2014.TVS.000217

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Regionales öffentliches Veloverleihsystem 2026+: Realisierungskredit (Investitions- und Verpflichtungskredit) (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Seit 2018 gehören die «PubliBikes» ins Strassenbild der Stadt Bern. Das öffentliche Veloverleihsystem (VVS) «Velo Bern» hat sich als Teil des regionalen Mobilitätsangebots in Bern gut verankert. Die PubliBike AG (PubliBike) betreibt das VVS mit etwa 1 600 Leihvelos an 245 Stationen in der Stadt Bern sowie in den umliegenden Gemeinden Köniz, Muri bei Bern, Ittigen, Ostermundigen, Zollikofen und Moosseedorf. Die grosse und heterogene Gruppe der Kundschaft zeigt, «Velo Bern» ist ein Angebot mit Service public-Charakter. Dies dank moderaten Preisen und einem dichten Netz von Ausleihstationen, das bis an die Stadtgrenzen und darüber hinaus reicht.

Es ist ein erklärtes Ziel der Stadt Bern, die Ressourcen zu schonen, den CO2-Ausstoss zu senken und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu steigern. Dazu fördert sie seit Jahren die klima- und stadtverträgliche Mobilität. Das VVS unterstützt als niederschwelliges Angebot den Umstieg auf das Velo und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verankerung einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Mobilitätskultur. Wenn Ende 2025 der Leistungsvertrag mit PubliBike ausläuft, soll ab 2026 ein regional verankertes öffentliches Veloverleihsystem (VVS 2026+) den Betrieb aufnehmen. Mit Beschluss vom 21. September 2023 hat der Stadtrat den von der Stadt Bern und den Partnergemeinden der Region Bern erarbeiteten Eckwerten des VVS 2026+ zugestimmt und der für die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung nötigen Erhöhung des Projektierungskredits auf Fr. 350 000.00 zugestimmt (SRB Nr. 2023-396). Am 13. Dezember 2023 haben die Stadt Bern und 14 Partnergemeinden[1] der Region das VVS gemeinsam neu ausgeschrieben. Gestützt auf die massgebenden kantonalen und städtischen Vorschriften wurde das offene Verfahren nach GATT/WTO gewählt. PubliBike ging nach 2016 erneut als Gewinnerin aus der Ausschreibung hervor.

Im Laufe des bisherigen Betriebs von «Velo Bern» hat sich bereits abgezeichnet, dass ein qualitativ gutes VVS mit Service public-Charakter kaum kostendeckend betrieben werden kann. Dies hat sich bei der Ausschreibung bestätigt, denn es gab keine Angebote ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand. Deshalb werden nun, im Unterschied zum aktuellen VVS, für das VVS 2026+ erstmals Betriebsbeiträge der Stadt und der Partnergemeinden notwendig. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat vorliegend zuhanden der Stimmberechtigten für die Umsetzung des VVS 2026+ in der Stadt Bern Verpflichtungskredite von insgesamt 7,62 Mio. Franken. Der Verpflichtungskredit zu Lasten der Erfolgsrechnung der Verkehrsplanung (580) beinhaltet einerseits einen (fixen) Betriebsbeitrag von jährlich Fr. 440 000 sowie einen Dritt- und Sachaufwand von Fr. 115 000 pro Jahr – insgesamt also von 4,44 Mio. Franken (Fr. 555 000.00 x 8 Jahre) – und anderseits einen einmaligen Investitionskredit von 3,18 Mio. Franken für die Vorbereitungsarbeiten sowie die Einrichtung der Ausleihstationen, welche neu in der Verantwortung der Stadt liegt.

[1] Belp, Frauenkappelen, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Muri bei Bern, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Ostermundigen, Vechigen, Wohlen bei Bern, Worb und Zollikofen.

2. Ausgangslage

2.1 Förderung der nachhaltigen Mobilität

Seit Jahren fördert die Stadt Bern den Veloverkehr und den Fussverkehr. Denn beide Verkehrsarten sind stadtverträglich, ressourcenschonend und emissionsarm. Velofahren ist platzsparend und leise, generiert keinen Feinstaub, kaum Reifenabrieb und stösst kein CO2 aus und noch dazu ist es förderlich für die Gesundheit und ist vielen Menschen zugänglich. Die klimagerechte Mobilität ist ein wichtiger Faktor, um die gemäss dem Klimareglement der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) verbindlichen Ziele der Stadt Bern zur Senkung des CO2- Ausstosses im Bereich Mobilität zu erreichen.[2] Aus diesen Gründen investiert die Stadt in den Ausbau einer sicheren und attraktiven Infrastruktur sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr, schafft Planungsgrundlagen[3] und ergreift zusätzliche Massnahmen, um die breite Nutzung zu fördern. Zu Letzterem zählt der öffentliche Veloverleih. Mit seinem dichten, stadtweiten Netz an Ausleihstationen und dem moderaten Tarifsystem bietet das VVS eine niederschwellige Möglichkeit, aufs Velo umzusteigen oder die Velonutzung im Arbeitsalltag und der Freizeit zu steigern. Dass diese Möglichkeit genutzt wird, zeigen die Nutzungszahlen. Darüber hinaus liegt in der regionalen Ausrichtung des Veloverleihsystems das Potenzial, dass Fahrten aus den umliegenden Gemeinden in die Stadt Bern und zurück verstärkt mit Velos unternommen werden und sich dies positiv auf den städtischen Modalsplit auswirkt.

2.2 Nutzung des aktuellen Veloverleihsystems

Seit der Eröffnung des VVS konnte die Anzahl Fahrten jährlich gesteigert werden, von gut 1 Mio. Fahrten im Jahr 2019 auf 1.7 Mio. Fahrten im Jahr 2023. Im Jahr 2023 wurden im Netz «Velo Bern» pro Tag durchschnittlich 4 670 Fahrten mit den Leihvelos von PubliBike getätigt, mit einem Höchststand von 8 880 Fahrten am 18. August 2023.

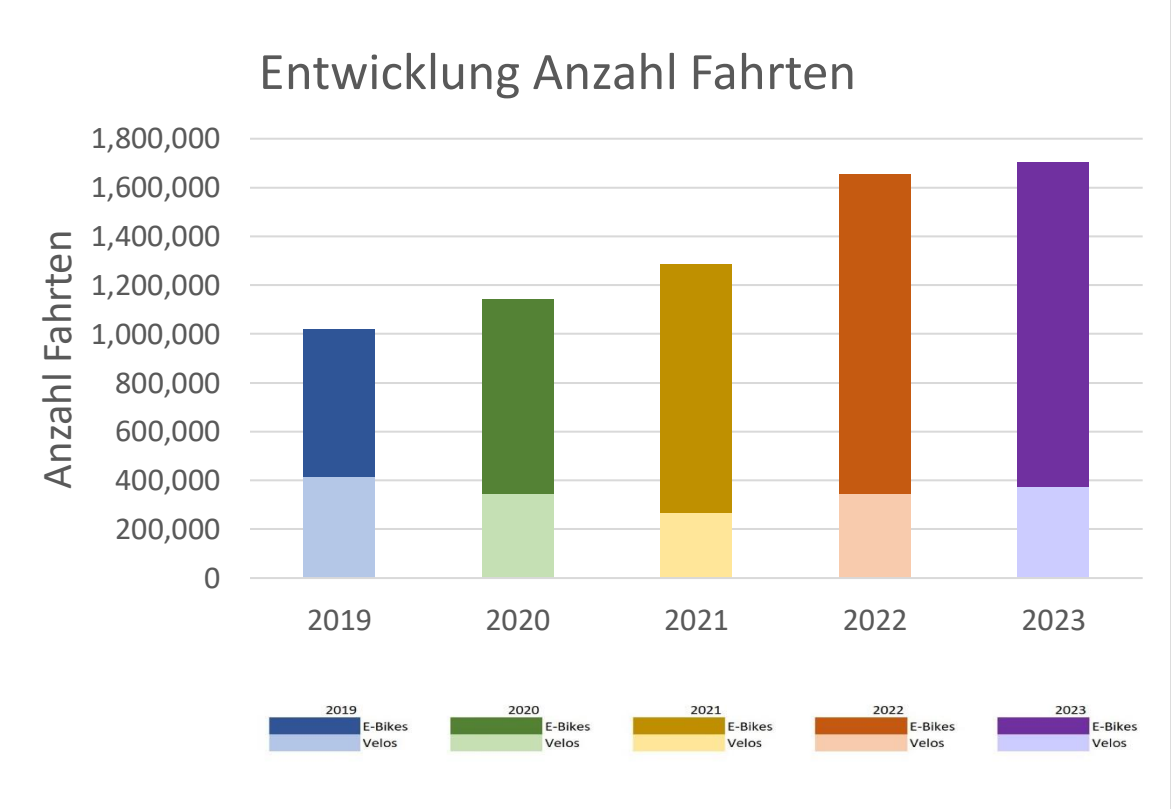


Abbildung 1: Entwicklung Anzahl Fahrten, Anteil E-Bikes und mechanische Velos

[2] www.bern.ch/rahmenstrategie-nachhaltige-entwicklung/das-macht-bern/handlungsschwerpunkt-3/klimareglement

[3] Der neue Masterplan Fussverkehr und die Weiterentwicklung des Masterplans Veloinfrastruktur befinden sich aktuell im Vernehmlassungsprozess: www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/neue-standards-fuer-fuss-und-velo-verkehr-in-der-stadt-bern.

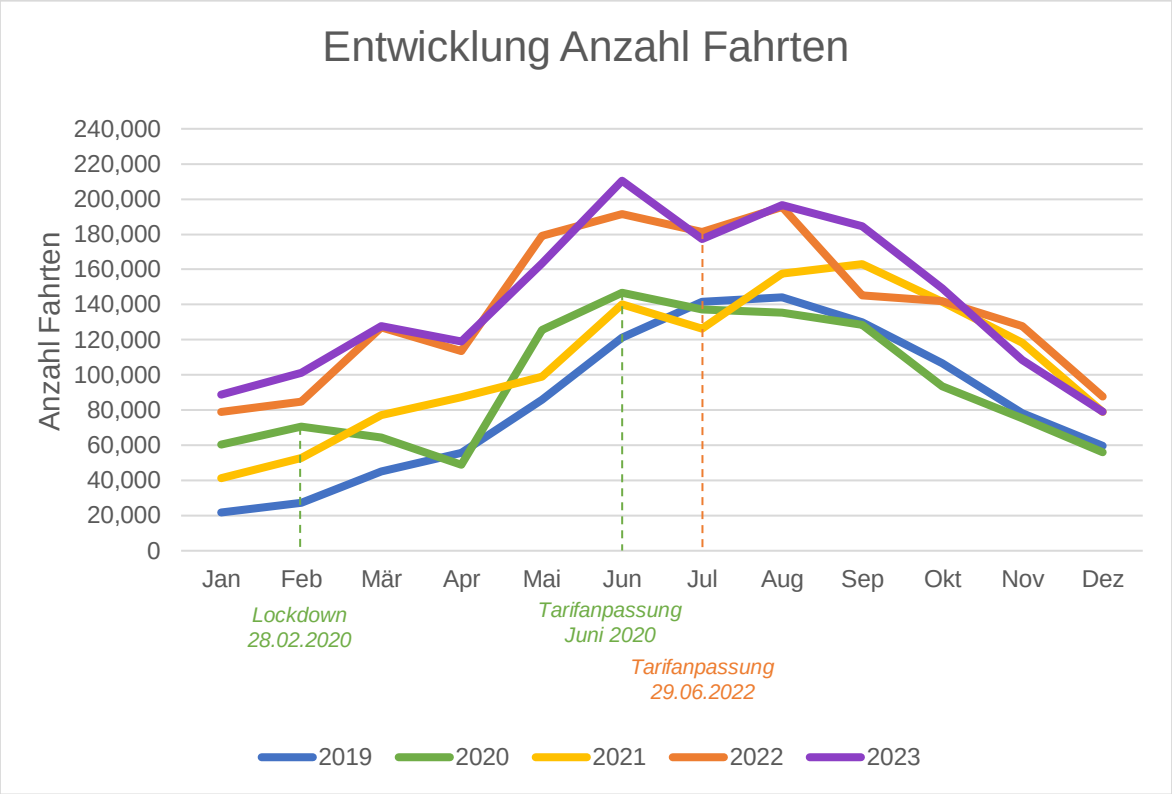


Abbildung 2: Entwicklung Anzahl Fahrten in den Jahren 2019 bis 2023 (mechanische Velos und E-Bikes)

Auch bei der Zahl der Nutzenden zeigt sich seit 2019 ein stetiger Aufwärtstrend. Insgesamt fast 41 000 Menschen haben im Verlauf des Jahrs 2023 mindestens eine oder mehrere Fahrten im Netz «Velo Bern» getätigt. Dies entspricht einem Zuwachs von einem Viertel (24.85 %) gegenüber dem Vorjahr (2022). Die Nutzung des Veloverleihsystems ist, wie die Velonutzung im Allgemeinen, von saisonalen Nachfrageschwankungen (u.a. aufgrund der Witterungsverhältnisse) geprägt, das Angebot wird jedoch durchaus ganzjährig und vermehrt auch im Winter genutzt.

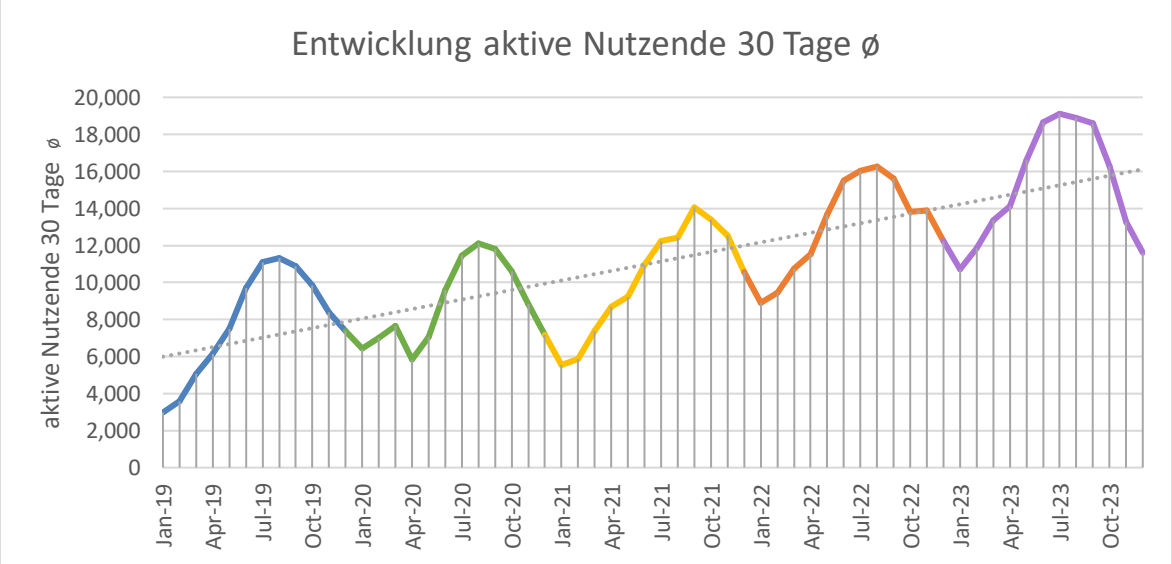


*Abbildung 3: Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Anzahl Nutzer*innen*

Bis Ende 2023 konnte PubliBike im Raum Bern die Anzahl Partnerschaften mit ansässigen Unternehmen und Organisationen auf 50 ausbauen. Der Anteil der Fahrten der Kundinnen und Kunden

von Unternehmen («Business-to-Business», B2B) an der Gesamtheit aller Fahrten ist folglich wachsend und ist von 47 % im Jahr 2019 auf 73 % im Jahr 2023 gestiegen. Während die B2B-Nutzenden zwar deutlich mehr Fahrten tätigen als die B2C-Nutzenden, sind es seit Jahren etwa doppelt so viele B2C-Nutzende wie B2B-Nutzende. Das VVS wird somit einerseits breit und andererseits im Zusammenhang mit den Unternehmens-Abos sehr häufig genutzt.

2.3 Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Arbeit

Bestandteil der seinerzeitigen Ausschreibung und des aktuellen Leistungsvertrags mit PubliBike war und ist die Verpflichtung, den Betrieb zusammen mit dem städtischen Kompetenzzentrum Arbeit (KA) zu betreiben; dazu wurde zwischen dem KA und PubliBike mit gleicher Laufzeit ein separater Betriebspartnervertrag abgeschlossen. Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage und der Qualitätssicherung der im Rahmen des VVS angebotenen Arbeitsintegration beschlossen das KA und PubliBike im Frühling 2023, ihre Zusammenarbeit zu optimieren und die Aufgaben des KA neu auf den Betrieb der Werkstatt zu fokussieren[4]. Diese Form der Zusammenarbeit hat sich bewährt und soll für das VVS 2026+ fortgesetzt werden.

3. Planung und Beschaffung

Die 15 beteiligten Gemeinden haben die Eckwerte sowie die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit für das VVS 2026+ in einem öffentlich-rechtlichen Gemeindevertrag nach Artikel 7 Buchstabe b des Gemeindegesetzes vom 16. März 1998 (GG; BSG 170.11) über die gemeinsame Ausschreibung und den Betrieb des Veloverleihsystems geregelt. Zu den wichtigsten Eckwerten zählen, dass

- ein Gesamtdienstleister (GDL) für den Betrieb verantwortlich ist;
- das VVS stationsgebunden bleibt, wobei das Standortkonzept der Stadt Bern basierend auf dem bestehenden Netz an Ausleihstationen aufgebaut wurde;
- die Flotte sowohl aus mechanischen Velos als auch aus E-Bikes besteht, wobei der Anteil E-Bikes im Vergleich zum bisherigen VVS erhöht wird;
- sich das Tarifsystem an den Preisen des regionalen ÖV orientiert;
- die Zusammenarbeit mit Sozialpartnern vor Ort angestrebt wird und dem städtischen Kompetenzzentrum Arbeit KA weiterhin die Möglichkeit offensteht, die Werkstattarbeiten in der Stadt Bern für das VVS im offerierten Rahmen auszuführen;
- sich der GDL zu einem ressourcenschonenden und nachhaltigen Betrieb des VVS 2026+ verpflichtet;
- die Infrastruktur der Ausleihstationen (Markierung und Informationsstelen) durch die Gemeinden und nicht wie bisher durch den GDL bereitgestellt wird.

Als zusätzliche Optionen wurden ausgeschrieben:

- Abonnement für unter Fr. 100.00/Jahr für mechanische Velos;
- Mitarbeitendenmobilität: Angebot für die Nutzung des VVS 2026+ durch Mitarbeitende der Stadtverwaltung.

Die Stadt Bern hat für sich und die 14 Partnergemeinden das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren durchgeführt. Für die Auswertung der Angebote wurden die Leihvelo-Prototypen beurteilt, die Angebote materiell geprüft sowie die publizierten Kriterien bewertet. Die Vergabe an PubliBike erfolgte gestützt auf die Ausschreibung und die Evaluation durch ein direktionsübergreifend zusammengesetztes Team sowie die Empfehlung der städtischen Beschaffungskommission am 4. Juni 2024.

[4] Vgl. die Medienmitteilung vom 16. März 2023 (www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/steigende-nachfrage-bei-publibike-fuehrt-zu-neuorganisation)

PubliBike hat ein qualitativ gutes und das wirtschaftlich günstigste Angebot eingereicht. Das Angebot zeichnet sich insbesondere durch die folgenden Punkte positiv aus:

- Wendige Leihvelos mit guter Ergonomie und Akku-Reichweite inkl. Akkuanzeige;
- Faire Angebote für die Stadt Bern und Partnergemeinden mit nachvollziehbaren Preisdifferenzen;
- Berücksichtigung der hohen E-Bike-Nutzung bei der Zusammensetzung der Leihveloflotte (70 % sind E-Bikes);
- Bewährtes Konzept zur Wartung und Reparatur der Leihvelos mit dem Kompetenzzentrum Arbeit als Betriebspartnerin;
- Nachhaltige Lösungen insbesondere bei der Logistik und dem E-Bike-Akkus;
- Günstiges Jahresabonnement ohne zusätzlichen Betriebskostenbeitrag für die Partnergemeinden.

Das Angebot für die Stadt Bern gilt als Grundangebot, während den Partnergemeinden die Option «Erweiterung Partnergemeinden» offensteht. Die 14 Partnergemeinden entscheiden unabhängig von der Stadt Bern, ob sie die Option «Erweiterung Partnergemeinden» abrufen und ihrerseits mit dem GDL einen Leistungsvertrag abschliessen.

Gegen den Vergabeentscheid hat die unterliegende Anbieterin am 24. Juni 2024 Beschwerde beim Regierungstatthalteramt Bern-Mittelland erhoben. Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Beschwerde nur geringe Erfolgschancen hat und mit Blick auf die per 2026 geplanten neuen Betriebsphase keine massgeblichen Verzögerungen zu erwarten sind

4. Leihvelos und Ausleihe

Das bekannte anthrazitfarbene «PubliBike» mit den 20 Zoll-Rädern wird auch ab 2026 das Leihvelo der Stadt Bern sein. Die Velos und E-Bikes, welche heute in Bern im Einsatz sind, werden auch nach 2026 eingesetzt. Sie werden aber überholt und mit einigen neuen Komponenten versehen. Der bewährte tiefe Einstieg, die kompakte Bauform sowie der One-Size Aluminiumrahmen mit verstellbarer Sattelstütze bleiben also bestehen, geeignet für Personengrössen von 140 cm bis 200 cm. Die Leihvelos sind vollständig ausgestattet, unter anderem mit hydraulischen Scheibenbremsen und dynamo- bzw. batteriebetriebenem Licht. Der Gepäckkorb und neu eine Handyhalterung zählen ebenfalls zur Ausstattung. Rund 70 % der Leihvelos verfügen über einen Elektro-Antrieb, der bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt. Bisher waren 50 % der Flotte E-Bikes. Zudem ist die Reichweite der Akkus künftig grösser; bei voller Ladung beträgt sie 100 bis 120 km. Die Akkus werden wie bisher mit Ökostrom geladen. Vorgesehen ist zudem die Verbesserung der Trittfrequenz bei den E-Bikes bei schnelleren Geschwindigkeiten. Mechanische Velos und E-Bikes sind nach wie vor typengleich; dies erlaubt einen einfachen, ressourcenschonenden Umbau zwischen den beiden Varianten. Die Flottengrösse von rund 2 600 Velos bei Inbetriebnahme kann bei Bedarf auf 3 000 Velos erhöht werden.

An den Ausleihstationen können die Leihvelos unverändert wie normale Velos parkiert werden, ohne «Dockingstations» und auch ohne Ladevorrichtungen für E-Bikes. Die Akkus werden durch PubliBike vor Ort ausgetauscht und zentral geladen, wenn das System einen tiefen Akkustand meldet. Der Akkustand ist zudem für die Kund*innen direkt am E-Bike und auch über die Karte in der App ersichtlich.



Abb. 4: mechanisches «Velo Bern» von PubliBike

Der Zutritt zum VVS 2026+ wird über ein sogenanntes «Smart Lock» am Velo/E-Bike gesteuert. Nutzerinnen und Nutzer registrieren sich einmalig über die PubliBike-App oder -Webseite. Sie können für die Suche nach freien Velos/E-Bikes die Karte der VVS-App nutzen und vor Ort das gewählte Velo/E-Bike über die App (Bluetooth) oder den SwissPass (RFID-Karte) freischalten. Eine Fahrt kann an einer beliebigen Ausleihstation beginnen und an einer beliebigen Ausleihstation enden. Ergänzend zur visuellen Markierung werden die Ausleihstationen durch Geofencing auch virtuell räumlich begrenzt, wodurch technisch sichergestellt wird, dass Ausleihen und Rückgaben nur innerhalb dieser Zonen möglich sind.

5. Netz und Stationen

Das Stationsnetz wurde für das VVS 2026+ in drei Kategorien ausgeschrieben: Basisnetz, Basisnetz plus und periphere Standorte. Das Standortkonzept für die Stadt Bern baut auf dem Bestehenden auf und wird im Vollausbau 258 Ausleihstationen umfassen:

- Das *Basisnetz* umfasst die wichtigsten Standorte in einer Gemeinde, welche essenziell sind für den Betrieb eines funktionierenden VVS und per Betriebsstart erstellt werden. In der Stadt Bern sind dies 208 Stationen, 22 Stationen mehr als beim aktuellen VVS.
- Das *Basisnetz plus* besteht aus weiteren Ausleihstationen zur Verdichtung des Basisnetzes, welche auch zu einem späteren Zeitpunkt während der Vertragsphase bezogen werden können. In der Stadt Bern sind dies 32 Ausleihstationen. Zusätzlich soll die Möglichkeit bestehen, 13 weitere Ausleihstationen zu betreiben, deren Betrieb heute von Firmen finanziert wird, die sogenannten Business-to-Business-Stationen (B2B). Dies wäre dann der Fall, wenn die jeweilige Ausleihstation für das Netz essenziell ist, doch künftig nicht mehr privat finanziert wird. Das Basisnetz plus umfasst damit maximal 45 Stationen.
- Zu den *Peripheren Standorten* zählen schliesslich jene Ausleihstationen, welche aufgrund der Lage aufwändig zu bewirtschaften und deshalb kostspieliger sind. Von den bisherigen vier peripheren Standorten wurden zwei dem Basisnetz zugeordnet. Die Stadt Bern hat nun drei zusätzliche periphere Standorte ausgeschrieben.

PubliBike offeriert der Stadt Bern die drei Standortkategorien (Grundangebot Stadt Bern) zu folgenden Preisen in Fr. inkl. MwSt.:

Standortkategorie	Kosten pro Jahr	Kosten für 8 Jahre
Basisnetz (208 Ausleihstationen)	337 272.00	2 698 176.00
Basisnetz plus (45 Ausleihstationen)	72 967.50	583 740.00
Periphere Standorte (5 Ausleihstationen)	29 727.50	237 820.00
Total (258 Stationen)	**439 967.00**	**3 519 736.00**

Die Netzdichte und -ausdehnung sind wesentliche Faktoren für die Qualität eines VVS. Ein stadtweites dichtes Netz stärkt den Service public-Charakter. Mehrfache Anfragen aus der Bevölkerung zu zusätzlichen Ausleihstationen, aber auch die Forderung aus dem Stadtrat mit der Motion Fraktion SP/JUSO (Ladina Kirchen/Michael Sutter, SP): *Ausbau des Veloverleihsystems auf städtischem Gebiet*, welche als Richtlinie erheblich erklärt wurde[5], bestätigen den Bedarf, bestehende Netzlücken zu schliessen. Tatsächlich konnte parallel zum Ausbau des Netzes in den vergangenen Jahren eine Steigerung der Nutzung verzeichnet werden. Die Stärkung des VVS als Service public setzt voraus, dass gerade dezentral gelegene Quartiere genauso vom VVS profitieren können wie das Zentrum. Darüber hinaus ermöglichen periphere Standorte eine gute Anbindung an die Nachbargemeinden. Der Gemeinderat beantragt daher, dass für die Stadt Bern *alle drei Standortkategorien* umgesetzt werden (Basisnetz, Basisnetz plus, periphere Standorte).

Im Vergleich zum aktuell umgesetzten Standortkonzept (201 Stationen) ist damit im Endausbau ein Ausbau des Netzes um 57 Ausleihstationen vorgesehen. Durch diese Erweiterung werden einerseits Netzlücken im bestehenden Basisnetz geschlossen wie bei der Tramendschlaufe Bümpliz, der Bushaltestelle Rossfeld oder im Steigerhubel. Andererseits umfasst das Basisnetz plus auch Ausleihstationen, welche erst längerfristig in neuen Arealüberbauungen eingerichtet werden, wie beispielsweise im Viererfeld, Gaswerkareal, Areal Goumoëns, auf dem Campus Berner Fachhochschule, im Wankdorf City III oder Weyermannshaus. Mit den drei zusätzlichen Peripheren Standorten im Raum Wylergut/Haldenstrasse, im Löchligut und in der Eymatt trägt die Stadt einem seit längerer Zeit bestehenden Bedürfnis Rechnung. Der Gemeinderat stellt vorliegend entsprechend Antrag.

Für die Erstellung der 57 zusätzlichen Ausleihstationen müssen teilweise andere Nutzungen weichen, davon werden auch öffentliche Parkplätze betroffen sein. Nach heutigem Planungsstand ist für die Einrichtung von schätzungsweise 25 Ausleihstationen die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen nötig, wobei pro Ausleihstation mit der Fläche von zwei Parkplätzen gerechnet wird. Bei den Standorten, welche sich ausserhalb des öffentlichen Strassenraums befinden, werden Vereinbarungen mit den privaten Eigentümerschaften angestrebt.

PubliBike erhält das exklusive Recht für den Betrieb des VVS 2026+ mit mechanischen Velos und E-Bikes bis max. 25 km/h. Dafür erteilt die Stadt Bern nach Artikel 70 des kantonalen Strassengesetzes eine umfassende Rahmensondernutzungskonzession und für die Nutzung der einzelnen Ausleihstationen je eine zusätzliche Objektkonzession, die PubliBike zum Betrieb des VVS 2026+ berechtigen. Die Ausleihstationen stehen PubliBike nicht exklusiv zur Nutzung zur Verfügung. Der Stadt Bern und den Partnergemeinden steht die Möglichkeit offen, ergänzend zum VVS 2026+ komplementäre Sharing-Angebote zu bewilligen oder zu bestellen, welche auf den identischen Ausleihstationen, wie das VVS 2026+ betrieben werden (bspw. Cargo-Bikes, E-Trottinette, schnelle E-Bikes etc.). Mit der Einrichtung solcher Mobilitätshubs verfolgen die Gemeinden das Ziel, das Angebot von Shared Micromobility örtlich zu bündeln und vermehrt Mobilitätshubs einzurichten.

[5] SRB Nr. 2023-66 vom 2. Februar 2023

6. Inbetriebnahme

Bei Betriebsstart im Januar 2026 umfasst das Stationsnetz jeder beteiligten Gemeinde:

- die Ausleihstationen des Basisnetzes;
- die von jeder Gemeinde bestellten Ausleihstationen des Basisnetzes plus, falls das Basisnetz plus von der jeweiligen Gemeinde als Standortkategorie gewählt wurde;
- die von jeder Gemeinde bestellten Peripheren Standorte, falls diese Standortkategorie von der jeweiligen Gemeinde gewählt wurde.

Auf Gemeindegebiet der Stadt Bern werden bei Betriebsstart die bestehenden 201 Ausleihstationen und im Verlaufe des ersten Betriebsjahrs auch die zwischen 35 und 40 der 57 neuen Standorte zur Verfügung stehen. Die Realisierung der übrigen neuen Ausleihstationen erfolgt in Abhängigkeit der Entwicklung der jeweiligen Standorte oder Areale (Viererfeld, Gaswerkareal etc.)

Auf jedes Betriebsjahr hin können die Stadt Bern und die Partnergemeinden den Betrieb zusätzlicher Ausleihstationen aus dem Basisnetz plus oder Periphere Standorte bestellen. Neu ist die Ausrüstung der Ausleihstationen des VVS 2026+ eine Aufgabe der Gemeinden und nicht mehr die Gesamtdienstleisterin. Grundsätzlich werden die Ausleihstationen mit einer Stele und einer Bodenmarkierung ausgerüstet, wobei die detaillierte Ausgestaltung durch die Stadt Bern und die Partnergemeinden noch zu definieren ist. Die definitive Einrichtung der Ausleihstationen erfolgt bis spätestens Ende des ersten Betriebsjahrs durch die Stadt Bern und die Partnergemeinden. Im ersten Betriebsjahr kann die Einrichtung folglich noch provisorisch sein. Diese Neuordnung der Zuständigkeiten für die Standorte schafft die Grundlage dafür, dass die Stationen künftig für alle von der Stadt bewilligten Sharing-Angebote genutzt werden dürfen bzw. müssen.

Rund zwei Drittel der vorgesehenen Leihveloflotte – die konkrete Anzahl errechnet sich aus der Anzahl bestellten Ausleihstationen durch alle Partnergemeinden – haben bei Betriebsbeginn zur Verfügung zu stehen, während das letzte Drittel in den darauffolgenden Wochen ins Verleihsystem eingespiesen werden kann.

7. Ökologische Nachhaltigkeit

Das VVS 2026+ soll aus ökologischer Sicht möglichst nachhaltig gestaltet werden. Mit der Genehmigung der Eckwerte und des Projektierungskredits hat der Stadtrat eine zusätzliche Prämisse festgelegt: Im Sinne eines gesamteinheitlichen ökologischen VVS muss der GDL für die Redistribution eine Fahrzeugflotte verwenden, die 100 % fossilfrei fährt. Der Gemeinderat wurde zudem beauftragt zu prüfen, ob und wie die Gesamtdienstleisterin verpflichtet werden kann, während der ganzen Dauer des Vertrags nach Möglichkeit alle Arbeitsschritte zur Herstellung der mechanischen und elektrifizierten Velos sowie die Reparaturarbeiten lokal in der Schweiz auszuführen (SRB 2023-396 vom 21. September 2023, Ziffern 2 und 3). Dies wurde wie folgt umgesetzt: Gemäss Vorgaben der Ausschreibung ist PubliBike verpflichtet, mit der Umwelt achtsam umzugehen und das VVS 2026+ ressourcenschonend und nachhaltig zu betreiben. Konkret bedeutet das eine umweltfreundliche Produktion und Entsorgung der Leihvelos sowie eine nachhaltige Batterie-Lösung bei den E-Bikes. Für die Akkulogistik und die Redistribution ist eine Fahrzeugflotte zu verwenden, die 100 % fossilfrei fährt. Des Weiteren ist PubliBike verpflichtet, für den Betrieb des VVS 2026+ grundsätzlich nur zertifiziertem Ökostrom einzusetzen. Die Wartung und Reparatur der Leihveloflotte und deren Hauptkomponenten hat regional zu erfolgen, um den Ressourcenverbrauch für den Transport tief zu halten.

PubliBike trägt den Anforderungen an einen nachhaltigen Betrieb mit zahlreichen Massnahmen Rechnung:

- Die Produktion bzw. Montage der Leihvelos findet in Biel statt, was eine hohe Qualität sowie kurze Transportwege garantiert.
- Das elektronische Leihveloschloss wird zu 100 % in der Schweiz entwickelt und hergestellt, und der Motor wird in der Schweiz repariert.
- Es werden umweltfreundliche Produktionsmethoden verwendet, und es kommen lösungsmittel- sowie schwermetallfreie Lacke zum Einsatz.
    - Die Leihvelos sind für einen langfristigen und nachhaltigen Gebrauch mit einer Einsatzdauer von mehr als sieben Jahren konzipiert. Der Umbau vom mechanischen Velo zum E-Bike und umgekehrt ist unkompliziert.
    - Gehen Leihvelos ausser Betrieb, wird ein grosser Teil des Materials recycelt.
    - Die Akkus sind für einen langen Lebenszyklus konzipiert (500 Vollladezyklen) und lassen den Ersatz von Zellen zu. Im Bedarfsfall werden die Akkus fachgerecht entsorgt, rezykliert oder wiederaufbereitet.
    - Publibike verwendet Öko-Strom zum Laden der E-Bike-Akkus, Stationsbatterien sowie Betriebsfahrzeuge. Bereits heute sind die Betriebsfahrzeuge im Netz «Velo Bern» zu 100 % elektrifiziert.
    - Mit Hilfe der Netzwartungssoftware und eines dezentral stationierten Logistikteams werden die Logistik optimiert und überflüssige Fahrten verhindert.

8. Tarifsystem

Sowohl der Gemeinderat wie auch der Stadtrat haben sich in der Vergangenheit wiederholt für eine niederschwellige Preisgestaltung des VVS ausgesprochen. So hat der Gemeinderat das Postulat Eva Krattiger und Seraina Patzen (JA!), übernommen durch Katharina Gallizzi (GB): *Zugänglichkeit zum Veloverleihsystem gewährleisten!* zur Erheblicherklärung beantragt und die Forderung, den Zugang zum Veloverleihsystem niederschwellig zu gestalten als Massnahme in die Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern aufgenommen. Den dazugehörigen Prüfungsbericht hat der Stadtrat am 25. April 2024 angenommen (SRB 2024-177). Mit finanziellen Anreizen und einem attraktiven Angebot gebündelt an einem Ort soll der Umstieg auf das Velo erleichtert werden. Von einer Vergünstigung sollen gezielt jene Personen profitieren können, welche das kleinste Budget zur Verfügung haben.

Gemäss Vorgaben der Ausschreibung haben sich die Preise des VVS 2026+ deshalb im Sinne einer «Deckelung» an jenen des ÖV in der Stadt Bern zu orientieren. Konkret dürfen

- der Preis für eine Einzelfahrt (Dauer von 30 Minuten) mit dem mechanischen Velo nicht teurer sein als ein Libero Einzelbillett für Zone 101/102 zum Halbtax-Preis und
- der Preis für eine Einzelfahrt mit dem E-Bike (Dauer von 30 Minuten) nicht teurer sein als ein Libero Einzelbillett für Zone 101/102 zum vollen Preis.

Mit der **Option I** hatten die Anbietenden zudem ein Jahresabonnement von unter Fr. 100.00 und für kostenlose erste 30 Minuten pro Ausleihe mit einem mechanischen Velo zu offerieren. Die dafür zu leistende Abgeltung sollte gemäss Ausschreibung pauschal durch die Stadt Bern erfolgen; Gültigkeit hat das Jahresabonnement aber im ganzen Netz des regionalen Veloverleihsystems. Die Entscheidung, ob diese Option gezogen wird, liegt darum allein bei der Stadt Bern resp. dem kreditkompetenten Organ.

PubliBike setzt in ihrer Offerte die Tarife beim Start des VVS 2026+ wie folgt an (Angaben in Fr. inkl. MwSt.):

Tarifmodell	**Kosten Jahres-abo**	**Velo**			**E-Bike**			
		bis 30 Min.	danach pro Min.	24 Std.	bis 30 Min.		danach pro Min.	24 Std.
B-Quick Bärn (Lokaltarif)	-	3.00	0.10	24.00	5.00		0.20	48.00
Jahresabo B-Fit Bärn (Lokaltarif)	69.00	0.-	0.10	24.00	bis 15 Min. 2.00	15 bis 30 Min. 1.00	0.20	48.00

Die offerierten Einzelpreise (B-Quick) liegen somit leicht unter den aktuellen ÖV-Preisen in der Stadt Bern. Die Tarife können von PubliBike frühestens ab dem 2. Betriebsjahr um maximal 10 % pro Jahr angepasst werden. Die Tarife der Einzelfahrten dürfen jedoch, wie erläutert, nicht teurer werden als die Tarife des Libero Tarifverbunds. Die Tariferhöhung muss zudem wirtschaftlich begründet sein und die Gründe müssen gegenüber der Partnergemeinden offengelegt werden.

Das von PubliBike offerierte Jahresabonnement ist sehr attraktiv und deutlich günstiger als das vergleichbare heutige Jahresabonnement (B-Fit; Fr. 99.00 pro Jahr). Zudem hat PubliBike die Option kostenlos angeboten; der Stadt entstehen darum daraus keine Zusatzkosten. Das Jahresabonnement ist Teil der niederschwelligen Preisgestaltung des VVS 2026+ und unterstützt die erklärten Ziele des Gemeinderats, das VVS möglichst vielen Menschen zugänglich zu machen und die nachhaltige Mobilität weiter zu fördern. Aus diesen Gründen hat sich der Gemeinderat für die Einlösung der Option I entschieden und stellt vorliegend entsprechend Antrag.

9. Mitarbeitendenmobilität

Gemäss Ausschreibung für das VVS2026+ hatten die Anbietenden mit der **Option II** je eine Offerte zu unterbreiten, bei welcher für Mitarbeitende der Verwaltung (und weiteren Bezugsberechtigten) der ausschreibenden Gemeinden a) mindestens die ersten 30 Minuten pro Fahrt sowie b) mindestens die ersten 60 Minuten pro Fahrt sowohl für mechanische Velos als auch für E-Bikes kostenlos sind. Für beide Varianten waren eine Pauschalofferte und ein Angebot pro gelöstes Abo einzureichen. Bei dieser Option entscheidet jede Partnergemeinde für sich, ob und wenn ja welches offerierte Angebot sie annehmen will.

Die Frage, ob und wenn ja in welcher Ausgestaltung die Stadt Bern die Option II einlösen will, ist zwar naturgemäss davon abhängig, ob das VVS2026+ überhaupt realisiert bzw. der vorliegend beantragte Kredit bewilligt wird. Ist dies der Fall, kann die Frage der Mitarbeitendenmobilität jedoch losgelöst vom vorliegenden Kredit beurteilt werden (keine zwingende gegenseitige Abhängigkeit). Aus diesem Grund müssen die je erforderlichen Kredite kreditrechtlich nicht zusammengerechnet werden und unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat dazu – parallel zum vorliegenden Geschäft – eine separate Kreditvorlage.

10. Leistungsvereinbarung und Sondernutzungskonzession

Der Gemeinderat wird – unter dem Vorbehalt der Bewilligung des vorliegenden Kredits – in eigener Kompetenz einen Leistungsvertrag mit Publibike abschliessen und PubliBike mit einer Rahmen-Sondernutzungskonzession das Recht erteilen, Strassenraum der Stadt Bern für die Ausleihstationen zu nutzen. Dabei steht PubliBike zwar die exklusive Nutzung für den Betrieb eines Verleihsystems mit mechanischen Velos und E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h zu. Die Ausleihstationen dürfen jedoch gleichzeitig auch von weiteren Anbietern von Shared Micromobility unentgeltlich genutzt werden, sofern dies die Stadt bewilligt und es sich – wie erwähnt – nicht um mechanische Velos oder E-Bikes (25 km/h) handelt. Die Sondernutzungskonzession soll – wie bereits heute – unentgeltlich erteilt werden.

11. Kosten und Finanzierung

11.1 Übersicht

Für PubliBike besteht gemäss Ausschreibung für die Laufzeit von acht Jahren eine Betriebspflicht. Die Stadt Bern und die Partnergemeinden haben demgegenüber die Möglichkeit, nach vier Jahren aus dem Leistungsvertrag auszusteigen bzw. auf die restliche Laufzeit zu verzichten. Verzichtet die Stadt Bern auf die Verlängerung, können die übrigen Partnergemeinden jedoch nicht mehr verlängern. Gemäss Ausschreibungsunterlagen gilt deshalb das Angebot von PubliBike für den städtischen Betriebsbeitrag (Ziff. 5) sowie für die Optionen «günstiges Jahresabonnement» (Ziff. 8) und «Mitarbeitendenmobilität» (Ziff. 9) für die maximale Betriebsdauer von acht Jahren und die Beträge können in dieser Zeit nicht erhöht werden.

Die Kosten für die Umsetzung des VVS 2026+ setzen sich zusammen aus dem von PubliBike offerierten Betriebsbeitrag (mit Unteroptionen für die Standortdichte), den zusätzlichen Aufwänden im Zusammenhang mit der stadtseitigen Begleitung des VVS, Verschiebungen von Ausleihstationen, Investitionen für die verbleibenden Vorbereitungsarbeiten und die Ausstattung der Ausleihstationen sowie einen Einnahmenverzicht.

11.2 Verpflichtungskredit für die wiederkehrenden Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Anders als bis anhin wird die Stadt an PubliBike zwar (neu) Betriebsbeiträge für den Betrieb des öffentlichen Veloverleihsystems entrichten müssen. Dies kommt jedoch nicht überraschend und die von PubliBike offerierten Preise erscheinen durchaus angemessen. Mit Blick auf die Angemessenheit der offerierten Preise sowie auf die (gegenseitige) Planungssicherheit beantragt der Gemeinderat daher vorliegend die Kreditsumme für die volle Betriebsdauer von acht Jahren. Dies auch vor dem Hintergrund, dass eine Neuausschreibung nach vier Jahren mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden wäre. Dazu kommen zusätzliche Aufwände für die stadtseitige Begleitung sowie für das Verschieben von Ausleihstationen. Die für die Einführung des VVS 2026+ **über den Zeitraum der Vertragsdauer von acht Jahren** wiederkehrenden und nicht aktivierungsfähigen Kosten zu Lasten der Stadt Bern setzen sich wie folgt zusammen:

	Pro Jahr	Gesamte Vertragsdauer (8 Jahre)
Stadtseitige Begleitung (Drittaufwand)	Fr. 60 000.00	Fr. 480 000.00
Ausleihstationen (Dritt- und Sachaufwand)	Fr. 50 000.00	Fr. 400 000.00
Reserve	Fr. 5 000.00	Fr. 40 000.00
Zwischentotal Dritt und Sachaufwand	*Fr. 115 000.00*	*Fr. 920 000.00*
Betriebsbeitrag (gemäss Offerte PubliBike)	*Fr. 440 000.00*	*Fr. 3 520 000.00*
Total beantragter Verpflichtungskredit	Fr. 555 000.00	**Fr. 4 440 000.00**

Erläuterungen zu den einzelnen Positionen:

- *Betriebsbeitrag:* Mit Fr. 439 967.00 pro Jahr leistet die Stadt Bern einen Beitrag an den Betrieb von insgesamt 258 Ausleihstationen in der Stadt Bern (Vollausbau). Dieser Betrag reduziert sich, wenn a) die 13 heute von Privatunternehmen finanzierten Stationen (Business-to-Business) auch ab 2026 von Unternehmen finanziert werden und b) Ausleihstationen aus dem Basisnetz plus nicht zum Betriebsstart, sondern etappiert in den Folgejahren umgesetzt werden. In diesen Fällen reduziert sich der städtische Betriebsbeitrag um Fr. 1 500.00 pro Jahr und Ausleihstation. Im Sinne des «Budget-Vorsichtsprinzips» wird vorliegend der gesamte Betrag beantragt.
- *Stadtseitige Begleitung (Drittaufwand):* Um sicherstellen zu können, dass die Stadt ihre Funktion als Bestellerin des öffentlichen VVS über die gesamte Betriebszeit wahrnehmen kann, braucht es Mittel für die externe Unterstützung, wofür Fr. 60 000.00 pro Jahr budgetiert sind. Darin enthalten ist ein Betrag von Fr. 40 000.00 für organisatorische, administrative und juristische Unterstützung. Diese Unterstützung wird es u.a. ermöglichen, über die gesamte Betriebsdauer ein effektives Controlling der von PubliBike offerierten bzw. verlangten Qualitätsstandards sicherzustellen. Weitere Fr. 20 000.00 sind budgetiert als geschätzte Kostenbeteiligung der Stadt Bern am Koordinationsaufwand, der zusätzlich anfällt, wenn weitere Partnergemeinden die Umsetzung des VVS 2026+ beschliessen.
- *Verschiebung Ausleihstationen (Dritt- und Sachaufwand)*: Bei Veranstaltungen oder temporären Verschiebungen können mobile Ausleihstationen zum Einsatz kommen. Müssen Ausleihstationen vorübergehend geräumt (wegen Veranstaltungen oder Bauarbeiten) oder definitiv umplatziert werden, entstehen zusätzlich Kosten für den Ab- und Wiederaufbau. Diese Kosten gehen zu Lasten der Stadt, entsprechend sind für diesen Zweck Fr. 50 000.00 pro Jahr budgetiert.
- *Reserve:* Mit dem regionalen VVS 2026+ kommen neue Aufgaben auf die Stadt zu, wofür es keine Erfahrungswerte gibt. Dies insbesondere im Zusammenhang mit der Koordination mit den Partnergemeinden, aber auch mit der Zuständigkeit für die Einrichtung der Ausleihstationen. Die Reserve beträgt 4,5 Prozent der beeinflussbaren Kosten (ohne Betriebsbeitrag).

Im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan AFP sind ab 2026 keine Mehraufwände für das VVS2026+ eingeplant, weil man den potenziellen Anbieter*innen keine Hinweise auf allenfalls erwartete Kosten geben wollte. Sofern der Stadtrat und die Stimmberechtigten dem vorliegend beantragten Kredit zustimmen, werden die Kosten zu gegebener Zeit in den neuen AFP eingestellt.

Da es sich um dauerhafte Betriebsbeiträge handelt, erfolgt die Finanzierung praxisgemäss nicht über die Spezialfinanzierung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV), sondern über das Globalbudget der Verkehrsplanung.

11.3 Investitionskredit für die aktivierungsfähigen Kosten des VVS 2026+
Die Investitionen zu Lasten der Stadt Bern setzen sich wie folgt zusammen:

Projektierungskredit (SRB Nr. 2023-396 vom 21. September 2023)	Fr.	350 000.00
Detailplanung Betriebsaufbau	Fr.	215 000.00
Planung neue Stationen	Fr.	95 000.00
Total Detailplanung, Erarbeitung Verträge, Bewilligungsverfahren	Fr.	660 000.00
Ausstattung Ausleihstationen	Fr.	2 230 000.00
Reserve 10 %	Fr.	290 000.00
Total beantragter Investitionskredit inkl. MwSt.	**Fr.**	**3 180 000.00**

Erläuterungen zu den einzelnen von der Stadt zu tragenden Positionen:

- *Projektierungskredit*: Für die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung hat der Stadtrat am 21. September einen Kredit von Fr. 350 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2023-396); Details dazu finden sich im damaligen Stadtratsvortrag.
- *Detailplanung Betriebsaufbau:* Für die externe Unterstützung im Betriebsaufbau (Projektmanagement, Aufbau Betriebsorganisation und Recht) ist ein Budget von Fr. 215 000.00 vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine klassische Bauherrenunterstützung. An diesen Kosten werden sich die Partnergemeinden in einem noch im Detail zu definierenden Umfang beteiligen. Da die Verträge sowie die Finanzierung über die Stadt abgewickelt werden, wird vorliegend der gesamte Betrag in den Kredit aufgenommen (Bruttokredit). Die Beiträge der Partnergemeinden gelten als Beiträge Dritter und werden von der Investitionssumme in Abzug gebracht.
- *Planung neue Stationen*: Von den maximal 57 zusätzlichen Stationen werden 44 neu erstellt. Die übrigen 13 Ausleihstationen werden aktuell von Unternehmen finanziert (B2B-Ausleihstationen) und bestehen bereits. Für die Planung (inkl. Baubewilligung) der 44 Stationen sind insgesamt Fr. 95 000.00 budgetiert.
- *Ausstattung Ausleihstationen:* Die Ausstattung der Ausleihstationen liegt in der Verantwortung der Stadt Bern und den Partnergemeinden. Die Kosten pro Ausleihstation enthalten die Kosten für die Anpassung bestehender Bewilligungen, für die Stelen (Planung, Produktion, Beschriftung, Installation und Beschaffungsverfahren) sowie für die Bodenmarkierung resp. die Übernahme der bestehenden Markierungen (Abkauf von PubliBike). Für die Einrichtung von 258 Stationen werden auf Basis einer Grobkostenschätzung 2,23 Mio. Franken veranschlagt, rund Fr. 8 650.00 pro Ausleihstation. Im Rahmen des «Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation» wurden dazu Beiträge des Bundes von rund 40 Prozent der Infrastrukturkosten beantragt. Ob zusätzlich eine Mitfinanzierung des Kantons möglich ist, ist Gegenstand laufender Abklärungen. In diesen Kosten nicht berücksichtigt ist der Rückbau der Ausleihstationen, falls das Veloverleihsystem nicht weitergeführt werden sollte und die Stationen nicht mehr verwendet würden.
- *Reserve:* Die Reserve umfasst die üblichen rund 10 Prozent bei Investitionsvorhaben.

Die Investitionskosten für die Leihvelos und für die weiteren betriebsnotwendigen Elemente (Zutritts-/Abrechnungssystem, Fahrzeuge, Werkstatt, Mobiliar etc.) gehen vollständig zu Lasten von PubliBike.

11.4 Verzicht auf Gebühreneinnahmen

Zu Gunsten von zusätzlichen VVS-Ausleihstationen werden nach einer Grobschätzung etwa 50 Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden müssen, davon etwa zwei gebührenpflichtige. Ob daraus ein Verzicht von Gebühreneinnahmen resultiert und in welcher Höhe kann erst beziffert werden, wenn die Detailplanung der neuen Standorte abgeschlossen ist. Diese Klärung erfolgt im Rahmen der definitiven Klärung der Standorte und damit im Verlauf des Jahrs 2025 und Folgejahre, sofern eine Ausleihstation zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wird. Im Durchschnitt belaufen sich die Einnahmen pro Gebührenparkplatz erfahrungsgemäss auf rund Fr. 1 700.00 pro Jahr.

Wie im Zuge der Genehmigung der Eckwerte des VVS 2026+ angekündigt, wird die Stadt Bern PubliBike den öffentlichen Grund für die Ausleihstationen unentgeltlich zur Verfügung stellen. Dies stellt – anders als entgangene Parkiergebühren – keinen Einnahmeverzicht dar, welcher in die Kreditsumme aufgenommen werden müsste. Das kantonale Strassengesetz legt in Artikel 71 Absatz 1 lediglich fest, dass für Sondernutzungen Gebühren erhoben werden *können*. Auch das städtische Gebührenreglement sieht für ein im Auftrag der Stadt betriebenes VVS keinen Gebührentatbestand vor. Die Sondernutzung wird daher unentgeltlich erteilt.

11.5 Gesamtausgaben und Kreditkompetenz
Die Ausgaben gemäss den Ziffern 11.2 bis 11.4 sind als (zwingende) Gesamtausgaben für den Aufbau und Betrieb des VVS zu beschliessen. Der Kreditbeschluss liegt in der abschliessenden Kompetenz der Stimmberechtigten.

Verpflichtungskredit für die nicht aktivierungsfähigen (zwingenden) Kosten des VVS 2026+	Fr.	4 440 000.00
Investitionskredit für die aktivierungsfähigen Kosten des VVS 2026+	Fr.	3 180 000.00
Gesamtausgaben	**Fr.**	**7 620 000.00**

12. Folgekosten

12.1 Kapitalfolgekosten
Kapitalfolgekosten ergeben sich nur aus den aktivierungsfähigen Investitionskosten von insgesamt Fr. 3 190 000.00 gemäss Ziffer 11.2. Die Investitionen umfassen zum grössten Teil die Ausstattung der Ausleihstationen (Markierungen und Signalisationen). Diese werden entsprechend der Nutzungsdauer über 10 Jahre abgeschrieben (HRM2 Regelung).

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**10. Jahr**
Anschaffungs-/Restbuchwert	3 180 000.00	2 862 000.00	2 544 000.00	318 000.00
Abschreibung 10 %	318 000.00	318 000.00	318 000.00	318 000.00
Zins 1.3 %	41 340.00	37 205.00	33 070.00	4 135.00
Kapitalfolgekosten	359 340.00	355 205.00	351 070.00	322 135.00

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

13. Beiträge Dritter

Die Realisierung und der Betrieb des regionalen VVS ist als Teil des Regionalen Gesamtsiedlungs- und Verkehrskonzept (RGSK) in das «Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation» eingeflossen. Wird die Massnahme von den Bundesbehörden akzeptiert und wird das VVS 2026+ in Betrieb genommen, kann voraussichtlich mit Beiträgen des Bundes von rund 40 Prozent für die Infrastrukturkosten (Markierung und Ausstattung der Ausleihstationen) gerechnet werden. Ob zusätzlich eine Mitfinanzierung des Kantons möglich ist, ist Gegenstand laufender Abklärungen.

Für den Betriebsaufbau wird mit (kleineren) Beiträgen der Partnergemeinden gerechnet werden können (in Abhängigkeit der jeweiligen Netzgrösse; vgl. Ziff. 11.3),

Die Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.

14. Termine

Stimmen der Stadtrat und die Stimmberechtigten dem beantragten Investitionskredit und dem Verpflichtungskredit zu den (zwingenden) wiederkehrenden Kosten zu, so werden PubliBike und die Stadt Bern unverzüglich alle Massnahmen umsetzen, die für eine rechtzeitige Inbetriebnahme des VVS 2026+ erforderlich sind. Angestrebt wird ein Start des VVS 2026+ im Januar 2026. Für die

Umsetzung der neuen Ausleihstandorte im öffentlichen Strassenraum sind Baubewilligungen erforderlich; sie werden schrittweise beantragt.

15. Prüfung der Vorlage auf Klimaverträglichkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten.

Das VVS 2026+ verbessert die Veloinfrastruktur und trägt zur Förderung des Veloverkehrs und in der Folge zur Verlagerung auf die CO2-arme Mobilität bei. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfads des Klimareglements geleistet. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Veloverkehr, auf welche die Massnahmen des vorliegenden Kreditantrags indirekt abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b KR und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d KR. Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

I. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft: Regionales öffentliches Veloverleihsystem 2026+; Realisierungskredit (Investitions- und Verpflichtungskredit) (Abstimmungsbotschaft).

II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:

1. Die Stimmberechtigten bewilligen einen Verpflichtungskredit von Fr. 3 180 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN580-001047 (Kostenstelle 580200) für die Einführung des regionalen Veloverleihsystems 2026+ in der Stadt Bern.

2. Die Stimmberechtigten bewilligen einen Verpflichtungskredit von Fr. 4 440 000.00 (Fr. 555 000.00 x 8 Vertragsjahre) zu Lasten der Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehrsplanung (Kostenstelle 580200) für die wiederkehrenden Kosten des Veloverleihsystems in den Jahren 2026 bis 2033. Die Ausgaben sind im Budget und im Aufgaben- und Finanzplan nicht enthalten und sind als neue Aufgabe in diesen aufzunehmen.

3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 18. September 2024

Der Gemeinderat

Beilage:
- Entwurf Abstimmungsbotschaft