



## Regionales öffentliches Veloverleihsystem 2026+ (VVS 2026+): Eckwerte, Optionen und Unterschiede zum VVS 1.0

| Eckwert                         | Basisangebot Ausschreibung VVS 2026+  | Optionen Ausschreibung VVS 2026+  | Unterschied VVS 1.0 – VVS 2026+   |
|---------------------------------|---|---|---|
| <b>Zusammenarbeit Gemeinden</b> | Beim VVS 2026+ handelt es sich um eine selbstgewählte öffentliche Aufgabe der Partnergemeinden. Mehrere Gemeinden können sich mittels Gemeindevertrag zusammenschliessen, um diese Aufgabe wahrzunehmen.  | Die Partnergemeinden werden als Option zum Basisangebot aufgenommen und jede Partnergemeinde erhält ein separates Angebot, das sie selber finanziert und über welches sie selber entscheidet. Das gleiche gilt mit einer Ausnahme (s. hinten) für die verschiedenen Optionen. | Die Nachbargemeinden haben für das VVS 1.0 separate Leistungsverträge zu unterschiedlichen Konditionen mit PubliBike abgeschlossen; die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bern und jeder einzelnen Gemeinde ist mit einer separaten Koordinationsvereinbarung geregelt. |
| <b>Geschäftsmodell</b>          | Der Betrieb des VVS 2026+ wird durch die Partnergemeinden bestellt und einem Gesamtdienstleister (GDL) übertragen. Der Betrieb umfasst die Planung, den Aufbau und die Realisierung, den eigentlichen Betrieb, die Weiterentwicklung, den Rückbau und die Finanzierung des Systems. Der GDL hat eine Betriebspflicht für das VVS. | -   | -   |
| <b>Laufzeit</b>                 | Das VVS 2026+ wird für eine Laufzeit von acht Jahren ausgeschrieben. Der GDL verpflichtet sich für die volle Dauer von acht Jahren; die Stadt und in der Folge die Partnergemeinden können den Vertrag hingegen nach den ersten vier Jahren um weitere vier Jahre verlängern – oder aber auf diese Verlängerung verzichten.       | Einseitige Verlängerungsoption um 4 Jahre durch die Partnergemeinden (sofern die Stadt Bern verlängert).  | Die Verlängerungsoption für den Betrieb des VVS 1.0 erforderte die Zustimmung beider Vertragsparteien, Stadt Bern und GDL.  |



| Eckwert                    | Basisangebot Ausschreibung VVS 2026+  | Optionen Ausschreibung VVS 2026+ | Unterschied VVS 1.0 – VVS 2026+   |
|----------------------------|---|----------------------------------|---|
| <b>Betriebspartner</b>     | <p>Der GDL wird <i>nicht</i> verpflichtet, beim Betrieb des VVS <i>vollumfänglich</i> mit einem vorgegebenen Betriebspartner zusammenzuarbeiten.</p> <p>Es besteht jedoch die Verpflichtung, für die Werkstattarbeiten mit dem Kompetenzzentrum Arbeit KA im Umfang des verbindlich offerierten Angebots zusammenzuarbeiten. Diese Vorgabe gilt für das Angebot für die Stadt Bern. Ob weitere Partnergemeinden für ihr Angebot ähnliche Vorgaben definieren werden, ist zzt. noch offen.</p> | -                                | Beim VVS 1.0 besteht die Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit KA für die Werkstattarbeiten <i>und</i> die Logistik.   |
| <b>Finanzierungsmodell</b> | <p>Der GDL finanziert das technische System (ohne Stationen und Markierungen). Er trägt die Betriebskosten inkl. Entschädigung an den Betriebspartner und kassiert die Einnahmen aus dem Betrieb des VVS, aus der Werbung und aus dem Sponsoring.</p> <p>Es werden mit grosser Wahrscheinlichkeit Angebote eingehen, die von Betriebszuschüssen der Partnergemeinden ausgehen.</p>  | -                                | Auch in der Ausschreibung für das VVS 1.0 war vorgesehen, dass die Stadt Bern dem GDL einen Betriebsbeitrag an die ungedeckten Kosten zahlt. Jedoch hat PubliBike davon keinen Gebrauch gemacht (Angebot zu Betriebsbeitrag Franken 0). |
| <b>Veloflotte</b>          | Anteil mechanische Velos mind. 30%; Anteil E-Bikes mindestens 50%.  | -                                | Anteil mechanische Velos 50%; Anteil E-Bikes 50%.   |



| Eckwert          | Basisangebot Ausschreibung VVS 2026+  | Optionen Ausschreibung VVS 2026+   | Unterschied VVS 1.0 – VVS 2026+   |
|------------------|---|--|---|
| <b>Netz</b>      | <p>Das VVS 2026+ wird auf Basis des bestehenden Standortkonzepts betrieben. Die Standortkonzepte pro Partnergemeinde werden in einem Gesamtkonzept konsolidiert. Der GDL kann zusätzliche Stationen auf privatem Grund errichten. Diese Stationen dürfen für die Partnergemeinden keine Kostenfolgen haben.</p>   | <p>Basisnetz: Wichtigste Standorte, welche essentiell sind für den Betrieb eines funktionierenden VVS.</p> <p>Basisnetz plus: Weitere Standorte im Siedlungszusammenhang zur Verdichtung des Basisnetzes. Sie können mit vergleichbarem Aufwand bewirtschaftet werden wie das Basisnetz.</p> <p>Periphere Standorte: Kostspielig, aufwändig zu bewirtschaften. Als Teil des Basisnetzes würden die Standorte das Grundangebot stark verteuern.</p> | <p>Im VVS 1.0 musste das Standortkonzept von Grund auf neu geplant werden. Deshalb wurde der Ausschreibung ein provisorisches Standortkonzept beigelegt. Nach Zuschlag mit dem GDL wurde das Standortkonzept angepasst.</p> |
| <b>Stationen</b> | <p>Das VVS 2026+ wird als stationsbasiertes System betrieben. Die Leihräder werden an definierten Standorten angeboten und nicht frei im Stadtraum abgestellt.</p> <p>Die Infrastruktur für die Ausleihstationen werden durch Partnergemeinden finanziert. Dies ermöglicht Finanzbeiträge durch den Agglomerationsfonds (Beteiligung Infrastrukturkosten). Zudem können die Stationen nach einem einheitlichen, anbieterunabhängigen Layout ausgestaltet und damit die langfristige, anbieterunabhängige Nutzung der Stationen sichergestellt werden.</p> | -  | <p>Die Infrastruktur des VVS 1.0 wird vom GDL gestellt und finanziert.</p>  |



**Stadt Bern**

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

| <b>Eckwert</b>           | <b>Basisangebot Ausschreibung VVS 2026+</b>   | <b>Optionen Ausschreibung VVS 2026+</b> | <b>Unterschied VVS 1.0 – VVS 2026+</b>   |
|--------------------------|---|---|--|
| <b>Nutzung Stationen</b> | Die Partnergemeinden erteilen dem GDL für die Stationen entsprechende Rahmen- und Sondernutzungskonzessionen. Die Konzessionen berechnen zur Nutzung des öffentlichen Grundes als Station für ein öffentliches VVS, behalten aber die Nutzung der Station durch andere Shared-Micromobility-Nutzungen (Trottinets, Lastenvelos etc.) explizit vor.  | -                                       | Beim VVS 1.0 besteht ein Nutzungsrecht für die exklusive Nutzung des öffentlichen Grundes als Station für ein öffentliches VVS, jedoch beruht die Nutzung der Station durch andere Shared-Micromobility-Nutzungen (Trottinets, Lastenvelos etc.) auf dem Einverständnis des GDL- |
| <b>Kundeninformation</b> | Die allgemeine Kundeninformation soll über App, Helpine, Website abgewickelt werden. Der GDL ist verantwortlich für den gesamten Kundendienst inkl. Auskunft- und Reklamations- sowie Mängel- und Schadenwesens. Der mediale Auftritt des VVS umfasst mindestens eine Webseite und eine Smartphone-Applikation und erfüllt die technischen Anforderungen der gängigen Betriebssysteme (im Minimum für Android sowie iOS). | -                                       | -  |



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

| Eckwert              | Basisangebot Ausschreibung VVS 2026+  | Optionen Ausschreibung VVS 2026+  | Unterschied VVS 1.0 – VVS 2026+   |
|----------------------|---|---|---|
| <b>ZugangsmEDIUM</b> | <p>Die Nutzung des VVS 2026+ muss über eine App erfolgen. Der SwissPass (RFID-Technologie) wird als technische Anforderung in die Ausschreibung aufgenommen.</p> <p>Eine Integration des VVS in das Projekt «Mobility as a Service» (MaaS) der Städte Bern, Basel und Zürich wird – bei dessen Zustandekommen - vom Anbieter verlangt.</p>  | -   | Die Nutzung richtet sich nach den bestehenden Anforderungen. Neu wird eine Integration in das Projekt MaaS verlangt.          |
| <b>Tarifsystem</b>   | <p>Das Tarifsystem des VVS 2026+ soll ÖV-Charakter haben:</p> <p>Der Preis für eine Einzelfahrt (Dauer von 30 Minuten) mit dem mechanischen Velo darf nicht teurer sein als ein Libero Einzelbillett für Zone 101/102 zum Halbtax-Preis.</p> <p>Der Preis für eine Einzelfahrten mit dem E-Bike (Dauer von 30 Minuten) darf nicht teurer sein als ein Libero Einzelbillett für Zone 101/102 zum vollen Preis.</p> | <p>Auf Wunsch der Stadt Bern hat der GDL als Option ein Jahresabonnement von unter 100 Franken anzubieten, bei welchem die ersten 30 Minuten pro Ausleihe zumindest mit einem mechanischen Velo zwingend kostenlos sind. Nimmt die Stadt Bern das Angebot an, wird sie es – dies war die Bedingung der Partnergemeinden - selber finanzieren müssen, obwohl das Abonnement grundsätzlich allen Interessierten offen stehen und für den ganzen Perimeter des VVS gelten wird. Für die Stadt ist ein solches Angebot besonders wichtig, weil damit der Service public-Charakter des VVS gestärkt werden kann und soll. Insofern unterscheiden sich auch die Interessenlagen der Partnergemeinden.</p> | <p>In der Neuausschreibung wird neu festgelegt, dass sich Einzelfahrten an den bestehenden öV-Tarifen auszurichten haben.</p> |



| Eckwert                        | Basisangebot Ausschreibung VVS 2026+  | Optionen Ausschreibung VVS 2026+   | Unterschied VVS 1.0 – VVS 2026+  |
|--------------------------------|---|--|--|
| <b>Mitarbeitendenmobilität</b> | -   | Der GDL hat pro Partnergemeinde ein Angebot für die Mitarbeitenden-Mobilität zu unterbreiten, bei welchem mind. die ersten 30 Minuten pro Fahrt sowie ein Angebot, bei welchem mind. die ersten 60 Minuten pro Fahrt sowohl für mechanische Velos als auch für E-Bikes kostenlos sind. | Die Mitarbeitenden-Mobilität war nicht Bestandteil der Ausschreibung des VVS 1.0, sondern wurde der PubliBike AG im Nachgang freihändig vergeben. Die MA-Mobilität beinhaltet 60 Min kostenlose Nutzung der mechanischen Velos und der E-Bikes.<br><br>Bestandteil des Angebots waren zudem 8 zusätzliche Ausleihstationen. In der Neuausschreibung wird die Mitarbeitenden-Mobilität als Option in die Ausschreibung aufgenommen. Neu wird nebst den 60 min, ein Angebot für 30 min verlangt. |
| <b>Weiteres</b>                | Im Sinne eines gesamtheitlich ökologischen VVS hat der GDL für die Redistribution <i>ausschliesslich</i> energieeffiziente und umweltschonende Fahrzeuge einzusetzen. |  | Im Grundsatz gleiche Formulierung, beim VVS1.0 wurde die Redistribution jedoch noch nicht «ausschliesslich» mit energieeffizienten und umweltschonenden Fahrzeugen verlangt.   |