

Energieeffizienz in der Mobilität – Schlüsselfaktoren bei Wohnbauprojekten

SIA-Merkblätter 2039 und 2040

4. Oktober 2012
Hochschule für Technik Rapperswil

Stefan Schneider, Dipl. Geograph SVI
Planungsbüro Jud, Gladbachstr. 33, 8006 Zürich

Einführung Wohnen und Mobilität



Solar Decathlon 2009
Nullenergiehaus der
Uni Darmstadt

Wohnen und Mobilität – 4. Oktober 2012

2

Einführung Konzepte

Schweiz	Gemeinde	Areal	Gebäude
2000-Watt-Gesellsch. Strategie Nachhaltige Entwicklung BR CH Statistik	EnergieSchweiz / Energiestadt EcoRegion	Projekt 2000-Watt-Areale	SIA Merkblatt 2040 Effizienzpfad Energie
Grundlagen Betriebsenergie: SIA Merkblatt 2031 Graue Energie: SIA Merkblatt 2032 Mobilität: SIA Merkblatt 2039			

Quelle: Arealentwicklung für die 2000-Watt-Gesellschaft; Präsentation D. Kellenberger, intep, brenet 2012;

Wohnen und Mobilität – 4. Oktober 2012

3

Einführung Konzepte

SIA Empfehlung 112/1 Nachhaltiges Bauen – Hochbau		
Wirtschaft	Umwelt	Gesellschaft
Gebäudesubstanz ■ Flexibilität Instandsetzungs- und Unterhaltskosten ■ Zugänglichkeit ■ Systemtrennung	Graue Energie, Baustoffe ■ Ressourcenarme Bauweise ■ Rohstoffe, Verfügbarkeit ■ Umweltbelastung ■ Rückbau Betriebsenergie ■ Raumklima, Gebäudehülle ■ Warmwasser ■ Haushaltsgeräte ■ Beleuchtung ■ Betriebsseinrichtungen Mobilität ■ Standortwahl ■ Anreizsysteme ■ Technische Ausrüstung	Wohlbefinden, Gesundheit ■ Innenraumluft ■ Licht ■ Lärm ■ Sommerlicher Wärmeschutz Gemeinschaft Gestaltung Nutzung und Erschliessung Sicherheit
Anlagekosten Betriebskosten Lebenszykluskosten	Abfälle Wasser Böden, Landschaft	

Quelle: Stadt Zürich, Amt für Hochbauten (2008): Bauen für die 2000-Watt-Gesellschaft

Wohnen und Mobilität – 4. Oktober 2012

4

SIA Effizienzpfad Energie SIA Effizienzpfad Energie



Größen: MJ und CO₂
Bezug: m² EBF

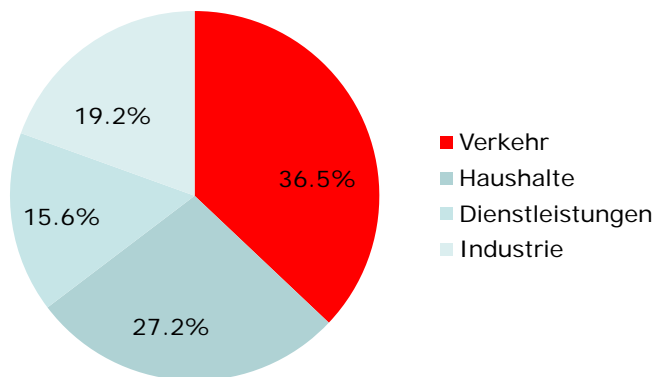


Strategie des SIA für energieeffizientes Bauen unter Einbezug der Mobilität, basierend auf der 2000-Watt-Gesellschaft

SIA Effizienzpfad Energie Zielwerte Wohnen Neubau

	PE n.e. MJ/m ² EBF	THGE kg/m ² EBF
Richtwert Erstellung	110	8.5
Richtwert Betrieb	200	2.5
Richtwert Mobilität	130	5.5
Zielwert	440	16.5

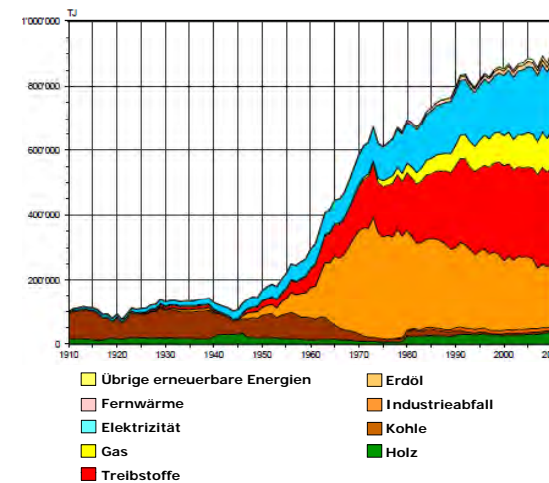
Bedeutung der Mobilität Anteil am Primärenergieverbrauch



Quelle: Bundesamt für Energie (BFE), Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2011.

Bedeutung der Mobilität Treibstoffe – Anteil am Gesamtenergieverbrauch

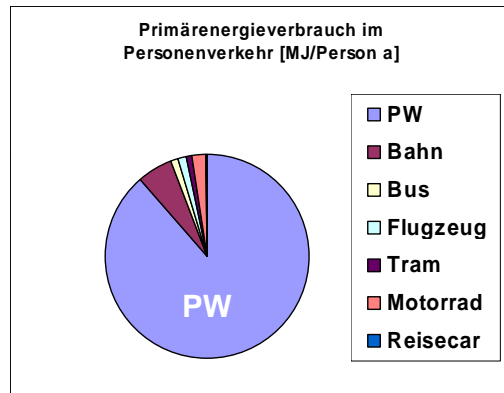
→ Trend zunehmend!
→ ... beim Treibstoff und beim Verkehrsaufkommen!



Quelle: Bundesamt für Energiewirtschaft, Gesamtenergiestatistik 2011
Treibstoffe – Anteil am Gesamtenergieverbrauch

Bedeutung der Mobilität Charakteristik

Der Personenwagen dominiert den Energieverbrauch !



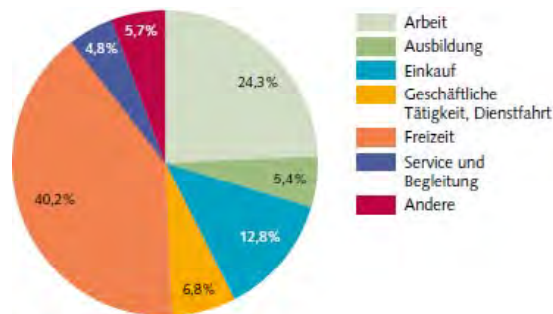
- mit 1.1 – 2.0 Personen besetzt
- mit 6 - 10l / 100km Verbrauch
- mit 11'979 km / PW und Jahr

ohne „Auslandkilometer“ und ohne Güterverkehr;
Quelle: SIA Effizienzpfad Energie, Statusbericht Mobilität

SIA Merkblatt 2039 Aufgabestellung durch SIA

- Auswirkungen von Standortfaktoren und Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen auf Energieverbrauch und CO2-Ausstoß eines Gebäudes ermitteln
- Definition Rechenmethode zum Umgang mit Mobilitätsenergie für geplante Gebäude
 - Wohnen
 - Arbeit
 - Schule

Mobilität in der Schweiz Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

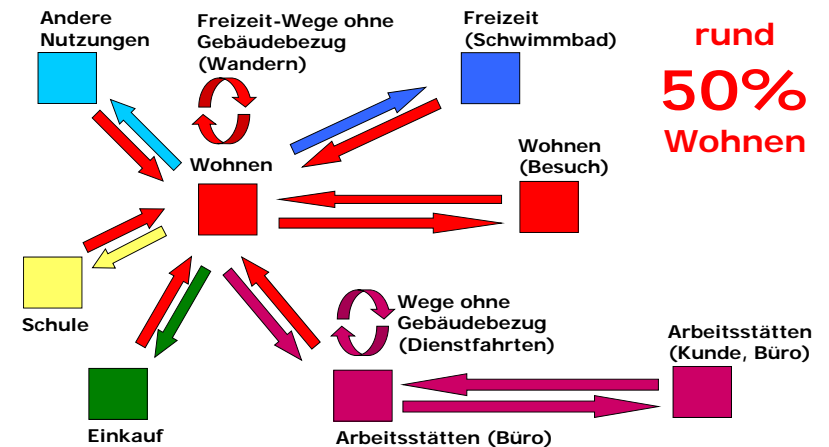


Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Anteil der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz © BFS/ARE

Wie schaffen wir den Bezug zum Gebäude?

SIA Merkblatt 2039 Das Ziel des Weges bestimmt die Anlastung des Energieverbrauchs



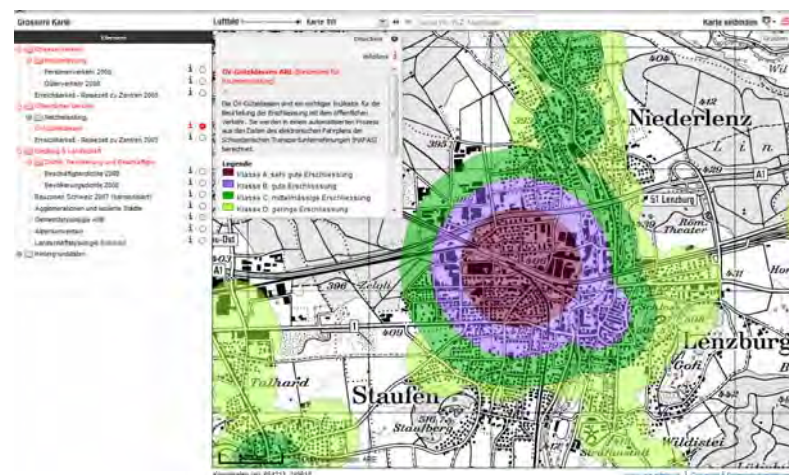
SIA Merkblatt 2039
Merkblatterarbeitung

- Kombination der Datenbestände „Mikrozensus Verkehr“ und „Raumstrukturelle Merkmale“
- PEF und THGEK pro pkm aus ecoinvent → mobitool.ch
- Berücksichtigung Graue Energie Verkehrsinfrastruktur
- Verkehrsmittelspezifische Zuordnung von PEF und THGEK pro Personenkilometer – beim PW differenziert für die Fahrzeugflotten 2010 und 2050
- Ermittlung von PE und THGE pro Person aus Mobilität
- Ermittlung der signifikant auf PE und THGE Einfluss nehmenden Variablen „Standortfaktoren“ und „Mobilitätswerkzeuge“ und Modellierung derselben
- Festlegung von „Richtwerten“ im Effizienzpfad („hart aber machbar“)

SIA Merkblatt 2039
Einflussnehmende Variablen

Wohnen	Arbeitsstätten
Gebäudestandort in Kernstadt einer Agglo	Gebäudestandort in Arbeitszone
öV-Güteklasse des Gebäudestandorts	öV-Güteklasse des Gebäudestandorts
Luftliniendistanz zu Detailhandelsgeschäft	-
Anzahl verfügbare Park- oder Garagenplätze	Anzahl verfügbare Park- oder Garagenplätze
Verfügbarkeit von Personenwagen je Haushalt	Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen
Besitz eines öV-Dauerabos	Besitz eines öV-Dauerabos

SIA Merkblatt 2039
Variable öV-Erschliessung

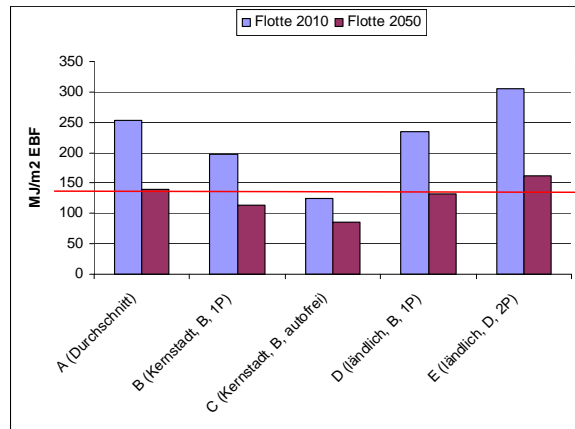


SIA Merkblatt 2039
Korrekturwerte gegenüber Schweizer Mittelwert

Angaben für Nutzung Wohnen	Flotte 2010		Flotte 2050	
	PE	THGE	PE	THGE
A – sehr gute Erschliessung	0.88	0.87	0.92	0.92
B – gute Erschliessung	0.93	0.92	0.96	0.96
C – mittelmässige Erschliessung	0.99	0.99	0.99	0.99
D – geringe Erschliessung	1.04	1.05	1.03	1.03
E – keine Erschliessung	1.10	1.12	1.07	1.07

... in Rechentool 2039 und 2040 eingebaut

SIA Merkblatt 2039
Beispiele Wohnen - PE



Richtwert
Effizienzpfad
Wohnen

Umsetzung
Wohnen

- Parkierung optimieren
 - **autoarm** (P-Verordnung)
- Öffentlicher Verkehr
 - öV-Anschluss
 - Mieter-Ticket
 - **Abo-Verleih/Gutschein**
- Angebot für Veloverkehr
 - Abstellanlagen
 - Leihangebote
- Angebot für Fussverkehr
- Angebot für CarSharing
- Hauslieferdienst-Empfang
- **Einkauf tägl. Bedarf**



Umsetzung
Elemente Mobilitätskonzept
Wohnen



Umsetzung
Sihlbogen: Wohnen - Neubau

	PE n. erneuerbar MJ/m²a	CO ₂ -Äquivalente kg/m²a
Planungswerte		
Erstellung	105	7.2
Betrieb	175	3.0
Mobilität	99	4.7
Total	379	14.9
Zielwerte Wohnen, Umbau	440	16.5

Zielwert unterschritten, Gebäude Effizienzpfad-kompatibel.

Ausblick Fazit

- Der Ansatz des Effizienzpfades Energie (SIA 2040) und des Merkblattes zur induzierten Mobilität (SIA 2039) bietet **neue Chancen** für die Mobilitätsdiskussion.
- Der Ansatz bringt mit dem SIA einen gewichtigen, spannenden **Partner** in die Diskussion ein.
- Er wird mittlerweile auch durch Energiestadt für die **Arealbeurteilung** übernommen – ergänzt durch qualitative Elemente. Probeweise wird ein Zertifikat „2000-Watt-Areal“ vergeben.
- Neben Massnahmen aufgrund **nachgewiesener Zusammenhänge** sollen auch auf **positiven Erfahrungen** beruhende Massnahmen eingesetzt werden!

Ausblick Hilfsmittel und Instrumente

- SIA Merkblatt Effizienzpfad Energie 2040
- SIA Merkblatt Mobilität 2039
→ Merkblatt: [Bestellung bei SIA](#)
→ Tools: www.energytools.ch
- mobitool.ch
- 2000watt.ch
- mobilityrating.ch
- mobilservice.ch
- ... und Fachplaner beiziehen!

(meist andere Kompetenz als Kurvenradien und Zugangsnormalien)



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft

Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz
Samuel Bernhard, Club der Autofreien



Ein gemeinsames Projekt von Fussverkehr Schweiz und Club der Autofreien

Projektpartner



HSR
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL



wohnbau**genossenschaften** schweiz
regionalverband **zürich**



Stadt Zürich
Tiefbauamt

Verkehrs-Club
der Schweiz



Vision: mehr Platz für Velos, spielende Kinder, weniger Verkehr



Methodik

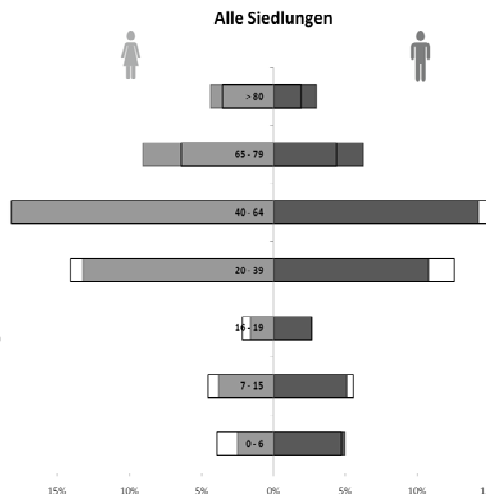
- Gespräche mit den Verwaltungen der Wohnbaugenossenschaften
- Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan durch Studierende der HSR
- Umfrage bei den BewohnerInnen
- Auswertung / Abschätzung Mobilitätsenergie
- Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Übersicht untersuchte Siedlungen

Quartier	Siedlung	Trägerschaft	Anzahl Wohnungen
Altstetten	Herrlig, Robert-Seidel-Hof	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	217
Aussersihl	Kolonie 4-6	Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich (GBMZ)	402
Höngg	Rüthof 1 - 3	Baugenossenschaft Sonnengarten	222
Industriequartier	Industrie	Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP)	318
Unterstrass	Ilanzhof I - IV	Baugenossenschaft Freiblick	322
Schwamendingen	Kronwiesen I - IV, Roswiesen, Altwiesen	Baugenossenschaft Glattal	710
Wollishofen	Entlisberg I - IV	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	230



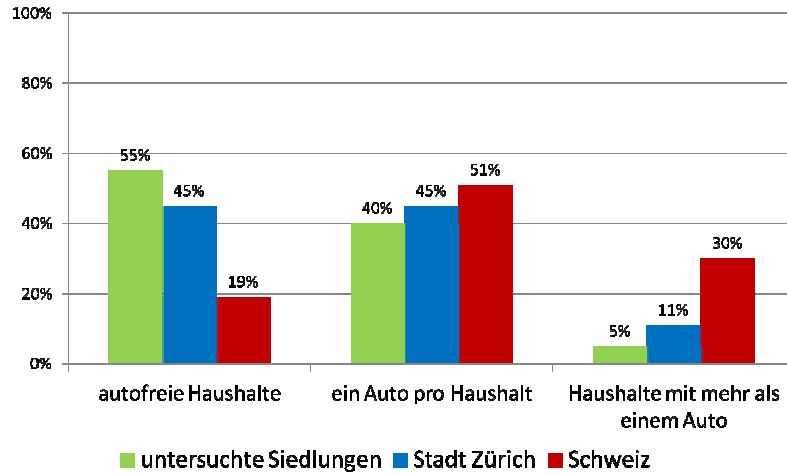
Übersicht über die untersuchten Siedlungen



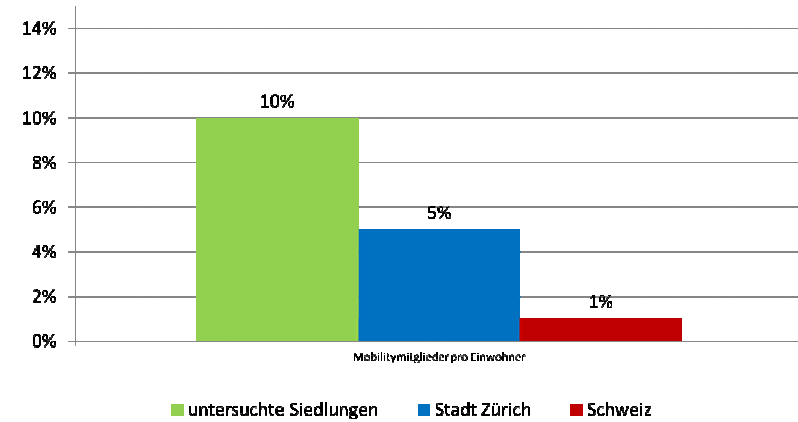
	Herrlig Altstetten	GBMZ Aussersihl I	Rüthof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstra ss	BG Glattal Schwame nd	Entlisberg Wollishof en	Gesamt
Anzahl autofreie Haushalte	21	34	25	76	74	65	25	320
Anzahl Haushalte mit Autos	8	25	45	23	51	80	30	262
Anzahl Haushalte	29	59	70	99	125	145	55	582
Anzahl autofreie Haushalte in%	72%	58%	36%	77%	59%	45%	45%	55%

Anzahl Personen	56	105	177	200	276	269	152	1'235
Anzahl Autos	8	32	50	23	55	93	34	295
Autos pro Person	14%	30%	28%	12%	20%	35%	22%	24%

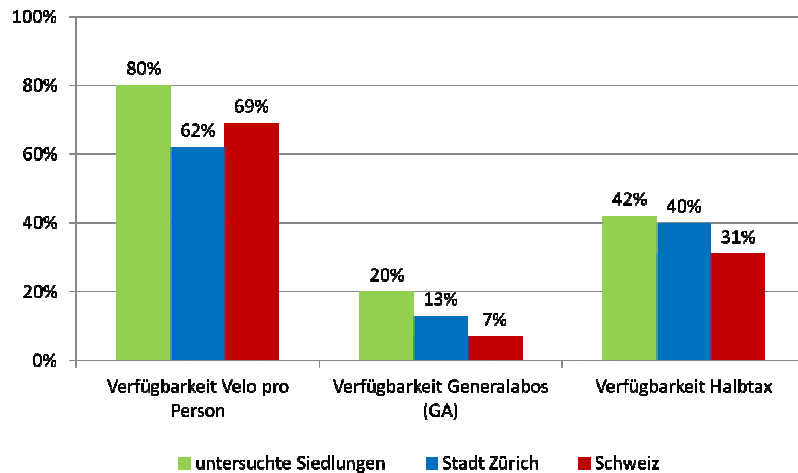
Kennwerte der untersuchten Siedlungen – motorisierter Individualverkehr



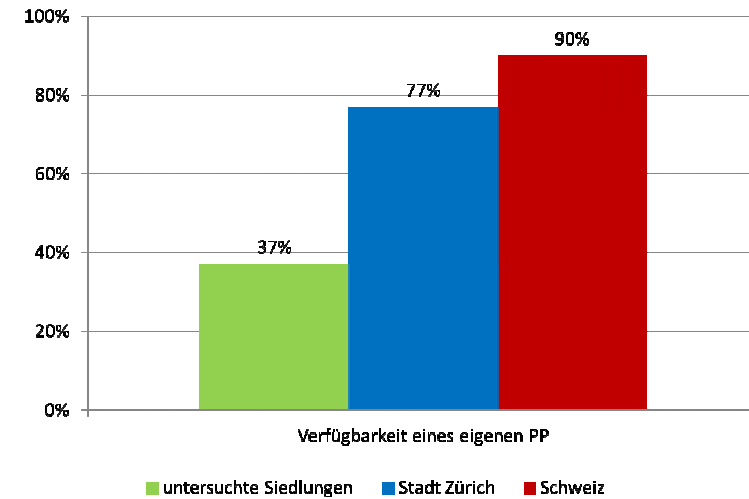
Mobility-Mitglieder



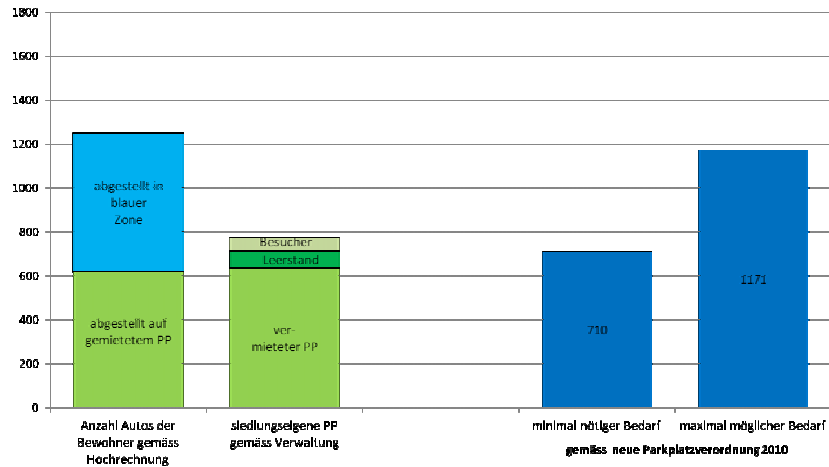
Verfügbarkeit Velos - Abos



Verfügbarkeit eigener Parkplatz

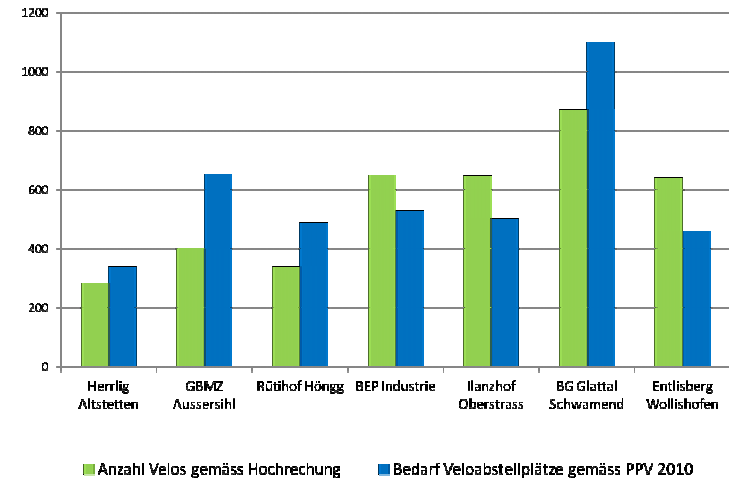


Parkierung - Vergleich zur neuen PPV 2010

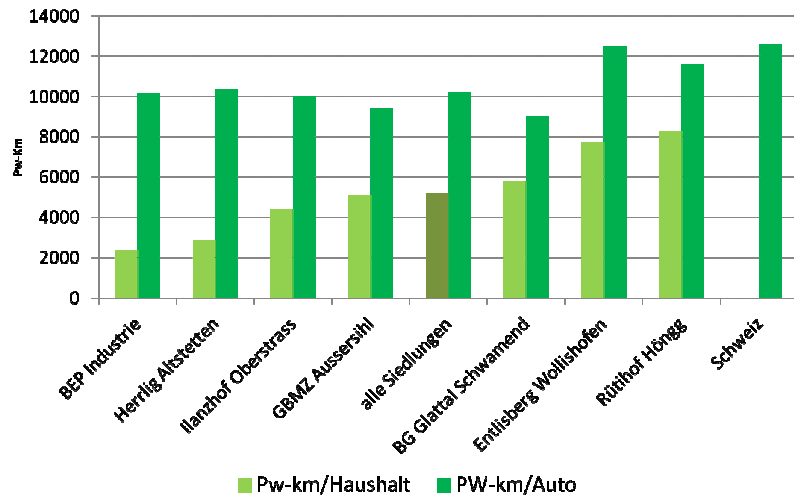


Vorhandene Velos und Bedarf Abstellplätze

gemäss PPV 2010

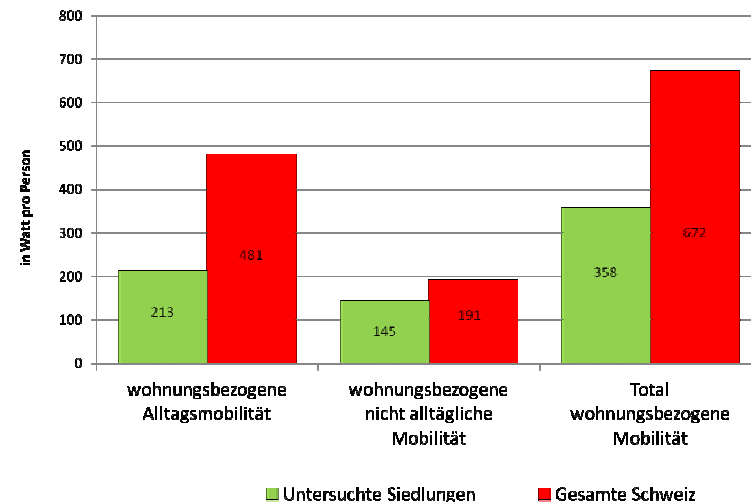


Fahrleistung je Haushalte und je Auto



Primärenergie für wohnungsbezogene Mobilität

gemäss SIA 2039



Handlungsfelder Genossenschaften

	GBMZ Aussersihl	Rüthof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwamend.	Entlisberg Wollishofen
Parkierung MIV						
Parkierung Velo						
ÖV						
Mobility						
Car-Pooling						
Kurse Online-Shopping						
Veloanhänger-Verleih						
Vergünstigungen Taxi						
Begegnungszone						
Mobilitätsinformation						
Allg. Mobilitäts- dienstleistungen						



kurzfristig realisierbar
mittelfristig realisierbar

Handlungsfelder Beispiel Siedlung Rüthof 1-3, Höngg

Kurzfristige Massnahmen Genossenschaft

- Mobility-Standort abklären und Idee Car-Pooling prüfen
- Realisierung einer Mobilitätsinformation für BewohnerInnen – in Zusammenarbeit mit der Stadt

Mit Neubauprojekt realisierbare Massnahmen Genossenschaft

- Reduktion Angebot Parkplätze und Umgestaltung bei Velo-PP

Kurzfristige Massnahmen Stadt

- Verbesserung ÖV-Angebot am Abend / Wochenenden



Erkenntnis 1: Studie hat erstmals Datengrundlagen geschaffen für die Beurteilung der Mobilitätssituation auf Stufe Siedlung



Erkenntnis 2: Die Siedlungserneuerung birgt Risiken, bietet aber auch Chancen, wenn das Parkierungsangebot optimiert wird

Wie kann Verkehrsparen in der Siedlung gefördert werden?

- Carsharing statt Autobesitz fördern
- E-Bike / Velo-Vermietung prüfen / Veloabstellanlagen verbessern
- Mobilitätsdienstleistungen fördern
- Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur ergänzen
- Nahversorgung verbessern



Erkenntnis 3: Es fehlt nicht am Willen bei den Verantwortlichen in den Genossenschaften -> es braucht ein Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen



Vom Pilotprojekt Verkehrsparen hin zu MIWO: die Ziele

- Aktivitäten auf weitere Orte sowie die Romandie ausdehnen
- Breite Abstützung finden und Ansprechgruppen einbinden / koordinieren mit weiteren laufenden Aktivitäten
- Beratungsplattform aufbauen und Ansprechstelle schaffen
- Werkzeugkasten bereitstellen (Gesprächsleitfäden, Checklisten etc.) und Managementinstrument entwickeln, inkl. Controlling
- Erste Massnahmen umsetzen und Erfahrungen sammeln
- Weiterbildungsangebote aufbauen
- Dokumentation erstellen und Öffentlichkeit informieren

Verkehrsparen heisst: vorhandene Potentiale nutzen!



Quelle: Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen



Autoarme Nutzungen gemäss neuer Parkplatzverordnung in der Stadt Zürich

Tagung «Wohnen und Mobilität»
Erich Willi, Projektleiter Verkehrsplanung
Hochschule Rapperswil 04. Oktober 2012

Übersicht

- Mechanik PPV
- Bedingungen für autoarme Nutzungen
- aktueller Stand der Nachfrage, Beispiele
- Entwicklungen Mobilität Stadt Zürich

Mechanik PPV

Die städtische Parkplatzverordnung PPV regelt für private Nutzungen die Zahl der nötigen und möglichen Abstellplätze. Die Zahl der Abstellplätze ermittelt sich aufgrund

- des *Normalbedarfs* (nutzungsspezifisch)
- des *reduzierten Bedarfs* (je nach Lage des Objekts im Stadtgebiet), jeweils *Minimalbedarf* (= Pflicht) und *maximal möglicher Bedarf*.

Die Bauzonen der Stadt sind *Reduktionsgebieten* zugeteilt, die aufgrund der öV-Erschliessungsqualität und der verfügbaren Strassenkapazitäten definiert sind.

Diese Grundprinzipien gelten seit 1986.

Neue PPV 2010

Teilrevision der PPV 1996, wichtigste Anliegen:

- Anpassung des Normalbedarfs ‚Wohnen‘ an sinkenden Motorisierungsgrad und steigenden Flächenbedarf
- Anpassung Reduktionsgebiete an verbesserte ÖV-Erschliessung
- Ermöglichung autoarmer Nutzungen

Teilrevision beschlossen vom Gemeinderat am 7.7.2010 und vom Volk in Referendumsabstimmung vom 28.11.2010. Infolge Gemeindebeschwerde gegen Gemeinderatsbeschluss und einem Rekurs (öffentliche Auflage) noch nicht rechtskräftig. Vorderhand teilweise Voranwendung.

PPV 2010: Normalbedarf und reduzierter Bedarf

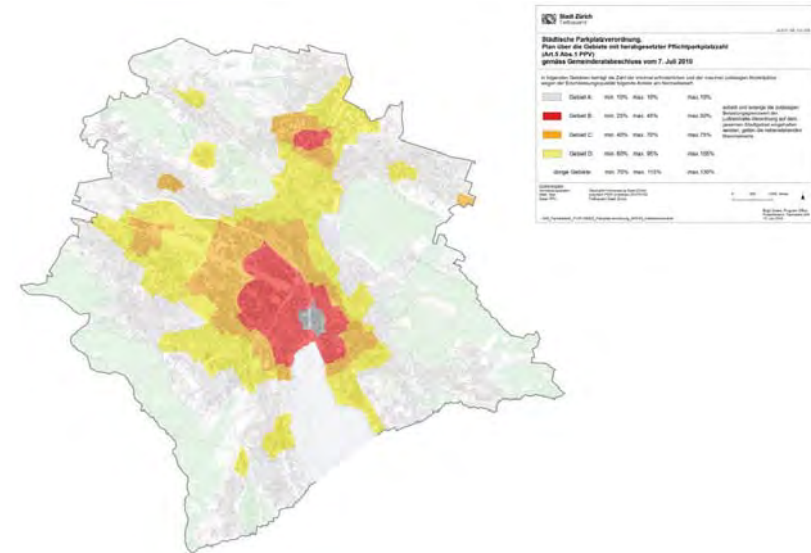
Normalbedarf

Nutzweise	Ansatz
Wohnen	1 PP/120 m ²
DL	
• erste 500 m ²	1 PP/120 m ²
• über 500 m ²	1 PP/210 m ²
Verkauf	
• erste 2000 m ²	1 PP/100 m ²
• über 2000 m ²	1 PP/160 m ²
Gastro	1 PP/40 m ²

Reduzierter Bedarf

Reduktions- gebiet		Maximum
A	10%	10%
B	25%	45%
C	40%	70%
D	60%	Minimum
Übriges Gebiet	70%	115%

Reduktionsgebiete



Autoarm (Bsp. Wohnen) – ein relativer Begriff

Reduktions- gebiet	Wohnfläche (m ²)	Normalbe- darf PPV10 (1PP/120m ²)	reduzierter Bedarf (Pflicht) (%)	reduzierter Bedarf (PP)	autoarm = unter Pflicht- bedarf (PP)
A	2400	20	10	2	<2
B	2400	20	25	5	<5
C	2400	20	40	8	<8
D	2400	20	60	12	<12
Übriges Geb.	2400	20	70	14	<14

Regelung autoarme Nutzungen

Mobilitätskonzept der Bauherrschaft muss Nachweis erbringen, dass der Parkplatzbedarf geringer ist als der Minimalbedarf

Controlling durch Bauherrschaft stellt sicher, dass der effektive Bedarf an Parkplätzen das reduzierte Angebot nicht überschreitet

Grundbucheintrag verpflichtet Bauherrschaft bei wiederholtem Abweichen von den Vorgaben den Pflichtbedarf nachzuweisen bzw. die Ersatzabgabe abzugelten. Aber keine Flächenvorhaltung oder finanzielle Sicherstellung im Voraus.

Im Rahmen PPV96 als Ausnahmegewilligung (Art. 8, Abs.3), im Rahmen PPV2010 als Normalfall (Art. 8, Abs. 5) möglich

Rege Nachfrage nach autoarmen Nutzungen

Bewilligte autoarme Nutzungen seit 2010:

- ca. 10 Projekte
- >1000 Wohnungen sowie DL/Gewerbe, Gastro, Freizeit

Projekte in Planung/Abklärung:

- ca. 10 Projekte
- >1100 Wohnungen sowie DL/Hotel, Gastro, Freizeit

Realisiert und in Betrieb ist noch kein Projekt.

Beispiel Sihlbogen, Leimbach



Baugenossenschaft Zurlinden erstellt ca. 200 Wohnungen + Gewerbeflächen bei S-Bahnhaltestelle Leimbach.

- Statt 133 nur 67 Bewohnerparkplätze
- ZVV-Abo im Mietpreis inbegriffen (Railcheck)
- Mobility Standort
- Velodienstleistungen
- vertragliche Bestimmungen bezüglich Autobesitz

Beispiel Kalkbreite, Aussersihl

Baugenossenschaft Kalkbreite erstellt ca. 100 Wohnungen, Läden, Gewerbeflächen, Kino.

- Minimum 33 PP; Angebot 2 PP auf dem Areal, 10 weitere auf Nachbarareal
- Vertrag mit Autofreiheitsklausel
- Reception, Anmeldepflicht für Besucher/Kunden mit Auto
- Velodienstleistungen
- Mobilitätsfonds



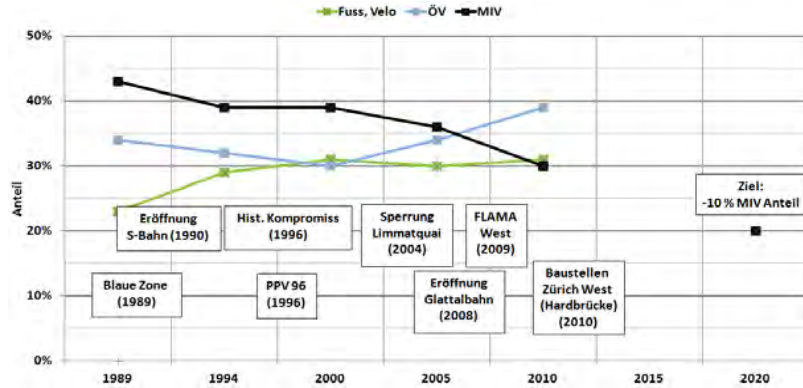
Beispiel Mehr als Wohnen, Leutschenbach

Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen» erstellt 370 Wohnungen, Schule, Hotel, Läden, Büros.

- Minimum 383 PP; Angebot 168 PP
- 1340 Veloabstellplätze
- Vermietung nur an Personen ohne eigenes Auto
- ÖV-Anreize Angestellte



Entwicklungen Mobilität Zürich - Modal Split (Anteil Wege am Gesamtverkehr)

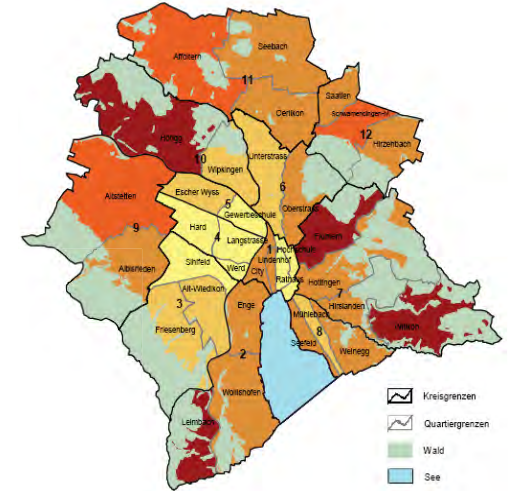


Ergebnisse:

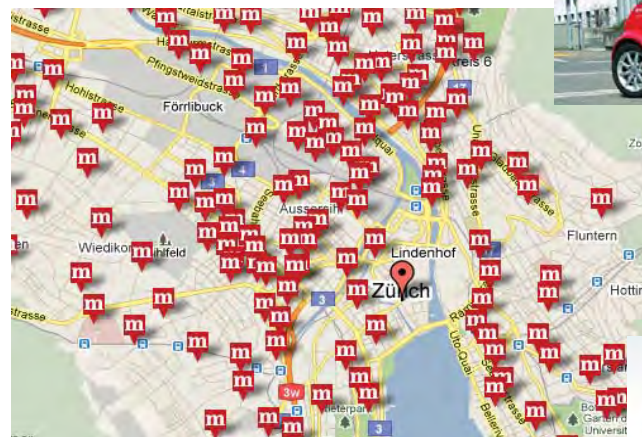
- ⇒ Veränderung zugunsten ÖV (Binnen-, Quell- und Zielverkehr, alle Personen ab 6 Jahren)
- ⇒ Fuss- und Veloanteil stagniert

Entwicklungen Mobilität Zürich - autofreie Haushalte

2010 48% autofreie Haushalte
2005 44% autofreie Haushalte
2000 42% autofreie Haushalte
1994 45% autofreie Haushalte
(Quelle: Mikrozensus Verkehr)



Entwicklungen Mobilität - Zürich Hauptstadt des Carsharing



Private Kunden 20'400, Anteil 5,2% an Wohnbevölkerung, Anzahl Fahrzeuge 447,
Wachstum seit 2005 43%



Mobilität als Thema des genossenschaftlichen Wohnungbaus

Tagung WOHNEN UND MOBILITÄT
Mobilitätsplanung bei
Wohnsiedlungen – Ansätze für die
2000 Watt-Gesellschaft

Donnerstag 4. Oktober 2012 HSR
Hochschule für Technik Rapperswil

1

Mobilität als Thema des genossenschaftlichen Wohnungbaus

Ueli Keller
dipl. Arch. ETH, Vorstandsmitglied
wohnbaugenossenschaften schweiz

4. 10. 2012 Tagung WOHNEN UND MOBILITÄT HSR Hochschule für Technik Rapperswil

2

Wer sind wir?

wbg schweiz

- 1030 Mitglieder
gemeinnützige Wohnbaugenossenschaften und Stiftungen,
200 Fördermitglieder
- ~140'000 Whg.
Agglo Zürich 45%, Romandie 15%, BE-SO 12%, Basel 10%
- 9 Regionalverbände
AG, BE-SO, NW, O-CH, Romandie, SH, Winterthur, ZH, Z-CH

wbg zürich

- 230 Mitglieder
- ~65'000 Whg.

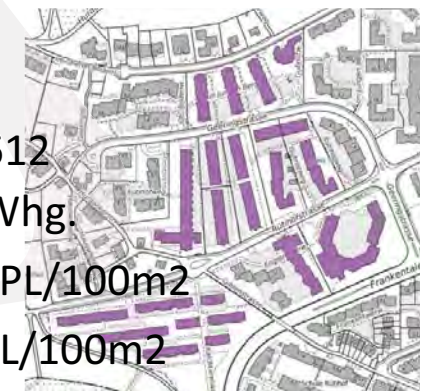
4. 10. 2012 Tagung WOHNEN UND MOBILITÄT HSR Hochschule für Technik Rapperswil

3

Anstösse zum Thema:

Freie PPL:

- Rütihof 2009
132 freie PPL von 612
15'000/Mt = 25.-/Whg.
- vorhanden: 1.22PPL/100m²
- vermietet: 0.79PPL/100m²



4. 10. 2012 Tagung WOHNEN UND MOBILITÄT HSR Hochschule für Technik Rapperswil

4

Anstösse zum Thema:

2000W per 2050:

- Wohngebäude
- Mobilität
- Arbeitsplatz und Infrastruktur

Aktuelle Projekte in Zürich mit Beeinflussung der Mobilität:

- **BG Zurlinden**
Sihlbogen, Zürich - Leimbach
<http://www.bgzurlinden.ch>
- **BG Kalkbreite**
Tramdepotareal, Zürich - Aussersihl
<http://www.kalkbreite.net>
- **BG mehr als wohnen**
Hunzikerareal, Zürich – Leutschenbach
<http://www.mehralswohnen.ch>

Bsp: **WBG Oberfeld** Siedlung Oberfeld, Ostermundigen



Bsp: **npg AG** (nachhaltig, partizipativ, gemeinnützig) Siedlung Burgunder, Bümpliz Süd



Bsp: Gesewo Winterthur das Mehrgenerationenhaus Giesserei



Bsp: BG mehr als wohnen Hunzikerareal, Zürich-Leutschenbach



Bsp: BG mehr als wohnen Mobilitätskonzept-Parkierungsangebot

	PPV'96	PPV'10	Projekt
	min.	min.	
Auto	387	298	166
(Besuch)	(61)	(47)	(61)
Motorad	0	30	19
Velo	785	1310	1325

Bsp: BG mehr als wohnen Mobilitätskonzept – äusserer Rahmen

Bewertung Eignungsprofil mit Leitfaden
 --> <http://www.wbg-zh.ch>

- Lage Schulen, Kinderbetreuung, Einkauf
- ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Autobesitz in der Stadt Zürich

Bsp: BG mehr als wohnen Mobilitätskonzept – Massnahmen

Organisatorische Massnahmen

- Mieterprofil, Statuten und Mietvertrag

Projektspezifische Massnahmen

- Aufenthaltsqualität, Subzentrum, Rezeption

Massnahmen Bewohner- und MitarbeiterInnen

- Mobilitätsstation, Car-Sharing, ...

Controlling

Bsp: BG mehr als wohnen Mobilitätskonzept - Voraussetzungen

- Überzeugungstäter mit dicker Haut
- Mobilitätskonzept à 46 Seiten, Fr. X'000
- Vorentscheid, verbindlich gegen Dritte
- Reservefläche mit Option für 166 PPI
- politische und rechtliche Kenntnisse
- Zeit

—> nicht für Jedermann

Ausblick:



Die Wohnbau-
genossenschaften

- sozial
- ökonomisch
- ökologisch

2012
Internationales
Jahr der

Genossenschaften
www.internationalesjahrdergenossenschaften.ch





Mobilität als Thema des genossenschaftlichen Wohnungsbaus

Ueli Keller, Vorstandsmitglied wohnbaugenossenschaften schweiz

Aufgrund einer Auswertung des Mikrozensus 2000 durch das Bundesamtes für Raumentwicklung im Jahre 2006 mit dem Titel «Raumstruktur und Mobilität von Personen» war uns bekannt, dass:
«...Bewohner in verdichteten grosstädtischen Quartieren mit kurzen Distanzen zu wichtigen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen an einem Tag erwartungsgemäss deutlich geringere Distanzen zurücklegen als Bewohner von schwach verdichteten Einfamilienhausquartieren in Agglomerationsrandgemeinden und in ländlichen Gemeinden...»

und dass

«...Personen mit der permanenten Verfügbarkeit eines Pw, bei sonst gleichen Bedingungen, deutlich höhere Tagesdistanzen als Personen ohne Pw zurücklegen...»

Darum haben wir die Anfrage von Fussverkehr Schweiz und dem Club der Autofreien der Schweiz (CAS) nach Unterstützung ihres Forschungsprojekts **«Verkehrssparen»** aufgenommen und unsere Verbandsmitgliedern gebeten dem Vorhaben die Türe zu öffnen. Obwohl wir nicht viel zu bieten hatten ausser Mehraufwand, stiessen wir auf sehr gutes Echo und bedanken uns an dieser Stelle ausdrücklich für die nicht selbstverständliche Bereitwilligkeit und Grosszügigkeit bei dieser Untersuchung mitzumachen.

Und darüber hinaus haben wir auch ein bisschen gehofft, dass sich das Mobilitätsverhalten gerade in Genossenschaftssiedlungen positiv unterscheidet vom durchschnittlichen – wir sind drum sehr erfreut, dass sich diese Vermutung mit der vorliegenden Untersuchung nur schon ganz gewöhnlicher Siedlungen bestätigen liess – wenn darüber hinaus noch gezielt Massnahmen getroffen werden, wie sie beispielhaft in den Teilberichten ausgeführt sind, dann lassen sich einige Randbedingungen verändern, die bisher Mobilität zwanghaft mit all ihren Nachteilen und gar nicht freiheitlich bewirkte.

Anzeichen zu dieser Vermutung ergaben sich zum Beispiel aus Meldungen verschiedener Genossenschaften über Leerstände ihrer Tiefgaragen, besonders in neueren Bauten in Aussenquartieren, wie zB im Rütihof – offensichtlich führt die immer noch gültige, alte Parkplatzverordnung zum Zwang überflüssige Parkplätze zu erstellen.

Deshalb haben wohnbaugenossenschaften zürich einen Leitfaden erarbeitet, der aufzeigt wie mit einem Mobilitätskonzept und seinen Massnahmen der Bedarf und damit auch der behördliche Zwang Parkplätze zu erstellen, reduziert werden kann.

www.wbg-zh.ch

Die Möglichkeit Mobilität anders, und damit besser siedlungs- und umweltverträglich zu organisieren sind zahlreich. Ein Beispiel das schon einige Aufmerksamkeit gefunden hat, ist das Projekt ‚Sihlbogen‘ in Zürich–Leimbach der Baugenossenschaft Zurlinden. Dieses Projekt ist dem Konzept der 2000-Watt-Gesellschaft verpflichtet und deshalb gibt es im Sihlbogen mehr Wohnungen als Parkplätze. Wer im Sihlbogen wohnt, fährt gratis mit der S-Bahn. Das entsprechende Jahresabonnement ist in der Wohnungsmiete enthalten. Zudem ist ein Car-Sharing-Standort vorgesehen.

www.sihlbogen.ch

www.kalkbreite.net

www.mehralswohnen.ch

Auch andere genossenschaftliche Projekte, wie diejenigen der Baugenossenschaft Kalkbreite und der BG mehr als wohnen auf dem Hunzikerareal streben eine möglichst autoarme Siedlung an, mit Massnahmen wie sie heute hier vorgestellt werden. Und die darüber hinaus auch Gebäude konzipieren, die wenig Energie brauchen, viel Gemeinschaft ermöglichen und trotzdem für normale Portemonnaies erschwinglich sind.

Projekte die nachhaltig sind im Wirtschaftliche, Sozialen und Ökologischen.

Wohnen trifft Mobilität Mietertickets und mehr – Beispiele wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements



Wohnen und Mobilität

Mobilitätsplanung bei Wohnungssiedlungen
Ansätze für die 2000 Watt-Gesellschaft, Rapperswil

Dipl.-Ing. Mechthild Stiewe

Gliederung



- ▶▶ Definition Mobilitätsmanagement
- ▶▶ Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement
- ▶▶ Beispiele für Mietertickets
 - ▶▶ Bielefeld
 - ▶▶ Bochum
- ▶▶ Fazit

Mobilitätsmanagement (1)



- ▶▶ Ziel: (Personen)Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher gestalten
- ▶▶ fördert die Alternativen zur Pkw-Alleinfahrten
- ▶▶ ist in erster Linie ein Ansatz zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens einzelner Verkehrsteilnehmer/innen oder bestimmter Zielgruppen
- ▶▶ bietet Optionen für eine freiwillige Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- ▶▶ setzt auf weiche Maßnahmen: Dienstleistung, Information, Beratung, Marketing und Motivation
- ▶▶ Beispiele: Pendlernetze, zielgruppenorientiertes Ticketing, Fahrradservice, Leihsysteme, CarSharing

Mobilitätsmanagement (2)



- ▶▶ setzt auf die Kooperation zentraler Akteure der Stadt- und Verkehrsplanung bzw. Stadtentwicklung
 - ▶▶ private und öffentliche Unternehmen (z. B. Wohnungsunternehmen), die durch geeignete Angebote und Regelungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten und /oder Kunden nehmen
 - ▶▶ Verkehrsunternehmen und andere Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
 - ▶▶ die Kommune in der Rolle der Initiatorin und Motivatorin
- ▶▶ Grundgedanke: Akteure übernehmen Verantwortung für den von ihren Standorten ausgehenden Verkehr

Wohnen trifft Mobilität



Tagung - Wohnen und Mobilität
Rapperswil, 4. Oktober 2012

Wohnen trifft Mobilität: Warum?

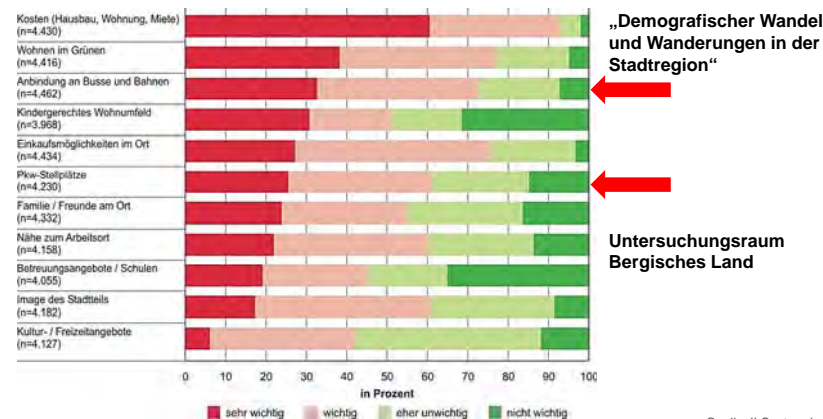


- ▶ Wohnstandort ist Dreh- und Angelpunkt personenbezogener Mobilität
- ▶ Zu Hause beginnen oder enden die meisten Alltagswege
- ▶ täglich neue Entscheidung über Wahl des geeigneten Verkehrsmittels
- ▶ bei Wohnstandortwahl ist Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel von großer Bedeutung
- ▶ Wohnort- und Wohnungswechsel erfordert Neuorganisation der Alltagsmobilität
- ▶ Mobilitätsangebote sichern Teilhabemöglichkeiten unabhängig vom Besitz eines eigenen Pkw (insbes. für Ältere und einkommensschwache HH)

Tagung - Wohnen und Mobilität
Rapperswil, 4. Oktober 2012

Bedeutende Kriterien für Wohnstandortwahl

Welche Bedeutung hatten die folgenden Kriterien bei der Entscheidung für den jetzigen Wohnstandort im Einzelnen?



Quelle: ILS – trends 2/08;

Tagung - Wohnen und Mobilität
Rapperswil, 4. Oktober 2012

Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen



www.mobilitaetsmanagement.nrw.de

- ▶ **ÖPNV:** gute Anbindung, attraktives Ticketing, Angebotsoptimierung (Zugänglichkeit zu Haltestellen, Quartiersbusse, Bedarfsverkehrs, etc.)
- ▶ **Rad- und Fußgängerverkehr:** engmaschige Wegenetze, hochwertige Abstellanlagen am Wohnort, Transporthilfen, Reparaturservice, etc.
- ▶ **Autonutzung:** CarSharing-Angebote, Fahrgemeinschafts-Vermittlung, Begrenzung der Stellplätze etc.
- ▶ **Mobilitätsinformation und -beratung:** Informationen (Schwarzes Brett, Internet, Mieterzeitungen), Neubürger-Pakete, etc.
- ▶ **Weitere Dienstleistungen:** Lieferdienste, Umzugsservice, etc.

Tagung - Wohnen und Mobilität
Rapperswil, 4. Oktober 2012

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement



Vorteile für Wohnungsunternehmen

- ▶ Aufwertung des Kernproduktes „Wohnen statt Wohnung“ bei überschaubarem Mitteleinsatz
- ▶ Sinnvolle Ergänzung bereits angewandter Servicestrategien, z. B. Mieterticket
- ▶ Imageverbesserung durch ökologisch-innovativen Aspekt
- ▶ Identifikationssteigerung der Kunden mit dem Unternehmen
- ▶ Höhere Mieterbindung
- ▶ ggf. sogar Kosteneinsparung (im Neubau) durch reduzierte Stellplatzpflicht in Verbindung mit tragfähigen Mobilitätsangeboten

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement



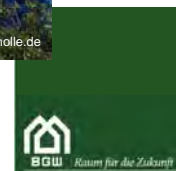
Vorteile für Verkehrsunternehmen

- ▶ Neue Absatzmärkte erschließen
- ▶ Zielgruppengenaues Direktmarketing möglich
- ▶ Vertrauensvorschuss durch Kooperation mit einem dem Kunden vertrauten Unternehmen
- ▶ Kundenbindung durch preislich attraktive Angebote

Vorteile für Kommune/öffentliche Hand

- ▶ Positive Beeinflussung des Modal Split
- ▶ Sicherung von Mobilitätsoptionen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen
- ▶ Eröffnung städtebaulicher Gestaltungsspielräume insbesondere im Neubau, aber auch im Bestand

Beispiel: Bielefeld



Mierticket Beispiel: Bielefeld moBiel und BGW



- ▶ Mobilitätsanbieter moBiel Bielefeld
 - ▶ 100-prozentige Tochter der Stadtwerke Bielefeld GmbH
 - ▶ moderner und umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister
 - ▶ Mobilitätsberatung für Unternehmen und Kunden
 - ▶ Betreiber der Radstation am Bielefelder Bahnhof
 - ▶ Mobilitätserziehung für Schulklassen
 - ▶ vielfältige Partnerschaften
- ▶ Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft mbH (BGW)
 - ▶ Eigentümerin von ca. 12.000 Wohnungen
 - ▶ Engagement für zukunftsweisende Energiekonzepte und soziale Belange

Mieterticket Beispiel: Bielefeld Kooperation von moBiel und BGW



- ›› Kooperation besteht seit 2002/2003
 - ›› aufbauend auf im Vorfeld bestehender Kooperation/Verbindung von Stadtwerken und Wohnungsunternehmen



- ›› Initiative ging gewissermaßen von beiden Seiten aus
- ›› ursprünglicher Plan Mieterticket als eigener Tarif (nicht übertagbar), jedoch dann als normale Großkundenabonnements angepasst (2005)
- ›› Freie Scholle als weiteres Wohnungsunternehmen seit 2005 mit Mieterticket im wohnbegleitenden Dienstleistungsangebot

Mieterticket Beispiel: Bielefeld Rahmenbedingungen von moBiel



- ›› Mieterticket – Idee:
 - ›› durch Garantie einer Mindestabnahme an Tickets (100) tritt das Wohnungsunternehmen als Großkunde auf und handelt mit moBiel spezielle Konditionen aus, die an die Mieter weitergegeben werden
- ›› vergünstigte Abonnements für Mieter und Mitarbeiter des Wohnungsunternehmens
- ›› Rabattierung hängt von der Abnahmemenge ab
 - ›› Ab 50 Tickets = 5 %
 - ›› Ab 100 Tickets = 10 %
- ›› bestehende Abonnements (MieterInnen und MitarbeiterInnen) werden in Großkundenabonnements umgeschrieben

Mieterticket Beispiel: Bielefeld Mieterticket



- ›› BGW-MieterInnen erhalten 10 % Preisnachlass auf Abonnements, Mieterticket für alle HH-Mitglieder möglich
- ›› Vorteile der Mietertickets mit normalen Abonnements identisch
- ›› Tarife
 - ›› Sechser-Abo, 9-Uhr-Abo
 - ›› Sieben verschiedene Preisstufen
- ›› Steigende Nachfrage bei der BGW
 - ›› derzeit ca. 900 Abonnements
 - ›› über 90 % unterste Preisstufe (Stadtgebiet Bielefeld)
 - ›› zu Beginn viele „Umschreibungen“, mittlerweile 60-90 % Neukunden

Mieterticket Beispiel: Bielefeld Abrechnung



- ›› Verträge über Abonnement werden zwischen moBiel und den Mietern abgeschlossen
- ›› Jahresabonnements (danach monatlich kündbar)
- ›› Abonnementverwaltung und Risikoübernahme durch moBiel
- ›› BGW bestätigt und schickt die Abonnementverträge an moBiel
 - ›› Bestätigung der BGW-Mitgliedschaft als einziger Aufwand
 - ›› Abgleich der Daten nach Eingang des Antrags
- ›› jährlicher Abgleich der Kundendaten

Mieterticket Beispiel: Bielefeld Werbung

- ▶ Werbung durch BGW durchgeführt
- ▶ BGW-Mitarbeiter wurden zu Beginn der Kooperation durch moBiel geschult
 - ▶ BGW-MitarbeiterInnen werden durch moBiel über Änderungen informiert
- ▶ Werbemaßnahmen
 - ▶ Hinweis beim Mietvertragsabschluss
 - ▶ Mietermappe für NeumieterInnen
 - ▶ Mieterzeitung
 - ▶ Flyer
 - ▶ Informationsstände bei Mieterfesten



Mieterticket Beispiel: Bielefeld Ergebnisse Mieterbefragung (1)

- ▶ Fragebogen enthielt Fragen zu:
 - ▶ Verkehrsmittelnutzung,
 - ▶ Wichtigkeit unterschiedlicher Dienstleistungen,
 - ▶ Bewertung des Engagements der BGW in punkto Mobilität,
 - ▶ Kenntnis und Nutzungsbereitschaft von CarSharing
- ▶ Das Mieterticket wird von 56 % der Befragten für sehr wichtig oder wichtig gehalten obgleich unter den Befragten nur wenige Mieterticketnutzer waren
- ▶ Das CarSharing-Angebot wird von nur 10% als sehr wichtig oder wichtig erachtet. Mehr als 60% finden es weniger wichtig oder unwichtig
 - ▶ Dies spiegelt sich im geringen Interesse am CarSharing-Angebot wider



Mieterticket Beispiel: Bielefeld Ergebnisse Mieterbefragung (2)



- ▶ Eine gesicherte Fahrradabstellanlage ist für 65% der Befragten ein sehr wichtiges oder wichtiges Angebot
- ▶ Ein eigener Pkw-Stellplatz wird nur von 35% als sehr wichtig oder wichtig erachtet
- ▶ Der Aussage: Die BGW-Mobilitätsangebote tragen zur Wohnzufriedenheit bei, stimmten fast 60% voll oder eher zu
- ▶ NutzerInnen der Mietertickets bewerten das Wohnungsunternehmen positiver als NichtnutzerInnen

Mieterticket Beispiel: Bochum



Mieterticket Beispiel: Bochum Wohnungsbaugesellschaft und Mieterverein



- ▶ Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AB (BOGESTRA)
 - ▶ Nahverkehrsbetreiber in Bochum, Gelsenkirchen, Witten und z. T. in Hattingen und Herne
 - ▶ Mitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR)
- ▶ VBW Bauen und Wohnen GmbH
 - ▶ Bochumer Wohnungsbaugesellschaft
 - ▶ Bestand von ca. 14.000 Wohneinheiten
 - ▶ Engagement in Mobilitätsbelangen für die MieterInnen
- ▶ Mieterverein Bochum, Hattingen und Umgegend e.V.
 - ▶ Interessenvertretung der Mieterinnen und Mieter



Mieterticket Beispiel: Bochum Rahmenbedingungen der BOGESTRA



- ▶ Großkundenrabatt ab einem Ticket-Kontingent von min. 50 Abos
- ▶ Rabatt ermittelt aus Abnahmemenge, Neukundenanteil und Verhältnis zum Vorjahr
- ▶ Rahmenbedingungen für Großkundenrabatte vom VRR
 - ▶ Ab 50 Tickets = 4 % - 8 %
 - ▶ Ab 100 Tickets = 6 % - 10 %
 - ▶ Ab 250 Tickets = 8 % - 12 %
 - ▶ Ab 700 Tickets = 10 % - 12 %
- ▶ Tarifangebote
 - ▶ Ticket1000, Ticket2000, YoungTicketPLUS, Barenticket
 - ▶ Tickets sind nicht übertragbar

Mieterticket Beispiel: Bochum VBW Mieterticket



- ▶ Kooperation zwischen VBW (Initiator) und BOGESTRA seit 2003
- ▶ Großkundenabonnement
- ▶ Mindestabnahmegarantie der VBW von 1.000 Abonnements
- ▶ Mietertickets als Jahresabonnement
 - ▶ Vorzeitig nur durch Wohnungswechsel kündbar
- ▶ Rabatt für VBW MieterInnen bei liegt 11,5 %
 - ▶ derzeit ca. 1.200 Abonnements
 - ▶ Neukunden und Stammkunden halten sich in der Waage
 - ▶ größter Anteil: ca. 50 % Barentickets (Seniorentickets)

Mieterticket Beispiel: Bochum VBW Abrechnung



- ▶ Verträge über Abonnement werden zwischen der BOGESTRA und den Mietern abgeschlossen (für alle HH-Mitglieder möglich)
- ▶ VBW bestätigt Mietverhältnis im Antragschreiben
 - ▶ Antragschreiben bei der VBW erhältlich
- ▶ Verwaltung der Abonnements läuft komplett über die BOGESTRA
- ▶ Laufender Aufwand:
 - ▶ neue Abonnementverträge
 - ▶ Fahrgeldeinzug durch die BOGESTRA

Mieterticket Beispiel: Bochum VBW Werbung

- ▶▶ Bewerbung der Mietertickets durch VBW
- ▶▶ Werbemittel durch BOGESTRA zur Verfügung gestellt
- ▶▶ Schulung der VBW-MitarbeiterInnen durch die BOGESTRA (persönlich oder schriftlich)
- ▶▶ Werbemaßnahmen
 - ▶▶ Persönliches Anreiben zu Beginn der Kooperation
 - ▶▶ Hinweis auf das Mieterticket beim Mietvertragsabschluss
 - ▶▶ Startermappe
 - ▶▶ Flyer in den Geschäftsstellen und Büros der VBW
 - ▶▶ Artikel in der Mieterzeitschrift



Quelle: VBW

Mieterticket Beispiel: Bochum Mieterverein-Mieterticket

- ▶▶ Analog Mieterticket VBW
- ▶▶ Großkundenabonnement
- ▶▶ Kooperation mit BOGESTRA seit 2005
- ▶▶ Preisnachlass von 10 % auf den Abonnementpreis
- ▶▶ Anspruch für Mitglieder und alle Haushaltsmitglieder
- ▶▶ Verträge über Abonnements werden zwischen der BOGESTRA und den Mietern abgeschlossen
- ▶▶ Mieterverein bestätigt die Mitgliedschaft im Antragsformular



Fazit

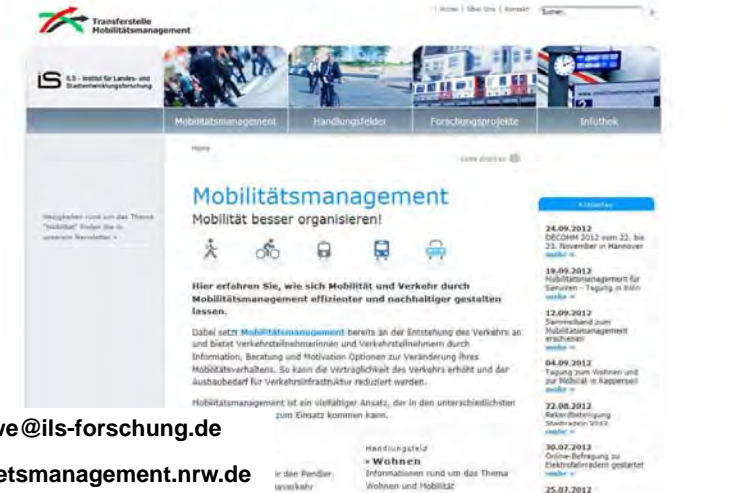
Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen

- ▶▶ stellen wertvollen Beitrag zur Sicherung von Teilhabechancen dar
- ▶▶ insbesondere weiche Maßnahmen sind relativ kostengünstig
- ▶▶ ergänzen/erweitern Aktivitäten in Richtung Energieeffizienz;
- ▶▶ können zu Imagegewinn und Kundenbindung für die Wohnungsunternehmen bedeuten
- ▶ Win-Win-Situation für die beteiligten Akteure und MieterInnen/BewohnerInnen



Foto: Mechthild Stiewe

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



mechtild.stiewe@ils-forschung.de

www.mobilitaetsmanagement.nrw.de

Wohnen und Mobilität

Die Bedeutung der Mobilität beim Wohnungsbau



Daniel Hediger, Head Property Marketing
4. Oktober 2012

Inhalt

1. Credit Suisse Real Estate Asset Management
2. Trends und Umsetzung
3. Parkplatznachfrage in Modellportfolio
4. Fazit und Ausblick

Credit Suisse Real Estate Asset Management Schweiz

Wichtigste Zahlen und Fakten

- Grösster Anbieter von Immobilienanlageprodukten in der Schweiz mit **verwalteten Vermögen von CHF 30.0 Mrd.** per 3. September 2012. In rund 1'100 Liegenschaften bestehen 74'000 Mietverhältnisse
- Die verwalteten Produkte umfassen:
 - **5 kotierte Immobilienfonds**; vier mit Fokus auf die Schweiz, einer ist global ausgerichtet
 - **4 Immobilienfonds für institutionelle oder qualifizierte Anleger** mit OTC-Handel; drei Fonds fokussieren auf die Schweiz, einer ist global ausgerichtet
 - **3 Immobilienanlagegruppen der Credit Suisse Anlagestiftung**
 - **1 kotierte Immobilien-Aktiengesellschaft**
- Anzahl **Mitarbeitende**: rund 110



Zürich, Sihcity



Basel, Messeturm



Genève, Confédération Centre



Sydney, Golbourn Street

Quelle: Credit Suisse AG

Credit Suisse Real Estate Asset Management Schweiz

Baumanagement – Kennzahlen

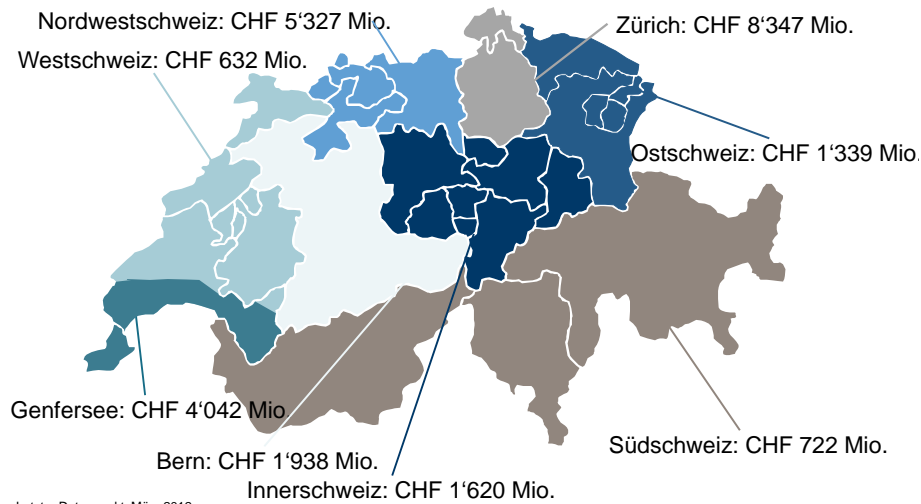
Das Real Estate Asset Management ist einer der grössten privaten Bauherren und Gebäudebesitzer in der Schweiz.

- Die derzeit **48 laufenden Neubauprojekte** lösen Gesamtbaukosten von rund CHF 2.9 Mrd. aus.
- Das **jährliche Bauvolumen** in der Schweiz beträgt **ca. CHF 1.1 Mia.**
- Das jährliche Investitionsvolumen für **Umbauten und Sanierungen** beläuft sich auf ca. CHF 255 Mio.



Quelle: Credit Suisse AG

Credit Suisse Real Estate Asset Management Schweiz Regionale Diversifikation nach Wüest & Partner Regionen



Letzter Datenpunkt: März 2012

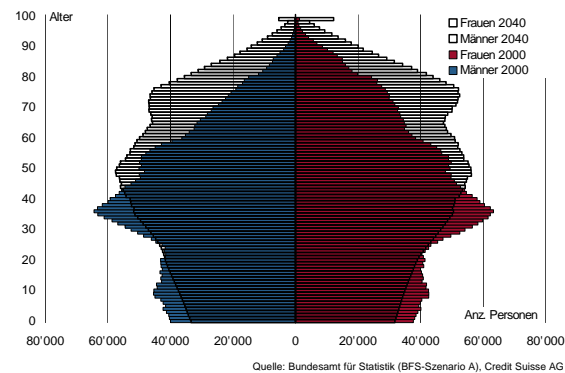
Quelle: Credit Suisse AG

Inhalt

1. Credit Suisse Real Estate Asset Management
2. Trends und Umsetzung
4. Parkplatznachfrage in Musterportfolio
5. Fazit und Ausblick

Trend: Demografische Entwicklung

Abbildung: Bevölkerungspyramide für die Schweiz 2000 - 2040



- Die Lebenserwartung der Bevölkerung in der Schweiz steigt bis 2040 an.
- Die Anzahl der über 60- bis 80-Jährigen nimmt bis 2040 überproportional zu.

→ Die aus der demografischen Entwicklung resultierende «Silver-Revolution» erhöht die Nachfrage nach neuen Wohnformen, die auf die neuen «Alten» zugeschnitten sind.

Umsetzung Trend: Demografische Entwicklung Credit Suisse Real Estate Fund LivingPlus



Burgdorf, Seniorenresidenz Burdlef



Lonay, Domaine de La Gracieuse



Solothurn, Tertianum - Sphinxmatte



Luzern, Wohnhochhäuser Hoch2

Erster Schweizer Immobilienfonds mit Fokus auf die demografische Veränderung der Bevölkerung

Investition in Wohnen mit Dienstleistungen, Seniorenimmobilien, Kliniken usw.

Portfolio von CHF 1'918 Mio., bestehend aus 117 Liegenschaften

Weiterentwicklung von Alterswohnformen

LIVING SERVICES

Ein Dienstleistungspaket für mehr Lebensqualität



Strategie

CS REAM Nachhaltigkeitsstrategie



Quelle: Credit Suisse AG

Als weltweit agierender privater Immobilien-eigentümer sind wir der festen Überzeugung, dass ein nachhaltiger Ansatz im Umgang mit Liegenschaften unbedingt nötig ist und auf deren zukünftigen Wert positive Auswirkungen haben wird. Deshalb stellen wir sicher, dass nachhaltige Überlegungen bezüglich Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt in unsere Beziehungen, Geschäftspraktiken und Planungen eingehen.

greenproperty-Gütesiegel

Dimension Infrastruktur – Ausgewählte Indikatoren



Distanz Naherholung	Kurze Wege zu einem vielfältigen Kultur- und Freizeitangebot helfen mit, motorisierte Mobilität im Freizeitbereich zu vermindern.
Einkauf Alltagsgüter	Erfüllt ist das Kriterium, wenn sich mindestens drei Geschäfte innerhalb von 500 Metern befinden und eines davon Lebensmittel verkauft.
Frequenz des ÖV-Angebots	Neben der Distanz zur nächsten ÖV-Station sind die Frequenz und somit der Komfort und die Alltagstauglichkeit der Bahn-, Tram- und Busverbindungen ein wichtiges Kriterium.
Erreichbarkeitspotenzial	Je grösser das Erreichbarkeitspotenzial eines Standortes ist, desto grösser sind die langfristigen Chancen und Potenziale eines Projekts.
Kinderbetreuung und Bildung	Die Standortqualität erhöht sich mit der Ausstattung des Quartiers mit Bildungseinrichtungen und Kinderbetreuungsangeboten.

Quelle: Credit Suisse AG, Handbuch greenproperty

Inhalt

1. Credit Suisse Real Estate Asset Management
2. Trends und Umsetzung
3. Parkplatznachfrage in Modellportfolio
4. Fazit und Ausblick

Parkplatznachfrage in Modellportfolio

Ausgangslage

- Hohe Anzahl an Mindestparkplätzen zur Erlangung der Baubewilligungen
- Hohe Investitionen die nicht durch adäquate Mieterträge gedeckt werden
- Tendenziell hohe Parkplatzleerstände in Wohnüberbauungen
- Unterschiede städtische- und ländliche Gebiete erkannt
- Spürbarer Trend in Richtung öffentliche Verkehrsmittel, gerade auch bei jungen Menschen
- Analyse- und Optimierungsbedarf vorhanden

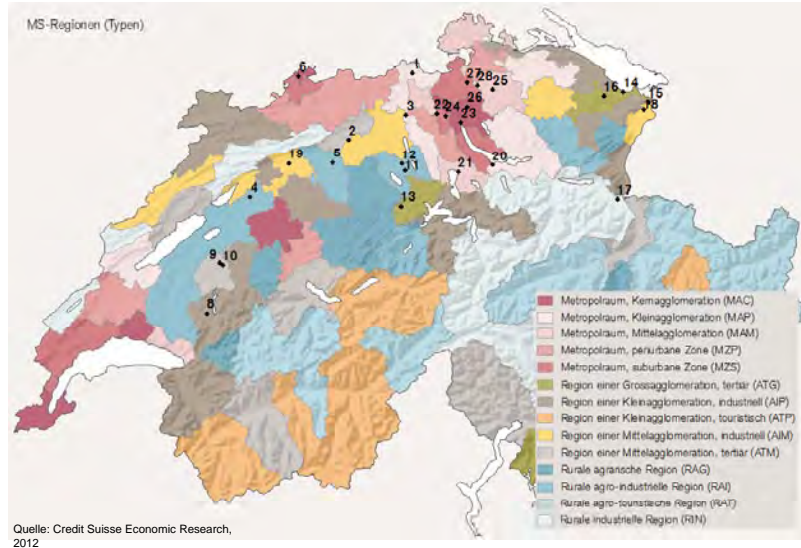
Ziel

- Fundierte Aussagen zu allgemeiner Vermietungssituation von Parkplätzen
- Interne Studie als Entscheidungsgrundlage für Projektoptimierungen, Sanierungen, Projektentwicklungen

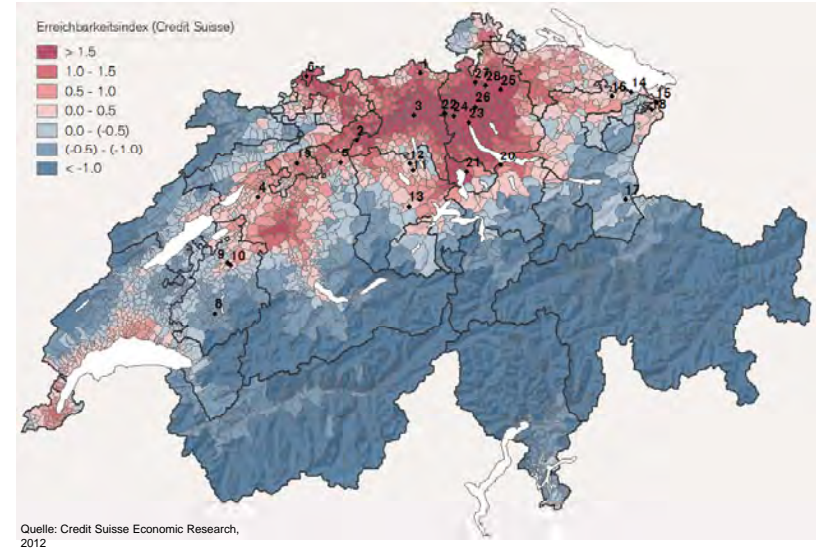
Vorgehensweise

- Fokus auf neuere Bauten (Erstellungsjahr ab 2005)
- Zwischen 30 und 250 Wohnungen pro untersuchte Wohnüberbauung
- Auswahl ergab ein Modellportfolio von 29 Wohnimmobilien
- Unterscheidung nach Lagequalität und Erreichbarkeit

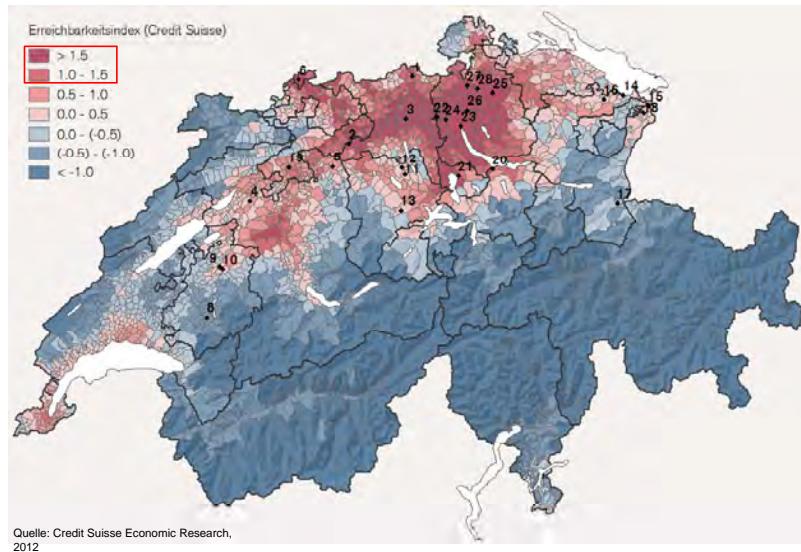
Modellportfolio – Darstellung nach MS-Regionen



Modellportfolio – Darstellung der Erreichbarkeit



Auswertung sehr gut erschlossener Gemeinden (1/2)



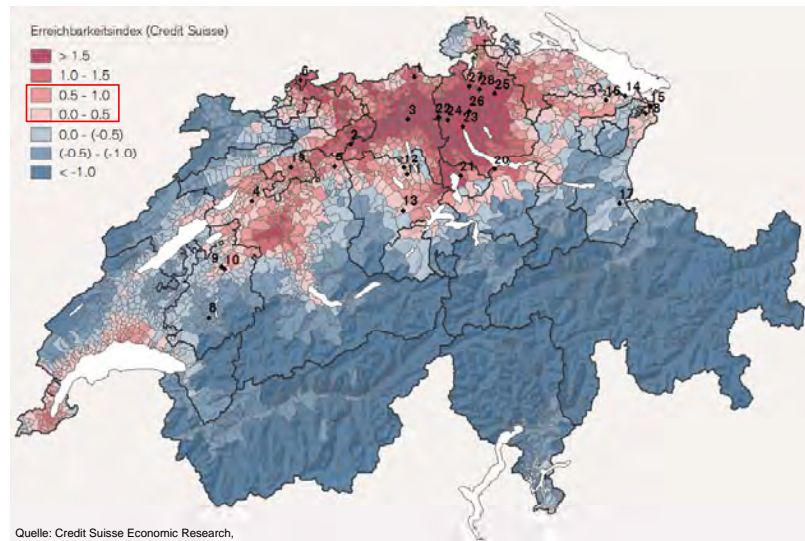
Auswertung sehr gut erschlossener Gemeinden (2/2)

Ortschaft	Wert Erreichbarkeitsindex des CS Economic Research	# Whg. unvermietet	# Whg. unvermietet	# Whg. unvermietet in %	# PP unvermietet	# PP unvermietet in %
Solothurn (SO)	1.04	86	0	0	53	0
Solothurn (SO)	1.04	40	0	0	125	0
Döttingen (AG)	1.27	38	1	3	84	31
Zug (ZG)	1.59	68	1	1	164	24
Wollerau (SZ)	1.66	12	8	67	28	15
Rorbas (ZH)	1.68	30	0	0	69	13
Rothrist (AG)	2.03	37	0	0	60	0
Pfungen (ZH)	2.03	48	0	0	86	16
Basel (BS)	2.31	45	7	16	52	30
Winterthur (ZH)	2.44	78	0	0	104	26
Othmarsingen (AG)	2.81	38	2	5	80	30
Dietikon (ZH)	2.84	66	1	2	182	124
Schlieren (ZH)	3.29	50	0	0	81	28
Opfikon (ZH)	3.47	70	0	0	86	13
Zürich (ZH)	4.23	55	0	0	81	39

Quelle: Real Estate Asset Management der Credit Suisse, 2012

Im Durchschnitt sind in Wohnliegenschaften in sehr gut erschlossenen Gemeinden 29% der vorhandenen Parkplätze unvermietet.

Auswertung gut erschlossener Gemeinden (1/2)



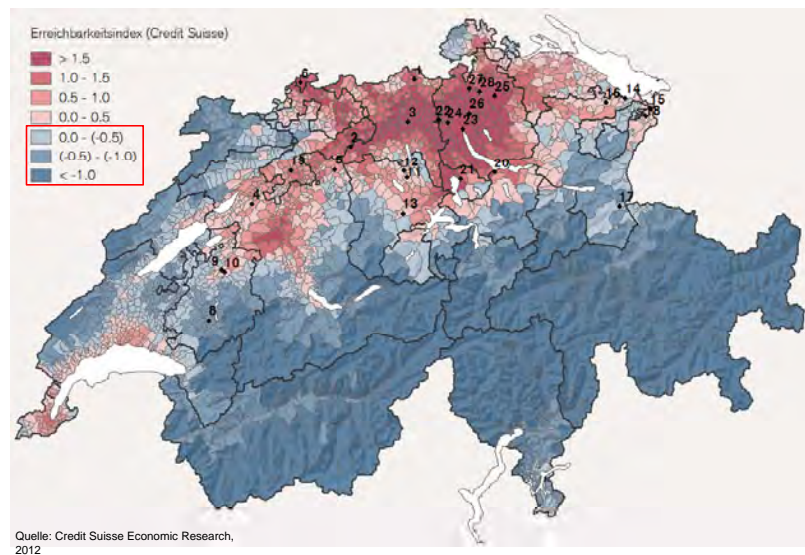
Auswertung gut erschlossener Gemeinden (2/2)

Ortschaft	Wert Erreichbarkeitsindex des CS	# Whg.	# Whg. unvermietet	# Whg. unvermietet in %	# PP unvermietet	# PP unvermietet in %
Economic Research						
Beromünster (LU)	-0.01	25	3	12	52	1
Neudorf (LU)	0.07	30	3	10	52	1
Heerbrugg (SG)	0.09	50	2	4	210	37
Rorschach (SG)	0.10	48	5	10	47	13
Givisiez (FR)	0.24	56	4	7	161	17
Malters (LU)	0.25	32	0	0	42	2
Au (SG)	0.29	42	1	2	70	3
Wittenbach (SG)	0.35	54	3	6	81	24
Fribourg (FR)	0.50	65	1	2	179	17
Langenthal (BE)	0.77	46	0	0	70	11
Langenthal (BE)	0.77	30	1	3	250	77
Lyss (BE)	0.78	49	1	2	459	32

Quelle: Real Estate Asset Management der Credit Suisse, 2012

Im Durchschnitt sind in Wohnliegenschaften in gut erschlossenen Gemeinden 14% der vorhandenen Parkplätze unvermietet.

Auswertung weniger gut bis schlecht erschlossener Gemeinden (1/2)



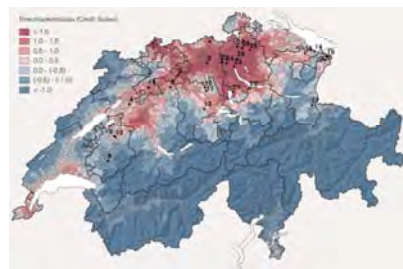
Auswertung weniger gut bis schlecht erschlossener Gemeinden (2/2)

Ortschaft	Wert Erreichbarkeitsindex des CS	# Whg.	# Whg. unvermietet	# Whg. unvermietet in %	# PP unvermietet	# PP unvermietet in %
Economic Research						
Bulle (FR)	-0.63	250	90	36	39	0
Sargans (SG)	-0.26	70	4	6	98	6

Quelle: Real Estate Asset Management der Credit Suisse, 2012

Im Durchschnitt sind in Wohnliegenschaften in weniger gut bis schlecht erschlossenen Gemeinden 4% der vorhandenen Parkplätze unvermietet.

Gesamtauswertung Modellportfolio



Quelle: Credit Suisse Economic Research, 2012

Erreichbarkeitsindex	Unvermietete Parkplätze in %
1.0 - 1.5+	29
0.0 - 1.0	14
< - 1.0 - 0.0	4

- Direkter Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit und PP-Leerstand bestätigt sich.
- In gut erschlossenen Gemeinden auch bei vollvermieteten Liegenschaften hohe Parkplatzleerstände

Inhalt

1. Credit Suisse Real Estate Asset Management
2. Trends und Umsetzung
3. Parkplatznachfrage in Musterportfolio
4. Fazit und Ausblick

Real Estate Asset Management Schweiz

Fazit und Ausblick

- Parkplätze haben sich für die Vermarktung von einem must-have zu einem nice-to-have entwickelt.
- Anforderungen des Gesetzgebers an Parkplatzzahl ist überholt
- In Wohnliegenschaften werfen Parkplätze eine zu tiefe und oft negative Rendite ab
- Fehlende oder unattraktive Umnutzungsmöglichkeiten von leerstehenden Parkplätzen
- Bessere Abstimmung der Parkplatzzahl auf Standort der Liegenschaft und Bedürfnis der Mieter
- Unterschreitung der Mindestparkplatzzahl soll möglich sein
- Flexiblere Regelung betreffend Parkraumbereitstellung auch für Mietwohnungen
- Entwicklung von neuen Parkraummodellen und Mobilitätskonzepten (Carsharing, Mehrfachnutzung, Poolparkplätze, etc.) bereits in der Projektentwicklung
- Neue Modelle sollen einfach umsetzbar und finanzierbar sein (keine Betriebskosten!)



Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Disclaimer

Das vorliegende Dokument dient Marketingzwecken; es ist nicht das Ergebnis einer Finanzanalyse oder Research und unterliegt folglich nicht den von der Schweizerischen Bankiervereinigung herausgegebenen «Richtlinien zur Sicherstellung der Unabhängigkeit der Finanzanalyse». Der Inhalt dieses Dokuments erfüllt daher nicht die gesetzlichen Vorschriften für die Unabhängigkeit der Finanzanalyse. Auch bestehen vor der Veröffentlichung von Analysedaten keine Handelsbeschränkungen. Dieses Dokument wurde von der Credit Suisse AG und / oder mit ihr verbundenen Unternehmen (nachfolgend «CS») mit grösster Sorgfalt und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Die CS gibt jedoch keine Gewähr hinsichtlich dessen Inhalt und Vollständigkeit und lehnt jede Haftung für Verluste ab, die sich aus der Verwendung dieser Informationen ergeben. Die in diesem Dokument geäußerten Meinungen sind diejenigen der CS zum Zeitpunkt der Redaktion und können jederzeit und ohne Mitteilung ändern. Ist nichts anderes vermerkt, sind alle Zahlen ungeprüft. Das Dokument dient ausschliesslich Informationszwecken und der Nutzung durch den Empfänger. Es stellt weder ein Angebot, noch eine Empfehlung zum Erwerb oder Verkauf von Finanzinstrumenten oder Bankdienstleistungen dar und entbindet den Empfänger nicht von seiner eigenen Beurteilung. Insbesondere ist dem Empfänger empfohlen, allenfalls unter Beizug eines Beraters, die Informationen in Bezug auf die Vereinbarkeit mit seinen eigenen Verhältnissen, auf juristische, regulatorische, steuerliche, u.a. Konsequenzen zu prüfen. Dieses Dokument darf ohne schriftliche Genehmigung der CS weder auszugsweise noch vollständig vervielfältigt werden. Es richtet sich ausdrücklich nicht an Personen, deren Nationalität oder Wohnsitz den Zugang zu solchen Informationen aufgrund der geltenden Gesetzgebung verbieten. Weder das vorliegende Dokument noch Kopien davon dürfen in die Vereinigten Staaten versandt oder dahin mitgenommen werden oder in den Vereinigten Staaten oder an eine US-Person (im Sinne von Regulation S des US Securities Act von 1933 in dessen jeweils gültiger Fassung) abgegeben werden. Mit jeder Anlage sind Risiken, insbesondere diejenigen von Wert- und Ertragsschwankungen verbunden. Bei Fremdwährungen besteht zusätzlich das Risiko, dass die Fremdwährung gegenüber der Referenzwährung des Anlegers an Wert verliert. Historische Renditeangaben und Finanzmarktszenarien sind keine Garantie für laufende und zukünftige Ergebnisse. Die Performance-Angaben berücksichtigen die bei der Ausgabe und der Rücknahme erhobenen Kommissionen und Kosten nicht. Es kann ausserdem nicht garantiert werden, dass die Performance des Vergleichsindex erreicht oder übertroffen wird. Copyright © 2012 Credit Suisse Group AG und / oder mit ihr verbundene Unternehmen. Alle Rechte vorbehalten.

Nachhaltigkeitsplanung beginnt bei der Projektentwicklung «schorenstadt», Basel

Rapperswil, 04. Oktober 2012

Andreas Pfeiffer

REUSS Engineering

Nachhaltigkeitsplanung beginnt bei der Projektentwicklung Grüezi miteinander!

Andreas Pfeiffer

- Mitglied der Geschäftsleitung Reuss Engineering AG
- Abteilungsleiter Energie + Umwelt
- Bei der Implemia-Gruppe seit 2005
- Buchautor «Potenzial Wohngebäude», 2005



© Reuss Engineering | Andreas Pfeiffer | 24.09.2012 | Seite 2

Nachhaltigkeitsplanung beginnt bei der Projektentwicklung

Inhalt

- Nachhaltiges Bauen bei der Implemia
- 2000-Watt-Gesellschaft und SIA Effizienzpfad
- «schorenstadt»
- Einfluss und Auswirkung der Mobilität

© Reuss Engineering | Andreas Pfeiffer | 24.09.2012 | Seite 3

Nachhaltiges Bauen bei der Implemia

Vision Implenia

Einbindung in Implenia Strategie

Wir entwickeln und bauen die Schweiz von morgen und etablieren uns als anerkannter internationaler Experte für anspruchsvolle Infrastrukturprojekte. Nachhaltigkeit ist unsere Leidenschaft. Wir sind der Partner of Choice für Kunden und Mitarbeitende.



Implenia

Nachhaltiges Bauen

Die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit beim Bauen



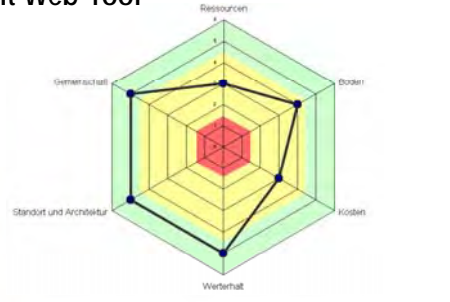
Ausgeglichenheit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt

Nachhaltiges Bauen

GeNaB® Gesamtbeurteilung mit Web-Tool

Wohnen / Neubau / Eigenes Objekt

Phase	Wohnen	Neubau	Eigenes Objekt
SBH (SB)	10	10	10
SBH (Befriedigung)	10	10	10
SBH (Menschlichkeit)	10	10	10

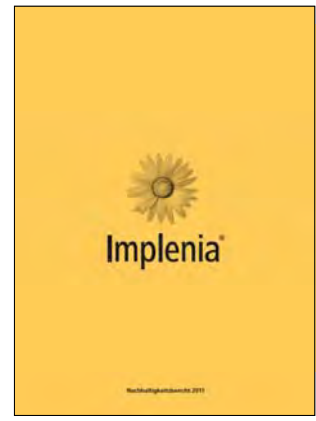


Strategie / Projektfeldziele	Vorprojekt Abschlüsse	Projektierung Abschlüsse	Realisierung Abschlüsse
Zielbereich	Zielbereich	Zielbereich	Zielbereich
Ressourcen	Ressourcen	Ressourcen	Ressourcen
Böden	Böden	Böden	Böden
Kosten	Kosten	Kosten	Kosten
Wertehaft	Wertehaft	Wertehaft	Wertehaft
Standort und Architektur	Standort und Architektur	Standort und Architektur	Standort und Architektur
Gemeinschaft	Gemeinschaft	Gemeinschaft	Gemeinschaft



Nachhaltigkeit in der Vision

Rechenschaft über die Taten

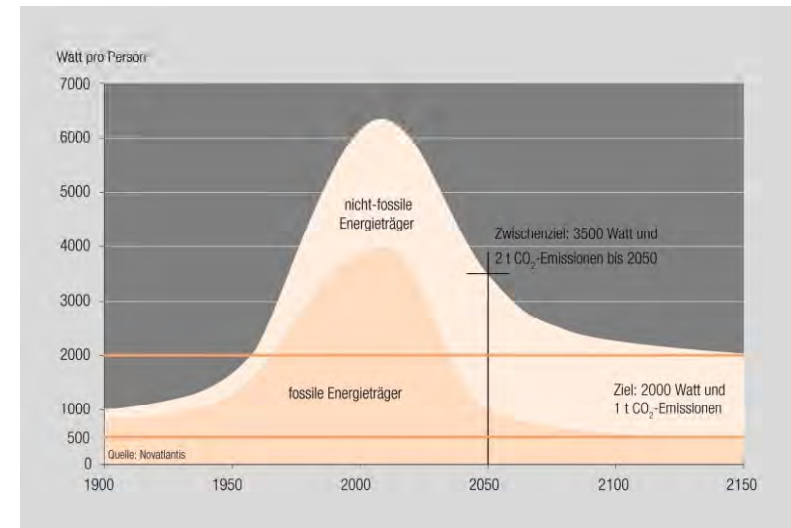


1. Nachhaltigkeitsbericht der Implenia, Erschienen September 2012
www.implenia.com/de-ch/nachhaltigkeit.html

2000-Watt-Gesellschaft und SIA Effizienzpfad

2000-Watt-Gesellschaft und SIA Effizienzpfad

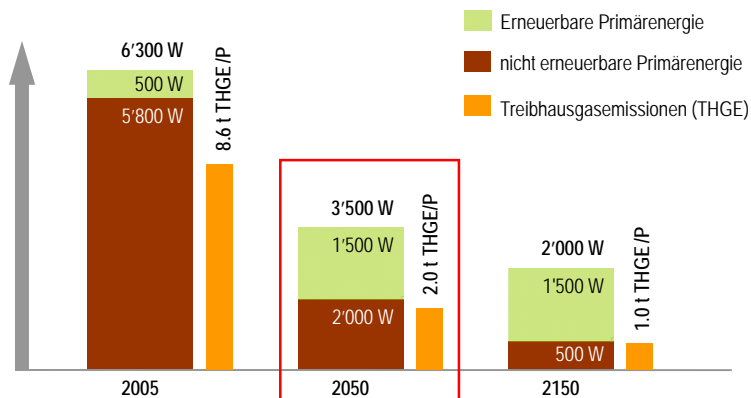
Zielsetzung



© Reuss Engineering | Andreas Pfeiffer | 24.09.2012 | Seite 10

2000-Watt-Gesellschaft und SIA Effizienzpfad

Zielsetzung

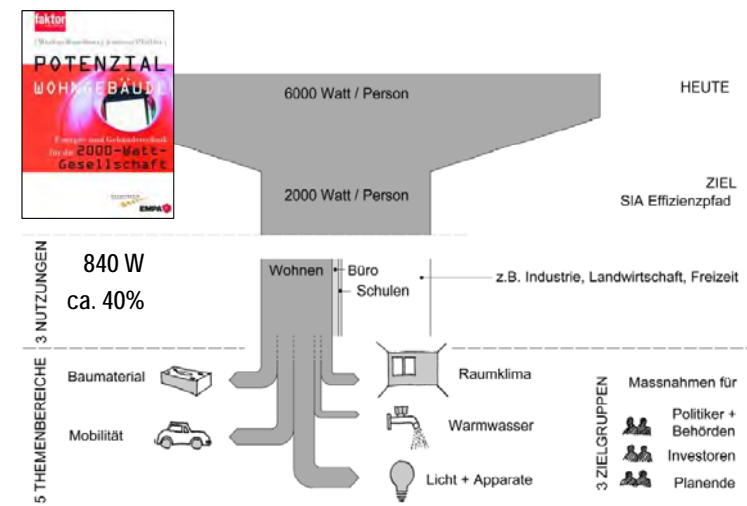


- Potentialberechnungen basiert auf dem Ziel 2050
- Im Jahr 2050 sind wir bezüglich den Treibhausgasemissionen **auf halbem Weg**, bezüglich der nicht erneuerbaren Primärenergie bei **70%**

© Reuss Engineering | Andreas Pfeiffer | 24.09.2012 | Seite 11

2000-Watt-Gesellschaft und SIA Effizienzpfad

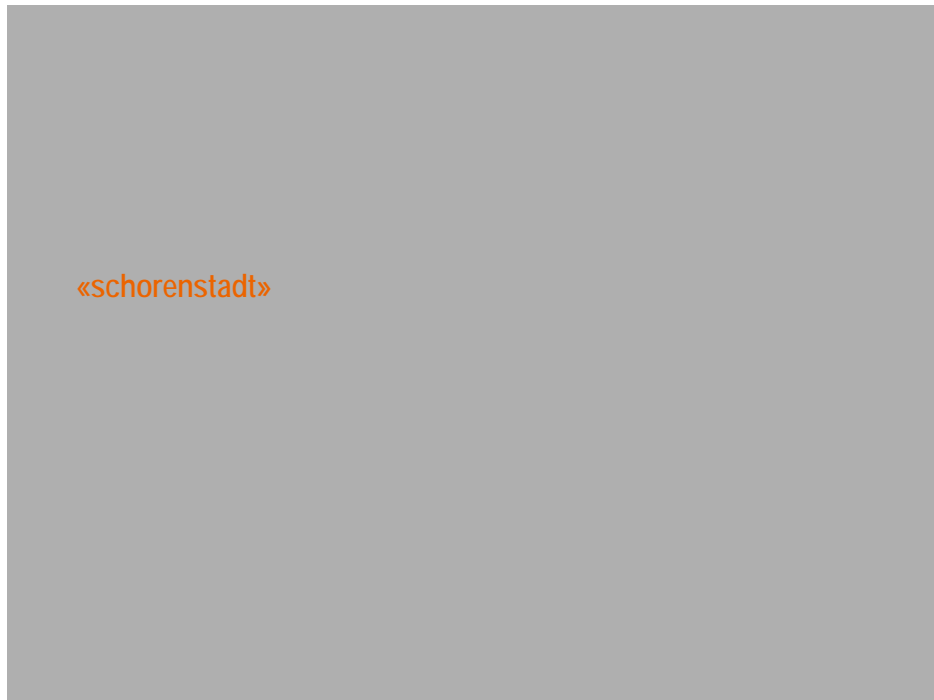
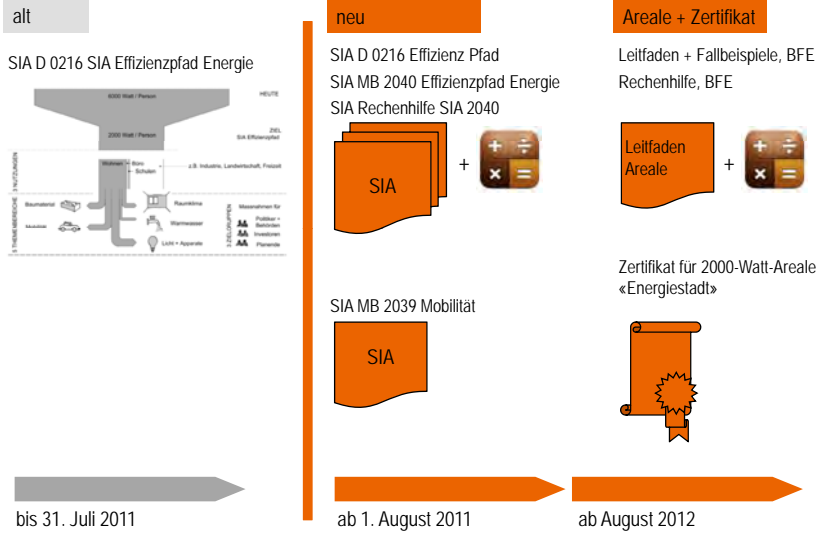
Anforderungen Gebäude



© Reuss Engineering | Andreas Pfeiffer | 24.09.2012 | Seite 12

2000-Watt-Gesellschaft und SIA Effizienzpfad

Entwicklung



«schorenstadt»

Mikrolage Hirzbrunnen-Quartier



Quelle: Basel-Stadt Präsidentsdepartement Statistisches Amt / Ortsplanausschnitt Hirzbrunnen

«schorenstadt»

Bebauungsplan Schoren-Areal



Quelle: Baudepartement des Kantons Basel-Stadt / Hochbau- und Planungsamt / Bebauungsplan Areal Schoren

«schorenstadt»

Topview



Quelle: Burckhardt + Partner AG

© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 17

«schorenstadt»

Blick «Fasanenstrasse»



Quelle: Visualisierung Burckhardt + Partner AG

© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 18

«schorenstadt»

Blick in die Hauszeilen



Quelle: Visualisierung Burckhardt + Partner AG

© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 19

«schorenstadt»

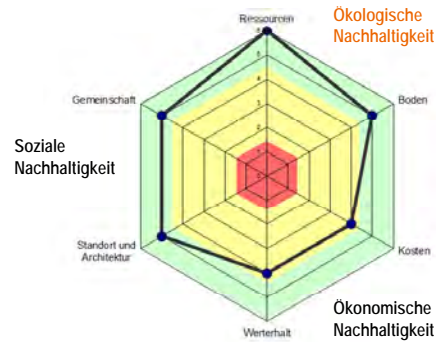
Gesamtbewertung Nachhaltiges Bauen (GeNaB)[®]

Umwelt	Wirtschaft	Gesellschaft
Ressourcen	Kosten	Standort und Architektur
Graue Energie	Marktpreisspektrum	Attraktivität
Betriebsenergie	Kostenmodell	Mikroklima
Klimaschutz	Leerstand	Architektur
Boden	Werterhalt	Gemeinschaft
Mobilität	Siedlungstrend	Durchmischung
Bodennutzung	Anpassungsfähigkeit	Akzeptanz
Umgebung	Alterungsbeständigkeit	Gesundheit

© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 20

«schorenstadt»

Spinnengrafik des Zielbereiche



Zielerreichungsgrad «schorenstadt»

Zielbereiche	Punkte
Ressourcen	6
Boden	5
Kosten	4
Wererhalt	4
Standort und Architektur	5
Gemeinschaft	5

29 von max. möglichen 36 Punkten
= gute Nachhaltigkeit

Gesamtbewertung



© Reuss Engineering | Andreas Pfaffler | 24.09.2012 | Seite 21

«schorenstadt»

Ökologische Nachhaltigkeit

Graue Energie

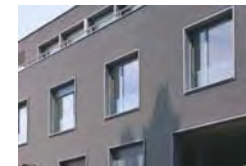
- konsequente Umsetzung der Holzbauweise

Betriebsenergie

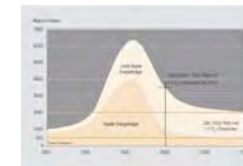
- 2000-Watt-Gesellschaft
- Zertifizierung nach Minergie-P-Eco

Klimaschutz

- CO₂-neutrale Wärme: Fernwärmeversorgung mit Holzwärme



Quelle: WUB beim Kloster Wesemlin, Luzern



Quelle: www.novalantis.ch / Grafik Primärenergiebedarf CH



Quelle: www.fwb.ch / Schnitzbunker Holzwerkstoffwerk BS

«schorenstadt»

Ökologische Nachhaltigkeit

Klimaschutz

- CO₂-neutrale Elektrizität: Bezug von zertifiziertem Ökostrom

Mobilität

- Verbesserung des ÖV-Angebotes: Taktverdichtung beim öffentlichen Verkehr

Mobilität

- autoreduzierte Siedlung mit 0.7 Parkplätzen pro Wohneinheit



Quelle: www.liteco.ch / Solar-Photovoltaik-Anlage



Quelle: www.bvb.ch / Haltestellenfahrplan



Quelle: Visualisierung Burckhardt + Partner AG

© Reuss Engineering | Andreas Pfaffler | 24.09.2012 | Seite 23

«schorenstadt»

Ökologische Nachhaltigkeit

Bodennutzung

- verdichtete Bauweise, Verhältnis zwischen GF und GSF bei 1.0

Umgebung

- anrechenbare Grünfläche (inkl. Dachbegrünung) liegt bei ca. 50% der GSF

Umgebung

- Dachbegrünung: Erhalt oder Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum



Quelle: Burckhardt + Partner AG



Quelle: www.la-naef.ch / Kindergarten Hausen, Kanton Aargau



Quelle: www.flachdachbegrueunung.ch

© Reuss Engineering | Andreas Pfaffler | 24.09.2012 | Seite 24

«schorenstadt»

Ökologische Nachhaltigkeit

Mobilität

- Mobility CarSharing- Standort in Angrenzung zum Areal



Quelle: www.nzz.ch / Mobility CarSharing-Standort

Mobilität

- Mobilitätsgutscheine für den öffentlichen Verkehr im Wohnen inbegriffen



Quelle: www.stadtbahn-erw.foren.city.de / BVB, U-Abo-Werbung

Mobilität

- Umsetzung attraktiver LV-Verbindungen zum Bad. Bhf. und zu den Tramhaltestellen



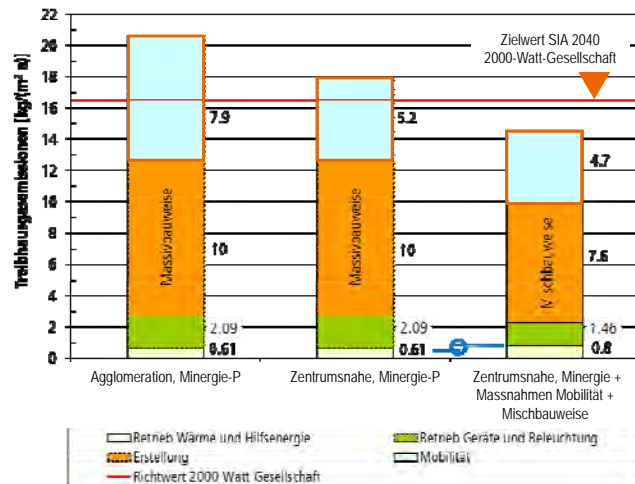
Quelle: www.tram-basel.ch / Haltestelle Hirzbrunnen Ctaraspital

© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 25

Einfluss und Auswirkung Mobilität

Einfluss und Auswirkung der Mobilität

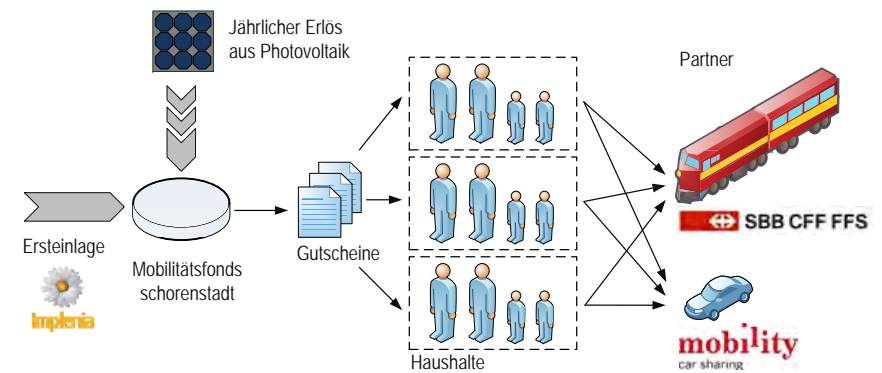
Stellenwert der Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft



© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 27

Einfluss und Auswirkung der Mobilität

Ansatz «schorenstadt» - Mobilität inklusive



© Reuss Engineering | Andreas Pfloffer | 24.09.2012 | Seite 28

Einfluss und Auswirkung der Mobilität

Einflussgrössen auf die Mobilität

Nach SIA 2039 bestehen folgende Einflussgrössen

Einflussgrösse	Lagemerkmal	Beeinflussbarkeit nach Stao-Wahl
Verfügbarkeit eines Personewagens	-	gering, bei Mietobjekt grösser
Verfügbarkeit eines Dauerabonnements für den öV	-	mittel – gross , Reglemente
Siedlungstyp am Gebäudestandort	+	keine
öV-Güteklasse am Gebäudestandort	+	sehr gering, <i>bei Arealen grösser</i>
Verfügbare Anz. eigener oder gemieteter Parkplätze (+)	(+)	mittel – gross , Bauprojekt
Distanz zum nächsten grösseren Detailhandel	+	gering, <i>bei Arealen grösser</i>

© Reuss Engineering | Andreas Pfaffler | 24.09.2012 | Seite 29

Zusammenfassung

Ansätze zur Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft bei der Mobilität

Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Verfügbarkeit und Attraktivität reduzieren

- Angebot an Parkplätze soweit zumutbar reduzieren
- Kauf-/Mietpreis für Parkplatz erhöhen
- Carsharing-Angebot bereitstellen
- Attraktivität für Fahrradbenutzung und Elektromobilität erhöhen
- Zukünftige Bewohner kommunikativ auf die Thematik sensibilisieren und abholen

Öffentlichen Verkehr – Verfügbarkeit und Attraktivität erhöhen

- Dauerabonnemente oder Gutscheine für öV in das Wohnprodukt inkludieren
- Reglementarisch den Mechanismus des Fortbestands sicherstellen (STWE)
- Taktverdichtung mit dem öV-Betreiber verhandeln, wenn nötig politische Vorstösse
- Handbieten für eine zentrale und attraktive Lage neuer Haltestellen
- öV-Güteklasse am Standort verbessern helfen

© Reuss Engineering | Andreas Pfaffler | 24.09.2012 | Seite 30

«schorenstadt»

www.schorenstadt.ch



© Reuss Engineering | Andreas Pfaffler | 24.09.2012 | Seite 31

Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit.

REUSS Engineering

Mobilität und preisgünstiges Wohnen

Tagung «Wohnen und Mobilität»
Hochschule für Technik Rapperswil
4. Oktober 2012

Agenda

1. Die Pensimo Gruppe
2. Mobilität – Bevölkerungsentwicklung – Siedlungsraum
3. Aktuelle Beispiele der Anlagestiftung Adimora

Agenda

1. Die Pensimo Gruppe
2. Mobilität – Bevölkerungsentwicklung – Siedlungsraum
3. Aktuelle Beispiele der Anlagestiftung Adimora

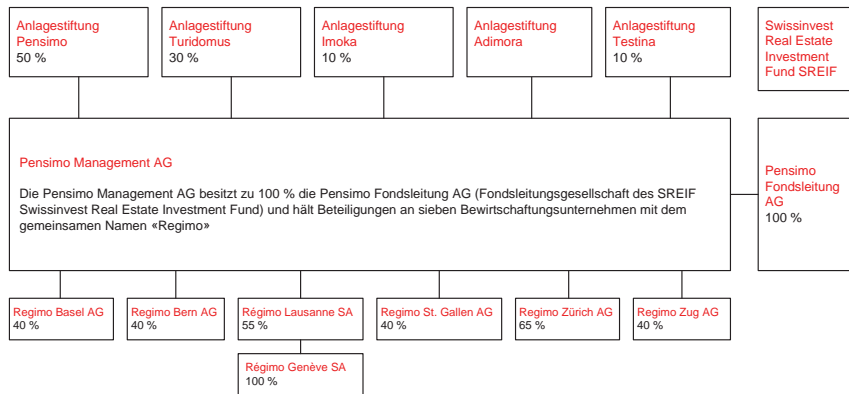
Tätigkeit der Pensimo Management AG

Real Estate Investment Management «von und für Pensionskassen» als eigenständiges, nach unternehmerischen Grundsätzen geführtes Kompetenzzentrum.

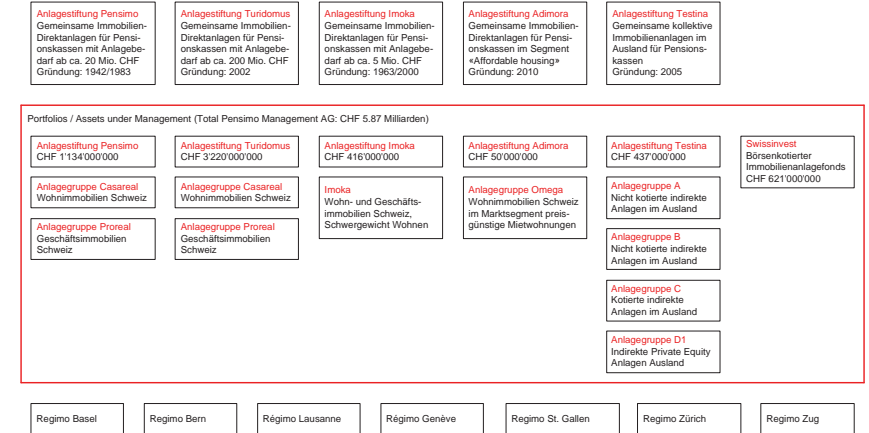
Wir erwerben, bauen, unterhalten und bewirtschaften Wohn- und Geschäftshäuser und Wohnsiedlungen oder Teile davon.

Der Nettoertrag aus unserer Tätigkeit fliesst in Form von Ausschüttungen als Kapitalertrag an unsere Anleger und indirekt in Form von Renten oder Freizügigkeitsleistungen an ihre Destinatäre zurück.

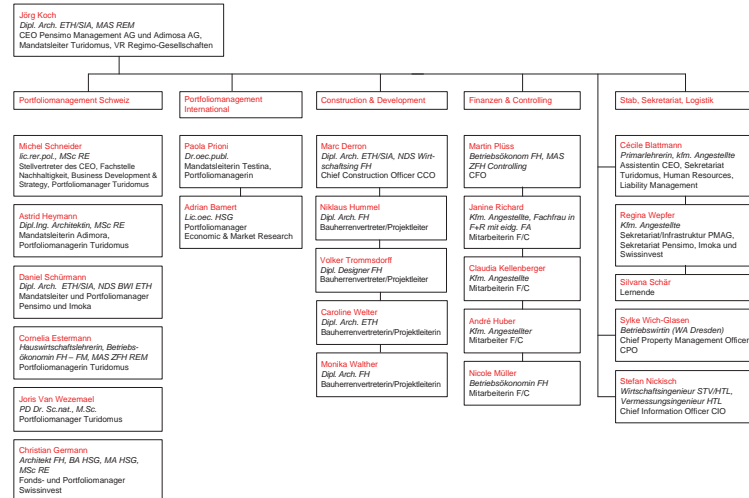
Beteiligungsstruktur der Pensimo-Gruppe



Assets under Management Pensimo Gruppe



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Pensimo Management AG



Agenda

1. Die Pensimo Gruppe
2. Mobilität – Bevölkerungsentwicklung – Siedlungsraum
3. Aktuelle Beispiele der Anlagestiftung Adimora

Mobilität

Bedeutung der Verkehrszwecke 1994-2010

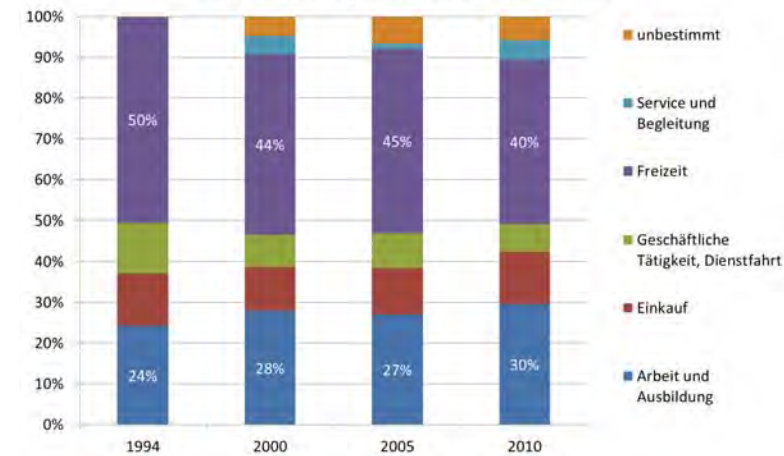
	1994	2000	2005	2010
Tagesdistanz (in km)				
Arbeit und Ausbildung	7.6	9.8	9.5	10.9
Einkauf	4.0	3.8	4.0	4.7
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	3.9	2.8	3.0	2.5
Freizeit	15.8	15.4	15.8	14.7
Service und Begleitung	n.e.	1.6	0.5	1.8
unbestimmt	0.0	1.7	2.3	2.1
Total	31.3	35.0	35.2	36.7
Wegzeit pro Tag (in Min.)				
Arbeit und Ausbildung	18.2	23.4	22.1	22.8
Einkauf	11.6	12.2	12.9	13.3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	9.7	5.6	6.1	4.5
Freizeit	43.1	44.7	50.2	43.4
Service und Begleitung	n.e.	3.1	1.0	3.3
unbestimmt	0.0	4.3	5.2	4.3
Total	82.6	93.3	97.5	91.7

Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
Auskunft: mobilita2010@bfs.admin.ch
© BFS/ARE

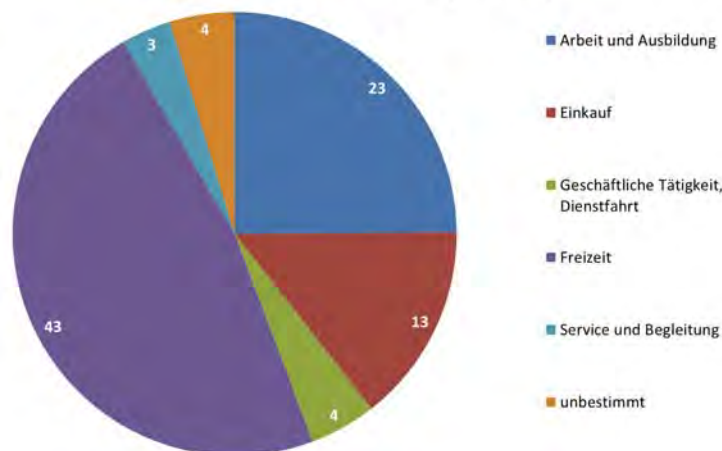
Mobilität

Aufteilung der Tagesdistanz nach Verkehrszweck



Mobilität

Wegzeit nach Verkehrszweck 2010 (in Minuten)

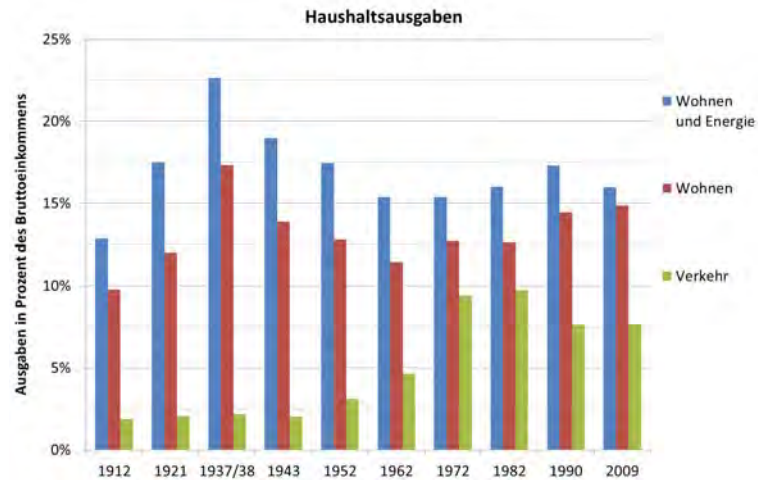


Planerische Einflussnahme auf Mobilität?

Arbeiten – Wohnen

- eher möglich
- Durchmischung wieder stärker fördern
- Trend «zurück in die Stadt»?
- Forderung nach Mobilität der Arbeitskräfte seitens Arbeitgeber
- Wohnen – Freizeit
 - eher schwierig
 - Luxusproblem
 - Verteilungsproblem (wenig preissensitiv in den höheren Einkommensklassen)

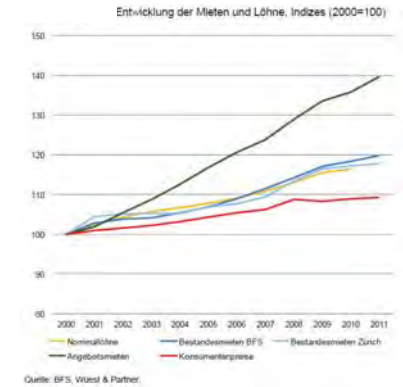
Anteil Ausgaben für Mobilität und Wohnen



Quelle: BFS

Entwicklung Einkommen und Mietwohnungspreise

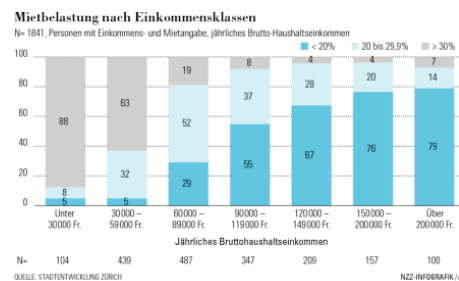
- Zunehmender Konkurrenzdruck auf dem Arbeitsmarkt durch Globalisierung
- Tendenz zu stagnierenden Löhnen und Altersrenten
- Kostensteigerungen:
 - Gesundheit
 - Mobilität
 - Energie



Quelle: BFS, Wüest & Partner

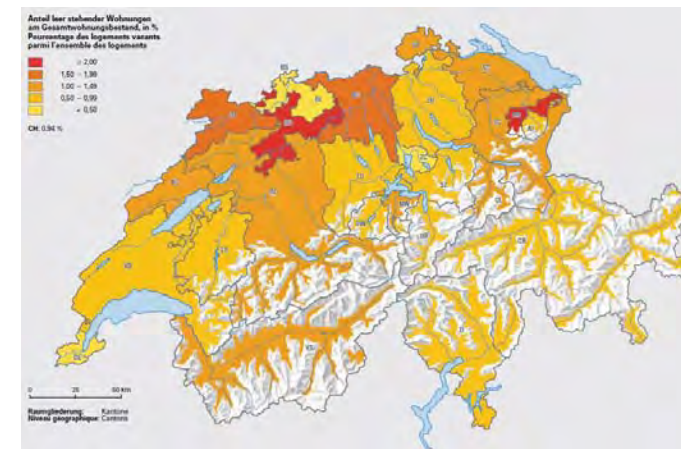
Mietbelastung nach Einkommen

- Bevölkerungszuwachs bis 2050 je nach Prognose auf 9 – 10 Mio. oder aktuell zirka 60'000 p.a.
- Steigende Bodenpreise durch weitere Verknappung und anhaltenden Anlagedruck
- Mietzinsbelastung der unteren Einkommensklassen wächst
- Zunehmende Nachfrage preisgünstiger Wohnungen



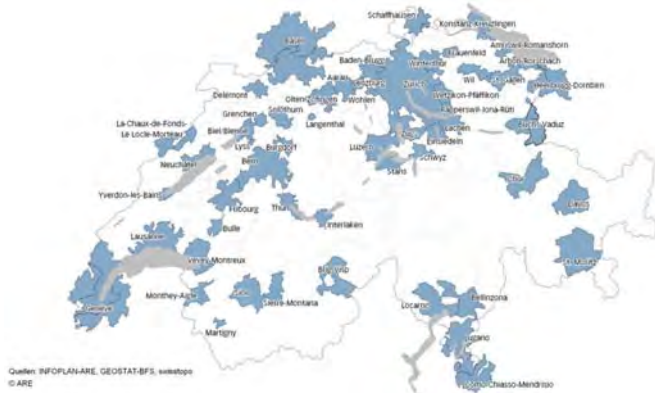
Quelle: STATENTWICKLUNG ZÜRICH, NZZ-INFOGRAFIK

Wo investieren («Core»-Strategie)?



Quelle: BFS, Leerwohnungszählung vom 1.6.2011

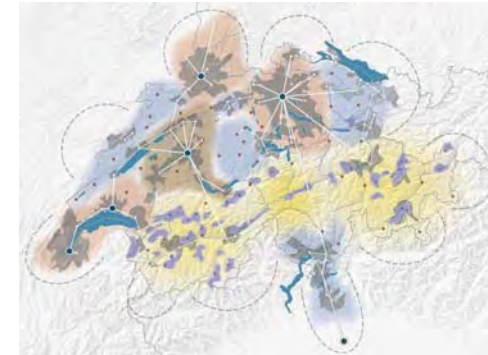
Agglomerationen Schweiz (2012)



Quellen: INFOPLAN/ARE, GEOSTAT-BFS, swisslope
© ARE

«Raumkonzept Schweiz» 2011

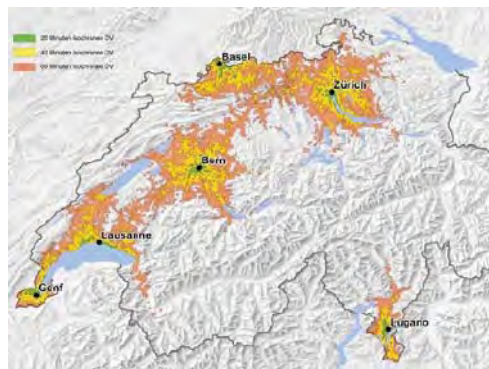
- Räumliche polyzentrische Entwicklung
- Grosse wirtschaftliche Bedeutung Metropolitanräume und der Hauptstadtregion



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

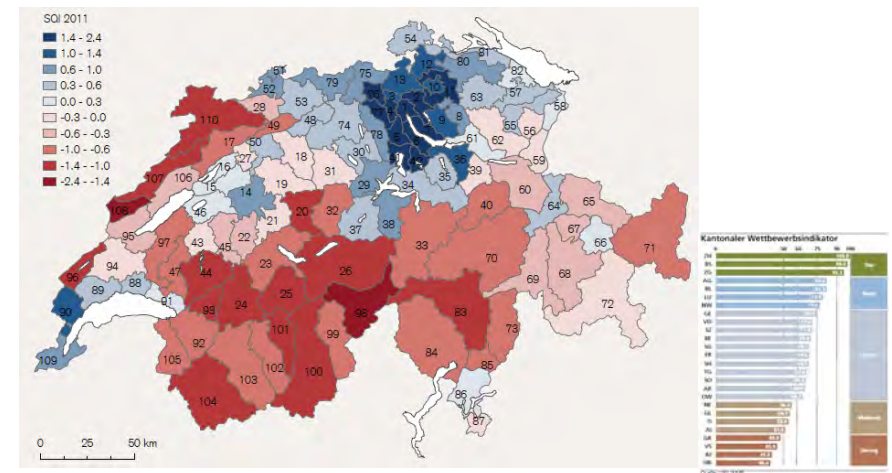
«Raumkonzept Schweiz» 2011

- Erreichbarkeit der Zentren mit dem öffentlichen Verkehr in 20, 40 und 60 Minuten
- Bedeutung der S-Bahnssysteme



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

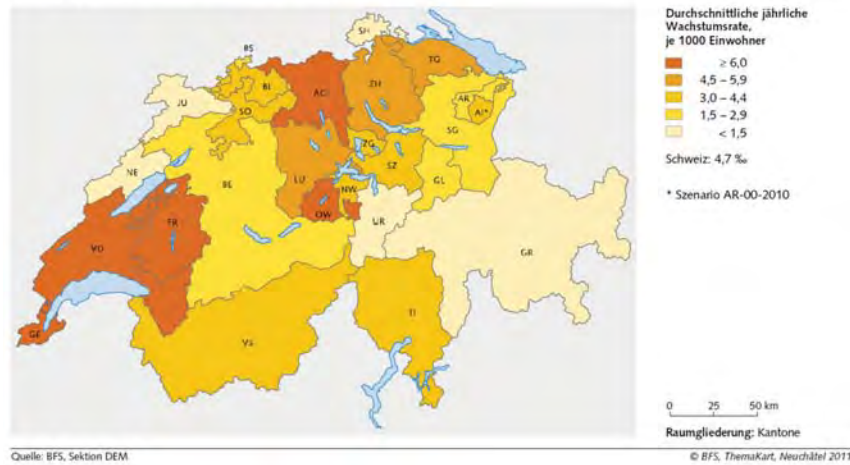
Fokussierung auf Regionen mit guter Standortqualität (SQI CS)



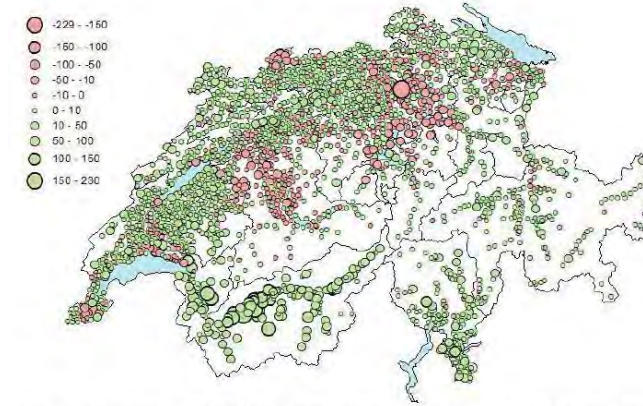
Quelle: Credit Suisse

Fokussierung auf Wachstumsregionen

Demographische Wachstumsrate, 2010–2035*

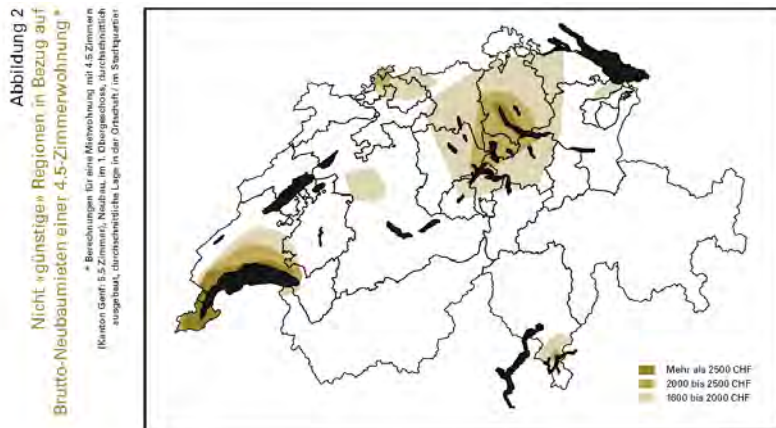


Aktuelle Bauzonenreserven und künftige Nachfrage nach Bauzonenfläche (Wohnen)



Anmerkung: Differenz zwischen aktuellen Bauzonenreserven und der im Zeitraum 2005 - 2030 zu erwartenden Nachfrage nach Bauzonenfläche für Wohnnutzung, nach Gemeinde in Hektaren. Die grünen Punkte stellen Gemeinden dar, in denen die aktuellen Bauzonenreserven grösser sind als die bis 2030 zu erwartende Nachfrage.
Quelle: Bauzonenstatistik ARE 2008. Berechnungen Fahrlander Partner; Kartengrundlage BFS Geostat/swisstopo.

Nicht «günstige» Regionen

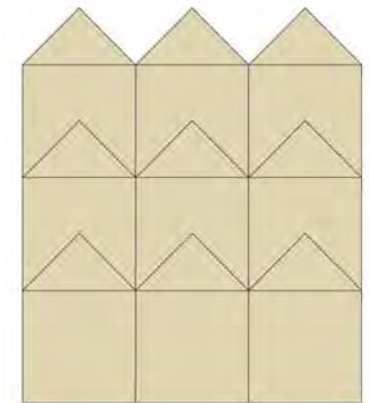


Studie Fallbeispiel

Fazit

Günstiger ist möglich:

- An urbanen Standorten
- Ohne Subventionierung
- Mit weniger Fläche
- bei dichter Bauweise
- Mit Reduktion der Ausstattung



«GÜNSTIGER» MIETWOHNUNGSBAU IST MÖGLICH

Herausforderungen, Perspektiven und Ansätze für die Prozessentwicklung im kompetitiven Umfeld zentraler Standorte

Makrolage – Bodenpreise – Arbeitsplätze Wertschöpfung - Wohnungsmieten

Behauptung: **Wer mobil ist, kann günstig wohnen.**

- In vielen Regionen der Schweiz gibt es keinen Mangel an günstigen Wohnungen
- Im Gegenteil – es gibt dort Leerstände
- Zielkonflikt zu übergeordneten gesellschaftspolitischen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen
 - Raumplanung / Zersiedelung / Landschaftsschutz
 - Umweltbelastung durch Verkehr und Infrastruktur
 - Kosten dezentrale Infrastruktur

Mobilität und preisgünstiges Wohnen

Klassischer Zielkonflikt

- Viele wollen in den Zentren Wohnen – Zentrumslagen sind teuer

Individuelle Entscheidung – gesellschaftlich Diskussion

- Wer im Zentrum wohnt, braucht (theoretisch!) weniger Mobilität – vorausgesetzt er muss und will nicht viel Mobilität konsumieren (Arbeit, Freizeit, Gesundheit, ...)
- Kosten der Mobilität versus Kosten für das Wohnen
- Unfreiwilliger Verzicht – Priorisierung des Ausgabeverhaltens
- Freiwilliger Verzicht – worauf?
- Ist Mobilität Freiheit?
- ...

Mobilität – Investitionsentscheide

- Standortevaluation
 - Voraussetzung: gute Makrolage = im Einzugsgebiet von wirtschaftlichen Zentren
 - **Gute Erschliessung mit ÖV**
 - Infrastruktur
 - Mikrolage
 - Bevölkerungsstruktur (inkl. Entwicklungsszenarien)
 - Nachfrage (Wertschöpfung)

Mobilität – Gebäude / Siedlung / Aussenraum

- Anreize zur Reduktion MIV
 - Reduktion PP Angebot wo möglich und sinnvoll
 - wir bauen in der Regel das **vorgeschriebene Minimum** anstelle des möglichen Maximums
 - Mobilitätskonzepte
 - Oberirdische Parkierung anstelle Tiefgaragen
 - Stellplätze für Carsharing Angebote
 - Genügend und dezentrale Velostellplätze
 - Bevorzugung Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)

Mobilität – Gebäude / Siedlung / Aussenraum

- Innerhalb der Siedlung
 - Verkehrsfreiheit
 - Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)
 - Anlieferung bei gemischten Nutzungen
- Mobilität innerhalb des Gebäudes
 - Wegführung Erschliessung (Stimmung, Erlebnisdichte, Sicherheit)
 - Liftanlagen (Komfort versus Kommunikation)
- Aussenräume
 - Aufenthaltsqualität
 - Konfliktarme Angebote für verschiedene Altersgruppen
 - Kommunikationszonen (Kinderkrippe, Waschsalon, ...)

Agenda

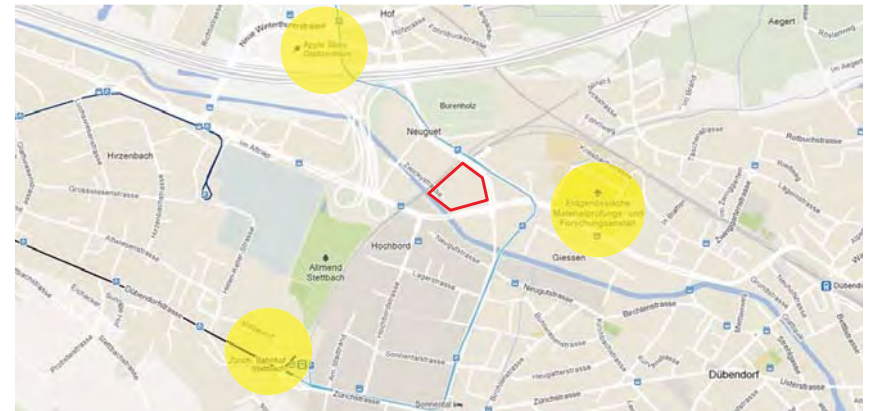
1. Die Pensimo Gruppe
2. Mobilität – Bevölkerungsentwicklung – Siedlungsraum
3. Aktuelle Beispiele der Anlagestiftung Adimora

Anlagestiftung Adimora

- Gründung 2010
- Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum als thematische Spezialisierung innerhalb der Pensimo-Gruppe
- Erhalt eines breiten Angebotes auf dem Wohnungsmarkt als Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung
- Risikodiversifikation aus Sicht des Anlegers
- 9. Dezember 2011 Erstemission über CHF 50 Mio.
- 22 Anleger aus dem Bereich der beruflichen Vorsorge

Dübendorf, Zwicky Areal (1)

- Hoch erschlossen (GlattalBahn, nahe Bahnhof Stettbach, Nähe Flughafen, Autobahn, ...)



Dübendorf, Zwicky Areal (2)



Dübendorf, Zwicky Areal (3)

- Ein neuer Stadtteil mit sehr guter Infrastruktur
- Raus, Urbanes Umfeld - Grünzüge und Flusssraum Glatt und Grienbach, Wald



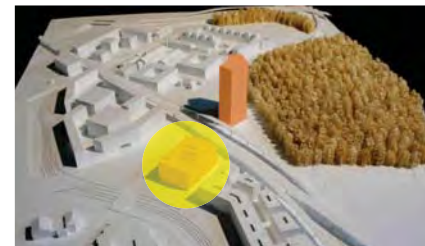
Dübendorf, Zwicky Areal (4)



- Das «Stammareal» Zwicky
- Wohnlofts in historischen Fabrikgebäuden
 - Miete und Eigentum
 - Dienstleistungsbetriebe, Läden und Werkstätten
 - Gastronomie und Kultur



Dübendorf, Zwicky Areal (5)



Neubau Seidenstrasse

- International School
- Hochwertige Gewerbeflächen



Dübendorf, Zwicky Areal (6)



Baufeld E

- Arbeiten und Wohnen
- Mischformen – unscharfe Typologien
- Reduktion Parkplätze
- Spannende Nachbarschaften > Kraftwerk 1
- Studentisches Wohnen
- Solide einfacher Bauweise



Baufeld D

- Französische Schule

Dübendorf, Zwicky Areal (7)



Dübendorf, Zwicky Areal (8)

- Projektentwicklung Senn BPM AG, St. Gallen
- Architekten Schneider Studer Primas
- Co-Investment Turidomus (45%) / Adimora (55%)
- Investitionsvolumen CHF 50 Mio.

Adimora Block

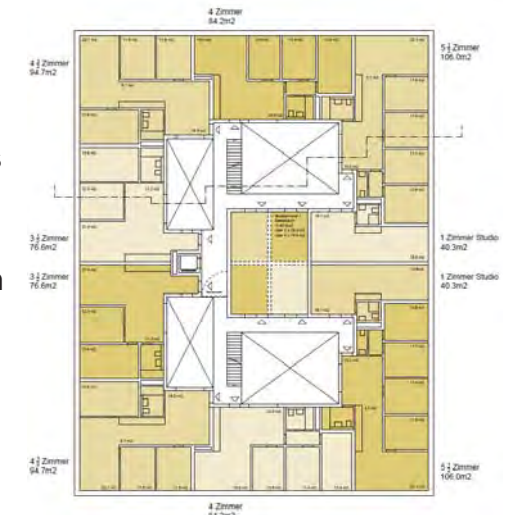
- HNF 6'000 m²
- 60 Wohnungen
- 842 m² Gewerbe



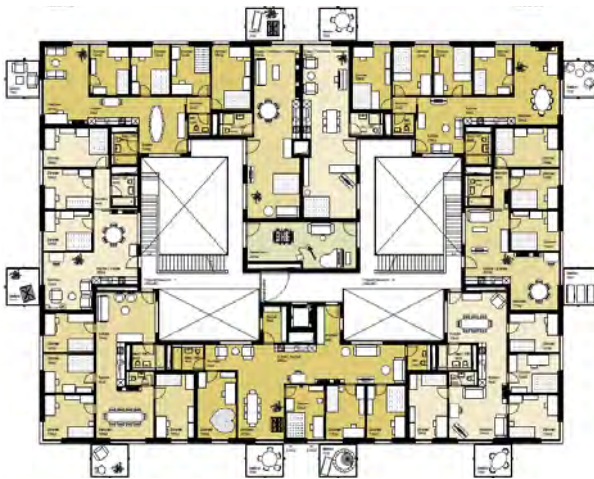
Dübendorf, Zwicky Areal (9)

Kompakter Adimora Block

- 3-5-Zimmerwohnungen
- 1-Zimmer Studios
- Familien, Paare, Singels
- Wohngemeinschaften
- zumietbare Ateliers
- Kommunikationszone im Innern des Gebäude > Lichthöfe
- Waschsalons im Eingangsgeschoss



Dübendorf, Zwicky Areal (10)



Wohnungsmix

- 2 x 1 Zimmer Studio à 55 m²
- 2 x 3er WG à 84 m²
- 4 x 4er WG à 105 m²
- 1 x 4er WG à 133 m²
- Total 28 Zimmer je Geschoss
- 2 Geschosse > 56 Zimmer

Agenda

1. Die Pensimo Gruppe
2. Die Anlagestiftung Adimora
3. Portfolio Bestandesliegenschaften
4. Zwicky-Areal
5. Weitere Projektentwicklungen

Winterthur-Dättnuu, Areal Keller Ziegelei (1/5)

- Akquisition von gut erschlossenem günstigen Bauland
- ehemalige Tongrube der Keller Ziegelei
- Lage am westlichen Siedlungsrand von Winterthur im Quartier Dättnuu
- Fahrzeit von zirka 15 Minuten direkt an den Bahnhof
- Realisierbare Hauptnutzfläche von rund 8'550 m²
- Architektur Jakob Steib, Zürich
- Baubewilligung 11. Oktober 2011
- Projektierung 2012/2013
- Realisierung 2013/2014



Winterthur-Dättnuu, Areal Keller Ziegelei (2/5)

- Adimora Pilotsiedlung mit kompakten Grundrissen und neuen Typologien
- 82 Wohnungen > kompakte Zentralraumwohnungen
- Schwerpunkt 3.5 und 4.5 Zimmer Familienwohnungen
- Zumietbare Einzelzimmer (Mansardenzimmer)
- Offene vorgelagerte Treppenhäuser mit Aussenraum kombiniert



Winterthur-Dätttau, Areal Keller Ziegelei (4/5)

Rechenbeispiel Kosten «Mobilität im Haus»:

Ausgangslage:

- Ziel Angebot preisgünstige Wohnung:
 - Miete pro Wohnung CHF 2'000.- exkl. Nebenkosten
- Vorgaben Gestaltungsplan/Baubewilligung Zone W3:
 - Gebäudestruktur 3 geschossig/Zweibünder
 - Alle Wohnungen mit hindernisfrei erschlossen
 - 1 PP pro Wohnung unterirdisch
- Resultat:
 - 1 Liftanlage für 4 Wohnungen (EG ebenerdig erschlossen)

Winterthur-Dätttau, Areal Keller Ziegelei (5/5)

Kosten-/ Ertragsrechnung:

- Mögliche Reduktion des Mietzinses durch Weglassen der Liftanlage und Streichen des Tiefgaragenplatzes

<u>Investitionskosten pro Wohnung (Beispiel 4.5 Zimmer 100 m²)</u>	in CHF	
Nettomiete pro Monat (Annahme)	2'000	
Nettomiete pro Jahr	24'000	
Investitionskosten (Kapitalisierung 5% Brutto)	480'000	
Investitionskosten Liftanlage inkl. Bauliche Massnahmen	180'000	
Investitionskosten Liftanlage pro Wohnung (von 4)	45'000	
Investitionskosten pro Tiefgaragenplatz	30'000	
Kostenreduktion ohne Lift und Tiefgarage pro Wohnung	75'000	
Investitionskosten pro Wohnung	405'000	
Nettomiete pro Monat bei gleicher Kapitalisierung	1'688	
Differenz	313	15.6%

(ohne Berücksichtigung der Nebenkosten für Service, Unterhalt, ...)

Bern, Schönberg-Ost (1/2)

- 400 neue Wohneinheiten in kleinteiliger Bebauungsstruktur
- Ziel: hohe städtebauliche und architektonische Qualität
- Zuschlag PMAG für Baufeld D ohne Parzelle 27
- Baurecht der Burgergemeinde Bern
- 1 von 7 Punkthäusern baut Adimora
- 7 Häuser, 4 Stiftungen, 3 Architektenteams

- Baueingabe 05/2012
- Baurechtsvertrag 08/2012
- Bauphase ab 2013
- Bezug ab 2014



Bern, Schönberg-Ost (2/2)

Architektur: Esch Sintzel Architekten, Zürich

Bauökonomie: Affolter Partner GmbH, Bern



Total 13 Wohnungen
4 x 2.5-Zimmer à 60 m²
8 x 3.5-Zimmer à 70 m²
1 x 5.5 Zimmer à 105 m²