

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



Jahresbericht 2023



Jahresbericht 2023

Themenschwerpunkte

Tempo 30 für eine bessere Lebensqualität

Weniger Lärm, mehr Sicherheit, mehr Platz und ein besseres Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten – dies sind nur einige der Vorteile der Temporeduktion auf 30 km/h. Das hat die Städtekonferenz Mobilität (SKM) in einem im Mai 2023 veröffentlichten und in mehreren Medien aufgegriffenen Positionspapier ([«Geschwindigkeiten für lebenswerte Städte»](#)) veranschaulicht. Der Strassenlärm behindert die Stadtentwicklung, da er zahlreiche Bau- und Sanierungsprojekte für Wohnungen blockiert. Der Lärm muss an der Quelle reduziert werden. Dafür ist Tempo 30 die einfachste und kostengünstigste Lösung.

Abgesehen von der Lärmreduktion bietet eine niedrigere Geschwindigkeit des Strassenverkehrs noch andere Vorteile. Wertvoller öffentlicher Raum kann für die Nutzung durch den öffentlichen Verkehr, das Zufussgehen, das Velofahren, Grünflächen und generell für öffentliche Nutzungen freigemacht werden. Der Sicherheitsaspekt dieser Massnahme ist ebenfalls zu unterstreichen: Eine Temporeduktion vermindert die Zahl und Schwere von Unfällen dank eines besseren Zusammenspiels der verschiedenen Fortbewegungsarten. Zu den weiteren Vorteilen dieser Massnahme zählt auch ein besserer Verkehrsfluss.

Tempo 30 auf Hauptachsen ist mit einem gut funktionierenden ÖV durchaus vereinbar. Begleitende Massnahmen, die dazu geeignet sind, mögliche Zeitverluste des ÖV auszugleichen, existieren und können getroffen werden. Wenn der Übergang zu Tempo 30 mit zusätzlichen Kosten für den ÖV verbunden ist, was von den Städten von Fall zu Fall zu evaluieren ist, sind Lösungen im Rahmen eines Dialogs zwischen den verschiedenen Akteuren zu suchen. Die Städte und der ÖV verfolgen dasselbe Ziel, nämlich eine nachhaltigere Mobilität. Schliesslich bewegen sich die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel auch zu Fuss.

Studie zur elektrischen Mikromobilität

In Städten und Agglomerationen ist die elektrische Mikromobilität (vor allem E-Bikes und E-Trotinetts) als neue Mobilitätsform auf dem Vormarsch. Es gibt immer mehr private Fahrzeuge und Anbieter von Selbstbedienungssystemen für kleine Elektrofahrzeuge. Dabei stellt sich die grundlegende Frage, ob die elektrische

Mikromobilität hilft, die nachhaltigen Mobilitätsziele und die Entwicklungsabsichten der Städte zu erreichen. Zudem verfolgen die Städte heute bei der Regulierung von Sharing-Angeboten sehr unterschiedliche Strategien. Die Bedingungen, die den Betreibern in den Ausschreibungen gestellt werden, sind nicht einheitlich, beispielsweise in Bezug auf die Dichte des Angebots, den Verkehrsperimeter, die Geschwindigkeitsregulierung, die zugelassenen Parkierungsflächen oder auf die Abgabe von Angebots- und Nutzungsdaten.

Die Städtekonferenz Mobilität SKM hat eine Studie zur elektrischen Mikromobilität durchgeführt. Diese verschafft den Städten einen Überblick über die aktuelle Situation und gibt ihnen Empfehlungen zur Regulierung von E-Bikes und E-Trotinetts, sodass städtische Nachhaltigkeitsziele besser erreicht werden können. Die Studie ([«Elektrische Mikromobilität»](#)) wurde im September 2023 veröffentlicht.

Städtevergleich Mobilität: Die jüngsten Zahlen sind stark von der Pandemie geprägt

Die sechs grössten Städte in der Deutschschweiz, Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben zum dritten Mal einen gemeinsamen Bericht [«Städtevergleich Mobilität»](#) erarbeitet. Die Zahlen zum Jahr 2021 sind stark von den Auswirkungen der Pandemie geprägt: In allen beteiligten Städten ging die Mobilität trotz Zunahme der Bevölkerung gesamthaft zurück. Die Menschen waren weniger oft, weniger lang und weniger weit unterwegs – insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Städtekonferenz Mobilität hat diesen Bericht, dessen nächste Ausgabe die Daten des Jahres 2025 analysieren soll, unterstützt.

Jahresparkarten

In seinem Newsletter vom 29. August 2023 hat der Preisüberwacher einen Beitrag zum Thema «Angemessener Preis für Parkkarten» geschrieben. Er hat ein Kostenmodell entwickelt, «das die Bestimmung eines angemessenen Preises für Parkkarten ausgehend vom Kostendeckungsprinzip erlaubt» und kommt zu dem Schluss, dass Preise über CHF 400.– mit dem Kostendeckungsprinzip kaum zu vereinbaren sind. Der SKM-Vorstand lehnt die vom Preisüberwacher vorgebrachten Argumente ab und hat ein Merkblatt für die SKM-Mitglieder herausgegeben, worin er

unter anderem unterstreicht, dass eine auf nationaler Ebene festgelegte Obergrenze aufgrund der von Stadt zu Stadt stark variierenden Realität nicht gerechtfertigt wäre, dass die Festlegung der Preise von Jahresparkkarten in den Zuständigkeitsbereich der Städte fällt und dass dies demokratisch legitimiert ist. Aus der Sicht der Städte geht es darum, dem öffentlichen Raum den Wert einer knappen öffentlichen Ressource beizumessen und deren massvolle Nutzung zu überwachen.

Diverse

Der SKM-Vorstand hat auch interne und externe Diskussionen über die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) geführt, insbesondere über die Ersatzmassnahmen, die betroffenen Personen in bestimmten Fällen ab 1. Januar 2024 angeboten werden müssen. Die Vorstandsmitglieder haben sich sodann mit dem ÖV-Tarifierungsplan «My-Ride» beschäftigt und es fand ein Austausch mit dem ASTRA über das Mobility Pricing und die Umweltzonen statt. Zudem hat der Vorstand seine Inputs zu einer Stellungnahme des SSV über die Mobilität gegeben, die 2024 veröffentlicht werden soll.

Veranstaltungen

Stadt-Lärm-Stadt-Leben: Fachtagung vom 26. Mai 2023, Luzern

Die Städte und Agglomerationen stehen vor enormen Herausforderungen: Siedlungsentwicklung nach innen, Bevölkerungswachstum, veränderte Lebens- und Wohnansprüche und eine mobile 24-Stundengesellschaft führen zu einem gesteigerten Bedarf an Wohnsiedlungen, Freizeit-, Arbeits- und Konsumorten, und sie erhöhen die Nachfrage nach einer nach wie vor autozentrierten Mobilität. Der Schweizerische Städteverband (SSV) setzt sich für eine menschen-, klima- und bodenfreundliche Mobilität ein, die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung verzahnt. Entsprechend sind nicht nur die Planungs- und Entwicklungsprozesse anzupassen, sondern auch der Umgang mit Lärm und die passenden rechtlichen Rahmenbedingungen.

Vertreterinnen und Vertreter der Städte, aber auch von Verbänden sowie von Wissenschaft und Politik sind am Nachmittag des 26. Mai in Luzern zusammengekommen, um über eines der grossen Themen zu diskutieren, welche die Städte beschäftigen: Lärm.

Lärm ist zwar integraler Bestandteil des Stadtlebens, doch nicht jede Art von Stadtklängen erzeugt denselben Effekt: Während einige als angenehm empfunden werden, weil sie das Stadtleben symbolisieren, sind andere störend und können sogar gesundheitsschädlich sein. Da die Lärmthematik mehrere Bereiche betrifft, hat die SKM diese erste Fachtagung des Jahres 2023 zusammen mit dem SSV und der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren organisiert. Der Block, welcher der Mobilität gewidmet war, befasste sich mit der wichtigsten Massnahme zur Lärmreduzierung an der Quelle: Tempo 30. Diese Massnahme ist prioritär, weil sie einfach, rasch und kostengünstig umgesetzt werden kann. [Hier](#) finden Sie eine Zusammenfassung der Diskussionen.

Öffentlicher Raum im Mobilitätskontext – Herbstforum vom 3. November 2023 in Freiburg

Um den urbanen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Verdichtung des städtischen Raums zu begegnen, sind neue Ansätze gefordert. Eine Umgestaltung des urbanen Raumes drängt sich auf. Doch wie kann dies erreicht werden und welche Ziele soll man verfolgen, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt zu erhöhen? Das Herbstforum 2023 hat sich mit diesen Fragen beschäftigt. Der VCS gab zunächst einen Überblick davon, was sich in der Schweiz in den letzten 25 Jahren im Bereich der Gestaltung des öffentlichen Raums im Kontext der Mobilität abgespielt hat. Anschliessend stellten drei Städte – Bern, Neuenburg und Zürich – die in den letzten Jahren entwickelten Strategien und die aktuell getesteten Instrumente vor. Schliesslich berichtete der Fachverband Fussverkehr Schweiz den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Forums über die Erkenntnisse seines Projekts der temporären Umgestaltung von Quartierstrassen «Bewegen, Begegnen, Beleben» und zum Abschluss präsentierten die HEIG-VD und die ZHAW die ersten Befunde einer vor dem Abschluss stehenden Studie, die von der Städtekonferenz Mobilität (SKM) in Auftrag gegeben worden war. [Hier](#) finden Sie eine Zusammenfassung der Diskussionen.

Politisches Engagement via Schweizerischen Städteverband

2023 hat sich der Schweizerische Städteverband erneut politisch in verschiedenen Fragen engagiert, die

für die Städte von grosser Bedeutung sind. In enger Zusammenarbeit mit der SKM hat der SSV dabei einen ständigen Dialog mit den Bundesämtern für Raumentwicklung, für Verkehr, für Strassen und für Energie über die Entwicklung der Mobilität unterhalten. Er hat die Standpunkte der Städte bei den Projekten «Verkehrsdrehscheiben», «Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs», «Nationale Dateninfrastruktur und «Modalsplit» eingebracht. Darüber hinaus fand ein Treffen mit der Direktion des ASTRA statt.

Der SSV hat an den Anhörungen zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation in der Verkehrskommission vom Nationalrat teilgenommen. Mit diesem Programm werden gezielt Massnahmen unterstützt, welche die Qualität des Verkehrssystems verbessern, die Verkehrssicherheit erhöhen und die CO₂-Emissionen sowie den Ressourcenverbrauch vermindern. Die Bundesbeiträge, die zwischen 30 und 45% der Gesamtkosten decken, sollen den Städten helfen, die Ziele einer raumsparenden und klimafreundlichen Mobilität zu erreichen, indem sie den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr fördern. Der SSV hat es begrüsst, dass das Parlament im Dezember 2023 Gelder im Umfang von 1,6 Milliarden Franken für diese Projekte in vierter Generation gesprochen hat, bedauert jedoch, dass die eidgenössischen Räte die Kürzungen von 5% des Bundesbeitrages aufgrund des Umsetzungsstandes von Massnahmen früherer Generationen beibehalten haben: Es ist in der Tat bedauerlich, bestimmte Agglomerationen zu bestrafen, obwohl die Fristen nicht nur von den Städten und Gemeinden abhängen. Diese Fristen werden nämlich auch von Planungen auf höherer Ebene beeinflusst. Ihre Einhaltung wird zudem durch die Vielzahl der involvierten Akteure erschwert.

Im Verlaufe des Jahres 2023 waren die Mitgliedsstädte der SKM gehalten, Stellung zu mehreren Projekten zu nehmen, die vom Bundesrat oder Parlament in die Vernehmlassung geschickt wurden.

Zunächst einmal hat sich der SSV für eine ambitionierte Weiterentwicklung des Gütertransports in der Schweiz ausgesprochen ([Link, auf Französisch](#)). Der Güterverkehr auf der Schiene ist punkto Platzverbrauch sehr effizient. Im Kontext des Bevölkerungswachstums und der urbanen Verdichtung wird dieser Vorteil von den Städten als zentral betrachtet.

Die Städte haben auch Stellung zu einem Thema bezogen, dass sie besonders beschäftigt: Lärm. Der Bundesrat schlägt Massnahmen gegen übermässigen Motorenlärm vor. Zwar unterstützt der SSV die Absicht, den übermässigen Lärm zu bekämpfen, er unterstreicht jedoch einige kritische Punkte in seiner Stellungnahme ([Link, auf Französisch](#)).

Der SSV hat sodann die Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer unterstützt ([Link, auf Französisch](#)), die vom Bundesrat per 1. Januar 2024 vorgeschlagen wurde. Diese Fahrzeuge benutzen die Strasseninfrastruktur ebenfalls und müssen deshalb auch angemessen zu deren Finanzierung beitragen.

Die Mitglieder der SKM wurden zudem gebeten, sich zum Vorschlag für die Finanzierung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2025–2028 zu äussern. Die Städte setzen sich für die Förderung von sauberen und energieeffizienten sowie platzsparenden Fortbewegungsarten ein. Da die Bahn diese beiden Kriterien erfüllt, ist der SSV der Ansicht, dass der vorgesehene Finanzierungsrahmen von 15,1 Milliarden Franken erhöht werden muss, um Verzögerungen bei der Instandhaltung des Netzes zu begrenzen ([Link, auf Französisch](#)).

Schliesslich waren auch die sanfte Mobilität und die dafür vorgesehenen Verkehrsflächen Gegenstand einer wichtigen Vernehmlassung des Bundes. Die Städte begrüssen die Mehrzahl der Vorschläge des Bundesrates. Sie äusserten jedoch Zweifel an einigen dieser Vorschläge, wie etwa die Einführung des Mindestalters von 12 Jahren für die Lenkung von E-Velos ([Link, auf Französisch](#)).

Unterstützte Projekte im Jahre 2023

Die Städtekonferenz Mobilität hat die Durchführung von zwei Fachseminaren zum Programm «Plattform autofrei/autoarm Wohnen» unterstützt. Der erste Austausch, der für die Städte der Deutschschweiz bestimmt war, hat am 24. Oktober 2023 stattgefunden und sich mit dem nachhaltigen Mobilitätsmanagement in Wohnzonen beschäftigt. Das zweite Seminar fand online statt und richtete sich an ein französischsprachiges Publikum. Es befasste sich mit

der Einbeziehung von Menschen mit beschränkter Mobilität in autofreie/autoarme Wohnprojekte.

Die SKM hat dem Prix Velo Infrastruktur 2024 eine erste Unterstützung zukommen lassen. Dieser Preis zeichnet beispielhafte Lösungen und innovative Angebote aus, die das Velofahren attraktiv und sicher machen. Die Förderung des Velos entspricht einem der Grundsätze der «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität».

Ausblick 2024

Wie gewohnt wird die SKM 2024 zwei Foren ausrichten. Das erste wird sich mit der Kommunikation zum Mobilitätsangebot und den Fortbewegungsgewohnheiten befassen und am Nachmittag des **26. April** in Bern stattfinden. Für eine nachhaltigere Gestaltung der städtischen Mobilität müssen das Zufussgehen, der öffentliche Verkehr und das Velofahren gestärkt werden. Um eine Verlagerung auf diese drei Säulen einer flächeneffizienten Mobilität zu fördern, bauen die Städte ihre Fussgänger-, Velo- und öffentlichen Verkehrsnetze laufend aus. Für einen Teil der Nutzerinnen und Nutzer sind diese neuen Mobilitätsangebote jedoch mit Verhaltensänderungen verbunden. Die Städte bemühen sich daher, die Möglichkeiten dieser neuen Angebote durch Kommunikationsmassnahmen bekannt zu machen. Wie können sie diese Informationen effektiv an ihre Bevölkerung und die Pendler, die täglich in städtisches Gebiet fahren, weitergeben? Wie werden die Prozesse der Neugestaltung des öffentlichen Raums und insbesondere der Lärmschutzmassnahmen kommunikativ begleitet? Und wie kann eine gute Kommunikation den Übergang zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität generell erleichtern? Dieses Frühlingsforum wird Antworten auf diese Fragen skizzieren.

Am Nachmittag des **29. November** findet sodann das Herbstforum statt. Der Veranstaltungsort und das Thema dieses Austauschs standen am 31. Dezember 2023 noch nicht fest.

Im Januar 2024 findet der erste formelle Austausch zwischen dem SKM-Vorstand und der Kommission Agglomerationsverkehr des VöV statt, in der die Direktorinnen und Direktoren der öffentlichen Verkehrsunternehmen der Städte und Agglomerationen Einsitz

nehmen. Der Zweck dieses Austauschs ist die Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen den Städten und den Verkehrsunternehmen, die beide ein gemeinsames Ziel verfolgen: eine energie- und flächeneffiziente urbane Mobilität. Dieser Austausch könnte jährlich wiederholt werden.

Die SKM wird sich auch mit dem Thema der Markierung und Signalisierung des Velowegnetzes beschäftigen. Sie wird sich dabei der zentralen Frage der Multimodalität annehmen. Besondere Betonung wird auf die Förderung von Veloparkieranlagen an Bahnhöfen gelegt werden. In diesem Zusammenhang wird sie sich für die Annahme der Motion [22.4432](#) «Veloparkieranlagen bei Bahnhöfen. Finanzierung und Verantwortlichkeiten klären, Bahnunternehmen in die Verantwortung nehmen» im eidgenössischen Parlament einsetzen. Tempo 30 wird die Konferenz weiterhin prioritär begleiten. Seine Einführung als Lärmschutzmassnahme, als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit und zur Erhöhung der Lebensqualität im urbanen Raum muss erleichtert werden. Die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs bildet ebenfalls eine zentrale Herausforderung der Städte in den kommenden Jahren. Die finanziellen Beiträge, die der Bund in der neuen Fassung des CO₂-Gesetzes zu diesem Zweck vorsieht, werden von Bedeutung sein. Schliesslich wird der Vorstand auch das Instrument der «verkehrsbeschränkten Zonen» prüfen, das derzeit in mehreren europäischen Ländern zum Einsatz kommt.

Die SKM hat sich auch bereits verpflichtet, zwei externe Projekte zu unterstützen: den Prix Velo Infrastruktur als Ergänzung zur Unterstützung im Jahr 2023 und die Publikation des Forschungsprojekts «Städtebauliche Entwicklung entlang der Hauptstrassen», das von der ZHAW realisiert wurde. Diese Liste wird durch weitere Projekte ergänzt.

Im Verlaufe des Jahres 2024 wird der Luzerner Stadtrat Adrian Borgula als Präsident der Städtekonferenz Mobilität zurücktreten. Er wird nicht für eine weitere Amtszeit kandidieren und seine Aktivitäten in der Luzerner Exekutive am 31. August beenden. Sein Nachfolger oder seine Nachfolgerin an der Spitze der SKM wird anlässlich der Generalversammlung am 26. April bestimmt.

Organe

Präsident

Adrian Borgula	Stadtrat, Luzern
-----------------------	------------------

Vorstand

Esther Keller	Regierungsrätin Basel-Stadt
Marieke Kruit	Gemeinderätin Bern
Stefano Kunz	Stadtrat Schlieren
Mauro Moruzzi	Conseiller communal Neuchâtel
Pierre-Olivier Nobs	Conseiller communal Fribourg
Simone Brander	Stadträtin Zürich (ab dem 26. Mai 2023)
Monika Litscher	Vize-Direktorin Schweizerischer Städteverband (mit beratender Stimme)

Geschäftsführung

Nathanaël Bruchez	Leiter Verkehrspolitik, Schweizerischer Städteverband
--------------------------	---

Geschäftsstelle

Maja Münstermann	Administration, Schweizerischer Städteverband
Karin Oppliger	Finanzen und Personal, Blaser Treuhand AG

Die Mitgliederversammlung fand am 26. Mai in Luzern statt.

Der Vorstand hielt drei Sitzungen ab: am 10. März, am 15. September und am 3. November.

Die Mitglieder des Vorstands und sein Präsident wurden durch eine ausserordentliche Mitgliederversammlung, die vom 7. bis 30. November 2023 im Zirkularverfahren durchgeführt wurde, für weitere drei Jahre wiedergewählt.

Erfolgsrechnung per 31.12.2022 und 31.12.2023, Budget 2023 und 2024

	Rechnung 2022 CHF	Rechnung 2023 CHF	Budget 2023 CHF	Budget 2024 CHF
ERTRAG				
Mitgliederbeiträge	83 000.00	86 000.00	87 000.00	87 000.00
Frühlingsanlass / Herbstanlass	2 600.00	2 950.00	0.00	1 000.00
TOTAL ERTRAG	85 600.00	88 950.00	87 000.00	88 000.00
AUFWAND				
Anlässe	7 844.25	10 351.70	10 000.00	10 000.00
Website	452.35	452.35	500.00	500.00
Diverse Fremdarbeiten	0.00	0.00	300.00	300.00
Unterstützung externer Projekte	5 000.00	5 500.00	8 000.00	8 000.00
Übersetzungskosten	9 503.85	10 073.00	9 000.00	9 000.00
Medienorientierungen / Newsletter	0.00	0.00	3 200.00	3 200.00
Factsheets	0.00	0.00	17 000.00	2 000.00
Studien	0.00	87 648.75	45 000.00	60 000.00
Auflösung Rückstellung Studien	-10 000.00	-15 000.00	0.00	0.00
Bildung Rückstellung Studien	25 000.00	0.00	5 000.00	5 000.00
Jahresbericht	581.60	689.30	800.00	800.00
Geschäftsstelle	34 955.00	34 925.00	34 925.00	34 925.00
Drucksachen	0.00	0.00	250.00	250.00
Revisionsstelle	984.75	969.30	900.00	900.00
Bankspesen	268.38	60.00	100.00	100.00
TOTAL AUFWAND	74 590.18	135 669.40	134 975.00	134 975.00
TOTAL ERTRAG	85 600.00	88 950.00	87 000.00	88 000.00
GEWINN (+) / VERLUST (-)	11 009.82	-46 719.40	-47 975.00	-46 975.00

Vermögensrechnung per 31.12.2021 und 31.12.2022

	Rechnung 2023 CHF	Rechnung 2022 CHF
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel		
Postkonto	154 540.62	218 862.62
	154 540.62	218 862.62
Forderungen aus Lieferungen / Leistungen	650.00	950.00
Übrige kurzfristige Forderungen		
SSV Bern KK	0.00	1 117.30
	0.00	1 117.30
TOTAL UMLAUFVERMÖGEN	155 190.62	220 929.92
BILANZSUMME	155 190.62	220 929.92
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Verbindlichkeiten		
aus Lieferungen / Leistungen	1 116.65	322.00
	1 116.65	322.00
Passive Rechnungsabgrenzung	900.00	5 714.55
Rückstellung Studien	50 000.00	65 000.00
TOTAL FREMDKAPITAL	52 016.65	71 036.55
EIGENKAPITAL		
Eigenkapital		
Vermögen 01.01.	149 893.37	138 883.55
Jahreserfolg	-46 719.40	11 009.82
TOTAL EIGENKAPITAL	103 173.97	149 893.37
BILANZSUMME	155 190.62	220 929.92

Bericht der Revisionsstelle

**BLASER
TREUHAND
BERN**

Städtekonferenz Mobilität
Sektion des
Schweizerischen Städteverbandes
Monbijoustrasse 8
3001 Bern

BLASER TREUHAND AG
SCHWARZENBURGSTR. 285
CH-3088 KÖNIZ BERN

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

Köniz, 29. Februar 2024

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 2023 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 dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht.

Blaser Treuhand AG



Roger Nietlisbach
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugel. Revisionsexperte
Leitender Revisor



Jürg Zahler
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	Neuenburg
Basel	Nyon
Bern	Onex
Biel	Schaffhausen
Carouge	Schlieren
Chiasso	Sion (neu)
Freiburg	St. Gallen
Genf	Winterthur
Lausanne	Zürich
Luzern	
Montreux	(Stand 1. Januar 2024)

Die Stadt Sion wurde am 10. März 2023 formell Mitglied der SKM, nachdem ihr Beitrittsgesuch vom Vorstand genehmigt worden ist.

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
Köniz	Thun
Kreuzlingen	Val-de-Travers
La Chaux-de-Fonds	Vevey
La Tour-de-Peilz	Wettingen
Lancy	Wohlen
Langenthal	Yverdon-les-Bains
Le Locle	

Herausgeber

Städtekonferenz Mobilität
 Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
 Telefon +41 31 356 32 32, info@skm-cvm.ch, www.skm-cvm.ch

Layout

Atelier KE, Meiringen