

**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.



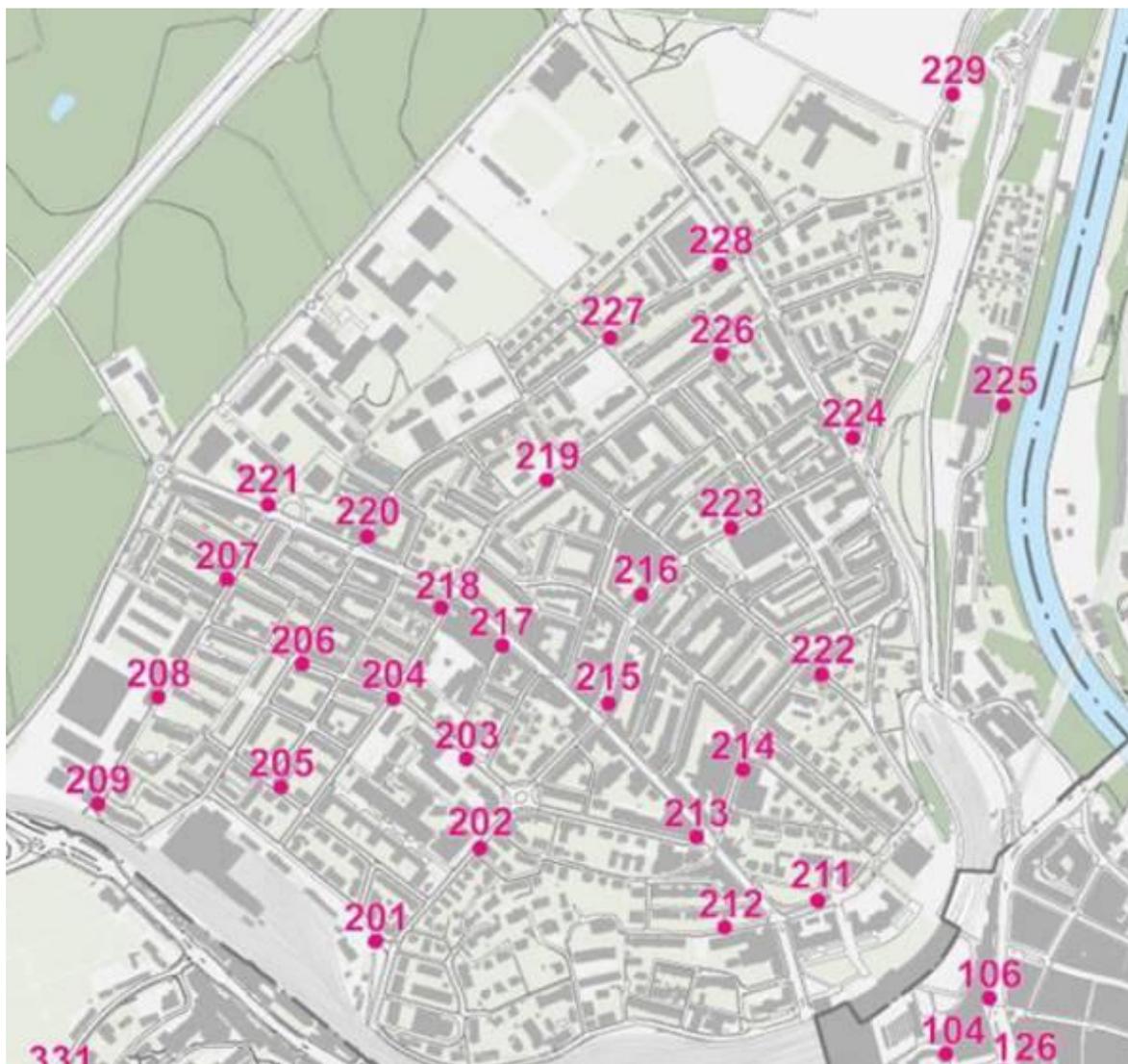
*Illustration zum Velo (klassisches Velo; E-Bike unterscheidet sich äusserlich hauptsächlich durch den Nabenmotor im Hinterrad)*

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

<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



*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 Stelen ausgestattet sein, die beiden anderen Varianten kommen an Standorten zur Anwendung, an denen Stelen 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 Publibike (fünf Jahre) wiederkehrenden Kosten einen Verpflichtungskredit sowie einen Einnahmenverzicht (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 Betriebsbeiträge handelt, erfolgt die Finanzierung praxisgemäss nicht über die Spezialfinanzierung zur Förderung 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 Gebührenpflicht. 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 Einnahmenverzicht.

#### 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) Kosten für die Einführung des VVS	Fr.	1 380 000.00
Verzicht auf Gebühreneinnahmen bei der Einführung des VVS	Fr.	120 000.00
<b>Gesamtausgaben</b>	<b>Fr.</b>	<b>2 000 000.00</b>

## 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)