



# Vortrag

Datum RR-Sitzung: 7. Mai 2025  
Direktion: Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion  
Geschäftsnummer: 2024.WEU.4067  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

## Amt für Landwirtschaft und Natur; Leasing von Fahrzeugen und Finanzierung der Ladeinfrastruktur; Objektkredit 2026 - 2029

### Inhaltsverzeichnis

|       |                                                                                            |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | <b>Zusammenfassung</b>                                                                     | 2  |
| 2.    | <b>Rechtsgrundlagen</b>                                                                    | 2  |
| 3.    | <b>Beschreibung des Vorhabens</b>                                                          | 2  |
| 3.1   | Ausgangslage                                                                               | 2  |
| 3.2   | Grundzüge der Vorlage                                                                      | 3  |
| 3.2.1 | Umstellung Dienstfahrzeuge auf Elektroantrieb                                              | 3  |
| 3.2.2 | Pilotprojekt E-Fahrzeuge LANAT                                                             | 4  |
| 3.2.3 | Ladeinfrastruktur                                                                          | 4  |
| 3.2.4 | Flottenerneuerung                                                                          | 5  |
| 3.3   | Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten                                      | 7  |
| 3.4   | Folgen eines Verzichts auf das Vorhaben                                                    | 7  |
| 4.    | <b>Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen</b> | 8  |
| 5.    | <b>Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum</b>                      | 9  |
| 5.1   | Finanzielle Auswirkungen                                                                   | 9  |
| 5.1.1 | Neue, wiederkehrende Ausgaben für das Leasing                                              | 9  |
| 5.1.2 | Neue, einmalige Ausgaben für die Ladeinfrastruktur                                         | 10 |
| 5.1.3 | Folgekosten                                                                                | 11 |
| 5.2   | Auswirkungen auf Organisation, Personal, IT und Raum                                       | 11 |
| 6.    | <b>Auswirkungen auf die Gemeinden</b>                                                      | 11 |
| 7.    | <b>Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft</b>                                | 12 |
| 8.    | <b>Antrag</b>                                                                              | 12 |

## 1. Zusammenfassung

Das Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT) verfügt über 38 geleaste Dienstfahrzeuge für die Wildhut und die Fischereiaufsicht. Mit der Firma Post Company Cars AG (PCC) wurde 2018 ein Dienstleistungsvertrag über ein Full-Service-Leasing abgeschlossen. Das Leasing bietet für das LANAT aufgrund der Anzahl Fahrzeuge und einer Laufleistung von insgesamt durchschnittlich 1.1 Millionen Kilometern pro Jahr die wirtschaftlichste und effizienteste Lösung für das Flottenmanagement. Zwischen 2024 und 2027 wird die Fahrzeugflotte des LANAT vollständig erneuert. Zukünftig sollen, wenn immer möglich, Fahrzeuge mit Elektroantrieb (E-Fahrzeuge) zum Einsatz kommen. Zur Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der bestehenden Leasingpartnerin PCC und zur Finanzierung der Leasingkosten (Full-Service-Leasing) wird für die Jahre 2026 bis 2029 ein Objektkredit von jährlich wiederkehrend 435 000 Franken beantragt. Zusätzlich wird für diese Zeitspanne zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur ein einmaliger Objektkredit von 230 000 Franken beantragt.

## 2. Rechtsgrundlagen

- Finanzhaushaltsgesetz vom 15. Juni 2022 (FHG, BSG 620.0), Art. 27, Art. 28, Art. 29, Art. 30 Abs. 1, Art. 31, Art. 32 und Art. 33
- Finanzhaushaltsverordnung vom 16. November 2022 (FHv, BSG 621.1), Art. 25, Art. 26, Art. 27, Art. 30, Art. 32, Art. 35, Art. 36 und Art. 39
- Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Wirtschafts-, Energie- und Umweltschiedsstelle vom 18. Oktober 1995 (OrV WEU, BSG 152.221.111), Art. 1 Abs. 1 Bst. k und l, Art. 8 Abs. 1 Bst. m bis o
- Energiestrategie des Kantons Bern, Massnahmenplanung Umsetzungsperiode 2024 – 2027, Massnahme 20-2 «Dekarbonisierungsstrategie für die Kantonsverwaltung bis 2035»
- RRB 1293/2015 vom 28. Oktober 2015, Mobilitätskonzept Verwaltung Kanton Bern
- Dienstleistungsvertrag Nr. 1550 vom 12. April 2018 zwischen dem Amt für Landwirtschaft und Natur und der Post Company Cars AG
- E-Mobilitätskonzept LANAT vom 26. März 2024

## 3. Beschreibung des Vorhabens

### 3.1 Ausgangslage

Das LANAT verfügt aktuell über 38 geleaste Dienstfahrzeuge. Dabei handelt es sich um Einsatzfahrzeuge, welche persönlich den Wildhütern und Fischereiaufsehern zugeteilt sind. Das Fahrzeugleasing im LANAT stützt sich auf den RRB 1293/2015 «Mobilitätskonzept Verwaltung Kanton Bern» vom 28. Oktober 2015. Das Flottenmanagement im Kanton wird jeweils von der Zentralen Beschaffungsstelle Mobilität ausgeschrieben. Von 2013 bis 2017 leaste das LANAT die Fahrzeuge bei der Firma Sixt Leasing (Schweiz) AG. Im Jahr 2018 schloss das LANAT mit der Firma Post Company Cars AG (PCC) einen Dienstleistungsvertrag über ein Full-Service-Leasing ab, welches folgende Leistungen beinhaltet: Management (Verwaltung sämtlicher relevanter Fahrzeugdaten, Pflege der Kundenstammdaten und Mutationen dieser Daten, Vertragsänderungen, Leistungskontrollen und Abrechnungen), Amortisation (über die Vertragslaufzeit aufgrund des kalkulatorischen Restwertes anstehende Abschreibung), Zinsen, Instandhaltung (gesetzliche Inspektionen, vorgeschriebene Wartungen, verschleissbedingte Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten aus normaler Abnutzung), Reifen (Kontingent), Steuern und Abgaben sowie Assistance (Pannen- und Unfalldienst). Nicht in den monatlichen Leasingraten enthalten

sind Motorfahrzeugsteuern, Versicherung Kanton, Treibstoff sowie Kosten, welche die vertraglich vereinbarten Leistungen und Kontingente übersteigen (z.B. Mehrverbrauch Reifen; Reparaturen und Ersatzmaterial, welche den normalen Verschleiss übersteigen; Reparaturen und Ersatzfahrzeuge bei Schäden).

Ein gut funktionierendes Leasing bietet dem LANAT folgende Vorteile:

- Höhere Restwerte der Fahrzeuge aufgrund professioneller Verkaufsprozesse bei der Leasingpartnerin. Die höheren Verkaufspreise reduzieren die Gesamtkosten im Vergleich zum Kauf und Wiederverkauf durch das LANAT selbst.
- Günstigerer Unterhalt aufgrund von Mengenrabatten und zentralem Management.
- Zentrale und lückenlose Datenerfassung zur Flottenoptimierung.
- Konzentration des LANAT auf das eigene Kerngeschäft ohne langfristige Kapitalbindung.
- Das Leasing reduziert Investitionskosten, ermöglicht planbare monatliche Ausgaben und mindert das Risiko von Wertverlusten.

Zur Sicherstellung der Finanzierung der Leasingkosten (Full-Service-Leasing mit den oben aufgelisteten Leistungen) für die Jahre 2026-2029 und zur Fortsetzung der Zusammenarbeit mit PCC beantragt das LANAT einen jährlich wiederkehrenden Objektkredit, welcher aufgrund der Kostenentwicklungen im Automobil- und Leasingmarkt und der fortschreitenden Elektromobilität während der letzten Jahre in die Ausgabenkompetenz des Grossen Rates fällt. In der Vorperiode 2021-2025 lag die Ausgabenkompetenz für das entsprechende Kreditgeschäft noch beim Regierungsrat (RRB Nr. 1426/2020).

Mit der Umstellung der Fahrzeugflotte auf E-Fahrzeuge fallen zusätzliche Kosten für die Realisierung der vor Ort nötigen Ladeinfrastruktur an, wozu die WEU im März 2024 für die Jahre 2024-2027 einen einmaligen Objektkredit im Umfang von rund 472 000 Franken genehmigt hat. In den Jahren 2024 und 2025 wurde aus diesem Kredit rund die Hälfte der bei der Wildhut und der Fischereiaufsicht nötigen Ladeinfrastruktur realisiert. Die Ausgabenbewilligung der WEU zur Realisierung der Ladeinfrastruktur wird per Ende 2025 abgerechnet. Die in den Jahren 2026-2029 zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur erforderlichen Mittel werden in den vorliegenden Kreditantrag integriert und mit den jährlich wiederkehrenden Leasingkosten zusammengerechnet, was dem finanzkompetenten Organ ein umfassendes Bild der Gesamtkosten ermöglicht.

## **3.2 Grundzüge der Vorlage**

### **3.2.1 Umstellung Dienstfahrzeuge auf Elektroantrieb**

Aufgrund auslaufender Leasingverträge muss die Fahrzeugflotte des LANAT zwischen 2024 und 2027 vollständig erneuert werden. In Übereinstimmung mit der Energiestrategie des Kantons Bern (Massnahme 20-2 «Dekarbonisierungsstrategie für die Kantonsverwaltung bis 2035») und dem Konzept E-Mobilität LANAT ist das LANAT bei der Flottenerneuerung bestrebt, möglichst viele Fahrzeuge auf Elektroantrieb umzustellen.

Die Einsatzgebiete der Wildhut und der Fischereiaufsicht stellen hohe Anforderungen an die Fahrzeuge, deren Leistung und Verfügbarkeit. Die Fahrer sind vor allem im Gelände und grösstenteils auf unbefestigten Strassen, Forst- und Feldwegen unterwegs. Da der offizielle Arbeitsort auch dem Wohnort entspricht, finden die Einsätze vom Wohnort aus statt und decken je nach Dienst grosse Gebiete ab. Ein robustes 4x4 Fahrzeug mit einer grossen Reichweite sowie eine Lademöglichkeit am Wohnort sind daher unabdingbar. Nur so kann sichergestellt werden, dass diese Personengruppen ihre Aufgaben und ihren Auftrag effizient und zeitnah erbringen können und der Pikettdienst verlässlich abgedeckt ist. Das LANAT beschloss daher, im Jahr

2022 eine Testphase mit E-Fahrzeugen durchzuführen (vgl. Ziff. 3.2.2). Es sollte geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen die strategischen Vorgaben des Kantons im Einsatzgebiet der Wildhut und der Fischereiaufsicht umsetzbar sind. Dabei galt es insbesondere auch zu klären, in welchen Einsatzgebieten eine Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll und machbar ist.

### **3.2.2 Pilotprojekt E-Fahrzeuge LANAT**

Im Rahmen des einjährigen «Pilotprojekts E-Fahrzeuge LANAT» (Mai 2023 bis Mai 2024) wurde die Fahrzeugtauglichkeit mit zwei E-Fahrzeugen durch zehn Fahrer der Wildhut und Fischereiaufsicht getestet und die Machbarkeit der Ladeinfrastruktur am Wohnort der Fahrer sowie auf den Fischereistützpunkten Reutigen und Faulensee geprüft. Das Pilotprojekt umfasste insbesondere folgende Elemente:

- Aus dem Fahrzeugkatalog des Kantons wurden für das Pilotprojekt zwei Geländefahrzeuge ausgewählt (SKODA ENYAQ iV 80x 4x4).
- Nach diversen Abklärungen, vor allem mit der zentralen Beschaffungsstelle ZBS Mobilität, entschied sich das LANAT, die Realisierung der Ladeinfrastruktur an den Teststandorten in Zusammenarbeit mit PCC und deren E-Mobilitätspartnerin BKW Energie AG (BKW) durchzuführen. Die BKW erstellte nach erfolgter Standortprüfung für jeden Standort ein Umsetzungskonzept mit Kostenschätzung.
- Auf Basis der Kostenschätzung von BKW und der Total Cost of Ownership (TCO) von PCC genehmigte der Amtsvorsteher LANAT für das Pilotprojekt einen Objektkredit von rund 114 000 Franken, umfassend die Leasingkosten für zwei Fahrzeuge (CHF 37 000) und die Realisierungskosten der Ladeinfrastruktur an zehn Standorten (CHF 77 000).

Das LANAT entschied sich kurz vor Beginn der ersten Testfahrten für eine temporäre Ladeinfrastruktur während dem Pilotprojekt (Investitionsschutz) und mietete zwei Wallboxen. Die mobilen Wallboxen konnten einfach und kostengünstig an eine CEE16-Steckdose angeschlossen und mit dem Testfahrzeug an den nächsten Testfahrer weitergegeben werden. Die Kosten für diese temporäre Ladeinfrastruktur betrugen 7500 Franken und für die Testfahrzeuge 31 500 Franken. Die Kosten des Pilotprojekts (CHF 39 000) lagen somit deutlich unter den ersten Erwartungen.

Die Auswertung des Pilotprojekts fiel positiv aus und zeigte, dass die relevanten Kantonsstrategien technisch umsetzbar sind. Es konnten keine kritischen Punkte ausgemacht werden, die grundsätzlich gegen den Einsatz von E-Fahrzeugen bei der Wildhut und der Fischereiaufsicht sprachen. Das Laden am Wohnort funktionierte einwandfrei, zusätzliches Laden an öffentlichen Ladestationen war während der Pilotphase nicht nötig (Kosteneinsparung). Die getesteten Fahrzeuge hatten sich bewährt. Bis auf wenige Ausnahmen stand der Flottenumstellung auf E-Fahrzeuge nichts im Wege. Bei den Ausnahmen handelt es sich um Fälle, bei denen die Ladeinfrastruktur am Wohnort nicht realisierbar ist, beispielsweise aufgrund eines Mietverhältnisses oder unverhältnismässiger Realisierungskosten.

### **3.2.3 Ladeinfrastruktur**

Der offizielle Arbeitsort der Wildhut und der Fischereiaufsicht ist der Wohnort, weshalb das Bereitstellen der Ladeinfrastruktur am Wohnort eine Voraussetzung für ein dienstliches E-Fahrzeug ist. Bevor der Entscheid zum neuen Fahrzeug und dessen Antrieb gefällt wird, wird die technische und finanzielle Machbarkeit einer Ladelösung am Wohnort geprüft. Einerseits klärt das LANAT Fakten rund um den Investitionsschutz ab wie beispielsweise Wohnsituation (Miete, Eigentum), geplanter Wohnortwechsel, bevorstehende Pensionierung, anstehende Umbauten

und vorhandene Elektroinstallationen. Fallen diese Vorabklärungen positiv aus, beauftragt das LANAT die externe Realisierungspartnerin (BKW) mit der Durchführung eines Standortchecks und dem Erstellen der Kostenschätzung. Die geschätzten Investitionskosten für die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur basieren auf den Angeboten der BKW im Rahmen des Pilotprojekts und decken die Bereitstellung der Grundinfrastruktur, die Hardware (Ladestationen) sowie die Inbetriebnahme ab.

Die für 2024 durch die WEU bewilligten Mittel für die Investitionen in die Ladeinfrastruktur wurden nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Aufgrund der Machbarkeitsprüfung wurde die Ladeinfrastruktur an 18 Standorten realisiert. Auf die Realisierung an drei Standorten wurde verzichtet, weil der Investitionsschutz zum damaligen Zeitpunkt nicht gewährleistet war. Aufgrund der Machbarkeitsprüfungen 2024/2025 und den daraus gewonnenen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass bis im Jahr 2027 nicht die gesamthaft geplante Ladeinfrastruktur (38 Standorte) realisiert werden kann und einzelne Investitionen erst in den Jahren 2028 und 2029 erfolgen werden. Der vorliegende Kreditantrag ist auf diese Erwartungen abgestimmt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund von Personalwechseln bei der Wildhut und der Fischereiaufsicht (beispielsweise in Folge von Pensionierungen) vereinzelt auch nach 2029 mit Investitionen in eine neue Ladeinfrastruktur am Wohnort zu rechnen ist.

**Investitionsschutz und Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur**

- Neben der erwähnten Machbarkeitsprüfung gilt es auf den förderlichen Sachverhalt hinzuweisen, dass die Personalfuktuation bei der Wildhut und der Fischereiaufsicht ausgesprochen gering ist. In den letzten Jahren gab es bis auf Pensionierungen keine Abgänge.
- Die getätigten Investitionen werden aktiviert und über fünf Jahre abgeschrieben.
- Zum Laden muss das Fahrzeug mittels E-Ladekarte von PCC eindeutig an der Ladestation identifiziert werden. Dies ermöglicht die eindeutige Zuweisung von Ladevorgängen und Kosten zu einem Fahrzeug. Die E-Ladekarten sind für alle LANAT-Ladestationen freigeschalten, so dass die Fahrer an allen LANAT-Ladestationen laden können. Der Fischereistützpunkt Reutigen verfügt zusätzlich über eine fahrzeugneutrale E-Ladekarte, so dass auch andere E-Fahrzeuge des Kantons (z.B. Tiefbauamt) vor Ort laden können. All dies ermöglicht eine Mehrfachnutzung.
- Das Laden an den Heimladestationen (durchschnittlich 30 Rappen/kWh) ist viel kostengünstiger als das Laden an öffentlichen Ladestationen (durchschnittlich 80 Rappen/kWh). Die Fahrer sind angehalten, nur in Notfällen an öffentlichen Ladestationen zu laden. Die Heimladekosten werden den Fahrern jährlich zum Ortstarif rückvergütet.
- Die Verbrauchskosten von Elektroautos (Stromkosten je Fahrkilometer) im Vergleich zu Verbrennern (Dieselkosten je Fahrkilometer) sind bei Heimladung in der Regel günstiger. Bei einer hohen Anzahl an gefahrenen Kilometern (LANAT 2024: 1 157 327 km) sind die Kosteneinsparungen insgesamt beträchtlich (vgl. nachstehende Tabelle am Beispiel von Skoda).

|                                               | Skoda Enyaq (Strom) | Skoda Karoq (Diesel) |
|-----------------------------------------------|---------------------|----------------------|
| Verbrauch kWh resp. l je 100 km               | 19.25               | 6.16                 |
| Kosten (CHF) je kWh resp. l                   | 0.30                | 1.80                 |
| Kosten (CHF) je 100 km                        | 5.78                | 11.09                |
| <b>Kosten (CHF) für 1.1 Mio. gefahrene km</b> | <b>63 500</b>       | <b>122 000</b>       |

**3.2.4 Flottenerneuerung**

Die Fahrzeugwahl trifft das LANAT nach dem Grundsatz «so klein wie möglich, so gross wie nötig». Im Vordergrund steht dabei die Anforderung, dass die Wildhut und die Fischereiaufsicht

ihre Aufgaben sicher, zuverlässig und effizient wahrnehmen können. Dies bedingt auch, dass sie das notwendige, umfangreiche Material mitführen können. Zudem muss das Fahrzeug über genügend Bodenfreiheit für Fahrten im Gelände verfügen und einen sicheren Transport von ein bis zwei Diensthunden ermöglichen. Ein 4x4 Antrieb, ein adäquates Kofferraumvolumen, Dachboxen oder Skiträger sowie eine Anhängerkupplung und eine gute Zugkraft für Anhänger sind daher unabdingbar. Ab Mitte 2024 stand im LANAT ein erster grosser Fahrzeuersatz an: Es liefen 22 Leasingverträge aus. Nachdem die Machbarkeitsprüfung zur Ladeinfrastruktur abgeschlossen war, holte das LANAT im 1. Quartal 2024 entsprechende Offerten bei Lieferantinnen und Lieferanten des Kantons ein und liess von PCC eine Total Cost of Ownership (TCO) erstellen. In der Folge hat das LANAT die Fahrzeugwahl nach wirtschaftlichen Kriterien unter Berücksichtigung der operativen Anforderungen getroffen. Per Ende August 2024 konnten 19 neue E-Fahrzeuge (3 SkodaEnyaq85x, 8 BMWix1, 8 VolvoEX40) sowie die entsprechende Ladeinfrastruktur an 18 Standorten in Betrieb genommen werden. Drei Standorte eigneten sich nicht für E-Fahrzeuge, so dass wiederum Dieselfahrzeuge (Skoda Karoq Selection) zum Einsatz kommen. Zwischen 2025 und 2027 laufen weitere 16 Leasingverträge aus. Aufgrund der Kostenberechnung von PCC (TCO) und einer Hochrechnung für die kommenden Jahre wird mit jährlich wiederkehrenden Leasingkosten von 435 000 Franken gerechnet.

### **Kostenrelevante Faktoren und Wirtschaftlichkeit der Flottenerneuerung**

Bereits Ende 2023 zeichnete sich aufgrund der Marktentwicklungen ab, dass der bestehende Leasingkredit von jährlich wiederkehrend 190 000 Franken für die Amortisationsraten (RRB 1426/2020) für die Restlaufzeit 2024 und 2025 zu knapp bemessen sein dürfte. Die im Hinblick auf den Fahrzeuersatz 2024 eingeholten Richtofferten mit entsprechenden TCO widerspiegeln die Kostensteigerungen im Automobilmarkt, sowohl bei den Verbrennern als auch bei den Elektrofahrzeugen. Aus folgenden Gründen besteht ein höherer Finanzbedarf, unabhängig vom Fahrzeugantrieb (vgl. Beilage, S.1 & 2, TCO-Berechnung und Entwicklung der Fahrzeugpreise und Leasingkosten):

- Der Automobilmarkt ist in den letzten Jahren sehr volatil geworden. Geopolitische Entwicklungen und deren Einflüsse auf das Marktgeschehen erschweren die Planbarkeit der finanziellen Ausgaben für das Fahrzeugmanagement.
- Seit 2019 sind die Beschaffungskosten sowohl für E-Fahrzeuge (15 %) als auch für Verbrenner (20 %) gestiegen. Höhere Fahrzeugpreise, tiefere Restwerte, variable Zinssätze und geänderte Mehrwertsteuersätze haben wiederum direkte Auswirkungen auf die Leasingkosten.
- Die Betriebskosten für E-Fahrzeuge sind seit 2019 stabil geblieben oder leicht gesunken, währenddem die Betriebskosten für Verbrenner durch steigende Treibstoffpreise um rund 25 Prozent gestiegen sind.
- 4x2 E-Fahrzeuge sind bereits heute in den Gesamtkosten günstiger als vergleichbare Verbrenner. 4x4 E-Fahrzeuge werden voraussichtlich innerhalb der nächsten zwei Jahre ebenfalls günstiger sein als Verbrenner, da Skaleneffekte in der Produktion, steigende Effizienz und sinkende Batteriekosten diesen Wandel vorantreiben. Langfristig ergeben sich bei E-Fahrzeugen Einsparungen aufgrund reduzierter Wartungskosten durch weniger bewegliche Teile und aufgrund niedrigerer Energiekosten pro Kilometer.
- Die steigenden Preise bei Verbrennerfahrzeugen sind auf mehrere Faktoren zurückzuführen wie strengere Abgasnormen und die damit verbundenen höheren Kosten für Abgasnachbehandlungssysteme, Anpassungen an verschärfte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte sowie steigende Produktions- und Rohstoffkosten.
- Die Wildhut und die Fischereiaufsicht haben die Möglichkeit, ihre Dienstfahrzeuge auch privat zu nutzen (geteilte Nutzung). Die Modalitäten für die private Nutzung der Dienstfahrzeuge sind in einer Weisung des LANAT geregelt. Die Erhebung der Privatkilometer erfolgt mittels Fahrtenbuch. Die Bezahlung der Privatkilometer zugunsten des LANAT richtet sich nach dem Ansatz RRB und wird als Lohnbestandteil deklariert. Die geteilte Fahrzeugnutzung führt einerseits zu einer besseren Amortisation der Fahrzeuge. Andererseits leistet das

LANAT damit auch einen Beitrag an den Umwelt- und Klimaschutz, da viele Fahrer auf ein eigenes Fahrzeug verzichten.

### **3.3 Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten**

Beim LANAT ist das Fahrzeugmanagement bei der Abteilung Führungsunterstützung und Dienste (FD) angesiedelt. Die Abteilung FD stellt die Schnittstelle sicher zwischen den Mitarbeitenden mit einem Dienstfahrzeug und der Leasingpartnerin PCC, sie bewirtschaftet die Verträge und prüft die Abrechnungen. Das Flottenmanagement selbst gehört nicht zu den Kernaufgaben des LANAT und wird durch PCC betrieben.

Die Ersatzplanung der Dienstfahrzeuge erfolgt nach den beschaffungsrechtlichen Vorgaben und in Übereinstimmung mit dem Mobilitätskonzept des Kantons. Um der dynamischen Entwicklung in der E-Mobilität Rechnung zu tragen und um eine bessere Planungssicherheit zu ermöglichen, werden Leasingverträge nur auf vier Jahre abgeschlossen. Der Prozess ist zeitlich rollend.

### **3.4 Folgen eines Verzichts auf das Vorhaben**

Bei einem Verzicht auf das Vorhaben könnten die Einsatzfahrzeuge der Wildhut und Fischereiaufsicht ab dem 1. Januar 2026 nicht mehr geleast werden. Um die Ausführung der Vollzugsaufgaben sicherzustellen, müssten entweder geeignete Fahrzeuge gekauft und selbst bewirtschaftet werden oder es kämen Privatfahrzeuge als Dienstfahrzeuge zum Einsatz. Dies hätte Folgen auf unterschiedlichen Ebenen:

Widerspruch zu kantonalen Empfehlungen

- Die ZBS Mobilität empfiehlt Ämtern, die mehr als fünf Fahrzeuge haben, die Dienstleistungen der kantonalen Leasingpartnerin in Anspruch zu nehmen.
- Die ZBS Mobilität empfiehlt den Einsatz von eigenen Fahrzeugen (Kauf oder Leasing) zur geteilten Nutzung (geschäftlich und privat) ab einer jährlichen betriebsbedingten Kilometerleistung von mehr 7000 km.

Terminliche Konsequenzen

- Für die Umstellung der Fahrzeugflotte LANAT von Leasing auf Kauf wäre eine längere Vorbereitungsphase notwendig. Eine Umstellung per 1. Januar 2026 wäre nicht möglich.

Finanzielle Auswirkungen

- Der Einsatz von Privatfahrzeugen als Dienstfahrzeug würde zu sehr hohen Spesen der Mitarbeitenden führen.
- Im Rahmen des Leasings profitiert das LANAT von speziellen Konditionen für Service, Unterhalt und Ersatzmaterial, welche PCC mit ihren Partnergaragen ausgehandelt hat. Diese Kostenvorteile würden wegfallen resp. müssten vom LANAT mit entsprechenden Garagen einzeln ausgehandelt werden.
- Der durchschnittliche Kaufpreis der in Frage kommenden E-Fahrzeuge bewegt sich aktuell bei rund 60 000 Franken. Dieser Betrag berücksichtigt bereits die in den Rahmenverträgen zwischen dem Kanton Bern und den Fahrzeuglieferanten ausgehandelten Flottenrabatte. Beim Kauf von 38 Fahrzeugen ergäbe dies ein Total von 2.3 Mio. Franken. Bei einem Fahrzeugkauf würde das LANAT das volle finanzielle Risiko tragen (z.B. höhere Gesamtkosten aufgrund fehlender professioneller Verkaufsprozesse und veränderter Restwerte, oder aufgrund schlechterer Verhandlungspositionen gegenüber Lieferanten, Garagen, Karosseriebetrieben).

- Würde per 1. Januar 2026 auf ein Leasing verzichtet, müssten die Leasingverträge mit PCC vorzeitig aufgelöst werden. PCC würde für jedes Fahrzeug eine Nachkalkulation auf Basis der vertragsrelevanten Kalkulation erstellen, aber mit den effektiven neuen Parametern wie Laufzeit, Laufleistung und Restwert. Hinzu kämen pro Fahrzeug eine Bearbeitungsgebühr von 300 Franken, eine allfällige Wertminderung sowie die Differenz zwischen den bereits verrechneten und effektiven Kosten, welche nicht durch die Pauschalen abgedeckt sind.

#### Personelle Auswirkungen

- Aktuell beträgt das Pensum der Fahrzeugverantwortlichen LANAT 10 Prozent. Falls ein Leasing nicht mehr möglich wäre, müsste das LANAT ein eigenes Flottenmanagement aufbauen inkl. Stellvertretungsregelungen. Schwergewichtig würden folgende Arbeiten anstehen: Verhandlungen mit Garagen für Service, Reparaturen und Ersatzteile und jeweils Einholen von Offerten, Führung und Verwaltung der Flottendaten (kein Flottenmanagementtool vorhanden), aktive Bewirtschaftung der einzelnen Fahrzeuge, Ausserbetriebnahme und Verkauf der Fahrzeuge. Zudem müsste das entsprechende Spezialwissen angeeignet werden. Es wäre mit mindestens zwei Vollzeitstellen sowie Ausgaben in unbekannter Höhe für ein Flottenverwaltungstool zu rechnen. Zudem gehört das Flottenmanagement nicht zu den Kernaufgaben des LANAT.

#### Alternativen und Handlungsspielraum

- Im Rahmen der kantonalen Vorgaben sowie aufgrund wirtschaftlicher und technischer Abwägungen (vgl. dazu auch Ergebnisse Pilotprojekt, Ziff. 3.2.2) ist der Handlungsspielraum für das LANAT sehr begrenzt. Eine Abkehr von der fortschreitenden Umstellung auf E-Fahrzeuge ist zwar im Zuge der rollenden Flottenerneuerung möglich, wäre aber gegen innen und aussen kaum stichhaltig kommunizierbar (u.a. auch klimapolitische «Vorbildfunktion» des Kantons). In diesem Zusammenhang gilt es auch zu berücksichtigen, dass nicht nur bei den E-Fahrzeugen höhere Kosten anfallen, sondern auch bei den Verbrennern. Die Investitionen in die Ladeinfrastrukturen vor Ort wurden für die Jahre 2024 und 2025 im Rahmen der anstehenden und aus wirtschaftlicher Sicht nicht aufschiebbaren Flottenerneuerung bereits getätigt. Ein Stopp zum aktuellen Zeitpunkt widerspräche den strategischen Grundlagen des Kantons (vgl. Ziff. 4).

## 4. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

#### Verfassung des Kantons Bern<sup>1</sup>

- Nach Art. 31a Kantonsverfassung ist der Kanton Bern gehalten, im Rahmen seiner Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

#### Richtlinien der Regierungspolitik 2023 – 2026<sup>2</sup>

- Mit der laufenden Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb leistet das LANAT einen Beitrag zum Ziel 5 «Der Kanton Bern schafft Rahmenbedingungen für eine wirkungsvolle nachhaltige Entwicklung», konkret zum Entwicklungsschwerpunkt «Der Kanton wird bis 2050 klimaneutral».

#### Energiestrategie Kanton Bern<sup>3</sup>

- In der aktuellen Massnahmenplanung der Umsetzungsperiode 2024 – 2027 wird die Massnahme 20-2 «Dekarbonisierungsstrategie für die Kantonsverwaltung bis 2035» unverändert

<sup>1</sup> SR 131.212 - Verfassung des Kantons Bern

<sup>2</sup> Engagement 2030: Richtlinien der Regierungspolitik

<sup>3</sup> <https://www.weu.be.ch/de/start/themen/energie/energiestrategie.html>

weitergeführt. Diese beinhaltet insbesondere eine Strategie zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte mit dem Wirkungsziel «Vorbildfunktion öffentliche Hand und CO<sub>2</sub>-Reduktion».

#### Mobilitätskonzept Kanton Bern<sup>4</sup>

- Bereits im Oktober 2015 hat der Regierungsrat das Mobilitätskonzept Verwaltung Kanton Bern freigegeben, welches eine verbindliche kantonale Fahrzeugstrategie enthält. Darin ist unter anderem festgehalten, dass die Umweltaspekte wie CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Energieeffizienz gleich hoch zu bewerten sind wie die Kosten. Zudem sind die Verwaltungseinheiten dazu verpflichtet, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einzusetzen, sofern sich die Technologie für den Einsatzzweck eignet.
- Bei der Auswahl der Fahrzeuge berücksichtigt das LANAT den Grundsatz gemäss Kapitel 5.3.5 «so klein wie möglich und nur so gross wie nötig».
- Betreffend Finanzierungsmöglichkeiten gemäss Kapitel 5.3.6 hat sich das LANAT für die Variante «Full-Service-Leasing» entschieden; aktuell bietet diese Variante für das LANAT das beste Aufwand-Nutzen-Verhältnis.
- Da das Fahrzeugmanagement des LANAT nicht durch das zentrale Flottenmanagement der Kapo wahrgenommen wird, hat sich das LANAT für ein Outsourcing entschieden (gemäss Kapitel 6.4.2, geschlossene Abrechnung).

## 5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

### 5.1 Finanzielle Auswirkungen

#### 5.1.1 Neue, wiederkehrende Ausgaben für das Leasing

Zur Finanzierung der Leasingkosten (Full-Service-Leasing) in den Jahren 2026 bis 2029 wird ein jährlich wiederkehrender Objektkredit von 435 000 Franken beantragt. Dieser Objektkredit setzt sich wie folgt zusammen:

|                                                                          | FI            | JI             | Total          |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|
| Leasingkosten (Full-Service-Leasing, Leasingleistungen gemäss Ziff. 3.1) | 71'300        | 270'700        | 342'000        |
| Reserve für ein zusätzliches Fahrzeug FI                                 | 8'900         | 0              | 8'900          |
| Reserve für drei zusätzliche Fahrzeuge JI                                | 0             | 27'000         | 27'000         |
| Zwischentotal                                                            | 80'200        | 297'700        | 377'900        |
| Allgemeine Reserve (15% auf Zwischentotal)                               | 12'000        | 44'700         | 56'700         |
| <b>Total hochgerechnete Leasingkosten</b>                                | <b>92'200</b> | <b>342'400</b> | <b>434'600</b> |

Diese Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan 2026 - 2028 eingestellt. Die für das Jahr 2029 erforderlichen Mittel werden im nächsten Finanzplanungsprozess aufgenommen.

Bei der Berechnung der Leasingkosten wurde vom aktuellen Bestand der Fahrzeugflotte und den entsprechend vertraglich vereinbarten Leasingraten ausgegangen. Da weder die Anzahl

<sup>4</sup> Mobilitätskonzept Verwaltung Kanton Bern

der Fahrzeuge noch die Kostenentwicklung über die nächsten Jahre exakt bezifferbar sind, wurden für den Kreditantrag folgende Reserven eingeplant:

- Ein zusätzliches Dienstfahrzeug beim Fischereiinspektorat (FI) auf Basis der durchschnittlichen Leasingraten. Dieses Bedürfnis ist bereits absehbar.
- Drei zusätzliche Dienstfahrzeuge beim Jagdinspektorat (JI) auf Basis der durchschnittlichen Leasingraten, um möglichen personellen Entwicklungen Rechnung tragen zu können.
- 15 Prozent allgemeine Reserve für allfällig höhere Leasingraten aufgrund der schlecht einschätzbaren, zukünftigen Kostenentwicklung im Automobil- und Leasingmarkt und deren Auswirkung auf die kommende Ersatzbeschaffung von Dienstfahrzeugen und aufgrund von unterjährigen Vertragsanpassungen bei anzupassenden Kilometerlaufleistungen (Neube-rechnung Leasingraten). Diese Reserve trägt der erschwerten Planbarkeit Rechnung und vermeidet, dass aufgrund unvorhersehbarer Kostenentwicklungen Zusatzkredite notwendig werden (vgl. dazu Ziff. 3.2.4). Diese Reserve steht dem Grundsatz nicht entgegen, dass möglichst wirtschaftliche und sparsame Lösungen angestrebt werden.

5.1.2 Neue, einmalige Ausgaben für die Ladeinfrastruktur

Für die Investitionen in die Ladeinfrastruktur LANAT wird für die Jahre 2026 bis 2029 ein einmaliger Objektkredit von 230 000 Franken beantragt, welcher sich voraussichtlich wie folgt auf die Jahre verteilt:

|       |     |         |
|-------|-----|---------|
| 2026: | CHF | 120 000 |
| 2027: | CHF | 40 000  |
| 2028: | CHF | 40 000  |
| 2029: | CHF | 30 000  |

Diese Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan 2026 - 2028 eingestellt. Die für das Jahr 2029 erforderlichen Mittel werden im Finanzplanungsprozess 2025 aufgenommen.

Anlageklasse und standardmässige Nutzungsdauer

| Bezeichnung Anlageklasse             | Betrag in CHF | Nutzungsdauer |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Ladestationen E-Mobilität (Mobilien) | 230 000       | 5 Jahre       |

Art der Investitionsausgabe

| Total Investitionsausgaben | Davon wertvermehrend | Davon werterhaltend | Reserve in % |
|----------------------------|----------------------|---------------------|--------------|
| 230 000                    | 230 000              | 0                   | 0            |

Bezug zur gesamtkantonalen Investitionsplanung

Investitionsausgaben pro Jahr

| In Mio. CHF                                          | Total     | Vorjahre | 2026    | 2027    | 2028    | 2029 | Folgejahre |
|------------------------------------------------------|-----------|----------|---------|---------|---------|------|------------|
| Gem. vorliegendem Beschluss*                         | 230 000   | 120 000  | 40 000  | 40 000  | 30 000  |      |            |
| Gem. gesamtkant. Investitionsplanung 2026 bis 2029 * | 3 908 904 | 977 226  | 977 226 | 977 226 | 977 226 |      |            |

\* Die Planbeträge zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur sind in der gesamtkantonalen Investitionsplanung (GKIP) 2026 – 2029 unter der Sammelposition des LANAT (Projekt Nr. 43-10-005) enthalten.

## Jährlicher Abschreibungsaufwand (über die gesamte Nutzungsdauer)

| Bezeichnung Anlageklasse             | Betrag  |
|--------------------------------------|---------|
| Ladestationen E-Mobilität (Mobilien) | 142 000 |

### 5.1.3 Folgekosten

Neben den Leasingkosten fallen bei den Leasingfahrzeugen Betriebs- und Unterhaltskosten an (Art. 35 Abs.1 FHäV), welche die vertraglich vereinbarten Leasingleistungen übersteigen. Zum Zeitpunkt der Bewilligung des Objektkredits sind diese Folgekosten nicht im Detail bestimmbar. Gestützt auf Art. 35 Abs. 3 Bst. a und b FHäV werden diese Folgekosten bei der Bestimmung der Ausgabenbefugnisse nicht aufgerechnet und separat bewilligt. Die Folgekosten sind jeweils auch Gegenstand der Budgetprozesse, indem die erforderlichen Mittel gestützt auf Vorjahresauswertungen eingestellt werden (vgl. Beilage, S. 3, *Retrospektive Übersicht der angefallenen Leasing- und Folgekosten*).

Gemäss Dienstleistungsvertrag mit PCC werden die geleaste Fahrzeuge nach Vertragsablauf an PCC zurückgegeben, und PCC erstellt eine Endabrechnung:

- Wertverminderungen: Das Fahrzeug wird durch eine/n von PCC beauftragte/n, neutrale/n Expertin oder Experten begutachtet. Allfällige Schäden und Mängel werden auf einem Rücknahmeprotokoll festgehalten. Anschliessend berechnet die Expertin oder der Experte einen allfälligen Minderwert infolge Schäden oder Mängeln am Fahrzeug, die nicht auf eine normale Nutzung zurückzuführen sind. Allfällige Wertverminderungen werden anhand des erstellten Rücknahmeprotokolls und der neutralen Expertise dem LANAT verrechnet.
- Mehr-/Minderkilometer: Die effektiven Mehr- oder Minderkilometer gegenüber den vertraglich vereinbarten Kilometern werden ermittelt und dem LANAT belastet oder gutgeschrieben.
- Differenzen zu Monatspauschalen: Die Differenz zwischen den verrechneten und den effektiven Kosten der nicht in der monatlichen Pauschale enthaltenen Dienstleistungen werden ermittelt und dem LANAT in Rechnung gestellt oder gutgeschrieben.

Die Nachbelastungen und Gutschriften aus der Endabrechnung sind nicht im beantragten Objektkredit enthalten, welcher den laufenden Betrieb der Fahrzeuge abdeckt. Grund: Zum Zeitpunkt des Beantragens des Kredits sind die Kosten (oder ggf. auch Erträge) aus den Endabrechnungen nicht abschätzbar. Aus Transparenzgründen macht es zudem Sinn, zwischen laufendem Betrieb und Endabrechnung zu unterscheiden.

## 5.2 Auswirkungen auf Organisation, Personal, IT und Raum

Der Beschluss hat keine Auswirkungen auf Organisation, Personal, IT und Raum. Das Leasing wird wie bis anhin organisiert und mit der bestehenden Leasingpartnerin PCC und den bekannten Dienstleistungen weitergeführt.

## 6. Auswirkungen auf die Gemeinden

Der Beschluss hat keine Auswirkungen auf die Gemeinden.

## **7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

Der Beschluss hat keine Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.

## **8. Antrag**

Die Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion beantragt, dem vorliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Kostenübersicht TCO