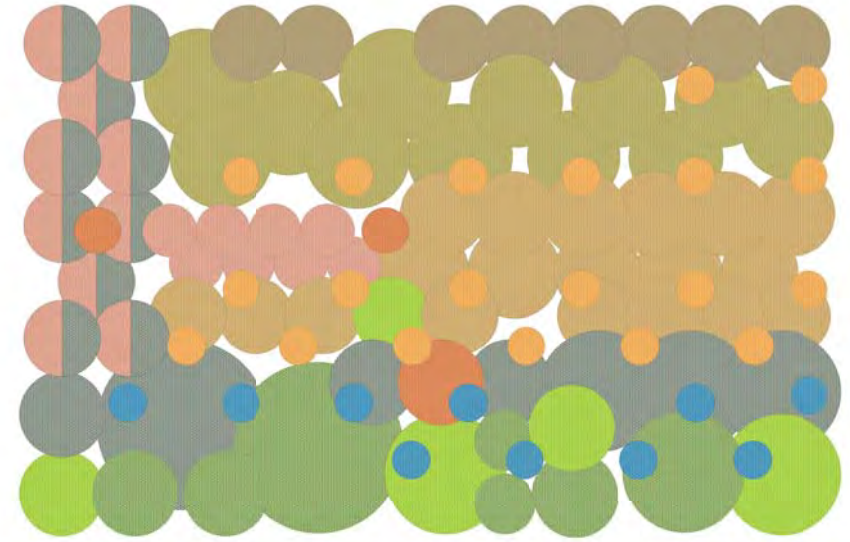
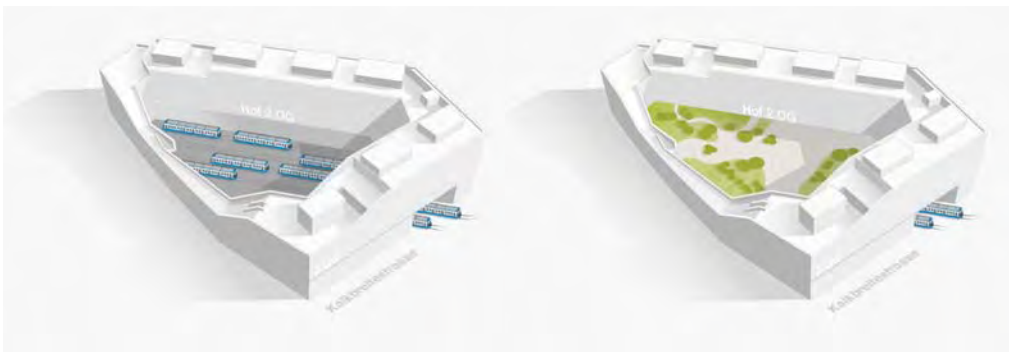




Die Kalkbreite, Zürich: Schnittfläche zwischen den Achsen – Scharnier zwischen den Quartieren
 Grundbesitzerin: Stadt Zürich – Baurechtsnehmerin für 90 Jahre: Genossenschaft Kalkbreite
 7'500 m² Arealfäche – Tramabstellanlage – bebaubare Randflächen



Die Projektziele: Mix aus Wohnen, Arbeiten, Kultur – soziale Durchmischung – Gemeinschaft – Partizipation – 2000 W Gesellschaft – minimaler Flächenverbrauch – optionale Mobilität



Das Projekt: 8-geschossiger Bau rund um die Tramabstellanlage
 – 60% Wohnen, 37% Gewerbe,

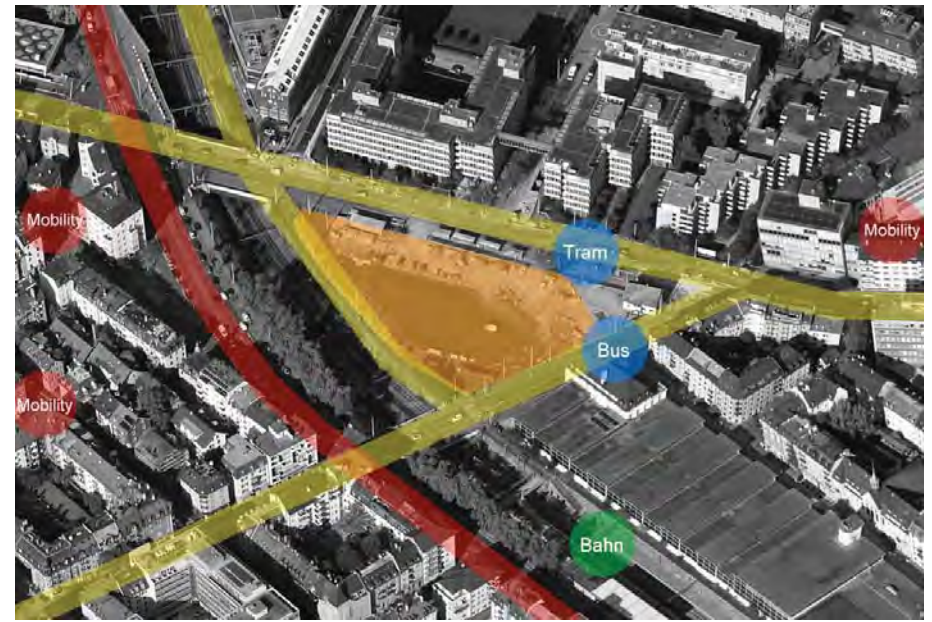
3% Gemeinschaftsräume, begrünter Hof über der Tramhalle, gemeinschaftliche Dachgärten



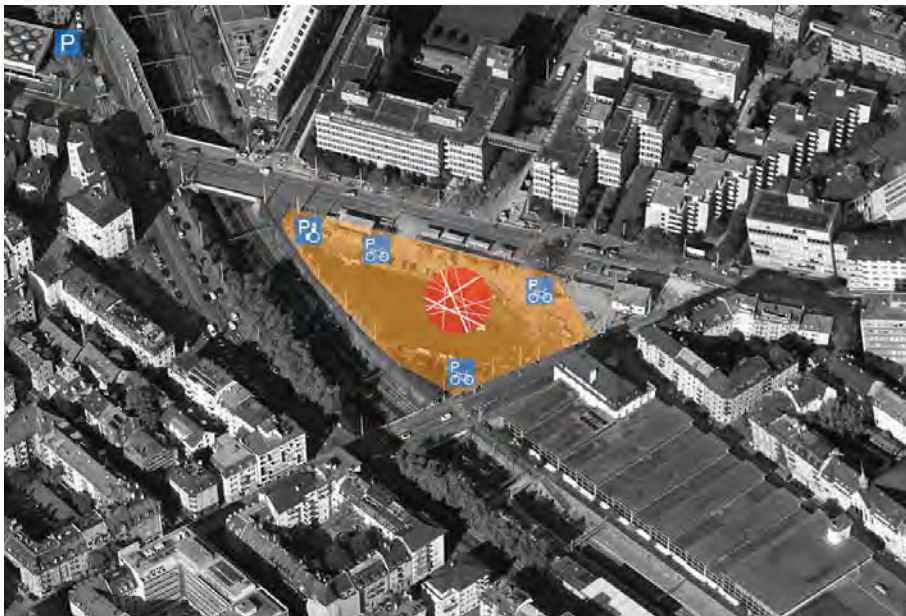
230 Bewohnerinnen und Bewohner, 200 Arbeitsplätze



Baubeginn Januar 2012 – Bezug April 2014



Optimale Voraussetzungen für autofreies Wohnen und Arbeiten – Erschliessung mit Tram, Bus, Bahn, Velorouten, Mobility-Standplätzen und Autobahn-Zubringer vor der Haustür



10 Parkplätze für Gewerbe und Besuch in der städtischen Siedlung Lochergut, 2 Behindertenparkplätze und 300 ebenerdige Velostellplätze im Gebäude, Mobilitätsangebote



Mobilitätsangebote:

- Bewirtschaftung der Velostellplätze
- Reparaturinfrastruktur, Kompressorpumpen bei den Velostellplätzen
- Bike-Sharing: 2 E-Bikes, 2 Citybikes zur stunden- oder tageweisen Miete
- Cart-Sharing: 1 Lastenvelo, 2 Veloanhänger/Handwagen zur stunden- oder tageweisen Miete
- Park-Sharing: 5 der 10 Parkplätze im Lochergut zur stunden-/tageweisen Miete für BesucherInnen, Gewerbefahrzeuge etc.
- Reservations- und Abrechnungssystem für die Sharing-Angebote
- Service und Beratung

Sämtliche Dienstleistungen durch Genossenschaft erbracht

Finanzierung: Ertrag Mobilitätsangebote, Mobilitätsfonds (ca. CHF 40'000/Jahr)



Tagung

WOHNEN UND MOBILITÄT

Donnerstag 4. Oktober 2012

HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Aula

Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bern

Elsi Hischier, Leiterin Nachhaltiges Immobilienmanagement, Stadt Bern

Renato Bomio, Projektleiter, Stadt Bern

Workshop

Städte als Wegbereiter für eine nachhaltige Mobilität bei Wohnsiedlungen



Input zu Workshop

Umfeld - Rahmenbedingungen – Monitoring

- > Gemeinderat – Legislaturrichtlinien 2009-2012
- > Fonds- für Boden- und Wohnbaupolitik
- > Nachhaltiges Immobilienmanagement

Elsi Hischier, Leiterin Nachhaltiges Immobilienmanagement, Stadt Bern

Beispiele

- > Gesamtanierung Fröschmattstrasse/Zypressenstrasse
- > Neubau Centralweg (Lorraine – nahe Bahnhof)
- > Ersatzneubau Stöckackersüd (Bümpliz)

Renato Bomio, Projektleiter, Stadt Bern



Gemeinderat – Legislaturrichtlinien 2009-2012

Die Stadt Bern stärkt den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr als Hauptträger der Mobilität.

- Die Velostation Schanzenstrasse ist im Bau.
- Die Finanzierung der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist bis 2010 gesichert; die Weiterführung ist geklärt.
- Das Vorprojekt für den Kapazitätsausbau, 1. Etappe, des Hauptbahnhofs Bern liegt vor.
- Der Realisierungskredit für das Tram Region Bern ist bewilligt.

Die Stadt Bern bringt ihre Infrastruktur im Rahmen der Gebäudelebenszyklen energietechnisch auf den neuesten Stand und optimiert laufend den Gebäudebetrieb in energietechnischer Sicht.

- Die Stadt Bern setzt für die Stadtverwaltung konsequent auf energieeffiziente Fahrzeuge.



Vorstellung Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik, Bern

- Liegenschaftsverwaltung > bewirtschaftet Liegenschaften Finanzvermögen
- gemeindeeigene Unternehmung mit Sonderrechnung
- Ziel, bestmögliche Voraussetzungen für eine zeitgemässe, soziale, wirtschaftliche und baulich optimierte Wohnbaupolitik zu garantieren

| Beschrieb | Einheit | Betrag |
|--|---------|----------------|
| Versicherungswert Portfolio Fonds | CHF | 932'410'300.00 |
| Vermietete Wohnungen | Stk | 2'060 |
| Vermietete Abstellplätze | Stk | 414 |
| Anzahl Abstellplätze pro Wohnung | | 0.20 |
| Haushalte ohne Auto (Stadt Bern) | % | 53.00 |
| Leerwohnungsziffer 01.06.2012 (Stadt Bern) | % | 0.44 |

Fonds: Gesamtstrategie und Teilstrategien



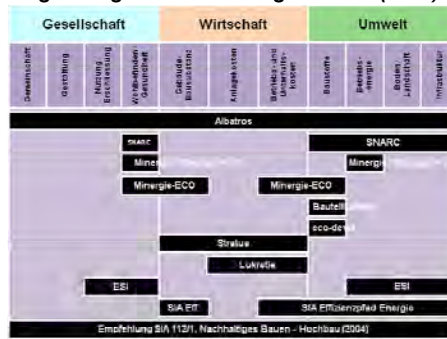
- Gesamtstrategie
- **Teilstrategie Nachhaltige Entwicklung im Immobilienmanagement**
- Teilstrategie Wohnen
- Teilstrategie Geschäftsliegenschaften
- Teilstrategie Baurechte
- Teilstrategie Landwirtschaft
- Teilstrategie Beteiligungen

Fonds: Leitbild Nachhaltiges Immobilienmanagement



Fonds: Grundlage der Portfoliobewertung

Empfehlung SIA 112/1 „Nachhaltiges Bauen - Hochbau, Ergänzungen zum Leistungsmodell“ (2004)



NIM (Nachhaltiges Immobilienmanagement LV Stadt Bern)

Ausschnitt aus der Empfehlung SIA 112/1 „Nachhaltiges Bauen - Hochbau, Ergänzungen zum Leistungsmodell“ (2004)

Thema 3.4 Infrastruktur

Kriterium 3.4.1 Mobilität

- Vorstudien**
- Konzept mit guter Erschliessung durch den ÖV sowie mit Anschluss an das Radwegnetz in naher Distanz zu Einkauf, Schule, Erholung usw. eruieren
 - **Parkplatzzahl reduzieren** zwecks Verkehrsumlagerung auf öffentlichen Verkehr.
 - Objektbezogene **Carsharing-Modelle** prüfen.
 - **Parkiervarianten** mit möglichst geringer Belastung des Grundstückes durch kompakte und periphere Anordnung erarbeiten.
 - Einrichtungen für die **Fahrradparkierung** in unmittelbarer Nähe der Nutzer vorsehen.



NIM (Nachhaltiges Immobilienmanagement LV Stadt Bern)

Wohnliegenschaften: Monitoringpunkte der Mobilität

| | |
|------------------|---|
| Mobilität | Faktor Veloabstellplätze pro Zimmer [-] Faktor < 1 nicht nachhaltig Faktor = 1 nachhaltig Faktor > 1 nachhaltig |
| | Faktor Autoabstellplätze pro Wohnung [-] Faktor < 0.2 = autofrei Faktor 0.2 - 0.5 = autoarm Faktor > 0.5 = nicht nachhaltig |



Gesamtsanierung Fröschmattstrasse/Zypressenstrasse



Gesamtsanierung (2012/2013)

- Baujahr 1953/1954
- Denkmalpflege beachtenswert
- MINERGIE-P-ECO
- 34 Wohnungen
- 5'182 m² Geschossfläche
- 3'059 m² Hauptnutzfläche
- 2 Stk. Parkplätze vorhanden
- Keine Veloabstellplätze vorhanden
- Mit ÖV gut erschlossen
- Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe



Gesamtsanierung Fröschmattstrasse/Zypressenstrasse

| Massnahmen | Wirkungen |
|---|--|
| Keine neuen PP erstellen Erstellung zusätzlicher Veloabstellplätze | Einfluss auf Modalsplitt Tiefere Baukosten Wenig Landverbrauch |
| Naturnahe Gestaltung der Umgebung | Möglichkeit der Selbstversorgung Treffpunkt Hobby |
| Auswahlkriterien bei Wohnungsvergabe | Autofreier Haushalt Zufriedene Hausgemeinschaft |

Autofreie Siedlung



Neubau Centralweg (Lorraine – nahe Bahnhof)



NEUBAU in Planung (2013/2014)

- MINERGIE-P-ECO
- 13 Wohnungen + 1 Atelier
- 1'334 m² Geschossfläche
- 2'404 m² Hauptnutzfläche
- Mit ÖV gut erschlossen
- Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe





Neubau Centralweg (Lorraine – nahe Bahnhof)

| Massnahmen | Wirkungen |
|---|-----------------------------|
| Keine neuen PP erstellen | Einfluss auf Modalsplitt |
| Nutzung vorhandener PP in Nachbarliegenschaften | Tiefere Baukosten |
| Erstellung von 41 Veloabstellplätzen | Wenig Landverbrauch |
| Auswahlkriterien bei Wohnungsvergabe | Autoarmer Haushalt |
| | Zufriedene Hausgemeinschaft |

Autofreie Siedlung



Ersatzneubau Stöckackersüd (Bümpliz)



NEUBAU in Planung (2013/2015)
 MINERGIE-P-ECO / Siedlung 2000 Watt
 146 Wohnungen
 23 Autoabstellplätze (7 Besucher/15 Mieter)
 518 Veloabstellplätze
 23'957 m² Geschossfläche
 14'216 m² Hauptnutzfläche
 Mit ÖV gut erschlossen
 Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe



Ersatzneubau Stöckackersüd (Bümpliz)

| Massnahmen | Wirkungen |
|---|-----------------------------|
| Wenig neue Parkplätze erstellen | Einfluss auf Modalsplitt |
| Bereitstellung von Car-Sharing PP | Tiefere Baukosten |
| Erstellung von Veloabstellplätzen | Wenig Landverbrauch |
| Bereitstellung von Gemeinschaftsanlagen | Weniger Mobilitätsbedarf |
| Bereitstellung von Gewerbeflächen | Verbindung Arbeit-Wohnen |
| Auswahlkriterien bei Wohnungsvergabe | Autoarmer Haushalt |
| | Zufriedene Hausgemeinschaft |

Autofreie Siedlung

Autofreies/autoarmes Wohnen: Vom Zonenplan bis zum Mietvertrag

www.vcs-rgbern.ch/autofrei

Hannes Meuli, Präsident VCS Regionalgruppe Bern

4.10.2012, HSR, Tagung Wohnen und Mobilität

Workshop B «Städte als Wegbereiter für eine nachhaltige Mobilität bei Wohnsiedlungen»

www.verkehrsclub.ch



Autofreies/-armes Wohnen im Kanton Bern

– Städte als Wegbereiter?

- Bern
 - Burgunder
 - Warmbächliweg
 - Stöckacker Süd
 - Holligen
- Biel
 - FAB-A Fabrikgässli/Neuengasse
- Köniz
 - Niederwangen, Ried Ost

– Ostermündigen

- Oberfeld:
Baureglement Art. 59a (2006):
„Die Gemeinde kann ... mit Überbauungsordnungen Gebiete ausscheiden, in welchen die Anzahl Abstellplätze für Personenwagen bis auf 0.1 pro Wohnung reduziert und die Ersatzabgabe ... ganz oder teilweise erlassen werden kann.“



→ Pionier war Agglo-Gemeinde!

www.verkehrsclub.ch



Nachfrage nach autofreiem Wohnen

– Städte als Wegbereiter?

- Mikrozensus (2010)
 - Region Bern 2010: 31% der Haushalte autofrei (2005: 26% autofrei)
 - **Stadt Bern 2010: 53% der Haushalte autofrei (2000: 42% autofrei)**

- Marktstudie (2007):
«Bereitschaft ... vertraglich auf **Besitz eines Autos zu verzichten: 12'400 Haushalte**, davon 8'800 in Stadt und 3'600 in Region»
= Kern des Marktpotenzials für autofreies Wohnen im Raum Bern.



Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern
Energiesparend, ökologisch, autofrei – das neue Wohnerlebnis in der Schweiz

Bericht

Auftraggeber:
Weitere Träger:

Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bern



und für wohnbau ag

Österreichische Ostermündigen, Stadt Berner Wirtschaft des Kantons Bern IS Oberfeld Ostermündigen.



VCS Sektion Bern



→ Reaktion auf Nachfrage!

www.verkehrsclub.ch



Baubewilligung ist möglich

– Städte als Wegbereiter?

„Autofreie Wohnsiedlungen bringen es mit sich, dass die Bewohnenden dieser Siedlung auf ein Auto verzichten. ... kein Bedarf an Parkplätzen besteht, ... sind Voraussetzungen für Abweichung von der gesetzlich vorgesehenen Parkfläche gegeben...
...Ermächtigung zur Erstellung von lediglich 8 anstelle der vorgeschriebenen 35 Autoabstellplätze“
25. August 2009



→ Erste Baubewilligung in der Stadt Bern

www.verkehrsclub.ch



Autofreies/autoarmes Wohnen: Vom Zonenplan bis zum Mietvertrag

– Städte als Wegbereiter?

- VCS RG Bern: ab 2002 in IG autofreie Siedlung Oberfeld aktiv
- VCS CH: Partnerorganisation von npg AG (Burgunder)
- FAB-A: „Endlich! Regierungsstatthalter hat Baubewilligung erteilt. Katz und Maus Spiel gegen unser Bauprojekt ist zu Ende.“

- VCS RG Bern: Dokumentation / Hilfestellung

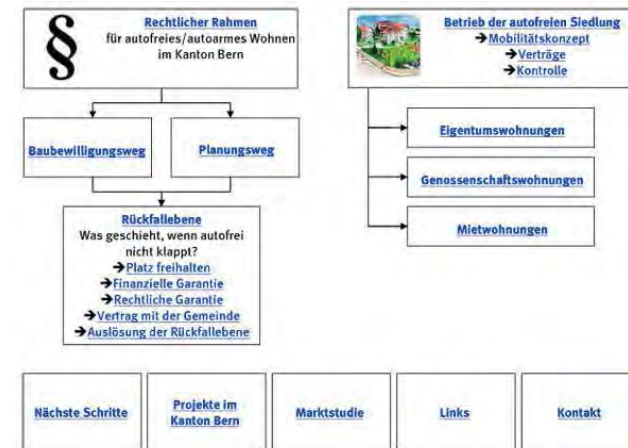


→ Es braucht grosses privates Engagement

5

Der Weg zum autofreien/-armen Wohnen

- Es braucht grosses Engagement von Behörden und Privaten!
- Wir helfen weiter! www.vcs-rgbern.ch/autofrei



6

Schneller zum autofreien/-armen Wohnen

– Städte als Wegbereiter? Ja, aber es könnte besser werden!

– Präzisierung in der kantonalen Bauverordnung

– Vorschlag Regierungsrat:

... unterschiedliche Anzahl Abstellplätze, je nachdem, ob sich die Liegenschaft in einer Stadt oder Agglomeration oder aber im übrigen Kantonsgebiet befindet ... könnte auch für die Wohnnutzung eingeführt werden.

... möglich wäre eine Anpassung der Ausnahmefälle für besondere Verhältnisse

– Vorschlag VCS Regionalgruppe Bern:

In Gebieten, die für autofreies Wohnen vom Fahrzeugverkehr freizuhalten sind, kann die Zahl der Abstellplätze auf 10% reduziert werden, wenn sichergestellt wird, dass Abstellplätze ausschliesslich Besuchern und der Zulieferung zur Verfügung stehen.

→ Autofrei darf nicht komplizierter sein als mit Auto!

7

Verfahren zur Sicherung der Erstellung von Ersatzparkplätzen

Christian Zeyer, Präsident WBG Oberfeld

Ausgangslage

Bauen mit einer reduzierten Anzahl Parkplätze stellt für eine Gemeinde ein gewisses Risiko dar. Halten sich die Bewohner der Siedlung nicht an die Autofreiheit, besteht die Gefahr, dass die umgebenden Strassenräume durch das wilde Parkieren der Bewohner der Siedlung beeinträchtigt werden. Dieses Problem ist nicht nur kurzfristig vorhanden, es akzentuiert sich längerfristig zum Beispiel durch Besitzerwechsel. Die Gemeinde hat deshalb ein grosses Interesse, sicherzustellen, dass auch in einer weiteren Zukunft genügend Ressourcen vorhanden sind, um den Bau einer Ersatzparkierung sicherzustellen. Denn sollte der Fall eintreffen, dass die Bewohner gleichzeitig ihre Autofreiheit aufgeben und der Gemeinde vermelden, sie hätten keine Ressourcen, um Ersatzparkplätze zu bauen, ergibt sich für die Gemeinde eine ungünstige Situation.

Es ist deshalb nachvollziehbar, dass die Gemeinde für diese Situation Sicherheiten haben will, die ihr erlauben, die notwendigen Parkplätze in der Form einer Ersatzvornahme erstellen zu lassen falls sich die Bewohner nicht an die vereinbarten Regeln halten.

Dabei muss die Gemeinde darauf achten, dass sie Sicherheiten hat, auf die sie auch zurückgreifen kann. Möglichkeiten dazu sind die Hinterlegung von Eigenkapital und die Hinterlegung von unbelasteten Schuldbriefen. Die hinterlegten Schuldbriefe müssen zwingend im ersten Rang sein, da die Gemeinde sonst keine Sicherheit hat, dass sie darauf zurückgreifen kann.

Ein Investor, der eine autofreie Siedlung erbauen will, ist jedoch mit der Situation konfrontiert, dass die Erstellung von Schuldbriefen für die Siedlung seine Bonität reduziert. Im Allgemeinen sind Banken nicht bereit, vorrangige Hypotheken auf einem Grundstück zu akzeptieren, für das sie einen Bankkredit zur Verfügung stellen. Im Normalfall bleibt einem Investor also nur die Möglichkeit, Eigenkapital auf einem Sperrkonto zu hinterlegen. Dies wiederum verschlechtert die finanzielle Lage eines Investors und kann dazu führen, dass das Projekt nicht realisiert wird.

Das unten stehend vorgestellte Verfahren ermöglicht es, diese Sicherheiten zur Verfügung zu stellen, ohne dass dadurch dem Grundstücksbesitzer zusätzliche Kosten entstehen.

Schrittweise muss folgendes etabliert werden:

1. Planerische Festlegung der Ersatzparkplätze

Es ist davon auszugehen, dass von den Baubewilligungsbehörden nur eine kleine Anzahl oberirdische Parkplätze als Ersatz genehmigt werden kann. Deshalb muss für die Ersatzparkplätze ein Raum vorgesehen werden, in dem eine unterirdische Einstellhalle gebaut werden kann. Im Gegensatz zu oberirdischen Parkplätzen, die relativ günstig sind, muss bei einer Einstellhalle mit Kosten von 30- bis Fr. 40'000 pro Einstellplatz gerechnet werden. Im Gegensatz zu oberirdischen Parkplätzen kann eine Einstellhalle nicht oder nur mit grossen Zusatzkosten schrittweise erbaut werden. In Folge dessen wird die Gemeinde Sicherheiten für die Erstellung einer ganzen Halle einfordern.

Tip: Bei der Erstellung der Pläne wird mit Vorteil darauf geachtet, dass die zukünftige Einstellhalle möglichst kostengünstig realisiert werden kann. z.B. kann dafür gesorgt werden, dass die Einfahrt für die Einstellhalle bereits besteht.

2. Abparzellierung einer Einfahrtparzelle

An einem geeigneten Ort auf dem Grundstück, zum Beispiel am Rand in einer Ecke, wird eine Einfahrtparzelle ausgeschieden. Das Grundstück besteht anschliessend aus der Hauptparzelle und der Einfahrtparzelle. Falls gewünscht kann die Hauptparzelle zusätzlich in weitere Parzellen aufgeteilt werden. (vergleiche Plan Parzellen Oberfeld). Diese Einfahrtsporzelle muss nicht notwendigerweise mit der effektiven Einfahrt für die Einstellhalle identisch sein. Sie dient nur als Konstrukt, damit die benötigten Schuldbriefe erstellt werden können. Sie kann durchaus sehr klein gestaltet werden. Die Parzelle muss im Eigentum des/der Grundstückseigentümer(s) sein.

3. Errichtung von Schuldbriefen

Auf der Einfahrtparzelle können nun Schuldbriefe errichtet werden, die ausreichen, um eine unterirdische Einstellhalle zu bauen. Diese werden der Gemeinde übergeben.

4. Errichtung eines unterirdischen Überbaurechts

Auf dem Grundbuch wird nun ein unterirdisches Überbaurecht¹ zu Gunsten der Einfahrtparzelle errichtet. Dieses geht zulasten der Hauptparzelle, auf der sich später eine Einstellhalle realisieren liesse. Mit diesem Mechanismus kann die Erstellung der Einstellhalle vertraglich fixiert werden, wobei die Schuldscheine auf der Einfahrtparzelle zur Erstellung zur Verfügung stehen. Da die Einfahrtsporzelle sehr klein ist und auf ihr direkt nichts gebaut werden kann, erhalten die Schuldscheine auf der Einfahrtparzelle nur dann einen Wert, wenn die Ersatzparkplätze auch tatsächlich gebaut werden.

5. Errichtung der notwendigen Dienstbarkeiten

Damit den Zufahrt auf die zukünftige Einstellhalle gesichert ist, müssen im Grundbuch die dafür notwendigen Weg errechne durch Dienstbarkeiten gesichert werden.

Ersatzvornahme

Kommt es zur Ersatzvornahme, greift die Gemeinde auf die Schuldbriefe zurück. Sie kann diese belasten lassen und so das Kapital beschaffen, um die Parkierungsanlage erstellen zu lassen.

Fazit

Mit diesem Verfahren muss die Bank zwar einige Dienstbarkeiten zu Gunsten und zu Lasten der Siedlung zur Kenntnis nehmen. Sie muss jedoch keine erstrangigen Hypotheken akzeptieren, die die Siedlung direkt betreffen. Die erstrangigen Hypotheken auf der Einfahrtparzelle erhalten erst ihren Wert, wenn die Halle auch tatsächlich gebaut wird. In diesem Fall steht den Schuldbriefen auch ein entsprechender Gegenwert gegenüber, was wiederum für die Bank eine attraktive Situation zur Finanzierung dieser Infrastruktur darstellt. Da sichergestellt werden muss, dass die Gemeinde die Ersatzvornahme nur machen kann, wenn vorher definierte Regeln der Autofreiheit verletzt sind, ist auch davon auszugehen, dass für die neu erstellte Einstellhalle ein Bedarf vorhanden ist, was die Finanzierung des Schuldendienstes sicherstellt. Dieses Verfahren gibt es auch dem Investor eine zusätzliche Sicherheit. Sollte sich nämlich herausstellen, dass das Konzept sich nicht bewährt, stehen dem Investor die notwendigen Schuldscheine zur Verfügung, um in eigener Regie die notwendige Einstellhalle zu realisieren. Selbstverständlich muss auch diese Situation mit der Gemeinde vertraglich geregelt werden.

¹ Überbaurecht weil: es wird über die Parzellengrenze in die Nachbarparzelle hinein gebaut.
Unterirdisch weil die Einstellhalle unterirdisch gebaut wird.

Autofrei wohnen in der Siedlung Burgunder in Bern Bümpliz - Süd

„Rechtliche Hürden“

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Der übliche Stolperstein - Das Kantonale Baugesetz:

Art. 16

7. Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder
7.1 Regeln

¹ Wird durch die Erstellung, die Erweiterung, den Umbau oder die Zweckänderung von Bauten und Anlagen ein Parkplatzbedarf verursacht, so ist dafür auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder zu errichten.

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Die unübliche Lösung - Die Kantonale Bauverordnung:

Art. 54 [Fassung vom 22. 12. 1999]

2.5 Besondere Verhältnisse

Besondere Verhältnisse, die zum Abweichen von der Bandbreite oder vom Grundbedarf führen können, sind gegeben, wenn das Vorhaben deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist, beispielsweise

- a im Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei Schichtbetrieb,
- b in der Anzahl Arbeitsplätze im Verhältnis zur Geschossfläche (GF) [Fassung vom 25. 5. 2011] bei industriellen Produktionsbetrieben oder bei Lagerhallen oder
- c in der Eignung des öffentlichen Verkehrs für seine Erschliessung.

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Der Vertrag mit der Stadt Bern:

Vereinbarung über eine Ausnahme von den Parkplatzvorschriften
für die Wohnsiedlung Burgunderstrasse

Die **npg, AG für nachhaltiges Bauen**, Morgenstrasse 70, 3018 Bern, handelnd durch die kollektiv zu
zweien zeichnungsberechtigten Herren Günther Ketterer und Martin Zulauf

nachstehend npg

und

die **Stadt Bern**, handelnd durch den Gemeinderat, vertreten durch die Präsidialdirektion, Erlacherhof,
Junkergasse 47, 3000 Bern 8

nachstehend Stadt Bern

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Die wesentlichen Punkte:

- gesetzliche Pflichtparkplätze 33
- effektiv erstelle Parkplätze 6
- davon 5 Besucherparkplätze
- und 1 Standplatz für Mobility Fahrzeug
- keine Parkplatzersatzabgabe
- nachträgliche Erstellungspflicht bei Vertragsverletzung

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Die Rückfallebene:

Eine Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen entsteht, wenn mehr als 6 Kündigungen in 2 aufeinanderfolgenden Kalenderjahren wegen Verstössen gegen die Autofreiheit ausgesprochen werden müssen. Es musste für diesen Fall bereits eine Bauverbotsdienstbarkeit sowie ein Schuldbrief über CHF 130'500.- errichtet werden.

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Die Verträge mit den MieterInnen:

1. Mietvertrag
2. Besondere Vereinbarung betreffend „autofreies Wohnen“

Tagung „Wohnen und Mobilität“, 4. Oktober 2012 HSR Hochschule für Technik Rapperswil



MIETVERTRAG für Wohnräume
Minergie-P-eco Haus und autofreie Siedlung Burgunder

Vermieter: NPG AG, Treubehaltung TIS GmbH, Morgesstr. 76, 2018 Bern, Tel. 031 991 72 44

Mieter, Mieter: <ANSCHRIFT>, <STRASSE>, <PLATZ>, <STADT>, <POSTLEISTEN>

Liegenschaft: <ANSCHRIFT>

Mietobjekt: <OBJEKT BEZ./ <FLÄCHE> m² <ANZAHL ZIMMER> <ANZAHL BÄNDELN>

Nebenumlage, Mitbenützung: Keller, Waschküche und Gemeinschaftsräumlichkeiten im Reihhaus

1. Mietdauer und Kündigung
Das Mietverhältnis beginnt am <BEGINN> mit einer festen Vertragsdauer bis <ENDE>. Das Mietverhältnis verlängert sich automatisch um weitere 5 Jahre wenn es nicht 3 Monate vor Ablauf gekündigt wird. Dem Mieter, der Mieterin wird das einseitige Kündigungsrecht eingeräumt. Das Recht, das Mietverhältnis kann unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von <FRISTE> Monaten auf ein Monatsende gekündigt werden. **erstmalig auf den <MINDESTDAUER>.** Eine Kündigung am Ende Dezember ist nicht gestattet. Der Mieter, die Mieterin hat schriftlich die Vermieterin mit dem amtlichen Formular zu kündigen. Bei Familienwohlfahrungen ist die Kündigung durch beide Ehegatten zu unterschreiben. Kündigt die Vermieterin, ist das Kündigungsformular gekündigt an den Mieter, die Mieterin und seine Ehegatten zu richten. Die Kündigung gilt als rückwirkend zugestellt, wenn sie spätestens am letzten Tag vor Beginn der Kündigungsfrist in der Hand der Gegenpartei ist oder bei Postabwurf vorliegt.

2. Miete
<ANZAHL ZIMMER>
Gesamte Miete <ZAHLBAR>, zahlbar im Voraus CHF <BRUTTO>
Berechnungsgrundlagen bei Vertragsabschluss <BERECHNUNG>. Die Miete ist Hausmiet.

3. Es werden folgende Nebenkosten abgerechnet?
Heizung und Warmwasser, Betrieb der Lüftung, Contracting und EWD*, Wasser, Gas, Zinsen für Kapitalzinsen (ARA), Regeneratoren, Koflex und Fenstern inkl. Unterputz, Strom allgemein, Hauswartung und Treppenhausreinigung**, Servicekostenmüll, Garnepflege**, Waschkücheneinsatz.
* nicht zurechenbare Kosten
** falls nicht durch Hausverwalt. geführt wird
* Werden Heizenergie und/oder Warmwasser aus einer nicht zur Liegenschaft gehörenden Zentrale, die nicht Teil der Anlagekosten ist, bezogen (sogenanntes Energie-Contracting), kann die Vermieterin die tatsächlich anfallenden Kosten in Rechnung stellen, die von Energiekosten abgesetzt werden. Die Kosten umfassen in einem solchen Fall nicht nur den Energiebezug, sondern auch die Aufwendungen für den Unterhalt, die Verzinsung und die Amortisation der Anlage (Art. 64 VMWG).

4. Autofreies Wohnen
Der Mieter hat zur Kenntnis, dass sich die Mietobjekte in einer solchen Siedlung befinden und verpflichtet sich deshalb, die besondere Vereinbarung betreffend „autofreies Wohnen“, die eingetragene Besondere Vereinbarung ist, zu unterschreiben. Vorstände gegen diese Vereinbarung gelten als wichtiger Grund für eine ausserordentliche Kündigung i.S. von Art. 266g des Schweizerischen Obligationenrechts.

5. Hausverwalt
Der Mieter hat zur Kenntnis, dass sie und ihre Mitbewohnerinnen ab dem 15. Absatzjahr ab dem Bezug (bei Mietzyklen) Mitglieder des Hausvereins sind. Der Hausverein vertritt die Interessen der Bewohner und Bewohnnerinnen und ist das Instrument der Selbstverwaltung i.S. der Selbstverwaltungsgesetz Siedlung Burgunder. Anfallsfall von Hausverwalt erhaltene Mitgliedsbeiträge werden bei CHF 1.00 pro Mitglied nicht überwiesen.

Viktor Günther Kellerer: _____ Viktor Meier, Meierin: _____

1. Das Mietobjekt befindet sich in einer autofreien Siedlung. Die Mietpartei schliesst deshalb mit der Vermieterin die folgende Vereinbarung ab und verpflichtet sich keine Motorwagen
 - a. auf den Abstellplätzen der Liegenenschaft oder
 - b. innerhalb des auf dem beiliegenden Plan gekennzeichneten Perimeters zu parkieren.
 2. Dieses Abstellverbot gilt auch für sämtliche MitbewohnerInnen der Mietpartei und für ihre BesucherInnen, die sich länger als 10 Tage ununterbrochen oder mehr als 30 Tage pro Kalenderjahr in den Mieträumen aufhalten.
 3. Die Mietpartei räumt zur Kenntnis, dass die Vermieterin und die Stadt Bern vereinbart haben, dass die Wohnzweck „Übergangsbauweise“ als solche Wohnzweck erachtet wird. Die Vermieterin ist ebenfalls von der Ersetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Parkplätze befreit, hat sich aber im Übrigen verpflichtet, alle gefälligen Verkehrsaussichten aus der Siedlung durch geeignete Massnahmen zu gewährleisten. Die Vermieterin hat sich verpflichtet, Massnahmen, welche die nachfolgenden Benutzungsbedingungen voraussetzen, nach schrittweiser Abmahnung zu kündigen.

Der Vertrag vom 1. Juli 2009, der Plan mit den 6 Abstellplätzen sowie der Plan des Verbotsperimeters liegen der vorliegenden Vereinbarung als integrierende Bestandteile bei.
 4. Die Mietpartei räumt zur Kenntnis, dass sich die Vermieterin der Stadt gegenüber verpflichtet muss, bei wiederholten Verstössen gegen das Parkungsverbot, die fehlenden Abstellplätze nachträglich zu erstellen.
- Verletzt die Mietpartei ihre MitbewohnerInnen oder BesucherInnen das Verbot und handelt die Person schriftlicher Abmahnung zu, so gilt dies als wichtiger Kündigungsgrund i.S. von Art. 266g des Schweizerischen Obligationenrechts und die Vermieterin kann das Mietverhältnis unter Einbusung einer Kündigungsfrist von 3 Monaten auf jedes Monatsende kündigen.
- Die Vermieterin behält sich die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegenüber der fehlbaren Mietpartei ausdrücklich vor.
5. Das Verbot bleibt auch während laufender Kündigungsfrist bestehen.
 6. Die Siedlung Burgunder verfügt insgesamt über 2 Standplätze für Caresharing-Fahrzeuge.
 7. In Nörfällen kann die Verwaltung behördliche Ausnahmegenehmigungen erteilen. Die Mietpartei hat jedoch keinen Anspruch auf eine Ausnahmegenehmigung. Das Verbot bleibt in jedem Fall bis zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung in Kraft.

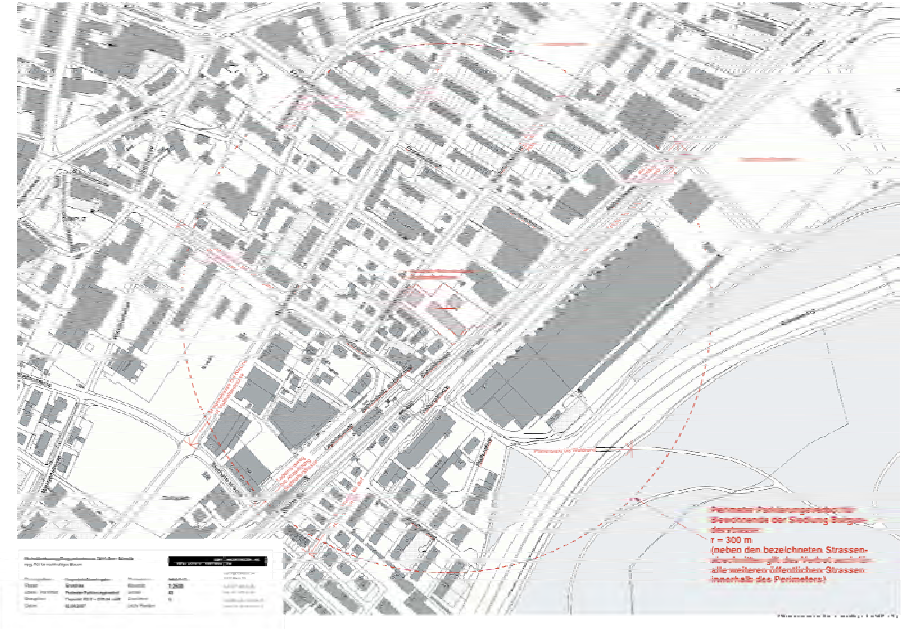
Bern, 16. Februar 2012

Die Vermieterin:
Treuhandbüro TIS GmbH

Die Mietpartei, der Mieter:

Günther Kättner

UNTERSCHRIFT



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

baugenossenschaft mehr als wohnen

Siedlungen mit innovativen Mobilitätslösungen
ökonomische Hürden

Meilensteine



13.9.2012 Baustelle



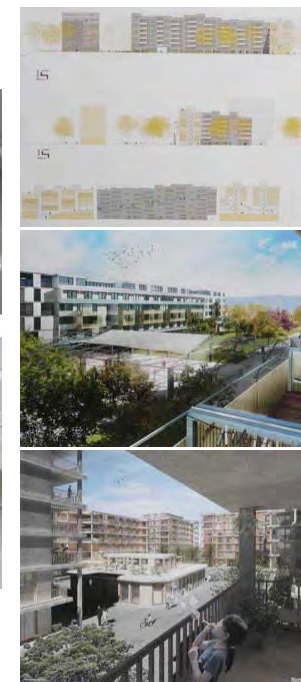
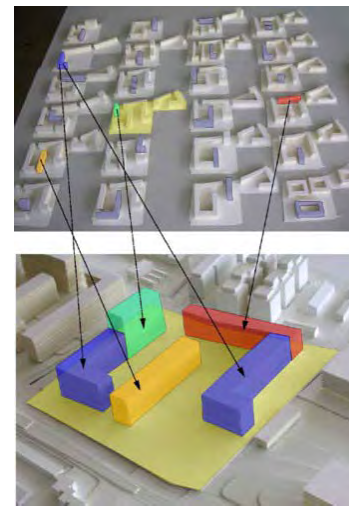
1990 bis 2010 Hunzikerareal als Brache



2007 Ideenwettbewerb mehr als wohnen

HSR Wohnen und Mobilität | Neue Siedlungen mit innovativen Mobilitätslösungen/ökonomische Hürden

Andreas Hofer | baugenossenschaft mehr als wohnen 4.10.2012



2008 Projektwettbewerb Städtebau und Architektur

HSR Wohnen und Mobilität | Neue Siedlungen mit innovativen Mobilitätslösungen/ökonomische Hürden

Andreas Hofer | baugenossenschaft mehr als wohnen 4.10.2012



2009 Dialogphase, Workshopverfahren Vorprojekt

HSR Wohnen und Mobilität | Neue Siedlungen mit innovativen Mobilitätslösungen/ökonomische Hürden

Andreas Hofer | baugenossenschaft mehr als wohnen 4.10.2012



2010 Bauprojekt, Ausschreibung TU

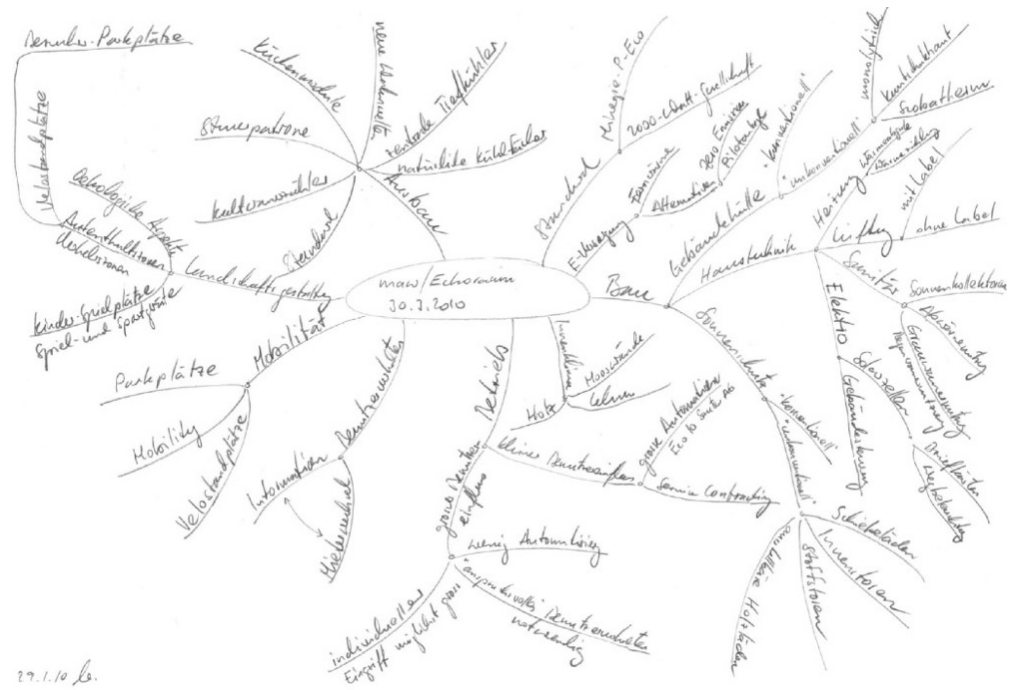
HSR Wohnen und Mobilität | Neue Siedlungen mit innovativen Mobilitätslösungen/ökonomische Hürden

Andreas Hofer | baugenossenschaft mehr als wohnen 4.10.2012

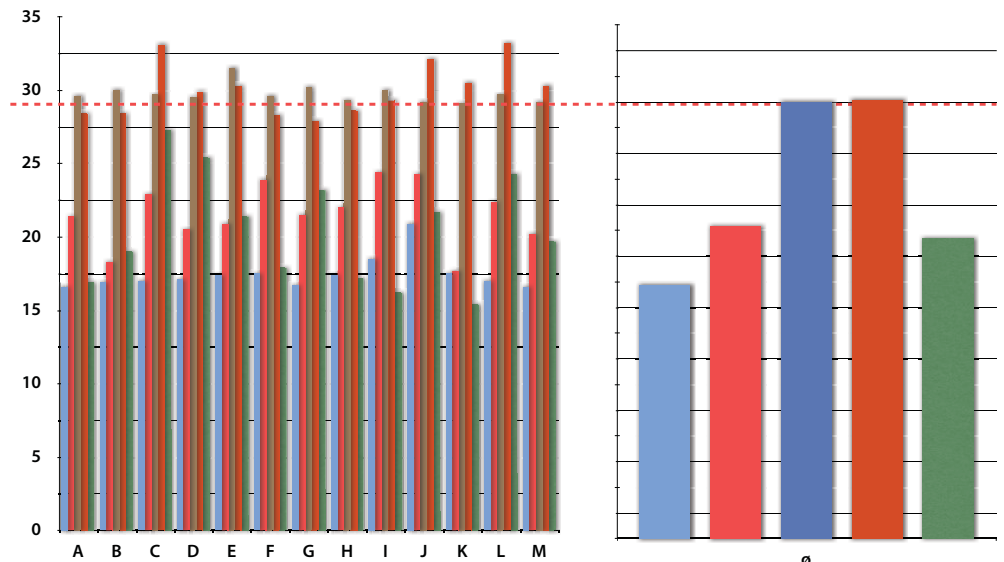


2011 technische Konzepte, Finanzierung, Bewilligungen

Nachhaltigkeit & Mobilität



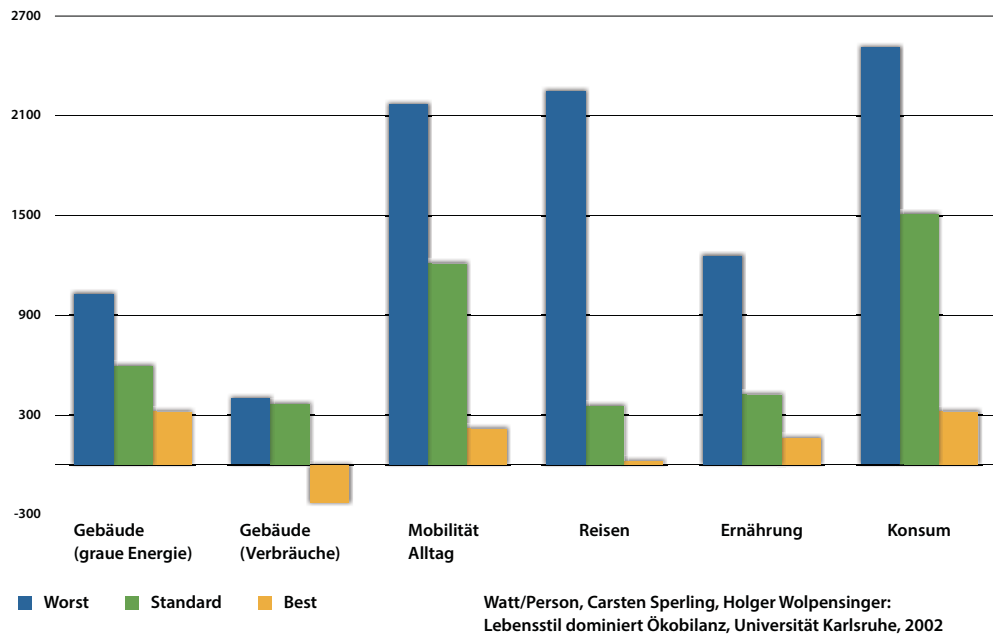
Ganzheitlicher Ansatz



■ Grenzwert Gebäudehülle Minergie-P ■ Projektwert Gebäudehülle
■ Grenzwert Minergie-P ■ Projektwert
■ Projektwert inkl. Fotovoltaik

Werte in kWh/m2a,
 Quelle: Rolf Hofer, Advens, 2012

Hinterfragen von Standards und Techniken



Watt/Person, Carsten Sperling, Holger Wolpensinger: Lebensstil dominiert Ökobilanz, Universität Karlsruhe, 2002

Orientierung auf Lebensstil

Über uns
Hunziker Areal
Mitwirken
Echoräume
Partizipation
Themen + Ideen
Kontakt
Medien
Dokumente

Das Projekt und das Zusammenleben mitgestalten

Die baugenossenschaft mehr als wohnen will neue Prozesse und Inhalte ausprobieren. Sie versteht sich als Innovationsplattform für den gemeinnützigen Wohnungsbau. Die beteiligten Genossenschaften und die künftigen Bewohnenden sollen schon zu einem frühen Zeitpunkt mitreden und mitgestalten können, wenn neue Technologien, Wohnformen und Angebote entwickelt werden.

Zu Beginn (ab 2008) gab es aus diesem Grund vier Themengruppen zu den Themen Ökologie, Ökonomie, Nutzung und Technologie. Sie beschäftigten sich intensiv mit dem Raumprogramm, der Aussenraumgestaltung, möglichen Angeboten in der Siedlung und deren Betrieb, Nachhaltigkeit, Freiwilligenarbeit und verschiedenen technischen Innovationen. Die Resultate und Ideen der Themengruppen wurden in der Themenkonferenz diskutiert.

Am 12. November 2009 konnten interessierte Firmen, Organisationen und Personen an einem Markt der wegweisenden Ideen ihre Vorschläge präsentieren. Ausserdem gibt es seit 2009 regelmässig Echoräume, an denen ausgewählte Themenbereiche mit einem breiteren Publikum und teils mit Fachreferenten vertieft werden. Unter Echoräume finden sich Dokumente zu den vergangenen Echoräumen. Kommende



Partizipation

400 Wohnungen

25 Hotelzimmer,

6000m2 Gastronomie,
Quartiernutzflächen, Gewerbe, Allmend

110 Parkplätze in Tiefgarage

50 Besucherparkplätze

Mobilitätskonzept:

Gute Erschliessung

1500 Veloabstellplätze

Mobility

**Mobilitätsstation (Reparatur, Verleih,
Zubehör, Anhänger, Elektrobikes**

Nahversorgung, Dienstleistungen

Reserveflächen

Projekt und Mobilitätsangebot

Mobilitätsreduktion kostet nicht viel, bringt aber ökonomisch nichts

falsche Anreize

**Infrastrukturen der
individuellen Mobilität
werden implizit gefördert**

**Alternativen werden
behindert nicht unterstützt**

**grosse Ängste, Umtriebe und
Unsicherheiten**

Input «Ökonomische Hürden» – am Beispiel der Giesserei

Wohnen und Mobilität, HSR
04. Oktober 2012

Jürg Altwegg
Projektleiter «Giesserei»
Gesewo, Winterthur

Eine Siedlung der Gesewo

1 von 12

AGENDA

- Projektvorstellung «Giesserei»
- Bauphasen und deren Kosten
- Finanzpartner
- Fazit

Eine Siedlung der Gesewo

2 von 12

Giesserei: Gemeinschaft

- «Bottom-Up»-Modell
Selbstverwaltung, Mitbestimmung
- Mehrgenerationenwohnen
- 2 klassische Gemeinschaftsräume
- 2 «Waschsalons»
- «Pantoffelbar»
- 2 Werkstätten

Eine Siedlung der Gesewo

3 von 12

Giesserei: Bauherrin

g e n o s s e n s c h a f t
geseWO
für selbstverwaltetes wohnen

Eine Siedlung der Gesewo

4 von 12

Giesserei: Nachhaltigkeit

MINERGIE®

Mehr Lebensqualität, tiefer Energieverbrauch



Eine Siedlung der Gesewo

5 von 12



Raumangebot

- 155 Wohnungen: 1½- bis 9-Zimmer
- ~ 40 verschiedene Typen
- ~ 1400 m² Gewerbe
- 7 Gemeinschaftsräume
- 11 «Jokerzimmer»

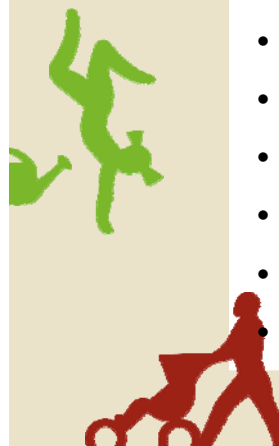


Eine Siedlung der Gesewo

7 von 12

Gewerbe

- Restaurant
- Quartierbibliothek
- Veloladen mit Werkstatt
- Kindertagesstätte
- Praxis für Komplementärmedizin
- Zentrum für Hirnverletzte
- Pflegewohngruppe



Eine Siedlung der Gesewo

8 von 12

Bauphasen

- Ideen und Konzepte
Viel Freiwilligenarbeit, v.a. «Spesen»
einige **10 Tausend Franken**
- Wettbewerb: 2-stufig
Begleitung, Jury, Preisgeld
knappe **1 Million Franken**



Eine Siedlung der Gesewo

9 von 12

Bauphasen

- Baureifes Projekt mit Bewilligung
rund **4 Millionen Franken**
- Realisierung nach Minergie-P-Eco und in
Holzbauweise:
rund **70 Millionen Franken**



Eine Siedlung der Gesewo

10 von 12

Finanzpartner

- Start, Wettbewerb und Bauprojekt:
«nur» DarlehensgeberInnen
(typischerweise zukünftige
BewohnerInnen)
- Ab Realisierungsphase/Landkauf:
 - Bank
 - Wohnbauförderung
 - DarlehensgeberInnen



Eine Siedlung der Gesewo

11 von 12

Fazit

- Vision wichtig:
Nur mit Herzblut und Engagement ist
eine Startfinanzierung möglich
- Zielgruppe für autofreies Wohnen ist
bereit für hohe Wohnqualität etwas
mehr zu zahlen
- Banken sind nach wie vor skeptisch



Eine Siedlung der Gesewo

12 von 12