



## Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 6. März 2024

GR Nr. 2024/88

### Tiefbauamt, Städtische MaaS-Lösung, neue einmalige und wiederkehrende Ausgaben

#### 1. Zweck der Vorlage

Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung sollen für die ersten fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Zuschlagserteilung für die Einführung und den Betrieb der Mobility-as-a-Service (MaaS)-App neue einmalige Ausgaben von Fr. 7 250 000.– und für den unbefristeten Betrieb in den darauffolgenden Jahren neue wiederkehrende Ausgaben von Fr. 1 373 000.– für den Anteil der Stadt Zürich an einer Mobility-as-a-Service-Lösung (MaaS-Lösung) in einer Kooperation mit der Stadt Bern, den Städtischen Verkehrsbetrieben Bern, dem Kanton Basel-Stadt und den Basler Verkehrs-Betrieben bewilligt werden.

#### 2. Ausgangslage

Heute existieren für die Urbanregion Zürich, d. h. Stadt und nahe Agglomeration, jeweils voneinander isolierte Informations-, Reiseplanungs- und Ticketingsysteme verschiedener Mobilitätsanbieter. Für die Kundinnen und Kunden bedeutet dies, dass je nach Anbieter eine eigene Applikation für die Reiseplanung verwendet werden muss. Dies macht einen Vergleich alternativer Reisemöglichkeiten schwierig, und durchgehende, verkehrsmittelübergreifende Reiseplanungen, -informationen und Buchungen sind damit heute nicht möglich.

MaaS bietet ein möglichst massgeschneidertes, auf den Bedarf der Kundschaft abgestimmtes Angebot verschiedener Mobilitätsdienste an. Diverse Transportformen und -dienste werden auf einer Mobilitätsplattform gebündelt, auf der sie nahtlos geplant, gebucht, begleitet, abgerechnet und bezahlt werden können. Hiermit wird die multimodale (verkehrsmittelübergreifende) Mobilität unterstützt.

Die Inbetriebnahme einer Mobilitätsplattform unter anderem für die Urbanregion Zürich ist einerseits ein Schritt in der Umsetzung der Strategie Stadtverkehr 2025: Durch einen vereinfachten und attraktiveren Zugang sowie durch die Präsenz auf neuen Informations- und Vertriebskanälen ist die Mobilitätsplattform eine Massnahme, um die Attraktivität und damit den Modalsplit von öffentlichem Verkehr (ÖV) sowie Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Dementsprechend wird insbesondere ein monomodales, auf das eigene Auto fokussierte Mobilitätsverhalten durch ein multimodales Mobilitätsverhalten ersetzt. Die Mobilitätsplattform unterstützt weiter auch die Strategien Zürich 2035 in den Handlungsfeldern der digitalen Stadt und des nachhaltigen Wachstums, indem der Bevölkerung ein digitales Angebot zur Verfügung gestellt wird, das zudem hilft die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse auf knappem Raum mit nachhaltigeren Verkehrsarten zu bewältigen. Es ist ein Strategie-Schwerpunkt, die Zukunftsformen der integrierten öffentlichen Mobilität erlebbar zu machen. Auch entsprechend der Strategie Stadtraum und Mobilität 2040 sollen die Digitalisierung für effiziente Mobilität genutzt und die Mobilitätsdienstleistungen ausgebaut werden und neben Sharing-Angeboten auch Multi- und Intermodalität bei der Nutzung von ÖV, Fuss-, Velo- und motorisiertem Individualverkehr



gefördert werden. Das Projekt leistet zudem einen Beitrag zum Zukunftsbild ÖV 2050: Das bestehende ÖV-Netz soll mit flexiblen und über digitale Kanäle buchbaren Mobilitätsangeboten ergänzt werden, wobei MaaS als integrativer Ansatz genutzt und der Zugang zu multimodalen Mobilitätsangeboten wie Velo, E-Bike, Scooter, Trottinett, und Fussverkehr geschaffen werden soll. Die MaaS-Lösung zur Förderung smarterer Mobilität (umfasst energieeffiziente, emissionsarme, komfortable und kostengünstige Mobilität) und als Teil des zukünftigen öffentlichen Dienstleistungsangebots unterstützt diese Ziele.

Gemäss Anhang 2 Departementsgliederung und -aufgaben zum Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) ist das Tiefbauamt der (TAZ) verantwortlich für die Mobilitätsstrategie (Ziff. 7.2.1 lit. a). Aus diesem Grund soll das Projekt vonseiten Stadt Zürich unter der Leitung und zu Lasten des TAZ gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben (VBZ) und der Dienstabteilung Verkehr (DAV) durchgeführt werden. Zusammen mit dem TAZ sind die VBZ und die DAV in der Verantwortung für die aktive Gestaltung des Verkehrs in der Stadt Zürich. Neben der strategischen Mitarbeit ist die DAV insbesondere dafür verantwortlich, regulatorische Vorgaben mit den Mobilitätsanbietenden umzusetzen.

Wie in Zürich bestehen auch in Basel und Bern strategische Vorgaben, wonach smarte Mobilität gefördert und zukünftig zum öffentlichen Dienstleistungsangebot gehören soll. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, eine gemeinsame MaaS-Lösung in einer Kooperation mit der Stadt Bern und dem Kanton Basel-Stadt sowie unter Einbezug der jeweiligen Transportunternehmen zu entwickeln. So können Synergien genutzt und mehr Kraft in eine mögliche gemeinsame Lösung, die später auch skalierbar ist, investiert werden. Die Stadt Zürich, die Stadt Bern und der Kanton Basel-Stadt nehmen eine strategische Rolle ein und tragen die Kosten für das Projekt und die Transportunternehmen (die VBZ als Dienstabteilung der Stadt Zürich sowie die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern und die Basler-Verkehrs-Betriebe) agieren operativ und sorgen für die betriebliche Umsetzung des Projekts.

Im Herbst 2022 unterzeichneten die involvierten Parteien eine Absichtserklärung, die den Willen, gemeinsam eine MaaS-Lösung zu entwickeln, festhält. Die Parteien haben einen Kooperationsvertrag abgeschlossen über die gemeinsame Erarbeitung der MaaS-Lösung und die Rollenverteilung hierbei. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 2171/2023 genehmigte der Stadtrat den Kooperationsvertrag unter Vorbehalt der Bewilligung der entsprechenden Ausgaben. Er ermächtigte die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und den Direktor der VBZ, den Kooperationsvertrag zu unterzeichnen. Der Kooperationsvertrag wurde befristet abgeschlossen und endet spätestens fünf Jahre nach der Zuschlagserteilung für die Einführung der MaaS-App.

### **3. Projekt**

Die Zusammenarbeit bzw. das Projekt bezweckt hauptsächlich die gemeinsame Einführung, Inbetriebnahme und Betreuung einer MaaS-App. Es soll eine vollintegrierte Informations-, Buchungs- und Bezahl-App für Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs und weiterer Mobilitätsdienstleistenden beschafft werden. Die App soll die Planung, Buchung und Bezahlung von Reisen von Tür zu Tür ermöglichen, wozu Echtzeit-Informationen bereitgestellt werden. Dafür soll durch einen Technologiepartner eine Standard-Software (Software-as-a-Service) beschafft werden.



Die App stellt verschiedene Routenoptionen mit verschiedenen Mobilitätsformen einfach und kombiniert dar. Mobilitätsdienstleistende und deren Buchungssysteme sollen über technische Schnittstellen an die MaaS-App angeschlossen werden können. Für die gewählte Route können die genutzten Mobilitätsdienstleistungen in der App nahtlos gebucht und bezahlt werden. Auch können allfällige Abonnemente der Kundschaft hinterlegt werden. Es ist angedacht, dass den Nutzenden Mobilitätsformen wie Öffentlicher Verkehr, Bike-Sharing, E-Scooter, Taxi, Fuss- und Veloverkehr zur Routenplanung, Buchung und Bezahlung zur Verfügung stehen werden. Die MaaS-App wird ausbaufähig ausgestaltet, damit kontinuierlich namentlich weitere Markträume (weitere Städte/Gemeinden auf deren Kosten) und Mobilitätsdienstleistende angeschlossen werden können. Das Angebot der App richtet sich sowohl an private Kundinnen und Kunden als auch an Institutionen der öffentlichen Hand und Unternehmen. Die MaaS-App wird den Nutzenden bis auf Weiteres kostenlos zur Verfügung gestellt. Die MaaS-App soll unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen die vertiefte Analyse von Nutzungs- und Mobilitätsdaten für Mobilitäts- und Verkehrsplanung, Marketing, Weiterentwicklung des Geschäftsmodells, Kundensupport und Mobilitätsverhalten erlauben.

Mit dem vorliegenden Projekt soll für Nutzende ein Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel so einfach wie möglich gemacht werden, wodurch die gewünschte, nachhaltige Mobilität gezielt gefördert und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden soll. Mit einer MaaS-Lösung hat die öffentliche Hand zudem die Möglichkeiten, regulativ einzugreifen (bspw. Integration nachhaltiger Mobilitätsangebote – keine MIV-Förderung) und zusammen mit projektexternen «Push»-Massnahmen (bspw. Parkplatzreduktion) die Verlagerung des MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern. Auch der öffentliche Raum kann so als Teil des MaaS-Ökosystems im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategien umgenutzt werden. Das Produkt soll in allen drei Städten unter einer gemeinsamen Marke auftreten.

Nach der Einführung und Inbetriebnahme der MaaS-App sowie einer ersten Betriebsphase planen die Partner, gemeinsam eine Betriebsträgerschaft zu gründen, die die MaaS-App weiter betreiben soll, wobei die geeignetste Organisationsform für den Weiterbetrieb der MaaS-App während dieser ersten Betriebsphase und auf Grundlage der sich daraus ergebenden Erkenntnissen noch evaluiert wird und somit noch nicht definitiv feststeht. Bis dahin wird der Betrieb im Rahmen der Städtekooperation innerhalb des Kooperationsvertrags geregelt und gewährleistet. Die Beschaffung für die Einführung der MaaS-App soll durch die Stadt Zürich, konkret durch die VBZ, erfolgen.

#### **4. Anmerkungen zu den Kosten**

##### **4.1 Neue einmalige Ausgaben**

Die Zusammenarbeit gestützt auf den Kooperationsvertrag ist vorläufig befristet auf fünf Jahre. Danach erfolgt der Betrieb der MaaS-App voraussichtlich durch eine Betriebsträgerschaft mit städtischer Beteiligung. Es ist somit beabsichtigt, die MaaS-App nach Ablauf der fünf Jahre weiter zu betreiben, dies aber wahrscheinlich in einer anderen Organisationsform durch eine Betriebsträgerschaft. Bei den Ausgaben für die Beschaffung, die Einführung und den Betrieb der MaaS-App gestützt auf den Kooperationsvertrag handelt es sich, da die Zusammenarbeit in dieser Form somit vorläufig befristet ist, um neue einmalige Ausgaben (vgl. Kapitel 5.1):



Neue einmalige Ausgaben fallen zum einen an für die einmalige Beschaffung einer vollintegrierten Informations-, Buchungs- und Bezahlplattform basierend auf einer Standardsoftware (Software-as-a-Service). Dazu gehören das Einrichten der Standardsoftware, die Anpassung an die Anforderungen der drei Städte sowie die Anbindung der Mobilitätsdienstleistungen in der Phase der Umsetzung der MaaS-App. Für 2025 ist weiter die Umsetzung einer Business-to-Business-Lösung und die Integration weiterer städtischer Dienstleistungen wie namentlich ein Velo-Routenplaner, Velo-Pumpstationen und Massnahmen zur Förderung von autoarmem Wohnen vorgesehen, was nur im Jahr 2025 und somit für eine bestimmte Dauer zu Ausgaben führt. Die genannten Ausgaben sind in der Kostentabelle in der Kostenposition «App-Software» als einmalige Ausgaben enthalten.

Im Rahmen der Zusammenarbeit gestützt auf den Kooperationsvertrag fallen weiter Personalaufwendungen der VBZ an für die Submission und die Begleitung der Umsetzung der MaaS-App sowie das Management des Betriebs der MaaS-App inklusive Kundensupport (vgl. Kostenposition «Umsetzung und Betrieb Transportunternehmen»). Weiter fallen in dieser Zeit neue einmalige Ausgaben an für die Lizenzkosten für die MaaS-App (vgl. Kostenposition «Lizenz MaaS-App») sowie für kleine Softwareanpassungen und -optimierungen (inklusive Integrationskosten bei Anpassungen der Mobilitätsangebote) (vgl. Kostenposition «App-Software Betrieb und Optimierung»). Auch für das Anbieten der App in den App-Stores von Google und Apple fallen Lizenzkosten an (vgl. Kostenposition «App/Google-Store Lizenz»). Weiter fallen Kosten an für die Validierung von nötigen Ausweisen bei der Nutzung bestimmter Mobilitätsangebote, beispielsweise die Validierung der Führerausweise bei der Nutzung von Mobility-Fahrzeugen (vgl. Kostenposition «Validierung Ausweise»). Zudem wird für die MaaS-Lösung einmalig eine neue Marke («Brand») entwickelt, ein Marketingkonzept erstellt, der entsprechende Webauftritt umgesetzt und es werden in den fünf Jahren Marketingmassnahmen gemäss Marketingkonzept durchgeführt (vgl. Kostenpositionen «Marketingkonzept und Umsetzung» sowie die dafür nötigen «Personalkosten»).

Aufgrund der Beteiligung von drei Städten mit insgesamt sechs Parteien (einschliesslich Transportunternehmen) wird während der Zusammenarbeit gestützt auf den Kooperationsvertrag eine (externe) Gesamtprojektleitung sowie Koordination benötigt (Kostenposition «Gesamtprojektleitung und MSP (Mobility Service Provider bzw. Mobilitäts anbietende) Management»). Die App soll in dieser Zeit zudem wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden (vgl. Kostenposition «Marktforschung / wissenschaftliche Begleitung»). Für die Zahlungsvorgänge über die MaaS-App werden Ausgaben wie namentlich Gebühren bei der Kreditkartenabrechnung berücksichtigt und im Hinblick auf die spätere Gründung der Betriebsträgerschaft fallen in den ersten fünf Jahren Ausgaben für juristische Beratungsleistungen an (vgl. Kostenposition «Inkasso, juristische Beratung»).

#### **4.2 Neue wiederkehrende Ausgaben**

Nach Ablauf des Kooperationsvertrags und einer Evaluation des Betriebs sowie der geeignetsten Organisationsform ist wie erwähnt vorgesehen, die MaaS-App – voraussichtlich im Rahmen einer Betriebsträgerschaft – unter anderem mit Beteiligung der Stadt für eine unbefristete Dauer weiterzubetreiben. Ein Teil der in Kapitel 4.1 erwähnten Ausgabenposi-



tionen fallen – in teils abweichender Höhe – auch nach der Gründung einer Betriebsträgerschaft an, dann jedoch für eine unbestimmte Dauer zur Unterstützung derselben, weshalb dafür nach Ablauf der Vertragsdauer des Kooperationsvertrags neue wiederkehrende Ausgaben anfallen (vgl. Kapitel 5.2):

Für den unbefristeten Betrieb fallen wiederkehrende Ausgaben an für die Lizenzkosten für die MaaS-App (vgl. Kostenposition «Lizenz MaaS-App»). Weiter fallen laufend Ausgaben für kleine Softwareanpassungen und -optimierungen (inkl. Integrationskosten bei Anpassungen der Mobilitätsangebote) an (vgl. Kostenposition «App-Software Betrieb und Optimierung»). Auch für das Anbieten der App in den App-Stores von Google und Apple fallen jährliche Lizenzkosten an (vgl. Kostenposition «App/Google-Store Lizenz»). Für die Zahlungsvorgänge über die Maas-App werden wiederkehrende Ausgaben wie namentlich Gebühren bei der Kreditkartenabrechnung berücksichtigt und für den laufenden Betrieb fallen Ausgaben für juristische Beratungsleistungen an (vgl. Kostenposition «Inkasso, juristische Beratung»). Es fallen weiterhin Kosten an für die Validierung von nötigen Ausweisen bei der Nutzung bestimmter Mobilitätsangebote, beispielsweise die Validierung der Führerausweise bei der Nutzung von Mobility-Fahrzeugen (vgl. Kostenposition «Validierung Ausweise»). Für das Management des Betriebs der MaaS-App inklusive Kundensupport fallen Personalaufwendungen der Transportunternehmen an (vgl. Kostenposition «Betrieb Transportunternehmen»). Zudem fallen Ausgaben an für die laufende Umsetzung und Anpassung des Marketingkonzepts (vgl. Kostenposition «Marketingkonzept und Umsetzung [Social media, Flyer]») sowie die Gesamtprojektleitung und Koordination während des Betriebs der MaaS-App (Kostenposition «Gesamtprojektleitung und MSP (Mobility Service Provider bzw. Mobilitätsanbietende) Management»). Die App soll langfristig wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden (vgl. Kostenposition «Marktforschung / wissenschaftliche Begleitung»).

Sollten sich durch die Gründung der Betriebsträgerschaft entgegen der heutigen Annahme Änderungen in der Finanzierung ergeben, wird zu gegebener Zeit eine Anpassung der Ausgabenbewilligung bzw. eine neue Ausgabenbewilligung beantragt. Der Entscheid zur Gründung einer Betriebsträgerschaft und Beteiligung der Stadt an derselben bleibt der zuständigen Instanz vorbehalten und wird durch die vorliegende Ausgabenbewilligung nicht tangiert. Weiter wurde eine Behördendelegation gebildet, die die strategische Oberaufsicht über die laufenden Arbeiten für die MaaS-Lösung ausübt und in der die Stadt Zürich vertreten ist. Die Beschlüsse der Behördendelegation werden von denjenigen Mitgliedern, die die Städte vertreten, einstimmig gefasst. Dadurch wird verhindert, dass im Zuständigkeitsbereich der Behördendelegation Beschlüsse gegen den Willen der Stadt gefällt werden.

### **4.3 Reserven und Kostenaufteilung**

Aufgrund der noch fehlenden Ausschreibung, des Innovationscharakters, der Komplexität des vorliegenden Informatikprojekts und der erwähnten Schwankungen bei den Lizenzkosten besteht eine grössere finanzielle Unsicherheit und es werden Reserven von 20 Prozent eingerechnet.

Unter anderem basierend auf den Erfahrungen der Transportunternehmen aus den Pilotprojekten yumuv und ZüriMobil wurden die Projektkosten für die Kreditanträge erarbeitet. Die Gesamtkosten werden gemäss dem Kooperationsvertrag wie folgt auf die beteiligten Parteien



aufgeteilt: Die Investitionskosten für die MaaS-App werden zu je einem Drittel auf die beteiligten Städte verteilt. Die Kostenaufteilung für die kontinuierliche Anbindung von weiteren Mobilitätsdienstleistenden ist abhängig davon, ob die zusätzlichen Mobilitätsdienstleistungen nur in einer Stadt (die betroffene Stadt bezahlt 100 Prozent der Kosten), in zwei Städten (die beiden betroffenen Städte bezahlen jeweils 50 Prozent der Kosten) oder in drei Städten (die betroffenen Städte tragen jeweils 33,33 Prozent der Kosten) angeboten werden sollen. Die Betriebskosten, die durch die Nutzerinnen und Nutzer beeinflusst werden, werden proportional zur Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl der drei Städte verteilt (per 31. Dezember 2021 gemäss Bundesamt für Statistik: Zürich 423 193, Basel 173 064, Bern 134 290). Stadteigene Betriebskosten trägt jede Stadt selbst. Betriebskosten, die weder Nutzerinnen und Nutzer noch stadtspezifisch sind (sog. Gemeinkosten), werden zu gleichen Teilen auf die drei Städte verteilt.

## 5. Kosten

Die auf dem Lohn- und Preisstand vom 1. Oktober 2023 (Landesindex der Konsumentenpreise) errechneten neuen einmaligen Ausgaben für die MaaS-App belaufen sich auf Fr. 7 250 000.–. Die neuen wiederkehrenden Ausgaben für die MaaS-App belaufen sich auf jährlich maximal Fr. 1 373 000.–. Mit Verfügung der Dienstchefin vom 6. März 2023 wurden für Planerleistungen wie die Unterstützung der Submission, die Erstellung von Ausschreibungsunterlagen, die Auswertung der Angebote, die Gesamtprojektleitung und juristische Abklärungen bei der WEKO Ausgaben von Fr. 290 510.– bewilligt. Diese Projektierungskosten sind in den neuen einmaligen Ausgaben enthalten.

### 5.1 Neue einmalige Ausgaben

Für die Beschaffung, die Einführung, die Inbetriebnahme und den Betrieb der MaaS-App für die ersten fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Zuschlagserteilung für die Einführung der MaaS-App beziehungsweise die Dauer der Vertragslaufzeit des Kooperationsvertrags werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 7 250 000.– bewilligt, die sich wie folgt zusammensetzen:

	TAZ Fr.
Plattform (App)	
App-Software	567 000
Umsetzung und Betrieb Transportunternehmen VBZ*	2 560 000
Lizenz MaaS-App	1 177 000
App-Software Betrieb und Optimierung	150 000
App/Google-Store Lizenz	5 000
Validierung Ausweise	30 000
Brand und Marketing	
Marketingkonzept und Umsetzung (Social media, Flyer)	486 000
Personalkosten*	100 000
Gesamtprojekt	
Gesamtprojektleitung und MSP (Mobility Service Provider bzw. Mobilitätsanbietende) Management*	375 000
Marktforschung / wissenschaftliche Begleitung	80 000
Kooperationsvertrag	
Juristische Beratung, Weko-Abklärung	60 000
MWST 8,1 %	452 000
Zwischensumme	6 042 000
Reserven 20 %	1 208 000
<b>Total neue einmalige Ausgaben</b>	<b>7 250 000</b>

\* Fremdleistungen oder alternativ wesentliche Eigenleistungen VBZ i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b FHVO.



## Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:*	
1,75 % von Fr. 736 000.– (gemäss STRB Nr. 1142/2023)	12 900
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (20 % von Fr. 736 000.–, 5 Jahre)	147 200
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 7 250 000.–	109 000
<b>Total</b>	<b>269 100</b>

\* Kapitalfolgekosten fallen ausschliesslich auf die App-Software (Fr. 736 000.–) an.

## 5.2 Neue wiederkehrende Ausgaben

Für den Betrieb der Maas-App nach Ablauf der Vertragsdauer des Kooperationsvertrags beziehungsweise der fünf Jahre seit der Zuschlagserteilung für die Einführung der MaaS-App werden neue wiederkehrende Ausgaben von jährlich maximal Fr. 1 373 000.– bewilligt, die sich wie folgt zusammensetzen:

	TAZ Fr.
Plattform (App)	
Lizenz MaaS-App	334 000
App-Software Betrieb und Optimierung	50 000
App/Google-Store Lizenz	1 000
Inkasso, juristische Beratung	10 000
Validierung Ausweise	6 000
Betrieb Transportunternehmen*	492 000
Brand und Marketing	
Marketingkonzept und Umsetzung (Social media, Flyer)	70 000
Personalkosten*	25 000
Gesamtprojekt	
Gesamtprojektleitung und MSP (Mobility Service Provider bzw. Mobilitätsanbieter) Management*	50 000
Marktforschung / wissenschaftliche Begleitung	20 000
Zwischensumme	1 058 000
MWST 8,1 %	86 000
Reserven 20 %	229 000
<b>Total neue wiederkehrende Ausgaben</b>	<b>1 373 000</b>

\* Fremdleistungen oder alternativ wesentliche Eigenleistungen VBZ und TAZ i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b FHVO.

## 6. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von mehr als 2 bis 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck ist der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. a Gemeindeordnung [GO, AS 101.100]). Für die Bewilligung neuer wiederkehrender Ausgaben von jährlich mehr als Fr. 100 000.– bis Fr. 2 000 000.– für einen bestimmten Zweck ist ebenfalls der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. c GO)

Die Ausgaben sind im Budget 2024 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2024–2027 vorgemerkt.



8/8

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Für die Beschaffung, die Einführung, die Inbetriebnahme und den Betrieb der MaaS-App für die ersten fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Zuschlagserteilung für die Einführung der MaaS-App werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 7 250 000.– bewilligt (Preisstand: 1. Oktober 2023, Landesindex der Konsumentenpreise).**
- 2. Für den weiteren Betrieb der MaaS-App nach Ablauf der Vertragsdauer des Kooperationsvertrags bzw. der fünf Jahre seit der Zuschlagserteilung für die Einführung der MaaS-App werden neue wiederkehrende Ausgaben von jährlich Fr. 1 373 000.– bewilligt (Preisstand: 1. Oktober 2023, Landesindex der Konsumentenpreise).**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti