



Jahresbericht 2018



Inhalt

Editorial	Seite 2
Jahresbericht 2018 und Ausblick 2019	Seite 3
Schlussfolgerungen Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr	Seite 5
Rechnung 2018	Seite 7
Vermögensrechnung 2018	Seite 9
Revisorenbericht	Seite 10
Mitglieder und Vorstand	Seite 11



Editorial

Liebe Mitglieder der Städtekonferenz Mobilität

Wir dürfen uns glücklich schätzen: Unsere Schlüsselaktivität im Jahr 2018 hat eine hohe Zufriedenheit in der Bevölkerung mit den städtischen Verkehrspolitiken zutage gefördert. Der politische Auftrag, den wir aus der repräsentativen Bevölkerungsbefragung ableiten dürfen, welche die sieben Mitgliedstädte Basel, Bern, Freiburg, Nyon, Lausanne, St. Gallen und Zürich haben durchführen lassen, lässt sich auf einen einfachen Nenner bringen: «Mehr Veloinfrastruktur und Aufenthaltsqualität gewünscht». Basis der je nach Stadt unterschiedlichen, aber im Durchschnitt mit 63 Prozent der Befragten hohen Akzeptanz ist das quantitativ und qualitativ hochstehende Angebot des öffentlichen Verkehrs in unseren Städten. Die verallgemeinerbaren Erkenntnisse aus der Umfrage und politische Kernbotschaften, die der Vorstand der SKM daraus ableitet, finden Sie in diesem Jahresbericht ab Seite 5.

Der Rückhalt, den unsere gleichermassen auf Erreichbarkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtete Verkehrspolitik bei unseren Bürgerinnen und Bürgern genießt, soll für uns Auftrag sein, uns mehr denn je für einen noch höheren Anteil flächeneffizienter und abgasfreier Mobilitätsformen zu engagieren. 2019 wollen wir uns aktiv in die Umsetzung des neuen Veloartikels in der Bundesverfassung einbringen. Ausgehend von unserem Frühlingsforum am 3. Juni werden wir Eckwerte für die Veloinfrastruktur und damit für eine aktive Unterstützung dieses Verkehrsmittels durch den Bund definieren.

Insbesondere wird es darum gehen, durch geeignete Massnahmen das Velo nicht nur in den Städten zum einem ernst zu nehmenden Mobilitätsinstrument zu machen, sondern auch in den Agglomerationen, die eng mit unseren Städten verzahnt sind. Die Zeichen dafür, dass wir hier mit den Kantonen an einem Strick ziehen, stehen gut. Sie haben erkannt, dass sich die prognostizierte Verkehrszunahme in urbanisierten Räumen gar nicht anders bewältigen lässt. Damit die Veloachsen attraktiv gestaltet werden können, bedarf es nicht nur neuer Velobahnen, sondern dort, wo der Raum knapp ist, auch signalisierter Velostrassen – Strassen mit Mischverkehr, in denen das Velo explizit Priorität hat. Die SKM erwartet vom Bund deshalb, dass er bald eine entsprechende Signalisierung zulässt.

Unser zweiter Schwerpunkt gilt dem, was man unter dem Begriff City-Logistik oder Urbane Logistik versteht. Basierend auf guten Beispielen wollen wir ausloten, wie sich die Versorgung und Entsorgung in den Städten flächeneffizienter gestalten lässt. Idealerweise wird sie unsere Quartiere in Zukunft nicht mehr belasten, sondern beleben. Übrigens: Am 22. Januar 2020 feiert die Charta für eine nachhaltige Mobilität, aus der knapp zehn Monate später die SKM hervorging, ihren zehnten Geburtstag. Wir werden uns dafür ein geeignetes Geschenk einfallen lassen.

Ursula Wyss, Präsidentin

Paul Schneeberger, Geschäftsführer



Aktivitäten

Erfahrungsaustausch zu stationsungebundenem Bikesharing

Am 23. Mai hat die SKM einen Erfahrungsaustausch zwischen rund 20 Mitarbeitenden aus Städten zu stationsungebundenen Bikesharing-Systemen durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die städtischen Politiken unterschiedlich sind.

Fachtagung zu generellen Zukunft der städtischen Mobilität

Am 4. Juni hat sich Marta Kwiatowski vom Gottlieb-Duttweiler-Institut an der Fachtagung der SKM mit der technologischen Revolution und der gesellschaftlichen Individualisierung auseinandergesetzt. Sie stellte die These auf, dass der Bedarf nach Verkehrsflächen trotz besserer Vernetzung steigen könnte. Zum selben Schluss kam auch das vom Städteverband im September abgeschlossene Forschungspaket zu möglichen Entwicklungspfaden und Wirkungen des automatisierten Fahrens. Diese Perspektive läuft der Zielsetzung der Städte zuwider, den Verkehr möglichst flächeneffizient zu organisieren. Sie ist dementsprechend kritisch im Auge zu behalten, und die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass der Verkehrsraum nicht ausgeweitet, sondern effizienter genutzt wird.

Schwerpunkt Bevölkerungsbefragung

Im Spätsommer hat die SKM zusammen mit den Städten Basel, Bern, Freiburg, Lausanne, Nyon, St. Gallen, Zürich eine Bevölkerungsbefragung zu den städtischen Verkehrspolitiken durchführen lassen. Daraus resultierten ein Gesamtbericht und sieben lokale Berichte. Die Ergebnisse daraus wurden am 19. März 2019 der Öffentlichkeit präsentiert.

Politisches Engagement via Städteverband

Der Schweizerische Städteverband hat sich insbesondere in einer Frage politisch engagiert, die auch für die SKM von grosser Bedeutung ist. Im Zuge der Parlamentarischen Initiative Rutz, die auf ein faktisches Verbot für Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts abzielt, hat er sein Engagement im Hinblick auf die zweite Runde der Beratungen im Ständerat verstärkt. Von diesen Beratungen hängt ab, ob der Vorstoss umgesetzt wird oder nicht. Er hat der Ständeratskommission am 28. Januar 2019 dazu einen Brief mit ablehnender Empfehlung geschrieben, der auch von den Präsidierenden und Geschäftsführenden der Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) und des Schweizerischen Gemeindeverbandes unterzeichnet wurde. Neben den schon bisher angeführten Argumenten (vor allem Lärmschutz) hat er darauf hingewiesen, dass gemäss geltender Rechtsordnung Geschwindigkeitsreduktionen gerade auch deshalb zulässig sind, weil sie zu Verstetigungen und damit zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen können – notabene zu dem, was in diesem Vorstoss als Ziel formuliert wird.



Personal

Ende Juli hat Roman Widmer die Geschäftsführung der SKM an Paul Schneeberger übergeben. Roman Widmer, der diese Funktion seit der Gründung der SKM innehatte und dessen Dienste vom Vorstand bestens verdankt werden, orientiert sich beruflich neu. Paul Schneeberger war zuvor Inlandredaktor bei der «Neuen Zürcher Zeitung» und hat sich dort mit den Themen Verkehrs- und Raumentwicklung befasst. Wie bisher besteht eine Personalunion zwischen dem Geschäftsführer der SKM und dem Leiter Verkehrspolitik des Städteverbandes.

Veloinfrastruktur und City-Logistik als Schwerpunkte 2019

Ziel für das Jahr 2019 ist es, das Profil der SKM als primär politische, aber auch fachliche Informations- und Austauschplattform von Kern- und Agglomerationsstädten zu schärfen, die den Zielen der Erreichbarkeit und der Nachhaltigkeit verpflichtet ist. Dazu ist unter anderem die regelmässige Kommunikation mit den Mitgliedern zu verstärken.

Dazu sind bereits zwei Informations- und Diskussionsveranstaltungen mit kompetenten Protagonistinnen und Protagonisten in Bern geplant: Am Nachmittag des 3. Juni 2019 wird es im SKM-Frühlingsforum nach der SKM-Mitgliederversammlung darum gehen, auszuloten, was sich die Städte vom neuen Velo-Artikel in der Bundesverfassung erwarten dürfen. Und am Nachmittag des 18. November 2019 sollen im Herbstforum basierend auf einer als Entscheidungs- und Arbeitshilfe angelegten Studie die Spielräume die Städte beim künftigen Management des Güterverkehrs ausgelotet werden. Vorgesehen ist wiederum eine Beteiligung an Aktivitäten der Plattform autofrei/autoarm Wohnen.

Vorgesehen ist zudem die Formulierung von Positionspapieren. Zur Diskussion stehen als Themen generelle Forderungen zur Weiterentwicklung des Langsamverkehrs oder zum Umgang mit den Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und Stadtstrassen.

Der Schweizerische Städteverband hat seinerseits eine Studie in Auftrag gegeben, in der er aufzeigen will, wie der genannten Schnittstellenproblematik mit klugen Konzepten begegnet werden kann, die alle Verkehrsträger einbeziehen und gestaltungsbedürftigen Teilen unserer Stadtregionen Gesichter verleihen, die diesen Namen verdienen.



Erkenntnisse des Vorstandes aus der Bevölkerungsbefragung zu den städtischen Verkehrspolitiken

- 1 Hohe Zufriedenheit mit graduellen Unterschieden:** Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in den grossen und mittleren Städten, die Teil der Befragung waren, ist hoch. Sie beträgt dort zwischen 51 und 68 Prozent. In den kleineren Städten besteht noch mehr Steigerungspotenzial. Kritikpunkte sind hier Verkehrsbehinderungen, als unzulänglich wahrgenommene Velo-Infrastrukturen und Mängel im öffentlichen Verkehr.
 - **Flächeneffizienz und Umweltfreundlichkeit bleiben Schlüsselkriterien:** Die Städte verfolgen Ihre Verkehrspolitiken weiter, die auf viel Kapazität auf wenig Flächenbedarf sowie auf eine Reduktion von Abgasen ausgerichtet ist. Ihre Erreichbarkeit und der Verkehrsfluss auf ihren Strassen ist vor allem mit Verkehrsmitteln sicherzustellen, die diesen Kriterien entsprechen und der hohen Dichte an Menschen und Bauten in städtischen Räumen angemessen sind.
- 2 Guter ÖV, mehr Velo und mehr verkehrsfreie Räume:** Der wichtigste Faktor für die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist der öffentliche Verkehr. Steigerungspotenziale und Bereitschaft für höhere Aufwendungen bestehen beim Veloverkehr und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In allen Städten gibt es eine klare Präferenz für mehr verkehrsfreie Räume. Die Städte agieren also im Einklang mit den Bedürfnissen ihrer Bevölkerungsmehrheiten.
 - **Flächeneffizienter Verkehr schafft Lebensräume:** Die Qualitäten des öffentlichen Verkehrs sind zu stärken, zum Beispiel durch eine noch gezielter auf neue Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkte ausgerichtete Haltepolitik der Eisenbahn. Die Veloinfrastruktur ist darauf auszurichten, dass dieses Verkehrsmittel zu einem bedeutenden Faktor in Städten und Agglomerationen wird. Und indem die Flächeneffizienz der Mobilität steigt, lassen sich Verkehrsräume in den Städten in Lebensräume transformieren.
- 3 Rückenwind für mehr Fuss- und Veloverkehr:** Massnahmen zur Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs finden in allen Städten die höchste Akzeptanz. Rund die Hälfte der Befragten bezeichnet diese als «sehr sinnvoll», ein gutes weiteres Drittel interpretiert sie als «eher sinnvoll». In kleineren, eher autoaffinen Städten hat das Velo als Alternative zum Auto und vor allem auch als Mittel zur Verflüssigung des Verkehrs grosses Potenzial.
 - **Fuss- und Veloverkehr darf nicht an den Stadtgrenzen Halt machen:** Die Städte werden die beiden Formen flächeneffizienter und umweltfreundlicher Mobilität weiter fördern. Sie werden sich beim Bund dafür einsetzen, dass er sie und die Kantone dabei gemäss seinem Verfassungsauftrag aktiv darin unterstützt, mehr Velorouten über Gemeindegrenzen hinweg zu realisieren, damit sich die Potenziale dieses Verkehrsmittels auch in kleineren Städten und Agglomerationen ausschöpfen lassen.



- 4 **Vernetzen ist ein Gebot der Stunde:** Mehr als die Hälfte der städtischen Bevölkerungen, teilweise bis zu zwei Drittel, äussern Interesse an einem klugen Einsatz von elektronischer Datenverarbeitung, um die verschiedenen Formen der Mobilität miteinander zu vernetzen. Das vereinfacht es, Transportketten zu schaffen, in denen alle Verkehrsmittel entsprechend ihren spezifischen Stärken eingesetzt werden können.
 - **Mobilitätsketten durch einfach zu handhabende Vernetzungen fördern:** Die Städte unterstützen Bestrebungen, die darauf abzielen, verschiedene Formen der Mobilität einfach und klug zu vernetzen (Mobility as a service). Ziel sind Applikationen, die sowohl Reiseplaner als auch Türöffner zu verschiedensten Angeboten vom ÖV-Billett bis zur Parkgebühr sind. Dabei ist die Datensicherheit zu gewährleisten. Im Interesse der Städte sind vor allem Modelle, an denen sich Dritte, darunter auch sie selbst, als Partner beteiligen können.

- 5 **Teilen von Fahrzeugen und Fahrten ist noch nicht verbreitet:** Dienste, die das Teilen von Autos und Velos in den Städten anbieten, sind in den Städten noch kein Allgemeingut. Sie sind punktuell ein Faktor, beispielsweise das Carsharing-Unternehmen «Mobility» in grösseren Deutschschweizer Städten und von Mietvelos fühlen sich vor allem junge Kundinnen und Kunden angesprochen.
 - **Das Teilen von Autos und Velos soll vor allem ein Verlagerungsinstrument sein.** Angebote, die auf das Teilen von Fahrzeugen und Fahrten abzielen, sind grundsätzlich eine Bereicherung des Verkehrssystems, vor allem, wenn sie zu einer Verlagerung von ineffizient abgewickelter Mobilität führen. Bei stationsungebundenen Zweiradvermietungen ist, etwa durch finanzielle Anreize, dafür zu sorgen, dass die Velos und Trottinette geordnet parkiert werden und nicht den öffentlichen Raum verstellen.

- 6 **Benützungskosten im Auge behalten:** Das Hauptargument jener, die den öffentlichen Verkehr nicht benützen, ist die Höhe der Tarife, und rund die Hälfte der Befragten beurteilt die Kosten für die Alltagsmobilität als hoch.
 - **Der Spielraum für eine grundsätzliche Verteuerung der Mobilität ist gering.** Für die Städte stehen Veränderungen im Preisgefüge im Vordergrund, die zu einer Verlagerung hin zu flächeneffizienten und umweltfreundlichen Formen des Verkehrs führen.



Rechnung per 31.12.2017 und 31.12.2018, Budget 2018 und 2019 (CHF)

Ertrag	Rechnung 2017	Rechnung 2018	Budget 2018	Budget 2019
Mitgliederbeiträge	<u>84000.00</u>	<u>87000.00</u>	<u>87000.00</u>	<u>87000.00</u>
Kostenbeteiligun- gen an Studien	<u>0.00</u>	<u>83088.95</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Zinsen	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Total Ertrag	<u>84000.00</u>	<u>170088.95</u>	<u>87000.00</u>	<u>87000.00</u>
Aufwand	Rechnung 2017	Rechnung 2018	Budget 2018	Budget 2019
Anlässe	<u>11647.30</u>	<u>9226.15</u>	<u>13000.00</u>	<u>13000.00</u>
Website	<u>736.55</u>	<u>452.35</u>	<u>500.00</u>	<u>500.00</u>
Diverse				
Fremdarbeiten	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>300.00</u>	<u>300.00</u>
Übersetzungskosten	<u>7414.00</u>	<u>6132.85</u>	<u>9000.00</u>	<u>9000.00</u>
Medienmitteilungen	<u>583.20</u>	<u>0.00</u>	<u>1500.00</u>	<u>1500.00</u>
Factsheets	<u>414.70</u>	<u>0.00</u>	<u>2000.00</u>	<u>2000.00</u>
Studien	<u>10000.00</u>	<u>123661.90</u>	<u>15000.00</u>	<u>20000.00</u>
Auflösung				
Rückstellung				
Studien	<u>0.00</u>	<u>-35000.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Bildung				
Rückstellung				
Studien	<u>0.00</u>	<u>20'000.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Jahresbericht	<u>680.40</u>	<u>678.50</u>	<u>800.00</u>	<u>800.00</u>
Geschäftsstelle	<u>34925.00</u>	<u>34925.00</u>	<u>34925.00</u>	<u>34925.00</u>
Drucksachen	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>250.00</u>	<u>250.00</u>
Revisionsstelle	<u>864.00</u>	<u>861.60</u>	<u>900.00</u>	<u>900.00</u>
Bankspesen	<u>60.00</u>	<u>120.00</u>	<u>60.00</u>	<u>60.00</u>
Total Aufwand	<u>67325.15</u>	<u>161058.35</u>	<u>78235.00</u>	<u>83235.00</u>
Total Ertrag	<u>84000.00</u>	<u>170088.95</u>	<u>87000.00</u>	<u>87000.00</u>
Ergebnis	<u>16674.85</u>	<u>9030.60</u>	<u>8765.00</u>	<u>3765.00</u>



Kommentar zur Rechnung 2018

- **Ergebnis:** Die Rechnung 2018 schliesst im budgetierten Rahmen ab. Einem geringeren Aufwand bei den Anlässen steht ein grösserer Aufwand bei den Studien gegenüber.
- **Umsatz:** Die temporäre Verdopplung des Umsatzes im Geschäftsjahr 2018 gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 ist darauf zurückzuführen, dass die an der Bevölkerungsbefragung beteiligten Städte ihre Beiträge an das Forschungsinstitut gfs nicht direkt, sondern über die SKM geleistet haben. Für das Geschäftsjahr 2019 ist wieder von einem Umsatz im üblichen Rahmen auszugehen.
- **Bankspesen:** Die Verdoppelung der Bankspesen gegenüber dem Budget und dem Geschäftsjahr 2017 ist darauf zurückzuführen, dass Postfinance rückwirkend noch Gebühren für 2017 eingezogen hat.
- **Mitgliederbeiträge:** Aufgrund der stabilen Mitgliederzahl blieben die Mitgliederbeiträge konstant.
- **Geschäftsführung:** Die Kosten der Geschäftsführung blieben konstant.

Kommentar zum Budget 2019

Der Voranschlag 2019 ist von Konstanz geprägt. Wesentlichste Änderung gegenüber dem Budgetentwurf vom November 2017 ist die Aufstockung des Studienbudgets von Fr 15'000.- auf Fr. 20'000.-. Damit soll der Absicht einer gegenüber dem Vorjahr verstärkten Tätigkeit der SKM Rechnung getragen werden. Die Schmälerung des prognostizierten Ergebnisses um Fr. 5000.- gegenüber der Rechnung 2018 ist angesichts der gesunden Finanzlage der SKM vertretbar.



Vermögensrechnung per 31. 12. 2018 (CHF)

<u>Aktiven</u>	<u>Rechnung 2018</u>	<u>Rechnung 2017</u>
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel		
Postkonto	240462.05	168194.90
Forderungen aus Lieferungen/Leistungen	0.00	0.00
Übrige kurzfristige Forderungen		
SSV Bern KK	1208.50	1420.00
<u>Total Umlaufvermögen</u>	<u>241670.55</u>	<u>169615.40</u>
<u>Bilanzsumme</u>	<u>241670.55</u>	<u>169615.40</u>
<u>Passiven</u>		
Fremdkapital		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen/Leistungen	85438.55	7414.00
Passive Rechnungsabgrenzung	900.00	900.00
Rückstellung Studien	30000.00	45000.00
<u>Total Fremdkapital</u>	<u>116338.55</u>	<u>53314.00</u>
<u>Eigenkapital</u>		
Eigenkapital		
<u>Vermögen 1.1.</u>	<u>116301.40</u>	<u>99626.55</u>
<u>Jahreserfolg</u>	<u>9030.60</u>	<u>16674.85</u>
<u>Total Eigenkapital</u>	<u>125332.00</u>	<u>116301.40</u>
<u>Bilanzsumme</u>	<u>241670.55</u>	<u>169615.40</u>



Revisorenbericht

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
bb@treuhandbern.ch
www.treuhandbern.ch

Köniz, 22. Februar 2019

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 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

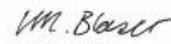
Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

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


Urs Blaser
Dipl. Experte in
Rechnungslegung
und Controlling
Leitender Revisor
Revisionsexperte


Dr. Michael Blaser
Dipl. Math ETH
Dipl. Wirtschaftsprüfer

Beilage: Jahresrechnung

KOMPETENZ IM ZENTRUM

Mitglied des Schweizerischen
Treuhanderverbandes
TREUHAND | SUISSE



Mitglieder

Aarau
Basel
Bern
Biel / Bienne
Carouge
Chiasso
Fribourg / Freiburg
Genève
Köniz
Lausanne
Luzern
Montreux
Neuchâtel
Nyon
Onex
Schaffhausen
Schlieren
Winterthur
Zürich

Vorstand

Ursula Wyss, Gemeinderätin, Bern, Präsidentin
Christine Gaillard, Conseillère communale, Neuchâtel, Vizepräsidentin
Renate Amstutz, Direktorin Schweizerischer Städteverband, Bern
Adrian Borgula, Stadtrat, Luzern
Stefano Kunz, Stadtrat, Schlieren
Pierre-Alain Nobs, Conseiller communal / Gemeinderat, Fribourg / Freiburg
Rémy Pagani, Conseiller administratif, Genève
Hans-Peter Wessels, Regierungsrat, Basel
Richard Wolff, Stadtrat, Zürich

Geschäftsstelle

Paul Schneeberger, Schweizerischer Städteverband, Monbijoustrasse 8, 3001 Bern



Die Städtekonferenz Mobilität ist eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes.