



An den Grossen Rat

26.5290.02

BVD/P265290

Basel, 23. September 2026

Regierungsratsbeschluss vom 22. September 2026

Schriftliche Anfrage Philip Karger betreffend «PubliBike: Wann hat auch der Regierungsrat genug?»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Philip Karger dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«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 zahlreichen 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»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Zu den einzelnen 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?*

Der Regierungsrat hat im Jahr 2020 aufgrund des Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten «betreffend öffentliches Veloverleihsystem» (P075326) einen Mobilitätsfondsbeitrag in der Höhe von 2,154 Mio. Franken für den Aufbau und 5-Jahresbetrieb eines flächendeckenden, ganzjährig verfügbaren und niederschwellig zugänglichen Velo- und E-Bike-Verleihsystems gesprochen. Am 30. Juni 2026 hat sich der Regierungsrat dazu entschieden, den Betrieb um drei weitere Jahre zu verlängern und hat dafür zusätzlich 1,2 Mio. Franken in Form eines Beitrags aus dem Mobilitätsfonds gesprochen. Der Betrieb des Verleihsystems ist somit bis Ende 2029 gesichert.

Bis Ende August 2026 wurden mit dem Veloverleihsystem rund 350'000 Fahrten durchgeführt. Bis Ende des Jahres 2026 dürften gemäss Hochrechnung weitere rund 50'000 Fahrten hinzukommen. Bezogen auf die Beiträge des Mobilitätsfonds von insgesamt 2,154 Mio. Franken ergibt sich über die gesamte bisherige Laufzeit bis Ende 2026 ein durchschnittlicher Förderbeitrag von rund 5,40 Franken pro Fahrt.

Bei der Einordnung dieses Werts ist zu berücksichtigen, dass die Nutzung insbesondere in den ersten zwei Jahren noch sehr gering war und sich die Beiträge entsprechend auf weniger Fahrten verteilten. In dieser Zeit erfüllte das System viele Erwartungen noch nicht. Mit der Integration in den SwissPass, der Einführung einer neuen App, der Entwicklung der grenzüberschreitenden Angebote und der aktuell gestarteten Inbetriebnahme neuer Velos hat PubliBike das Angebot nach und nach verbessert. Mit steigenden Nutzungszahlen sinkt auch der durchschnittliche Förderbeitrag pro Fahrt. Im bisher nutzungsstärksten Betriebsjahr 2024 betrug er rund 3,40 Franken pro Fahrt.

2. *Weshalb spricht der Regierungsrat von einer Defizitgarantie, wenn er ohnehin davon ausgeht, dass ein Defizit resultieren wird? Ist diese Bezeichnung nicht irreführend?*

Der Regierungsrat hat bereits bei der Beantwortung des oben genannten Anzugs Jörg Vitelli darauf hingewiesen, dass ein Leihvelosystem nicht kostendeckend betreibbar ist, siehe Kapitel 4 «Eigenwirtschaftlichkeit von Verleihangeboten» in der Beantwortung vom 11. November 2020 (07.5326.07). Bekräftigt hat er dies in den Beantwortungen der schriftlichen Anfrage Daniel Albietz (2023; P235052) sowie in der Interpellation Daniel Albietz (2026; P265319). Denn die bisherigen, eigenen Erfahrungen und die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass ein flächendeckendes,

ganzjährig verfügbares und niederschwellig zugängliches Verleihsystem auch mittel- bis langfristig kaum eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Die Vertragsverlängerung um drei Betriebsjahre bietet die Möglichkeit, diese Entwicklung zu beobachten, weitere Entwicklungsschritte zu testen und eine belastbare Grundlage für einen Entscheid über die Weiterführung des Angebots nach 2029 zu schaffen. Der Entscheid über die Weiterführung ab 2030 wird in der Kompetenz des Grossen Rats liegen.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat eine Defizitgarantie als geeignetes Instrument. Sie stellt sicher, dass nur das tatsächlich entstehende Defizit bis zu einer definierten Obergrenze gedeckt wird. Entwickelt sich das Geschäft positiv, so reduziert sich der erforderliche Beitrag entsprechend.

3. *Geht der Regierungsrat davon aus, dass PubliBike nach der erneuten Subventionierung durch die Defizitgarantie doch noch kostendeckend betrieben werden kann? Falls ja, ab wann wird dies der Fall sein? Falls nein, was ist der langfristige Plan des Regierungsrats betreffend Publi-Bike?*

Der Regierungsrat wird die Erfahrungen der kommenden Jahre auswerten und dann entscheiden, wie es nach 2029 mit dem Veloverleihsystem weitergeht. Sollte er zum Schluss kommen, dass das Veloverleihsystem in ähnlicher Form fortgeführt werden soll, so wird es eine neue Ausschreibung geben sowie ein neuer Finanzierungsbeschluss beim Grossen Rat eingeholt.

Die Weiterentwicklung des Veloverleihsystems steht im Gesamtkontext der Entwicklung der geteilten Mikromobilität, also der Angebote diverser privater Anbieter. Im Zentrum stehen dabei insbesondere die bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sowie die regionale und grenzüberschreitende Einführung und Verdichtung der Angebote.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, das Projekt PubliBike zu beenden, wenn die Nutzerzahlen weiterhin tief bleiben? Falls ja, hat er dazu bereits Richtwerte festgelegt? Falls nein, hält der Regierungsrat sein Vorgehen betreffend PubliBike mit zahlreichen kleineren Subventionen und ohne klare Strategie für transparent?*

Der Regierungsrat möchte das Veloverleihsystem bis Ende 2029 weiterführen und diese Zeit gezielt für dessen Weiterentwicklung nutzen. Ein Schwerpunkt liegt auf der Frage, wie Sharing-Angebote künftig dauerhaft tariflich in den öffentlichen Verkehr integriert werden können. Im Pilotprojekt «U-Two» werden dazu mit PubliBike, Pick-e-Bike und Dott unterschiedliche Tarifmodelle unter realen Bedingungen erprobt und anbieterübergreifende Grundlagen geschaffen. Der Einbezug des vom Kanton bestellten Veloverleihsystems ist dabei zentral, da dieses flächendeckend, ganzjährig und niederschwellig verfügbar ist. Gleichzeitig sollen Sharing-Angebote über die Landesgrenzen hinweg weiter ausgebaut werden. PubliBike nimmt auch hierbei eine besondere Rolle ein, da das Unternehmen derzeit als einziger Anbieter die technischen und rechtlichen Voraussetzungen erfüllt, um ein Sharing-Angebot grenzüberschreitend zu betreiben.

Die Vergabe von Beiträgen aus dem Mobilitätsfonds erfolgt transparent und auf einer klaren gesetzlichen Grundlage. Zweck, Voraussetzungen und Verwendung der Fondsmittel sind im Umweltschutzgesetz sowie in der Mobilitätsfondsverordnung geregelt. Auch die Zuständigkeiten für die Beitragsentscheide sind abhängig von der Beitragshöhe verbindlich festgelegt. Gemäss § 17 der Mobilitätsfondsverordnung entscheiden – nach Anhörung des Mobilitätsfondsrats – je nach Höhe und Art des Beitrags das Amt für Mobilität, das Bau- und Verkehrsdepartement oder der Regierungsrat. Beiträge von mehr als 1,5 Mio. Franken werden gemäss § 19ter Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes dem Grossen Rat zur Bewilligung vorgelegt.

Auch die Verwendung der Fondsmittel wird öffentlich ausgewiesen. Der Mobilitätsfonds kommuniziert seine Vergaben über Medienmitteilungen und dokumentiert die unterstützten Projekte und die

eingesetzten Mittel in seinem Jahresbericht. Dieser wird vom Regierungsrat genehmigt, dem Grossen Rat unterbreitet sowie öffentlich publiziert.

5. *Wie bewertet der Regierungsrat die App von PubliBike und die Qualität der Dienstleistung von PubliBike (Zustand der Velos etc.)?*

Die Dienstleistungsqualität von PubliBike hat sich verbessert. Frühere Schwachstellen des Systems wurden in den vergangenen Jahren schrittweise behoben. Dazu gehören insbesondere die Ablösung der früheren App, Verbesserungen bei den Schlössern sowie die Erneuerung der Fahrzeugflotte.

Mit der neuen PubliBike-App wurden die bisherigen Netze «PubliBike» und «Velospot» zusammengeführt. Ein einziges Nutzerkonto ermöglicht heute den Zugang zu den verschiedenen PubliBike-Netzen in der Schweiz. Gleichzeitig wurden Registrierung, Navigation sowie Such- und Filterfunktionen vereinfacht und zusätzliche Zahlungsmöglichkeiten wie TWINT und Reka eingeführt.

Auch der Zugang zu den Fahrzeugen wurde verbessert. Die Velos können über SwissPass, Bluetooth und bei der neuesten Fahrzeuggeneration zusätzlich per QR-Code geöffnet werden. Mit der SwissPass-Integration wurde zudem der Ausleih- und Bezahlprozess weiter vereinfacht (Tap&Go).

Parallel dazu wird die Fahrzeugflotte modernisiert. Die neuen Velos sind leichter und die E-Bikes verfügen über eine grössere Reichweite. Insgesamt haben diese technischen und betrieblichen Verbesserungen die Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität des Veloverleihsystems deutlich erhöht.

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?*

Das Gesuch für das Bike-Sharing-Netz am Hochrhein wurde fristgerecht Ende Januar 2026 beim Mobilitätsfonds eingereicht. Zu diesem Zeitpunkt waren am Hochrhein noch keine PubliBike-Stationen in Betrieb. Für die Beurteilung, ob es sich um ein neues oder bereits laufendes Projekt handelt, ist der Zeitpunkt der Gesuchseinreichung massgebend.

Die Trägerschaften können die Planung oder Umsetzung eines Vorhabens bereits vor dem Entscheid des Mobilitätsfonds auf eigenes finanzielles Risiko vorantreiben.

7. *Inwiefern geht der Regierungsrat davon aus, dass die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt von Beiträgen an Leihvelos für Deutsche Gemeinden profitiert?*

Der Mobilitätsfonds fördert Projekte in der trinationalen Agglomeration, wenn diese dazu beitragen, das Gesamtverkehrssystem im Kanton Basel-Stadt umweltfreundlicher zu gestalten. Beim Bike-Sharing-Netz am Hochrhein steht insbesondere die Totalsperrung der Hochrheinbahn zwischen Rheinfelden und Waldshut im Vordergrund. Während der Sperrung sollen die Leihvelos dazu beitragen, die Erreichbarkeit zu den Bahnhöfen samt Grenzübertritt sicherzustellen. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr auch unter den erschwerten Bedingungen attraktiv zu halten und möglichst zu vermeiden, dass Pendelnde auf das Auto ausweichen.

Die Beiträge des Mobilitätsfonds werden mehrheitlich an Projektträgerschaften im Umland ausgerichtet. Die Entscheide über die Vergabe werden transparent öffentlich kommuniziert.

8. *Ist der Regierungsrat bereit die zahlenmässige Begrenzung von Fahrzeugen von erfolgreichen Anbietern wie zum Beispiel Pick-e-Bike zu lockern resp. zu erhöhen?*

Die Obergrenze für bewilligungsfreie Sharing-Angebote gilt grundsätzlich für alle Anbieter mit Ausnahme des vom Kanton bestellten, flächendeckenden Veloverleihsystems. Eine Lockerung dieser Vorgaben wäre aus Gründen der Gleichbehandlung nur für alle privaten Anbieter gleichzeitig möglich.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Obergrenze ausschliesslich auf das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen auf Allmend in der Stadt Basel bezieht. Den Anbietern steht es offen, zusätzliche Fahrzeuge auf privatem Grund bereitzustellen, beispielsweise im Rahmen von Partnerschaften mit Grundeigentümerschaften oder über stationäre Angebote.

Vollgestellte Trottoirs, versperrte Durchgänge oder unübersichtliche Situationen können insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein Hindernis darstellen. Die bestehenden Obergrenzen für bewilligungsfreie Sharing-Angebote sollen verhindern, dass der öffentliche Raum durch eine zu grosse Zahl abgestellter Fahrzeuge übermässig beansprucht wird.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin