

Schriftliche Anfrage betreffend PubliBike: Wann hat auch der Regierungsrat genug?

26.5290.01

1.

In seiner Medienmitteilung vom 30. Juni 2026 gab der Regierungsrat bekannt, dass das erfolglose Unterfangen PubliBike erneut Beiträge aus dem Mobilitätsfonds erhält. Nach einer Anschubfinanzierung in Millionenhöhe wird dieses Mal eine Defizitgarantie von 1,2 Millionen Franken gesprochen. In der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage von Daniel Albietz betreffend «Velospot oder Veloflop?» hielt der Regierungsrat ausdrücklich fest, dass ihm kein Beispiel eines Veloverleihsystems bekannt sei, welches kostendeckend arbeitet. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob hier überhaupt von einer Defizitgarantie die Rede sein kann, wenn das Defizit bereits fix eingeplant ist.

Weiter hat die Regierung den Vertrag mit PubliBike bis 2029 verlängert. Dies geschieht, obwohl sowohl die Nutzerzahlen als auch die Bewertungen von PubliBike alles andere als positiv sind. Im App Store erreicht die App gerade einmal eine Bewertung von 1,3 von 5 Sternen. Nicht nur die Qualität der App, sondern auch jene der Velos wird in unzähligen Kommentaren scharf kritisiert. Es bleibt absolut unverständlich, weshalb die Regierung ein Projekt, das gemäss eigenen Aussagen nie kostendeckend sein wird, mit aller Gewalt am Leben erhalten will, während die Rückmeldungen der Bevölkerung verheerend ausfallen.

Am 12. Juni 2026 kommunizierte das Bau- und Verkehrsdepartement zudem, dass ein grenzüberschreitendes Bike-Sharing-Netz am Hochrhein mit 122'400 Franken unterstützt wird. Dieses Netz hat seinen Betrieb jedoch bereits im Mai 2026 aufgenommen. Bei dieser ohnehin fragwürdigen Verwendung von Basler Geldern ausserhalb unseres Kantons stellt sich die dringende Frage nach der Gesetzeskonformität. Nach § 5 Abs. 1 der Mobilitätsfondsverordnung dürfen nämlich keine Beiträge an bereits laufende Projekte vergeben werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viel Geld hat der Regierungsrat bisher insgesamt für das Projekt PubliBike gesprochen, wie viele Fahrten wurden damit insgesamt getätigt und mit welchem Betrag wurde somit jede einzelne Fahrt subventioniert?
2. Weshalb spricht der Regierungsrat von einer Defizitgarantie, wenn er ohnehin davon ausgeht, dass ein Defizit resultieren wird? Ist diese Bezeichnung nicht irreführend?
3. Geht der Regierungsrat davon aus, dass PubliBike nach der erneuten Subventionierung durch die Defizitgarantie doch noch kostendeckend betrieben werden kann?
 - a. Falls ja, ab wann wird dies der Fall sein?
 - b. Falls nein, was ist der langfristige Plan des Regierungsrats betreffend Publi-Bike?
4. Ist der Regierungsrat bereit, das Projekt PubliBike zu beenden, wenn die Nutzerzahlen weiterhin tief bleiben?
 - a. Falls ja, hat er dazu bereits Richtwerte festgelegt?
 - b. Falls nein, hält der Regierungsrat sein Vorgehen betreffend PubliBike mit zahl-reichen kleineren Subventionen und ohne klare Strategie für transparent?
5. Wie bewertet der Regierungsrat die App von PubliBike und die Qualität der Dienstleistung von PubliBike (Zustand der Velos etc.)?
6. Hat die Regierung mit dem Beitrag an das Bike-Sharing-Netz am Hochrhein ein laufendes Projekt unterstützt und damit gegen § 5 Abs. 1 der Verordnung über den Mobilitätsfonds verstossen?
7. Inwiefern geht der Regierungsrat davon aus, dass die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt von Beiträgen an Leihvelos für Deutsche Gemeinden profitiert?
8. Ist der Regierungsrat bereit die zahlenmässige Begrenzung von Fahrzeugen von erfolgreichen Anbietern wie zum Beispiel Pick-e-Bike zu lockern resp. zu erhöhen?

Philip Karger