

Aarau, 11. Mai 2026  
GV 2026 – 2029 / 33

## Beantwortung einer Anfrage

**Alexander Umbricht (GLP), Peter Jann (GLP), Hannah Wey (Grüne), Irene Stutz (SP) und Samir Hertig (Pro Aarau); Kosten, Nutzung und Nutzen des PubliBike-Veloverleihsystems: Die fehlende Hälfte**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. März haben die Einwohnerräte Alexander Umbricht (GLP), Peter Jann (GLP), Hannah Wey (Grüne), Irene Stutz (SP) und Samir Hertig (Pro Aarau) eine Anfrage betreffend «Kosten, Nutzung und Nutzen des PubliBike-Veloverleihsystems: Die fehlende Hälfte» eingereicht.

Die Anfrage kann wie folgt beantwortet werden:

*Frage 1: In welchen stadträtlichen Strategien und Planungsinstrumenten ist das PubliBike-System verankert? Welche konkreten Ziele soll es erfüllen? Welche Wirkung soll es entfalten?*

Das PubliBike-System ist in der Stadt Aarau insbesondere in folgenden strategischen und planerischen Instrumenten verankert:

- im Gesamtverkehrskonzept der Region Aarau (GVK)
- im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)
- als Teil der Smart City-Strategie
- im Kontext der Klimaschutzstrategie Aarau 2025
- als mögliche Massnahme im Konzept Mobilitätsmanagement bei Märkten und Veranstaltungen
- im Merkblatt Veloparkierung bei Bauvorhaben
- im Kontext des Mobilitätsmanagements in Unternehmen
- im Kontext von Gestaltungsplänen und Arealentwicklungen
- im Kontext der Kampagne «Nachhaltige Stadtentwicklung» unter dem Label Weitsicht

Ziel des Systems ist es insbesondere:

- die erste und letzte Meile im Mobilitätsmix besser abzudecken,
- den Umstieg zwischen öffentlichem Verkehr und Velo zu erleichtern,

- die Abhängigkeit vom privaten Auto zu reduzieren und insbesondere kurze Wege innerhalb der Stadt flächeneffizient zurückzulegen,
- den öffentlichen Verkehr gezielt insbesondere zu Randzeiten zu ergänzen und die Erschliessung der Aussen- und Wohnquartiere zu verbessern,
- Unternehmen und Institutionen bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen zu unterstützen,
- den Veloverkehr gezielt zu fördern und die Gesundheit im Alltag nachhaltig zu verbessern,
- sowie Impulse für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu setzen.

Die angestrebte Wirkung besteht primär in einer Steigerung des Anteils des Veloverkehrs und einer Verbesserung der Feinerschliessung, einer Attraktivitätssteigerung des ÖV-Systems, der Förderung eines multi- und intermodalen Verkehrsverhaltens, insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr sowie in positiven Effekten für Gesundheit und Klima.

*Frage 2: Wie viele Stationen befinden sich in fussläufiger Distanz zu wichtigen ÖV-Haltestellen, insbesondere zum Bahnhof Aarau und zu zentralen Bushaltestellen?*

Bei der Planung des PubliBike-Netzes in Aarau wurde bewusst ein differenzierter Ansatz verfolgt. Ein Teil der Stationen befindet sich gezielt in fussläufiger Distanz zu wichtigen ÖV-Knoten, z. B. im Umfeld des Bahnhofs Aarau (Bahnhofplatz und Bleichemattstrasse) sowie zentraler Bushaltestellen, um den Umstieg zwischen öffentlichem Verkehr und Velo zu erleichtern. Gleichzeitig wurden bewusst auch Stationen ausserhalb der unmittelbaren Nähe zu ÖV-Haltestellen platziert. Diese Standorte dienen insbesondere der Erschliessung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebieten, welche:

- nicht oder nur eingeschränkt durch den öffentlichen Verkehr bedient sind,
- in Aussenquartieren liegen,
- oder für welche eine Ergänzung des ÖV-Angebots insbesondere zu Randzeiten ermöglicht wird.

Das PubliBike-System ist somit nicht ausschliesslich als Zubringer zum ÖV konzipiert, sondern auch als eigenständiges Erschliessungs- und Feinverteilangebot innerhalb des städtischen Mobilitätssystems. Eine rein quantitative Auswertung der Stationen nach fixen Fussdistanzen zu ÖV-Haltestellen liegt aktuell nicht vor; die Standortwahl erfolgte jedoch stets im Kontext der jeweiligen Erschliessungs- und Nutzungspotenziale.

*Frage 3: Welche Erkenntnisse liegen dem Stadtrat zur Nutzung von PubliBike als Zu- und Wegbringer zum öffentlichen Verkehr vor? Gibt es Erkenntnisse oder begründbare Annahmen dazu, in welchem Umfang das Angebot in Kombination mit dem ÖV genutzt wird?*

Dem Stadtrat liegen derzeit keine abschliessenden, quantitativen Nutzungsdaten zur konkreten Funktion von PubliBike als Zu- und Wegbringer zum öffentlichen Verkehr vor.

Es bestehen jedoch umfangreiche wissenschaftliche Erkenntnisse, welche die enge Verknüpfung von Bikesharing bzw. geteilter Mikromobilität mit dem öffentlichen Verkehr belegen:

- Studien zeigen, dass eine gute räumliche Anbindung von Mikromobilitätsangeboten an den öffentlichen Verkehr deren Nutzung signifikant erhöht (Antoniou, C. (2021). Micro-mobility and Public Transport Synergies. White paper.).
- Gemäss Befragungen in den Städten Zürich und St. Gallen erfolgt rund die Hälfte der Fahrten mit geteilter Mikromobilität in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Baumberger, R. et al. (2023). Elektrische Mikromobilität. Schlussbericht. EBP Schweiz AG im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität. Zürich.).
- Die Studie von Moser et al. (2021) zeigt zudem, dass rund 75 % der Befragten ein geteiltes E-Bike oder Velo mindestens einmal in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr nutzen (Moser, C. et al. (2021). Wirkung von Sharing-Angeboten für E-Scooter, E-Bikes und Velos auf Mobilitätsgewohnheiten und Mobilitätswerkzeuge. Energieforschung Stadt Zürich. Bericht Nr. 67, Forschungsprojekt FP-1.27.).
- Darüber hinaus kommt dieselbe Studie zum Schluss, dass Bikesharing die Multi- und Intermodalität deutlich steigert: Bis zu 80 % der Befragten nutzen oder kombinieren infolgedessen vermehrt unterschiedliche Verkehrsmittel (Moser et al., 2021).

Zudem nutzen gemäss der Studie „Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz“ 61 % der Kundinnen und Kunden von PubliBike das System in Kombination mit einem Abonnement des öffentlichen Verkehrs (Lutzenberger, M. et al. (2018) im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA); Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz; Forschungsprojekt SVI 2014/007). Dies deutet auf eine ausgeprägte Nutzung von Bikesharing als Bestandteil eines intermodalen Mobilitätsverhaltens hin.

Ergänzend ist festzuhalten, dass die meisten Ausleihen in Aarau in den Zeitfenstern zwischen 05:00 und 08:00 Uhr sowie zwischen 14:00 und 18:00 Uhr stattfinden, also auch zu den Verkehrsspitzenzeiten (07.00-09.00 Uhr und 16.00-19.00 Uhr). Dienstag und Mittwoch sind die stärksten Nutzungstage. Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der Standortwahl zahlreicher PubliBike-Stationen in der Nähe von ÖV-Knotenpunkten und zentralen Haltestellen kann

begründet angenommen werden, dass auch in Aarau ein relevanter Anteil der Nutzung in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt, insbesondere für:

- Arbeits- und Pendlerwege,
- Wege vom Bahnhof in umliegende Quartiere,
- sowie für kurze Verbindungsfahrten im Tagesverlauf.

Ergänzend ist festzuhalten, dass die PubliBike-Stationen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Aarau (Bahnhofplatz und Bleichemattstrasse) gemäss bisherigen Betreiberangaben zu den am stärksten frequentierten Stationen gehören. Dies stützt die Annahme, dass das Angebot insbesondere im Bahnhofssperimeter intensiv in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr genutzt wird, sowohl für Zu- und Wegbringerfahrten als auch für innerstädtische Anschlusswege.

*Frage 4: Wie beurteilt der Stadtrat die bisherigen Wirkungen des PubliBike-Pilotprojekts in Bezug auf Verkehrsverlagerung, ÖV-Erschliessung, Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittel zu Stosszeiten, Gesundheit und Klima?*

Der Stadtrat beurteilt die bisherigen Wirkungen des Pilotprojekts überwiegend positiv, weist jedoch darauf hin, dass es sich weiterhin um ein Pilot- und Lernprojekt handelt:

- Verkehrsverlagerung: punktuelle Verlagerung von kurzen Autofahrten auf das Velo ist plausibel, aber noch nicht quantitativ belegt
- ÖV-Erschliessung: Verbesserung der Feinerschliessung, insbesondere im Umfeld des Bahnhofs und grösserer Arbeitsstandorte und Aussenquartieren.
- Entlastung des ÖV: keine messbare Entlastung zu Stosszeiten nachweisbar, jedoch ergänzende Funktion im Gesamtsystem.
- Gesundheit: Förderung aktiver Mobilität, insbesondere bei Alltagswegen.
- Klima: positiver Beitrag durch emissionsarme Mobilität auf kurzen Strecken.

*Frage 5: Plant der Stadtrat vor einem Entscheid über eine Verlängerung nach 2029 eine Evaluation, welche sowohl Kosten als auch Nutzen abbildet?*

Ja, der Stadtrat plant vor einem Entscheid über eine allfällige Weiterführung nach 2029 eine umfassende Evaluation des Pilotprojekts. Diese Evaluation soll sowohl:

- Kosten und Finanzierung,
- als auch Nutzen, Wirkungen und Zielerreichung abbilden und als Entscheidungsgrundlage dienen.

*Frage 6: Welche Unternehmen und Institutionen beteiligen sich finanziell, organisatorisch oder in anderer Form an PubliBike in Aarau?*

Am PubliBike-System in Aarau beteiligen sich verschiedene Akteure finanziell, organisatorisch oder als Standortpartner. Dazu zählen unter anderem:

- die Stadt Aarau,
- der Kanton Aargau,
- das Bundesamt für Energie (Energie Schweiz),
- die Eniwa,
- die Axa,
- die Ortsbürgergemeinde Aarau,
- die PubliBike AG als Betreiberin und Vertragspartnerin.

Ziel ist eine möglichst breite partnerschaftliche Abstützung des Systems. Entsprechend werden derzeit weitere Gespräche mit potenziellen Standortpartnern geführt, insbesondere mit:

- Betreibern von Freizeitanlagen (z. B. Sport-, Kultur- und Erholungsinfrastrukturen),
- Verwaltungen grösserer Wohnüberbauungen,
- grösseren Arbeitgebern,
- öffentlichen Institutionen (z. B. Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen),
- sowie Sportvereinen und sportnahen Institutionen.

Mit dem Kantonsspital Aarau läuft zudem aktuell eine Testphase. Weitere Teststationen mit potenziellen Standortpartnern sind in Vorbereitung und sollen in nächster Zeit umgesetzt werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, auch Nachbargemeinden stärker in die weitere Entwicklung des Bikesharing-Netzes einzubeziehen, um die gemeindeübergreifende Nutzung zu erleichtern und das Angebot regional besser zu vernetzen. Das Aarauer Bikesharing-Netz soll auf diese Weise schrittweise weiterwachsen und finanziell wie organisatorisch breiter abgestützt werden.

*Frage 7: Falls bekannt: Wie hoch sind die durchschnittlichen Erstellungskosten eines öffentlichen Parkfelds (oberirdisch und in einer Tiefgarage) im Vergleich zu einem Veloabstellplatz (oberirdisch und in einer Velostation wie z. B. am Bahnhof)?*

Zwar liegen der Stadt Aarau keine spezifischen, lokal erhobenen Vergleichszahlen vor, doch zeigen Erfahrungswerte aus der Verkehrs- und Infrastrukturplanung folgendes Bild:

- Öffentliches Auto-Parkfeld oberirdisch: rund CHF 3000 pro Platz,
- Auto-Parkfeld in Tiefgarage: abhängig vom Baugrund, Topographie, Grösse der Parkierungslänge etc., häufig CHF 30 000 bis CHF 70 000 pro Platz,

- Veloabstellplatz oberirdisch: rund CHF 300 bis CHF 500 pro Platz,
- Veloabstellplatz in Velostation: abhängig von der Ausführung (oberirdisch vs. unterirdisch, Konstruktion, etc.) CHF 3000.- bis CHF 10 000.- pro Platz.

*Frage 8: Wie beurteilt der Stadtrat vor diesem Hintergrund die öffentliche Unterstützung des PubliBike-Systems im Vergleich zur Unterstützung anderer Verkehrsinfrastrukturen?*

Vor diesem Hintergrund beurteilt der Stadtrat die öffentliche Unterstützung des PubliBike-Systems als verhältnismässig und systemisch sinnvoll, insbesondere im Vergleich zu:

- kosten- und flächenintensiven Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs,
- sowie klassischen Parkieranlagen.

Das Bikesharing-System ergänzt bestehende Verkehrsangebote, nutzt den öffentlichen Raum effizient und unterstützt strategische Ziele der Stadt in den Bereichen Mobilität und Klima.

Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker  
Stadtpräsident

Dr. Marco Salvini  
Stadtschreiber

Die Beantwortung dieser Anfrage verursachte Kosten von 608 Franken.