



Beschluss des Stadtrats

vom 27. Mai 2026

GR Nr. 2026/105

Nr. 1828/2026

Schriftliche Anfrage von Sven Sobernheim und Flurin Capaul betreffend Publibike Velospot, Abnahme des Angebots Züri Velo, Verteilung der Velos über das Netz, Bewilligung der E-Trottinets, Beurteilung der Marktvorteile und eines gemeinsamen Abonnements für die Angebote, Auslastung der E-Bikes im privaten Sektor im Vergleich zum subventionierten Angebot sowie Sicherstellung der Velo-Angebote im Free-Floating

Am 4. März 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Sven Sobernheim (GLP) und Flurin Capaul (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/105, ein:

Mit Medienmitteilung vom 30.01.2026 hat PublibikeVelospot bekannt gegeben, dass nun ZüriVelo mit der neusten Generation Velos ausgerüstet wurde.

Seit Donnerstag, 26.2.26 hat PublibikeVelospot neu auch E-Trottinets in Zürich im Angebot. Da das Veloangebot stationsbasiert, und nicht free Floating, stattfindet und von der Stadt finanziell unterstützt wird, stellen sich einige Fragen.

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

1. Ist das Angebot ZüriVelo bereits abgenommen und im vollständigen Betrieb? Wenn Nein, wann findet die Abnahme statt? Wenn ja, wurden dabei, und wenn ja welche, Beanstandungen vorgenommen? Welches Velo wurde für die Abnahme geprüft?
2. Wie stellt die Stadt sicher, dass ein beträchtlicher Anteil der Velos/eBikes von ZüriVelo nicht an ein paar wenigen Stationen konzentriert werden, wo PubliBike Spezialkonditionen anbietet, -sondern gut über das Netz verteilt sind?
3. Wäre das Resultat der Ausschreibung auch mit dem neuen Velo gleich ausgefallen (schlechtere Qualität bei den Bremsen (Trommelbremsen statt Scheibenbremsen)), beim Motor (schlechtere Reaktion bei der Beschleunigung) oder bei der Fahrbarkeit für unterschiedliche Körpergrössen? Wie wird die Nachhaltigkeit beurteilt, wenn alle Velos ersetzt werden?
4. Wie sieht die Bewilligung bezüglich der Trottinets aus? Verwenden diese ebenfalls die Stationen oder sind diese free Floating unterwegs? Welche Gebühreneinnahmen sind zu erwarten?
5. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass Publibike Velospot keinen ungerechtfertigten Marktvorteil genießt? Wie wird die Logistik der beiden Angebote voneinander abgegrenzt?
6. Darf Publibike Velospot Abos für beide Angebote gemeinsam anbieten? Wird also das nicht subventionierte Angebot allenfalls durch das subventionierte Angebot querfinanziert oder zumindest attraktiver als bei der Konkurrenz?
7. Wie hoch ist die Auslastung der e-Bikes im privaten Sektor im Vergleich zum subventionierten Angebot (Fahrten pro Velo)?
8. Wie kann die Stadt sicherstellen, dass heute beliebte Velo-Angebote im Freefloating von privaten Anbietern auch in Zukunft (mit Ausschreibung) möglich sind?
9. Wann wurde die Stadt das erste Mal von PublibikeVelospot bezüglich eines eigenen E-Trottinetangebot in der Stadt Zürich angefragt?



2/5

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Ist das Angebot ZüriVelo bereits abgenommen und im vollständigen Betrieb? Wenn nein, wann findet die Abnahme statt? Wenn ja, wurden dabei, und wenn ja welche, Beanstandungen vorgenommen? Welches Velo wurde für die Abnahme geprüft?

Die Abnahme des «Züri Velo 2.0» erfolgte am 28. April 2026 nach der vollständigen Inbetriebnahme des neuen Systems. Im Rahmen der Abnahme sind keine Beanstandungen erfolgt.

Frage 2

Wie stellt die Stadt sicher, dass ein beträchtlicher Anteil der Velos/eBikes von ZüriVelo nicht an ein paar wenigen Stationen konzentriert werden, wo PubliBike Spezialkonditionen anbietet,-sondern gut über das Netz verteilt sind?

Im Vertrag zwischen der PubliBike AG und der Stadt Zürich ist definiert, dass an jeder Velostation eine genügende Anzahl betriebsbereiter Leihvelos zur Verfügung stehen muss. Die Einhaltung dieser Vorgabe wird mehrmals jährlich überprüft.

Es werden keine Spezialkonditionen an einzelnen Stationen angeboten. Für das gesamte Veloverleihsystem «Züri Velo 2.0» gelten einheitliche Tarife.

Frage 3

Wäre das Resultat der Ausschreibung auch mit dem neuen Velo gleich ausgefallen (schlechtere Qualität bei den Bremsen (Trommelbremsen statt Scheibenbremsen)), beim Motor (schlechtere Reaktion bei der Beschleunigung) oder bei der Fahrbarkeit für unterschiedliche Körpergrössen? Wie wird die Nachhaltigkeit beurteilt, wenn alle Velos ersetzt werden?

Die Ausschreibung für «Züri Velo 2.0» beinhaltete einen Anforderungskatalog mit funktionalen und technischen Anforderungen (technische Spezifikationen). Die Anforderungen an die Leihvelos waren ein zentraler Bestandteil dieses Anforderungskatalogs. Die im Rahmen der Ausschreibung geprüften Velos der Anbieterin PubliBike AG erfüllten diese technischen Spezifikationen. Das Angebot der PubliBike AG erreichte in der Auswertung anhand der Zuschlagskriterien die höchste Gesamtpunktzahl und erhielt deshalb den Zuschlag. Im Rahmen der Endabnahme vom 28. April 2026 wurden auch die nun im Einsatz stehenden Velos geprüft. Dies ergab, dass diese die technischen Spezifikationen der Ausschreibung ebenfalls erfüllen.

Die gesamte bisherige Infrastruktur und die bisher eingesetzten Velos sind andernorts weiterhin in Betrieb, wodurch die Nachhaltigkeit gewährleistet ist.

Frage 4

Wie sieht die Bewilligung bezüglich der Trottnetts aus? Verwenden diese ebenfalls die Stationen oder sind diese free Floating unterwegs? Welche Gebühreneinnahmen sind zu erwarten?

Der PubliBike AG wurde eine Bewilligung für den Betrieb von maximal 400 E-Trottnetts erteilt. Diese Bewilligung ist für ein Jahr gültig. Die E-Trottnetts der PubliBike AG werden im Free-Floating-Modell betrieben, wie dies auch die anderen Anbietenden von E-Trottnetts praktizieren. An den Stationen von «Züri Velo 2.0» dürfen ausschliesslich die Leihvelos von PubliBike AG abgestellt werden.



3/5

Die Gebühren für den Betrieb der Trottinetts richten sich nach der Benutzungsgebührenordnung (AS 551.211) und den Gebührenrichtlinien für die Bewilligungen und Verwaltungstätigkeiten der Stadtpolizei, Kommissariat Verwaltungspolizei und Büro für Veranstaltungen (AS 551.214). Für den Betrieb der 400 E-Trottinetts wurde der PubliBike AG eine Konzessionsgebühr von Fr. 42 204.20 für ein Jahr auferlegt.

Frage 5

Wie stellt der Stadtrat sicher, dass Publibike/Velospot keinen ungerechtfertigten Marktvorteil genießt? Wie wird die Logistik der beiden Angebote voneinander abgegrenzt?

Der Betrieb und der Unterhalt des Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0» erfolgt vollständig getrennt von jenem der E-Trottinetts der PubliBike AG. Der Betrieb und der Unterhalt des Veloverleihsystems «Züri Velo 2.0» werden durch die Sozialen Einrichtungen und Betriebe (SEB) sichergestellt. Die SEB erbringt keinerlei Leistungen für die E-Trottinetts der PubliBike AG. Diese werden in Eigenregie durch die PubliBike AG betrieben und unterhalten. Hierzu setzt die PubliBike AG eigene Mitarbeitende und ein eigenes Fahrzeug ein und nutzt eine separate Lokalität für Ersatzteile.

Frage 6

Darf Publibike/Velospot Abos für beide Angebote gemeinsam anbieten? Wird also das nicht subventionierte Angebot allenfalls durch das subventionierte Angebot querfinanziert oder zumindest attraktiver als bei der Konkurrenz?

Die PubliBike AG bietet für das Ausleihen von Velos Abonemente an. Für das Ausleihen von E-Trottinetts gibt es hingegen kein Abonnement. Für E-Trottinetts werden wie von den anderen Anbietenden Fahrpreise verrechnet. Zudem ist die PubliBike AG verpflichtet, der Stadt Zürich alle Investitions- und Betriebskosten für das «Züri Velo 2.0» detailliert auszuweisen. Eine Querfinanzierung zwischen dem Veloverleihsystem «Züri Velo 2.0» und den privat angebotenen E-Trottinetts ist damit ausgeschlossen.

Leihvelos und E-Trottinetts haben zumeist nicht die gleiche Nutzerschaft. Der Wettbewerb spielt sich somit unter den Anbietenden von E-Trottinetts ab. Diese optimieren ihr Angebot, um möglichst attraktiv für Benutzende zu sein, beispielsweise indem die Benutzung möglichst einfach gestaltet wird. So kann ein E-Trottinett von Lime beispielsweise mit der Uber-App ausgeliehen werden. E-Trottinetts der PubliBike AG sind hingegen mit einer eigenen App oder dem SwissPass ausleihbar.



4/5

Frage 7

Wie hoch ist die Auslastung der E-Bikes im privaten Sektor im Vergleich zum subventionierten Angebot (Fahrten pro Velo)?

Die Auslastung von E-Bikes im privaten Sektor ist der Stadt nicht bekannt. Die privaten Anbietenden sind im Rahmen der ihnen erteilten Bewilligungen nicht verpflichtet, diese Daten zur Verfügung zu stellen. Die PubliBike AG als Anbieterin eines öffentlich bestellten Angebots muss der Stadt Zürich hingegen diese Daten liefern.

Die Anzahl der Fahrten der PubliBike AG liegt differenziert nach E-Bikes und mechanischen Velos (M-Bikes) vor:

Monat	Anzahl	E-Bikes (87 %)	M-Bikes (13 %)
Januar 2026	37 970	33 034	4 936
Februar 2026	49 011	42 640	6 371
März 2026	84 238	73 443	10 795

Anzahl Fahrten von PubliBike AG vom 1. Januar bis 31. März 2026

Monat	Anzahl	E-Bikes (75 %)	M-Bikes (25 %)
Januar 2025	43 512	32 634	10 878
Februar 2025	42 907	32 180	10 727
März 2025	55 855	41 891	13 964
April 2025	51 125	38 344	12 781
Mai 2025	54 894	41 171	13 723
Juni 2025	61 437	46 078	15 359
Juli 2025	54 337	40 753	13 584
August 2025	60 031	45 023	15 008
September 2025	53 014	39 760	13 254
Oktober 2025	49 805	37 354	12 451
November 2025	42 247	31 685	10 562
Dezember 2025	35 373	26 530	8 843
Total	604 537	453 403	151 134

Anzahl Fahrten von PubliBike AG 2025

Frage 8

Wie kann die Stadt sicherstellen, dass heute beliebte Velo-Angebote im Freefloating von privaten Anbietern auch in Zukunft (mit Ausschreibung) möglich sind?

Der Stadtrat will den Markt für E-Trottinets und nicht subventionierte Mikromobilitätslösungen regeln. Entsprechende Grundlagen werden derzeit erarbeitet.



5/5

Frage 9

Wann wurde die Stadt das erste Mal von Publibike Velospot bezüglich eines eigenen E-Trottinettangebots in der Stadt Zürich angefragt?

Die Stadt Zürich wurde im 2. Quartal 2025 von PubliBike AG über diese Absichten informiert und Anfang 2026 ging ein entsprechendes Gesuch ein.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter