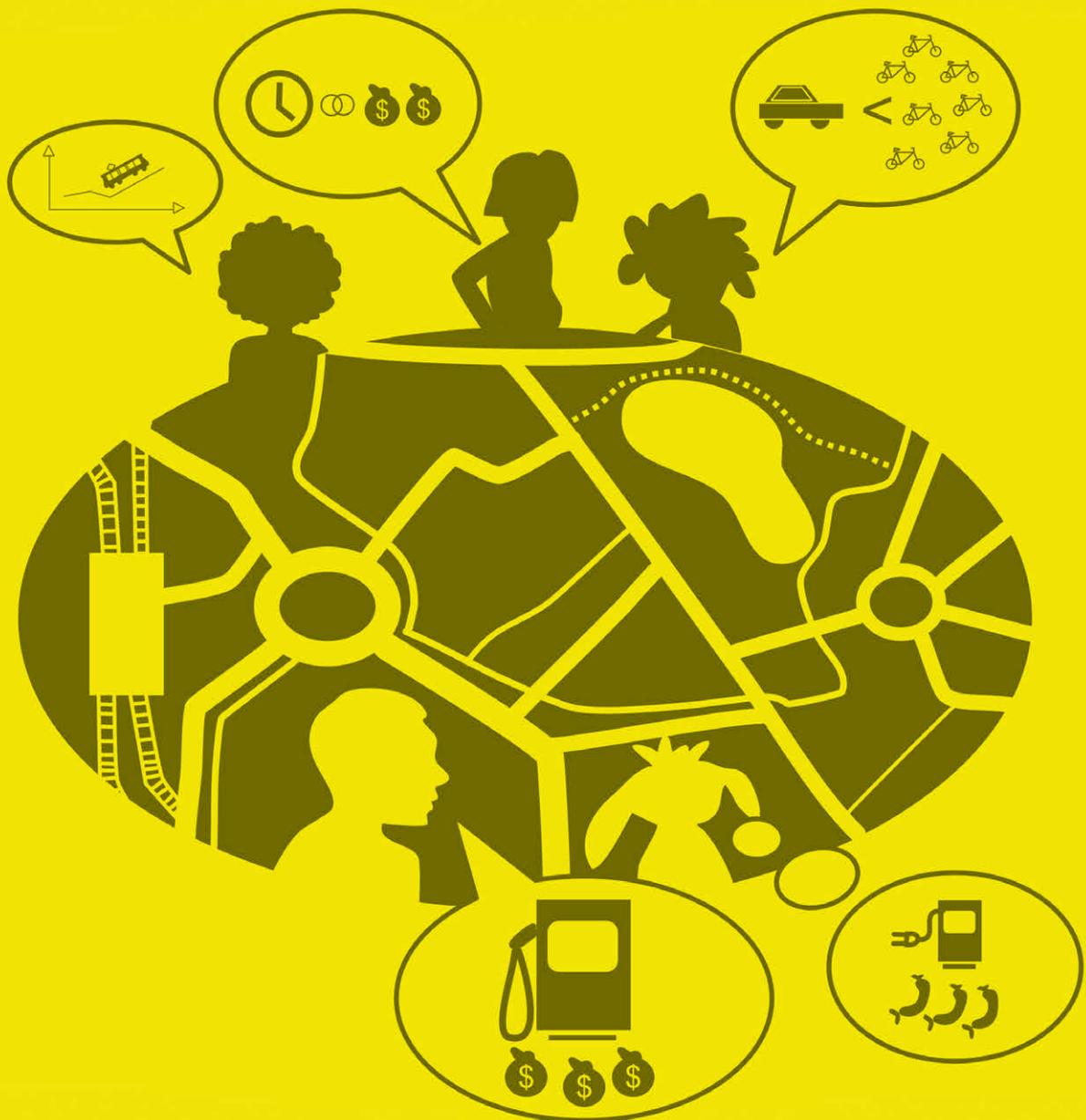


# Jahresbericht 2020



## Jahresbericht 2020

### Zehn Jahre Städtekonferenz Mobilität

#### **Volksinitiativen als Anstoss, Nachhaltigkeit als Credo und Grundlagenarbeiten als Konstante**

«Die SKM setzt sich für die Umsetzung einer nachhaltigen städtischen Mobilität im Sinne der «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität ein»: Die Statuten der Städtekonferenz Mobilität geben den Zweck dieser Sektion des Schweizerischen Städteverbandes (SSV) kurz und bündig wieder, die am 12. November 2010 in Bern gegründet und am 7. März 2011 in den SSV aufgenommen wurde. Die knappe Passage verweist direkt auf die «Verfassung», die das Credo näher ausführt, dem sich die SKM verpflichtet hat und die bereits am 22. Januar 2010 in Zürich verabschiedet und bereits im jenem Jahr von 50 Schweizer Städten unterzeichnet worden war.

«Nun gilt es die die verkehrspolitischen Mobilitätsthemen koordiniert auf kommunaler und nationaler Ebene anzugehen», steht in der Einladung zur Gründungsversammlung, an der die Städte Basel, Bern, Chiasso, Genf, Köniz, Lausanne, Luzern, Montreux, Neuchâtel, Nyon, Onex Schaffhausen, St. Gallen, Winterthur und Zürich vertreten waren. «Dabei», so heisst es weiter und damit ist das Nachhaltigkeitsverständnis der SKM gleich auch definiert, «steht die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten ebenso im Zentrum wie Lösungen für eine umwelt- und stadtverträgliche Entwicklung des Verkehrs, ohne dabei die wirtschaftliche Entwicklung zu unterbinden». An diesem Credo hat sich bis heute nichts geändert.

Anstoss und Kernthema in den ersten Jahren war der Umgang mit den «Umverkehr»-Initiativen, die synchronisiert, aber massgeschneidert in acht Schweizer Städten lanciert worden waren und konkrete quantitative Vorgaben zum Abbau des motorisierten Individualverkehrs zur Diskussion stellten. In St. Gallen, Genf und Zürich fanden die Volksbegehren Mehrheiten, in Luzern und Basel stimmten die Stimmenden Gegenvorschlägen zu, und in Winterthur wurde die Initiative zugunsten eines Gegenvorschlags zurückgezogen. Nicht nur für diese Städte, sondern auch für die anderen, mittlerweile 20 Mitgliedstädte der SKM bildeten diese Volksbegehren das direktdemokratische Fundament für eine Verkehrspolitik, die auf eine Balance von Erreichbarkeit und Lebensqualität abzielt.

Steter Begleiter des Wirkens der SKM waren und sind die Agglomerationsprogramme. Engagierte sich die SKM anfänglich im Verbund mit dem SSV erfolgreich dafür, die damit verbundene Bürokratie zu vereinfachen und die Beteiligung des Bundes zu verstetigen, postuliert sie mittlerweile, den Anteil der für die Agglomerationsprogramme reservierten Mittel aus dem Infrastrukturfonds zu erhöhen, um mehr Mittel für substanzielle Velo- und Fussgängerinfrastrukturen freizuspielen. Daneben formuliert die SKM Positionen, die ihren Mitgliedern als Leitplanken für ihre Strategien dienen – dazu gehören Faktenblätter zur Elektromobilität, zum autoreduzierten Wohnen sowie zum Fuss- und Veloverkehr ebenso wie Grundlagenstudien zu städtischen Handlungsspielräumen für die urbane Logistik oder für eine klimaneutrale Mobilität.

Nachdem von der SKM koordinierte und mitfinanzierte Bevölkerungsbefragungen in Mitgliedstädten 2018 eine sehr hohe Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr und Verbesserungsbedarf beim Fuss- und Veloverkehr zutage gefördert hatte, will die SKM periodisch solche Erhebungen durchführen, zudem wird sie auch zu einer Partnerin bei den Städtevergleichen Mobilität. Wahrscheinlich ist zudem, dass sich die SKM wie zu Zeiten ihrer Gründung wiederum mit Volksinitiativen des Vereins «Umverkehr» auseinandersetzen wird. Diesmal, so sehen es die mittlerweile in St. Gallen und Basel lancierten Stadtklimainitiativen vor, sollen Teile der Strassenflächen kontinuierlich dem Fuss- und Veloverkehr zugeschlagen und in Grünflächen mit Bäumen umgewandelt werden.

#### **Der nationale Kontext**

Auf nationaler Ebene waren die Jahre 2011 bis 2020 in der Verkehrspolitik von der Schaffung kontinuierlicher Finanzierungsinstrumente für die grossen nationalen Verkehrswege Eisenbahn und Autobahn, aber auch für den Agglomerationsverkehr geprägt. Die in den 1990er Jahren massgeblich vom Städteverband mitgeprägten Bestrebungen, Bundesmittel auch für Verkehrsvorhaben in Städten und Agglomerationen fruchtbar zu machen, mündeten 2008 in den Infrastrukturfonds, über den der Bund öffentliche Verkehrsmittel und Strassen auch in Agglomerationen mitfinanzieren konnte. Zur Voraussetzung dafür wurden die Agglomerationsprogramme als strategisch zu fundierende Konzepte.

Sie sollen sicherstellen, dass die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsanlagen im Einklang mit der Siedlungsentwicklung stehen. 2017 wurde dieses zuvor auf 20 Jahre befristete Instrument durch die Zustimmung von Volk und Ständen zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds verstetigt. Bereits 2014 hatten Volk und Stände dem Bahninfrastrukturfonds zugestimmt. Basis für die Verwendung der Mittel aus den beiden, vor allem durch Abgaben aus fossilen Treibstoffen gespeisten Töpfen, sind jeweils auf eine bestimmte Anzahl Jahre ausgelegte Programme, über welche die eidgenössischen Räte abschliessend bestimmen. Angesichts der Elektrifizierung des Verkehrs werden mittelfristig neue Finanzierungsquellen zu erschliessen sein, wenn die Volumina der beiden Fonds von je rund 5 Milliarden Franken pro Jahr für Unterhalt und Ausbau der nationalen Verkehrswege sowie für die Ausbauten in den Agglomerationen beibehalten werden sollen.

### Thematischer Schwerpunkt

#### Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität

Die Studie «Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität» verschafft Politik und Verwaltung einen Überblick über klimapolitische Handlungsfelder in der Mobilität. Sie legt dar, wo die Städte und Agglomerationen konzeptionell und regulatorisch durch Anreize, Einschränkungen oder andere Massnahmen autonome Schritte setzen können, und in welchen Bereichen für sie Kooperationen mit dem Bund, den Kantonen oder auch privaten Akteuren angezeigt sind. Eine grundsätzliche Feststellung der Studie ist, dass es im Hinblick auf die für 2050 angestrebte grundsätzliche Klimaneutralität, die auch den Verkehr einschliesst, nicht mehr ausreicht, nur Massnahmen zu ergreifen, die einfach zu realisieren oder besonders kostengünstig sind. Neu sind Massnahmenpakete gefragt, welche in ihrer Gesamtheit geeignet sind, das gesetzte Reduktionsziel zu erreichen und deren Wirksamkeit periodisch zu prüfen ist. Das neue Instrument, welches das Setzen von Prioritäten und das Treffen von Entscheiden im Interesse einer wirksamen Klimapolitik erleichtern soll, wurde am 23. November 2020 am SKM-Herbstforum präsentiert. Der Vorstand des Schweizerischen Städteverbandes hat die Geschäftsstelle beauftragt, mögliche Umsetzungsschritte für die ermittelten Stossrichtungen und Handlungsfelder zu prüfen.

### Weitere Anlässe

#### 17. Juni: Webinar Multimodale Drehscheiben / Verkehrsdrehscheiben

Prognosen verheissen, dass der Verkehr in den Städten und Agglomerationen zunehmen wird, während seine Flächen innerorts beschränkt bleiben. Daher müssen die vorhandenen Verkehrsmittel besser aufeinander abgestimmt werden und zwar so, dass sie alle ihre Stärken ausspielen können. Eine Lösung dafür bieten multimodale Mobilitätsdrehscheiben oder Verkehrsdrehscheiben, die neben Umsteigepunkten auch attraktive Orte für Einkauf und Erholung sein können. Der Bund lanciert dazu mit Kantonen, Städten und Gemeinden ein Aktionsprogramm, und die Provinz Noord-Holland bietet Anschauungsunterricht, wie sich solche Drehscheiben lancieren und aufeinander abstimmen lassen. Das hat das Webinar der Städtekonferenz Mobilität am 17. Juni deutlich gemacht. Die Webveranstaltung ersetzte das auf den 16. März anberaumte Frühlingsforum, das aufgrund der Covid-19-Pandemie abgesagt werden musste.

#### 29. Mai: Web-Medienkonferenz zum Veloweggesetz

Die Städtekonferenz Mobilität (SKM) begrüsst das Veloweggesetz, das der Bund in die Vernehmlassung gegeben hat. Die SKM ist aber der Meinung, dass eine konkrete Umsetzungsfrist und mehr finanzielle Mittel nötig sind, wenn das Ziel durchgehender und sicherer Velowege nicht auf der langen Bank enden soll. Die Mitglieder der SKM fordern zudem vom Bund und den Kantonen Rahmenbedingungen, die es ihnen erleichtern, dem Fuss- und Veloverkehr einen grösseren Anteil am öffentlichen Raum zuzumessen.

#### Positionspapier «Aus dem Bauch heraus Velofahren und zu Fuss» gehen

«Aus dem Bauch heraus Velofahren und zu Fuss» gehen: Unter diesem Titel fasst die SKM die Positionen zusammen, die sie als Leitlinien für ihre Mitglieder erarbeitet hat. Ziel soll es sein, den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrenden im öffentlichen Raum jenen Platz einzuräumen, den sie als Protagonisten der städtischen Mobilität verdienen. Die Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sind so zu gestalten, so dass sie die Menschen intuitiv einladen, sich für diese elementaren Fortbewegungsarten zu entscheiden.

### Schlüsselaktivitäten des Städteverbandes zur Mobilität

Das verkehrspolitische Engagement des Schweizerischen Städteverbandes hatte 2020 einen Covid-19-Akzent. Der SSV setzte sich erfolgreich dafür ein, dass sich der Bund mit einem Drittel an den durch Covid-19 verursachten Einnahmefällen im öffentlichen Ortsverkehr beteiligt. In Vernehmlassungen nahm der SSV zum Velogesetz, zur neusten Revision des Strassenver-

kehrsgesetzes und zur Bussenverordnung, zum Sachplan Verkehr und zu den Parkierungsnormen Stellung. Im Hinblick auf das vom Bund lancierte Programm Verkehrsdrehscheiben (vgl. auch oben) führte er eine Umfrage unter seinen Mitgliedern durch. Grosse und mittlere Städte sind an einem dezentralen Umsteigen vom Auto auf die Bahn interessiert. Kleinere Städte in ländlichen Räumen erachten demgegenüber ein Umsteigen vom Auto andere Formen des innerstädtischen Verkehrs an ihren Stadtgrenzen für sinnvoll.

## Organe

### Präsidentin

<b>Ursula Wyss</b>	Gemeinderätin, Bern (bis 15. April)
<b>Adrian Borgula</b>	Stadtrat, Luzern (ab 16. April)

### Vizepräsidentin

<b>Christine Gaillard</b>	Conseillère communale, Ville de Neuchâtel
---------------------------	---

### Vorstand

<b>Adrian Borgula</b>	Stadtrat, Luzern (bis 15. April)
<b>Stefano Kunz</b>	Stadtrat, Schlieren
<b>Pierre-Olivier Nobs</b>	Conseiller communal, Ville de Fribourg
<b>Rémy Pagani</b>	Conseiller administratif, Ville de Genève
<b>Hans-Peter Wessels</b>	Regierungsrat, Basel-Stadt
<b>Richard Wolff</b>	Stadtrat, Zürich
<b>Ursula Wyss</b>	Gemeinderätin, Bern (ab 16. April)
<b>Renate Amstutz</b>	Direktorin Schweizerischer Städteverband (Beisitz)

### Geschäftsführung

<b>Paul Schneeberger</b>	Leiter Verkehrspolitik Schweizerischer Städteverband
--------------------------	--

### Geschäftsstelle

<b>Susanne Gasser</b>	Leiterin Finanzen und Personal Schweizerischer Städteverband
<b>Maja Münstermann</b>	Administration Schweizerischer Städteverband

Die Mitgliederversammlung hat, bedingt durch Covid-19, vom 1. bis 15. April auf dem Korrespondenzweg stattgefunden, und der Vorstand hat drei Sitzungen abgehalten: am 17. Februar, am 26. Oktober (via Web) und am 23. November (via Web).

## Ausblick 2021

### **Das Management von öffentlichem Raum und Strassenraum und ein Webinar zur Zukunft des öffentlichen Orts- und Agglomerationsverkehrs**

Das Vereinsjahr 2021 der SKM wird im Zeichen der Zusammenarbeit mit der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und Sicherheitsdirektoren (KSSD) stehen. Dabei geht es um die Gestaltung und Veränderungen des öffentlichen Raums. Die Covid-19-Krise war und ist dafür ein Feldversuch; zudem ist das Management all der neuen Mobilitätsformen im öffentlichen Raum eine Herausforderung. Vorgesehen ist insbesondere ein gemeinsamer Fachanlass am 26. November zu Schlussfolgerungen, die aus diesen Erfahrungen und Tendenzen zu ziehen sind.

Thema des Frühlingsforums 2021 am 20. April wird eine Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Verkehr bzw. dem Grundversorgungsangebot mit Mobilität in den Städten und Agglomerationen sein. Dies vor dem Hintergrund der Fragen, wie eine Arbeitsteilung zwischen dem klassischen öffentlichen Linienverkehr und anderen möglichen Formen der Grundversorgung mit Mobilität (E-Bikes? E-Trottinette? Fahrdienste?) in den Städten aussehen könnte und welche Rolle die Städte und Gemeinden dabei angesichts der Perspektive «Mobility as a service» spielen sollen.

Zudem lotet die Geschäftsstelle aus, ob und inwiefern sich gemeinsam mit dem Bundesamt für Raumentwicklung eine Studie zur Objektivierung der Flächeneffizienz im Verkehr realisieren lässt.

## Finanzbericht zur Rechnung 2020 und zum Budget 2021

- Das Vereinsjahr 2020 der Städtekonferenz Mobilität war stark geprägt von der Covid-19-Krise. Diese hat insbesondere dazu geführt, dass sowohl das Frühlings- als auch das Herbstforum, die als physische Anlässe geplant und vorbereitet wurden, als Web-Veranstaltungen abgehalten werden mussten. Daraus resultierten geringere Sachaufwendungen, aber ein erhöhter Aufwand für die Geschäftsstelle. Dieser wurde kompensiert durch den vorläufigen Verzicht auf das Projekt Newsletter.
- In Summe führte das dazu, dass der Jahresabschluss 2020 wesentlich günstiger ausfällt als im Budget 2020 vorgesehen. Anstelle des budgetierten Verlusts von rund Fr. 7900.– resultiert unter dem Strich ein Minus von etwas mehr als Fr. 1000.–.
- Im Sinne einer grösseren Transparenz wird in der Rechnungslegung der Posten «Unterstützung externer Projekte» neu eingeführt. Für 2020 ist dort der Betrag von Fr. 3000.– eingestellt, den die SKM an die Veranstaltung der «Plattform autofreies Wohnen» leistet. Dieser Betrag wurde bis anhin in der Rubrik «Anlässe» ausgewiesen.
- Die Verdoppelung der Ausgaben unter dem Posten «Unterstützung externe Projekte» im Budget 2021 gegenüber der Rechnung 2020 ergibt sich aus dem Beitrag an den Dokumentarfilm «Verkehrswende» von Reinhard Seiss.
- In der Annahme, dass in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 wieder reale Veranstaltungen stattfinden können und sich der durch zusätzliche Dispositionen verursachte Mehraufwand für die Geschäftsstelle dadurch wieder reduzieren lässt, orientiert sich das Budget 2021 grundsätzlich an den Zahlen des Budgets 2020. Auch das Budget 2021 basiert auf dem Konzept zur Finanzierung von Studien, das der SKM-Vorstand am 16. September 2019 verabschiedet hat (vgl. Übersicht unten).
- Der für 2021 budgetierte Verlust von rund Fr. 11000.– basiert auf der Annahme, dass neben den Rückstellungen für die grösseren, öffentlichkeitswirksameren Studien in Höhe von Fr. 10 000.– wiederum Fr. 15 000.– in eine Studie investiert werden. Vorgesehen ist gemäss Beschluss des Vorstands vom 26. Oktober 2020 eine Arbeit zur Flächeneffizienz. Da dabei eine Zusammenarbeit mit externen Partnern angestrebt wird, insbesondere mit dem Bundesamt für Raumentwicklung, ist noch offen, ob diese Ausgabe vollumfänglich 2021 anfällt, ob das verteilt auf die Jahre 2021 und 2022 oder vollumfänglich erst 2022 der Fall sein wird.
- Da es sich bei den Aufwendungen von Fr. 15 000.– für die geplante Studie für 2020 also um einen oberen Plafond handelt, erscheint der budgetierte temporäre Fehlbetrag als vertretbar. Dies umso mehr, als aus dem Kreis der Mitglieder immer wieder der Wunsch zu vernehmen ist, die verfügbaren Mittel einzusetzen und das Vermögen (Fr. 136 843.30 am 1. Januar 2021) nicht weiter ansteigen zu lassen.
- Mitgliederbeiträge: Aufgrund der stabilen Mitgliederzahl bleiben die Mitgliederbeiträge konstant.
- Geschäftsbericht: Der Geschäftsbericht soll auch 2021 ausschliesslich als für den online-Abdruck aufbereitetes pdf-Dokument verfasst werden.
- Geschäftsführung: Der Städteverband rechnet für 2021 nicht mit zusätzlichem Aufwand, weshalb die Entschädigung des Mandats nicht angepasst werden muss.

**Konzept zur Finanzierung wiederkehrender und anderer Studien:**

<b>Jahr</b>	<b>Studie</b>	<b>Aufwand SKM</b>	<b>Rückstellung</b>	<b>Vorhandene Mittel aus Rückstellungen addiert</b>
2018	<b>Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr (abgeschlossen)</b>	Fr. 35 000.- aus Rückstellung	-	-
2019	Thematische Studie: Urbane Logistik (abgeschlossen)	Fr. 20 000.-	-	-
2020	Thematische Studie: Klimaneutrale Mobilität (abgeschlossen)	Fr. 15 000.-	Fr. 10 000.-	Fr. 10 000.-
2021	Thematische Studie: Flächeneffizienz (Vorarbeiten laufen)	Fr. 15 000.-	Fr. 10 000.-	Fr. 20 000.-
2022	<b>Städtevergleich Mobilität</b>	Fr. 10 000.- aus Rückstellung	-	Fr. 10 000.-
	Verzicht auf Thematische Studie	-	Fr. 25 000.-	Fr. 35 000.-
2023	Thematische Studie: ...	Fr. 15 000.- bis Fr. 20 000.-	Fr. 5000.- bis Fr. 10 000.-	Fr. 40 000.- bis Fr. 45 000.-
2024	<b>Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr</b>	Fr. 35 000.- aus Rückstellung	Fr. 10 000.-	Fr. 10 000.-
2025	Thematische Studie: ...	Fr. 15 000.- bis Fr. 20 000.-	Fr. 5000.- bis Fr. 10 000.-	Fr. 15 000.- bis Fr. 20 000.-

### Erfolgsrechnung per 31.12.2019 und 31.12.2020, Budget 2020 und 2021

	Rechnung 2019 CHF	Rechnung 2020 CHF	Budget 2020 CHF	Budget 2021 CHF
<b>ERTRAG</b>				
Mitgliederbeiträge	87 000.00	87 000.00	87 000.00	87 000.00
<b>TOTAL ERTRAG</b>	<b>87 000.00</b>	<b>87 000.00</b>	<b>87 000.00</b>	<b>87 000.00</b>
<b>AUFWAND</b>				
Anlässe	8 762.85	5 553.85	13 000.00	10 000.00
Website	452.35	710.85	500.00	500.00
Diverse Fremdarbeiten	0.00	603.10	300.00	300.00
Unterstützung externer Projekte	0.00	3 000.00	0.00	6 000.00
Übersetzungskosten	6 721.90	8 076.55	9 000.00	9 000.00
Medienorientierungen / Newsletter	2 800.00	1 077.00	3 200.00	3 200.00
Factsheets	0.00	0.00	2 000.00	2 000.00
Studien	20 905.00	22 497.70	20 000.00	20 000.00
Auflösung Rückstellung Studien	0.00	0.00	0.00	0.00
Bildung Rückstellung Studien	0.00	10 000.00	10 000.00	10 000.00
Jahresbericht	0.00	678.50	800.00	800.00
Geschäftsstelle	34 925.00	34 925.00	34 925.00	34 925.00
Drucksachen	0.00	0.00	250.00	250.00
Revisionsstelle	861.60	861.60	900.00	900.00
Bankspesen	60.00	60.00	60.00	60.00
<b>TOTAL AUFWAND</b>	<b>75 488.70</b>	<b>88 044.15</b>	<b>94 935.00</b>	<b>97 935.00</b>
<b>TOTAL ERTRAG</b>	<b>87 000.00</b>	<b>87 000.00</b>	<b>87 000.00</b>	<b>87 000.00</b>
<b>JAHRESGEWINN/-VERLUST</b>	<b>11 511.30</b>	<b>-1 044.15</b>	<b>-7 935.00</b>	<b>-10 935.00</b>

### Vermögensrechnung per 31.12.2019 und 31.12.2020

	Rechnung 2020 CHF	Rechnung 2019 CHF
<b>AKTIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>		
<b>Flüssige Mittel</b>		
Postkonto	196 461.85	178 593.75
	<b>196 461.85</b>	<b>178 593.75</b>
<b>Forderungen aus Lieferungen / Leistungen</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>Übrige kurzfristige Forderungen</b>		
SSV Bern KK	1 117.30	1 117.30
	<b>1 117.30</b>	<b>1 117.30</b>
<b>TOTAL UMLAUFVERMÖGEN</b>	<b>197 579.15</b>	<b>179 711.05</b>
<b>BILANZSUMME</b>	<b>197 579.15</b>	<b>179 711.05</b>
<b>PASSIVEN</b>		
<b>FREMDKAPITAL</b>		
<b>Verbindlichkeiten</b>		
aus Lieferungen / Leistungen	0.00	6 721.90
<b>Passive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>21 780.00</b>	<b>6 145.85</b>
<b>Rückstellung Studien</b>	<b>40 000.00</b>	<b>30 000.00</b>
<b>TOTAL FREMDKAPITAL</b>	<b>61 780.00</b>	<b>42 867.75</b>
<b>EIGENKAPITAL</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
Vermögen 01.01.	136 843.30	125 332.00
Jahreserfolg	-1 044.15	11 511.30
<b>TOTAL EIGENKAPITAL</b>	<b>135 799.15</b>	<b>136 843.30</b>
<b>BILANZSUMME</b>	<b>197 579.15</b>	<b>179 711.05</b>

## Bericht der Revisionsstelle

**BLASER  
TREUHAND  
BERN**

Städtekonferenz Mobilität  
Sektion des  
Schweizerischen Städteverbandes  
Monbijoustrasse 8  
3001 Bern

BLASER TREUHAND AG  
SCHWARZENBURGSTR. 265  
CH-3098 KÖNIZ BERN

Telefon 031 372 11 11  
Telefax 031 371 45 18  
btb@treuhandbern.ch  
www.treuhandbern.ch

Köniz, 12. Februar 2021

### Bericht der Revisionsstelle zur Eingeschränkten Revision

**An die Mitgliederversammlung Städtekonferenz Mobilität, Sektion des Schweizerischen Städteverbandes.**

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) der Städtekonferenz Mobilität, für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine Eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entspricht.

**Blaser Treuhand AG**



Roger Nietlisbach  
Dipl. Wirtschaftsprüfer  
Zugel. Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Urs Blaser  
Dipl. Experte in  
Rechnungslegung  
und Controlling  
Zugel. Revisionsexperte

Beilage: Jahresrechnung

KOMPETENZ IM ZENTRUM

Mitglied des Schweizerischen  
Treuhanderverbandes  
TREUHAND | SUISSE

## Die Mitgliedstädte der Städtekonferenz Mobilität

Aarau	Montreux
Basel	Neuenburg
Bern	Nyon
Biel	Onex
Carouge	Schaffhausen
Chiasso	Schlieren
Freiburg	St. Gallen
Genf	Winterthur
Köniz	Zürich
Lausanne	
Luzern	(Stand 1. Januar 2021)

### Weitere Städte, welche die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» ratifiziert haben, aber nicht Mitglied der Städtekonferenz Mobilität sind

Baar	Monthey
Bulle	Morges
Burgdorf	Moutier
Chur	Münsingen
Delsberg	Murten
Emmen	Muttenz
Gland	Olten
Gossau	Payerne
Herisau	Rapperswil-Jona
Ittigen	Renens
Kloten	Riehen
Kreuzlingen	Thun
La Chaux-de-Fonds	Val-de-Travers
La Tour-de-Peilz	Vevey
Lancy	Wettingen
Langenthal	Wohlen
Le Locle	Yverdon-les-Bains

#### Herausgeber

Städtekonferenz Mobilität  
 Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern  
 Telefon +41 31 356 32 32, [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch), [www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

#### Titelbild

Marlene Iseli (Titelbild der Studie «Handlungsspielräume der Städte für eine klimafreundliche Mobilität»)

#### Layout

Atelier KE, Meiringen