



Beschluss des Stadtrats

vom 16. September 2026

GR Nr. 2026/444

Nr. 3287/2026

Dringliche Schriftliche Anfrage von Pärparim Avdili, Sven Sobernheim und 32 Mitunterzeichnenden betreffend Verkauf des Bike-Sharing-Anbieters Publibike an eine britische Investitionsgesellschaft und finanzielle Verpflichtungen der Stadt, Zeitpunkt der Kenntnisnahme des Stadtrats, vertragliche Verpflichtungen nach dem Verkauf, Gesamtzahlungen an Publibike seit Vertragsbeginn, Rechtfertigung der weiteren finanziellen Unterstützung an ein profitables Unternehmen, Entwicklung der Nutzung von Publibike und Neuverhandlung der Subventionsvereinbarung

Am 19. August 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Pärparim Avdili (FDP), Sven Sobernheim (GLP) und 32 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/444, ein:

Die Stadt Zürich unterstützt den Bike-Sharing-Anbieter Publibike seit Jahren mit erheblichen öffentlichen Mitteln, gemäss Vertragsgrundlage mit Subventionen und Defizitgarantien von bis zu rund 19 Millionen Franken über zehn Jahre. Gleichzeitig zeigt die Auslastung, dass pro Velo und Tag im Schnitt nur rund 1,5 Fahrten anfallen, während private, nicht subventionierte Sharing-Anbieter in der Stadt teils deutlich höhere Nutzerzahlen ausweisen.

Publibike hat gemäss eigenen Angaben seit 2024 die operative Gewinnschwelle erreicht. Kurz darauf wurde bekannt, dass die bisherigen Eigentümer ihre Anteile an einen britischen Investor (Visionedgeone, über dessen Beteiligung Inurba Mobility) verkauft haben. Die Stadt Zürich bleibt dabei offenbar weiterhin an ihre finanziellen Verpflichtungen gebunden, während private Investoren vom neu profitablen Geschäft profitieren.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wusste der Stadtrat vor der öffentlichen Bekanntgabe vom geplanten Verkauf der Publibike-Anteile an einen ausländischen Investor?
2. Welche finanziellen und vertraglichen Verpflichtungen (Subventionen, Defizitgarantien) bestehen für die Stadt Zürich gegenüber Publibike auch nach dem Eigentümerwechsel weiterhin?
3. Wie hoch waren die Gesamtzahlungen der Stadt Zürich an Publibike seit Vertragsbeginn bis heute?
4. Wie rechtfertigt der Stadtrat die fortgesetzte finanzielle Unterstützung eines Unternehmens, das seit 2024 eigenen Angaben zufolge profitabel operiert?
5. Wie beurteilt der Stadtrat die Wettbewerbssituation gegenüber privaten, nicht subventionierten Sharing-Anbietern in der Stadt Zürich?
6. Wie hat sich die Auslastung von Publibike (Fahrten pro Fahrzeug und Tag) seit Vertragsbeginn entwickelt?
7. Gemäss Medienmitteilung vom 13. August 2026 nutzen immer mehr Menschen «Züri Velo». Dies lässt sich aus der Medienmitteilung aber nicht ableiten. Auch ist unklar, wer damit konkret gemeint ist, zumal in der gleichen Medienmitteilung von einer Nutzung von «Stadtzürcher Kund*innen» die Rede ist. Wie viele Bewohnende der Stadt Zürich nutzten Publibike in den letzten 12 Monaten sowie im Monat Juni? Wie viele Personen haben mehr als 3 Fahrten mit einem Publibike-Fahrzeug zurückgelegt?



2/7

8. Gemäss Medienmitteilung fanden in den letzten 12 Monaten 830 000 sowie im Monat Juni 154 000 Fahrten statt. Wie viele davon waren Fahrten von B2B Abos und wie viele davon waren von den städtischen Business-Abos?
9. Beabsichtigt der Stadtrat, die Subventionsvereinbarung mit PubliBike angesichts des Eigentümerwechsels und der operativen Profitabilität zu überprüfen oder neu zu verhandeln?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In der ersten Vertragsphase von «Züri Velo» (November 2018 bis November 2023) leistete die Stadt keinen Kostendeckungsbeitrag an das Veloverleihsystem «Züri Velo», da die PubliBike AG im damaligen Vergabeverfahren eine Offerte mit einem Angebot von Null Franken eingereicht hatte. Die gesamte Finanzierung erfolgte vollständig durch die PubliBike AG, während die Stadt die Abstellflächen unentgeltlich zur Verfügung stellte. Die Erfahrungen der ersten Betriebsjahre haben jedoch gezeigt, dass ein flächendeckendes, qualitativ hochwertiges System nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Bei der zweiten öffentlichen Ausschreibung erhielt die PubliBike AG 2023 erneut den Zuschlag für den Betrieb des öffentlichen, stationsbasierten Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0». Der Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren und enthält eine Option auf eine Verlängerung um weitere fünf Jahre. Den zugehörigen Kredit bewilligte der Gemeinderat am 10. Juli 2024 (GR Nr. 2023/472).

Hinweis: Zahlen aus unterschiedlichen Zeiträumen können nicht miteinander verrechnet oder verglichen werden. Für die angefragten Zahlen werden die ausgewerteten Zeiträume jeweils angegeben. Die Zahlen werden in der Regel, wenn nicht anders deklariert, für das Netz Zürich, d. h. inklusive der Nachbargemeinden, ausgewiesen.

Frage 1

Wusste der Stadtrat vor der öffentlichen Bekanntgabe vom geplanten Verkauf der PubliBike-Anteile an einen ausländischen Investor?

Der ehemalige CEO und aktuelle Geschäftsführer der PubliBike AG hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich am 7. Juli 2026 an einem informellen Austausch mündlich über die Möglichkeit einer Übernahme der PubliBike AG informiert. Es wurden keine Angaben zur Käuferschaft oder dem Zeitpunkt gemacht.

Frage 2

Welche finanziellen und vertraglichen Verpflichtungen (Subventionen, Defizitgarantien) bestehen für die Stadt Zürich gegenüber PubliBike auch nach dem Eigentümerwechsel weiterhin?

An der Gültigkeit des Vertrags und der Partnerschaft mit der PubliBike AG ändert sich aufgrund des Wechsels der Eigentümerschaft bzw. des Aktionariats nichts, da die Stadt Zürich den Vertrag mit der PubliBike AG als juristische Person abgeschlossen hat und nicht mit den jeweiligen Aktionärinnen und Aktionären der PubliBike AG. Die Vertragspartnerin bleibt die PubliBike AG, womit sämtliche finanziellen und vertraglichen Verpflichtungen weiterhin bestehen bleiben.



3/7

Frage 3

Wie hoch waren die Gesamtzahlungen der Stadt Zürich an PubliBike seit Vertragsbeginn bis heute?

Da die Prozesse mehr Zeit als geplant brauchten, bis der Gemeinderat den Kredit für das neue, grössere Veloverleihsystem genehmigen konnte, wurde der bestehende Vertrag von «Züri Velo 1.0» mit der PubliBike AG verlängert. Für diese Übergangsphase zahlte die Stadt der PubliBike AG einen einmaligen Beitrag in der Höhe von 675 625 Franken inkl. MWST für den weiteren Betrieb von November 2023 bis März 2025. Dadurch konnte das Angebot «Züri Velo 1.0» ohne Unterbruch im bisherigen Umfang weiterbetrieben werden.

Für den Ausbau von «Züri Velo 2.0» von rund 150 auf 250 Standorte sowie von 1500 auf 2500 Velos bewilligte der Gemeinderat eine einmalige Investition in der Höhe von 6,3 Millionen Franken. Rund 2,8 Millionen Franken inkl. MWST des Kredits flossen an die PubliBike AG zur Vergrösserung der Veloflotte und für weitere Kostenpunkte, darunter die anteilmässige Beteiligung der Stadt Zürich an der Weiterentwicklung der Ausleih-App. Den restlichen Betrag benötigte das Tiefbauamt für Tiefbau- und Markierungsarbeiten sowie für die Anschaffung von Stelen für die einzelnen Standorte. Darin inbegriffen sind auch der Aufwand für den Projektierungskredit und den Verzicht auf Einnahmen betreffend die Konzessionen zum Gebrauch des öffentlichen Raums.

Seit der Inbetriebnahme im April 2025 wird gemäss Vertrag und Kredit jährlich ein maximaler Deckungsbeitrag von 972 000 Franken inkl. MWST für die ausgewiesenen Betriebskostendeckungen an die PubliBike AG bezahlt, bis der Vertrag im Dezember 2029 ausläuft oder um maximal weitere fünf Jahre verlängert werden kann. Der Beitrag für das Jahr 2025 wurde noch nicht überwiesen, wird sich jedoch auf 472 392 Franken inkl. MWST belaufen.

Geleistete Zahlungen bis August 2026	Betriebskosten in Franken (inkl. MWST.)	Investitionskosten in Franken (inkl. MWST.)
Übergangsphase	675 625	
Züri Velo 2.0	Deckungsbeitrag 2025 472 392	2 731 585
Total Franken	1 148 017	2 731 585

Tabelle 1: Übersicht Zahlungen

Frage 4

Wie rechtfertigt der Stadtrat die fortgesetzte finanzielle Unterstützung eines Unternehmens, das seit 2024 eigenen Angaben zufolge profitabel operiert?

Die Offerte der öffentlichen Ausschreibung war Basis für die Kreditweisung und den Vertrag. Die ausgehandelten Zahlen und festgehaltenen Verpflichtungen sind rechtlich bindend. Weil PubliBike AG von den Städten und Gemeinden Beiträge erhält, operiert das Unternehmen gemäss eigenen Aussagen profitabel.

Für die Festlegung des von der Stadt Zürich zu bezahlenden Deckungsbeitrages muss die PubliBike AG die Ausgaben und Einnahmen in Zusammenhang mit «Züri Velo 2.0» jährlich



4/7

offenlegen und die Stadt prüft diese Zahlen jedes Jahr gewissenhaft. Der Betriebskostenbeitrag wird nur geleistet, wenn ein Defizit effektiv ausgewiesen ist.

Frage 5

Wie beurteilt der Stadtrat die Wettbewerbssituation gegenüber privaten, nicht subventionierten Sharing-Anbietern in der Stadt Zürich?

Mit der Anwendung des öffentlichen Vergabeverfahrens für die Bestellung von «Züri Velo 2.0» hat der Stadtrat den geregelten Sharing-Markt für ein stationsbasiertes Veloverleihsystem allen potenziellen Sharing-Anbietenden gleichermassen zugänglich gemacht. Das Angebot der PubliBike AG erreichte in der Auswertung der eingegangenen Offerten anhand der Zuschlagskriterien die höchste Gesamtpunktzahl und erhielt deshalb den Zuschlag. Mit dieser Vergabe hat die Stadt Zürich den Wettbewerb hinsichtlich stationsbasierten Veloverleihsystemen zulässigerweise zeitlich befristet und sachlich begrenzt eingeschränkt, bevor der Wettbewerb im Rahmen eines periodisch erneut durchzuführenden Vergabeverfahrens wieder sämtlichen Marktteilnehmenden offenstehen wird. Die Subventionierung erfolgt nur im Bereich der Exklusivität und ist dadurch begründet, dass mit dem ausgeschriebenen Gesamtsystem «Züri Velo» – im Gegensatz zu den anderen Verleihsystemen – eine öffentliche Aufgabe im Rahmen der Verkehrspolitik erfüllt wird. In den übrigen Teilen des relevanten Markts (insbesondere «Free-Floating») wird die PubliBike AG nicht (quer-)subventioniert und ist der Wettbewerb zwischen den Sharing-Anbietenden uneingeschränkt gewährleistet.

Frage 6

Wie hat sich die Auslastung von Publibike (Fahrten pro Fahrzeug und Tag) seit Vertragsbeginn entwickelt?

Die Fahrten pro Tag haben sich 2026 positiv entwickelt. Es gibt eine deutliche Zunahme der Anzahl Fahrten pro Tag, insbesondere die Zunahme bei den E-Bikes ist auffallend. Im März 2025 lag deren Anteil bei 59,8 Prozent, im Dezember 2025 bereits bei 83,9 Prozent und seit Januar 2026 stabil zwischen 85,9 und 87,9 Prozent.

Die Angaben zu den Fahrten liegen für sämtliche Monate differenziert nach E-Bikes und mechanischen Velos (M-Bikes) vor. Die Monatssummen weichen geringfügig von den früher gemeldeten Angaben ab. Die Ursache liegt in unterschiedlichen Abfragezeitpunkten und nachträglich verbuchten Fahrten.

Monat	Fahrten Total	E-Bikes	M-Bikes	Anteil E-Bikes
Januar 2026	37 970	32 746	5224	86,2 %
Februar 2026	49 011	42 973	6038	87,7 %
März 2026	84 058	73 294	10 764	87,2 %
April 2026	99 552	86 725	12 827	87,1 %
Mai 2026	131 347	112 889	18 458	85,9 %
Juni 2026	157 971	136 508	21 463	86,4 %



5/7

Monat	Fahrten Total	E-Bikes	M-Bikes	Anteil E-Bikes
Juli 2026	170 153	148 007	22 146	87,0 %
August 2026 (1.8.–17.8.)	98 377	86 507	11 870	87,9 %
Total 1. Jan.–17. Aug. 2026	828 439	719 649	108 790	86,9 %

Tabelle 2: Fahrten Januar bis 17. August 2026, monatsgenaue Ist-Werte Gesamtnetz Zürich (Stadt und Nachbargemeinden). Der August 2026 ist ein Teilmonat (1. bis 17. August) und deshalb nicht mit den übrigen Monatswerten vergleichbar.

Monat	Fahrten Total	E-Bikes	M-Bikes	Anteil E-Bikes
Januar 2025	43 512	29 488	14 024	67,8 %
Februar 2025	42 913	28 601	14 312	66,6 %
März 2025	55 857	33 402	22 455	59,8 %
April 2025	51 178	34 818	16 360	68,0 %
Mai 2025	54 974	43 088	11 886	78,4 %
Juni 2025	61 499	46 631	14 868	75,8 %
Juli 2025	54 372	41 625	12 747	76,6 %
August 2025	60 048	48 134	11 914	80,2 %
September 2025	53 014	43 184	9830	81,5 %
Oktober 2025	49 805	41 080	8725	82,5 %
November 2025	42 247	34 950	7297	82,7 %
Dezember 2025	35 373	29 670	5703	83,9 %
Total 2025	604 792	454 671	150 121	75,2 %

Tabelle 3: Fahrten Januar bis Dezember 2025, monatsgenaue Ist-Werte, Gesamtnetz Zürich (Stadt und Nachbargemeinden).

Dies ergibt folgende Anzahl Fahrten pro Fahrzeug und Tag:

- 2025: 1,58 Fahrten pro Fahrzeug und Tag
- 2026: 1,83 Fahrten pro Fahrzeug und Tag



Frage 7

Gemäss Medienmitteilung vom 13. August 2026 nutzen immer mehr Menschen «Züri Velo». Dies lässt sich aus der Medienmitteilung aber nicht ableiten. Auch ist unklar, wer damit konkret gemeint ist, zumal in der gleichen Medienmitteilung von einer Nutzung von «Stadtzürcher Kund*innen» die Rede ist. Wie viele Bewohnende der Stadt Zürich nutzten Publibike in den letzten 12 Monaten sowie im Monat Juni? Wie viele Personen haben mehr als 3 Fahrten mit einem Publibike-Fahrzeug zurückgelegt?

Die Nutzung von «Stadtzürcher Kund*innen» bezieht sich auf das Angebot von «Züri Velo 2.0» für das Netz Stadt Zürich inklusive Nachbargemeinden. Bei der Registrierung wird der Wohnsitz nicht abgefragt. Das heisst, es sind dazu keine Aussagen möglich.

Von den 42 492 eindeutigen Nutzenden im Netz Zürich haben während den letzten zwölf Monaten 19 180 Personen und damit 45,1 Prozent mehr als drei Fahrten unternommen. Im Juni 2026 lag der Anteil mit 46,6 Prozent leicht höher.

Zeitraum	Nutzende gesamt	Fahrten ge- samt	Nutzende mit mehr als 3 Fahrten	Anteil Nutzende mit mehr als 3 Fahrten
18. August 2025–17. Au- gust 2026	42 492	1 036 299	19 180	45,1 %
Juni 2026	16 189	157 971	7614	46,6 %

Tabelle 4: Nutzende mit mehr als drei Fahrten.

Frage 8

Gemäss Medienmitteilung fanden in den letzten 12 Monaten 830 000 sowie im Monat Juni 154 000 Fahrten statt. Wie viele davon waren Fahrten von B2B Abos und wie viele davon waren von den städtischen Business-Abos?

Die Medienmitteilung vom 13. August 2026 nannte rund 830 000 Fahrten für die letzten 12 Monate sowie 154 000 Fahrten für den Monat Juni 2026. Diese Angaben bezogen sich nur auf die auf dem Stadtgebiet getätigten Fahrten. Auf dem gesamten Netz (auch ausserhalb der Stadt Zürich) wurden in den letzten 12 Monaten (18. August 2025 bis 17. August 2026) 1 036 299 Fahrten und im Monat Juni 2026 157 971 Fahrten getätigt. Die Differenz zwischen den Angaben ergibt sich aus der unterschiedlichen Perimeterbetrachtung, den Abfragezeitpunkten und der gerundeten Kommunikationszahl.

Das städtische Business-Abo «BusinessBike Local Zürich – Stadt Zürich» ist erst seit Januar 2026 verfügbar. Daher können hierfür nur die Zahlen für die Monate Januar 2026 bis Juni 2026 angegeben werden. Der B2B-Anteil des «BusinessBike Local Zürich – Stadt Zürich» betrug im Juni 2026 28,4 Prozent mit 44 829 Fahrten. Dieses Abo für die städtischen Mitarbeitenden ersetzt das bisherige Angebot der Dienstvelos.



7/7

Die Fahrten lassen sich demnach wie folgt aufschlüsseln:

Zeitraum	Fahrten total	davon B2B	davon städt. Business-Abo	Anteil städt. Abo
Letzte 12 Monate	1 036 299	795 041	–	–
Januar 2026–Juni 2026	559 912	434 759	125 750	22,5 %
Juni 2026	157 971	120 943	44 829	28,4 %

Tabelle 5: Fahrten nach Vertragsart für das Gesamtnetz Zürich.

Frage 9

Beabsichtigt der Stadtrat, die Subventionsvereinbarung mit Publibike angesichts des Eigentümerwechsels und der operativen Profitabilität zu überprüfen oder neu zu verhandeln?

Nein.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter