

Aarau, 12. Oktober 2026

GV 2026 – 2029 / 70

Beantwortung einer Anfrage

Christoph Müller (SVP), PubliBike – Verkauf an britischen PE-Investor und Konsequenzen für die öffentlichen Subventionen

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 5. August 2026 hat Einwohnerrat Christoph Müller eine Anfrage betreffend «PubliBike – Verkauf an britischen PE-Investor und Konsequenzen für die öffentlichen Subventionen» eingereicht.

Die Anfrage kann wie folgt beantwortet werden:

Frage 1: Kenntnis und Information - Seit wann war dem Stadtrat bzw. der Stadtverwaltung bekannt, dass ein Verkauf der PubliBike AG an einen ausländischen Investor geplant oder im Gange war? Wurde der Stadtrat vor Abschluss des Verkaufs informiert? Wenn ja, von wem und in welcher Form?

Dem Stadtrat und der Stadtverwaltung war vor Vertragsabschluss nicht bekannt, dass ein Verkauf der PubliBike AG an einen ausländischen Investor geplant oder im Gange war. Der Stadtrat wurde nicht vorgängig in den Verkaufsprozess einbezogen und auch nicht vor dem Vertragsabschluss informiert.

Der Eigentümerwechsel wurde von der PubliBike AG am 30. Juli 2026 öffentlich kommuniziert. Gleichzeitig wurde die Stadt Aarau über den Eigentümerwechsel informiert. Die Kenntnisnahme durch die Stadt erfolgte somit erst im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntgabe.

Frage 2: Vertragsrechtliche Konsequenzen - Enthält der bestehende Leistungsvertrag zwischen der Stadt Aarau und der PubliBike AG eine Change-of-Control-Klausel, eine Kündigungs- oder Anpassungsklausel bei Eigentümerwechsel oder eine Regelung zur Rückforderung von Subventionen bei Verkauf? Falls ja: Welche konkreten Rechte stehen der Stadt zu? Falls nein: Warum wurde eine solche Klausel nicht aufgenommen?

Der bestehende Leistungsvertrag zwischen der Stadt Aarau und der PubliBike AG enthält keine Change-of-Control-Klausel, keine spezielle Kündigungs- oder Anpassungsklausel für den Fall eines Eigentümerwechsels. Die Vereinbarung ist gültig ab 01.06.2024, (Beginn der Laufzeit) und dauert bis 31.12.2028 (Ende der Laufzeit). Unter Berücksichtigung einer dreimonatigen Kündigungsfrist kann diese Vereinbarung noch vor Ende der Laufzeit auf Ende eines Kalendermonats schriftlich aufgelöst werden. Wollen die Parteien das Vertragsverhältnis nach dem Ende der Laufzeit weiterführen, muss das Anliegen bis 01.06.2028 geäußert werden. Eine beschaffungsrechtliche Prüfung der Zulässigkeit einer Verlängerung wurde vertraglich vorbehalten. Die Rechtsfolgen von Unternehmenskäufen und -verkäufen sind darüber hinaus durch das OR sowie das Fusionsgesetz geregelt. Diese Regelungen sind ausreichend.

Die Finanzierung des Veloverleihsystems Aarau wird über die Stationsbeiträge der verschiedenen Beteiligten/Partner, dem MONAMO-Kredit, sowie über die Fahrten- und Abonnementskosten sichergestellt. Die Einwohnergemeinde Aarau beteiligt sich mit fünf Stationen als Standortpartner am Veloverleihsystem. Subventionen sind nicht Gegenstand der Leistungsvereinbarung.

Frage 3: Weiterführung der Subventionen - Beabsichtigt der Stadtrat, die laufenden und künftigen Betriebsbeiträge (MONAMO-Stationen und Arbeitgeber-Stationen) unverändert an die nun mehrheitlich britisch kontrollierte PubliBike AG weiterzuzahlen? Wenn ja, mit welcher Begründung? Wenn nein: Welche Anpassungen oder Kündigungsoptionen prüft der Stadtrat?

Die Beiträge werden für die Erbringung einer vertraglich vereinbarten Mobilitätsdienstleistung ausgerichtet. Solange die vereinbarten Leistungen erbracht werden und die Voraussetzungen des Pilotprojekts erfüllt sind, besteht kein unmittelbarer Anlass für eine Anpassung.

Frage 4: Wirtschaftlicher Nutzen für Aarau vs. Ausland - Wie beurteilt der Stadtrat die ärgerliche Tatsache, dass öffentliche Gelder aus der Stadtkasse, dem Kanton und dem Bund nun zur Wertsteigerung und zum Exit-Gewinn eines britischen Private-Equity-Investors beitragen, während in Aarau – gemäss den eigenen Antworten – weder eine quantifizierbare Verkehrsverlagerung noch eine messbare ÖV-Entlastung noch andere handfeste Vorteile vorliegen?

Der Stadtrat teilt die Auffassung nicht, dass die Unterstützung des PubliBike-Systems ausschliesslich unter dem Gesichtspunkt einer möglichen Wertsteigerung des Unternehmens oder der Eigentümerstruktur beurteilt werden sollte. Die städtischen Beiträge dienen der Finanzierung eines Mobilitätsangebots vor Ort.

Ziele des Veloverleihsystems sind insbesondere,

- die erste und letzte Meile besser abzudecken,
- den Umstieg zwischen öffentlichem Verkehr und Velo zu erleichtern,
- die Abhängigkeit vom privaten Auto zu reduzieren und kurze Wege innerhalb der Stadt flächeneffizient zurückzulegen,
- den öffentlichen Verkehr insbesondere zu Randzeiten zu ergänzen und die Erschliessung von Aussen- und Wohnquartieren zu verbessern,
- Unternehmen und Institutionen bei Mobilitätsmanagement-Massnahmen zu unterstützen,
- den Veloverkehr zu fördern und damit einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung zu leisten,
- sowie nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern.

Die angestrebte Wirkung besteht primär in einer Stärkung des Veloverkehrs, einer verbesserten Feinerschliessung des Stadtgebiets, einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sowie der Förderung eines multi- und intermodalen Mobilitätsverhaltens. Darüber hinaus werden positive Effekte für Gesundheit und Klima angestrebt.

Der Stadtrat beurteilt die bisherigen Wirkungen des Pilotprojekts insgesamt überwiegend positiv. Aus den vorhandenen Nutzungsdaten ergeben sich Hinweise auf einen praktischen Nutzen des Angebots:

- Die meisten Ausleihen erfolgen zwischen 05:00 und 08:00 Uhr sowie zwischen 14:00 und 18:00 Uhr und damit auch während der Verkehrsspitzenzeiten.
- Die Stationen beim Bahnhof Aarau und an der Bleichemattstrasse gehören zu den am stärksten frequentierten Standorten.
- Zahlreiche Stationen befinden sich in unmittelbarer Nähe von ÖV-Knotenpunkten und Haltestellen.

- Es kann deshalb begründet angenommen werden, dass ein relevanter Teil der Fahrten in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt, insbesondere für Pendelwege, Zu- und Wegbringerfahrten zum Bahnhof sowie kurze innerstädtische Verbindungen.

Der Stadtrat kommt deshalb zum Schluss, dass das Angebot einen Beitrag zur Verbesserung der Feinerschliessung leistet und das bestehende Mobilitätssystem sinnvoll ergänzt. Ebenso werden positive Beiträge zur Förderung aktiver Mobilität sowie zu Klima- und Gesundheitszielen erwartet.

Vor diesem Hintergrund beurteilt der Stadtrat die Frage der Eigentümerstruktur getrennt von der Frage des verkehrlichen Nutzens. Für die Stadt steht im Vordergrund, ob die vereinbarte Leistung zugunsten der Bevölkerung erbracht wird und die mobilitätspolitischen Ziele erreicht werden. Der Eigentümerwechsel allein ändert nichts an den erwarteten Wirkungen des Angebots für die Stadt Aarau.

Frage 5: Transparenz über den Kaufpreis und die Bewertung - Liegen dem Stadtrat Informationen über den Verkaufspreis oder die Unternehmensbewertung vor? Falls ja: Wie hoch war der Preis? Falls nein: Wird der Stadtrat diese Information einfordern und den Einwohnerrat darüber informieren?

Dem Stadtrat liegen keine Informationen zum Kaufpreis oder zur Unternehmensbewertung vor. Die gewünschten Informationen sind für die Erfüllung des Vertragsverhältnisses nicht entscheidend, daher schont der Stadtrat die städtischen Ressourcen und verzichtet derzeit auf deren aufwändige Einholung.

Frage 6: Risiken und Abhängigkeiten - Welche Risiken sieht der Stadtrat darin, dass der Betrieb und die Weiterentwicklung des Aarauer Systems künftig von den strategischen und finanziellen Interessen eines britischen Private-Equity-Fonds abhängen (z. B. Kostensteigerungen, Qualitätsreduktion, vorzeitiger Rückzug nach der «mindestens fünf Jahre»-Zusage)?

Aufgrund der aktuell vorliegenden Informationen bestehen keine konkreten Hinweise darauf, dass sich mit dem Eigentümerwechsel nachteilige Auswirkungen für den Betrieb des Publi-Bike-Systems in Aarau ergeben.

Im Gegenteil hat der neue Mehrheitseigentümer Visionedgeone angekündigt, langfristig in das Unternehmen investieren und das Angebot weiterentwickeln zu wollen. Nach Angaben der Unternehmensleitung hat sich der Investor für mindestens fünf Jahre engagiert. Zudem sollen Investitionen in die Flotte, die Dienstleistungen und die Technologie erfolgen sowie das

Angebot auf weitere Schweizer Städte und Gemeinden ausgeweitet werden. Der Stadtrat wertet diese Aussagen als Zeichen eines langfristigen Engagements und nicht als Hinweis auf einen kurzfristig orientierten Rückzug.

Darüber hinaus verfügt der neue Eigentümer mit Inurba Mobility bereits über Erfahrung im Betrieb von Bikeshaaring-Systemen in mehreren europäischen Ländern. Aus Sicht des Stadtrats können sich daraus auch Chancen ergeben, insbesondere durch Synergien bei Technologie, Betrieb und Weiterentwicklung des Angebots.

Eine besondere Abhängigkeit der Stadt Aarau von einem einzelnen Anbieter besteht zudem nicht. Der Markt für Bikeshaaring-Angebote ist nicht auf PubliBike beschränkt. In der Schweiz bestehen weitere Anbieter und alternative Lösungen. Sollte die Leistungserbringung künftig nicht mehr den Erwartungen entsprechen oder sollten sich wesentliche Rahmenbedingungen ändern, stehen der Stadt im Rahmen der vertraglichen Bestimmungen die ordentlichen Kündigungsmöglichkeiten offen.

Der Stadtrat sieht deshalb derzeit keine konkreten Anhaltspunkte für Kostensteigerungen, Qualitätsreduktionen oder einen vorzeitigen Rückzug des Angebots. Massgebend bleibt, dass die vertraglich vereinbarten Leistungen weiterhin zuverlässig und in der geforderten Qualität erbracht werden. Die Entwicklung des Angebots wird im Rahmen der laufenden Zusammenarbeit mit der Betreiberin weiterhin beobachtet.

Frage 7: Evaluation und Stopp-Option - Wird der Stadtrat die für 2029 geplante Evaluation des Pilotprojekts vorziehen oder erweitern und dabei explizit die Eigentümerstruktur und den Abfluss von Steuergeldern an ausländische Investoren berücksichtigen? Unter welchen Bedingungen wäre der Stadtrat bereit, den Vertrag vorzeitig zu beenden oder das System in Aarau einzustellen?

Der Stadtrat beabsichtigt derzeit nicht, die für das Pilotprojekt vorgesehene Evaluation allein aufgrund des Eigentümerwechsels vorzuziehen. Die bestehende Evaluation wird jedoch die weitere Entwicklung des Angebots, die Nutzung, die Kosten, die Servicequalität sowie die Erreichung der mobilitätspolitischen Ziele berücksichtigen. Der Eigentümerwechsel und dessen Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung des Angebots können dabei ebenfalls in die Beurteilung einfließen.

Für die Weiterführung oder Beendigung des Systems bleiben jedoch in erster Linie die erzielten Wirkungen und die Nachfrage des Angebots massgebend. Eine vorzeitige

Vertragsauflösung käme insbesondere dann in Betracht, wenn die vertraglich vereinbarten Leistungen nicht mehr erbracht würden oder andere wichtige Gründe im Sinne des Vertrags vorlägen.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass das heutige Vorhaben als Pilotprojekt mit einer vorgesehenen Betriebsdauer von fünf Jahren ausgestaltet ist. Nach Ablauf dieser Pilotphase ist über die zukünftige Ausgestaltung des Angebots neu zu entscheiden. Soll das Bikesharing-Angebot danach weitergeführt werden, müsste die entsprechende Leistung unter Berücksichtigung der dann geltenden vergabe- und beschaffungsrechtlichen Vorgaben erneut ausgeschrieben werden.

Frage 8: Vergleich und Grundsätzliches - Hält der Stadtrat es für vertretbar, dass ein öffentlich subventioniertes Mobilitätsangebot, das von der Stadt als «partnerschaftlich» und im öffentlichen Interesse stehend dargestellt wird, nach wenigen Jahren mehrheitlich in ausländische Private-Equity-Hände übergeht – und die Subventionen trotzdem weiterlaufen?

Der Stadtrat erachtet Eigentümerwechsel bei privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen grundsätzlich als Teil der wirtschaftlichen Realität. Aus seiner Sicht ist für die Beurteilung einer Zusammenarbeit mit einem Leistungserbringer nicht der Sitz der Eigentümerschaft entscheidend, sondern ob die vereinbarten Leistungen zuverlässig und im öffentlichen Interesse erbracht werden.

Die städtischen Beiträge werden nicht zur Unterstützung eines Investors ausgerichtet, sondern zur Mitfinanzierung eines konkreten Mobilitätsangebots für die Bevölkerung. Massgebend ist daher, ob das Angebot die verfolgten verkehrs- und mobilitätspolitischen Ziele erfüllt und einen Nutzen für die Stadt Aarau schafft.

Der Eigentümerwechsel hat an den vertraglichen Verpflichtungen der PubliBike AG gegenüber der Stadt Aarau nichts geändert. Ebenso bestehen derzeit keine Hinweise darauf, dass der Weiterbetrieb, die Qualität des Angebots oder die geplante Weiterentwicklung des Systems beeinträchtigt werden. Im Gegenteil wurden zusätzliche Investitionen sowie ein weiteres Wachstum des Angebots angekündigt.

Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident

Dr. Marco Salvini
Stadtschreiber

Die Beantwortung dieser Anfrage verursachte Kosten von 725 Franken.

Aarau, 5. August 2026

Anfrage an den Stadtrat von Aarau

PubliBike – Verkauf an britischen PE-Investor und Konsequenzen für die öffentlichen Subventionen

In zwei Anfragen (19. März 2026 SVP, 28. März 2026 GLP, Grüne, SP, Pro Aarau) wurden detaillierte Fragen zu Kosten, Nutzung und Nutzen des PubliBike-Systems gestellt. Die Antworten vom 11. Mai 2026 (GV 2026–2029/26 und /33) zeigen unter anderem:

- Jährliche städtische Kosten von rund CHF 106'878 (bzw. CHF 91'117 mit Bundesbeitrag bis Mitte 2026).
- Gesamtkosten der Stadt über die Pilotphase ca. CHF 487'109.
- Bis April 2026: 23 329 Fahrten → ca. CHF 4.30 städtische Subvention pro Fahrt.
- Keine Opportunitätskostenrechnung für die Beanspruchung öffentlicher Flächen.

Wenige Wochen später, Ende Juli / Anfang August 2026, wurde bekannt, dass die Mehrheit der PubliBike AG an den **britischen Private-Equity-Investor Visionedgeone (Vision Edge One)** verkauft wurde. Die bisherigen Schweizer Eigentümer (u. a. Thomas Binggeli) sind ausgestiegen. CEO Markus Bacher bleibt und hält eine Minderheitsbeteiligung. Der Kaufpreis wurde nicht kommuniziert.

Damit stellt sich die grundsätzliche Frage, ob und in welchem Umfang Schweizer Steuergelder (Stadt, Kanton, Bund) weiterhin ein Unternehmen subventionieren sollen, dessen Mehrheitskontrolle und künftige Wertsteigerung nun bei einem ausländischen Private-Equity-Fonds liegen.

Ich bitte um die Beantwortung folgender Fragen:

1. **Kenntnis und Information**

Seit wann war dem Stadtrat bzw. der Stadtverwaltung bekannt, dass ein Verkauf der PubliBike AG an einen ausländischen Investor geplant oder im Gange war? Wurde der Stadtrat vor Abschluss des Verkaufs informiert? Wenn ja, von wem und in welcher Form?

2. **Vertragsrechtliche Konsequenzen**

Enthält der bestehende Leistungsvertrag zwischen der Stadt Aarau und der PubliBike AG eine Change-of-Control-Klausel, eine Kündigungs- oder Anpassungsklausel bei Eigentümerwechsel oder eine Regelung zur Rückforderung von Subventionen bei Verkauf? Falls ja: Welche konkreten Rechte stehen der Stadt zu? Falls nein: Warum wurde eine solche Klausel nicht aufgenommen?

3. **Weiterführung der Subventionen**

Beabsichtigt der Stadtrat, die laufenden und künftigen Betriebsbeiträge (MONAMO-Stationen und Arbeitgeber-Stationen) unverändert an die nun mehrheitlich britisch kontrollierte PubliBike AG weiterzuzahlen? Wenn ja, mit welcher Begründung? Wenn nein: Welche Anpassungen oder Kündigungsoptionen prüft der Stadtrat?

4. **Wirtschaftlicher Nutzen für Aarau vs. Ausland**

Wie beurteilt der Stadtrat die ärgerliche Tatsache, dass öffentliche Gelder aus der Stadtkasse, dem Kanton und dem Bund nun zur Wertsteigerung und zum Exit-Gewinn eines britischen Private-Equity-Investors beitragen, während in Aarau – gemäss den eigenen Antworten – weder eine quantifizierbare Verkehrsverlagerung noch eine messbare ÖV-Entlastung noch andere handfeste Vorteile vorliegen?

5. **Transparenz über den Kaufpreis und die Bewertung**

Liegen dem Stadtrat Informationen über den Verkaufspreis oder die Unternehmensbewertung vor? Falls ja: Wie hoch war der Preis? Falls nein: Wird der Stadtrat diese Information einfordern und den Einwohnerrat darüber informieren?

6. Risiken und Abhängigkeiten

Welche Risiken sieht der Stadtrat darin, dass der Betrieb und die Weiterentwicklung des Aarauer Systems künftig von den strategischen und finanziellen Interessen eines britischen Private-Equity-Fonds abhängen (z. B. Kostensteigerungen, Qualitätsreduktion, vorzeitiger Rückzug nach der «mindestens fünf Jahre»-Zusage)?

7. Evaluation und Stopp-Option

Wird der Stadtrat die für 2029 geplante Evaluation des Pilotprojekts vorziehen oder erweitern und dabei explizit die Eigentümerstruktur und den Abfluss von Steuergeldern an ausländische Investoren berücksichtigen? Unter welchen Bedingungen wäre der Stadtrat bereit, den Vertrag vorzeitig zu beenden oder das System in Aarau einzustellen?

8. Vergleich und Grundsätzliches

Hält der Stadtrat es für vertretbar, dass ein öffentlich subventioniertes Mobilitätsangebot, das von der Stadt als «partnerschaftlich» und im öffentlichen Interesse stehend dargestellt wird, nach wenigen Jahren mehrheitlich in ausländische Private-Equity-Hände übergeht – und die Subventionen trotzdem weiterlaufen?

Namens SVP-Fraktion

Christoph Müller, Einwohnerrat SVP