeinde Langenthal
- 08.06.2010 033-2010/4421/0 (L) Beschränktes Nutzungsrecht mit Unterhaltsregelung
ID.033-2010/002049
z.G. Einwohnergemeinde Langenthal

Grundlasten

Keine

Vormerkungen

- 07.07.2005 027-2005/2054/0 Abänderung des gesetzlichen Vorkaufsrechts
(Baurecht) ID.027-2005/000806
- 07.07.2005 027-2005/2054/0 Vereinbarung betreffend Heimfall ID.027-2005/000807

Pfandrechte

- 07.07.2005 027-2005/2054/0 Grundpfandverschreibung, Fr. 167'589.00, 1.
Pfandstelle, MH, Baurechtszins-Sicherung, ID.027-
2005/000893, Einzelpfandrecht
Grundpfandgläubiger Einwohnergemeinde Langenthal
Liegenschaftsverwaltung
- 06.05.2009 027-2009/1641/0 Namen-Papier-Schuldbrief, Fr. 6'000'000.00, 2.
Pfandstelle, Max. 10%, ID.027-2009/000569,
Einzelpfandrecht
Grundpfandgläubiger Berner Kantonalbank AG, Bern 06.05.2009 027-2009/1641/0
(UID: CHE-108.955.216)

Hängige Geschäfte

- Geometergeschäfte bis 05.08.2020 Keine
- Grundbuchgeschäfte bis 04.08.2020 Keine

2. Namensänderung

Mit Urkunde vom 22. November 2012, publiziert im Schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 14, vom 22. Januar 2013, hat die Heilpädagogische Schule Langenthal ihren Namen geändert in Heilpädagogische Schule Oberaargau. Das Grundbuchamt Emmental-Oberaargau wird ersucht, die Namensänderung auf der Liegenschaft Langenthal 1 (Langenthal)-Grundbuchblatt Nr. 4845 nachzutragen.

3. Orientierung / Vertragsziel

Die HPS beabsichtigt die Erstellung eines Geräteraumes mit Versickerungsfläche gemäss Projekt der Firma Mathys H.R. AG, Huttwil vom 7. September 2019. Das Baugesuch hierfür datiert vom 6. Dezember 2019. Das Bauvorhaben tangiert die im Grundbuch eingeschriebene Dienstbarkeit *Öffentliche Grünanlage z.G. Einwohnergemeinde Langenthal* (gemäss Grundbuchbeleg 2054/2005 vom 07.07.2005). Mit dem vorliegenden Nachtrag soll sichergestellt werden, dass die HPS ihr Bauvorhaben realisieren kann.

4. Nachtrag

Die Stadt Langenthal (Dienstbarkeitsberechtigte) erteilt ihre Zustimmung zu dem in Ziffer 3 umschriebenen Bauvorhaben der HPS (Dienstbarkeitsbelastete). Damit verringert sich die von der Dienstbarkeit betroffene Grünfläche um 147,80 m². Diesem Umstand hat der Gemeinderat bei der nächsten Anpassung des Baurechtszinses angemessene Rechnung zu tragen [vgl. Ziffer 8.2 des Baurechtsvertrages (Beleg 2054/2005)].

5. Dienstbarkeitsplan

Dieser Nachtrag zur bestehenden Dienstbarkeit versteht sich im Sinne der Einzeichnung im Dienstbarkeitsplan vom 9. August 2019. Darin ist die Fläche von 147,80 m², um die sich die bisherige Dienstbarkeitsfläche verringert farblich dargestellt (Geräteraum mit roter Farbe, Sickerfläche mit dunkelgrüner Farbe und übrige Fläche mit hellgrüner Farbe).

Der Dienstbarkeitsplan wird von den Vertragschliessenden unterschriftlich anerkannt und der Urschrift dieser Urkunde, dem Grundbuchbeleg und den Parteaufbereitungen als Beilage Nr. 1 beigeheftet.

6. Grundbucheintragung

Die Parteien erteilen ihre Einwilligung zur Einschreibung dieses Nachtrages im Grundbuch auf Langenthal 1 (Langenthal)-Grundbuchblatt Nr. 4845, als Ergänzungsbeleg zur Dienstbarkeitslast *Öffentliche Grünanlage z.G. Einwohnergemeinde Langenthal* gemäss Beleg 2054/2005.

7. Rangfolge

Dieses Ergänzungsbeleg zum Beleg Nr. 2054 vom 07.07.2005 geht dem Namen-Papier-Schuldbrief von Fr. 6'000'000.00, lastend in der 2. Pfandstelle, z.G. Berner Kantonalbank AG, Bern, gemäss Beleg 1641/2009 vom 06.05.2009 vor. Vorbehalten bleibt die Zustimmung der Grundpfandgläubigerin.

8. Schlussbestimmungen

7.1 Vorbehalte

Vorbehalten bleiben:

- die Genehmigung dieses Vertrages durch die zuständigen Organe der Einwohnergemeinde Langenthal;
- die Zustimmung der Berner Kantonalbank AG, Bern, gemäss Ziffer 7 hiervor sowie

- die rechtskräftige Baubewilligung für das Bauvorhaben gemäss Ziffer 3.

Bei der Abgabe dieser Öffentlichen Urkunde durch den Notar beim Grundbuchamt Emmental-Oberaargau gelten diese Vorbehalte als beseitigt.

7.2 Vollmacht

Die Vertragsschliessenden bevollmächtigen Frau Van-Nhi Diec, geb. 10.11.1978, von und in Langenthal, sowie Frau Karin Herzig, geb. 28.07.1964, von Lotzwil BE und Obersteckholz BE, in Langenthal (Mitarbeiterinnen im Notariat Graf, Krummenacher & Partner) je einzeln und mit der ausdrücklichen Ermächtigung zur Doppelvertretung zur Unterzeichnung allfällig notwendig werdender Nachträge zu dieser öffentlichen Urkunde. Diese Vollmacht bezieht sich lediglich auf Ergänzungen formeller Natur (Bereinigung oder Verdeutlichung der dinglichen Rechte, Rangfolge der dinglichen Rechte, Ergänzungen von Liegenschaftsbeschreibungen, etc.).

7.3 Kosten

Die Kosten des vorliegenden Vertrages (Geometer, Grundbuchamt und Notar inkl. MWST) übernimmt die HPS.

7.4 Eintragungsbewilligung

Die Parteien erteilen ihre Einwilligung, sämtliche sich aus dieser Urkunde ergebenden Einschreibungen im Grundbuch vorzunehmen.

7.5 Ausfertigungen

Diese Urkunde ist für das Grundbuchamt Emmental-Oberaargau und für die Parteien dreifach in Papierform oder in elektronischer Form auszufertigen.

Allen Parteien ist nach der Beurkundung je eine Kopie zuzustellen.

Der Notar liest diese Urkunde den ihm persönlich bekannten und handlungsfähigen Mitwirkenden vor und unterzeichnet die Urschrift mit ihnen.

Beurkundet ohne Unterbrechung und in Anwesenheit aller Mitwirkenden in Langenthal, im Büro des Notars, am zweitausendnullhundertzwanzig.

2020

Einwohnergemeinde Langenthal
Der Bevollmächtigte:

Heilpädagogische Schule
Oberaargau

.....
(Herr Thilo Wieczorek)

.....
(Herr Peter Zysset)

.....
(Frau Sibylle Röthlin)

Der beurkundende Notar:

.....
(Herr Bernhard Krummenacher)

GEMEINDE LANGENTHAL, KREIS 1

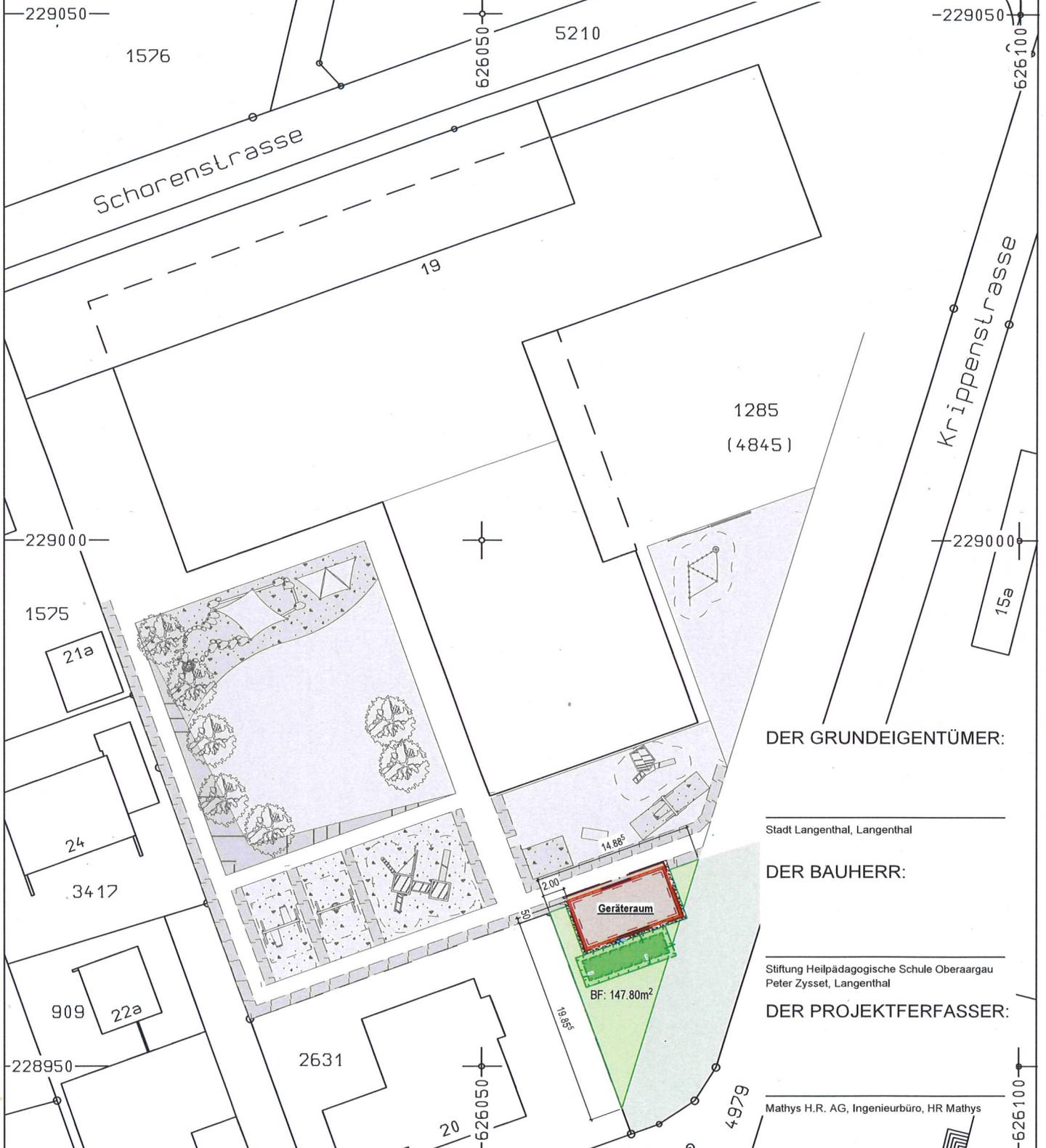
Baugesuch für Parz. 1285

Kopie von Grundbuchplan 1274

Neubau Geräteraum, HPS Oberaargau

MST. 1:500

Schorenstrasse 19, Langenthal



DER GRUNDEIGENTÜMER:

Stadt Langenthal, Langenthal

DER BAUHERR:

Stiftung Heilpädagogische Schule Oberaargau
Peter Zysset, Langenthal

DER PROJEKTFERFASSER:

Mathys H.R. AG, Ingenieurbüro, HR Mathys

Für die Richtigkeit
der Grundbuchplankopie
Langenthal, 9. August 2019

Der Nachführungsgeometer:
Hans Mätzener



Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen (am 28. Oktober 2019 als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert und erheblich erklärt): Berichterstattung und Antrag auf Abschreibung

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Grundlagen

- Akten zur Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen (am 28. Oktober 2019 als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert und erheblich erklärt)
- Protokollauszug der Gemeinderatssitzung vom 4. Dezember 2019, Trakt. 17 (Rechtskraftfeststellung des Stadratsbeschlusses vom 28. Oktober 2019 und Auftragserteilung)
- Beschluss des Stadtrates zur Genehmigung der Fristverlängerung bis am 31. März 2021 vom 14. September 2020, Trakt. 6
- Bericht und Antrag vom 26. November 2020 der Verwaltungsleitung mit den darin erwähnten Beilagen
- Prüfbericht des Gemeinderates vom 9. Dezember 2020 "Motionen der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" und "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen"
- Beschluss des Gemeinderates vom 9. Dezember 2020, Trakt. 13

2. Inhalt der Vorlage

Erheblich erklärte Motionen mit Richtliniencharakter verpflichten den Gemeinderat, innerhalb von neun Monaten seit der Erheblicherklärung mittels schriftlicher Berichterstattung zu begründen, inwieweit er dem motionierten Anliegen folgen will (Art. 53 und Art. 57 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Stadtrates).

Der Gemeinderat befasste sich an seiner Sitzung vom 9. Dezember 2020 mit dem motionierten Anliegen. Mit Verweis auf den Prüfbericht vom 9. Dezember 2020 (= Beilage) orientiert der Gemeinderat den Stadtrat schriftlich über das Ergebnis der Prüfung. Dem Stadtrat wird die Abschreibung der Motion vom Protokoll des Stadtrates beantragt.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 57 Abs. 1 und Art. 59 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019 sowie nach Kenntnisnahme des gemeinderätlichen Prüfberichts vom 9. Dezember 2020

beschliesst:

- 1. Von der Berichterstattung des Gemeinderates zur Motion der FDP / jll-Fraktion vom 24. Juni 2019 "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen" wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion der FDP / jll-Fraktion vom 24. Juni 2019 "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen" wird als erledigt vom Protokoll des Stadtrates abgeschrieben.**
- 3. Das Sekretariat des Stadtrates wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 4

Langenthal, 9. Dezember 2020

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner

- Beilage: Prüfbericht des Gemeinderates vom 9. Dezember 2020 zu den Motionen der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" und "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen" inkl. Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal vom 26. November 2020

Motionen mit Richtliniencharakter der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" und "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen"; Prüfbericht des Gemeinderats

Datum: 9. Dezember 2020
Version: 2.0
Status: Definitiv



Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen	3
2.	Ausgangslage	3
2.1.	Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffung"	3
2.2.	Motion "Einführung der Prüfung der <i>Total Cost of Ownership</i> bei Fahrzeugen"	4
3.	Das Wichtigste in Kürze	4
4.	Stellungnahme	5
4.1.	Aktuelle Situation	5
4.2.	Massnahmen in der Nachhaltigen Beschaffungsstrategie	5
4.2.1.	<i>Abklärungen vor der Beschaffung</i>	<i>5</i>
4.2.2.	<i>Die Beschaffung</i>	<i>5</i>
4.2.3.	<i>Gewichtungsschlüssel</i>	<i>5</i>
4.3.	Darstellung der Kosten	6
4.4.	Terminprogramm zur Realisierung	6
4.5.	Kommunikation	6

1. Grundlagen

- Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie
- Motion FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen
- Protokoll des Gemeinderates vom 26. Juni 2019
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2019-1833 vom 26. Juni 2019
- Stellungnahme vom Stadtbauamt vom 11. Juli 2019
- Stellungnahme des Finanzamtes vom 11. Juli 2019
- Gemeinderatsbeschlüsse Nrn. 2019-2310 und 2019-2311 vom 21. August 2019
- Stadtratsbeschluss vom 28. Oktober 2019, Trakt. 5 und 6
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1312 vom 6. Mai 2020
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1612 vom 10. Juni 2020, Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie"
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1613 vom 10. Juni 2020, Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung der Prüfung der TCO bei Fahrzeugen"
- Stadtratsbeschluss vom 14. September 2020, Trakt. 6 betreffend Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung der Prüfung der TCO bei Fahrzeugen"
- Stadtratsbeschluss vom 14. September 2020, Trakt. 7 betreffend Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie"

2. Ausgangslage

2.1. **Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffung"**

Die FDP/jll-Fraktion reichte am 24. Juni 2019 die Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffung" ein. In der Stadtratssitzung vom 16. September 2019 wurde diese Motion mit Richtliniencharakter für erheblich erklärt. Der Motionstext lautet wie folgt:

Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie

Der Gemeinderat wird beauftragt, eine neue ökologische Fahrzeugbeschaffungsstrategie zu erarbeiten, mit dem Ziel, den Einsatz von fossilen Energieträgern soweit als möglich zu reduzieren.

Begründung: Andere Gemeinwesen, wie beispielsweise der Kanton Basel-Stadt haben im Rahmen einer Strategie festgesetzt, dass bis 2025 über 90% der städtischen Fahrzeuge auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umgestellt werden soll.

Die vorliegende Motion verfolgt das Ziel, dass unsere Stadt festlegt, in welchem Zeitraum, in welchem Umfang und unter Inkaufnahme von welchen Zusatzkosten mittelfristig eine Abkehr von Fahrzeugen mit fossiler Energie angestrebt wird.

Dabei sollen bei den Kosten immer die «Total Cost of Ownership» (TCO) berücksichtigt werden. Basel hat dazu zum Beispiel festgelegt, dass die TCO eines E-Fahrzeugs maximal 10 Prozent über denjenigen eines Verbrenners liegen dürfen.

Es wäre daher gewünscht, dass im Rahmen dieser Strategie bei der Beurteilung einer Beschaffung auch der nicht finanzielle Nebeneffekt von weniger Abgasen und weniger Lärm und somit mehr Lebensqualität in unserer Stadt gewichtet würde.

Weiter wäre es gewünscht, wenn vor dem Ersatz eines Fahrzeugs überlegt wird, ob mit dem Ersatz nicht noch einige Jahre zugewartet werden könnte, da davon ausgegangen werden kann, dass sich die neuen Technologien noch mehr etablieren werden und das Marktangebot an E-Fahrzeugen von Jahr zu Jahr stark steigt. Es gilt immer zu bedenken, dass ein neu angeschafftes Fahrzeug für viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, im Einsatz stehen wird.

2.2. Motion "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen"

Zeitgleich reichte die FDP/jll-Fraktion anlässlich der Sitzung des Stadtrats vom 24. Juni 2019 die Motion *Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen* ein, welche ebenfalls am 16. September 2019 vom Stadtrat für erheblich erklärt wurde. Der Motionstext lautet wie folgt:

Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen

Der Gemeinderat wird beauftragt bei sämtlichen künftigen Anschaffungen von Fahrzeugen das Prinzip "Total Cost of Ownership" anzuwenden.

Begründung: In den letzten Jahren blieben bei der Anschaffung von Fahrzeugen neue Technologien (wie zum Beispiel Elektrofahrzeuge) chancenlos, weil diese in der Anschaffung teurer sind, das heisst, die Investitionskosten höher liegen. Bei dieser Betrachtungsweise wird der Tatsache, dass bei diesen Fahrzeugen die Unter-halts- und Energiekosten wie auch die Luft- und Lärmverschmutzung kleiner sind, keine Rechnung getragen.

Da beide Motionen auf die Fahrzeugbeschaffung hinzielen, beschloss der Gemeinderat, die beiden Anliegen in einer "Nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" umzusetzen.

3. Das Wichtigste in Kürze

In den vergangenen Jahren entwickelten sich nachhaltige und umweltverträgliche Antriebstechnologien in der Fahrzeugbranche rasant. Trotzdem sind diese auf Batterietechnik basierenden Technologien bis heute in der Anschaffung meist teurer als herkömmliche, auf fossilen Stoffen basierende Technologien, doch diese Mehrkosten können teilweise durch tiefere, laufende Kosten kompensiert werden. Nebst den tieferen, laufenden Kosten punkten die neuen Technologien ebenfalls in ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Bereichen. Deshalb macht es Sinn, bei der Fahrzeugbeschaffung nebst den Anschaffungskosten die laufenden Kosten in einem Zeitraum von 10 Jahren und ökologische und gesellschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

Die nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal im Kontext der Total Cost of Ownership (TCO) definiert eine langfristige Vision, wie diese neuen Technologien bei der Fahrzeugbeschaffung besser berücksichtigt werden können. Das Ziel ist, dass bis ins Jahr 2035 mindestens 65% der Fahrzeugflotte der Stadt Langenthal einen Elektro-, Hybrid-, Biogas- oder Wasserstoffantrieb vorweisen. So sollen die finanziellen Aspekte gesamthafter, mittels Total Cost of Ownership (TCO), und nicht lediglich die Anschaffungskosten berücksichtigt werden. Zusätzlich sollen ökologische und gesellschaftliche Aspekte mit einer Gewichtung von 20% bei der Fahrzeugbeschaffung in den Kaufentscheid einfließen.

4. Stellungnahme

4.1. Aktuelle Situation

Im Jahr 2020 besitzt die Stadt Langenthal 57 Fahrzeuge, rund 93% davon werden mit Diesel oder Benzin und je rund 3.5% mit Gas oder mit Strom betrieben. Die vier historischen Feuerwehrfahrzeuge werden in der Betrachtung ausgeschlossen, da diese nicht regelmässig in Betrieb sind. Die 57 Fahrzeuge verteilen sich auf das Stadtbauamt (Werkhof und Friedhofsgärtnerei) und das Amt für öffentliche Sicherheit (Feuerwehr und Zivilschutz), welche ihre Fahrzeuge individuell bewirtschaften.

Bei der Neubeschaffung oder einer Ersatzbeschaffung eines Fahrzeugs wird bis anhin zuerst ein Pflichtenheft mit Eignungskriterien für das Fahrzeug angefertigt. Danach werden Offerten für verschiedene mögliche Fahrzeugmodelle eingeholt und verglichen. Wenn verschiedene Modelle alle Eignungskriterien erfüllen, wird meist auf Grunde des Anschaffungspreises entschieden, welches Modell beschafft wird. Zusätzlich zum Anschaffungspreis werden bei Fahrzeuganschaffungen, die betragsmässig über der Aktivierungsgrenze liegen, die kalkulatorischen Zinsen und die Abschreibungsaufwendungen im Finanzierungsnachweis ausgewiesen und für den Kaufentscheid berücksichtigt. Je nach Anforderung werden weitere Kriterien wie die Servicequalität berücksichtigt.

In der nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie vom 21. April 2020 werden nebst den Anschaffungskosten sowohl die laufenden Kosten eines Fahrzeugs bei einer Nutzungsdauer von 10 Jahren (= Total Cost of Ownership), als auch ökologisch/gesellschaftliche Aspekte wie Lärm- und Treibhausgasemissionen für den Kaufentscheid berücksichtigt, mit dem Ziel, dass der Fahrzeugpark der Stadt Langenthal bis zum Jahr 2035 zu mindestens 65% mit alternativen Antrieben ausgestattet sein wird.

4.2. Massnahmen in der Nachhaltigen Beschaffungsstrategie

Die Massnahmen der Fahrzeugbeschaffungsstrategie werden hier kurz zusammengefasst. Detaillierte Ausführungen sind in der nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal (Beilage 1) nachzulesen.

4.2.1. Abklärungen vor der Beschaffung

Vor jeder Beschaffung muss abgeklärt werden, ob das Fahrzeug beschafft werden muss, oder ob allenfalls der Bedarf des Fahrzeugs durch Car-Sharing mit einem anderen Amt oder mit einer anderen Gemeinde abgedeckt werden kann. Ebenfalls ist bei Fahrzeugen mit kleiner Auslastung (< 500 Nutzungsstunden pro Jahr) zu prüfen, ob der Bedarf durch Mieten eines Fahrzeugs gedeckt werden kann.

4.2.2. Die Beschaffung

Für jede Beschaffung muss ein Pflichtenheft mit den Eignungskriterien an das Fahrzeug erstellt und Offerten von mindestens zwei Modellen mit unterschiedlichen Antrieben angefordert werden. Anhand der Offerten und von zusätzlichen Recherchen werden die Optionen verglichen. Dabei werden einerseits die Total Cost of Ownership (TCO) berechnet, welche sich aus den fixen und den variablen Kosten zusammensetzen und andererseits werden ökologische und gesellschaftliche Aspekte berücksichtigt. Bei den ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten werden insbesondere die Lärmemissionen, die Treibhausgas-Emissionen, die Nutzbarkeit und die Vorbildwirkung in den Kaufentscheid mit einbezogen.

4.2.3. Gewichtungsschlüssel

Um sowohl finanzielle, wie auch ökologische und gesellschaftliche Aspekte in einen gesamthaften Vergleich und somit in den Kaufentscheid einfließen zu lassen, bedarf es einem Gewichtungsschlüssel. In

der Stadt Langenthal sollen für den Kaufentscheid die finanziellen Aspekte (TCO) mit 80% und die ökologisch/gesellschaftlichen Aspekte mit 20% Gewichtung berücksichtigt werden. Da der Lärm sowohl gesellschaftliche wie auch ökologische Einflüsse hat, soll der Lärm doppelt so stark berücksichtigt werden als die anderen ökologisch/gesellschaftlichen Aspekte. Folglich werden die verschiedenen Aspekte wie folgt gewichtet:

TCO (Kosten):	80 %
Lärm:	8 %
Treibhausgase:	4 %
Nutzbarkeit:	4 %
Vorbildwirkung:	4 %

Wie dies genau aufgeschlüsselt werden soll, kann in Beilage 1, Abschnitt 4.2.3. nachgelesen werden. Diese Gewichtung hat zur Folge, dass wenn ein Fahrzeug in **allen** ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten deutlich besser abschneidet als das andere Model, das ökologisch/gesellschaftlich bessere Fahrzeug angeschafft wird, auch wenn die TCO um maximal 1/3 höher ist als die TCO des anderen Models.

4.3. Darstellung der Kosten

Bei dem vorgeschlagenen Gewichtungsschlüssel für die nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal darf das ökologisch / gesellschaftlich bessere Fahrzeug das 1.33-fache der TCO des anderen Models aufweisen um sich im Kaufentscheid durchzusetzen. Wie viel höher die tatsächlichen Kosten schlussendlich sein werden, ist schwierig abzuschätzen, da in einigen Fällen das ökologisch/gesellschaftlich bessere Model bereits in den TCO besser abschneidet als das andere Model. Es ist allerdings zu erwarten, dass die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge bei der Umsetzung der Strategie steigen werden. Diese Mehrkosten sollten aber mehrheitlich durch Einsparungen bei den laufenden Kosten wieder eingespart werden.

4.4. Terminprogramm zur Realisierung

Nach der Genehmigung der "Nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal" durch den Gemeinderat tritt die "Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal" ab sofort in Kraft, mit dem Ziel, dass bis ins Jahr 2035 mindestens 65% der Fahrzeuge im Besitz der Stadt Langenthal einen Antrieb mit erneuerbarem Energieträger vorweisen. Fahrzeugbeschaffungen, bei welchen zum Genehmigungszeitpunkt der Fahrzeugbeschaffungsstrategie bereits Offerten eingeholt wurden, sind von der Fahrzeugbeschaffungsstrategie noch nicht betroffen.

4.5. Kommunikation

Die Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal (Beilage 1) und deren Inhalte werden nach der Genehmigung durch den Gemeinderat mit einer Pressemitteilung öffentlich kommuniziert und auf der Homepage der Stadt Langenthal veröffentlicht.

Beilage 1: Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal vom 26. November 2020

Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungs- strategie der Stadt Langenthal

Datum: 26. November 2020
Version: 2.0
Status: Definitiv
Bearbeiter: Sabine Gresch, Florian Moser, Thilo Wieczorek
Verteiler: Gemeinderat, Stadtrat, Stadtverwaltung

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	3
2.	Vision und Ziel	3
3.	Ausgangslage	3
3.1.	Fahrzeugpark der Stadt Langenthal	3
3.2.	Aktuelle Beschaffung von Fahrzeugen	4
4.	Vorgehen nachhaltige Fahrzeugbeschaffung	5
4.1.	Abklärungen vor der Beschaffung	5
4.2.	Vorgang zur Beschaffung	5
4.2.1.	<i>Finanzielle Aspekte</i>	5
4.2.2.	<i>Ökologische und sozial-gesellschaftliche Aspekte</i>	6
4.2.3.	<i>Gesamtbilanz</i>	7
5.	Anhang	8
5.1.	Beispiel 1: Beschaffung einer Kehrmaschine:	
	Diesel versus Elektro der Stadt Basel	8
5.1.1.	<i>TCO: Finanzieller Vergleich</i>	8
5.1.2.	<i>Ökologische und gesellschaftliche Aspekte</i>	8
5.1.3.	<i>Gesamtbilanz</i>	9
5.2.	Beispiel 2: Beschaffung eines Transporters: Gas	
	versus Elektro der Stadt Basel	9
5.2.1.	<i>TCO: Finanzieller Vergleich</i>	9
5.2.2.	<i>Ökologische und gesellschaftliche Aspekte</i>	10
5.2.3.	<i>Gesamtbilanz</i>	10

1. Einführung

In den vergangenen Jahren entwickelten sich nachhaltige und umweltverträgliche Antriebstechnologien in der Fahrzeugbranche rasant. Trotzdem sind diese auf Batterietechnik basierenden Technologien bis heute in der Anschaffung meist teurer als herkömmliche, auf fossilen Stoffen basierende Technologien. Es zeigt sich jedoch, dass nebst tieferen laufenden Kosten, die neuen Technologien auch in ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Bereichen punkten.

Die nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal im Kontext der Total Cost of Ownership (TCO) definiert eine langfristige Vision, wie diese neuen Technologien bei der Fahrzeugbeschaffung optimal berücksichtigt werden können und sie legt einen zeitlichen Rahmen für einen nachhaltigen Fahrzeugpark der Stadt Langenthal fest.

2. Vision und Ziel

Mit der vorliegenden Fahrzeugbeschaffungsstrategie verstärkt die Stadt Langenthal ihre Position als nachhaltige und klimafreundliche Stadt. Um die Emissionen des eigenen Fahrzeugparks zu reduzieren, sollen bis ins Jahr 2035 mindestens 65 %¹ der Fahrzeuge im Besitz der Stadt Langenthal einen Antrieb mit erneuerbarem Energieträger vorweisen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden bei der Fahrzeugbeschaffung zusätzlich zum Grundsatz der Total Cost of Ownership (TCO) auch ökologische und sozial-gesellschaftliche Aspekte berücksichtigt.

3. Ausgangslage

3.1. Fahrzeugpark der Stadt Langenthal

Die Fahrzeuge der Stadtverwaltung Langenthal werden aktuell von den einzelnen Ämtern individuell bewirtschaftet und angeschafft bzw. ersetzt. Aktuell ist der Fahrzeugpark der Stadtverwaltung Langenthal auf folgende Ämter verteilt:

- Stadtbauamt (Werkhof und Friedhofsgärtnerei)
- Amt für öffentliche Sicherheit (Feuerwehr und Zivilschutz Langenthal)

Bisher fehlen eine übergeordnete Koordination und ein einheitliches Beschaffungswesen von Fahrzeugen.

Im Jahr 2020 besass die Stadt Langenthal 57 Fahrzeuge, wovon rund 93% mit Diesel oder Benzin und je rund 3.5% mit Gas oder mit Strom betrieben wurden (Abb. 1). Die vier historischen Feuerwehrfahrzeuge werden in der Betrachtung ausgeschlossen, da diese nicht regelmässig in Betrieb sind.

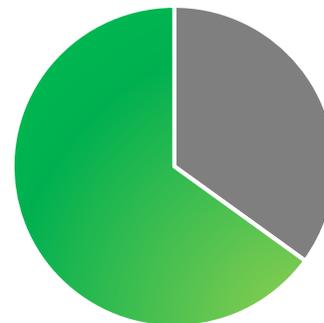
¹ Voraussichtlich wird der Werkhof (17 Fahrzeuge) bis 2035 Fahrzeuge mit 53% Elektro-, 12% Gas- oder Elektro- und 12% Diesel-Antrieb führen. Für die restlichen 23% der Fahrzeuge des Werkhofes ist der Antrieb noch nicht geklärt. Wenn die Hälfte der übrigen Fahrzeuge mit Elektroantrieb betrieben werden, werden 77% des Fahrzeugparks durch Elektro oder Gas betrieben. Da die Umstellung auf nachhaltige Antriebe in der Blaulicht-flotte wahrscheinlich etwas länger dauern wird, wird der Wert auf 65% gesetzt. Dies unter der Annahme, dass gut 55% der Fahrzeuge des Amtes für öffentliche Sicherheit bis 2035 ebenfalls mit alternativen Antriebsformen unterwegs sind und der Gesamtbestand der Fahrzeuge der Stadt Langenthal um 3 Fahrzeuge reduziert wird.

Fahrzeugpark Stadt Langenthal
Stand: 2020
Anzahl Fahrzeuge: 57



■ Diesel ■ Gas ■ Elektro

Fahrzeugpark Stadt Langenthal
Ziel: 2035
Anzahl Fahrzeuge: 53



■ Diesel ■ Elektro / Gas / Hybrid

Abbildung 1: Die verschiedenen Antriebsarten des Fahrzeugparks der Stadt Langenthal im Jahr 2020 (links: Diesel 93%, Gas 3.5%, Elektro 3.5%) und die Zielwerte für das Jahr 2035 (rechts). Diesel- und Benzinantriebe wurden in der Kategorie Diesel zusammengefasst.

3.2. Aktuelle Beschaffung von Fahrzeugen

Bisher besteht für die Stadt Langenthal keine langfristige Fahrzeugstrategie. Die Ersatzbeschaffungen aller bestehenden Fahrzeuge werden – sofern der Anschaffungspreis Fr. 40'000.00 (bzw. Fr. 100'000.00 ab dem Budget 2022) übersteigt – im Investitionsplan budgetiert. Fahrzeuge, die günstiger als die Aktivierungsgrenze sind, werden bislang direkt über die Erfolgsrechnung verbucht. Dieser Umstand ist zukünftig zu prüfen.

In Zukunft sind teilweise Elektrofahrzeuge als Ersatz für vorhandene Fahrzeuge vorgesehen. Die rasante, technische Entwicklung insbesondere bei Elektro-Kommunalfahrzeugen erschwert jedoch die Investitionsplanung, respektive die Budgetierung dieser Fahrzeuge. Die effektiven Anschaffungspreise variieren folglich stark von den Annahmen zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Investitionsplans.

Steht der Ersatz eines bestehenden Fahrzeuges an, beispielsweise für den Werkhof, so werden vorgängig die technischen Anforderungen (Eignungskriterien) an das Fahrzeug in einem Pflichtenheft festgelegt. Im Pflichtenheft wird der Einsatzbereich des Fahrzeugs definiert, woraus sich die entsprechenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs (Nutzlast, Geräumigkeit, Einsatzfähigkeit etc.) ergeben. Ergänzend dazu wird im Bedarfsfall entschieden, ob das neue Fahrzeug mit vorhandenen oder neu anzuschaffenden Anbauten/Aufbauten kompatibel sein muss. Ausgehend von dem im Investitionsplan vorgesehenen Betrag wird der Maximalpreis ergänzend im Pflichtenheft festgelegt. Hinzu kommt, dass die langfristige Wartung und Verfügbarkeit von Ersatzteilen (= Servicequalität) für das Fahrzeug sichergestellt sein müssen.

Anhand des Pflichtenheftes werden Angebote für Ersatzfahrzeuge eingeholt. Bei der Auswahl der Fahrzeuge werden dabei verschiedene Antriebssysteme verglichen. Bisher werden bei der Erfüllung der Anforderungskriterien primär die Anschaffungskosten der Fahrzeuge verglichen. Zusätzlich zum Anschaffungspreis werden bei Fahrzeuganschaffungen, die einen Wert höher als die Aktivierungsgrenze aufwei-

sen, die kalkulatorischen Zinsen und die Abschreibungsaufwendungen im Finanzierungsnachweis ausgewiesen. Diese fliessen neben den Anschaffungskosten ebenfalls in die Beurteilung des Entscheidungsgremiums ein. Je nach Anforderung werden weitere Kriterien wie beispielsweise die Servicequalität stärker gewichtet.

4. Vorgehen nachhaltige Fahrzeugbeschaffung

4.1. Abklärungen vor der Beschaffung

Vor jeder Neuanschaffung oder Ersatzbeschaffung eines Kommunalfahrzeuges soll zukünftig abgeklärt werden, ob das Fahrzeug tatsächlich gebraucht wird, oder ob es durch eine geteilte Nutzung eines bestehenden Fahrzeuges der Stadt Langenthal oder in einer Nachbargemeinde ersetzt werden kann. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge mit einer erwarteten Jahresnutzung unter 1'000 Stunden. Für Fahrzeuge mit einer erwarteten Jahresnutzung unter 500 Stunden wird zusätzlich abgeklärt, ob das Fahrzeug bei Gebrauch von einem externen Anbieter gemietet werden kann.

4.2. Vorgang zur Beschaffung

Soll ein neues Fahrzeug angeschafft oder ein altes Fahrzeug ersetzt werden, werden vorgängig die technischen Anforderungen an das Fahrzeug in einem Pflichtenheft festgelegt. Im Pflichtenheft wird der Einsatzbereich des Fahrzeugs definiert, woraus sich die entsprechenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs (Nutzlast, Geräumigkeit, Einsatzfähigkeit, etc.) ergeben. Ergänzend dazu wird im Bedarfsfall entschieden, ob das neue Fahrzeug mit vorhandenen oder neu anzuschaffenden Anbauten/Aufbauten kompatibel sein muss. Ausgehend von dem im jeweils genehmigten Investitionsplan vorgesehenen Betrag wird der Maximalpreis ergänzend im Pflichtenheft festgelegt.

Anhand des Pflichtenhefts werden Angebote für ein Ersatzfahrzeug eingeholt. In den Ausschreibungen im Submissionsverfahren muss unbedingt auf die verschiedenen, zu berücksichtigenden Aspekte der Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal hingewiesen werden. Bei jeder Neuanschaffung oder Ersatzbeschaffung müssen mindestens zwei Modelle, davon mindestens eines mit einem Elektro- oder Wasserstoff- Antrieb, miteinander verglichen werden. Der Vergleich setzt sich jeweils aus finanziellen und ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten zusammen. Zum Schluss sollen alle Aspekte gemäss untenstehender Ausführungen zusammengeführt werden um zu eruieren, welches Modell für die Stadt Langenthal am kostengünstigsten und nachhaltigsten ist. Es ist aufgrund der finanziellen Vorgaben im genehmigten Investitionsplan immer zu prüfen, ob ein Gebrauchtfahrzeug am Markt erhältlich ist und dadurch die Investitionsplanungsvorgaben eingehalten werden können. Es ist nicht verpflichtend bzw. es wird nicht vorausgesetzt, dass es sich um ein Neufahrzeug handeln muss.

4.2.1. Finanzielle Aspekte

Der finanzielle Vergleich basiert auf dem Prinzip der Total Cost of Ownership (TCO). Dieses beinhaltet nebst den Anschaffungskosten die fixen Kosten und die variablen Kosten für 10 Jahre (gemäss Tabelle 1, zwei Beispiele befinden sich im Anhang). Durch die Erarbeitung der TCO wird eine präzisere Abwägung der unterschiedlichen Anschaffungsoptionen möglich. Dadurch wird der Anschaffungsentscheid nicht mehrheitlich vom Anschaffungspreis abhängig gemacht, sondern es werden auch die laufenden Kosten für das Fahrzeug berücksichtigt.

Tabelle 1: Zusammenstellung der zu berücksichtigenden Kostenpunkte zur Berechnung der Total Cost of Ownership (TCO)

Kostenpunkt		Einheit
Fahrzeug		Fr.
Batterien (falls nicht im Fahrzeugpreis enthalten)	+	Fr.
Anschaffung von Anbaugeräten / Aufbauten	+	Fr.
Anschaffungspreis		Fr.
Amortisationskosten		
= $\frac{\text{Fahrzeugpreis} + \text{Batteriepreis} + \text{Anbauten}}{\text{Lebensdauer}}$		
		Fr. / Jahr
Kapitalkosten	+	Fr. / Jahr
Motorfahrzeugsteuer	+	Fr. / Jahr
Versicherung (Vollkasko)*	+	Fr. / Jahr
Versicherung (Haftpflicht)*	+	Fr. / Jahr
Fixe Kosten		Fr. / Jahr
Gas / Benzin		
		Fr. / Jahr
Elektrizität	+	Fr. / Jahr
AdBlue, o.a.	+	Fr. / Jahr
Wartungs- und Reparaturkosten	+	Fr. / Jahr
Arbeitszeit Betankung	+	Fr. / Jahr
Variable Kosten		Fr. / Jahr
Restwert nach 10 Jahren		
	-	Fr.
Restwert pro Nutzungsjahr		Fr. / Jahr
TCO (= Fixe Kosten + Variable Kosten – Restwert)		Fr. / Jahr

* Versicherungskosten fallen im Verhältnis nicht ins Gewicht und dürfen im Einzelfall weggelassen werden.

4.2.2. Ökologische und sozial-gesellschaftliche Aspekte

Verschiedene Antriebsmethoden bringen neben den finanziellen ebenso ökologische und sozial-gesellschaftliche Unterschiede mit sich. Elektrobetriebene Fahrzeuge sind beispielsweise weniger laut, was einerseits für die Umgebung (die Natur und die Menschen) erträglicher ist und es bietet andererseits die Möglichkeit, diese Fahrzeuge während der Nachtruhe zu nutzen, was zu einer besseren Auslastung führen kann (zum Beispiel früherer Einsatz der Kehrrechtsammelfahrzeuge oder der Putzfahrzeuge). Da diese Aspekte nicht in Franken umgerechnet werden können, werden diese unabhängig von den TCO erhoben. Für die folgenden vier ökologischen oder sozial-gesellschaftlichen Aspekte wird quantitativ abgewogen, ob eines der verglichenen Fahrzeuge essentiell besser abschneidet:

- Lärm
- Treibhausgas-Emissionen
- Nutzbarkeit
- Image / Vorbildwirkung

Für die Beurteilung der vier Aspekte werden die folgenden Faktoren berücksichtigt:

Lärm: Die Lärmbelastung ist ein sehr zentraler Faktor. Von lärmarmen Fahrzeugen profitieren neben der Bevölkerung ebenfalls die Mitarbeitenden der Verwaltung, welche mit den Fahrzeugen unterwegs sind. Die Verständigung (z.B. beim Kehrrichtfahrzeug mit den Mitarbeitenden hinten auf dem Lastwagen) wird deutlich erleichtert. Ausserdem führt eine geringere Lärmbelastung zu einer stressfreieren Arbeitsweise und besserer Konzentration.

Treibhausgas-Emissionen: Zu einer nachhaltigen Beschaffungsstrategie gehört eine Analyse der CO₂- und Schadstoffbelastung. Dies kann heutzutage teilweise mit der Umweltliste des VCS beurteilt werden, welche eine Umweltbewertung von Neuwagen (Personenwagen und Transporter) erstellt. Wenn möglich sollten nebst den Emissionen in der Betriebsphase auch die graue Energie aus der Produktion (Treibstoff, Fahrzeug) und allenfalls Entsorgung/Wiederverwertung der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Nutzbarkeit: Geringere Lärmemissionen und Schadstoffbelastungen können einerseits der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeitenden zugutekommen, andererseits können sie auch die Einsatzzeiten eines Fahrzeuges erhöhen (zum Beispiel Reinigungsarbeiten während der Nachtruhe). Andererseits kann die längere Ladedauer der Elektromodelle deren Nutzbarkeit, zum Beispiel bei Blaulichtfahrzeugen, reduzieren, da die Einsätze nicht planbar sind, und sie allenfalls in kurzen Zeitintervallen gefahren werden können müssen.

Image / Vorbildwirkung: Der Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen führt voraussichtlich zu einer hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung und einem positiven und innovativen Image. Die Stadt nimmt mit der Rolle als early-adopter zugleich die Funktion eines Katalysators ein, so dass weitere Bevölkerungsschichten den Kauf von alternativ betriebenen Fahrzeugen in Erwägung ziehen werden.

4.2.3. Gesamtbilanz

Für den Kaufentscheid werden die finanziellen Aspekte (TCO) mit 80 % und die ökologisch/gesellschaftlichen Aspekte mit 20 % Gewichtung berücksichtigt werden. Dazu wird folgendes Punkteschema angewendet:

Das Fahrzeug mit der tieferen TCO bekommt 100 Punkte. Das Fahrzeug mit der höheren TCO bekommt (tiefe TCO/hohe TCO)*100 Punkte. Zusätzlich werden dem Fahrzeug, das im Aspekt Lärm besser abschneidet zusätzlich 10 Punkte und für jeden weiteren ökologisch/gesellschaftlichen Aspekt 5 Punkte gutgeschrieben. Das Fahrzeug mit der höheren Gesamtpunktzahl soll angeschafft werden. Sollte einer oder mehrere der ökologischen oder sozial-gesellschaftlichen Aspekte bei einer Anschaffung den Anforderungen gemäss Pflichtenheft widersprechen, werden für den entsprechenden Aspekt bei allen zu vergleichenden Fahrzeugen keine Punkte vergeben. Sollten bei spezifischen Anschaffungen weitere Aspekte für den Kaufentscheid berücksichtigt werden, können weitere Aspekte in den Gewichtungsschlüssel integriert werden. Allerdings darf das Gewichtungsverhältnis zwischen den finanziellen und den ökologisch/sozial-gesellschaftlichen Aspekten nicht verändert werden.

Mit der Gewichtung von 80 % TCO und 20 % ökologisch/gesellschaftliche Aspekte können mit den ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten im Extremfall höchstens Mehrkosten von einem Drittel wettgemacht werden.

5. Anhang

5.1. Beispiel 1: Beschaffung einer Kehrmaschine: Diesel versus Elektro der Stadt Basel

5.1.1. TCO: Finanzieller Vergleich

Kehrmaschine von Bucher		CC2020	CC2020ev	Differenz	Differenz
Kostenpunkt	Einheit	Diesel	Elektro	absolut	relativ
Fahrzeug	Fr.	180'000.00	185'000.00	5'000.00	0.028
Batterien	Fr.		120'000.00	120'000.00	-
Anschaffungspreis	Fr.	180'000.00	305'000.00	125'000.00	0.694
Amortisationskosten	Fr. / Jahr	18'000.00	30'500.00	12'500.00	0.694
Kapitalkosten	Fr. / Jahr	2'250.00	3'812.50	1'562.50	0.694
Motorfahrzeugsteuer	Fr. / Jahr	517.00	200.00	-317.00	-0.613
Versicherung (Vollkasko)	Fr. / Jahr	NA	NA		
Versicherung (Haftpflicht)	Fr. / Jahr	NA	NA		
Fixe Kosten	Fr. / Jahr	20'767.00	34'512.50	13'745.50	0.662
Gas / Benzin	Fr. / Jahr	11'552.00		-11'552.00	-
Elektrizität	Fr. / Jahr		1'890.00	1'890.00	-
AdBlue	Fr. / Jahr	2'714.00	-	-2'714.00	-
Wartungs- & Reparaturkosten	Fr. / Jahr	10'800.00	7'400.00	-3'400.00	-0.315
Arbeitszeit Betankung	Fr. / Jahr	**800.00	**80.00	-720.00	-0.9
Variable Kosten	Fr. / Jahr	25'866.00	9'370.00	-16'496.00	-0.638
Restwert nach 10 Jahren*	Fr.	63'000.00	64'750.00	1'750.00	0.028
Restwert pro Nutzungsjahr	Fr. / Jahr	6'300.00	6'475.00	175.00	0.028
TCO (= Fixe Kosten + Variable Kosten./ Restwert)	Fr. / Jahr	40'333.00	37'407.50	-2'925.50	-0.073

*Da der Restwert auch von der Nutzung abhängig ist, wurde der Restwert hier geschätzt. Für die Schätzung wurde der Faktor 0.35 des Anschaffungspreises gebraucht (Werthalbierung nach drei Jahren und 5 % Wertverlust für jedes Folgejahr). Da der Wertverlust bei der Batterie schneller ist, wurde deren Restwert auf 0 gesetzt. Ein Restwert sollte auch dann eruiert werden, wenn vorausgesetzt wird, dass das Fahrzeug bereits nach 10 Jahren voll abgeschrieben und voll amortisiert sein wird.

** Dies entspricht, bei der Annahme eines Stundenlohnes von Fr. 45.00, eine Betankungszeit von wöchentlich 20 Minuten (CC2020) oder 2 Minuten (CC2020ev).

5.1.2. Ökologische und gesellschaftliche Aspekte

Lärm: Grundsätzlich haben Gas, Diesel und Benziner eine ähnliche Lärmemission. Elektroautos sind deutlich weniger laut. Folglich schneidet der CC2020ev (Elektro) deutlich besser ab.

Treibhausgas-Emissionen: Das Elektromodell scheidet deutlich weniger Treibhausgase und Schadstoffe aus.

Nutzbarkeit: Bei beiden Modellen gibt es bei der Nutzbarkeit keine Einschränkungen. Das Elektrofahrzeug ist für die Mitarbeitenden jedoch angenehmer und kann ebenfalls nachts eingesetzt werden.

Image / Vorbildwirkung: Elektrofahrzeuge haben ein besseres Image als Dieselfahrzeuge.

5.1.3. Gesamtbilanz

MODELL	TCO [FR.]	PUNKTE TCO	LÄRM	TREIB- HAUSGAS	NUTZ- BARKEIT	IMAGE	TOTAL
CC2020	40'333.00	93	0	0	0	0	93
CC2020EV	37'407.50	100	10	5	5	5	125

Bereits bei den TCO schneidet das Elektromodell (CC2020ev) besser ab als der Verbrenner (CC2020). Wenn zusätzlich noch die ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Aspekte betrachtet werden, wird der Unterschied deutlich verstärkt.

5.2. Beispiel 2: Beschaffung eines Transporters: Gas versus Elektro der Stadt Basel

5.2.1. TCO: Finanzieller Vergleich

Transporter Kostenpunkt	Einheit	Iveco Gas	MK 2020 L Elektro	Differenz absolut	Differenz Relativ
Fahrzeug	Fr.	57'200.00	100'000.00	42'800.00	0.748
Batterien	Fr.			-	-
Anschaffungspreis	Fr.	57'200.00	100'000.00	42'800.00	0.748
Amortisationskosten	Fr. / Jahr	5'720.00	10'000.00	4'280.00	0.748
Kapitalkosten	Fr. / Jahr	715.00	1'250.00	535.00	0.748
Motorfahrzeugsteuer	Fr. / Jahr	750.00	750.00	0.00	0.000
Versicherung (Vollkasko)	Fr. / Jahr	290.00	370.00	80.00	0.276
Versicherung (Haftpflicht)	Fr. / Jahr	178.00	178.00	0.00	0.000
Fixe Kosten	Fr. / Jahr	7'653.00	12'548.00	4'895.00	0.640
Gas / Benzin	Fr. / Jahr	1'400.00		-1'400.00	-
Elektrizität	Fr. / Jahr		300.00	300.00	-
AdBlue	Fr. / Jahr	-	-	-	-
Wartungs- & Reparaturkosten	Fr. / Jahr	950.00	800.00	-150.00	-0.158
Arbeitszeit Betankung	Fr. / Jahr	**400.00	**80.00	-320.00	-0.8
Variable Kosten	Fr. / Jahr	2'750.00	1'180.00	-1'570.00	-0.571
Restwert nach 10 Jahren*	Fr.	20'020.00	35'000.00	14'980.00	0.748
Restwert pro Nutzungsjahr	Fr. / Jahr	2'002.00	3'500.00	1'498.00	0.748
TCO (= Fixe Kosten + Variable Kosten ./ Restwert)	Fr. / Jahr	8'401.00	10'228.00	1'827.00	0.217

*Da der Restwert auch von der Nutzung abhängig ist, wurde der Restwert hier geschätzt. Für die Schätzung wurde der Faktor 0.35 des Anschaffungspreises gebraucht (Werthalbierung nach drei Jahren und 5 % Wertverlust für jedes Folgejahr). Ein Restwert sollte auch dann eruiert werden, wenn vorausgesetzt wird, dass das Fahrzeug bereits nach 10 Jahren voll abgeschrieben und voll amortisiert sein wird.

** Dies entspricht, bei der Annahme eines Stundenlohnes von Fr. 45.00, eine Betankungszeit von wöchentlich 10 Minuten (Iveco) oder 2 Minuten (MK 2020 L).

5.2.2. Ökologische und gesellschaftliche Aspekte

Lärm: Grundsätzlich haben Gas, Diesel und Benziner eine ähnliche Lärmemission. Elektroautos sind deutlich weniger laut. Folglich schneidet der MK 2020 L deutlich besser ab.

Treibhausgas-Emissionen: Da in Langenthal der Blaustrom zu 100% erneuerbar ist und der Iveco mit Biogas getankt werden wird, sind bei beiden Modellen die Treibhausgas-Emissionen ähnlich. Sollte es nicht möglich sein, den Iveco mit Biogas zu tanken, sind die Treibhausgasemissionen beim MK 2020 L tiefer, was auch Auswirkungen auf die Gesamtbilanz hat.

Nutzbarkeit: Bei beiden Modellen gibt es bei der Nutzbarkeit keine Einschränkungen.

Image / Vorbildwirkung: Elektrofahrzeuge haben ein besseres Image als Gasfahrzeuge.

5.2.3. Gesamtbilanz

MODELL	TCO [FR.]	PUNKTE TCO	LÄRM	TREIB- HAUSGAS	NUTZ- BARKEIT	IMAGE	TOTAL
IVECO	8'401.00	100	0	5	5	0	110
MK 2020 L	10'228.00	82	10	5	5	5	107

Wird nur die TCO beachtet, schneidet der Iveco besser ab. Die finanziellen Vorteile des Iveco können aber mit den ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten vom MK 2020 L fast wettgemacht werden. In der Gesamtbilanz schneidet der Iveco knapp besser ab als der MK 2020 L, falls der Iveco mit Biogas betankt werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, würde der MK 2020 L besser abschneiden (Iveco 105 Punkte, MK 2020 L 107 Punkte).



Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie (am 28. Oktober als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert und erheblich erklärt): Berichterstattung und Antrag auf Abschreibung

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Grundlagen

- Akten zur Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie (am 28. Oktober 2019 als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert und erheblich erklärt)
- Protokollauszug der Gemeinderatssitzung vom 4. Dezember 2019, Trakt. 18 (Rechtskraftfeststellung des Stadratsbeschlusses vom 28. Oktober 2019 und Auftragserteilung)
- Beschluss des Stadtrates zur Genehmigung der Fristverlängerung bis am 31.03.2021 vom 14. September 2020, Trakt. 7
- Bericht und Antrag vom 26. November 2020 der Verwaltungsleitung mit den darin erwähnten Beilagen
- Prüfbericht des Gemeinderates vom 9. Dezember 2020 "Motionen der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" und "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen"
- Beschluss des Gemeinderates vom 9. Dezember 2020, Trakt. 12

2. Inhalt der Vorlage

Erheblich erklärte Motionen mit Richtliniencharakter verpflichten den Gemeinderat, innerhalb von neun Monaten seit der Erheblicherklärung mittels schriftlicher Berichterstattung zu begründen, inwieweit er dem motionierten Anliegen folgen will (Art. 53 und Art. 57 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Stadtrates).

Der Gemeinderat befasste sich an seiner Sitzung vom 9. Dezember 2020 mit dem motionierten Anliegen. Mit Verweis auf den Prüfbericht vom 9. Dezember 2020 (= Beilage) orientiert der Gemeinderat den Stadtrat schriftlich über das Ergebnis der Prüfung. Dem Stadtrat wird die Abschreibung der Motion vom Protokoll des Stadtrates beantragt.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 57 Abs. 1 und Art. 59 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019 sowie nach Kenntnisnahme des gemeinderätlichen Prüfberichts vom 9. Dezember 2020

beschliesst:

- 1. Von der Berichterstattung des Gemeinderats zur Motion der FDP / jll-Fraktion vom 24. Juni 2019 "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion der FDP / jll-Fraktion vom 24. Juni 2019 "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" wird als erledigt vom Protokoll des Stadtrates abgeschrieben.**
- 3. Das Sekretariat des Stadtrates wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 5

Langenthal, 9. Dezember 2020

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner

- Beilage: Prüfbericht des Gemeinderates vom 9. Dezember 2020 zu den Motionen der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" und "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen" inkl. Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal vom 26. November 2020

Motionen mit Richtliniencharakter der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" und "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen"; Prüfbericht des Gemeinderats

Datum: 9. Dezember 2020
Version: 2.0
Status: Definitiv



Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen	3
2.	Ausgangslage	3
2.1.	Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffung"	3
2.2.	Motion "Einführung der Prüfung der <i>Total Cost of Ownership</i> bei Fahrzeugen"	4
3.	Das Wichtigste in Kürze	4
4.	Stellungnahme	5
4.1.	Aktuelle Situation	5
4.2.	Massnahmen in der Nachhaltigen Beschaffungsstrategie	5
4.2.1.	<i>Abklärungen vor der Beschaffung</i>	<i>5</i>
4.2.2.	<i>Die Beschaffung</i>	<i>5</i>
4.2.3.	<i>Gewichtungsschlüssel</i>	<i>5</i>
4.3.	Darstellung der Kosten	6
4.4.	Terminprogramm zur Realisierung	6
4.5.	Kommunikation	6

1. Grundlagen

- Motion der FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie
- Motion FDP/jll-Fraktion vom 24. Juni 2019: Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen
- Protokoll des Gemeinderates vom 26. Juni 2019
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2019-1833 vom 26. Juni 2019
- Stellungnahme vom Stadtbauamt vom 11. Juli 2019
- Stellungnahme des Finanzamtes vom 11. Juli 2019
- Gemeinderatsbeschlüsse Nrn. 2019-2310 und 2019-2311 vom 21. August 2019
- Stadtratsbeschluss vom 28. Oktober 2019, Trakt. 5 und 6
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1312 vom 6. Mai 2020
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1612 vom 10. Juni 2020, Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie"
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 2020-1613 vom 10. Juni 2020, Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung der Prüfung der TCO bei Fahrzeugen"
- Stadtratsbeschluss vom 14. September 2020, Trakt. 6 betreffend Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung der Prüfung der TCO bei Fahrzeugen"
- Stadtratsbeschluss vom 14. September 2020, Trakt. 7 betreffend Fristverlängerung für die Umsetzung der Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie"

2. Ausgangslage

2.1. **Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffung"**

Die FDP/jll-Fraktion reichte am 24. Juni 2019 die Motion "Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffung" ein. In der Stadtratssitzung vom 16. September 2019 wurde diese Motion mit Richtliniencharakter für erheblich erklärt. Der Motionstext lautet wie folgt:

Einführung einer ökologischen Fahrzeugbeschaffungsstrategie

Der Gemeinderat wird beauftragt, eine neue ökologische Fahrzeugbeschaffungsstrategie zu erarbeiten, mit dem Ziel, den Einsatz von fossilen Energieträgern soweit als möglich zu reduzieren.

Begründung: Andere Gemeinwesen, wie beispielsweise der Kanton Basel-Stadt haben im Rahmen einer Strategie festgesetzt, dass bis 2025 über 90% der städtischen Fahrzeuge auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umgestellt werden soll.

Die vorliegende Motion verfolgt das Ziel, dass unsere Stadt festlegt, in welchem Zeitraum, in welchem Umfang und unter Inkaufnahme von welchen Zusatzkosten mittelfristig eine Abkehr von Fahrzeugen mit fossiler Energie angestrebt wird.

Dabei sollen bei den Kosten immer die «Total Cost of Ownership» (TCO) berücksichtigt werden. Basel hat dazu zum Beispiel festgelegt, dass die TCO eines E-Fahrzeugs maximal 10 Prozent über denjenigen eines Verbrenners liegen dürfen.

Es wäre daher gewünscht, dass im Rahmen dieser Strategie bei der Beurteilung einer Beschaffung auch der nicht finanzielle Nebeneffekt von weniger Abgasen und weniger Lärm und somit mehr Lebensqualität in unserer Stadt gewichtet würde.

Weiter wäre es gewünscht, wenn vor dem Ersatz eines Fahrzeugs überlegt wird, ob mit dem Ersatz nicht noch einige Jahre zugewartet werden könnte, da davon ausgegangen werden kann, dass sich die neuen Technologien noch mehr etablieren werden und das Marktangebot an E-Fahrzeugen von Jahr zu Jahr stark steigt. Es gilt immer zu bedenken, dass ein neu angeschafftes Fahrzeug für viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, im Einsatz stehen wird.

2.2. Motion "Einführung der Prüfung der Total Cost of Ownership bei Fahrzeugen"

Zeitgleich reichte die FDP/jll-Fraktion anlässlich der Sitzung des Stadtrats vom 24. Juni 2019 die Motion *Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen* ein, welche ebenfalls am 16. September 2019 vom Stadtrat für erheblich erklärt wurde. Der Motionstext lautet wie folgt:

Einführung der Prüfung der "Total Cost of Ownership" bei Fahrzeugen

Der Gemeinderat wird beauftragt bei sämtlichen künftigen Anschaffungen von Fahrzeugen das Prinzip "Total Cost of Ownership" anzuwenden.

Begründung: In den letzten Jahren blieben bei der Anschaffung von Fahrzeugen neue Technologien (wie zum Beispiel Elektrofahrzeuge) chancenlos, weil diese in der Anschaffung teurer sind, das heisst, die Investitionskosten höher liegen. Bei dieser Betrachtungsweise wird der Tatsache, dass bei diesen Fahrzeugen die Unter-halts- und Energiekosten wie auch die Luft- und Lärmverschmutzung kleiner sind, keine Rechnung getragen.

Da beide Motionen auf die Fahrzeugbeschaffung hinzielen, beschloss der Gemeinderat, die beiden Anliegen in einer "Nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie" umzusetzen.

3. Das Wichtigste in Kürze

In den vergangenen Jahren entwickelten sich nachhaltige und umweltverträgliche Antriebstechnologien in der Fahrzeugbranche rasant. Trotzdem sind diese auf Batterietechnik basierenden Technologien bis heute in der Anschaffung meist teurer als herkömmliche, auf fossilen Stoffen basierende Technologien, doch diese Mehrkosten können teilweise durch tiefere, laufende Kosten kompensiert werden. Nebst den tieferen, laufenden Kosten punkten die neuen Technologien ebenfalls in ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Bereichen. Deshalb macht es Sinn, bei der Fahrzeugbeschaffung nebst den Anschaffungskosten die laufenden Kosten in einem Zeitraum von 10 Jahren und ökologische und gesellschaftliche Aspekte zu berücksichtigen.

Die nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal im Kontext der Total Cost of Ownership (TCO) definiert eine langfristige Vision, wie diese neuen Technologien bei der Fahrzeugbeschaffung besser berücksichtigt werden können. Das Ziel ist, dass bis ins Jahr 2035 mindestens 65% der Fahrzeugflotte der Stadt Langenthal einen Elektro-, Hybrid-, Biogas- oder Wasserstoffantrieb vorweisen. So sollen die finanziellen Aspekte gesamthafter, mittels Total Cost of Ownership (TCO), und nicht lediglich die Anschaffungskosten berücksichtigt werden. Zusätzlich sollen ökologische und gesellschaftliche Aspekte mit einer Gewichtung von 20% bei der Fahrzeugbeschaffung in den Kaufentscheid einfließen.

4. Stellungnahme

4.1. Aktuelle Situation

Im Jahr 2020 besitzt die Stadt Langenthal 57 Fahrzeuge, rund 93% davon werden mit Diesel oder Benzin und je rund 3.5% mit Gas oder mit Strom betrieben. Die vier historischen Feuerwehrfahrzeuge werden in der Betrachtung ausgeschlossen, da diese nicht regelmässig in Betrieb sind. Die 57 Fahrzeuge verteilen sich auf das Stadtbauamt (Werkhof und Friedhofsgärtnerei) und das Amt für öffentliche Sicherheit (Feuerwehr und Zivilschutz), welche ihre Fahrzeuge individuell bewirtschaften.

Bei der Neubeschaffung oder einer Ersatzbeschaffung eines Fahrzeugs wird bis anhin zuerst ein Pflichtenheft mit Eignungskriterien für das Fahrzeug angefertigt. Danach werden Offerten für verschiedene mögliche Fahrzeugmodelle eingeholt und verglichen. Wenn verschiedene Modelle alle Eignungskriterien erfüllen, wird meist auf Grunde des Anschaffungspreises entschieden, welches Modell beschafft wird. Zusätzlich zum Anschaffungspreis werden bei Fahrzeuganschaffungen, die betragsmässig über der Aktivierungsgrenze liegen, die kalkulatorischen Zinsen und die Abschreibungsaufwendungen im Finanzierungsnachweis ausgewiesen und für den Kaufentscheid berücksichtigt. Je nach Anforderung werden weitere Kriterien wie die Servicequalität berücksichtigt.

In der nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie vom 21. April 2020 werden nebst den Anschaffungskosten sowohl die laufenden Kosten eines Fahrzeugs bei einer Nutzungsdauer von 10 Jahren (= Total Cost of Ownership), als auch ökologisch/gesellschaftliche Aspekte wie Lärm- und Treibhausgasemissionen für den Kaufentscheid berücksichtigt, mit dem Ziel, dass der Fahrzeugpark der Stadt Langenthal bis zum Jahr 2035 zu mindestens 65% mit alternativen Antrieben ausgestattet sein wird.

4.2. Massnahmen in der Nachhaltigen Beschaffungsstrategie

Die Massnahmen der Fahrzeugbeschaffungsstrategie werden hier kurz zusammengefasst. Detaillierte Ausführungen sind in der nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal (Beilage 1) nachzulesen.

4.2.1. Abklärungen vor der Beschaffung

Vor jeder Beschaffung muss abgeklärt werden, ob das Fahrzeug beschafft werden muss, oder ob allenfalls der Bedarf des Fahrzeugs durch Car-Sharing mit einem anderen Amt oder mit einer anderen Gemeinde abgedeckt werden kann. Ebenfalls ist bei Fahrzeugen mit kleiner Auslastung (< 500 Nutzungsstunden pro Jahr) zu prüfen, ob der Bedarf durch Mieten eines Fahrzeugs gedeckt werden kann.

4.2.2. Die Beschaffung

Für jede Beschaffung muss ein Pflichtenheft mit den Eignungskriterien an das Fahrzeug erstellt und Offerten von mindestens zwei Modellen mit unterschiedlichen Antrieben angefordert werden. Anhand der Offerten und von zusätzlichen Recherchen werden die Optionen verglichen. Dabei werden einerseits die Total Cost of Ownership (TCO) berechnet, welche sich aus den fixen und den variablen Kosten zusammensetzen und andererseits werden ökologische und gesellschaftliche Aspekte berücksichtigt. Bei den ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten werden insbesondere die Lärmemissionen, die Treibhausgas-Emissionen, die Nutzbarkeit und die Vorbildwirkung in den Kaufentscheid mit einbezogen.

4.2.3. Gewichtungsschlüssel

Um sowohl finanzielle, wie auch ökologische und gesellschaftliche Aspekte in einen gesamthaften Vergleich und somit in den Kaufentscheid einfließen zu lassen, bedarf es einem Gewichtungsschlüssel. In

der Stadt Langenthal sollen für den Kaufentscheid die finanziellen Aspekte (TCO) mit 80% und die ökologisch/gesellschaftlichen Aspekte mit 20% Gewichtung berücksichtigt werden. Da der Lärm sowohl gesellschaftliche wie auch ökologische Einflüsse hat, soll der Lärm doppelt so stark berücksichtigt werden als die anderen ökologisch/gesellschaftlichen Aspekte. Folglich werden die verschiedenen Aspekte wie folgt gewichtet:

TCO (Kosten):	80 %
Lärm:	8 %
Treibhausgase:	4 %
Nutzbarkeit:	4 %
Vorbildwirkung:	4 %

Wie dies genau aufgeschlüsselt werden soll, kann in Beilage 1, Abschnitt 4.2.3. nachgelesen werden. Diese Gewichtung hat zur Folge, dass wenn ein Fahrzeug in **allen** ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten deutlich besser abschneidet als das andere Model, das ökologisch/gesellschaftlich bessere Fahrzeug angeschafft wird, auch wenn die TCO um maximal 1/3 höher ist als die TCO des anderen Models.

4.3. Darstellung der Kosten

Bei dem vorgeschlagenen Gewichtungsschlüssel für die nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal darf das ökologisch / gesellschaftlich bessere Fahrzeug das 1.33-fache der TCO des anderen Models aufweisen um sich im Kaufentscheid durchzusetzen. Wie viel höher die tatsächlichen Kosten schlussendlich sein werden, ist schwierig abzuschätzen, da in einigen Fällen das ökologisch/gesellschaftlich bessere Model bereits in den TCO besser abschneidet als das andere Model. Es ist allerdings zu erwarten, dass die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge bei der Umsetzung der Strategie steigen werden. Diese Mehrkosten sollten aber mehrheitlich durch Einsparungen bei den laufenden Kosten wieder eingespart werden.

4.4. Terminprogramm zur Realisierung

Nach der Genehmigung der "Nachhaltigen Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal" durch den Gemeinderat tritt die "Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal" ab sofort in Kraft, mit dem Ziel, dass bis ins Jahr 2035 mindestens 65% der Fahrzeuge im Besitz der Stadt Langenthal einen Antrieb mit erneuerbarem Energieträger vorweisen. Fahrzeugbeschaffungen, bei welchen zum Genehmigungszeitpunkt der Fahrzeugbeschaffungsstrategie bereits Offerten eingeholt wurden, sind von der Fahrzeugbeschaffungsstrategie noch nicht betroffen.

4.5. Kommunikation

Die Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal (Beilage 1) und deren Inhalte werden nach der Genehmigung durch den Gemeinderat mit einer Pressemitteilung öffentlich kommuniziert und auf der Homepage der Stadt Langenthal veröffentlicht.

Beilage 1: Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal vom 26. November 2020

Nachhaltige Fahrzeugbeschaffungs- strategie der Stadt Langenthal

Datum: 26. November 2020
Version: 2.0
Status: Definitiv
Bearbeiter: Sabine Gresch, Florian Moser, Thilo Wieczorek
Verteiler: Gemeinderat, Stadtrat, Stadtverwaltung

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	3
2.	Vision und Ziel	3
3.	Ausgangslage	3
3.1.	Fahrzeugpark der Stadt Langenthal	3
3.2.	Aktuelle Beschaffung von Fahrzeugen	4
4.	Vorgehen nachhaltige Fahrzeugbeschaffung	5
4.1.	Abklärungen vor der Beschaffung	5
4.2.	Vorgang zur Beschaffung	5
4.2.1.	<i>Finanzielle Aspekte</i>	5
4.2.2.	<i>Ökologische und sozial-gesellschaftliche Aspekte</i>	6
4.2.3.	<i>Gesamtbilanz</i>	7
5.	Anhang	8
5.1.	Beispiel 1: Beschaffung einer Kehrmaschine:	
	Diesel versus Elektro der Stadt Basel	8
5.1.1.	<i>TCO: Finanzieller Vergleich</i>	8
5.1.2.	<i>Ökologische und gesellschaftliche Aspekte</i>	8
5.1.3.	<i>Gesamtbilanz</i>	9
5.2.	Beispiel 2: Beschaffung eines Transporters: Gas	
	versus Elektro der Stadt Basel	9
5.2.1.	<i>TCO: Finanzieller Vergleich</i>	9
5.2.2.	<i>Ökologische und gesellschaftliche Aspekte</i>	10
5.2.3.	<i>Gesamtbilanz</i>	10

1. Einführung

In den vergangenen Jahren entwickelten sich nachhaltige und umweltverträgliche Antriebstechnologien in der Fahrzeugbranche rasant. Trotzdem sind diese auf Batterietechnik basierenden Technologien bis heute in der Anschaffung meist teurer als herkömmliche, auf fossilen Stoffen basierende Technologien. Es zeigt sich jedoch, dass nebst tieferen laufenden Kosten, die neuen Technologien auch in ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Bereichen punkten.

Die nachhaltige Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal im Kontext der Total Cost of Ownership (TCO) definiert eine langfristige Vision, wie diese neuen Technologien bei der Fahrzeugbeschaffung optimal berücksichtigt werden können und sie legt einen zeitlichen Rahmen für einen nachhaltigen Fahrzeugpark der Stadt Langenthal fest.

2. Vision und Ziel

Mit der vorliegenden Fahrzeugbeschaffungsstrategie verstärkt die Stadt Langenthal ihre Position als nachhaltige und klimafreundliche Stadt. Um die Emissionen des eigenen Fahrzeugparks zu reduzieren, sollen bis ins Jahr 2035 mindestens 65 %¹ der Fahrzeuge im Besitz der Stadt Langenthal einen Antrieb mit erneuerbarem Energieträger vorweisen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden bei der Fahrzeugbeschaffung zusätzlich zum Grundsatz der Total Cost of Ownership (TCO) auch ökologische und sozial-gesellschaftliche Aspekte berücksichtigt.

3. Ausgangslage

3.1. Fahrzeugpark der Stadt Langenthal

Die Fahrzeuge der Stadtverwaltung Langenthal werden aktuell von den einzelnen Ämtern individuell bewirtschaftet und angeschafft bzw. ersetzt. Aktuell ist der Fahrzeugpark der Stadtverwaltung Langenthal auf folgende Ämter verteilt:

- Stadtbauamt (Werkhof und Friedhofsgärtnerei)
- Amt für öffentliche Sicherheit (Feuerwehr und Zivilschutz Langenthal)

Bisher fehlen eine übergeordnete Koordination und ein einheitliches Beschaffungswesen von Fahrzeugen.

Im Jahr 2020 besass die Stadt Langenthal 57 Fahrzeuge, wovon rund 93% mit Diesel oder Benzin und je rund 3.5% mit Gas oder mit Strom betrieben wurden (Abb. 1). Die vier historischen Feuerwehrfahrzeuge werden in der Betrachtung ausgeschlossen, da diese nicht regelmässig in Betrieb sind.

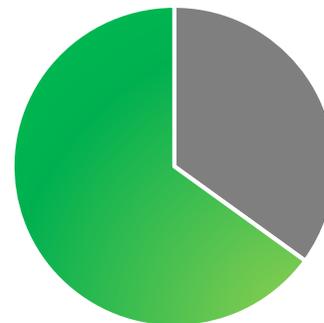
¹ Voraussichtlich wird der Werkhof (17 Fahrzeuge) bis 2035 Fahrzeuge mit 53% Elektro-, 12% Gas- oder Elektro- und 12% Diesel-Antrieb führen. Für die restlichen 23% der Fahrzeuge des Werkhofes ist der Antrieb noch nicht geklärt. Wenn die Hälfte der übrigen Fahrzeuge mit Elektroantrieb betrieben werden, werden 77% des Fahrzeugparks durch Elektro oder Gas betrieben. Da die Umstellung auf nachhaltige Antriebe in der Blaulicht-flotte wahrscheinlich etwas länger dauern wird, wird der Wert auf 65% gesetzt. Dies unter der Annahme, dass gut 55% der Fahrzeuge des Amtes für öffentliche Sicherheit bis 2035 ebenfalls mit alternativen Antriebsformen unterwegs sind und der Gesamtbestand der Fahrzeuge der Stadt Langenthal um 3 Fahrzeuge reduziert wird.

Fahrzeugpark Stadt Langenthal
Stand: 2020
Anzahl Fahrzeuge: 57



■ Diesel ■ Gas ■ Elektro

Fahrzeugpark Stadt Langenthal
Ziel: 2035
Anzahl Fahrzeuge: 53



■ Diesel ■ Elektro / Gas / Hybrid

Abbildung 1: Die verschiedenen Antriebsarten des Fahrzeugparks der Stadt Langenthal im Jahr 2020 (links: Diesel 93%, Gas 3.5%, Elektro 3.5%) und die Zielwerte für das Jahr 2035 (rechts). Diesel- und Benzinantriebe wurden in der Kategorie Diesel zusammengefasst.

3.2. Aktuelle Beschaffung von Fahrzeugen

Bisher besteht für die Stadt Langenthal keine langfristige Fahrzeugstrategie. Die Ersatzbeschaffungen aller bestehenden Fahrzeuge werden – sofern der Anschaffungspreis Fr. 40'000.00 (bzw. Fr. 100'000.00 ab dem Budget 2022) übersteigt – im Investitionsplan budgetiert. Fahrzeuge, die günstiger als die Aktivierungsgrenze sind, werden bislang direkt über die Erfolgsrechnung verbucht. Dieser Umstand ist zukünftig zu prüfen.

In Zukunft sind teilweise Elektrofahrzeuge als Ersatz für vorhandene Fahrzeuge vorgesehen. Die rasante, technische Entwicklung insbesondere bei Elektro-Kommunalfahrzeugen erschwert jedoch die Investitionsplanung, respektive die Budgetierung dieser Fahrzeuge. Die effektiven Anschaffungspreise variieren folglich stark von den Annahmen zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Investitionsplans.

Steht der Ersatz eines bestehenden Fahrzeuges an, beispielsweise für den Werkhof, so werden vorgängig die technischen Anforderungen (Eignungskriterien) an das Fahrzeug in einem Pflichtenheft festgelegt. Im Pflichtenheft wird der Einsatzbereich des Fahrzeugs definiert, woraus sich die entsprechenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs (Nutzlast, Geräumigkeit, Einsatzfähigkeit etc.) ergeben. Ergänzend dazu wird im Bedarfsfall entschieden, ob das neue Fahrzeug mit vorhandenen oder neu anzuschaffenden Anbauten/Aufbauten kompatibel sein muss. Ausgehend von dem im Investitionsplan vorgesehenen Betrag wird der Maximalpreis ergänzend im Pflichtenheft festgelegt. Hinzu kommt, dass die langfristige Wartung und Verfügbarkeit von Ersatzteilen (= Servicequalität) für das Fahrzeug sichergestellt sein müssen.

Anhand des Pflichtenheftes werden Angebote für Ersatzfahrzeuge eingeholt. Bei der Auswahl der Fahrzeuge werden dabei verschiedene Antriebssysteme verglichen. Bisher werden bei der Erfüllung der Anforderungskriterien primär die Anschaffungskosten der Fahrzeuge verglichen. Zusätzlich zum Anschaffungspreis werden bei Fahrzeuganschaffungen, die einen Wert höher als die Aktivierungsgrenze aufwei-

sen, die kalkulatorischen Zinsen und die Abschreibungsaufwendungen im Finanzierungsnachweis ausgewiesen. Diese fliessen neben den Anschaffungskosten ebenfalls in die Beurteilung des Entscheidungsgremiums ein. Je nach Anforderung werden weitere Kriterien wie beispielsweise die Servicequalität stärker gewichtet.

4. Vorgehen nachhaltige Fahrzeugbeschaffung

4.1. Abklärungen vor der Beschaffung

Vor jeder Neuanschaffung oder Ersatzbeschaffung eines Kommunalfahrzeuges soll zukünftig abgeklärt werden, ob das Fahrzeug tatsächlich gebraucht wird, oder ob es durch eine geteilte Nutzung eines bestehenden Fahrzeuges der Stadt Langenthal oder in einer Nachbargemeinde ersetzt werden kann. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge mit einer erwarteten Jahresnutzung unter 1'000 Stunden. Für Fahrzeuge mit einer erwarteten Jahresnutzung unter 500 Stunden wird zusätzlich abgeklärt, ob das Fahrzeug bei Gebrauch von einem externen Anbieter gemietet werden kann.

4.2. Vorgang zur Beschaffung

Soll ein neues Fahrzeug angeschafft oder ein altes Fahrzeug ersetzt werden, werden vorgängig die technischen Anforderungen an das Fahrzeug in einem Pflichtenheft festgelegt. Im Pflichtenheft wird der Einsatzbereich des Fahrzeugs definiert, woraus sich die entsprechenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs (Nutzlast, Geräumigkeit, Einsatzfähigkeit, etc.) ergeben. Ergänzend dazu wird im Bedarfsfall entschieden, ob das neue Fahrzeug mit vorhandenen oder neu anzuschaffenden Anbauten/Aufbauten kompatibel sein muss. Ausgehend von dem im jeweils genehmigten Investitionsplan vorgesehenen Betrag wird der Maximalpreis ergänzend im Pflichtenheft festgelegt.

Anhand des Pflichtenhefts werden Angebote für ein Ersatzfahrzeug eingeholt. In den Ausschreibungen im Submissionsverfahren muss unbedingt auf die verschiedenen, zu berücksichtigenden Aspekte der Fahrzeugbeschaffungsstrategie der Stadt Langenthal hingewiesen werden. Bei jeder Neuanschaffung oder Ersatzbeschaffung müssen mindestens zwei Modelle, davon mindestens eines mit einem Elektro- oder Wasserstoff- Antrieb, miteinander verglichen werden. Der Vergleich setzt sich jeweils aus finanziellen und ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten zusammen. Zum Schluss sollen alle Aspekte gemäss untenstehender Ausführungen zusammengeführt werden um zu eruieren, welches Modell für die Stadt Langenthal am kostengünstigsten und nachhaltigsten ist. Es ist aufgrund der finanziellen Vorgaben im genehmigten Investitionsplan immer zu prüfen, ob ein Gebrauchtfahrzeug am Markt erhältlich ist und dadurch die Investitionsplanungsvorgaben eingehalten werden können. Es ist nicht verpflichtend bzw. es wird nicht vorausgesetzt, dass es sich um ein Neufahrzeug handeln muss.

4.2.1. Finanzielle Aspekte

Der finanzielle Vergleich basiert auf dem Prinzip der Total Cost of Ownership (TCO). Dieses beinhaltet nebst den Anschaffungskosten die fixen Kosten und die variablen Kosten für 10 Jahre (gemäss Tabelle 1, zwei Beispiele befinden sich im Anhang). Durch die Erarbeitung der TCO wird eine präzisere Abwägung der unterschiedlichen Anschaffungsoptionen möglich. Dadurch wird der Anschaffungsentscheid nicht mehrheitlich vom Anschaffungspreis abhängig gemacht, sondern es werden auch die laufenden Kosten für das Fahrzeug berücksichtigt.

Tabelle 1: Zusammenstellung der zu berücksichtigenden Kostenpunkte zur Berechnung der Total Cost of Ownership (TCO)

Kostenpunkt		Einheit
Fahrzeug		Fr.
Batterien (falls nicht im Fahrzeugpreis enthalten)	+	Fr.
Anschaffung von Anbaugeräten / Aufbauten	+	Fr.
Anschaffungspreis		Fr.
Amortisationskosten		
= $\frac{\text{Fahrzeugpreis} + \text{Batteriepreis} + \text{Anbauten}}{\text{Lebensdauer}}$		
		Fr. / Jahr
Kapitalkosten	+	Fr. / Jahr
Motorfahrzeugsteuer	+	Fr. / Jahr
Versicherung (Vollkasko)*	+	Fr. / Jahr
Versicherung (Haftpflicht)*	+	Fr. / Jahr
Fixe Kosten		Fr. / Jahr
Gas / Benzin		
		Fr. / Jahr
Elektrizität	+	Fr. / Jahr
AdBlue, o.a.	+	Fr. / Jahr
Wartungs- und Reparaturkosten	+	Fr. / Jahr
Arbeitszeit Betankung	+	Fr. / Jahr
Variable Kosten		Fr. / Jahr
Restwert nach 10 Jahren		
	-	Fr.
Restwert pro Nutzungsjahr		Fr. / Jahr
TCO (= Fixe Kosten + Variable Kosten – Restwert)		Fr. / Jahr

* Versicherungskosten fallen im Verhältnis nicht ins Gewicht und dürfen im Einzelfall weggelassen werden.

4.2.2. Ökologische und sozial-gesellschaftliche Aspekte

Verschiedene Antriebsmethoden bringen neben den finanziellen ebenso ökologische und sozial-gesellschaftliche Unterschiede mit sich. Elektrobetriebene Fahrzeuge sind beispielsweise weniger laut, was einerseits für die Umgebung (die Natur und die Menschen) erträglicher ist und es bietet andererseits die Möglichkeit, diese Fahrzeuge während der Nachtruhe zu nutzen, was zu einer besseren Auslastung führen kann (zum Beispiel früherer Einsatz der Kehrrechtsammelfahrzeuge oder der Putzfahrzeuge). Da diese Aspekte nicht in Franken umgerechnet werden können, werden diese unabhängig von den TCO erhoben. Für die folgenden vier ökologischen oder sozial-gesellschaftlichen Aspekte wird quantitativ abgewogen, ob eines der verglichenen Fahrzeuge essentiell besser abschneidet:

- Lärm
- Treibhausgas-Emissionen
- Nutzbarkeit
- Image / Vorbildwirkung

Für die Beurteilung der vier Aspekte werden die folgenden Faktoren berücksichtigt:

Lärm: Die Lärmbelastung ist ein sehr zentraler Faktor. Von lärmarmen Fahrzeugen profitieren neben der Bevölkerung ebenfalls die Mitarbeitenden der Verwaltung, welche mit den Fahrzeugen unterwegs sind. Die Verständigung (z.B. beim Kehrlichfahrzeug mit den Mitarbeitenden hinten auf dem Lastwagen) wird deutlich erleichtert. Ausserdem führt eine geringere Lärmbelastung zu einer stressfreieren Arbeitsweise und besserer Konzentration.

Treibhausgas-Emissionen: Zu einer nachhaltigen Beschaffungsstrategie gehört eine Analyse der CO₂- und Schadstoffbelastung. Dies kann heutzutage teilweise mit der Umweltliste des VCS beurteilt werden, welche eine Umweltbewertung von Neuwagen (Personenwagen und Transporter) erstellt. Wenn möglich sollten nebst den Emissionen in der Betriebsphase auch die graue Energie aus der Produktion (Treibstoff, Fahrzeug) und allenfalls Entsorgung/Wiederverwertung der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Nutzbarkeit: Geringere Lärmemissionen und Schadstoffbelastungen können einerseits der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeitenden zugutekommen, andererseits können sie auch die Einsatzzeiten eines Fahrzeuges erhöhen (zum Beispiel Reinigungsarbeiten während der Nachtruhe). Andererseits kann die längere Ladedauer der Elektromodelle deren Nutzbarkeit, zum Beispiel bei Blaulichtfahrzeugen, reduzieren, da die Einsätze nicht planbar sind, und sie allenfalls in kurzen Zeitintervallen gefahren werden können müssen.

Image / Vorbildwirkung: Der Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen führt voraussichtlich zu einer hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung und einem positiven und innovativen Image. Die Stadt nimmt mit der Rolle als early-adopter zugleich die Funktion eines Katalysators ein, so dass weitere Bevölkerungsschichten den Kauf von alternativ betriebenen Fahrzeugen in Erwägung ziehen werden.

4.2.3. Gesamtbilanz

Für den Kaufentscheid werden die finanziellen Aspekte (TCO) mit 80 % und die ökologisch/gesellschaftlichen Aspekte mit 20 % Gewichtung berücksichtigt werden. Dazu wird folgendes Punkteschema angewendet:

Das Fahrzeug mit der tieferen TCO bekommt 100 Punkte. Das Fahrzeug mit der höheren TCO bekommt (tiefe TCO/hohe TCO)*100 Punkte. Zusätzlich werden dem Fahrzeug, das im Aspekt Lärm besser abschneidet zusätzlich 10 Punkte und für jeden weiteren ökologisch/gesellschaftlichen Aspekt 5 Punkte gutgeschrieben. Das Fahrzeug mit der höheren Gesamtpunktzahl soll angeschafft werden. Sollte einer oder mehrere der ökologischen oder sozial-gesellschaftlichen Aspekte bei einer Anschaffung den Anforderungen gemäss Pflichtenheft widersprechen, werden für den entsprechenden Aspekt bei allen zu vergleichenden Fahrzeugen keine Punkte vergeben. Sollten bei spezifischen Anschaffungen weitere Aspekte für den Kaufentscheid berücksichtigt werden, können weitere Aspekte in den Gewichtungsschlüssel integriert werden. Allerdings darf das Gewichtungsverhältnis zwischen den finanziellen und den ökologisch/sozial-gesellschaftlichen Aspekten nicht verändert werden.

Mit der Gewichtung von 80 % TCO und 20 % ökologisch/gesellschaftliche Aspekte können mit den ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten im Extremfall höchstens Mehrkosten von einem Drittel wettgemacht werden.

5. Anhang

5.1. Beispiel 1: Beschaffung einer Kehrmaschine: Diesel versus Elektro der Stadt Basel

5.1.1. TCO: Finanzieller Vergleich

Kehrmaschine von Bucher		CC2020	CC2020ev	Differenz	Differenz
Kostenpunkt	Einheit	Diesel	Elektro	absolut	relativ
Fahrzeug	Fr.	180'000.00	185'000.00	5'000.00	0.028
Batterien	Fr.		120'000.00	120'000.00	-
Anschaffungspreis	Fr.	180'000.00	305'000.00	125'000.00	0.694
Amortisationskosten	Fr. / Jahr	18'000.00	30'500.00	12'500.00	0.694
Kapitalkosten	Fr. / Jahr	2'250.00	3'812.50	1'562.50	0.694
Motorfahrzeugsteuer	Fr. / Jahr	517.00	200.00	-317.00	-0.613
Versicherung (Vollkasko)	Fr. / Jahr	NA	NA		
Versicherung (Haftpflicht)	Fr. / Jahr	NA	NA		
Fixe Kosten	Fr. / Jahr	20'767.00	34'512.50	13'745.50	0.662
Gas / Benzin	Fr. / Jahr	11'552.00		-11'552.00	-
Elektrizität	Fr. / Jahr		1'890.00	1'890.00	-
AdBlue	Fr. / Jahr	2'714.00	-	-2'714.00	-
Wartungs- & Reparaturkosten	Fr. / Jahr	10'800.00	7'400.00	-3'400.00	-0.315
Arbeitszeit Betankung	Fr. / Jahr	**800.00	**80.00	-720.00	-0.9
Variable Kosten	Fr. / Jahr	25'866.00	9'370.00	-16'496.00	-0.638
Restwert nach 10 Jahren*	Fr.	63'000.00	64'750.00	1'750.00	0.028
Restwert pro Nutzungsjahr	Fr. / Jahr	6'300.00	6'475.00	175.00	0.028
TCO (= Fixe Kosten + Variable Kosten./ Restwert)	Fr. / Jahr	40'333.00	37'407.50	-2'925.50	-0.073

*Da der Restwert auch von der Nutzung abhängig ist, wurde der Restwert hier geschätzt. Für die Schätzung wurde der Faktor 0.35 des Anschaffungspreises gebraucht (Werthalbierung nach drei Jahren und 5 % Wertverlust für jedes Folgejahr). Da der Wertverlust bei der Batterie schneller ist, wurde deren Restwert auf 0 gesetzt. Ein Restwert sollte auch dann eruiert werden, wenn vorausgesetzt wird, dass das Fahrzeug bereits nach 10 Jahren voll abgeschrieben und voll amortisiert sein wird.

** Dies entspricht, bei der Annahme eines Stundenlohnes von Fr. 45.00, eine Betankungszeit von wöchentlich 20 Minuten (CC2020) oder 2 Minuten (CC2020ev).

5.1.2. Ökologische und gesellschaftliche Aspekte

Lärm: Grundsätzlich haben Gas, Diesel und Benziner eine ähnliche Lärmemission. Elektroautos sind deutlich weniger laut. Folglich schneidet der CC2020ev (Elektro) deutlich besser ab.

Treibhausgas-Emissionen: Das Elektromodell scheidet deutlich weniger Treibhausgase und Schadstoffe aus.

Nutzbarkeit: Bei beiden Modellen gibt es bei der Nutzbarkeit keine Einschränkungen. Das Elektrofahrzeug ist für die Mitarbeitenden jedoch angenehmer und kann ebenfalls nachts eingesetzt werden.

Image / Vorbildwirkung: Elektrofahrzeuge haben ein besseres Image als Dieselfahrzeuge.

5.1.3. Gesamtbilanz

MODELL	TCO [FR.]	PUNKTE TCO	LÄRM	TREIB- HAUSGAS	NUTZ- BARKEIT	IMAGE	TOTAL
CC2020	40'333.00	93	0	0	0	0	93
CC2020EV	37'407.50	100	10	5	5	5	125

Bereits bei den TCO schneidet das Elektromodell (CC2020ev) besser ab als der Verbrenner (CC2020). Wenn zusätzlich noch die ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Aspekte betrachtet werden, wird der Unterschied deutlich verstärkt.

5.2. Beispiel 2: Beschaffung eines Transporters: Gas versus Elektro der Stadt Basel

5.2.1. TCO: Finanzieller Vergleich

Transporter Kostenpunkt	Einheit	Iveco Gas	MK 2020 L Elektro	Differenz absolut	Differenz Relativ
Fahrzeug	Fr.	57'200.00	100'000.00	42'800.00	0.748
Batterien	Fr.	-	-	-	-
Anschaffungspreis	Fr.	57'200.00	100'000.00	42'800.00	0.748
Amortisationskosten	Fr. / Jahr	5'720.00	10'000.00	4'280.00	0.748
Kapitalkosten	Fr. / Jahr	715.00	1'250.00	535.00	0.748
Motorfahrzeugsteuer	Fr. / Jahr	750.00	750.00	0.00	0.000
Versicherung (Vollkasko)	Fr. / Jahr	290.00	370.00	80.00	0.276
Versicherung (Haftpflicht)	Fr. / Jahr	178.00	178.00	0.00	0.000
Fixe Kosten	Fr. / Jahr	7'653.00	12'548.00	4'895.00	0.640
Gas / Benzin	Fr. / Jahr	1'400.00	-	-1'400.00	-
Elektrizität	Fr. / Jahr	-	300.00	300.00	-
AdBlue	Fr. / Jahr	-	-	-	-
Wartungs- & Reparaturkosten	Fr. / Jahr	950.00	800.00	-150.00	-0.158
Arbeitszeit Betankung	Fr. / Jahr	**400.00	**80.00	-320.00	-0.8
Variable Kosten	Fr. / Jahr	2'750.00	1'180.00	-1'570.00	-0.571
Restwert nach 10 Jahren*	Fr.	20'020.00	35'000.00	14'980.00	0.748
Restwert pro Nutzungsjahr	Fr. / Jahr	2'002.00	3'500.00	1'498.00	0.748
TCO (= Fixe Kosten + Variable Kosten ./ Restwert)	Fr. / Jahr	8'401.00	10'228.00	1'827.00	0.217

*Da der Restwert auch von der Nutzung abhängig ist, wurde der Restwert hier geschätzt. Für die Schätzung wurde der Faktor 0.35 des Anschaffungspreises gebraucht (Werthalbierung nach drei Jahren und 5 % Wertverlust für jedes Folgejahr). Ein Restwert sollte auch dann eruiert werden, wenn vorausgesetzt wird, dass das Fahrzeug bereits nach 10 Jahren voll abgeschrieben und voll amortisiert sein wird.

** Dies entspricht, bei der Annahme eines Stundenlohnes von Fr. 45.00, eine Betankungszeit von wöchentlich 10 Minuten (Iveco) oder 2 Minuten (MK 2020 L).

5.2.2. Ökologische und gesellschaftliche Aspekte

Lärm: Grundsätzlich haben Gas, Diesel und Benziner eine ähnliche Lärmemission. Elektroautos sind deutlich weniger laut. Folglich schneidet der MK 2020 L deutlich besser ab.

Treibhausgas-Emissionen: Da in Langenthal der Blaustrom zu 100% erneuerbar ist und der Iveco mit Biogas getankt werden wird, sind bei beiden Modellen die Treibhausgas-Emissionen ähnlich. Sollte es nicht möglich sein, den Iveco mit Biogas zu tanken, sind die Treibhausgasemissionen beim MK 2020 L tiefer, was auch Auswirkungen auf die Gesamtbilanz hat.

Nutzbarkeit: Bei beiden Modellen gibt es bei der Nutzbarkeit keine Einschränkungen.

Image / Vorbildwirkung: Elektrofahrzeuge haben ein besseres Image als Gasfahrzeuge.

5.2.3. Gesamtbilanz

MODELL	TCO [FR.]	PUNKTE TCO	LÄRM	TREIB- HAUSGAS	NUTZ- BARKEIT	IMAGE	TOTAL
IVECO	8'401.00	100	0	5	5	0	110
MK 2020 L	10'228.00	82	10	5	5	5	107

Wird nur die TCO beachtet, schneidet der Iveco besser ab. Die finanziellen Vorteile des Iveco können aber mit den ökologisch/gesellschaftlichen Aspekten vom MK 2020 L fast wettgemacht werden. In der Gesamtbilanz schneidet der Iveco knapp besser ab als der MK 2020 L, falls der Iveco mit Biogas betankt werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, würde der MK 2020 L besser abschneiden (Iveco 105 Punkte, MK 2020 L 107 Punkte).



Motion Niklaus Renate (glp) und Mitunterzeichnende vom 23. November 2020: E-Lounges für den öffentlichen Raum: Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Text der Motion

"E-Lounges für den öffentlichen Raum

Der Gemeinderat wird beauftragt, die Beschaffung von E-Lounges für den öffentlichen Raum abzuklären. Eine E-Lounge kombiniert Sitzgelegenheit, Veloständer und Ladestation in einem. An der E-Lounge können E-Bikes und mobile Geräte wie Tablets und Smartphones aufgeladen werden. Dies lässt sich ideal mit einer Rast auf der Bank kombinieren. Die Bank dient gleichzeitig auch als Veloständer für vier E-Bikes.

*Begründung: Die Zahl der E-Bikes nimmt stetig zu. An den Ladestationen in der Stadt ist es aber nicht möglich E-Bikes aufzuladen. Es braucht deshalb auch Ladestationen für E-Bikes. E-Lounges bieten unseren Bürger*innen und Besucher*innen einen praktischen Mehrwert mit ökologischer Weitsicht. Die E-Lounges haben ein ansprechendes Design und sind robust. E-Lounges könnten mit einer Personalisierung durch Partner finanziert werden."*

Renate Niklaus

2. Stellungnahme der Stadtverwaltung

2.1. Zur Qualifikation der Motion (Fachbereich zentraler Rechtsdienst)

Gemäss Art. 46 und 47 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019 (GO SR) sind Motionen mit Weisungscharakter und Motionen mit Richtliniencharakter zulässig.

- **Motionen mit Weisungscharakter** sind zulässig für Gegenstände, die nicht in den ausschliesslichen Kompetenzbereich des Gemeinderats fallen. Sie verpflichten den Gemeinderat, einen Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen, oder sie erteilen ihm verbindliche Weisungen über eine zu treffende Massnahme oder über zu stellende Anträge.
- **Motionen mit Richtliniencharakter** sind demgegenüber zulässig für Gegenstände, die in den Kompetenzbereich des Gemeinderats fallen.

Der Stadtrat entscheidet endgültig über die Qualifizierung einer Motion als solche mit Weisungscharakter oder als solche mit Richtliniencharakter (Art. 46 Abs. 3 und 47 Abs. 2 GO SR).

Mit der Motion wird der Gemeinderat beauftragt, die Beschaffung von E-Lounges für den öffentlichen Raum abzuklären.

Gemäss Art. 66 der Stadtverfassung ist der Gemeinderat die oberste Vollzugs-, Planungs-, Verwaltungs- und Polizeibehörde der Stadt. Damit gehört auch das Entwickeln von allgemeinen Strategien und Konzepten im Sinne einer zukunftsgerichteten Planung (aus welchen unter Umständen zu einem späteren Zeitpunkt konkrete Projekte entstehen) zu den Kompetenzen des Gemeinderates.

Die vorliegende Motion verlangt vom Gemeinderat vorerst lediglich eine Abklärung zur Beschaffung von E-Lounges für den öffentlichen Raum. Dazu ist der Gemeinderat als oberste Verwaltungs- und Planungsbehörde zuständig. Dass einzig mit dieser Abklärung Kosten verbunden sind, die den finanzrechtlichen Handlungsspielraum des Gemeinderates übersteigen, ist nicht zu erwarten. Insoweit hat die Motion Richtliniencharakter.

Selbst wenn die Motion so verstanden wird, dass sie direkt auf die Beschaffung von E-Lounges abzielt, so dürfte sich am Resultat nichts ändern, regt doch die Motion selber an, E-Lounges könnten mit einer Personalisierung durch Partner*innen finanziert werden. Die Motion gibt keine Vorgaben, in welcher Dichte der öffentliche Raum mit E-Lounges auszurüsten wäre. Innerhalb seiner Finanzkompetenzen für einmalige Ausgaben könnte der Gemeinderat immerhin – je nach Ausführungsmodell – über 20 Stück der E-Lounges anschaffen.



Da folglich die Umsetzung der Motion eher auf die Planungsebene abzielt und zudem nach heutigem Kenntnisstand (einmalige) Ausgaben von weniger als Fr. 150'000.00 damit verbunden sind und die erforderliche Ausgabe damit in der Finanzkompetenz des Gemeinderates (Art. 71 Abs. 1 Ziff. 3 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009) liegt, ist die Motion als Motion mit Richtliniencharakter zu qualifizieren.

Fazit: Es liegt folglich eine Motion mit Richtliniencharakter nach Art. 47 GO SR vor.

2.2. Materielle Stellungnahme (Zentrale Dienste)

2.2.1. Ausgangslage

Die E-Lounge ist eine Kombination von Sitzbank und Ladestation. Sie ist in Holz oder Beton erhältlich. An einer E-Lounge können E-Bikes und mobile Geräte wie Tablets und Smartphones aufgeladen werden. Welche Geräte an den Steckdosen aufgeladen werden, kann nicht beeinflusst werden, und E-Bikes können nur geladen werden, wenn die entsprechenden Kabel vom Nutzer bzw. von der Nutzerin mitgebracht werden, was heute in der Praxis eher selten der Fall ist. Nach Bedarf kann zudem ein Wifi-Router in die Bank integriert werden, um ein öffentliches Netzwerk in der Nähe der Bank zur Verfügung zu stellen.

Die Multifunktions-Sitzbank ist eine Entwicklung des Bündner Energiedienstleisters Repower AG. Dieser hat die Marke "E-Lounge" beim eidgenössischen Institut für Geistiges Eigentum schützen lassen. Das Design stammt vom Mailänder Studio Antonio Lanzillo & Partners. Hergestellt wird das Produkt in der Schweiz durch Creabeton Matériaux.

Laut Repower AG können öffentliche Institutionen oder private Unternehmen ihren Bürgerinnen und Bürgern, Gästen oder Kundinnen und Kunden mit einer E-Lounge verschiedene Dienstleistungen im Bereich Mobilität und Komfort anbieten. Sie kann auf Plätzen, an Strassen, in Grünzonen oder an Radwegen aufgestellt werden, eignet sich aber auch für Freizeitanlagen, Hotels oder andere gewerbliche Strukturen. E-Lounges stehen bis dato vor allem im Kanton Graubünden sowie beim Rheinfluss in Neuhausen oder bei der Raiffeisenbank in Burgdorf.

In der Stadt Langenthal bestehen aktuell keine Möglichkeiten, im öffentlichen Raum und auf Kosten der Stadt E-Bikes zu laden. Beim Umbau des Bahnhofs sind allerdings Ladestationen für E-Bikes vorgesehen. Für grössere Elektrofahrzeuge bietet die Energiestadt Langenthal in Zusammenarbeit mit der IB Langenthal AG drei Ladestationen an, bei denen bis anhin unentgeltlich Strom bezogen werden kann.

Bezüglich der öffentlichen Sitzgelegenheiten besteht in Langenthal ein Flickwerk aus unterschiedlichen Modellen und Designs. Auf Anregung des Stadtpräsidenten, bezüglich der neuen städtischen Möblierung am dereinst sanierten Bahnhof sei möglichst eine Vereinheitlichung der Elemente anzustreben, bestehen im Stadtbauamt erste Ideen, einen Langenthaler Standard u. a. für die öffentlichen Sitz- und Ruhegelegenheiten zu definieren. Nach Gutheissung des Gemeinderates soll dieser künftig bei entsprechendem Ersatz angewendet werden. Dabei könnte sich ein so spezifisches Produkt wie jenes der Firma Repower AG als präjudizierend oder hinsichtlich Vereinheitlichung erschwerend auswirken. Ausserdem wäre der Sitz- und Ruhekomfort auf Grund der scheinbar fehlenden Rückenlehne noch zu erheben.

2.2.2. Vor- und Nachteile verschiedener Varianten

Vorteile:

- Die Energiestadt Langenthal fördert mit den E-Lounges die E-Mobilität. Mit der Schaffung von Ladestationen für E-Bikes wird ein Pendant zu den bestehenden Ladestationen für E-Autos geschaffen.
- Sollte sich die Stadt für einen Zusatz des Wifi-Routers entscheiden, kann sie ihre Stellung als moderne Stadt festigen. Allerdings lehnte der Gemeinderat die Einführung oder Prüfung eines flächendeckenden, öffentlichen WLANs in der Innenstadt aus Kosten-, Sicherheits- und Effizienzgründen (4G oder 5G Standard im Mobilfunk) bereits im Projekt "Märitgass 2020" ab.



Nachteile:

- Bereits heute gibt es in Langenthal kein einheitliches Design der öffentlichen Sitzgelegenheiten. Mit der E-Lounge würde ein weiteres Designelement im öffentlichen Raum in der Stadt Einzug halten.
- Neben den Beschaffungs- und Installationskosten fallen auch laufende Kosten (Wartung und Strom) an.

2.2.3. Finanzielle Auswirkungen

Gemäss Preisbuch 2021 von Creabeton kostet die Standardausführung einer E-Lounge Fr. 6'100.00 (Beton) bzw. Fr. 6'300.00 (Holz). Hinzu kommen Zuschläge für Sonderausführungen, Installation, Frachtkosten etc. Auch ein allfälliges Baubewilligungsverfahren verursacht Kosten.

Neben den Beschaffungs- und Installationskosten fallen auch laufende Kosten für die Wartung und den Strom an. Da die Bänke nachts beleuchtet sind, werden auch Stromkosten anfallen, wenn die Auflade-stationen nicht genutzt werden.

2.2.4. Stellungnahme Dritter

Beim Verein Region Oberaargau bzw. bei Freizeit/Tourismus Oberaargau waren E-Lounges bislang kein Thema bzw. nicht bekannt.

Bei der IB Langenthal AG weiss man von anderen Versorgungsunternehmen, die solche E-Lounges angeschafft haben. Eine Prüfung des Anliegens wird nicht ausgeschlossen.

2.2.5. Mitberichte aus der Verwaltung

Stadtbauamt:

Die Förderung der E-Mobilität wird grundsätzlich begrüsst. Mit der Erstellung von Ladestationen für E-Bikes würde das bestehende Ladeangebot für E-Autos ergänzt und die E-Mobilität in Langenthal gesamthaft gefördert. Allerdings ist unklar, ob die E-Lounges für die Stadt Langenthal die richtige Infrastruktur sind, um den gewünschten Mehrwert zu generieren.

Nebst all ihren Vorzügen bringt die Multifunktionalität der E-Lounges auch Nachteile. So ist nicht klar, ob in Langenthal Orte bestehen, bei welchen alle Hauptfunktionen der E-Lounge nachgefragt werden. Die meisten Orte in Langenthal, welche zum Verweilen einladen (und an welchen ein Stromanschluss möglich wäre), liegen nicht auf den gängigen Strecken des Langsamverkehrs, und die meisten Abstellplätze für Velos laden nicht wirklich zum Verweilen ein. Allenfalls wären kleinere und subtilere Ladestationen an den Verkehrsachsen und Abstellplätzen zielführender als die Installation von E-Lounges.

In diesem Zusammenhang könnte geprüft werden, ob günstig gelegene Kandelaber der öffentlichen Beleuchtung für das motionierte Anliegen (Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Bikes) in Frage kämen. Der Vorteil wäre, dass die Kandelaber im Eigentum der Stadt sind, ein Stromanschluss vorhanden ist oder schnell eingezogen wäre und – falls gewünscht – ein Router montiert werden könnte. Der Typ Sitzbank könnte den gestalterischen Ansprüchen der Stadt entsprechend ausgewählt werden



2.3. Fazit

Eine E-Lounge ist eine Multifunktions-Sitzbank des Bündner Energiedienstleisters Repower AG, an der E-Bikes und mobile Geräte aufgeladen werden können. Soweit bekannt, stehen im Oberaargau bislang keine E-Lounges. Sitzgelegenheiten können zu einer attraktiven Innenstadt beitragen; E-Lounges können den Veloverkehr und die E-Mobilität fördern. Bezüglich der E-Lounges von Repower AG gibt es jedoch Fragezeichen betreffend dem Kosten-Nutzen-Verhältnis, der Wartung und des Designs. Stattdessen könnte geprüft werden, ob günstig gelegene Kandelaber der öffentlichen Beleuchtung für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in Frage kämen. Der Vorteil wäre, dass die Kandelaber im Eigentum der Stadt sind, ein Stromanschluss vorhanden ist oder schnell eingezogen wäre und – falls gewünscht – ein Router montiert werden könnte. Zudem könnte der Typ Sitzbank den gestalterischen Ansprüchen der Stadt entsprechend ausgewählt werden.

3. Beratung des Gemeinderates

Der Gemeinderat beriet das Geschäft anlässlich seiner Sitzung vom 24. Februar 2021. Die Qualifikation als Richtlinienmotion blieb unbestritten. Der Gemeinderat folgt auch inhaltlich der Einschätzung der Stadtverwaltung, dass das Anliegen zwar sympathisch ist, es jedoch aus verschiedenen Gründen dennoch abgelehnt wird. Einerseits fehlt es bereits heute an einem einheitlichen Design bei Sitzgelegenheiten und mit der Anschaffung von E-Lounges würde noch ein weiteres Element hinzukommen. Andererseits sind auch die Anschaffungs- und Unterhaltskosten nicht zu vernachlässigen, zumal auch der Grad der Benützung angezweifelt werden kann. Der Gemeinderat spricht sich vor diesem Hintergrund für den Antrag auf Nichterheblicherklärung aus. Bei einer Wandelung in ein Postulat spricht sich der Gemeinderat ebenso für die Nichterheblicherklärung aus.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt 47 Abs. 2 und Art. 56 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019 sowie nach Kenntnisnahme der schriftlichen Stellungnahme des Gemeinderates vom 24. Februar 2021,

beschliesst:

- I. Die Motion Niklaus Renate (glp) und Mitunterzeichnende vom 23. November 2020 "E-Lounges für den öffentlichen Raum" wird als Motion mit Richtliniencharakter qualifiziert.**
- II. 1. Die Motion Niklaus Renate (glp) und Mitunterzeichnende vom 23. November 2020 "E-Lounges für den öffentlichen Raum" wird nicht erheblich erklärt.**
Im Fall der Wandelung der Motion in ein Postulat wird dieses nicht erheblich erklärt.
- 2. Das Sekretariat des Stadtrates wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**
Im Fall der Erheblicherklärung der Motion bzw. des Postulats wird der Gemeinderat mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)

Langenthal, 24. Februar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner



Postulat Dietrich Pascal (FDP), Freudiger Patrick (SVP) und Howald Carole (JL) vom 23. November 2020: Projektierung der Sanierung bestehender Kindergärten: Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Text des Postulats

"Projektierung der Sanierung bestehender Kindergärten

Der Gemeinderat wird eingeladen, die Projektierung der Sanierung bestehender Kindergärten an den dezentralen Standorten soweit nötig weiter voranzutreiben – dies parallel zur vom Stadtrat bewilligten Projektierung neuer Mehrfachkindergärten an zentralen Standorten.

Begründung: Mit der Projektierung neuer Mehrfachkindergärten in den Schulzentren Kreuzfeld, Elzmatte und Hard verfolgt der Gemeinderat das Ziel, schrittweise schliesslich sämtliche Kindergärten in Langenthal zu zentralisieren. Das bewährte und sehr kinderfreundliche Modell der dezentralen Kindergarten-Standorte soll aufgegeben werden. Die Postulanten lehnen diese neue Strategie ab. Sie empfinden sie als verfehlt und nicht kindsgerecht, namentlich wegen der deutlich längeren, teils für die Kleinsten schlicht unzumutbaren Schulwege.

In der Stadtratssitzung vom 26. Oktober 2020 wurden die Kredite zur Projektierung dieser neuen Mehrfachkindergärten genehmigt. Obschon die Geschäfte klarerweise in einem sehr engen Zusammenhang stehen, wurden dem Parlament drei einzelne Projektierungskredite vorgelegt. Dies hat zur Konsequenz, dass gegen die Beschlüsse zum Kreuzfeld und zur Elzmatte kein Referendum ergriffen werden konnte, weil die Höhe der Kredite unter dem massgebenden Wert (500'000 Franken, vgl. Art. 61 Abs. 1 Ziff. 1 Stadtverfassung) liegt. Einzig gegen den Beschluss zur Projektierung Hard hätte das Referendum ergriffen werden können. Dies hätte aber für sich alleine genommen wenig Sinn ergeben. Hinzu kommt, dass jenes Geschäft auch die Erarbeitung einer Arealstrategie beinhaltete, was auch von den Postulanten als grundsätzlich durchaus sinnvoll eingestuft wird.

Die Postulanten verfolgen das Ziel, den weitreichenden und einschneidenden Entscheid über die Zentralisierung der Kindergärten in Langenthal dem Stimmvolk vorzulegen. Ihnen bleibt somit unter den gegebenen Umständen nichts Anderes übrig, als (erst) gegen den Baukredit bzw. allenfalls die Baukredite für die Erstellung neuer Mehrfachkindergärten das Referendum zu ergreifen. Dies wird gemäss der aus den Unterlagen ersichtlichen Planung erst in zwei bis drei Jahren der Fall sein.

Es ist allerdings unbestritten, dass der Zustand einiger bestehender Kindergärten mangelhaft ist, und dass dringend Sanierungsmassnahmen ergriffen werden müssen. Nur nebenbei sei erwähnt, dass solche beispielsweise für den Kindergarten Winkel bereits vor vier Jahren geplant waren, wegen der neuen Zentralisierungs-Strategie jedoch gestrichen wurden. Um sowohl bei einer Zustimmung des Stimmvolks zu neuen Mehrfachkindergärten (also einer Zustimmung zur Zentralisierung) als auch bei einer Ablehnung rasch die weiteren, notwendigen Schritte einleiten zu können, laden die Postulanten den Gemeinderat deshalb dazu ein, parallel zur Projektierung der Mehrfachkindergärten auch die Planung der Sanierung bestehender Kindergärten – wo nötig – entschlossen voranzutreiben. Erst damit wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zum gegebenen Zeitpunkt auch eine echte Wahl mit den nötigen Entscheidungsgrundlagen ermöglicht."

*Pascal Dietrich, Patrick Freudiger und
Carole Howald*

2. Stellungnahme des Amtes für Bildung, Kultur und Sport unter Mitwirkung des Stadtbauamtes

Die Forderungen des eingereichten Postulats beziehen sich auf die aktuell zu projektierenden Mehrfachkindergärten und somit auf die mit der Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Strategie betroffenen Standorte. Bei den nachfolgenden Ausführungen wird folglich nur auf diese Standorte eingegangen. Auf die langfristig geplanten Vorhaben wird nicht näher eingegangen.



2.1 Ausgangslage

Im Rahmen des Projekts "Erweiterte Schulplanung" nahmen diverse Fachgremien eine umfassende Analyse der aktuellen Organisation der Kindergärten und Tagesschulen vor. Basierend auf dieser Analyse wurde in einem breit angelegten partizipativen Prozess ein Positionspapier erarbeitet, welches die Vor- und Nachteile einer dezentralen und zentralen Organisation der Kindergärten ausführlich erläutert und beurteilt.

In dieser Analyse wurden die Dimensionen "Stadtraum", "Schulwege Extern", "Schulwege Intern", "Schüler- und Klassenzahlen", "Unterricht", "Schulraum", "Organisation" und "Finanzen" analysiert. Unter Berücksichtigung dieser Dimensionen wurde eine zentrale Organisation als die besser geeignete Organisationsform für die Kindergärten und Tagesschule beurteilt. Dabei wurde die gesamtstädtische Entwicklung genauso berücksichtigt wie die Entwicklung der Bevölkerungs- und Schülerzahlen pro Quartier und Schulzentrum oder die Vorgaben des gültigen Lehrplans.

Der Gemeinderat beschloss in der Folge am 6. Februar 2019 basierend auf den Beurteilungen dieses Positionspapiers die Strategie einer "zentralen Organisation der Kindergärten und Tagesschulen bei den Schulzentren Elzmatte, Hard und Kreuzfeld". Darauf folgend verabschiedete er das dazugehörige räumliche Umsetzungskonzept am 1. Juli 2020.

Die daraus abgeleiteten kurz- und mittelfristigen Massnahmen sehen eine Verschiebung des Tagesschulstandorts Ringstrasse und der Kindergartenstandorte Eymann, Oberfeld und Winkel zu den Schulzentren vor. Zudem sollen die provisorischen Kindergärten im Kreuzfeld und im Hard (Keller des Kreuzfelds 5, Pavillon Hard) ersetzt und die Tagesschulangebote (Zwinglihaus und Pavillon Hard) zusammengeführt werden. Um die wachsende Nachfrage nach Tagesschulangeboten im Schulzentrum Elzmatte zu decken, soll der jetzige Kindergarten versetzt werden. Im Hard ist zudem aufgrund des starken Anstiegs der Schülerzahlen ein zusätzlicher Kindergarten zu eröffnen.

Eine Zusammenfassung der Gründe für den Ersatz oder eine Verschiebung der bestehenden Standorte wird in der Folge dargelegt:

Standort	Begründung / Erläuterung
Ringstrasse	Der Tagesschulstandort Ringstrasse befindet sich in gewissen Bereichen in sehr schlechtem baulichem Zustand. Eine Sanierung des Standorts – welche zeitnah notwendig sein würde – stünde in Widerspruch zur erarbeiteten Strategie. Entsprechend soll zu Gunsten einer Verschiebung des Standorts auf eine umfassende Sanierung verzichtet werden. Für die Schülerinnen und Schüler, welche bis anhin den Tagesschulstandort Ringstrasse besuchen, sollte Tagesschulraum in den Schulzentren Hard und Kreuzfeld zur Verfügung gestellt werden, damit die Kinder die Tagesschule im Schulzentrum ihres Schulorts besuchen können.
Eymann / Oberfeld	An den Standorten Eymann und Oberfeld werden je eine einzelne Kindergartenklasse betrieben. Der Betrieb von einzelnen Kindergartenklassen ist aus pädagogischen und Sicherheitsgründen nicht geeignet. Den Forderungen des Lehrplan 21 nach einer engen Zusammenarbeit im Zyklus 1 (Kindergarten bis und mit 2. Klasse), kann kaum entsprochen werden. Deshalb sollen diese Kindergartenklassen kurz- bis mittelfristig zu den Schulzentrum Hard (Eymann) und Kreuzfeld (Oberfeld) rücken. Der Kindergarten Oberfeld genügt nicht, um den Bedarf an Kindergartenplätze für diesen Perimeter zu decken. Schülerinnen und Schüler laufen bereits heute an diesem Kindergarten vorbei zu den Kindergärten im Schulareal Kreuzfeld. Aufgrund des Wachstums an Schülerinnen und Schüler musste bereits ein zusätzlicher Kindergarten als Provisorium im Untergeschoss des Kreuzfeld 5 eröffnet werden. Die Möglichkeit einer Erweiterung ist in diesem Wohnquartier nicht gegeben, daher ist ein Ersatz vorzusehen.



	<p>Die Aufhebung des Kindergartens Eymann (nicht im Eigentum der Stadt) wird zusätzlich erzwungen durch das geplante Bauvorhaben der Eigentümerin und die daraus resultierenden künftigen Nutzungskonflikte mit den Nutzerinnen und Nutzern auf der gemeinsamen Parzelle. Hier braucht es dringend einen Ersatz, um den Kindergarten an einen anderen Standort zu transferieren.</p>
Winkel	<p>Der Kindergartenstandort Winkel unterschreitet die Minimalfläche für Kindergartenräume von 75 m² gemäss Volksschulverordnung vom 10. Januar 2013 und genügt nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Aktuell darf der Standort nur dank einer Ausnahmegewilligung der Erziehungsdirektion, die bis zum 31. Juli 2021 gilt, betrieben werden. Zudem wird der Zustand des Gebäudes (Baujahr 1937) als sehr schlecht beurteilt. Wie vom Stadtbauamt bereits geprüft wurde, könnte eine Sanierung und Erweiterung des Standorts nicht nachhaltig erfolgen. Denkmalschutzvorgaben verunmöglichen einen adäquaten Ausbau und Sanierung des Gebäudes für den Betrieb eines Kindergartens. Ein Abbruch ist auch nicht möglich, daher ist ein Ersatz für die beiden Kindergartenklassen angezeigt. Um der erwarteten Schülerzahlentwicklung in den einzelnen Quartieren der Stadt gerecht zu werden, sollten je eine Klasse des bisherigen Standorts Winkel in den Schulzentren Elzmatte und Kreuzfeld betrieben werden.</p>
KG UG Kreuzfeld 5	<p>Der Kindergarten im Keller des Kreuzfelds 5 wurde als Provisorium errichtet, aufgrund einer erforderlichen Klasseneröffnung. Dieser Kindergarten soll den kantonalen Vorgaben entsprechend versetzt werden. Damit wird Schulraum für die Vermietung an Dritte oder für die Durchführung von Spezialunterricht wie Logopädie oder Psychomotorik frei.</p>
KG Elzmatte	<p>Die Nachfrage nach Tagesschulangeboten hat sich im Schulzentrum Elzmatte seit Eröffnung des Standortes verdreifacht. Es braucht zusätzliche Räume um den Bedarf zu decken. Um den gesetzlich verpflichtenden Ausbau sicherstellen zu können, muss der angrenzende Kindergarten weichen, damit die Tagesschule diese Räume nutzen kann.</p>
Zusätzlicher KG Hard	<p>Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen hat aufgezeigt, dass die Kinder- und somit Schülerzahlen im Hard-Quartier in den kommenden Jahren stark ansteigen werden und ein zusätzlicher Kindergarten erbaut werden muss. Diese Geburtenzunahme manifestiert sich gemäss der aktuellen Schulraumplanung bereits auf das Schuljahr 2022, wonach ein starker Anstieg der Anzahl Kindergartenkinder ersichtlich wird. Diese Entwicklung erfordert die Eröffnung eines zusätzlichen Kindergartens, welche im Positionspapier und im räumlichen Umsetzungskonzept vorausgeplant und mitberücksichtigt wurde. In den Projektierungsvorhaben wird diesem Umstand mit dem Neubau eines 3-fach Kindergartens (Ersatz KG Eymann, Ersatz prov. Pavillon KG/TS, zusätzlicher KG) im Schulzentrum Hard Rechnung getragen.</p>
Pavillon Hard TS/KG	<p>Das Pavillon im Hard wurde als Provisorium für den Kindergarten errichtet. Die Tagesschulangebote, welche eine Hälfte des Pavillons nutzen, benötigen dringend zusätzlichen Raum.</p>
Zwinglihaus TS	<p>Der Standort der Tagesschule im Untergeschoss im Zwinglihaus wurde als provisorische Lösung bezogen, weil die Tagesschule der Eröffnung eines Kindergartens im Klus weichen musste. Eine Zusammenführung mit dem Standort im Schulzentrum Hard ist zuletzt auch erforderlich, um Synergien zu nutzen und Ressourcen zu sparen.</p>



2.2 Zuständigkeiten

Gestützt auf das Volksschulgesetz ist das Volksschulwesen eine gemeinsame Aufgabe von Kanton und Gemeinde. Die Gemeinde stellt gemäss Volksschulgesetz das Volksschulangebot bereit. Sie stellt die Infrastruktur und die Betriebsmittel (z.B. für Lehr- und Lernmaterialien und Schulanlässe) bereit, bestimmt die Organisation des Schulwesens (Standorte, Verantwortlichkeiten für die einzelnen Stufen etc.) und setzt eine Schulleitung zur betrieblich-operativen Leitung ein.

Die Schulkommission legte im Rahmen des oben erwähnten Prozesses in ihrer Funktion als strategisches Organ (gemäss Art. 35 Volksschulgesetz) gemeinsam mit dem Gemeinderat die Strategie der Zentralisierung der Kindergärten und Tagesschule und damit die strategische Weiterentwicklung der Volksschule fest.

2.3 Finanzielle Auswirkungen

Dem Stadtrat wurde anlässlich seiner Sitzung vom 26. Oktober 2020 nebst den pädagogischen Gründen für die Zentralisierung der Kindergärten und Tagesschulen auch aufgezeigt, dass die Ausgaben für die Instandstellung der Kindergärten, d.h. wenn man von der Zentralisierungsstrategie absehen würde, unwesentlich geringer sind, als die mit den vorgesehenen Projektierungsvorhaben geschätzte Ausgaben. Dies weil bei allen betroffenen Gebäuden, aus zum Teil unterschiedlichen Gründen (erhaltens- oder schützenswert, ungenügende Fläche, Provisorium, unsicheres Mietverhältnis) ein Ersatzbau nötig ist und dieser unabhängig vom dafür vorgesehenen Standort gleich hohe Kosten verursacht.

2.4 Stellungnahme Stadtbauamt

Das Stadtbauamt hat bei der Verfassung der vorliegenden Stellungnahme mitgewirkt und unterstützt diese vollumfänglich.

2.5 Fazit

Eine Sanierung der bestehenden Kindergärten und der Tagesschulen vermag die veränderten pädagogischen, demografischen und räumlichen Anforderungen nicht zu lösen und ist keine zielführende Alternative zur bereits beschlossenen Zentralisierungsstrategie. Ersatz- oder Neubauten würden einen vergleichbaren finanziellen Aufwand erfordern und würden bei einem solchen Vorgehen planlos und ohne Mehrwert erfolgen.

3. Beratung des Gemeinderates

Der Gemeinderat beriet das Geschäft anlässlich seiner Sitzung vom 24. Februar 2021. Dabei stellte er fest, dass die Erarbeitung der Strategie bezüglich der Schulen und Kindergärten sehr sorgfältig erfolgte und nicht einer erneuten Überprüfung bedarf. Die Strategie verfolge das Ziel, allen Kindern dasselbe anbieten zu können und liege zudem richtigerweise in der Kompetenz der Volksschulkommission. Zusätzlich würden zwei parallele Planungen exorbitanten Aufwand generieren und unnötigerweise finanzielle Mittel der Stadt in Anspruch nehmen. Der Gemeinderat spricht sich daher für den Antrag auf Nichterheblicherklärung des Postulats aus.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 48 und Art. 52 ff. der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019,

beschliesst:

1. Das Postulat Dietrich Pascal (FDP), Freudiger Patrick (SVP) und Howald Carole (JL) vom 23. November 2020 "Projektierung der Sanierung bestehender Kindergärten" wird nicht erheblich erklärt.

2. Das Sekretariat des Stadtrates wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

Im Fall der Erheblicherklärung des Postulats wird der Gemeinderat mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 7

Langenthal, 24. Februar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner



Interpellation Heiniger Janina (EVP) vom 23. November 2020: Schulentwicklung Schule Steckholz: Beantwortung

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Text der Interpellation

"Schulentwicklung Schule Steckholz"

Ich bitte den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Was ist die Strategie der Stadt Langenthal, bzw. was ist der Stand der Schulplanung bezüglich der Schule Steckholz? Falls noch keine Antwort dazu vorliegt: Bis wann wird dies entschieden?*
- 2. Was ist die Mindestanzahl ("hinreichende Schülerzahl") an Schülerinnen und Schüler, die gefordert wird, um den Standort Steckholz weiter zu betreiben?*
- 3. Was würde bei unzureichenden Schülerzahlen passieren? Sind im Falle von unzureichenden Schülerzahlen Lösungen wie eine Wahlmöglichkeit Basisstufe für Schülerinnen und Schüler aus Langenthal angedacht, um den Standort zu sichern?*

Begründung: Per Anfang 2021 wird die Gemeinde Obersteckholz mit der Gemeinde Langenthal fusionieren. Die Schule Steckholz mit Standort in Obersteckholz wird per Sommer 2021 in die Volksschule Langenthal integriert. Gemäss der Infoveranstaltung vom 10. September 2019 bleibt der Schulstandort im Steckholz bestehen. "Bei hinreichenden Schülerzahlen" werde der Standort langfristig bestehen bleiben. Was "hinreichende Schülerzahlen" sind, wird jedoch nicht beantwortet.

Eine kleine Schule wie diese ist naturgemäss von bisweilen stark schwankenden Schülerzahlen betroffen. Für die im Steckholz wohnhaften Familien wäre es wichtig zu wissen, wie es mit der Schule weitergeht. Die Gemeinde Obersteckholz hat mit dem Umbau im Sommer 2020 und mit der Anschaffung neuer elektronischer Geräte viel in diese Schule investiert und somit auch ein grosses Interesse, dass der Schulstandort erhalten bleibt.

Der zuständige Gemeinderat Matthias Wüthrich hat an der Sitzung vom 14. September über die Schulraumplanung in Langenthal informiert und erwähnt, dass über die Schule Steckholz "in einem weiteren Teilprojekt" entschieden werde. Offen bleibt, wie lange dies dauern wird."

Janina Heiniger

2. Beantwortung der Fragen

Frage 1: *Was ist die Strategie der Stadt Langenthal, bzw. was ist der Stand der Schulplanung bezüglich der Schule Steckholz? Falls noch keine Antwort dazu vorliegt: Bis wann wird dies entschieden?*

Der Gemeinderat bewilligte am 16. September 2020 den Start des Projektes "Organisation Schule Steckholz" als zusätzliche Phase des Projekts erweiterte Schulplanung, mit dem Ziel, ein Konzept für die Weiterführung der Schule am Standort Steckholz unter Berücksichtigung der Entwicklung der Schülerzahlen zu erarbeiten. Dieses soll ab dem Schuljahr 2023/2024 umgesetzt werden. Es ist geplant die hierzu erforderlichen politischen Beschlüsse bereits im vierten Quartal des Jahres 2021 zu fällen, da der Bildungs- und Kulturdirektion des Kantons Bern eine allfällige organisatorische Veränderung mindestens ein Jahr vor der Realisierung zu melden ist.



Der vom Gemeinderat genehmigte Projektzeitplan (letzte Spalte/Phase 8: Organisation Schule Steckholz) ist in der Folge ersichtlich:

ID	Aufgabenname	2015				2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022				2023			
		Q1	Q2	Q3	Q4																																
1	Organisation Primarstufe & Sekundarstufe 1	█																																			
2	Organisation Kindergarten & Tagesschule					█																															
3	Detailorganisation Primarstufe & Sekundarstufe 1									█																											
4	Führungsstruktur									█																											
5	Modell Sekundarstufe 1									█																											
6	Detailorganisation Kindergarten & Tagesschule (Detailplanung ausstehend)													█																							
7	Basisstufe & Mischklassen (Detailplanung ausstehend)													█																							
8	Organisation Schule Steckholz																					█															

Die vom Gemeinderat bewilligte Projektorganisation stellt sich wie folgt dar:



Frage 2: Was ist die Mindestanzahl ("hinreichende Schülerzahl") an Schülerinnen und Schüler, die gefordert wird, um den Standort Steckholz weiter zu betreiben?

Grundsätzlich beschliessen die Gemeinden über die Schaffung oder Aufhebung von Klassen. Allerdings unterliegen diese Gemeindebeschlüsse der Genehmigung durch die Bildungs- und Kulturdirektion des Kantons Bern (BKD). Die BKD gibt Richtlinien für die Schülerzahlen vor (Volksschulgesetz Art. 47). Im Grundsatz gelten folgende Klassenbestände pro Klasse:



Schulstufe	Zusammenarbeitsform	Schülerbestand pro Klasse		
		Unterer Bereich	Normalbereich	Oberer Bereich
Regelklassen	1 Schuljahr	15 und weniger	16 bis 26 (Ø 21)	27 und mehr
	2 Schuljahre	14 und weniger	15 bis 25 (Ø 20)	26 und mehr
	3 Schuljahre	13 und weniger	14 bis 22 (Ø 18)	23 und mehr
	4 und 5 Schuljahre	12 und weniger	13 bis 21 (Ø 17)	22 und mehr
	6 bis 8 Schuljahre	11 und weniger	12 bis 20 (Ø 16)	21 und mehr
	Gesamtschulen	10 und weniger	11 bis 19 (Ø 15)	20 und mehr
Kindergarten	Kindergarten	13 und weniger	14 bis 22 (Ø 18)	23 und mehr
	Basisstufe	17 und weniger	18 bis 24 (Ø 21)	25 und mehr
	Kindergarten mit ersten Schuljahren der Primarstufe (max. 1. bis 3)	10 und weniger	11 bis 15 (Ø 13)	16 und mehr
Besondere Klassen		<p>Eine besondere Klasse gilt für die Berechtigung des Bezugs der Klassenlehrerlektion und für die Berechnung des Lastenausgleichs dann als Klasse, wenn Schülerinnen und Schüler in dieser durchschnittlich mindestens 16 Wochenlektionen belegen (BMV Art. 8 Abs. 3).</p> <p>Bei der Durchschnittsberechnung werden Schülerinnen und Schüler mit weniger als acht Wochenlektionen nicht berücksichtigt (BMV Art. 8 Abs. 4).</p> <p>Die Schülerbestände in Besonderen Klassen umfassen in der Regel nicht mehr als 12 Schülerinnen und Schüler.</p>		

Die Antworten auf diese Frage werden im Rahmen des genannten Projektes durch die Arbeitsgruppe erarbeitet und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Frage 3: Was würde bei unzureichenden Schülerzahlen passieren? Sind im Falle von unzureichenden Schülerzahlen Lösungen wie eine Wahlmöglichkeit Basisstufe für Schülerinnen und Schüler aus Langenthal angedacht, um den Standort zu sichern?

Der Gemeinderat wird diese Fragen erst nach Vorliegen des von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Konzepts adäquat beantworten können.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 54 und Art. 59 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019 und der schriftlichen Beantwortung des Gemeinderates vom 24. Februar 2021,

beschliesst:

- 1. Die Interpellation Heiniger Janina (EVP) vom 23. November 2020 "Schulentwicklung Schule Steckholz" wird als erledigt vom Protokoll des Stadtrates abgeschrieben.**
- 2. Das Sekretariat des Stadtrates wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 8

Langenthal, 24. Februar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner



Interpellation der FDP/jll-Fraktion vom 21. Dezember 2020: Die 1. August-Feier 2021 in Langenthal: Beantwortung

Sehr geehrte Frau Stadtratspräsidentin
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Text der Interpellation

"Die 1. August-Feier 2021 in Langenthal

Würde der Gemeinderat in Betracht ziehen, an der offiziellen 1. August-Feier 2021 in Langenthal eine Frau als Festrednerin einzuladen und damit ein würdigendes Zeichen des 50-Jahre Jubiläums des Stimm- und Wahlrechts der Frauen in der Schweiz zu setzen?

Wenn nein: warum nicht?

Begründung: Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts engagierte sich die Langenthalerin Emma Graf (1865-1926) aktiv für die politischen Rechte von Frauen. Ab 1916 war sie sogar Präsidentin des Aktionskomitees für das Frauenstimmrecht in Gemeindeangelegenheiten.

Im Jahr 1920 schrieb Maria Waser-Krebs (1878-1939), Schriftstellerin aus Herzogenbuchsee:

"Ein Staat, der die Hälfte seiner Bürger stimmlos lässt, verdient nicht den Namen einer Demokratie. Der mütterliche Geist soll endlich Einzug halten im Männerstaate."

Beide engagierten Frauen haben das Erreichen des angestrebten Ziels nicht mehr erlebt. Erst viel später, nämlich am 7. Februar 1971 nahmen die (männlichen) Stimmbürger das eidgenössische Stimm- und Wahlrecht für Frauen an. Nächstes Jahr ist es also genau 50 Jahre her, seit auch die Frauen in der Schweiz wählen und abstimmen können.

Die Übertragung der Festrede an der offiziellen 1. August-Feier 2021 in Langenthal an eine Frau wäre nicht nur ein Zeichen der Würdigung dieses wichtigen Meilensteins unserer Demokratie, sondern würde auch die Rolle von Langenthal als eine fortschrittliche, an der Gleichstellung der Frauen mitwirkende Gemeinde betonen."

FDP/jll-Fraktion
(Erstunterzeichnerin: Jana Fehrensén)

2. Beantwortung der Frage

Frage: *Würde der Gemeinderat in Betracht ziehen, an der offiziellen 1. August-Feier 2021 in Langenthal eine Frau als Festrednerin einzuladen und damit ein würdigendes Zeichen des 50-Jahre Jubiläums des Stimm- und Wahlrechts der Frauen in der Schweiz zu setzen?*

Ja. Der Gemeinderat bestimmt jeweils auf Vorschlag des Büros des Gemeinderats eine 1. August-Rednerin oder einen 1. August-Redner. Es ist stets sein Bemühen, diese Person ausgewogen zwischen Geschlechtern, Sparten, Parteien und möglichen Interessen der zuhörenden Bevölkerung auszuwählen.

Der Rückblick auf die bisherigen Festrednerinnen und Festredner zeigt eine grosse Vielfalt – aber zugegebenermassen auch einen Überhang an Männern: Seit 1966 hielten insgesamt 12 Frauen und 45 Männer eine Festrede an der 1. August-Feier in Langenthal.

Jahr	Festrednerin / Festredner
1966	Pfr. Willy Schwarz
1967	Dr. Franz Schorer, Rektor Seminar
1968	Urs Hofer
1969	Gottlieb Geissbühler, Grossrat
1970	Max Will
1971	Armin Flückiger, Seminarist



Gemeinderat

Bericht und Antrag für die Stadtratssitzung vom 29. März 2021

Traktandum Nr. 9

1972	Verena Dähler, Bäuerin, Dr. Elisabeth Flückiger, Marion Lenz
1973	Dr. Kurt Meyer, Grossrat
1974	Hans Kohler, Stud. techn. HTL
1975	Kurt Leiser
1976	Fritz Krauchthaler
1977	Dr. Willy Andres, Grossrat
1978	Dominik Lüdi, Maturand
1979	Walter Meyer, Gemeindepräsident
1980	Ulrich Meyer, Direktor Waldhof
1981	Frau Esther Geiser-Hänsler
1982	Christian Amstutz, Direktor Gewerbeschule
1983	Fritz Jost, Gemeinderat
1984	Werner Zinder, Prorektor Gymnasium
1985	Edwin Bucheli, Grossrat
1986	Peter Baumgartner, Gemeinderat
1987	Martin Stauffer, Notar
1988	William Wyss, Nationalrat, Grasswil
1989	Markus Dübendorfer, Langenthal
1990	Adrian Neuhaus
1991	Ulrich Sinzig
1992	Rita Keusen-Pfäffli
1993	Emil Schaffer, alt Regierungsstatthalter
1994	Manfred Meyer, Grossrat, Langenthal
1995	Hans-Jürg Käser, Gemeindepräsident, Langenthal
1996	Pfr. Max Oberli
1997	Hans-Jürg Käser, Stadtpräsident, Langenthal
1998	Peter Kurth, Grossrat, Langenthal
1999	Barbara Hayoz, Grossrätin, Herrenschwanden
2000	Christine A. Jossen, Kulturbefragte Stadt Langenthal
2001	Franziska Möri, Pfarrerin, Langenthal
2002	Christine Bobst, Langenthal
2003	Christa Markwalder, Grossrätin, Burgdorf
2004	Heinz Dätwyler, Grossratspräsident, Lotzwil
2005	Peter Flück, Gemeinderatspräsident, Brienz
2006	Hans-Jürg Käser, Regierungsrat des Kantons Bern, Langenthal
2007	Thomas Rufener, Stadtpräsident, Langenthal



2008	Marco Pagani, Präsident Jugendparlament Oberaargau
2009	Hans Baumberger, Grossrat des Kantons Bern, Langenthal
2010	Stefan Costa, neuer Geschäftsführer Region Oberaargau
2011	Johann N. Schneider-Ammann, Bundesrat, Langenthal (Jubiläum 1150 Jahre Langenthal)
2012	Elisabeth Zäch, Stadtpräsidentin Burgdorf, Burgdorf
2013	Pedro Lenz, Schriftsteller, Olten
2014	Simon Kuert, Stadtchronist
2015	Andreas Aebi, Nationalrat
2016	Thomas Rufener inkl. Verleihung Ehrenbürgerrecht Hans-Jürg Käser, Regierungsrat
2017	Marc Häusler, Regierungstatthalter
2018	Stefan Müller-Altermatt, Nationalrat
2019	Saima Sägesser und Paul W. Beyeler, Stadtratsmitglieder
2020	Matthias Kunz (digitale Bundesfeier aus dem Stadttheater)

Die Antwort auf die in der Interpellation gestellte Frage, ob der Gemeinderat in Betracht ziehen wird, eine Frau als Festrednerin für die Bundesfeier im Jahr 2021 einzuladen, kann daher vollumfänglich bejaht werden. Der Gemeinderat prüft jedes Jahr mehrere Optionen für die Einladung einer Festrednerin oder eines Festredners, und dementsprechend wird er auf Antrag des Büros des Gemeinderats auch 2021 wiederum erwägen und beschliessen. Gerade im Jubiläumsjahr "50 Jahre Frauenstimmrecht in der Schweiz" wird er diesen Aspekt besonders würdigen.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat, gestützt auf Art. 54 und Art. 59 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrates vom 24. Juni 2019 und der schriftlichen Beantwortung des Gemeinderates vom 10. Februar 2021 beschliesst:

- 1. Die Interpellation der FDP / jll-Fraktion vom 21. Dezember 2020 "Die 1. August-Feier 2021 in Langenthal" wird als erledigt vom Protokoll des Stadtrates abgeschrieben.**
- 2. Das Sekretariat des Stadtrates wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.**

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)

Langenthal, 10. Februar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner



Mitteilungen des Gemeinderates

Langenthal, 24. Februar 2021

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner



Bekanntmachung der eingereichten parlamentarischen Vorstösse

Art. 42 Geschäftsordnung des Stadtrates

Einreichung von Vorstössen

- 1 Jedes Stadratsmitglied und jede Fraktion hat das Recht, Motionen, Postulate, Interpellationen und Beschlussanträge einzureichen. Jugendliche können nach Massgabe von Artikel 51 ein Jugendpostulat einreichen.*
- 2 Parlamentarische Vorstösse sind schriftlich und unterzeichnet dem Sekretariat zuhanden der Stadtratspräsidentin bzw. dem Stadtratspräsidenten einzureichen. Elektronische Eingaben sind zulässig, sofern die Absenderin bzw. der Absender über eine der eigenhändigen Unterschrift gleichgestellte qualifizierte elektronische Signatur verfügt.*
- 3 Sie enthalten eine Überschrift, einen Antrag, und es ist anzugeben, um welche Form eines Vorstosses (vgl. Art. 46 ff.) es sich handelt.*
- 4 Motionen, Postulate und Beschlussanträge sind überdies schriftlich zu begründen.*
- 5 Wer die dringliche Behandlung eines parlamentarischen Vorstosses verlangt, hat die Dringlichkeit gesondert schriftlich zu begründen.*
- 6 Parlamentarische Vorstösse dürfen Sitte und Anstand nicht verletzen (Art. 15 Abs. 1 Bst. c).*

Langenthal, 5. März 2021

Die Stadtratspräsidentin:

Renate Niklaus-Lanz