

ANFRAGE von Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur)

Betreffend Millionenteure Mobilitäts-App

Über eine zentrale Mobilitäts-App sollen Reisende in Zürich, Bern und Basel ÖV-Tickets, Carsharing und Leihvelos buchen können. Ziel sei gemäss Äusserungen eines Initianten die «urbane Verkehrswende». Die Kosten werden mit rund 18 Millionen Franken veranschlagt und auf die Anzahl der Bevölkerung der drei Städte aufgeteilt. Die Stadt Zürich würde demnach am meisten zahlen. Mittelfristig sollen weitere Städte, Gemeinden und Transportunternehmen dazustossen.

Allerdings bieten private Anbieter (z.B. Uber) bereits heute Mobilitätsplattformen an, die ebenfalls auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sind. Erfahrungen aus der Vergangenheit (z.B. mit «Züri Mobil») sind nicht unbedingt positiv ausgefallen.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Inwiefern hat der Regierungsrat Kenntnis vom Projekt und inwieweit ist er involviert?
2. Ein Blick ins Ausland zeigt, dass auch in grösseren Städten als Zürich kaum eine Mobilitäts-App wirtschaftlich erfolgreich ist. Warum sollte dies in Zürich anders sein? Was ist die Einschätzung des Regierungsrates?
3. Für die App braucht es Personal und Mittel für das Marketing. In wessen Verantwortung liegen Personal und Marketing?
4. Ist es nicht sinnvoller, den Fokus auf die Öffnung der Schnittstelle auf die zentrale öV-Vertriebsplattform zu legen? Die öV-Unternehmen können sich auf ihre Kernkompetenz, den sicheren und zuverlässigen Betrieb konzentrieren.
5. Bedeutet die App eine weitere Konkurrenz für den ZVV? Welches ist die Einschätzung des Regierungsrates zur Frage, wie viele staatlich mitfinanzierte Mobilitäts- (öV)-Apps es braucht?
6. Gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) sorgt der Verkehrsverbund für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur (§ 11). Mit dem Rahmenkredit beschliesst der Kantonsrat Grundsätze über die Tarifordnung sowie die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots (§ 28). Der Vertrieb von öV-Leistungen liegt damit in der Verantwortung des Kantons. Sind die Gemeinden und marktverantwortlichen Unternehmen überhaupt befugt, eigene Vertriebslösungen zu betreiben? Falls ja, in welchem Rahmen?

Dieter Kläy
Thomas Anwander