

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Regionales öffentliches Veloverleihsystem 2026+: Ausschreibung; Nachkredit (Erhöhung Projektierungskredit)

1. Worum es geht

Das öffentliche Veloverleihsystem (VVS), das an 229 Stationen (Stand April 2023) in der Stadt Bern und den Nachbargemeinden Köniz, Muri, Ittigen, Ostermundigen und Zollikofen von der PubliBike AG (PubliBike) betrieben wird, gehört seit 2018 zum regionalen Mobilitätsangebot und ist mittlerweile bei der Bevölkerung und im Strassenverkehr fest etabliert. Dies zeigen auch die Zahlen: Im Jahr 2022 verzeichnete «Velo Bern» über 1,654 Mio. Fahrten, das sind im Durchschnitt über 4 500 Fahrten pro Tag, was gegenüber 2021 einer Steigerung um rund +29 % entspricht.

Die klimagerechte Mobilität ist ein wichtiger Faktor, um den CO₂-Ausstoss zu senken und Ressourcen zu schonen. In Bern haben sich sowohl der Stadt- als auch der Gemeinderat mehrmals zu einer klima- und stadtverträglichen Mobilität bekannt. Das VVS unterstützt als niederschwelliges Angebot den Umstieg auf das Velo und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verankerung einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Mobilitätskultur. Der Gemeinderat hat sich zudem sowohl in seinen Legislaturzielen 2021 – 2024 als auch in der Energie- und Klimastrategie 2025 für die Förderung der Sharingmobilität ausgesprochen. Er beabsichtigt gemeinsam mit den Städten Zürich und Basel und den jeweiligen städtischen Transportunternehmen eine multimodale Plattform und «Micro-Hub»-Netze aufzubauen, an welchen die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen (Bus, Tram, «Velo-Bern», Sharing-Trottis, Mobility usw.) gebündelt angeboten werden können; dazu wird dem Stadtrat in der zweiten Jahreshälfte 2023 eine Kreditvorlage unterbreitet. Das Veloverleihsystem ist für dieses Vorhaben – Mobility as a Service (MaaS) – ein tragendes Element.

Die grosse und heterogene Gruppe der Kundschaft macht deutlich, dass das städtische VVS «Service public»-Charakter hat. Das VVS spricht die gesamte Bevölkerung an und wird als Teil des ÖV-Angebots verstanden. Voraussetzungen hierfür sind zum einen das flächendeckende Netz von Ausleihstationen sowie Tarife, welche möglichst allen Interessierten die Nutzung ermöglichen.

PubliBike ging 2016 als Siegerin aus der öffentlichen Ausschreibung zum VVS hervor und ist seit Juni 2018 (vorgezogener Betriebsstart) als Gesamtdienstleisterin (GDL) verantwortlich für dessen Betrieb. Zur Sicherung des Betriebs des VVS schlossen PubliBike und die Stadt Bern einen fünfjährigen Leistungsvertrag vom 1. Januar 2019 bis 31. Dezember 2023 ab. Der Vertrag enthielt die Option, dass er mit Zustimmung beider Parteien um maximal fünf Jahre verlängert werden konnte (Art. 37 Ziffer 2 des Leistungsvertrags). Auf dieser Grundlage wurde der Vertrag Anfang 2022 um zwei Jahre verlängert.

Da sich die Stadt und PubliBike einig sind, auf eine weitere Verlängerung zu verzichten, läuft der bestehende Leistungsvertrag zum Betrieb des städtischen VVS Ende 2025 aus. Mit einer neuen Laufzeit ab 1. Januar 2026 soll das Verleihsystem deshalb neu ausgeschrieben und unter Einbezug von Partnergemeinden über die Stadtgrenzen hinaus gestärkt werden. Deshalb hat die Stadt Bern die Vorbereitungen für die Neuausschreibung des VVS in Zusammenarbeit mit den Partnergemeinden aufgenommen mit dem Ziel, «Bern Velo» nach Ablauf des Vertrags mit PubliBike als öffentliches VVS nahtlos weiterzuführen und regional zu verankern.

Zur Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung für das regionale öffentliche Veloverleihsystem 2026+ (VVS 2026+) beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat hiermit einen Projektierungskredit (generelle Planung) von Fr. 350 000.00; darin enthalten ist ein Projektierungskredit von Fr. 150 000.00, welchen der Gemeinderat in eigener Kompetenz beschlossen hat.

2. Ausgangslage

2.1 VVS «Velo Bern»

Das bestehende VVS «Velo Bern» geht auf die Motion Fraktion GB/JA! von 2009 zurück¹, in welcher erstmals ein «regionales System zur Ausleihe von Velos» gefordert wurde. Im Jahr 2015 legte der Gemeinderat dem Stadtrat schliesslich den Planungskredit für die öffentliche Ausschreibung des VVS vor (SRB 2025-296). PubliBike ging 2016 als Siegerin aus der öffentlichen Ausschreibung hervor; die Unternehmung hatte – wie ihre Hauptkonkurrentin, welche in der Gesamtbewertung schlechter abschnitt – ein Angebot unterbreitet, nach welchem die Stadt keinerlei Betriebsbeitrag leisten musste. In der Folge hiess der Stadtrat am 19. Oktober 2017 einen Investitionskredit von 0,5 Mio. Franken und einen Verpflichtungskredit von 1,38 Mio. Franken für das VVS bzw. für die von der Stadt zu übernehmenden Kosten gut (SRB 2017-453) und die Stadt schloss mit PubliBike als GDL einen Leistungsvertrag ab. Das VVS wurde ab Ende Juni 2018 von PubliBike schrittweise eröffnet. Nach der anschliessenden Einführungs- und Testphase wurde das System per 1. Januar 2019 offiziell von der Stadt übernommen, womit die Laufzeit des fünfjährigen Leistungsvertrags zu laufen begann.

Parallel zum Leistungsvertrag für den Betrieb des VVS schloss die Stadt Bern im Rahmen ihrer «Mobilitätspolitik» mit PubliBike zudem im Rahmen einer freihändigen Vergabe einen fünfjährigen Vertrag für die Nutzung des VVS durch die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung ab; dazu bewilligte der Stadtrat am 17. Mai 2018 einen Verpflichtungskredit von Fr. 783 766.30 (SRB 2018-275).

Am 31. Dezember 2023 wäre der fünfjährige Leistungsvertrag mit PubliBike für den Betrieb des VVS ausgelaufen. Im Einverständnis mit der neuen Eigentümerschaft von PubliBike wurde der Vertrag für den Betrieb des VVS um weitere zwei Jahre verlängert, wozu ein vom Stadtrat am 22. Februar 2023 bewilligter Kredit von Fr. 425 000.00 erforderlich war (SRB 2023-62). Der Kredit beinhaltet zudem für die Jahre 2024 und 2025 zusätzliche Mittel für den Betrieb von vier zusätzlichen peripheren Standorten. Parallel dazu hat der Stadtrat einen separaten Kredit von Fr. 766 500.00 für die Verlängerung der VVS-Nutzung der Stadtmitarbeitenden bis Ende 2025 gutgeheissen (SRB 2023-63). Die Verlängerung des Leistungsvertrags wurde als freihändige Vergabe publiziert, für eine Zeitdauer von maximal fünf Jahren. Nach Ablauf der zweijährigen Verlängerung bis 2025 bestünde somit theoretisch die Option, den Vertrag in beiderseitigem Einvernehmen nochmals zu verlängern (maximal bis Ende 2028). Die Stadt und PubliBike sind sich jedoch einig, auf eine weitere Verlängerung zu verzichten. Das VVS soll deshalb ab 2026 neu ausgeschrieben werden.

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. Mit der Verlängerung des Leistungsvertrags (zu gleichen Konditionen) geht automatisch auch die Verlängerung der Zusammenarbeit des KA als Betriebspartnerin von PubliBike um mindestens weitere zwei Jahre einher. Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage und der Qualitätssicherung der im Rahmen des VVS angebotenen Arbeitsintegration

¹ Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede, GB/Rahel Ruch, JA!): Ein Veloverleihsystem für Stadt und Agglomeration Bern (2009.SR.000268).

Die Vorbereitungsarbeiten für das neue gemeindeübergreifende VVS erfolgt in fünf Phasen:

- Phase 1: Absichtserklärung für die gemeinsame Ausschreibung (Letter of Intent LOI),
- Phase 2: Erarbeitung Eckwerte für das Veloverleihsystem und Festlegung Zusammenarbeit der Gemeinden,
- Phase 3: Erarbeitung öffentlich-rechtlicher Gemeindevertrag,
- Phase 4: Erarbeitung und Durchführung der Ausschreibung,
- Phase 5: Inbetriebnahme des regionalen öffentlichen VVS 2026+.

Inzwischen haben die beteiligten Gemeinden die Eckwerte des VVS 2026+ sowie die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit definiert und 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. Als solcher ist er gemäss Artikel 5 Absatz 4 des Gemeindegesetzes dem Regierungsrat des Kantons Bern zur Kenntnis zu bringen, wobei an diese Kenntnisnahme keine spezifischen rechtlichen Wirkungen geknüpft sind.

Gemäss Gemeindevertrag haben sich die Partnergemeinden an den bisherigen Arbeiten (Phasen 1 – 3) bzw. den Kosten anteilmässig entsprechend ihrer Anzahl VVS-Stationen, welche bis Ende 2022 umgesetzt waren, beteiligt. Gemeinden, die noch über keine Stationen verfügten, leisteten entsprechend einen Mindestbeitrag. Für den Anteil der Stadt Bern für die Vorarbeiten hat der Gemeinderat in eigener Kompetenz einen Projektierungskredit bewilligt.

Der Gemeindevertrag regelt für das VVS 2026+:

- die Eckwerte
- die Durchführung der gemeinsamen Ausschreibung
- den gemeinsamen Betrieb
- den Zeitplan und die Kostentragung

Der Betrieb des VVS 2026+ steht unter dem Vorbehalt, dass die jeweiligen finanzkompetenten Organe der beteiligten Gemeinden die gemäss der Ausschreibung erforderlichen Finanz- und Kreditbeschlüsse fällen.

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat vorliegend die Kreditvorlage für die Phase 4, also für die Erarbeitung der Unterlagen für die gemeindeübergreifende Ausschreibung des VVS 2026+, sowie die Durchführung der Ausschreibung, die Auswertung der Angebote, die Vergabe und die Vorbereitung der Kreditentscheide und weitere notwendige Abklärungen.

3. Ausschreibung regionales öffentliches Veloverleihsystem 2026+

Die Eckwerte, welche sich beim heutigen VVS bewähren, werden auch für die Neuausschreibung beibehalten: Das VVS 2026+ soll weiterhin von einem Gesamtdienstleister (GDL) betrieben werden. Das heutige Standortkonzept der Stadt Bern wird als Basis bestehen bleiben, wobei Netzlücken geschlossen und Neuentwicklungen berücksichtigt werden sollen und gegebenenfalls eine Erweiterung um die Stationen der Partnergemeinden stattfinden soll. Das Netz besteht aus drei Kategorien:

- Das Basisnetz umfasst die wichtigsten Standorte in einer Gemeinde, welche essentiell sind für den Betrieb eines funktionierenden VVS.

- Das Basisnetz plus besteht aus weiteren Standorten im Siedlungszusammenhang zur Verdichtung des Basisnetzes. Diese Stationen können mit vergleichbarem Aufwand bewirtschaftet werden wie jene des Basisnetzes.
- Zu den peripheren Standorten schliesslich zählen Stationen, welche aufwändig zu bewirtschaften und deshalb kostspielig sind. Als Teil des Basisnetzes würden diese Standorte das Grundangebot stark verteuern.

Das VVS wird stationsgebunden bleiben und dessen Tarifsystem soll niederschwellig ausgestaltet sein. Die Zusammenarbeit mit Sozialpartnern vor Ort wird angestrebt; dem städtischen KA steht weiterhin die Möglichkeit offen, die Werkstattarbeiten in der Stadt Bern für das VVS auszuführen.

Wie bisher werden sowohl mechanische Velos und E-Bikes zur Ausleihe bereit stehen. Anpassungen wird es jedoch aufgrund der hohen Nutzung von E-Bikes bei der Flottenaufteilung in E-Bikes und mechanische Velos geben.

Die Erfahrungen mit dem aktuellen GDL PubliBike zeigen zudem, dass ein flächendeckendes VVS, ausgestaltet als Service public Angebot aller Voraussicht nach nicht kostendeckend funktionieren kann. Bei der Ausschreibung für das regionale öffentliche VVS 2026+ ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass nur noch Angebote eingehen werden, welche Betriebszuschüsse der Stadt Bern und der Partnergemeinden voraussetzen. Sicherheit dazu wird die Ausschreibung bringen: Die Höhe des städtischen Betriebszuschusses wird Ergebnis der Ausschreibung sein.

Anpassungen sind bei den Ausleihstationen geplant. Die Infrastruktur der Ausleihstationen, bestehend aus Markierung und Informationsstelen, wird durch die Gemeinden erstellt. Es ist vorgesehen, dafür im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bundesbeiträge zu beantragen.

Das Angebot für die Stadt Bern wird als Grundangebot, und die Stationen in den Partnergemeinden werden als Optionen ausgeschrieben. Dies ausgehend vom Umstand, dass ein regionales VVS ohne Stadt Bern nicht funktionieren würde. Jede Gemeinde wird ein separates Angebot erhalten, welches durch sie zu finanzieren ist und welches sie akzeptieren oder verwerfen kann.

Folgende zusätzliche Optionen werden ausgeschrieben:

- Abonnement für unter Fr. 100.00/Jahr für mechanische Velos. Diese Option wurde allein auf Wunsch der Stadt Bern aufgenommen, um den Service Public-Charakter des VVS zu stärken und wird – sofern sie das offerierte Angebot akzeptiert – auch von ihr finanziert werden müssen.
- Mitarbeitendenmobilität: Als Option hat der GDL je ein Angebot für die Mitarbeitendenmobilität der ausschreibenden Gemeinden zu unterbreiten, bei welchem 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. Bei dieser Option wird jede Partnergemeinde für sich entscheiden können, ob und wenn ja welches offerierte Angebot sie annehmen will oder nicht.

Die Ausschreibungsunterlagen werden auf Basis dieser Eckwerte und des Gemeindevertrags erarbeitet. Dies erfordert die Abstimmung und Koordination unter den Gemeinden, juristische Prüfungen und die Abstimmung mit der Beschaffungsstelle.

Bis im Herbst 2023 können sich weitere Gemeinden, welche am VVS 2026+ interessiert sind, an der Neuausschreibung beteiligen. Bedingung dafür ist, dass sie sich nachträglich den Bestimmungen des Gemeindevertrags unterziehen und fristgerecht ihr Standortkonzept zur Integration in die Ausschreibungsunterlagen abgeben.

Die im Anschluss geplante Ausschreibung erfolgt durch die Stadt Bern, welche sie gemäss den massgebenden kantonalen und städtischen Vorschriften für sich und für die Partnergemeinden durchführen wird. Für die Auswertung der Angebote werden die Velo-Prototypen beurteilt, die Angebote materiell geprüft sowie die publizierten Kriterien bewertet. Dazu wird ein Evaluationsbericht erstellt und es folgt der Vergabeantrag zuhanden der Beschaffungskommission (BeKo) und anschliessend der Zuschlagsentscheid mittels Verfügung der zuständigen städtischen Stelle. Die Partnergemeinden werden über das Ergebnis der Ausschreibung orientiert. Nach Zuschlagserteilung können die Partnergemeinden die für ihr Gemeindegebiet betreffenden Optionen («Basisnetz»/«Basisnetz plus»/«periphere Standorte») abrufen (gemäss Ziffer 20.2 des Gemeindevertrags). Anschliessend folgt die Ausarbeitung und Unterzeichnung der gemeindespezifischen Leistungsverträge mit dem GDL und – stadtseitig - die Genehmigung des Leistungsvertrags durch den Gemeinderat (unter Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch das zuständige Organ).

Nach dem rechtskräftigen Zuschlagsentscheid werden die einzelnen Partnergemeinden jedoch nicht nur für den Abschluss des Leistungsvertrags mit dem Gesamtdienstleister (GDL) und das Einholen der notwendigen Kredite verantwortlich sein, sondern ebenso für die Beschaffung der Stationseinrichtungen, die rechtzeitige Einholung der Baubewilligungen und die Erteilung der für die Nutzung des öffentlichen Grunds erforderlichen Sondernutzungskonzessionen zu Gunsten des GDL. Stadtseitig ist vorgesehen, die Sondernutzungskonzessionen wiederum gebührenbefreit zu erteilen, was beim Realisierungskredit zu beachten sein wird (Einnahmenverzicht).

Das VVS 2026+ wird für eine Laufzeit von 8 Jahren ausgeschrieben. Dabei muss sich der GDL für die volle Dauer zu einer Betriebspflicht verpflichten. 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.

4. Kosten

4.1 Projektierung

Die Projektierungskosten für die Neuausschreibung setzen sich aus den Kosten der Phasen 1 bis 4 zusammen. Der Gemeinderat hat für die Phasen 1 bis 3 in eigener Kompetenz bereits einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 bewilligt.

Die Gesamtkosten für die Phase 4 werden mit Fr. 170 000.00 veranschlagt. Für die Phase 4 ist vorgesehen, dass sich die Partnergemeinden anteilmässig entsprechend ihrer nach der Variante «Basisnetz» geplanten Anzahl Stationen an den Kosten beteiligen⁴. Der Anteil der Stadt Bern wird voraussichtlich 75 – 80% betragen. Der definitive Kostenteiler wird anhand der abgegebenen Standortkonzepte aller ausschreibenden Gemeinden im Herbst 2023 berechnet werden können. Aus diesen Gründen wird für die Phase 4 nach dem Brutto-Prinzip ein Projektierungskredit von Fr. 170 000.00 beantragt. Zusätzlich sind Kosten im Umfang Fr. 30 000.00 für die Koordination mit dem Projekt MaaS vorzusehen⁵.

⁴ Dieser Kostenteiler gilt nur für die Phase 4, nicht jedoch für die spätere Betriebsphase (Phase 5). Hier wird sich die Kostentragung nach den jeweils eingegangenen Angeboten bzw. den darauf basierenden Leistungsverträgen der Vertragsparteien mit dem GDL richten.

⁵ Hier kommt der obige Kostenteiler nicht zur Anwendung, da es sich um rein stadtbernische Kosten handelt.

Der vorliegend beantragte Kredit setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Vom Gemeinderat bewilligter Projektierungskredit Phasen 1-3:	Fr. 150 000.00
Projektierungskredit Phase 4, davon für:	Fr. 170 000.00
Ausarbeitung Ausschreibungsunterlagen, Auswertung Offerten, Vergabe	Fr. 75 000.00
Juristische Begleitung	Fr. 50 000.00
Koordination, Administration, Organisation	Fr. 30 000.00
Reserve (10%)	Fr. 15 000.00
Koordination Projekt MaaS	Fr. 30 000.00
Beantragter Nachkredit (inkl. MWSt.)	Fr. 200 000.00
Total Projektierungskredit (inkl. MWSt.)	Fr. 350 000.00

4.2 Realisierung

Die Kosten für die Realisierung und den Betrieb des VVS 2026+ werden erst aufgrund der eingegangenen Offerten verlässlich beziffert werden können. Aufgrund der Erfahrungen anderer Städte ist jedoch davon auszugehen, dass dieses Mal aller Voraussicht nach keine Angebote mehr eingehen werden, welche auf städtische Betriebsbeiträge verzichten.

4.3 Beiträge Dritter

Für die Vorbereitungsarbeiten kann nach dem in Kapitel 4.1 Ausgeführten mit Beiträgen der Partnergemeinden gerechnet werden. Gemäss aktuellen Schätzungen wird deren Anteil bei rund 20 – 25 Prozent der Projektierungskosten liegen.

Die Kosten für die Realisierung und den Betrieb werden gestützt auf die eingegangenen Angebote von den jeweiligen Gemeinden zu tragen sein. Die Realisierung und der Betrieb des regionalen VVS ist zudem 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 gerechnet werden. Ob zusätzlich eine Mitfinanzierung des Kantons möglich ist, ist Gegenstand laufender Abklärungen.

5. Termine

Die Stadt Bern und Partnergemeinden haben vereinbart, das VVS 2026+ nahtlos an das bestehende VVS weiterzubetreiben. Daraus ergibt sich folgende Terminplan:

Kreditbewilligung Stadtrat (vorliegendes Geschäft)	3. Quartal 2023
Ausarbeitung und Freigabe der Ausschreibungsunterlagen	4. Quartal 2023
Publikation der Ausschreibung auf simap	4. Quartal 2023
Auswertung und Vergabe	1./2. Quartal 2024
Unterzeichnung Leistungsverträge mit dem GDL unter Vorbehalt der Zustimmung der kreditkompetenten Organe	3. Quartal 2024
Bewilligungen der Realisierungskredite der beteiligten Gemeinden und der Stadt Bern	3. Quartal 2024 bis 1. Quartal 2025
Vorbereitung und Aufbau Betrieb	3./4. Quartal 2025
Betriebsstart und Systemabnahme	ab 2026 bis Mitte 2026

6. 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 ist ein niederschwelliges Angebot für den Umstieg auf das Velo und seit Mitte 2018 etablierter Bestandteil der Veloinfrastruktur und der Shared Mobility in der Stadt Bern. Es trägt damit zur Verlagerung auf die CO₂-arme Mobilität bei. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils 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 des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d.

Der GDL wird zudem bei der Ausschreibung darauf verpflichtet, im Sinne eines gesamtheitlich ökologischen VVS für die Redistribution ausschliesslich energieeffiziente und umweltschonende Fahrzeuge einzusetzen.

Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Regionales öffentliches Veloverleihsystem 2026+: Ausschreibung; Nachkredit (Erhöhung Projektierungskredit).
2. Für die Durchführung der Ausschreibung des VVS 2026+ (Phasen 1 – 4) sowie für die Koordination mit dem MaaS-Projekt genehmigt er zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5800216 (Kostenstelle 580200) einen Projektierungskredit von Fr. 350 000.00. Darin enthalten ist der Projektierungskredit des Gemeinderats von Fr. 150 000.00. Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet und nur die Nettoinvestitionen werden aktiviert und abgeschrieben.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 28. Juni 2023

Der Gemeinderat

Beilage:
Eckwerte zur Ausschreibung des VVS 2026+