

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Einführung eines öffentlichen Veloverleihsystems für die Stadt Bern; Planungskredit

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 Punkt 2, 3 und 4 hat er gleichzeitig eine erste Fristverlängerung bis Ende Januar 2014 gewährt. Mit Beschluss vom 19. Februar 2015 hat der Stadtrat sodann einer zweiten Fristverlängerung bis Ende Juni 2015 zugestimmt. Parallel zum vorliegenden Antrag hat der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats eine weitere Fristverlängerung bis Ende 2016 verabschiedet.

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat hiermit einen Antrag für einen Planungskredit für die Erfüllung der Motion bzw. die Einführung eines Veloverleihsystems für die Stadt Bern.

2. Ziele des Veloverleihsystems

Veloförderung generell

Die Stadtverträglichkeit des Verkehrs ist angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung und ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Dabei übernehmen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr eine wesentliche Rolle. Fuss- und Veloverkehr vereinen wichtige Aspekte wie Individualität, Flexibilität und Förderung der Gesundheit sowie beim Veloverkehr auch den Aspekt der Schnelligkeit. Ein hoher Anteil dieser Verkehrsarten am Gesamtverkehr liegt im Interesse einer lebenswerten, kinder- und altersfreundlichen sowie wohnlichen Stadt. Erklärtes Ziel ist es deshalb, den Anteil dieser Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und auf den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Die Stadt Bern wird deshalb in den kommenden Jahren auf die verstärkte Förderung des Veloverkehrs setzen mit dem ambitionierten Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 markant zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist in den nächsten Jahren eine konsequente Veloförderung als Schwerpunkt der Verkehrspolitik vorgesehen (Velo-Offensive). Die Einführung eines Veloverleihsystems ist ein wichtiger Bestandteil dieser Veloförderungspolitik.

Verkehrspolitische Ziele des Veloverleihsystems

Mit der Einführung eines Veloverleihsystems (VVS) verfolgt der Gemeinderat folgende Verkehrsziele:

- Das Mobilitätsangebot für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung und für Touristinnen und Touristen wird erweitert, die Freiheiten der Verkehrsteilnehmenden bei der Verkehrsmittelwahl werden erhöht.
- Der öffentliche Verkehr wird ergänzt, vor allem in den tangentialen Verkehrsbeziehungen, auf denen er weniger gute Angebote machen kann als bei den radialen Fahrbeziehungen von und zum Zentrum.
- Unternehmen wird ermöglicht, über das VVS ihr betriebliches Mobilitätsmanagement auszubauen (z.B. VVS-Standorte auf privaten Firmenarealen, Jahresabonnemente für Mitarbeitende) oder sich als Sponsor und Werbepartner eines stadt- und umweltgerechten Mobilitätsangebots zu positionieren.

Je besser es gelingt, diese projektbezogenen Ziele zu erreichen, umso mehr trägt das VVS auch zum übergeordneten Ziel der Veloförderung bei, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 signifikant zu steigern.

Sozialpolitische Ziele des Veloverleihsystems

Die Einführung eines VVS unterstützt daneben auch sozialpolitische Ziele. Der Betrieb des VVS bietet ausbildungs- und arbeitslosen Menschen eine sinnvolle Beschäftigungsmöglichkeit und unterstützt ihre berufliche und soziale Integration. Der Betrieb bietet eine breite Palette von Einsatz- und Arbeitsplätzen (Administration, Mechanik sowie Logistik), welche von Menschen mit niedriger beruflicher Qualifikation verrichtet werden können. Es ist somit für die Zielgruppe der sozialhilfeberechtigten Langzeitarbeitslosen sehr geeignet. Das Kompetenzzentrum Arbeit der Stadt Bern (KA) kann mit dem VVS sein differenziertes Angebot im BIAS-Bereich weiter ausbauen. Zur Sicherung dieses Ziels ist es eine zwingende Vorgabe für potentielle Anbieter des VVS, das Verleihsystem in Zusammenarbeit mit dem KA anzubieten.

3. Ausgestaltung des Veloverleihsystems

3.1 Geschäftsmodell

Analog zum Vorgehen in anderen Städten - zum Beispiel Zürich - soll die Stadt Bern das VVS nicht selber betreiben, sondern dessen Errichtung und Betrieb öffentlich auszuschreiben. Dieses Modell basiert auf der Idee, dass das VVS von einem Gesamtdienstleister (GDL) umgesetzt und betrieben wird, womit unternehmerische Anreize wirken können und das finanzielle Risiko für die Stadt begrenzt wird.

Der GDL übernimmt einen erheblichen Risiko-Anteil, insbesondere das Kosten- und Ertragsrisiko. Die Stadt leistet nur einen über die Vertragsdauer fixen Anteil an die ungedeckten Kosten. Deshalb darf die Stadt nicht alle Details des VVS festlegen. Sie muss dem GDL einen angemessenen, dem wirtschaftlichen Risiko entsprechenden Handlungsspielraum offen lassen. Nur so kann auch sichergestellt werden, dass im Beschaffungsverfahren innovative Angebote eingehen und dass sich das VVS erfolgreich und kundennah entwickeln kann.

Eine zentrale Vorgabe an den GDL wird darin bestehen, dass er zwingend verpflichtet wird, das KA in den Betrieb des VVS einzubeziehen.

Die wichtigsten Punkte der Aufgaben- und Rollenteilung sind nach heutigem Stand wie folgt vorgesehen, wobei bis zur definitiven Ausschreibung noch punktuelle Änderungen möglich bleiben:

*Gesamtdienstleister
(GDL)*

Aufgaben

- betreibt das VVS zu einem festen Preis über die vereinbarte Zeitdauer und gemäss den vereinbarten Service-Levels;
- bezieht mindestens das Grundleistungsangebot beim KA;
- stellt Antrag für die Rahmenson dernutzungskonzession und die Objektkonzessionen;
- reicht sofern notwendig die Baugesuche für die Standorte ein;
- finanziert und liefert das Betriebssystem (Velos, Registrierungs-, Abrechnungs- und Kommunikationssystem, weitere betriebliche Infrastrukturen) und ist während der Vertragsdauer dafür zuständig, dass dieses funktionsstüchtig ist und die vereinbarten Qualitätsstandards erfüllt;
- stellt die Kundeninformation an den Standorten zur Verfügung und sorgt für deren Unterhalt;
- sichert die Hotline für die Nutzerinnen und Nutzer;
- sorgt für die zweckmässige Positionierung und Vermarktung des VVS.

Kompetenzen

- gibt beim KA oder bei Dritten die erforderlichen Leistungen für den Betrieb in Auftrag;
- vermarktet die definierten Werbemöglichkeiten an den Velos;
- sorgt für die Weiterentwicklung des VVS je nach Nachfrage durch zusätzliche Standorte auf privatem Grund und Standorte in Nachbargemeinden.

Verantwortung

- trägt das Betriebs- und Kostenrisiko des VVS
- liefert der Direktion TVS die für das Controlling erforderlichen Berichte und Betriebskennzahlen;
- definiert aufgrund des Controllings den Optimierungsbedarf des VVS aus Sicht des GDL und setzt mit der Direktion TVS und dem KA die erforderlichen Massnahmen um.

Direktion TVS

Aufgaben

- vertritt die Stadt als Auftraggeberin des VVS gegenüber dem GDL und in der Öffentlichkeit;
- erteilt gestützt auf die Rahmenson dernutzungskonzession des Gemeinderats die Objektkonzessionen für die Standorte des VVS;
- erarbeitet Baugesuchunterlagen für die Standorte des VVS zuhanden des GDL;
- realisiert die Bau- und Markierungsarbeiten für die Standorte (könnte auch dem GDL übertragen werden - Entscheid noch offen);
- stellt den baulichen und betrieblichen Unterhalt (Reinigung, Schneeräumung) der Standorte sicher;
- unterstützt den GDL in der Positionierung und Vermarktung des VVS und in den Kontakten mit Behörden und Wirtschaftspartnern sowie der Öffentlichkeitsarbeit;
- sichert und leistet fixe Betriebszuschüsse.

Kompetenzen

- genehmigt neue Standorte und wesentliche Änderungen in Konzept und Betrieb;
- Controlling der Aufgabenerfüllung des GDL und der Wirkungen des VVS

auf den Verkehr und das Stadtbild.

Verantwortung

- unterbreitet dem Gemeinderat regelmässig Bericht zum VVS;
- definiert aufgrund des Controllings den Optimierungsbedarf des VVS aus Sicht der Direktion TVS und setzt mit dem GDL und dem KA die erforderlichen Massnahmen um.

Kompetenzzentrum Arbeit (KA)

Aufgaben

- erbringt als Subakkordantin des GDL das Grundleistungsangebot für den Betrieb des VVS;
- fördert mit dem Betrieb des VVS die berufliche und soziale Integration von langzeitarbeitslosen Sozialhilfe berechtigten Personen.

Kompetenzen

- offeriert Leistungen, die über das Grundleistungsangebot hinausgehen, inkl. den Betrieb von Standorten in Nachbargemeinden;
- kontrolliert den sozialpolitischen Nutzen des VVS.

Verantwortung

- ist gegenüber dem GDL verantwortlich für die vertraglich fixierten Betriebsleistungen;
- liefert der Direktion TVS die für das Controlling erforderlichen Berichte und Betriebskennzahlen zum VVS und beurteilt den sozialpolitischen Nutzens des VVS.

Der GDL wird das Betriebssystem (z.B. Velos, Registrierungs-, Abrechnungs- und Kommunikationssystem) und die Kundeninformation an den Standorten finanzieren, liefern und unterhalten. Diese Elemente bleiben in seinem Eigentum, womit er auch das entsprechende Risiko trägt. In der Ausschreibung ist dazu vorgesehen, dass der Restwert des Betriebssystems nach fünf Jahren auf dem Preisblatt ausgewiesen werden muss; der Vertrag mit dem GDL wird die Option enthalten, dass die Stadt das Betriebssystem und die Kundeninformation zum Restwert übernehmen kann.

3.2 Technisches System

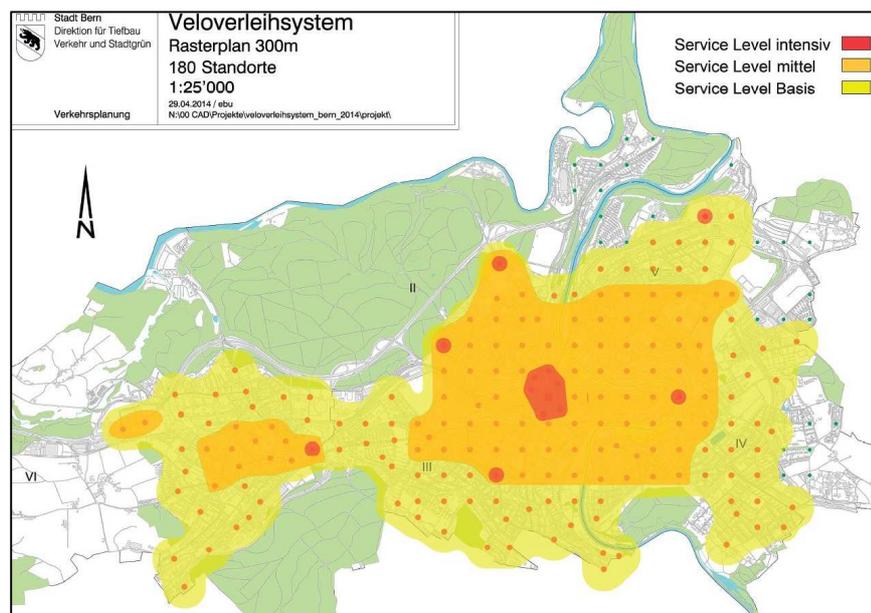
In den letzten Jahren haben sich Veloverleihsysteme technisch wesentlich weiter entwickelt. Heute kommen mit Bordcomputern und GPS ausgestattete Velos zum Einsatz, die nicht mehr in jedem Fall feste Abstellsysteme benötigen. Damit kommt der Standort- und Platzfrage nur mehr eine untergeordnete Bedeutung zu.

Die wichtigsten Punkte des technischen Systems sind wie folgt vorgesehen:

Standorte

- Der Perimeter des VVS umfasst das gesamte Stadtgebiet.
- Der durchschnittliche Abstand zwischen den Standorten beträgt rund 300 Meter, wobei die Standorte jeweils aufgrund der örtlichen Bedürfnisse und Verhältnisse festgelegt werden (z.B. in der Nähe einer ÖV-Haltestelle).
- Ein Standard-Standort entspricht der Fläche eines Autoabstellplatzes (2.0 auf 5.0 Meter) und hat Platz für 10 Velos. An stark frequentierten Lagen werden Doppel- oder Dreifachstandorte eingerichtet.
- Das VVS weist ca. 180 Standorte auf öffentlichem Grund mit insgesamt 2 000 Velos auf. Aufgrund von Erfahrungen aus dem Betrieb soll das VVS in den ersten zwei Betriebsjahren auf 200 Standorte mit 2 400 Velos

- ausgebaut werden können, falls dazu eine ausreichende Nachfrage besteht.
- Die Ausstattung der Standorte umfasst Bodenmarkierungen (Umrangungslinie und Velopiktogramm), bei Bedarf eine oder zwei Blenden zur seitlichen Begrenzung der Standorte (z.B. gegenüber Anlieferfeldern) und ein einfaches Kundeninformationssystem. Bei Standorten auf öffentlichem Grund sind keine Werbeflächen vorgesehen.
 - Im UNESCO-Perimeter kann allenfalls auf fixe VVS-Standorte verzichtet werden, falls der GDL nachweisen kann, dass er in anderen Städten erfolgreich solche „freie Abstellzonen“ betreibt.
 - Es können zusätzliche Standorte auf privatem Grund in der Stadt Bern und Standorte in Nachbargemeinden (öffentliche und private) realisiert werden. Der Stadt dürfen dadurch weder einmalige noch wiederkehrende Mehrkosten entstehen. Private Standorte können benannt werden (z.B. „Station Muster AG“), Werbemöglichkeiten sind im Rahmen der geltenden Bestimmungen möglich. Der GDL wird verpflichtet, Nachbargemeinden dieselben Grund-Bedingungen anzubieten wie der Stadt Bern, wobei Anpassungen an die konkreten Bedingungen natürlich vorbehalten bleiben.



Standortkonzept VVS Bern mit Servicelevel

Velos

- Sichere und einfach zu benutzende Velos, die auf eine intensive öffentliche Nutzung ausgerichtet sind und die alle gesetzlichen Anforderungen (z.B. Licht) und zeitgemässe Kundenanforderungen (z.B. Schutzbleche und Gepäckkorb für den Warentransport) erfüllen.
- Velos mit geringem Gewicht, mindestens 7-Gängen und ansprechendem Design
- E-Bikes sind aus Kosten- und Sicherheitsgründen nicht zwingend vorgeschrieben, können aber in der Ausschreibung angeboten werden. Angemessene Sicherheitsanforderungen (z.B. limitierte Leistung/Geschwindigkeit) müssen durch den GDL erfüllt werden.
- Werbung auf den Velos ist auf dem Kettenschutz oder auf dem Hinter- oder Vorderrad sowie auf der Vorder- oder Rückseite des Gepäckkorbs zugelassen.

- Betriebssystem*
- Das Betriebssystem zur Registrierung der Nutzerinnen und Nutzer, zum Ein- und Auschecken der Velos, zur Lokalisierung abgestellter Velos und zur Verrechnung der Gebühren ist durch der GDL zu definieren, rechtzeitig bereitzustellen und über die gesamte Vertragsdauer zu unterhalten.
 - Die Schlüsselanforderungen an dieses System sind:
 - o Benutzerfreundlichkeit für alle Kundengruppen;
 - o hohe Zuverlässigkeit und Sicherheit (Datenschutz).
- Kundeninformation*
- Die Kundeninformation enthält an allen Standorten mindestens die für die erstmalige Benutzung des VVS erforderlichen Angaben zur Registrierung, die Tarife, den Perimeter des VVS, die nächstgelegenen Standorte des VVS und eine Hotline-Nummer.
 - Das Kundeninformationssystem soll sich bezüglich Form und Material an Verkehrssignalisationen orientieren (z.B. Signalpfosten mit Fundament, Schild mit Folie oder Stele)
 - Die Schildgrösse für die Kundeninformation darf maximal 50 auf 70 cm betragen, das Schild kann beidseitig genutzt werden.
 - Die Hotline muss Kunden mindestens in Deutsch, Französisch und Englisch beraten können.

4. Zeitplan

Für den weiteren Verlauf ist im Idealfall folgender Zeitplan vorgesehen:

Juni 2015	Genehmigung Planungskredit durch den Stadtrat Publikation öffentliche Ausschreibung
bis Anfang 2016	Auswahl Bestanbieter. Finanzierungsnachweis, definitiver Zuschlag
bis Mitte 2016	Detailplanung Standorte in Zusammenarbeit mit dem GDL Verabschiedung Kreditvorlage zuhanden Stadtrat (Realisierung)
Herbst 2016	Genehmigung Realisierungskredit durch den Stadtrat
bis Frühling 2017	Produktion technisches System, Vorbereitung Betriebsphase, Realisierung Standorte
Mai 2017	Inbetriebnahme VVS (best-case)

5. Planungskosten

Bis dem Stadtrat ein Umsetzungskredit für das VVS unterbreitet werden kann, fallen insgesamt folgende externe Planungskosten an:

Grundlagen, Konzept VVS, Geschäftsmodell, Vorbereitung Ausschreibung	¹ Fr.	150 000.00
Durchführung und Auswertung Ausschreibung, Verträge mit dem GDL	Fr.	80 000.00
Detailplanung zu den Standorten	Fr.	50 000.00
Reserve	Fr.	20 000.00
Total beantragter Planungskredit inkl. MwSt.	Fr.	300 000.00

Bei den bisher aufgelaufenen Kosten von Fr. 150 000.00 für „Grundlagen, Konzept VVS, Geschäftsmodell, Vorbereitung Ausschreibung“ handelt es sich um nicht aktivierungsfähige Planungs- und Konzeptarbeiten, die über die Spezialfinanzierung gemäss Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) finanziert und vom Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligt worden sind.

Die weiteren Kosten von nochmals Fr. 150 000.00 sind demgegenüber grundsätzlich aktivierungsfähig. Sie sind deshalb nach den (neuen) Vorgaben von HRM2 zu den Spezialfinanzierungen zwingend über die Investitionsrechnung zu finanzieren und werden später - anders als die Kosten für die Planungs- und Konzeptarbeiten - auch in die Kreditvorlage für die Umsetzung des VVS integriert.

Im Sinne der Transparenz unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend eine Kreditvorlage über den gesamten Betrag von Fr. 300 000.00. Die Kapitalfolgekosten werden jedoch lediglich für die aktivierungsfähigen Ausgaben angerechnet.

6. Umsetzungskosten

Eine verlässliche Abschätzung der Kosten für die Umsetzung des VVS ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Dies wird entscheidend von den Ergebnissen der Ausschreibung abhängen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Kredit in der Kompetenz des Stadtrats notwendig sein wird.

Das geplante Geschäftsmodell sieht vor, dass die Stadt Betriebszuschüsse an einen GDL leisten wird. Solche Zuschüsse sind grundsätzlich nicht aktivierungsfähig und müssen daher über die Erfolgsrechnung finanziert werden (Verpflichtungskredit). Diese Zuschüsse könnten - je nach Höhe des auserwählten Bestangebots - die Spielräume für die künftige Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stark einschränken. Der Gemeinderat wird deshalb Änderungen des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs prüfen, um diesen Effekt aufzufangen. Entsprechende Vorschläge werden dem Stadtrat voraussichtlich Mitte 2015 zusammen mit den Reglementsänderungen unterbreitet, die aufgrund der neuen Vorgaben von HRM2 ohnehin nötig sind.

¹ in eigener Kompetenz bereits vom Gemeinderat bewilligt

7. Folgekosten

7.1 Kapitalfolgekosten

Wie unter Ziffer 5 erwähnt, werden bei den Kapitalfolgekosten nur die aktivierungsfähigen Kosten in der Höhe von Fr. 150 000.00 berücksichtigt.

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	5. Jahr
Anschaffungswert	150 000.00	120 000.00	90 000.00	30 000.00
Abschreibung 20 %	30 000.00	30 000.00	30 000.00	30 000.00
Zins 2.3 %	3 450.00	2 760.00	2 070.00	690.00
Kapitalfolgekosten	33 450.00	32 760.00	32 070.00	30 690.00

7.2 Folgekosten für Betrieb und Personal

Der Personalaufwand für die weitere Planung bis zum Vorliegen der Kreditvorlage für die Umsetzung des VVS kann mit den vorhandenen Ressourcen geleistet werden. Für Betrieb und Personal fallen in dieser Phase keine Folgekosten an.

Antrag

1. Für die Einführung eines Veloverleihsystems in der Stadt Bern wird ein Planungskredit von Fr. 300 000.00 bewilligt. Der aktivierungsfähige Anteil von Fr. 150 000.00 geht zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100385 (Kostenstelle 510110).
2. Der aktivierungsfähige Anteil des Planungskredits ist später in den Realisierungskredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 18. März 2015

Der Gemeinderat