

2014.TVS.000217

Zusatzinformationen zum Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

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

1. Weshalb Zusatzinformationen?

Am 6. Juli 2017 hat die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün die Kreditvorlage zur Einführung eines öffentlichen Veloverleihsystems (VVS) in der Stadt Bern beraten. Sie empfiehlt dem Stadtrat, der Vorlage zuzustimmen (6 Ja zu 4 Nein). Der Stadtrat wird sich voraussichtlich am 19. Oktober 2017 mit der Vorlage befassen.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung, über die im Juli und August 2017 in zahlreichen Medienbeiträgen berichtet wurde, sieht sich der Gemeinderat veranlasst, seinen Vortrag an den Stadtrat mit Zusatzinformationen zu ergänzen: Seit ein paar Wochen drängen neue Anbieter auf den Schweizer VVS-Markt. Den Anfang machten mehrere asiatische Unternehmen; unterdessen zeigen sich zudem ein US-amerikanisches und ein dänisches Unternehmen interessiert. Konkret ist oBike (Singapur) mit einer grossen Anzahl Velos in Zürich präsent; in Luzern bemüht sich neben oBike auch OFO (Shanghai) um eine Betriebsbewilligung von der Stadt. Die beiden Unternehmen haben auch Interesse am Standort Bern bekundet, ebenso wie LimeBike (Kalifornien). Es ist davon auszugehen, dass weitere Anfragen folgen (z.B. von Donkey Republic, oneBike, smide). Bewilligungsgesuche sind bis Anfang September 2017 nicht eingereicht worden.

Diese neuen Anbieter betreiben ihre VVS – wie auch PubliBike ihr Angebot – ohne finanzielle Zuschüsse der Standortgemeinden. Sie operieren ohne feste Ausleihstationen nach einem sogenannten Free-Floating-Prinzip, bei dem Fahrten mit Leihvelos innerhalb eines bestimmten Perimeters irgendwo beginnen und irgendwo enden können. Die Anbieter nutzen dafür normale öffentliche Veloabstellplätze und Trottoirflächen.

Wie in den vergangenen Wochen diversen Medienberichten entnommen werden konnte, hat der Betrieb solcher Veloverleih-Systeme in verschiedenen Städten zu problematischen Situationen geführt (vgl. etwa <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/leihraeder-obikes-in-muenchen-imageschaden-im-eiltempo-1.3660176> oder <https://www.nzz.ch/zuerich/aktuell/o-bike-smide-und-co-mietvelos-ueberrollen-die-stadt-zuerich-ld.1311914>).

Das rasche Vorgehen von oBike und das ebenso rasch manifestierte Interesse weiterer Anbieter waren so nicht vorhersehbar und wurden deshalb in der Stadtratsvorlage zur Einführung des öffentlichen VVS nicht thematisiert. Deshalb unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend Zusatzinformationen (Ziff. 2); an der Vorlage und dem damit beantragten Realisierungskredit für ein öffentliches VVS in der Stadt Bern ergeben sich dadurch keinerlei Veränderungen.

Gleichzeitig informiert der Gemeinderat über das Ergebnis von Abklärungen zu drei Fragen, die bei der Vorberatung des Geschäfts durch die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün gestellt wurden (Ziff. 3) sowie über eine mögliche Einbindung des VVS in das Mobilitäts- und Flottenmanagement der Stadtverwaltung (Ziff. 4).

2. Zusatzinformationen zu stationsgebundenen und Free-Floating-Veloverleihsystemen

2.1 Das ausgeschriebene Veloverleihsystem

In der Stadt Bern besteht seit etlichen Jahren das Angebot "Bern rollt", bei dem an einigen Standorten in der Innenstadt mechanische Velos und E-Bikes ausgeliehen werden können, die nach Gebrauch am selben Standort wieder zurückgegeben werden müssen. Ein solches Angebot – man spricht von einem "VVS der 1. Generation" – entspricht in erster Linie den Bedürfnissen von Touristinnen und Touristen. Sein Nutzen für die Alltagsmobilität in einer Stadt ist jedoch sehr beschränkt.

Weltweit gibt es in vielen Städten automatisierte VVS, die auch Fahrten von A nach B zulassen. Dabei kann ein Velo von Nutzenden selbständig an einem Ort ausgeliehen und an einem anderen Ort wieder zurückgegeben werden. Solche "VVS der 2. Generation" sind in der Regel auf gewisse Stadtgebiete beschränkt und/oder verfügen über keine gesicherte, nachfrageorientierte Verteilung der Ausleihräder. Trotzdem erfüllen sie auch punktuelle Bedürfnisse von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie von Erwerbstätigen. Entsprechend grösser ist ihr Nutzen für die Alltagsmobilität.

Der Ausschreibung des VVS für die Stadt Bern liegt die Idee zugrunde, dass ein VVS so flexibel sein muss wie eines der "2. Generation", dass es sich darüber hinaus aber für die Nutzerinnen und Nutzer durch eine besondere Verlässlichkeit, Verträglichkeit, Hochwertigkeit und Dauerhaftigkeit auszeichnen muss. Konkret wird von einem solchen "VVS der 3. Generation" Folgendes erwartet:

- *Zur Verlässlichkeit:* Die Nutzerinnen und Nutzer des VVS sollen damit rechnen können, dass sie dort, wo sie ein Velo ausleihen möchten, immer ein funktionstüchtiges Velo vorfinden. Dies bedingt einerseits ein dichtes Netz an Ausleihstandorten. Andererseits müssen die Velos gut gewartet sein.
- *Zur Verträglichkeit:* Die Konflikte mit anderen Nutzungen im öffentlichen Raum (auch mit der Parkierung privater Velos) müssen möglichst gering sein.
- *Zur Hochwertigkeit:* Das VVS muss besonders hohe Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen erfüllen, bei den Velos wie auch in anderen Belangen, so z.B. bei der Kundenfreundlichkeit (flexible Zutrittssysteme) und beim Daten- und Konsumentenschutz.
- *Zur Dauerhaftigkeit:* Das VVS soll für mindestens 5 Jahre betrieben werden.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass mit einem solchen "VVS der 3. Generation" ein grosser Nutzen für die Alltagsmobilität in der Stadt Bern erzielt werden kann (Beitrag zur "Mobilitätsgrundversorgung"). Er hat deshalb basierend auf diesen Grundüberlegungen am 15. Juli 2015 einen entsprechenden Dienstleistungsauftrag in einem offenen Verfahren nach dem WTO/GATT-Abkommen und der massgeblichen Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen ausgeschrieben, welches zum Angebot von PubliBike geführt hat. Konkret bedeutet dies:

Es wurde ein stationsgebundenes VVS ausgeschrieben, weil der Gemeinderat überzeugt ist, dass bei stationsgebundenen VVS die Verlässlichkeit und die Verträglichkeit am besten zu erreichen sind. Die Bewerber waren an diese Vorgabe gebunden. Auch die Grösse und die räumliche Organisation des VVS für die Stadt Bern waren vorgegeben: 200 Ausleihstationen auf öffentlichem Grund, gleichmässig über das dicht genutzte Stadtgebiet verteilt, für 2 400 Velos. Der Gemeinderat hat diese (quantitativen) Eckwerte aufgrund der Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum als maximale Dimensionierung eines VVS beurteilt. Vom künftigen Gesamtdienstleister wird gefordert, dass er an allen Ausleihstationen freie Velos und freie Abstellplätze verfügbar hält und dass er die nötige Ausgleichslogistik garantiert. Vor allem in der Innenstadt führt dies für den Gesamtdienstleister zu einem erheblichen Betriebsaufwand. Die Stadt hat zudem ein zurückhaltendes Erscheinungsbild gefordert und sich das Recht vorbehalten, Farbe und Beschriftung der Velos zu optimieren, um die Verträglichkeit mit dem Stadtbild zu gewährleisten.

Zahlreiche weitere bereits in der Ausschreibung vorgegebene Anforderungen beziehen sich zudem auf die Qualität und Sicherheit der Velos und der Ausleihstationen, die Qualität der Dienstleistungen und die Versicherungspflicht. Bei der Tarifgestaltung mussten die Anbieter die Vorgabe berücksichtigen, dass Inhaberinnen und Inhaber eines Abonnements mechanische Velos für 30 Minuten gratis nutzen dürfen.

Verschiedene dieser Anforderungen erschweren einen wirtschaftlichen Betrieb eines VVS. Der Gemeinderat hat deshalb ursprünglich vorgesehen, dem obsiegenden Anbieter für die Vertragsdauer von 5 Jahren einen festen jährlichen Kostendeckungsbeitrag zu entrichten. Dessen Höhe musste von den Bewerbern kalkuliert und in ihrer Offerte als Preis für ihre Gesamtleistung angegeben werden. Der obsiegende Anbieter steht in diesem von der Stadt vorgegebenen Geschäftsmodell im Kostenrisiko, und er ist eine Leistungspflicht für die gesamte Vertragsdauer von fünf Jahren eingegangen. Dass die beiden eingegangenen Angebote in ihrer Offerte keinen Kostendeckungsbeitrag verlangt haben, zeigt im Übrigen, wie wichtig für Anbieter zurzeit der Markteintritt ist.

Ein Vergleich der verschiedenen Generationen von VVS ergibt folgendes Bild:

		NUTZEN FÜR DIE ALLTAGSMOBILITÄT		
		gering	mittel	gross
		wenige Stationen, Anfang und Ende der Fahrt am selben Ort	mehr Stationen, Selbstausleihe, Anfang und Ende der Fahrt an unterschiedlichen Orten möglich	Netz flächendeckend und dicht (Grundversorgung), Teil eines integrierten, betreuten Mobilitätsangebots
WIRTSCHAFTLICHES RISIKO	bei der Stadt	VVS der 1. Generation «Bernrollt»		
	gemischt		VVS der 2. Generation	
	beim Privaten			VVS der 3. Generation «Velo Bern»
		Stadt beschafft ein technisches System und betreibt das VVS	Dritter baut VVS auf und betreibt es, mit Auflagen und mit variabler Kostenbeteiligung der Stadt	Privater baut VVS auf und garantiert Betrieb nach Vorgaben der Stadt mit fixem Kostendeckungsbeitrag

Abbildung: Übersicht zu den drei Generationen von Veloverleihsystemen

2.2 Das Veloverleihsystem von PubliBike

Das Angebot von PubliBike erfüllt die mit der Ausschreibung gestellten Anforderungen an ein "VVS der 3. Generation". PubliBike hat sich verpflichtet, für die nächsten 5 Jahre ein solche VVS zu betreiben. Das Angebot kann somit als Teil bzw. Ergänzung der "Mobilitätsgrundversorgung" betrachtet werden. Dabei kommt PubliBike gemäss der eingereichten Offerte – wie bereits dargelegt – ohne Deckungsbeitrag der Stadt aus.

Für detaillierte Informationen zu den Leistungen von PubliBike wird auf die Kreditvorlage des Gemeinderats an den Stadtrat verwiesen.

Auf der Grundlage der Ausschreibung der Stadt und des Angebots von PubliBike wurde ein Leistungsvertrag erstellt, der von beiden Vertragspartnern unterzeichnet ist; ausserdem wurde PubliBike eine Rahmenkonzession zur Sondernutzung des öffentlichen Grunds für die Ausleihstationen erteilt. Beides steht letztlich unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrats zum beantragten Realisierungskredit.

Der Vertrag gibt PubliBike das Recht, exklusiv Stationen auf öffentlichem Grund zu betreiben, und verpflichtet dazu, das VVS auf eigenes wirtschaftliches Risiko über fünf Jahre zu den von der Stadt festgelegten Standards zu betreiben.

2.3 Die neuen Angebote von oBike und weiteren Anbietern

Wie unter Ziffer 1 bereits erwähnt, drängen neuerdings verschiedene Anbieter mit Free-Floating-Angeboten auf den Schweizer Markt. Aufgrund der verfügbaren Anbieterdokumentationen und der aktuellen Medienberichte zur Situation in Städten, wo diese Anbieter bereits präsent sind (z.B. Zürich, München, Amsterdam, Hamburg) steht fest, dass diese Angebote zu den "VVS der 2. Generation" gehören, denn puncto Verlässlichkeit, Verträglichkeit, Hochwertigkeit und Dauerhaftigkeit leisten sie nicht, was ein "VVS der 3. Generation" leisten müsste:

- *Zur Verlässlichkeit:* Die Nutzerinnen und Nutzer können nicht damit rechnen, dass sie dort, wo sie ein Velo ausleihen möchten, immer ein Velo vorfinden, denn wo vorher niemand eine Fahrt beendet hat, kann auch niemand eine Fahrt beginnen. Zudem scheint die Wartung – und damit die Sicherheit – der Velos bei einzelnen Anbietern nicht gesichert.
- *Zur Verträglichkeit:* Die Free-Floating-VVS beanspruchen Abstellplätze, die zum Abstellen privater Velos ausgeschieden wurden, sowie Trottoirflächen, wo das Abstellen von Velos grundsätzlich erlaubt ist. Zumindest ab einer gewissen Flottengrösse stellt der Betrieb eines Free-Floating-VVS somit einen sogenannten "gesteigerten Gemeingebrauch" des Strassenraums dar, der bewilligungspflichtig ist (vgl. dazu auch Ziff. 3 hinten).

An zentralen Lagen, wo das Abstellplatzangebot ohnehin sehr knapp ist, werden mit zusätzlichen Mietvelos die bestehenden Kapazitätsdefizite noch grösser, und es ist damit zu rechnen, dass noch mehr Velos ausserhalb der vorgesehenen Abstellplätze parkiert werden. Gemäss Medienberichten und Erfahrungen aus anderen Städten scheint es, dass Velos der Free-Floating-VVS achtloser abgestellt werden als private Velos, was verstärkt zu Behinderungen des Fussverkehrs, zu Sicherheitsproblemen und zu Mehraufwendungen der Stadt führen kann, wenn mit den Anbietern nicht klare – und durchsetzbare – Regeln vereinbart werden.

- *Zur Hochwertigkeit:* Hochwertig scheinen bei den Free-Floating-VVS die Kunden-App und die Elektronik zu sein. Die Velos sind hingegen technisch sehr einfach ausgestattet, teilweise offenbar minderwertig, teilweise sogar ohne Gangschaltung, was deren Eignung für die Topografie von Stadt und Region Bern erheblich einschränkt, und weit unter dem durchschnittlichen Standard der in der Stadt Bern gefahrenen Velos liegt. Offenbar sind die Velos zudem nur für eine sehr begrenzte Nutzungsdauer konzipiert, was bezüglich Ressourcen und Energie nicht nachhaltig ist.
- *Zur Dauerhaftigkeit:* Die neuen Anbieter scheinen zurzeit sehr interessiert am Markteintritt in Schweizer Städten zu sein. Ob ihr Interesse von Dauer ist, kann nicht beurteilt werden. Klar ist: Wenn sich ihre wirtschaftlichen Erwartungen nicht erfüllen, besteht für sie – anders als für PubliBike – keine Verpflichtung, ihr Angebot weiter zu betreiben.

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün hat mit den Free-Floating-Anbietern, die bereits Interesse am Standort Bern angemeldet haben, erste Gespräche geführt (siehe Ziff. 2.5 hinten).

2.4 Situation in Zürich und in Luzern

In Zürich sind aktuell zwei Free-Floating-Anbieter auf dem Markt:

- *oBike:* Betrieb mit mechanischen Velos einfachster Bauart. Start im Juni 2017 mit rund 350 Velos, kurz darauf Erweiterung auf 900. Die Stadt Zürich hat oBike mitgeteilt, dass es für den Betrieb eines Free-Floating-VVS keine Bewilligung braucht, solange ihre Velos bei Abstellplätzen höchstens 10 % der Kapazität beanspruchen. Für die Einhaltung dieser Auflage sorgt ein von oBike beauftragter lokaler Transporteur. Nach der Vergrösserung der Flotte auf 900 Velos sind bei der Stadt viele

Reklamationen eingegangen. Sie hat deshalb eine Reduktion der Flotte auf 500 Velos gefordert, oBike hat die Forderung formell akzeptiert; gemäss einem NZZ-Bericht vom 6. September 2017 (<https://www.nzz.ch/zuerich/mietvelos-in-zuerich-die-seltsamen-zahlen-von-o-bike-ld.1314544>) umfasst die Flotte aber effektiv rund 1 400 Fahrräder, zudem ist offenbar die Erreichbarkeit der Betreiber nicht gewährleistet. Nicht korrekt abgestellte Velos werden von den Stadtbetrieben eingesammelt; oBike kann sie gegen eine Gebühr von Fr. 50.00 wieder abholen. Nun füllt sich das Depot der Stadt Zürich; das Interesse am Zurückholen der Velos ist zurzeit offenbar klein. Nicht abgeholte Bikes will die Stadt Zürich versteigern.

- *Smide* (Schweizerische Mobiliar): Betrieb eines "VVS der 2. Generation" mit 250 hochwertigen E-Bikes mit einer Antriebsunterstützung bis 35 km/h (Helm- und Ausweispflicht). Die Nachfrage ist trotz relativ hohen Tarifen gross. Reklamationen sind bei der Stadt Zürich bis jetzt keine eingegangen.
- Gemäss Medienberichten haben weitere Anbieter Interesse am Standort Zürich. In dem bereits erwähnten NZZ-Artikel von 22. August 2017 wird beispielsweise ein Bericht in der Handelszeitung zitiert, wonach "oneBike" in Zürich bis 2019 insgesamt 4 000 Velos anbieten will.

In Luzern besteht ein stationsgebundenes VVS (nextBike) mit rund 80 Ausleihstationen auf Stadtgebiet. Bisher sind noch keine Free-Floating-VVS in Betrieb. Die Stadt hat den beiden interessierten Anbietern oBike und OFO mitgeteilt, dass ein VVS im Free-Floating-Betrieb eine Bewilligung benötigt. Sie prüft derzeit, welche Auflagen sie an die Bewilligungen knüpfen wird.

2.5 Gespräche mit potentiellen Anbietern von Free-Floating Systemen

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün hat mit den Free-Floating Anbietern, die bereits Interesse am Standort Bern angemeldet haben, im Rahmen einer "Marktansprache" erste Gespräche geführt. Ziel der Einzelgespräche war es, die Absichten der Anbieter kennenzulernen und sie über die Grundhaltung der Stadt (welche nun in die vom Gemeinderat eingenommene Haltung eingeflossen ist; vgl. Ziff. 2.6), das weitere Prozedere und über mögliche Auflagen der Stadt zu informieren (siehe Ziff. 2.6 nachfolgend). Verschiedene Anbieter haben dabei bestätigt, an einem raschen Markteintritt interessiert zu sein. Gleichzeitig wurde versichert, im Einvernehmen mit den Behörden vorgehen und sich mit den zuständigen Stellen der Stadt absprechen zu wollen. Alle kontaktierten Unternehmen haben sich sehr positiv dazu geäußert, dass die Stadt aktiv und transparent kommuniziert. Sie warten weitere Informationen der Stadt ab, die auf November in Aussicht gestellt wurden (vgl. auch Ziff. 2.7 hinten).

PubliBike wurde ebenfalls zu einem Gespräch eingeladen, weil allenfalls auch sie einen Free-Floating-Service als Ergänzung zu ihrem stationsgebundenen VVS anbieten könnte. PubliBike prüft zurzeit, ob und wie (organisatorisch, technisch, finanziell) allenfalls Kundinnen und Kunden ermöglicht werden könnte, Velos auch ausserhalb der Ausleihstationen zurückgeben zu können.

2.6 Haltung des Gemeinderats

Aufgrund der geschilderten Situation nimmt der Gemeinderat – in Übereinstimmung mit den Verpflichtungen gegenüber PubliBike aus der Ausschreibung, der Zuschlagsverfügung, dem unterzeichneten Leistungsvertrag und der erteilten Rahmenkonzession – folgende Haltung ein:

- a) Die Stadt Bern hat mit einem öffentlichen Vergabeverfahren (Ausschreibung im Sommer 2015) allen Interessenten rechtsgleich die Chance zum Marktzugang eröffnet. Dies wird für eine allfällige nächste Vergabe wieder der Fall sein.
- b) Verlässlichkeit, Verträglichkeit, Hochwertigkeit und Dauerhaftigkeit eines VVS sind entscheidende Erfolgsfaktoren, liegen im öffentlichen Interesse und haben eine hohe Priorität. Deshalb hält der Gemeinderat daran fest, dass für die Stadt Bern ein "VVS der 3. Generation" umgesetzt werden soll.

- c) Für eine sinnvolle und nachhaltige Ergänzung der "Mobilitätsgrundversorgung" in der Stadt Bern braucht es über das beantragte öffentliche VVS hinaus grundsätzlich keine weiteren Veloverleih-Angebote. In einem klar umschriebenen Rahmen sollen jedoch Free-Floating-Angebote möglich sein.
- d) Der Gemeinderat sorgt für einen geordneten Prozess, welcher allen Bewerbern mit Free-Floating-Angeboten rechtsgleiche Marktzugangschancen eröffnet. Die Stadtverwaltung wird die interessierten Anbieter detailliert über den Bewilligungsprozess informieren und insbesondere den Zeitplan publizieren (Möglichkeit zur Gesuchseinreichung).
- e) Die Bewilligungserteilung erfolgt nach objektiven Kriterien. Free-Floating-Angebote können bewilligt werden, sofern und soweit dadurch das an zentralen Lagen (insbesondere Bahnhofbereich, Innenstadt) sehr knappe Angebot an Veloabstellplätzen für die privaten Nutzerinnen und Nutzer nicht merklich eingeschränkt und die Sicherheit, Hindernisfreiheit und Ordnung im öffentlichen Raum nicht beeinträchtigt werden (vgl. dazu auch Art. 3 der städtischen Strassennutzungsverordnung).
- f) Allfällige Bewilligungen für Free-Floating-Angebote werden an Auflagen geknüpft. Diese ergeben sich einerseits mit Rücksicht auf die PubliBike rechtsverbindlich zugesicherte Stellung; andererseits orientieren sich zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs unter den Anbietern, soweit sachgerecht, an den relevanten Auflagen, die auch PubliBike gemacht werden. Die Auflagen betreffen insbesondere
- Flottengrösse,
 - Zusammenarbeit mit den Behörden,
 - Bezeichnung von Ansprechpersonen/Erreichbarkeit,
 - Betreuung/Wartung der Velos,
 - Reklamations- und Kundendienst,
 - Nichtbenutzung der PubliBike-Ausleihstationen,
 - Limitierung der Mitbenutzung öffentlicher Veloabstellplätze an zentralen Lagen (Bahnhofbereich, Innenstadt),
 - Einhaltung Daten- und Konsumentenschutz,
 - Inhalt und Grösse der an den Fahrrädern angebrachten Drittwerbung.

Die veränderte Ausgangslage sowie die hier beschriebene Haltung wurden mit PubliBike besprochen. PubliBike hat sinngemäss bestätigt, an der vereinbarten Zusammenarbeit mit der Stadt festzuhalten und weiterhin die Inbetriebnahme des VVS Bern im Mai 2018 anstreben zu wollen. Dazu teilt PubliBike mit, sich gerne dem Wettbewerb zu stellen, aber auch grossen Wert darauf zu legen, dass für alle Bike-Sharing-Anbieter in der Stadt Bern die Voraussetzungen und Bedingungen zumindest vergleichbar sind. Dies ist nach Auffassung des Gemeinderats mit dem vorgesehenen Vorgehen gewährleistet.

2.7 Weiteres Vorgehen

Bei den bereits erwähnten Gesprächen mit Anbietern von Free-Floating-VVS hat sich gezeigt, dass die Unternehmen die Haltung des Gemeinderats nachvollziehen können. Sie gehen alle davon aus, dass für sie ein ergänzender Betrieb zu einem stationären VVS interessant und für die Kundinnen und Kunden mit einem Mehrwert verbunden ist. Sie haben auch zustimmend davon Kenntnis genommen, dass der Gemeinderat ein geordnetes Verfahren für die allfällige Bewilligung eines ergänzenden VVS im Free-Floating-Modus vorsieht.

Nach dem Beschluss des Stadtrats zum beantragten Realisierungskredit wird die Stadt den interessierten Anbietern von Free-Floating-VVS verbindlich mitteilen, in welchem Verfahren, Umfang und unter welchen Auflagen ein ergänzendes Free-Floating-VVS mit einer limitierten Flottengrösse bewilligt werden könnte. Die Stadt wird zudem festlegen, bis wann interessierte Anbieter ihre Gesuche einreichen können. Gestützt auf die Bewertung der eingegangenen Gesuche wird der Gemeinderat sodann über die Bewilligungserteilung für den Betrieb eines Free-Floating-Veloverleihs entscheiden.

Sofern der Stadtrat dem nun beantragten Kredit für das (stationsgebundene) VVS zustimmt und sich das Angebot grundsätzlich bewährt, wird der Gemeinderat gegen Ende des dritten Betriebsjahrs des VVS prüfen, ob er die – in der Ausschreibung vorgesehene – Möglichkeit zur Verlängerung des Vertrags mit PubliBike für weitere fünf Jahre anstreben will. Alternativ könnte die Stadt dannzumal auch die Neuausschreibung eines VVS beschliessen, je nach den gemachten Erfahrungen entweder ein stationsgebundenes oder eines im Free-Floating-Modus.

3. Antworten zu Fragen aus der vorberatenden Kommission (PVS)

Warum fallen in Bern bei der Umsetzung des Angebots von PubliBike Kosten von 2,0 Mio. Franken an, in Zürich geht man doch davon aus, dass kein Kredit nötig ist?

Vorab gilt es festzuhalten, dass PubliBike weder in Bern noch in Zürich Betriebszuschüsse der öffentlichen Hand zur Deckung ihrer eigenen Kosten erhält.

Wie in der Vorlage zum Realisierungskredit dargelegt, umfassen die 2,0 Mio. Franken einmalige und wiederkehrende Kosten der Stadt (nicht von PubliBike) über die Vertragsdauer von 5 Jahren. Solche fallen auch in Zürich an. Für die einmaligen Aufwendungen zwischen 2011 und 2017 hat die Zürcher Exekutive bisher einen Projektierungskredit von Fr. 750 000.00 bewilligt. Der bisherige und künftige Aufwand für das Personal, die Koordination und das Controlling wird in Zürich über die gesamte Betriebsphase über die Erfolgsrechnung finanziert. Folglich ist in Zürich keine Kreditvorlage an das Parlament vorgesehen. Die Ursache dafür liegt zum einen in der höheren Kreditkompetenz der Exekutive, zum andern in einer anderen Praxis bei der Darstellung von Projektkosten. Für die Stadt Bern gelten diesbezüglich sehr strenge Vorgaben aus dem kantonalen Finanzhaushaltrecht für Gemeinden.

Wer trägt die Kosten eines Beschwerdeverfahrens gegen (einzelne) Ausleihstationen des VVS?

Die Rollen sind folgendermassen geklärt:

- Die Stadt bzw. das von der Stadt beauftragte Planungsbüro treten als Projektverfasserin auf, d.h. sie erarbeiten die Baugesuchsunterlagen und reichen diese ein.
- PubliBike tritt als Bauherrschaft auf, d.h. sie ist Bewilligungsempfängerin und sie trägt die Verfahrenskosten, auch im Beschwerdefall.

Weshalb braucht es eine Baubewilligung für die Ausleihstationen des VVS?

Öffentliche Veloverleihsysteme bringen es zwangsläufig mit sich, dass Velos auf öffentlichem Grund abgestellt werden. Damit stellt sich grundsätzlich die Frage nach der Bewilligungspflicht:

- Ein Free-Floating-VVS beansprucht Abstellplätze, die eigentlich zum Abstellen privater Velos ausgeschieden worden sind, sowie Trottoirflächen, wo das Abstellen von Velos grundsätzlich erlaubt ist. Zumindest ab einer gewissen Flottengrösse stellt der Betrieb eines solchen Free-Floating-Angebots somit einen "gesteigerten Gemeingebrauch" dar, der nach dem in der Stadt Bern anzuwendenden Recht bewilligungspflichtig ist (Art. 68 des kantonalen Strassengesetzes; Art. 2 der städtischen Strassennutzungsverordnung).
- Noch weiter geht die Beanspruchung des öffentlichen Raums durch ein stationsgebundenes VVS, wie es dem aktuellen Vorschlag des Gemeinderats entspricht: Hier werden dem Anbieter des VVS vorbestimmte Standorte exklusiv zur Verfügung gestellt, was einer Sondernutzung entspricht und damit eine Sondernutzungskonzession erfordert (Art. 70 des kantonalen Strassengesetzes; Art. 4 der städtischen Strassennutzungsverordnung). Solche Sondernutzungskonzessionen sind PubliBike mit der erteilten Rahmenkonzession zugesichert.

- Die Baubewilligungspflicht der für das VVS von PubliBike vorgesehen Standorte ergibt sich ebenfalls aus dem übergeordneten Recht, nämlich dem kantonalen Strassengesetz (Art. 43 Abs. 2) und der entsprechenden Norm in der kantonalen Strassenverordnung (Art. 23 Abs. 1 insbes. Bst. k und l). Sie ist begründet durch die geplanten, mit Reklamen (Logos von PubliBike, Stadt und Hauptsponsoren) versehenen Stelen als festen Einrichtungen und durch die Entwidmung von öffentlichem Strassenraum; das Einholen einer Baubewilligung entspricht zudem dem Vorgehen bei den Mobility-Carsharing-Parkplätzen auf öffentlichem Grund. Die Annahme, dass die Standorte des VVS einer Baubewilligungspflicht unterliegen, entspricht auch der Haltung des Regierungstatthalteramts als zuständige Baubewilligungsbehörde.

4. VVS als Ergänzung zum Mobilitäts- und Flottenmanagement der Stadtverwaltung

Sofern der Stadtrat dem beantragten Kredit für das VVS von PubliBike bewilligt, wird der Gemeinderat prüfen, ob und inwieweit er das VVS künftig als zentrales Element des Mobilitäts- und Flottenmanagements der Stadtverwaltung einsetzen will. Dazu wird er dem Stadtrat gegebenenfalls Anträge unterbreiten.

Bern, 20. September 2017

Der Gemeinderat