

## Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

### **Einführung eines öffentlichen Veloverleihsystems für die Stadt Bern; Realisierungskredit (Investitions- und Verpflichtungskredit)**

#### **1. Worum es geht**

Am 13. August 2009 hat der Stadtrat die Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!): Ein Veloverleihsystem für Stadt und Agglomeration Bern erheblich erklärt. Mit dem Vorstoss wird der Gemeinderat aufgefordert:

1. ein Konzept zur Realisierung eines regionalen Systems, welches schweizweit einheitlich ist, zur Ausleihe von Velos vorzulegen;
2. dazu die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden zu suchen und ev. zusammen mit Dritten eine Trägerschaft zu bilden;
3. das Konzept in Zusammenarbeit mit Bern rollt zu erarbeiten;
4. dem Stadtrat einen dafür notwendigen Kreditantrag zu unterbreiten.

Punkt 1 der Motion hat der Stadtrat mit SRB 2013-040 vom 31. Januar 2013 abgeschrieben. Für die Punkte 2, 3 und 4 hat er die Erfüllungsfrist mehrfach verlängert, letztmals hat er mit SRB 2015-297 vom 2. Juli 2015 eine Fristverlängerung bis am 31. Dezember 2017 gewährt.

Mit SRB 2015-296 vom 2. Juli 2015 hat der Stadtrat zudem einen Planungskredit von Fr. 300 000.00 für die Einführung eines Veloverleihsystems bewilligt.

Mit der Umsetzung des geplanten Veloverleihsystems (VVS) erfüllt die Stadt Bern eine Erwartung, die mit der Marke „Velo-Hauptstadt“ verbunden ist. Das VVS wird, im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren Sharing-Angeboten, einen wesentlichen Beitrag zu einem urbanen und flexiblen Mobilitätsangebot leisten, das den Benutzerinnen und Benutzern zusätzliche Optionen im alltäglichen Mobilitätsverhalten öffnet. Darüber hinaus entstehen mit dem schweizweit grössten VVS sinnvolle Beschäftigungsmöglichkeiten für Langzeitarbeitslose. In der Vorlage zum oben erwähnten Kreditbeschluss vom 2. Juli 2015 hat der Gemeinderat den Stadtrat im Detail über die verkehrs- und sozialpolitischen Ziele des VVS informiert.

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat hiermit einen Antrag für einen Realisierungskredit zur Einführung eines Veloverleihsystems für die Stadt Bern. Er umfasst einen Investitionskredit und einen Verpflichtungskredit sowie einen Einnahmenverzicht (Parkgebühren).

#### **2. Planung und Beschaffung**

Mit der Vorlage zum oben erwähnten Kreditbeschluss vom 2. Juli 2015 wurde der Stadtrat über die Ausgestaltung des VVS sowie über das geplante Vorgehen zu dessen Planung und Umsetzung orientiert:

- In Ziffer 3.1 wurde dargelegt, dass ein Gesamtdienstleister, der mit dem Kompetenzzentrum Arbeit der Direktion für Bildung, Soziales und Sport zusammenarbeitet, mit dem Aufbau und Betrieb des VVS beauftragt werden soll.

- Unter Ziffer 3.2 wurden die wichtigsten Anforderungen betreffend die Ausleihstationen (Standorte und Ausstattung), die Velos, das Betriebssystem und die Kundeninformation zusammengefasst.

In Umsetzung dieser Vorgaben hat die Stadt Bern Ende Juli 2015 den Aufbau und Betrieb eines VVS im offenen Verfahren nach WTO ausgeschrieben. Gestützt auf die Ausschreibung und aufgrund der Empfehlung eines direktionsübergreifend zusammengesetzten Evaluationsteams hat der Gemeinderat sodann im Januar 2016 in Übereinstimmung mit der Empfehlung der Vergabekommission entschieden, Publibike AG mit dem Aufbau und Betrieb des VVS zu beauftragen. Publibike hat das wirtschaftlich günstigste und insgesamt beste Angebot eingereicht. Das Angebot zeichnet sich insbesondere durch die folgenden Punkte positiv aus:

- hochwertige Velos einschliesslich 50 Prozent E-Bikes, welche bezüglich Funktionalität überzeugen;
- überzeugendes Betriebs- und Standortkonzept;
- transparentes Tarifsysteem für die Nutzenden;
- verschiedenste potente Partnerschaften/Sponsoren, die einen erhöhten Kundennutzen versprechen;
- überzeugendes Marketingkonzept mit beachtlichem Marketingbudget;
- klare Übernahme der Gesamtverantwortung, aktive Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit und plausible Betriebsorganisation;
- geringere wirtschaftliche Risiken für die Stadt;
- sehr ausführlich und nachvollziehbar dokumentiertes Angebot.

Gegen den Vergabeentscheid hat der unterlegene Konkurrent eine Beschwerde eingereicht; das Regierungsstatthalteramt und das Verwaltungsgericht des Kantons Bern haben die Beschwerde vollumfänglich abgewiesen. Zurzeit ist der abschliessende Entscheid beim Bundesgericht hängig. Im November 2016 hat das Bundesgericht jedoch den Antrag des Beschwerdeführers, der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu gewähren, abgelehnt. Damit steht es der Stadt Bern frei, den Vergabeentscheid umzusetzen und den Vertrag mit der Zuschlagsempfängerin Publibike abzuschliessen, um so die Umsetzung des VVS in die Wege zu leiten.

Die Planungsphase für das Veloverleihsystem wurde mit der Ausschreibung und der Auftragsvergabe mit Ausnahme von drei Punkten abgeschlossen: In der Ausschreibung wurde ausdrücklich festgehalten, dass nach dem Vergabeentscheid und vor dem definitiven Beschluss des Stadtrats zur Umsetzung des VVS das provisorische Standortkonzept mit dem Gesamtdienstleister finalisiert wird und dass sich die Stadt vorbehält, eine Optimierung des Velos und der Ausstattung der Stationen zu verlangen. Unterdessen ist das Standortkonzept bereinigt und die Velos und die Ausstattung der Stationen sind optimiert (vgl. Ziff. 3). Die Planung ist somit abgeschlossen.

Wesentliche Änderungen am auserwählten Angebot von Publibike sind aus submissionsrechtlichen Gründen ausgeschlossen.

### **3. Velos und Ausleihstationen**

Mit dem Angebot von Publibike erhält die Stadt Bern ein VVS mit einer hochwertigen Veloflotte, mit einem einfachen, kundenfreundlichen Zugangssystem für die regelmässige und die spontane Benutzung sowie mit attraktiven Tarifen für Privat- und Geschäftskunden.

Die Flotte wird im Endausbau rund 2 400 Velos aufweisen. Diese sind speziell für die hohen Ansprüche als Leih-Velo ausgelegt. Der One-Size Aluminiumrahmen ist für Personengrössen von 140

cm bis 200 cm geeignet. Durch die 20 Zoll Räder ist das Velo sehr wendig. Die Reifen mit einer Breite von 55 mm sind mit integriertem Pannenschutz versehen. Das Velo ist vollständig ausgestattet, unter anderem mit stufenloser Nabenschaltung, hydraulischen Scheibenbremsen und LED-Dynamo-Beleuchtung. Die Hälfte der Velos hat einen Elektro-Antrieb, der bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt. Die Akkus werden mit Ökostrom geladen. Die VVS-Velos von Publibike werden schweizweit anthrazit sein. Werbemöglichkeiten und das Branding auf den Velos richten sich nach den detaillierten Vorgaben aus der Ausschreibung.



*Illustration zum Velo (klassisches Velo; E-Bike unterscheidet sich äusserlich hauptsächlich durch den Nabenmotor im Hinterrad)*

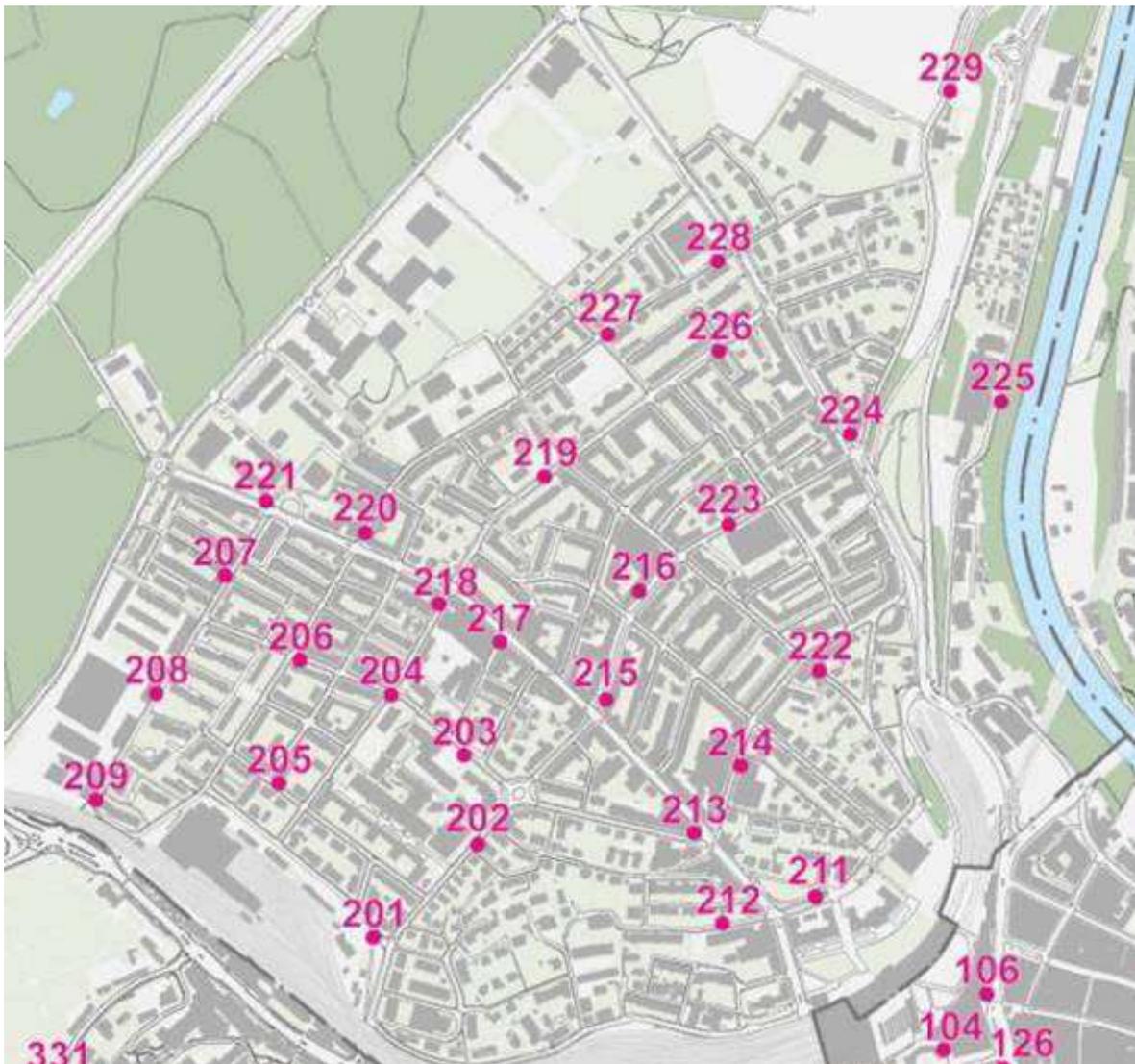
Das ausgearbeitete Standortkonzept für die Ausleihstationen umfasst insgesamt 171 Stationen, 157 davon auf Strassenparzellen der Stadt Bern. Sie sind räumlich so verteilt, dass das gesamte Stadtgebiet abgedeckt ist<sup>1</sup> und sie bieten Platz zum Abstellen von gut 1 900 Fahrrädern. Da der öffentliche Raum auf dem Gebiet der Stadt Bern bereits intensiv genutzt wird, müssen zum Teil andere Nutzungen zu Gunsten des VVS weichen. Insgesamt werden 97 Parkplätze (davon 14 gebührenpflichtige) und rund 300 Veloabstellplätze umgenutzt.

Die Übertragung des Nutzungsrechts für die 157 Standorte auf Strassenparzellen der Stadt Bern erfolgt mit einer Rahmen-Sondernutzungskonzession und einzelnen Objektkonzessionen. Bei den übrigen Standorten werden Vereinbarungen mit den Eigentümerschaften angestrebt, zum Teil haben schon Kontakte stattgefunden.

Das VVS soll schrittweise aufgebaut werden. Nach dem aktuellen Zeitplan ist vorgesehen, den Betrieb im Frühling 2018 aufzunehmen. Die erste Etappe wird rund 100 Ausleihstationen auf Stadtgebiet und 1 200 Velos umfassen. Nach dem ersten Betriebsjahr soll das VVS auf 160 Ausleihstationen mit 1 960 Velos erweitert werden. Der weitere Ausbau wird zu einer Verdichtung des Netzes der Ausleihstationen auf Stadtgebiet (auf öffentlichem Grund und auf privaten Arealen von Geschäftspartnern) und - soweit diese die entsprechenden Beschlüsse fällen - zu einer Ausdeh-

<sup>1</sup> Stadtteil I 22 Ausleihstationen; Stadtteil II 28 Ausleihstationen; Stadtteil III 38 Ausleihstationen; Stadtteil IV 25 Ausleihstationen; Stadtteil V 30 Ausleihstationen; Stadtteil VI 28 Ausleihstationen

nung des VVS auf Nachbargemeinden führen. Im Endausbau sind auf Stadtgebiet 2 400 Velos geplant.



*Illustration zum Netz der Ausleihstationen (Länggasse)*

An den Ausleihstationen können die Velos des VVS wie normale Velos parkiert werden, d.h. das VVS funktioniert ohne „docking-stations“ und auch ohne Ladevorrichtungen für E-Bikes; die Akkus werden durch den Publibike zentral geladen und vor Ort ausgetauscht, wenn das System einen tiefen Akkustand meldet. Die Kommunikationstechnik des Betriebssystems ist in das jeweilige Ausstattungselement (Stele, Tafel oder Blende) integriert, auf welchem auch die Kundeninformation angebracht ist. Bei rund 80 Prozent der Standorte werden die Ausleihstationen mit Steilen ausgestattet sein, die beiden anderen Varianten kommen an Standorten zur Anwendung, an denen Steilen in der konkreten räumlichen Situation keine gute Lösung darstellen (vgl. zu den verschiedenen Ausstattungen die Abbildungen auf der folgenden Seite).



*Illustration zur Ausstattung der Ausleihstationen (links: Kundeninformationen und Kommunikationstechnik in Stele (oben), in Infotafel (mitte) und in Blende integriert (unten); rechts: Info-Stele)*

Der Zutritt zum VVS wird über eine sogenannte „smartLock“ am Velo/E-Bike gesteuert. Nutzerinnen und Nutzer müssen sich über das Internet, ein kostenloses App oder an Kundenshaltern einmalig registrieren. Danach können sie bei der Suche nach einem freien Velo/E-Bike die VVS-App nutzen und das gewählte Velo/E-Bike über die App oder eine RFID-Karte, zum Beispiel den SwissPass, freischalten. Eine Fahrt kann an einer beliebigen Ausleihstation beginnen und an einer beliebigen Station enden.

#### 4. Tarifsystem

Publibike hat mit seiner Offerte ein Tarifsystem angeboten, das den qualitativen Vorgaben der Stadt aus der Ausschreibung entspricht (attraktiv, zweckmässig und auf die Bedürfnisse verschiedener Kundengruppen zugeschnitten). Als konkrete Preisvorgaben hat die Stadt einzig gefordert, dass für registrierte Nutzerinnen und Nutzer des VVS die Benutzung eines konventionellen Velos in den ersten 30 Minuten gratis sein soll. Auch diese Bedingung erfüllt Publibike. Die Tarife beim Start des VVS sind die folgenden (Angaben in CHF):

|                       | Abonnementskosten | Velo        |                 |         | E-Bike      |                 |         |
|-----------------------|-------------------|-------------|-----------------|---------|-------------|-----------------|---------|
|                       |                   | bis 30 Min. | danach pro Min. | 24 Std. | bis 30 Min. | danach pro Min. | 24 Std. |
| Ohne Jahresabonnement | -                 | 3.00        | 0.15            | 20.00   | 4.50        | 0.23            | 40.00   |
| Jahresabonnement EASY | 50.00             | 0.00        | 0.12            | 20.00   | 3.50        | 0.18            | 40.00   |
| Jahresabonnement MAXI | 200.00            | 0.00        | 0.06            | 20.00   | 1.80        | 0.09            | 40.00   |

Die Tarife können von Publibike frühestens nach einem Jahr angepasst werden. Wesentliche Tarifanpassungen (mehr als 20 Prozent Erhöhung gegenüber dem Vorjahr bzw. Erhöhungen insgesamt über 150 Prozent des bei Betriebsstart gültigen Tarifs) müssen von der Stadt genehmigt werden.

#### 5. Leistungsvereinbarung und Sondernutzungskonzession

Der Gemeinderat hat parallel zur Verabschiedung der vorliegenden Vorlage in eigener Kompetenz einen Leistungsvertrag mit Publibike abgeschlossen (vgl. Beilage) und Publibike mit einer unentgeltlichen Rahmen-Sondernutzungskonzession das Recht erteilt, Strassenraum der Stadt Bern für rund 200 Ausleihstationen exklusiv zu nutzen. Leistungsvertrag und Rahmen-Sondernutzungskonzession stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrats zum vorliegenden Antrag.

#### 6. Kosten und Finanzierung

##### 6.1 Übersicht

In ihren Offerten mussten die Anbieter nach detaillierten Vorgaben ihre Kalkulationen zum Aufwand in der Aufbauphase und zum Aufwand und Ertrag über die fünfjährige Betriebsphase offenlegen, inklusive dem erwarteten Betriebsbeitrag der Stadt. Die Offerte von Publibike sieht - wie im Übrigen auch diejenige des unterlegenen Konkurrenten - *keinen* Betriebsbeitrag der Stadt vor.

Der Stadt werden folglich wesentlich geringere Kosten als zu Beginn der Planung des VVS angenommen anfallen. In der Vorlage zum SRB 2013-040 vom 31. Januar 2013 (Fristverlängerung Motion Fraktion GB/JA!) wurden sie aufgrund der damals bekannten Erfahrungen anderer Städte noch wie folgt geschätzt:

|   | bei 1'200 Velos        | bei 1'500 Velos        | Genauigkeit     |
|---|------------------------|------------------------|-----------------|
| <b>Einmalige Kosten in Mio. Franken</b>               |                        |                        |                 |
| - Systembeschaffungskosten                            | 4.20 bis 5.25          | 5.25 bis 6.56          | +/- 50 %        |
| - übrige Investitionskosten                           | 1.40 bis 1.75          | 1.75 bis 2.19          | +/- 50 %        |
| <b>Total</b>  | <b>5.60 bis 7.00</b>   | <b>7.00 bis 8.75</b>   | <b>+/- 50 %</b> |
| <b>jährlich wiederkehrende Kosten in Mio. Franken</b> |                        |                        |                 |
| - ungedeckte Betriebskosten                           | 2.040 bis 2.550        | 2.550 bis 3.190        | +/- 50 %        |
| - Abschreibungen (10 %)                               | 0.560 bis 0.700        | 0.700 bis 0.875        | +/- 50 %        |
| - kalkulatorische Zinskosten (2.55%)                  | 0.140 bis 0.180        | 0.180 bis 0.220        | +/- 50 %        |
| <b>Total</b>  | <b>2.740 bis 3.430</b> | <b>3.430 bis 4.285</b> | <b>+/- 50 %</b> |
| <b>Total gerundet</b>                                 | <b>2.7 bis 3.5</b>     | <b>3.5 bis 4.3</b>     | <b>+/- 50 %</b> |

Dennoch fallen für die Stadt Kosten an. Für die einmaligen Kosten beantragt der Gemeinderat mit dieser Vorlage einen Investitionskredit und für die über den Zeitraum der Vertragsdauer mit Publi-bike (fünf Jahre) wiederkehrenden Kosten einen Verpflichtungskredit sowie einen Einnahmenver-zicht (Parkgebühren).

## 6.2 Investitionskredit für die aktivierungsfähigen Kosten des VVS

Die Investitionen zu Lasten der Stadt Bern setzen sich wie folgt zusammen:

|   |            |                   |
|---|------------|-------------------|
| Planung (aktivierungsfähiger Anteil)                    | Fr.        | 150 000.00        |
| Beschwerdeverfahren                                     | Fr.        | 80 000.00         |
| Baubewilligungen und Objektkonzessionen                 | Fr.        | 80 000.00         |
| Bereitstellungskosten                                   | Fr.        | 80 000.00         |
| Externe Unterstützung                                   | Fr.        | 60 000.00         |
| Reserve   | Fr.        | 50 000.00         |
| <b>Total beantragter Investitionskredit inkl. MwSt.</b> | <b>Fr.</b> | <b>500 000.00</b> |

Erläuterungen zu den einzelnen Positionen:

- *Planung*: Aktivierungsfähiger Anteil von Fr. 150 000.00 aus dem seinerzeitigen Planungskredit des Stadtrats von Fr. 300 000.00 (SRB 2015-296 vom 2. Juli 2015).
- *Beschwerdeverfahren*: Im Planungskredit nicht budgetierte Kosten für die externe juristische Unterstützung im Beschwerdeverfahren auf den Stufen Regierungsstatthalteramt, kantonales Verwaltungsgericht, Bundesgericht.
- *Baubewilligungen und Objektkonzessionen*: Kosten und Gebühren für die entsprechenden Verfahren. Gemäss der Ausschreibung des VVS ist die Stadt zuständig für die Erarbeitung der technischen Unterlagen, die für das Baubewilligungsverfahren und für die Objektkonzessionen erstellt werden müssen.
- *Bereitstellungskosten*: Kosten für die Bereitstellung der Standorte. Gemäss Ausschreibung ist Publibike zuständig für die Erstellung der Ausleihstationen (baulicher Aufwand, Ausstattung, Markierung) und für deren Rückbau bei Betriebsabbruch. Die Stadt ist demgegenüber dafür zuständig, die entsprechenden Flächen in einen „neutralen“ Grundzustand zu bringen, so dass für Publibike keine unkalkulierbaren Zusatzkosten entstehen. Dieser Aufwand umfasst Demarkierungen, Entfernung/Verschieben von Signalen etc. Die Kosten werden auf Fr. 80 000.00 geschätzt.
- *Externe Unterstützung*: Der Aufbau eines VVS ist komplex und es fehlen in der Verwaltung entsprechende Erfahrungen; es ist deshalb Unterstützung in den Bereichen Projektmanagement, Aufbau der Betriebsorganisation und Recht erforderlich (zB. für Vereinbarungen mit Nachbargemeinden).
- *Reserve*: Auch zu den Kosten für den Aufbau eines VVS in der geplanten Grösse gibt es keine Erfahrungswerte; es braucht daher eine Reserve. Diese ist mit 10 Prozent eher knapp bemessen.

Sämtliche Investitionskosten für die Ausstattung der Stationen, für die Velos und für die weiteren betriebsnotwendigen Elemente (Zutritts-/Abrechnungssystem, Fahrzeuge, Werkstatt, Mobiliar etc.) gehen vollständig zu Lasten von Publibike.

Die für die Stadt anfallenden einmaligen Kosten betragen somit nur 5 bis 10 Prozent der noch vor ein paar Jahren abgeschätzten Kosten von 7,0 bis 8,75 Mio. Franken für ein VVS mit 1 500 Velos (siehe Tabelle unter Ziff. 6.1).

### *6.3 Verpflichtungskredit für die nicht aktivierungsfähigen (zwingenden) Kosten für die Einführung des VVS*

Die für die Einführung des VVS über den Zeitraum der Vertragsdauer von fünf Jahren wiederkehrenden, zwingenden und nicht aktivierungsfähigen Kosten zu Lasten der Stadt Bern setzen sich wie folgt zusammen:

|  |            |                     |
|--|------------|---------------------|
| Aufwand in der Betriebsphase                                     | Fr.        | 1 000 000.00        |
| Mobile Ausleihstationen  | Fr.        | 100 000.00          |
| Temporäre Räumung von Stationen                                  | Fr.        | 100 000.00          |
| Reserve  | Fr.        | 180 000.00          |
| <b>Total beantragter Verpflichtungskredit (zwingende Kosten)</b> | <b>Fr.</b> | <b>1 380 000.00</b> |
| <b>Ausmachend pro Vertragsjahr</b>                               | <b>Fr.</b> | <b>276 000.00</b>   |

Erläuterungen zu den einzelnen Positionen:

- *Aufwand in der Betriebsphase:* Die Stadt als Bestellerin des VVS muss über die gesamte Betriebszeit eine kompetente und kooperative Ansprechpartnerin von Publibike sein. Sie muss ein Controlling führen, die stadtinterne Koordination sicherstellen und Kommunikations- und Werbemassnahmen mitfinanzieren können, weil sie ja selber an einer hohen Auslastung des VVS interessiert ist (gemäss Leistungsvertrag unterstützt die Stadt den Gesamtdienstleister bei der Positionierung und Vermarktung des VVS). Angesichts der Komplexität und der Erstmaligkeit der Einführung eines vergleichbaren Veloverleihsystems in der Schweiz ist dieser Aufwand nicht zu unterschätzen. Für den entsprechenden Personal- und Sachaufwand sind deshalb Fr. 200 000.00 pro Jahr budgetiert. In die Kreditvorlage aufgenommen wird der wiederkehrende Aufwand für einen Zeitraum von fünf Jahren.
- *Mobile Ausleihstationen:* Gemäss der Ausschreibung muss Publibike zehn mobile Ausleihstationen anbieten, die bei Veranstaltungen oder zum Ausgleich von saisonalen Belastungsschwankungen bei den fixen Stationen zum Einsatz kommen können. Ist die Stadt Bestellerin/Verursacherin eines solchen Einsatzes, gehen die Kosten zu Lasten der Stadt. Für diesen Zweck sind Kosten von Fr. 20 000.00 pro Jahr budgetiert. In die Kreditvorlage aufgenommen wird der wiederkehrende Aufwand für einen Zeitraum von fünf Jahren.
- *Temporäre Räumung von Stationen:* Müssen Ausleihstationen wegen Veranstaltungen oder Bauarbeiten vorübergehend geräumt werden, entstehen zusätzlich Kosten für den Ab- und Wiederaufbau. Ist die Stadt Bestellerin/Verursacherin eines solchen Einsatzes, gehen die Kosten zu Lasten der Stadt. Für diesen Zweck sind Kosten von Fr. 20 000.00 pro Jahr budgetiert. In die Kreditvorlage aufgenommen wird wiederum der wiederkehrende Aufwand für einen Zeitraum von fünf Jahren.
- *Reserve:* Zu den Kosten für den Aufbau und Betrieb eines VVS in der geplanten Grösse gibt es keine Erfahrungswerte. Die Reserve beträgt 13 Prozent.

Mit Fr. 276 000.00 pro Jahr liegen die Kosten des VVS für die Stadt Bern ausgesprochen tief. Diese Kosten können aber nicht mit der Prognose gemäss der Tabelle unter Ziffer 6.1 verglichen werden, weil mit der nun erfolgten Ausschreibung ein grundsätzlich anderes Geschäftsmodell - mit

einem für den Aufbau und Betrieb des VVS verantwortlichen Gesamtdienstleisters - gewählt wurde. Damit verbunden ist eine völlig andere Kosten- und Risikoübernahme durch die Stadt.

Falls die Stadt Bern und Publibike dereinst übereinkommen sollten, die in Aussicht gestellte Option zur Verlängerung des Vertrags um maximal fünf weitere Jahre nutzen zu wollen, wird der Gemeinderat dem Stadtrat zu gegebener Zeit einen neuen Verpflichtungskredit unterbreiten.

Im Integrierten Aufgaben und Finanzplan (IAFP) 2018 - 2021 sind diese Mehraufwendungen ab 2018 als Teil des Globalbudgets der Verkehrsplanung enthalten. Da es sich um dauerhafte Betriebs-beiträge handelt, erfolgt die Finanzierung praxisgemäss nicht über die Spezialfinanzierung zur För-derung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV).

#### 6.4 Verzicht auf Gebühreneinnahmen bei der Einführung des VVS

Zu Gunsten von VVS-Ausleihstationen werden 97 Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben, davon 14 gebührenpflichtige. Pro Gebührenparkplatz resultiert ein theoretischer Einnahmenverlust von rund Fr. 1 700.00 im Jahr (durchschnittliche Einnahmen in den Jahren 2014 bis 2016 in der Stadt Bern). Der Einnahmenverlust für 14 Parkplätze über einen Zeitraum von fünf Jahren beträgt folglich insgesamt rund Fr. 120 000.00. Dieser Einnahmenverzicht ist im IAFP 2018 - 2021 und im Budget 2018 berücksichtigt.

Der Gemeinderat hat schon vor der Ausschreibung des VVS festgelegt, dass er dem von ihm beauftragten Gesamtdienstleister den öffentlichen Grund für die Ausleihstationen unentgeltlich zur Verfügung stellt. Anders als beim Abbau von gebührenpflichtigen Parkplätzen stellt dies aber keinen Einnahmeverzicht dar. Das kantonale Strassengesetz legt in Artikel 71 Absatz 1 lediglich fest, dass für Sondernutzungen Gebühren erhoben werden *können*. Es besteht aber keine Gebüh-renpflicht. Auch gemäss dem städtischen Gebührenreglement erfüllt ein im Auftrag der Stadt betriebenes VVS keinen Gebührentatbestand. Die Sondernutzung wird daher unentgeltlich erteilt und der im Auftrag der Stadt geplante Aufbau und Betrieb des VVS führt folglich auch zu keinem weiteren Einnahmeverzicht.

#### 6.5 Gesamtausgaben und Kreditkompetenz

Die Ausgaben gemäss den Ziffern 6.2 bis 6.4 sind als (zwingende) Gesamtausgaben für den Aufbau und Betrieb des VVS zu beschliessen. Der Kreditbeschluss liegt in der abschliessenden Kompetenz des Stadtrats.

|   |     |              |
|---|-----|--------------|
| Investitionskredit für die aktivierungsfähigen Kosten des VVS       | Fr. | 500 000.00   |
| Verpflichtungskredit für die nicht aktivierungsfähigen (zwingenden) | Fr. | 1 380 000.00 |
| Kosten für die Einführung des VVS                                   |     |              |
| Verzicht auf Gebühreneinnahmen bei der Einführung des VVS           | Fr. | 120 000.00   |
| Gesamtausgaben  | Fr. | 2 000 000.00 |

## 7. Folgekosten

### 7.1 Kapitalfolgekosten

Kapitalfolgekosten ergeben sich nur aus den aktivierungsfähigen Investitionskosten von insgesamt Fr. 500 000.00 gemäss Ziffer 6.2. Der Abschreibungssatz beträgt 20 Prozent, somit wird die Investition innerhalb der ordentlichen Vertragslaufzeit von 5 Jahren abgeschrieben.

| <b>Investition</b>          | <b>1. Jahr</b>    | <b>2. Jahr</b>    | <b>3. Jahr</b>    | <b>5. Jahr</b>    |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Anschaffungs-/ Restbuchwert | 500 000.00        | 400 000.00        | 300 000.00        | 100 000.00        |
| Abschreibung 20 %           | 100 000.00        | 100 000.00        | 100 000.00        | 100 000.00        |
| Zins 1.73 %                 | 8 650.00          | 6 920.00          | 5 190.00          | 1 730.00          |
| <b>Kapitalfolgekosten</b>   | <b>108 650.00</b> | <b>106 920.00</b> | <b>105 190.00</b> | <b>101 730.00</b> |

### 7.2 Folgekosten für Betrieb und Personal

Die Folgekosten für Betrieb und Personal sind im beantragten Verpflichtungskredit enthalten.

## 8. Termine

Stimmt der Stadtrat dem beantragten Investitionskredit, dem Verpflichtungskredit zu den (zwingenden) wiederkehrenden Kosten und dem Einnahmenverzicht zu, so werden Publibike und die Stadt Bern unverzüglich die Massnahmen umsetzen, die für eine Inbetriebnahme des VVS in der ersten Hälfte 2018 erforderlich sind. Angestrebt wird ein VVS-Start im Mai 2018. Für die Umsetzung der Ausleihstandorte sind Baubewilligungen erforderlich. Einsprachen könnten dazu führen, dass einzelne Standorte verzögert oder gar nicht umgesetzt werden können. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass die Umsetzung des VVS insgesamt durch Einsprachen verzögert wird.

Bei Beginn des zweiten Betriebsjahrs sollen bereits 160 Ausleihstationen auf öffentlichem Grund in Betrieb sein. Bis dahin werden auch weitere Standorte auf privatem Grund und erste Standorte in Nachbargemeinden umgesetzt sein.

## Antrag

1. Für die Einführung eines Veloverleihsystems in der Stadt Bern wird ein Investitionskredit von Fr. 500 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100385 (Kostenstelle 510110) bewilligt.
2. Für die wiederkehrenden Kosten des Veloverleihsystems in den Jahren 2018 bis 2023 wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 1 380 000.00 (Fr. 276 000.00 pro Vertragsjahr) zu Lasten des Globalkredits der Dienststelle Verkehrsplanung (Kostenstelle 580200) bewilligt.
3. Der Stadtrat beschliesst, für die Jahre 2018 bis 2023 zu Gunsten des Veloverleihsystems auf Parkgebühren im Umfang von Fr. 120 000.00 (Fr. 24 000.00 pro Vertragsjahr) zu verzichten.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 7. Juni 2017

Der Gemeinderat

Beilage:  
Leistungsvertrag (ohne Beilagen)

# Leistungsvertrag

zwischen

Der **Stadt Bern (nachfolgend Stadt)** handelnd durch den Gemeinderat,  
vertreten durch die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, (Stadt)  
Bundesgasse 38, 3000 Bern

und

**PubliBike AG** (Gesamtdienstleister, GDL)  
Route des Arsenaux 15, 1700 Fribourg

betreffend

**Veloverleihsystem Stadt Bern**

**Stand vom 01.06.2017 (ohne Beilagen)**

## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Präambel .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>1. Kapitel: Grundlagen .....</b>   | <b>5</b>  |
| Art. 1    Rechtliche Grundlagen.....  | 5         |
| Art. 2    Bestandteile des Vertrags .....   | 5         |
| Art. 3    Vertragsgegenstand .....  | 5         |
| <b>2. Kapitel: Leistungen und Pflichten des GDL.....</b>                                | <b>6</b>  |
| Art. 4    Umfang der Leistung.....  | 6         |
| Art. 5    Aufbau und Inbetriebnahme des VVS.....  | 7         |
| Art. 6    Zusammenarbeit mit der Stadt.....   | 7         |
| Art. 7    Zusätzliche Leistungen .....  | 8         |
| Art. 8    Zusammenarbeit mit Dritten.....   | 8         |
| Art. 9    Ausdehnung auf Nachbargemeinden .....   | 8         |
| Art. 10   Marketing / Werbung.....  | 9         |
| Art. 11   Arbeitsicherheit.....   | 9         |
| Art. 12   Datenschutz und Geheimhaltung.....  | 10        |
| Art. 13   Umweltschutz.....   | 10        |
| Art. 14   Gleichstellung.....   | 10        |
| Art. 15   Diskriminierungs- und Begünstigungsverbot .....                               | 11        |
| <b>3. Kapitel: Leistungen und Pflichten der Stadt.....</b>                              | <b>11</b> |
| Art. 16   Benutzung von öffentlichem Grund.....   | 11        |
| Art. 17   Standortkonzept und Standorte für das VVS .....                               | 11        |
| Art. 18   Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt .....                                       | 12        |
| Art. 19   Einschränkung des Betriebs .....  | 12        |
| <b>4. Kapitel: Organisation des VVS .....</b>   | <b>13</b> |
| Art. 20   Grundsatz.....  | 13        |
| Art. 21   Stadt.....  | 13        |
| Art. 22   Gesamtdienstleister .....   | 13        |
| Art. 23   Beauftragte, Subunternehmer und Lieferanten des GDL .....                     | 14        |
| Art. 24   Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit (KA) .....                     | 14        |
| Art. 25   Medienarbeit, politische Kommunikation und Information über den Vertrag ..... | 15        |
| <b>5. Kapitel: Finanzierung und Tarife.....</b>   | <b>15</b> |
| Art. 26   Grundsatz.....  | 15        |
| Art. 27   Tarifgestaltung .....   | 16        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>6.</b>  | <b>Kapitel: Controlling und Qualitätssicherung .....</b>              | <b>16</b> |
|            | Art. 28 Gegenseitige Information .....                                | 16        |
|            | Art. 29 Aufsichts- und Controllingrechte der Stadt .....              | 16        |
|            | Art. 30 Berichterstattung .....                                       | 17        |
|            | Art. 31 Jahresvereinbarung .....                                      | 17        |
|            | Art. 32 Kundenbefragung.....  | 17        |
| <b>7.</b>  | <b>Kapitel: Haftung und Sicherheitsleistungen.....</b>                | <b>17</b> |
|            | Art. 33 Haftung.....  | 17        |
|            | Art. 34 Ersatzvornahme .....  | 18        |
|            | Art. 35 Sicherheitsleistungen .....                                   | 18        |
|            | Art. 36 Versicherung .....  | 18        |
| <b>8.</b>  | <b>Kapitel: Vertragsdauer und Folgen des Vertragsablaufs .....</b>    | <b>19</b> |
|            | Art. 37 Dauer.....  | 19        |
|            | Art. 38 Rückbau, Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes ..... | 19        |
|            | Art. 39 Vorzeitige Vertragsauflösung .....                            | 19        |
|            | Art. 40 Vorgehen bei Vertragsstreitigkeiten .....                     | 21        |
| <b>9.</b>  | <b>Kapitel: Schlussbestimmungen.....</b>                              | <b>21</b> |
|            | Art. 41 Änderungen und Ergänzungen des Vertrags.....                  | 21        |
|            | Art. 42 Salvatorische Klausel.....                                    | 21        |
|            | Art. 43 Anwendbares Recht und zuständiges Gericht.....                | 21        |
|            | Art. 44 Inkrafttreten .....   | 22        |
| <b>10.</b> | <b>Anhänge .....</b>  | <b>23</b> |
|            | Anhang 1: Terminplan .....  | 23        |
|            | Anhang 2: Organigramm.....  | 24        |
| <b>11.</b> | <b>Beilagen .....</b>   | <b>25</b> |
|            | Beilage 1: Pflichtenheft inkl. Beilage 5.....                         | 25        |
|            | Beilage 2: Offerte .....  | 25        |

## Präambel

- A. Die Stadt will gemeinsam mit einem Gesamtdienstleister unter dem Arbeitstitel „Bern rollt“ ein qualitativ hochstehendes Veloverleihsystem (VVS) aufbauen und betreiben.
- B. Mit dem VVS sollen folgende Ziele erreicht werden:
- Das Mobilitätsangebot für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung und für Touristinnen und Touristen und die Auswahl der Verkehrsmittel werden erweitert.
  - Der öffentliche Verkehr wird ergänzt, vor allem in den tangentialen Verkehrsbeziehungen, auf denen er weniger gute Angebote machen kann als bei den radialen Fahrbeziehungen im Zentrum.
  - Bernischen Unternehmen und Betrieben wird ermöglicht, ihr betriebliches Mobilitätssystem auszubauen.
  - Für ausbildungs- und arbeitslose Menschen entstehen sinnvolle Beschäftigungsmöglichkeiten, die ihre berufliche und soziale Integration fördern.
- C. Die Stadt schrieb zu diesem Zweck am 22. Juli 2015 den Auftrag für die Planung, die Finanzierung, den Aufbau und den Betrieb eines öffentlichen VVS „Bern rollt“ im offenen Verfahren öffentlich aus.
- D. Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens wurde das Angebot der PubliBike AG als bestes Angebot evaluiert. Nach erfolgtem Nachweis der vollständigen Finanzierung einschliesslich der Sponsorengelder wurde der PubliBike AG am 27. Januar 2016 der Zuschlag erteilt.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Parteien was folgt:

## 1. Kapitel: Grundlagen

### Art. 1 Rechtliche Grundlagen

Der vorliegende Vertrag stützt sich auf folgende rechtliche Grundlagen:

- a. die Artikel 64 und 68 des Gemeindegesetzes des Kantons Bern vom 16. März 1998<sup>1</sup>;
- b. die Artikel 2 Absatz 2 und 27 der Gemeindeordnung vom 3. Dezember 1998 der Stadt Bern<sup>2</sup>
- c. das Reglement vom 30. Januar 2003 für die Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Dritte und den Abschluss von Leistungsverträgen<sup>3</sup>;
- d. die Verordnung vom 7. Mai 2003 für die Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Dritte und den Abschluss von Leistungsverträgen<sup>4</sup>.

### Art. 2 Bestandteile des Vertrags

Die folgenden Dokumente sind Bestandteile dieses Vertrags und zwar in folgender Rangordnung:

- a. der vorliegende Vertrag mit Terminplan (**Anhang 1**);
- b. die Rahmen-Sondernutzungskonzession über die Inanspruchnahme (Sondernutzung) von öffentlichem Strassenboden auf Gemeindestrassen der Stadt Bern als Ausleihstationen für das Veloverleihsystem Stadt Bern vom 1. Juni 2017;
- c. das Pflichtenheft vom 22. Juli 2015 (Pflichtenheft, **Beilage 1**);
- d. die Offerte des GDL vom 22. Oktober 2015 (Offerte GDL, **Beilage 2**).

### Art. 3 Vertragsgegenstand

Gegenstand dieses Vertrags sind die Rechte und Pflichten von Stadt und GDL in Planung, Finanzierung, Aufbau und Betrieb des Veloverleihsystems in der Stadt Bern.

---

<sup>1</sup> GG; BSG 170.11

<sup>2</sup> GO; SSSB 101.1

<sup>3</sup> Übertragungsreglement (UeR); SSSB 152.03

<sup>4</sup> Übertragungsverordnung (UeV); SSSB 152.031

## 2. Kapitel: Leistungen und Pflichten des GDL

### Art. 4 Umfang der Leistung

<sup>1</sup> Der GDL verpflichtet sich nach Massgabe dieses Vertrags und seiner Vertragsbestandteile, das VVS zu realisieren und während der Dauer dieses Vertrags zu betreiben.

<sup>2</sup> Die Leistung umfasst insbesondere:

- a. Gesamtplanung des VVS mit mindestens 200 Ausleihstationen (Stationen) im Vollausbau im öffentlichen Raum und mindestens 2400 Velos (1200 konventionelle Velos und 1200 E-Bikes), auf der Basis des Standortkonzepts der Stadt;
- b. Anschaffung der Velos;
- c. Planung, Beschaffung und Errichtung der Velostationen;
- d. Anschaffung und Betrieb aller nötigen Systeme;
- e. Bereitstellung von mindestens zehn mobilen Stationen mit insgesamt mindestens 150 Abstellplätzen, welche temporär an einem Standort aufgebaut werden können;
- f. Betrieb des VVS in enger Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit (KA);
- g. die Vermarktung des Systems mit Einschluss von Sponsoring und Werbung;
- h. der gesamte Kundendienst mit Einschluss des Auskunft- und Reklamations-, sowie des Mängel- und Schadenwesens;
- i. die Zusammenarbeit mit Dritten, die das VVS nutzen wollen;
- j. die Finanzierung des Gesamtsystems;
- k. die Tragung der wirtschaftlichen Risiken sowie die Stellung der nötigen Sicherheiten für die Stadt.

<sup>3</sup> Der GDL erbringt als gesamtverantwortlicher Dienstleister alle für die vertragsgemässe Realisierung und den vertragsgemässen Betrieb erforderlichen Leistungen, unabhängig davon, ob diese in diesem Vertrag und seinen Bestandteilen im Einzelnen spezifiziert sind.

<sup>4</sup> Das Eigentum am System, den Velos und den Anlagen bleibt beim GDL.

## Art. 5 Aufbau und Inbetriebnahme des VVS

<sup>1</sup> Der GDL verpflichtet sich, das VVS in folgenden Schritten zu entwickeln (mit Endterminen):

| <b>Ausbauschritte</b>   | <b>Total Stationen</b> | <b>Total Velos</b> | <b>Termin</b>                                       |
|---|------------------------|--------------------|---|
| Erster Ausbauschritt bis Abnahme Gesamtsystem   | 100                    | 1200               | zehn Monate nach Inkrafttreten Vertrag (Art. 44) zu |
| Zweiter Ausbauschritt   | 160                    | 1920               | Ein Jahr nach Abnahme Gesamtsystem                  |
| Dritter Ausbauschritt (Endausbau). Dieser Endausbau erfordert die Zustimmung der Stadt. | 200                    | 2400               | Zwei Jahre nach Abnahme Gesamtsystem                |

<sup>2</sup> Der GDL zeigt der Stadt die Bereitschaft zur Abnahme des Gesamtsystems nach dem ersten Ausbauschritt spätestens einen Monat vor dem geplanten Abnahmetermin schriftlich an. Die Abnahme gilt als erfolgreich durchgeführt, wenn das VVS im erforderlichen Umfang ohne wesentliche Mängel voll funktionsfähig ist.

<sup>3</sup> Mit der erfolgreichen Abnahme hat der GDL das Recht und die Pflicht, das VVS in Betrieb zu nehmen (Inbetriebnahme).

<sup>4</sup> Wenn das VVS aus Gründen, die der GDL nicht zu verantworten hat (z.B. nicht rechtzeitige oder vollständige Verfügbarkeit von genügend Standorten für Stationen auf öffentlichem Grund), nicht wie in Vertrag und Pflichtenheft vorgesehen realisiert werden kann, hat der GDL Anspruch auf eine angemessene Anpassung der Vorgaben durch die Stadt.

## Art. 6 Zusammenarbeit mit der Stadt

Der GDL verpflichtet sich, das VVS in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern (Verkehrsplanung) und weiteren städtischen Fachstellen zu entwickeln und zu betreiben. Die Wahrnehmung der stadtseitigen Gesamtverantwortung und die Koordination mit den städtischen Fachstellen ist Aufgabe der Verkehrsplanung, die als Anlaufstelle des GDL fungiert (vgl. Art. 21).

## Art. 7 Zusätzliche Leistungen

<sup>1</sup> Die Stadt kann beim GDL im Zusammenhang mit dem VVS im Rahmen des gemäss den beschaffungsrechtlichen Vorschriften Zulässigen zusätzliche Leistungen oder Verbesserungen der Leistungsfähigkeit des VVS bestellen.

<sup>2</sup> Der GDL ist verpflichtet, der Stadt auf deren Gesuch hin eine entsprechende Offerte für einen Nachtrag zu diesem Vertrag auf der Grundlage der Grundkalkulation der Offerte des GDL zu unterbreiten. Dabei sind zu realisierende Skaleneffekte angemessen zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Die erforderlichen rechtskräftigen Sach- und Kreditbeschlüsse der zuständigen Organe der Stadt bleiben vorbehalten.

## Art. 8 Zusammenarbeit mit Dritten

<sup>1</sup> Der GDL kann zur Steigerung der Attraktivität des VSS mit an der Nutzung des VVS interessierten Dritten (öffentlichen oder privaten Unternehmungen) zusammenarbeiten und Vereinbarungen über die Nutzung des VVS treffen.

<sup>2</sup> Er kann auf der Basis des Standortkonzepts (Art. 17) zusätzliche Stationen auf privatem Grund errichten. Diese Stationen dürfen für die Stadt keine Kostenfolgen haben.

<sup>3</sup> Die Stadt unterstützt den GDL in Bezug auf nachhaltige Zusammenarbeit mit Dritten (Drittpartner, Sponsoren etc.) im Rahmen ihrer Möglichkeiten, wenn dadurch die Attraktivität des VVS gesteigert werden kann.

## Art. 9 Ausdehnung auf Nachbargemeinden

<sup>1</sup> Die Stadt kann in Absprache mit den betroffenen Gemeinden vom GDL die Ausdehnung des VSS auf die Nachbargemeinden im Umfang von 35 Stationen und 420 Velos bestellen (Option gemäss Pflichtenheft). Dieser Ausbau ist als Ergänzung des städtischen Netzes entlang wichtiger Verkehrsachsen vorgesehen. Diese Option ist bis 12 Monate nach Inbetriebnahme des VVS gültig. Der Stadt dürfen aus der Inanspruchnahme dieser Option keine Kosten entstehen.

<sup>2</sup> Der GDL bietet den Nachbargemeinden Aufbau, Betrieb und Rückbau gemäss Absatz 1 nach gleichen Konditionen an wie für die Stadt. Der abzuschliessende Vertrag kann indessen unterschiedliche Aufwände und Erträge berücksichtigen.

<sup>3</sup> Der GDL kann unabhängig von Absatz 1 zur Ergänzung des Netzes selbständig Stationen auf öffentlichem Boden von Nachbargemeinden erstellen.

<sup>4</sup> Die Stadt regelt Grundsätze der Zusammenarbeit unter den Gemeinden in einer Vereinbarung mit den Nachbargemeinden mit dem Ziel eines koordinierten Vorgehens im Hinblick auf das Gesamtangebot.

#### Art. 10 Marketing / Werbung

<sup>1</sup> Der GDL ist verantwortlich für das Marketing des VVS sowie für das Kundenmanagement. Er erlässt dazu ein Marketing- und Kommunikationskonzept. Dieses ist von der Verkehrsplanung zu genehmigen.

<sup>2</sup> Das Marketing- und Kommunikationskonzept umfasst auch die Anbindung von Dritten in das VVS (Unternehmen, andere öffentliche Organisationen) gemäss Artikel 9.

<sup>3</sup> Die Stadt unterstützt den GDL bei der Positionierung und Vermarktung des VVS, insbesondere indem sie ihm ihre Kommunikationskanäle und ihre Kontakte zu Dritten oder internen Fachstellen zur Verfügung stellt und ihre Anregungen einbringt.

<sup>4</sup> Der GDL kann im Rahmen der Vorgaben der Stadt gemäss Pflichtenheft Werbung für das VVS betreiben.

<sup>5</sup> Die Stadt kann vom GDL verlangen, dass er das städtische Logo auf der Webseite des VVS und an den Stationen anbringt.

<sup>6</sup> Der GDL betreibt ein Kundeninformations- und Kundensupportsystem. Er stellt sicher, dass er von den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie den Kundinnen und Kunden als Ansprechstelle für alle Fragen im Zusammenhang mit dem VVS wahrgenommen wird.

#### Art. 11 Arbeitssicherheit

Der GDL ist verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zur Arbeitssicherheit vollumfänglich einzuhalten und gegenüber seinen Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten durchzusetzen.

## Art. 12 Datenschutz und Geheimhaltung

<sup>1</sup> Der GDL verpflichtet sich, die Bestimmungen des kantonalen Datenschutzgesetzes vom 19. Februar 1986<sup>5</sup> einzuhalten. Er verpflichtet sich insbesondere, die wirtschaftlich zumutbaren sowie technisch und organisatorisch möglichen Vorkehrungen zu treffen, damit die im Rahmen der Vertragsabwicklung anfallenden Daten gegen unbefugte Kenntnisnahme Dritter wirksam geschützt sind.

<sup>2</sup> Personendaten dürfen nur für den Zweck und im Umfang, in welchem dies für die Erfüllung und Durchführung dieses Vertrags erforderlich ist, bearbeitet werden.

<sup>3</sup> Der GDL ist verpflichtet, über sämtliche Angaben und Informationen, die ihm aufgrund dieses Vertrages zur Kenntnis gelangen und nach der besonderen Gesetzgebung geheim zu halten sind, Stillschweigen zu bewahren. Erkenntnisse aus dem Betrieb des VVS behandelt der GDL vertraulich und verwendet sie nicht zum Nachteil der Stadt.

## Art. 13 Umweltschutz

<sup>1</sup> Der GDL verpflichtet sich zu einem achtsamen Umgang mit der Umwelt.

<sup>2</sup> Der GDL verpflichtet sich, für die Batterien der E-Velos zertifizierten Ökostrom zu bestellen.

## Art. 14 Gleichstellung

<sup>1</sup> Der GDL hält die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 24. März 1995 über die Gleichstellung von Frau und Mann<sup>6</sup> ein.

<sup>2</sup> Er kann verpflichtet werden, einen Nachweis über die Einhaltung der Lohngleichheit zu erbringen.

<sup>3</sup> Er trifft geeignete Massnahmen zur Verhinderung sexueller Belästigung.

---

<sup>5</sup> KDSG; BSG 152.04

<sup>6</sup> GIG; SR 151.1

## Art. 15 Diskriminierungs- und Begünstigungsverbot

<sup>1</sup> Der GDL beachtet das Diskriminierungsverbot von Artikel 8 Absatz 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999<sup>7</sup>. Insbesondere garantiert er eine diskriminierungsfreie Personalpolitik und gewährleistet er, dass sämtliche Leistungen, die ihm Rahmen des VVS angeboten werden, allen Personen in vergleichbarer Weise offen stehen und dabei jegliche Diskriminierungen unterlassen werden.

<sup>2</sup> Der GDL nimmt von Dritten, wie Unternehmen und Lieferanten, keine persönlichen Vergünstigungen entgegen.

### **3. Kapitel: Leistungen und Pflichten der Stadt**

## Art. 16 Benutzung von öffentlichem Grund

<sup>1</sup> Die Stadt räumt dem GDL mit einer Rahmen-Sondernutzungskonzession das generelle Recht ein, während der Dauer dieses Vertrags im öffentlichen Strassenraum der Stadt Bern ein VVS zu betreiben. Sie legt in dieser Konzession fest, dass der GDL die Rechte und Pflichten eines Eigentümers des VVS trägt, verbunden mit den entsprechenden Unterhaltspflichten.

<sup>2</sup> Sie bewilligt die einzelnen Standorte mittels Objektkonzessionen.

<sup>3</sup> Sie gewährt dem GDL für die Dauer des Vertrags ein exklusives Recht auf die Beanspruchung von öffentlichem Grund für ein Veloverleihsystem.

<sup>4</sup> Sie erhebt keine Konzessionsgebühren.

<sup>5</sup> Die Erteilung von allenfalls zusätzlich zu der Rahmenkonzession noch erforderlichen weiteren Bewilligungen wird ausdrücklich vorbehalten.

## Art. 17 Standortkonzept und Standorte für das VVS

<sup>1</sup> Die Stadt legt die Standorte auf öffentlichem Grund in einem Standortkonzept fest.

<sup>2</sup> Sie stellt dem GDL für den Betrieb des VVS die nötigen Standorte gemäss Artikel 5 Absatz 1 auf öffentlichem Grund in einem Zustand zur Verfügung, der ohne weitere Massnahmen den Aufbau der Stationen erlaubt.

---

<sup>7</sup> BV; SR 101

<sup>3</sup> Der GDL kann das Netz mit privaten Standorten ergänzen (vgl. Art. 8 Abs. 2).

<sup>4</sup> Er kann das Standortkonzept in Absprache mit der Stadt weiterentwickeln. Er wird dabei von der Verkehrsplanung unterstützt.

#### Art. 18 Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt

<sup>1</sup> Das Tiefbauamt der Stadt Bern (TAB) kann auf der Grundlage des Pflichtenhefts Vorgaben für die Errichtung der Stationen auf öffentlichem Grund formulieren. Das TAB orientiert sich dabei an den städtischen Normen «wie wir bauen und planen».<sup>8</sup>

<sup>2</sup> Der GDL nimmt für die Errichtung der Stationen Leistungen des TAB in Anspruch. Dazu ist eine besondere Vereinbarung abzuschliessen.

<sup>3</sup> Der GDL ist für die Reinigung und den betrieblichen Unterhalt der Ausstattung der Stationen zuständig. Er kann vom TAB Leistungen in Anspruch nehmen. Dazu ist eine besondere Vereinbarung abzuschliessen.

<sup>4</sup> Die Instandstellung der Strassenbeläge nach der Errichtung oder nach dem Rückbau von Stationen auf öffentlichem Grund erfolgt durch das TAB. Die Entschädigung richtet sich nach den Vorgaben im Pflichtenheft.

#### Art. 19 Einschränkung des Betriebs

<sup>1</sup> Die Stadt kann den Betrieb des VVS aus polizeilichen Gründen oder wegen Bauarbeiten oder Veranstaltungen kurzfristig einschränken und/oder die temporäre Verlegung oder Räumung von Stationen anordnen. Sie orientiert den GDL frühzeitig, wenn immer möglich im Rahmen der Jahresvereinbarung, und unterstützt ihn in der Suche nach Ersatzstandorten.

<sup>2</sup> Die Kosten für die Verlegung oder Räumung von Stationen trägt die Stadt. Die Ersatzpflicht der Stadt wegen Mindereinnahmen ist ausgeschlossen.

---

<sup>8</sup> <http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen> (3.5.2017)

#### 4. Kapitel: Organisation des VVS

##### Art. 20 Grundsatz

Die Organisation des VVS richtet sich nach dem Organigramm gemäss **Anhang 2** zu diesem Vertrag.

##### Art. 21 Stadt

<sup>1</sup> Die Ansprechstelle für den GDL bei der Stadt ist die Verkehrsplanung. Sie koordiniert die städtischen Fachstellen.

<sup>2</sup> Als Schlüsselpersonen gelten:

- a. Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung, Gesamtverantwortung Verwaltung, [karl.vogel@bern.ch](mailto:karl.vogel@bern.ch); Telefon 031 321 70 10,
- b. Stefanie Stotz, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, operative Leitung, [stephanie.stotz@bern.ch](mailto:stephanie.stotz@bern.ch), Telefon 032 70.10.

<sup>3</sup> Die Stadt kann durch schriftliche Anzeige an den GDL die Schlüsselperson jederzeit auswechseln bzw. weitere Schlüsselpersonen melden; Artikel 41 hiernach findet diesbezüglich keine Anwendung.

##### Art. 22 Gesamtdienstleister

<sup>1</sup> Der GDL bezeichnet einen verantwortlichen Projektleiter, der ihn gegenüber der Stadt rechtsgültig vertritt und als deren Ansprechpartner fungiert.

<sup>2</sup> Als Schlüsselpersonen des GDL gelten:

- a. Bruno Rohner, Geschäftsleiter PubliBike AG, verantwortlicher Projektleiter; [bruno.rohner@publibike.ch](mailto:bruno.rohner@publibike.ch), Telefon 026 510 17 00 / 079 223 15 46.
- b. Nathalie Klemm, Leiterin Markt Schweiz, PubliBike AG, [nathalie.klemm@publibike.ch](mailto:nathalie.klemm@publibike.ch), Telefon 026 510 17 00.

<sup>3</sup> Wenn der GDL Schlüsselpersonen gemäss Absatz 2 ersetzen muss, unterbreitet er seinen Vorschlag für eine Ersatzperson der Stadt zur Genehmigung. Die Stadt darf die Genehmigung nur aus wichtigen Gründen verweigern.

## Art. 23 Beauftragte, Subunternehmer und Lieferanten des GDL

<sup>1</sup> Der GDL erbringt seine Leistungen in Zusammenarbeit insbesondere mit folgenden Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten:

- a. Kompetenzzentrum Arbeit der Stadt Bern (Betrieb), vgl. Artikel 24;
- b. VeloFactor GmbH (Fahrrad)
- c. Antrimon Group (Schloss und Stationselektronik)
- d. Comerge AG (Front- und Backend)
- e. Burri public elements AG (Stationen)

<sup>2</sup> Der GDL schliesst die Verträge mit den am VVS beteiligten Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten gemäss Absatz 1 in seinem Namen und auf eigene Kosten ab.

<sup>3</sup> Der GDL ist verpflichtet, in sämtlichen Verträgen mit seinen Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten die Klausel aufzunehmen, wonach die Stadt das Recht hat, im Falle einer vorzeitigen Auflösung dieses Vertrags gemäss Artikel 39 hiernach anstelle des GDL in die bestehenden Verträge einzutreten oder einen Dritten zu bezeichnen, der in diese Verträge eintritt. Die dem GDL von den Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten zugestandenen Konditionen gelten auch für die Stadt bzw. für eine von dieser bezeichneten Gesellschaft.

<sup>4</sup> Der Wechsel von Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten gemäss Absatz 1 Buchstaben a bis e und/oder der Beizug von weiteren Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten durch den GDL ist unter Wahrung der beschaffungsrechtlichen Vorgaben zulässig, bedarf aber in jedem Fall der vorgängigen schriftlichen Zustimmung der Stadt. Die Stadt darf die Zustimmung nur aus wichtigen Gründen verweigern.

## Art. 24 Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit (KA)

<sup>1</sup> Der GDL arbeitet für Betrieb Unterhalt des VVS eng mit dem Kompetenzzentrum Arbeit der Stadt Bern (KA) zusammen. Das KA sorgt insbesondere für Wartung und Reparatur der Velos, die Redistribution zwischen den Stationen, die Stationspflege mit Einschluss der Graffitireinigung, administrative Aufgaben rund um die betrieblichen Leistungen sowie für die Besorgung spezieller Aufträge wie z.B. das Aufstellen oder Abräumen von mobilen Stationen. Das KA setzt für die Aufgabenerfüllung stellensuchende Personen im Integrationsprozess ein und sorgt für die entsprechende Begleitung und Unterstützung.

<sup>2</sup> Der GDL schliesst mit dem KA einen Vertrag über das in der Offerte KA ausgewiesene Basisangebot ab (Bestandteil des Pflichtenhefts). Er kann zudem beim KA durch Vertrag Zusatzleistungen beziehen.

<sup>3</sup> Der GDL sichert zu, dass die vertraglichen Vereinbarungen mit dem KA im Sinn und Geist des Pflichtenhefts keine unternehmerischen oder finanziellen Risiken für die Stadt mit sich bringen. Vorbehalten bleiben durch das KA verursachte Schäden.

<sup>4</sup> Der GDL ist gegenüber der Stadt für die Gesamtleistung verantwortlich. Dem GDL steht gegenüber dem KA im Rahmen der Aufgabenerfüllung ein Weisungsrecht zu. Ungenügende Leistungen kann er bei der Stadt mit schriftlich begründeter Eingabe abmahnen. Die Stadt sorgt für angemessene Massnahmen.

#### Art. 25 Medienarbeit, politische Kommunikation und Information über den Vertrag

<sup>1</sup> Der GDL orientiert die Verkehrsplanung frühzeitig über Medienmitteilungen. Medienkonferenzen sind frühzeitig mit der Verkehrsplanung abzusprechen.

<sup>2</sup> Die Information und politische Kommunikation gegenüber den politischen Organen, Behörden und Verwaltungsstellen in Stadt und Agglomeration Bern sowie gegenüber dem Kanton obliegt in jedem Fall der Stadt.

<sup>3</sup> Die aktive Information über Belange der vertraglichen Zusammenarbeit erfolgt durch den Informationsdienst der Stadt Bern und richtet sich nach der Verordnung vom 29. März 2000<sup>9</sup> betreffend die Information der Öffentlichkeit über städtische Belange (InfV). Anfragen über die Aufgabenerfüllung und auf Akteneinsicht sind durch den GDL zu beantworten, sofern nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen im Sinn von Artikel 27 ff. des Gesetzes vom 2. November 1993<sup>10</sup> über die Information der Bevölkerung entgegenstehen. Das Verfahren richtet sich analog nach den Artikeln 7 f. InfV. Im Zweifelsfall ist die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün vorgängig zu konsultieren.

### 5. Kapitel: Finanzierung und Tarife

#### Art. 26 Grundsatz

Der GDL plant, installiert, finanziert und betreibt das VVS auf der Basis des Pflichtenhefts und der Offerte auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko.

---

<sup>9</sup> Informationsverordnung (InfV); SSSB 107.1

<sup>10</sup> Informationsgesetz (IG); BSG 107.1

## Art. 27 Tarifgestaltung

<sup>1</sup> Der GDL definiert das Tarifmodell auf der Grundlage seiner Offerte. Es wird in der ersten Jahresvereinbarung festgelegt.

<sup>2</sup> Die Tarife können frühestens nach einem Jahr angepasst werden. Für wesentliche Änderungen ist das Einverständnis der Stadt nötig. Diese erteilt die Zustimmung, wenn eine Tarifierfassung betrieblich notwendig und mit den Zielsetzungen des VVS vereinbar ist.

<sup>3</sup> Als wesentliche Tarifierfassungen gelten insbesondere die Erhöhung der Tarife gegenüber dem Vorjahr um mehr als 20 % und jede Erhöhung, welche 150 % des bei der Inbetriebnahme gewählten Tarifmodells übersteigt.

## 6. Kapitel: Controlling und Qualitätssicherung

### Art. 28 Gegenseitige Information

<sup>1</sup> Die Parteien sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle für das VVS relevanten Aspekte zu informieren.

<sup>2</sup> Die Verkehrsplanung kann mit allen Sponsoren des GDL direkte Gespräche führen. Soweit diese Gespräche das VVS betreffen, hat die Stadt den GDL über den Inhalt der Gespräche zu informieren.

<sup>3</sup> Der GDL verpflichtet sich ohne Anspruch auf zusätzliche Entschädigung, die Stadt bei Bedarf in der Vorbereitung und Beantwortung von politischen Fragestellungen zu unterstützen.

### Art. 29 Aufsichts- und Controllingrechte der Stadt

<sup>1</sup> Die Verkehrsplanung ist für die Aufsicht und Kontrolle der Vertragserfüllung zuständig.

<sup>2</sup> Die Verkehrsplanung oder die von ihr beigezogene Aufsichtsstelle ist berechtigt, im Rahmen ihrer Aufsichtsbefugnisse Auskünfte zu verlangen und in alle erforderlichen Unterlagen (Buchhaltung, Lohnabrechnung, Statistiken etc.) Einsicht zu nehmen. Sie beachtet dabei den Persönlichkeitsschutz und die Geschäftsgeheimnisse.

<sup>3</sup> Der GDL gewährt der Stadt zur Ausübung der Kontrollrechte Zugang zu den erforderlichen Räumlichkeiten.

#### Art. 30 Berichterstattung

<sup>1</sup> Der GDL erstellt innert 3 Monaten nach Abschluss jedes Kalenderjahres zuhanden der Verkehrsplanung einen Jahresbericht mit Angaben zu Betrieb und Nutzung. Dieser ist durch den Gemeinderat zu genehmigen.

<sup>2</sup> Der GDL verpflichtet sich, alle relevanten Zahlen, Daten und Fakten insbesondere in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit, die Nutzung und die Funktionalität des VVS regelmässig zu erheben und der Verkehrsplanung offenzulegen.

#### Art. 31 Jahresvereinbarung

Es wird zwischen den Parteien alljährlich bis spätestens am 31. Dezember eine Jahresvereinbarung für das jeweils nachfolgende Jahr abgeschlossen (Jahresvereinbarung), welche insbesondere Folgendes regelt:

- a. Mitteleinsatz des Folgejahres;
- b. besondere Leistungen des GDL für das Folgejahr;
- e. allfällige Veränderungen der Standorte und des Betriebskonzepts;
- f. allfällige Betriebsbeschränkungen infolge von Bauarbeiten oder Veranstaltungen;
- g. Marketingmassnahmen;
- h. Eckwerte der Kundenbefragung gemäss Artikel 32.

#### Art. 32 Kundenbefragung

Der GDL sorgt nach Rücksprache mit der Verkehrsplanung für periodische Kunden- und Nutzerbefragungen. Er stellt zudem alle relevanten Informationen für eine von der Verkehrsplanung in Auftrag gegebene und finanzierte externe Evaluation zur Verfügung.

### **7. Kapitel: Haftung und Sicherheitsleistungen**

#### Art. 33 Haftung

<sup>1</sup> Der GDL haftet der Stadt für den Bestand und den Betrieb des VVS. Ebenso ist der GDL für eine fachgemässe Erhaltung des von ihm beanspruchten öffentlichen Grundes verantwortlich.

<sup>2</sup> Er haftet für Schäden an Personen und Sachen, insbesondere auch für Schäden an städtischen oder privaten Bauten und Anlagen, die durch Erstellung, Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Rück-

bau des VVS auf öffentlichem Grund entstehen. Er hält die Stadt im Falle von Haftungsansprüchen Dritter in vollem Umfang schadlos.

#### Art. 34 Ersatzvornahme

<sup>1</sup> Kommt der GDL einer Verpflichtung, die sich aus diesem Vertrag oder aus gesetzlichen Regelungen ergibt, trotz schriftlicher Aufforderung innerhalb von 30 Tagen nicht nach, ist die Stadt berechtigt, die nötigen Massnahmen auf Kosten des GDL zu veranlassen. Die Verkehrsplanung kündigt dem GDL die beabsichtigten Ersatzvornahmen an.

<sup>2</sup> Liegt eine wesentliche Gefährdung vor oder steht Gefahr im Verzug, können Aufforderung, Fristansetzung und Ankündigung der Ersatzvornahmen unterbleiben. In diesen Fällen setzt die Verkehrsplanung den GDL von den ergriffenen Massnahmen unverzüglich in Kenntnis.

#### Art. 35 Sicherheitsleistungen

<sup>1</sup> Als Sicherheit für die ordnungsgemässe Erfüllung seiner Verpflichtungen aus diesem Vertrag übergibt der GDL der Verkehrsplanung anlässlich der Unterzeichnung dieses Vertrags eine abstrakte und unwiderrufliche Garantie, abrufbar auf erstes Verlangen, im Sinne von Artikel 111 Schweizerisches Obligationenrecht vom 30. März 1911<sup>11</sup> in der Höhe von Fr. 50'000.00.

<sup>2</sup> Im Falle von Vertragsanpassungen ist die Sicherheit entsprechend zu erhöhen. Die Bankgarantie hat eine Dauer von drei Monaten über das Vertragsende hinaus aufzuweisen und ist im Falle einer Verlängerung der Vertragsdauer ebenfalls angemessen zu verlängern.

#### Art. 36 Versicherung

<sup>1</sup> Der GDL sorgt für die nötigen Versicherungen für den Betrieb des VVS, insbesondere für allfällige Haftungsansprüche von Benutzenden des VVS. Der GDL weist der Stadt die Versicherungsdeckung jährlich und auf Verlangen jederzeit nach.

<sup>2</sup> Die Versicherungsdeckung beträgt mindestens Fr. 5 Mio. pro Schadensfall.

<sup>3</sup> Der GDL weist der Stadt den Abschluss und die Aufrechterhaltung der Versicherungsdeckung jährlich unaufgefordert und zudem jederzeit auf Verlangen nach.

<sup>4</sup> Im Versicherungsvertrag muss geregelt sein, dass

---

<sup>11</sup> OR; SR 220

- a. die Haftpflicht des Versicherers nicht unter Berufung auf das Grundeigentum der Stadt abgelehnt werden darf; und
- b. die Leistungspflicht des Versicherers im Falle der Verletzung oder Nichterfüllung vertraglicher Verpflichtungen durch den GDL frühestens 60 Tage nach Anzeige mittels eingeschriebenen Briefes an die Stadt ruht oder endet (z.B. bei Auflösung des Vertrages oder Nichtbezahlung der Prämien).

## **8. Kapitel: Vertragsdauer und Folgen des Vertragsablaufs**

### Art. 37 Dauer

<sup>1</sup> Dieser Vertrag hat eine feste Dauer von fünf Jahren nach Inbetriebnahme gemäss Artikel 5, d.h. voraussichtlich bis am 31.5.2023.

<sup>2</sup> Er kann auf der Basis des Pflichtenhefts um maximal 5 Jahre verlängert werden. Die Verlängerung bedarf der Zustimmung beider Parteien.

<sup>3</sup> Die Verlängerung gemäss Absatz 2 ist bis spätestens 18 Monate vor Ablauf des Vertrags zu vereinbaren.

### Art. 38 Rückbau, Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes

<sup>1</sup> Nach Ablauf der festen oder verlängerten Vertragsdauer hat der GDL, sofern die Parteien nicht einvernehmlich etwas anderes vereinbaren, auf eigene Kosten und in Absprache mit der Stadt sämtliche Bauten und Anlagen des VVS vom öffentlichen Grund zurückzubauen und den öffentlichen Grund sowie die übrige beanspruchte Infrastruktur der Stadt in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Dabei ist ein nahtloser Weiterbetrieb des VVS durch einen Dritten Rechnung zu tragen.

<sup>2</sup> Sollte der GDL dieser Verpflichtung innert 60 Tagen nach Ablauf der Vertragsdauer nicht nachkommen, ist die Stadt zur Ersatzvornahme auf Kosten des GDL befugt.

<sup>3</sup> Das Eigentum am System, den Velos und den Stationen bleibt beim GDL. Stationen und Velos können nach der Beseitigung von Anschriften, die auf die Stadt hinweisen, frei wiederverwendet werden.

### Art. 39 Vorzeitige Vertragsauflösung

<sup>1</sup> Die Stadt hat das Recht, diesen Vertrag aus wichtigen Gründen unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist jeweils auf ein Monatsende durch schriftliche Erklärung zu kündigen und die Konzessionen für die Stationen schriftlich zu widerrufen.

<sup>2</sup> Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor:

- a. wenn der GDL den Termin der Inbetriebnahme oder der Fertigstellung des Endausbaus trotz schriftlicher Mahnung und nach einer Ansetzung einer Nachfrist von mindestens einem Monat nicht einhält;
- b. wenn der GDL trotz schriftlicher Abmahnung offenkundig nicht mehr Gewähr bietet, das VVS erfolgreich in Betrieb zu nehmen oder fertigzustellen;
- c. wenn der GDL wiederholt Anordnungen der Stadt im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung missachtet und/oder sich trotz schriftlicher Abmahnung weigert, Mängel der Anlagen, der Velos oder im Betrieb zu beseitigen;
- d. wenn der GDL einen Antrag auf Konkurseröffnung oder Nachlassstundung vor Gericht stellt oder wenn ein Konkurs- oder Nachlassverfahren gegen den GDL eröffnet wird;
- e. der GDL der Stadt falsche Auskünfte erteilt hat;
- f. der GDL Steuern oder Sozialabgaben nicht bezahlt hat;
- g. der GDL vom Gesetzes wegen oder durch Beschluss aufgelöst wird.

<sup>3</sup> Im Falle einer vorzeitigen Vertragsauflösung durch die Stadt hat diese das Recht, die Anlagen und Velos zum dannzumaligen Restwert zu erwerben.

<sup>4</sup> Im Falle einer vorzeitigen Vertragsauflösung durch die Stadt hat diese zudem das Recht (aber nicht die Pflicht), in die Verträge zwischen dem GDL und seinen Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten einzutreten sowie Dritte mit der Weiterführung der Planung, Ausführung und dem Betrieb des VVS zu beauftragen.

<sup>5</sup> Der GDL verpflichtet sich, bei einer vorzeitigen Vertragsauflösung den am VVS mitwirkenden Schlüsselpersonen, die in einem direkten Arbeitsverhältnis mit dem GDL stehen, zu ermöglichen, unverzüglich in ein direktes Arbeitsverhältnis mit der Stadt oder einer von dieser bezeichneten Gesellschaft zu treten.

<sup>6</sup> Bei vorzeitiger Vertragsauflösung ist der GDL verpflichtet, sämtliche für die Erfüllung dieses Vertrages notwendigen Unterlagen und digitalen Dateien der Stadt in weiter bearbeitbarer Form herauszugeben und ihr die mit seinen Beauftragten, Subunternehmern und Lieferanten abgeschlossenen Verträge mitsamt des vertrags- und ausführungsrelevanten Schriftverkehrs abzutreten.

<sup>7</sup> Der GDL haftet vollumfänglich für den Schaden, welcher der Stadt aus einer begründeten vorzeitigen Vertragsauflösung entsteht.

#### Art. 40 Vorgehen bei Vertragsstreitigkeiten

<sup>1</sup> Bei Vorliegen einer Streitigkeit in Bezug auf Auslegung und Einhaltung dieses Vertrags sind die Parteien verpflichtet, sofort zu verhandeln.

<sup>2</sup> Sie bemühen sich, die Folgen einer Nicht-, Schlecht- oder Späterfüllung einvernehmlich und sachgerecht zu regeln.

### **9. Kapitel: Schlussbestimmungen**

#### Art. 41 Änderungen und Ergänzungen des Vertrags

Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrags sind nur gültig, wenn sie in schriftlicher Form abgefasst und von den Parteien unterzeichnet sind.

#### Art. 42 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags ganz oder teilweise rechtlich unwirksam oder undurchführbar sein, so wird die Gültigkeit dieses Vertrags im Übrigen davon nicht berührt. Die Parteien werden in einem solchen Fall eine Vereinbarung treffen, welche die betreffende Bestimmung durch eine wirksame, wirtschaftlich möglichst gleichwertige Bestimmung ersetzt. In gleicher Weise ist zu verfahren, wenn eine Lücke in diesem Vertrag offenbar wird.

#### Art. 43 Anwendbares Recht und zuständiges Gericht

<sup>1</sup> Dieser Vertrag untersteht öffentlichem Recht.

<sup>2</sup> Rechtsstreitigkeiten richten sich nach dem Gesetz vom 23. Mai 1989<sup>12</sup> über die Verwaltungspflege.

---

<sup>12</sup> VRPG; BSG 155.21

Art. 44 Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieser Vertrag steht unter Vorbehalt der Genehmigung des Realisierungskredits für die Einführung eines Veloverleihsystems für die Stadt Bern durch den Stadtrat (Stadtparlament).

<sup>2</sup> Er tritt mit der Rechtskraft des Beschlusses des Stadtrats gemäss Absatz 1 in Kraft.

Bern,

PubliBike

.....

Bern,

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

.....

Ursula Wyss

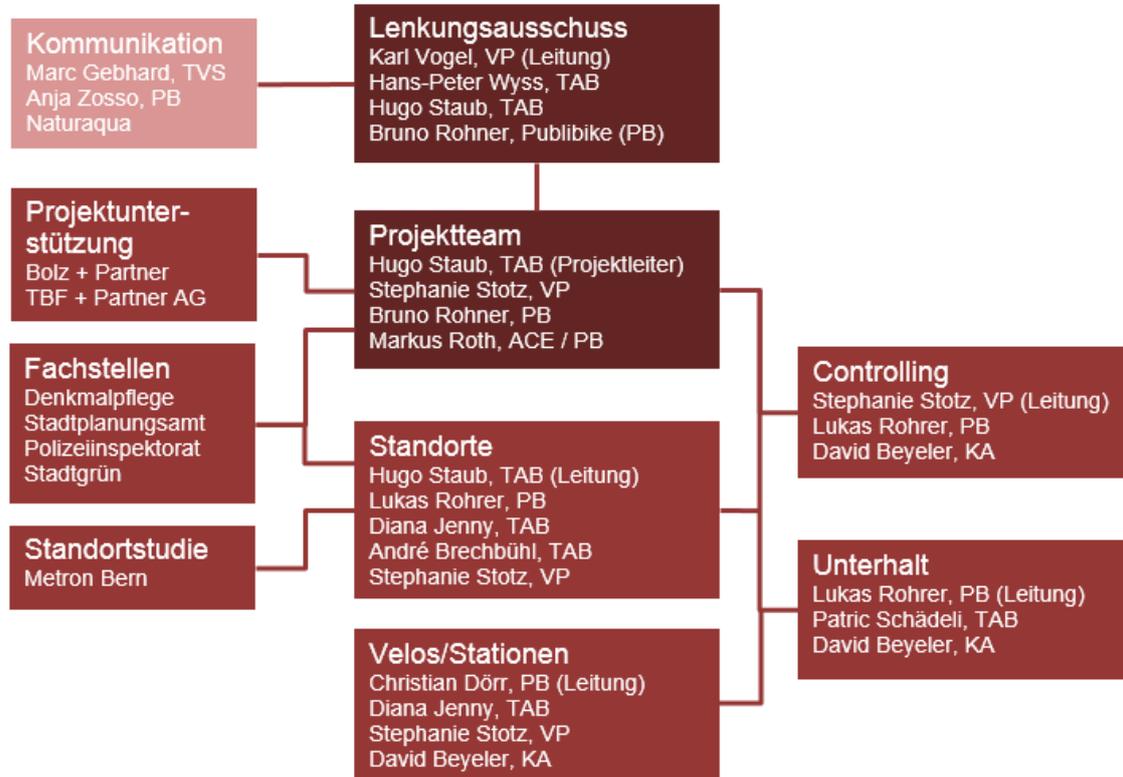
Direktorin

Genehmigt durch den Gemeinderat mit Beschluss vom [XXXX], GRB Nr. [XXXX]

Im Kraft nach Beschluss des Stadtrats vom [XXXX], ... Nr. [XXXX] am XXXX



## Anhang 2: Organigramm



Stand 25.4.2017

## **11. Beilagen**

### **Beilage 1: Pflichtenheft**

Einsehbar bei der Direktion TVS

### **Beilage 2: Offerte**

Vertraulich; liegt nur dem Original bei