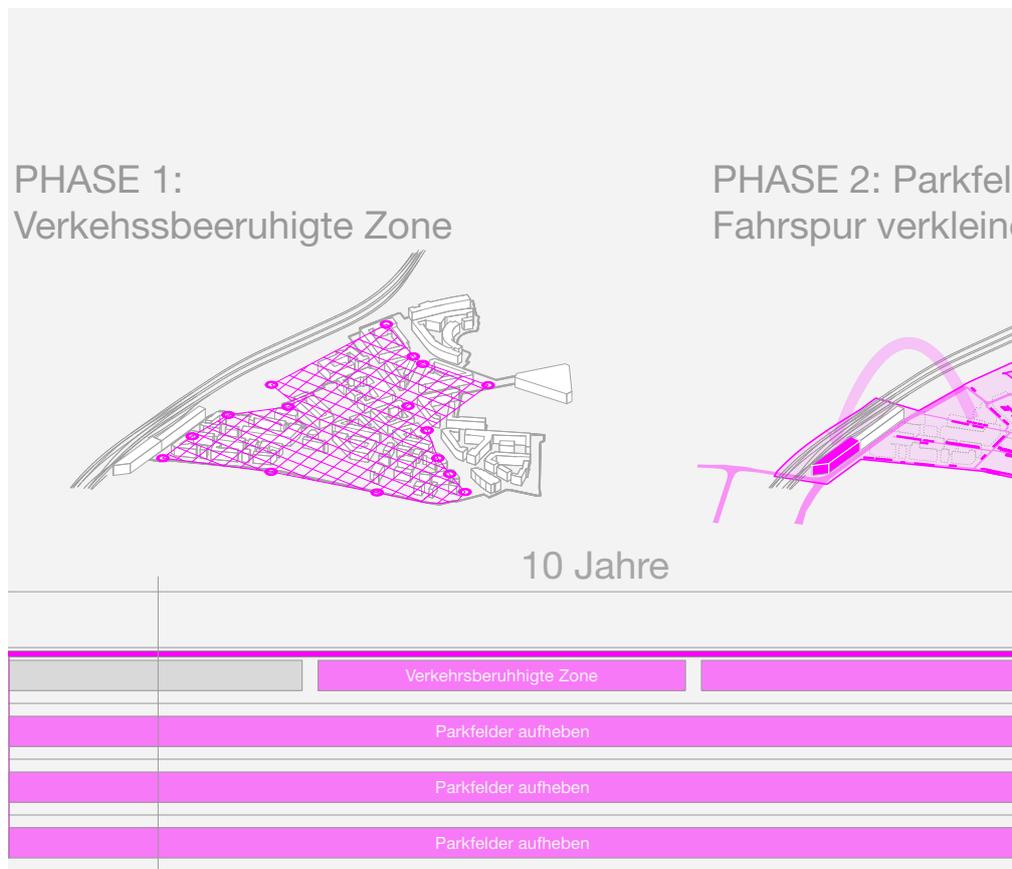


1 Verkehr

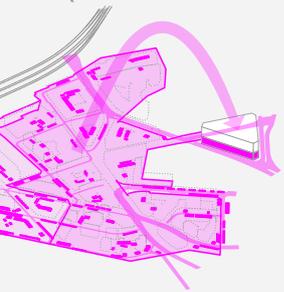
1.1 Zeitplan		4
1.2 Analyse:	1.2.1 Verkehrsaufkommen	8
	1.2.2 Oberirdische Parkplätze	10
	1.2.3 Kreuzungskonflikte	12
1.3 Massnahmen:	1.3.1 Neues Verkehrskonzept	16
	1.3.2 Neues Parkierungskonzept	18
	1.3.3 Hierarchierung & Transformation Strassen	20
1.4 Evaluation		32
1.5 Beispiele		34
1.6 Revision Zonenverordnung		38

1.1 Zeitplan



Die Verkehrstrategie schafft die Grundlage für die weiteren Phasen. Die Reduktion und Optimierung des Verkehrs schafft Platz, welcher im Folgenden umgenutzt wird.

der aufheben &
ern (Einbahnverkehr)



PHASE 3: Freiraume umnutzen
(Grünräume & Fahrradwege)



15 Jahre



PHASE 4:
Verdichten (Aufstockung & Innenhöfe)



20 Jahre



1.2 Analyse:

1.2 Analyse:

1.2.1 Verkehrsaufkommen

Verkehrsvolumen Autos / h



Hohes Verkehrsaufkommen durch die Quartiererhaltungszone.

1.2 Analyse:

1.2.2 Oberirdische Parkplätze

Oberirdische Parkplätze

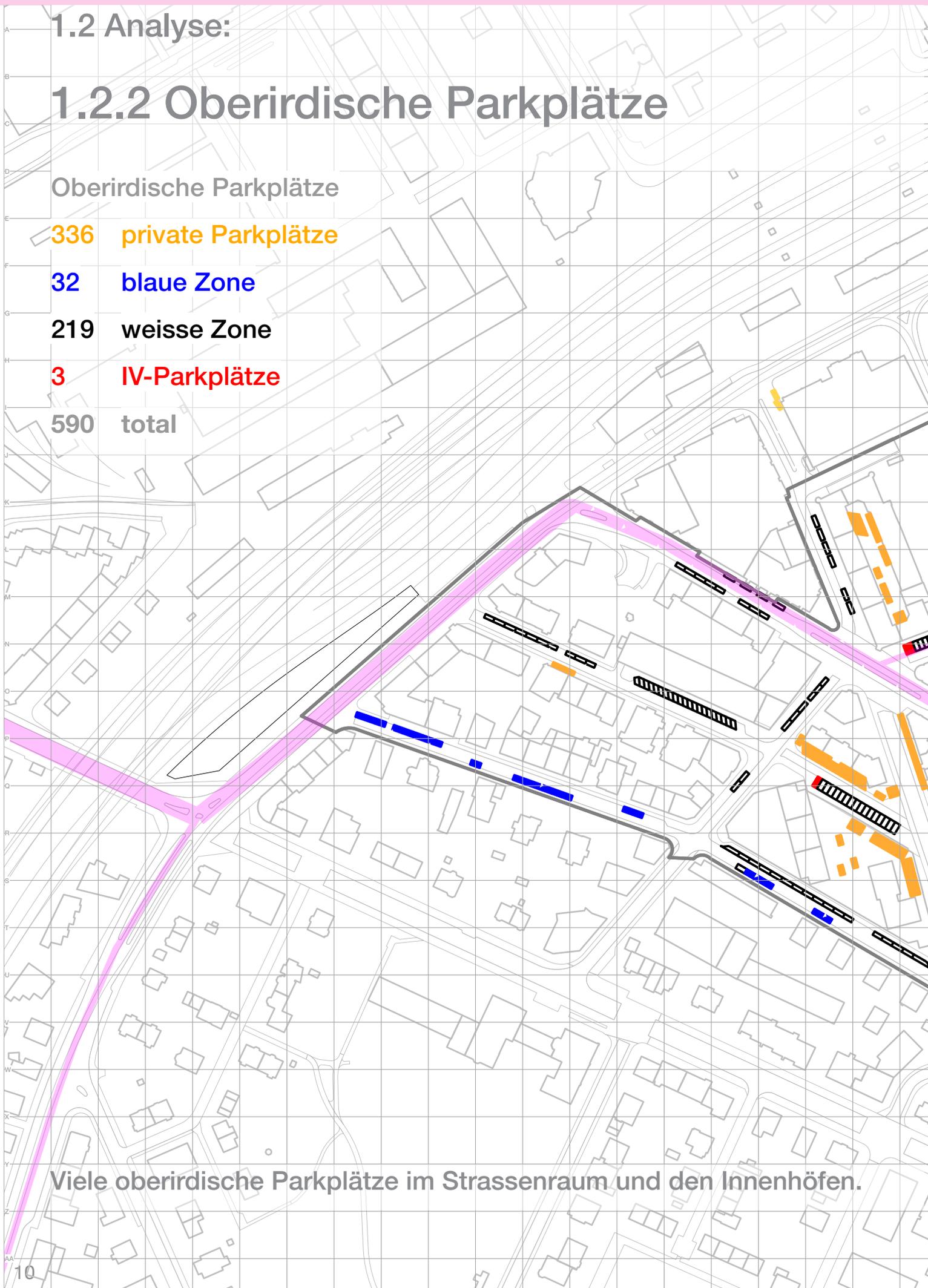
336 private Parkplätze

32 blaue Zone

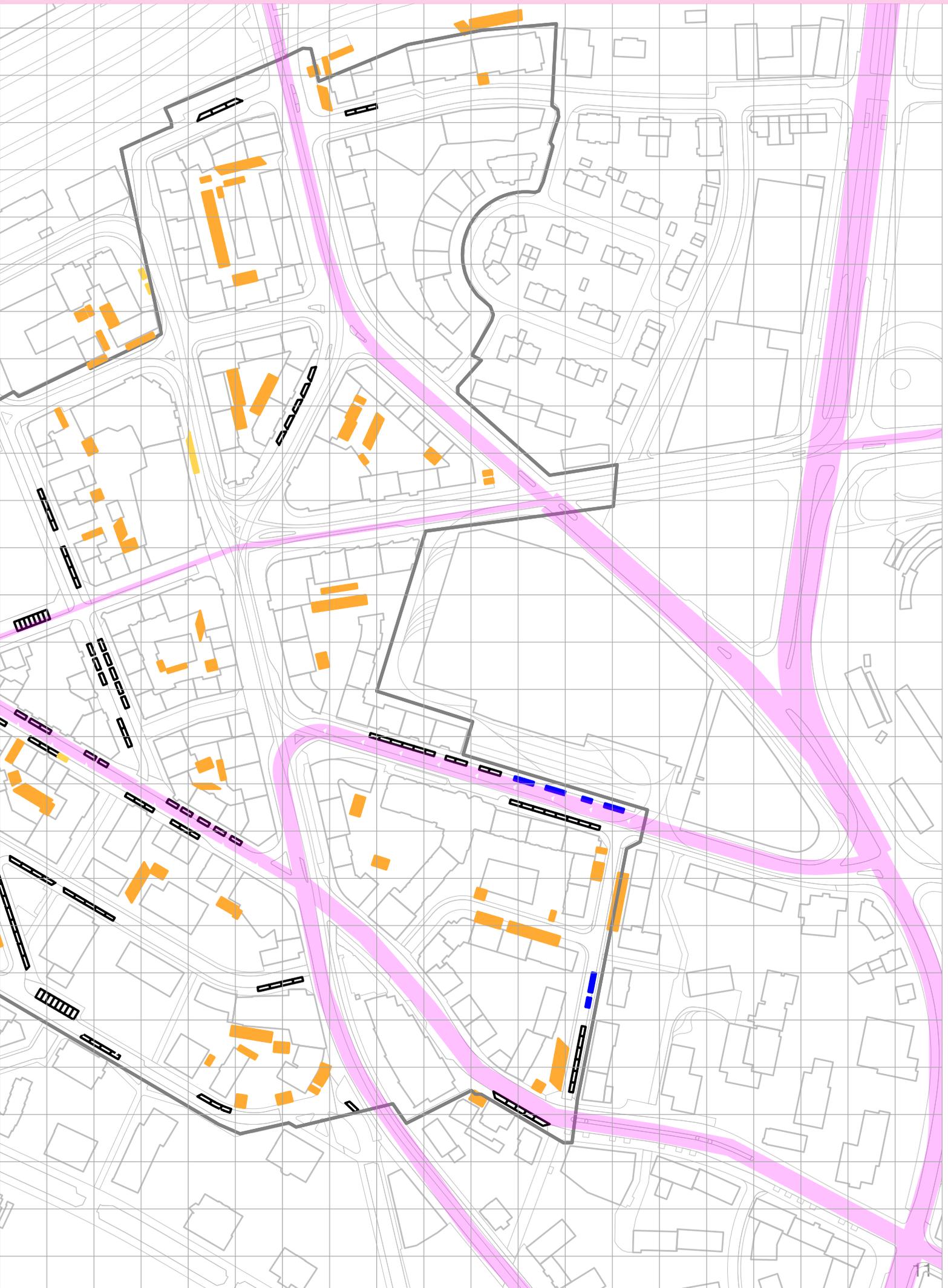
219 weisse Zone

3 IV-Parkplätze

590 total



Viele oberirdische Parkplätze im Strassenraum und den Innenhöfen.



1.2 Analyse:

1.2.3 Verkehrskonflikte

Heute teilen sich Auto, ÖV und Fahrradverkehr die Strasse. Dies führt zu vielen gefährlichen Situationen. Für den Fussgängerverkehr fehlen oft geeignete Querungen.



Schaffhauserstrasse



Bahnhof Oerlikon



Sternen Oerlikon

1.3 Massnahmen:

1.3 Massnahmen:

1.3.1 Neues Verkehrskonzept

MIV (mot. Individualverkehr)

-  Fahrspur
-  Richtung Einbahnverkehr
-  Fahrverbot bestehend
-  Nur Bewohnerschaft und Anlieferung

Fahrradverkehr

-  Fahrrad ungeteilt
-  Fahrrad auf Autospur

Zufahrt in die Quartiererhaltungszone nur für Anwohner und zur Anlieferung. Reduktion der Strassen auf Minimalspurbreite für Einbahnverkehr. Geteilte Velospur in Fahrtrichtung und eigenständige Spur in Gegenfahrtrichtung.



1.3 Massnahmen:

1.3.2 Neues Parkierungskonzept

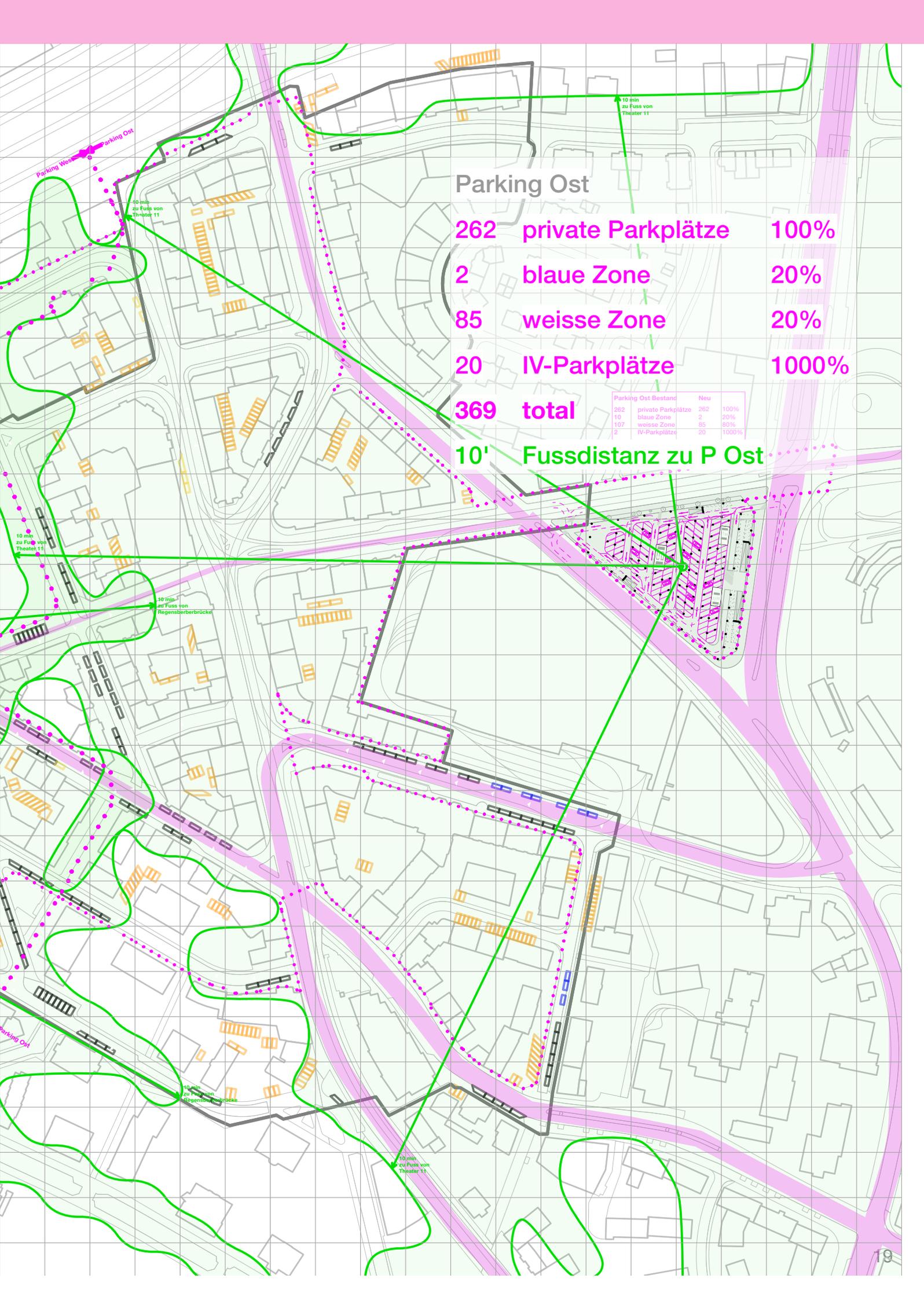
Parking West

74	private Parkplätze	100%
5	blaue Zone	20%
22	weisse Zone	20%
10	IV-Parkplätze	1000%
111	total	

10' Fussdistanz zu P West

Parking West Bestand	Neu		
74	private Parkplätze	74	100%
22	blaue Zone	5	20%
112	weisse Zone	22	20%
1	IV-Parkplätze	10	1000%
209	total	111	total

Die bestehenden Parkplätze (öffentlich & privat) werden schrittweise aufgelöst. In den neu entstehenden Sammelgaragen (Parking Ost & West) werden dafür neue subventionierte Parkplätze geschaffen. Der Einzugsperimeter der Parkhäuser ergibt sich aus der Fussdistanz.



Parking Ost

262	private Parkplätze	100%
2	blaue Zone	20%
85	weisse Zone	20%
20	IV-Parkplätze	1000%
369	total	

Parking Ost Bestand	Neu
262 private Parkplätze	262 100%
10 blaue Zone	2 20%
107 weisse Zone	85 80%
2 IV-Parkplätze	20 1000%

10' Fussdistanz zu P Ost

1.3 Massnahmen:

1.3.3 Hierarchisierung Strassen

Hauptachse

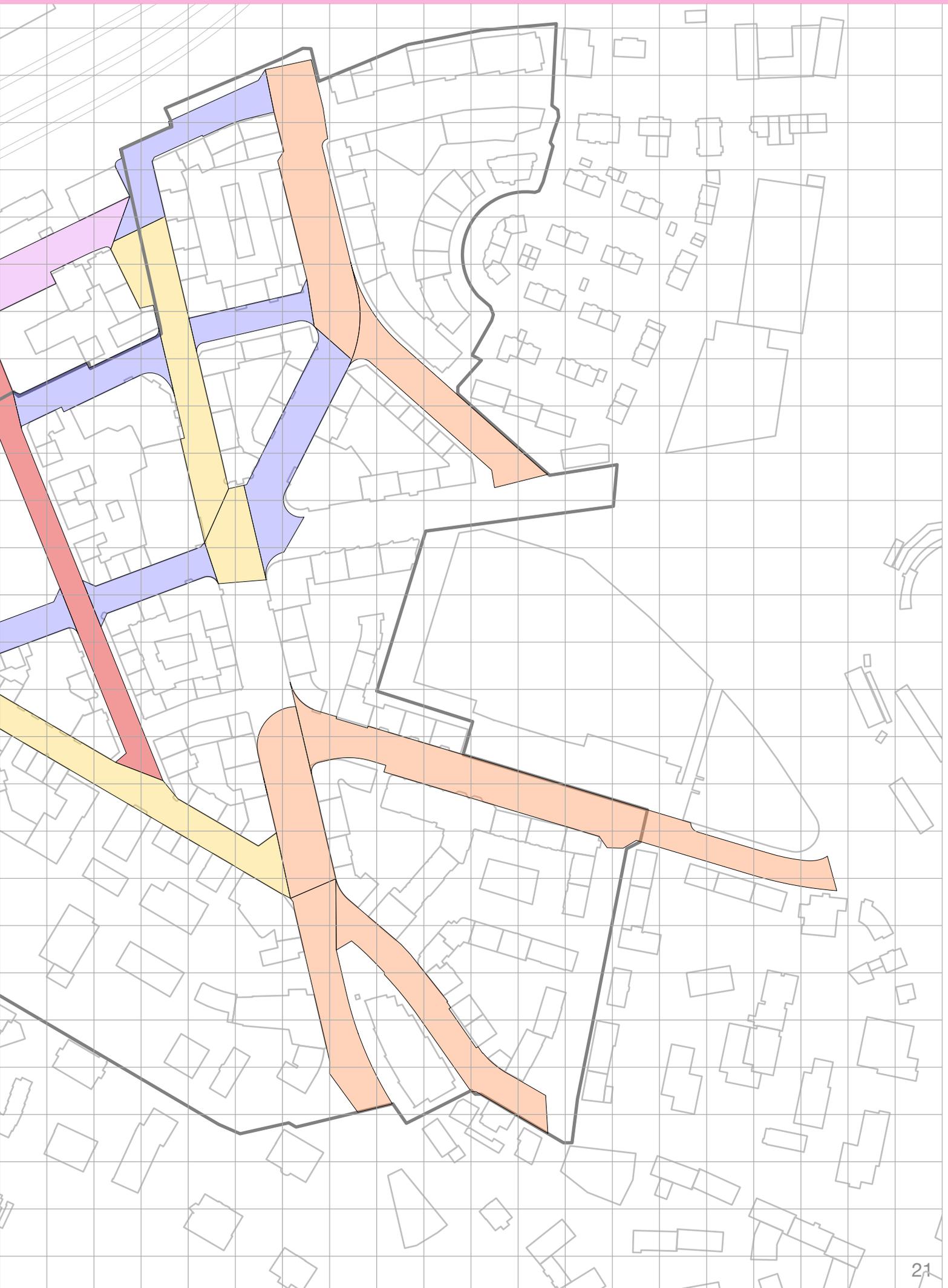
Nebenachse

Sammelstrasse

Querverbindung

Bahnhofsvorplatz

Durch eine Hierarchisierung der Strassen soll eine Stärkung der Strassenräume erzielt werden.



1.3 Massnahmen:

1.3.3 Hauptachse

Profil: Stark frequentierte, publikumsorientierte Fussgängerzone

Die Hauptachse führt von Alt-Oerlikon her direkt auf den Bahnhof zu und flankiert mittig den Marktplatz. Die Verbindung dieser beiden wichtigen Aussenräume soll gestärkt werden. Sämtliche Parkfelder werden aufgehoben. Der Strassenraum wird auf das Minimum begrenzt und der Fahrradverkehr erhält mehr Platz.

Die freiwerdenden Flächen werden teilweise begrünt und als Begegnungsorte gestaltet. Für die publikumsorientierten Programme in den Erdgeschossen wird ebenfalls zusätzlicher Aussenraum geschaffen.

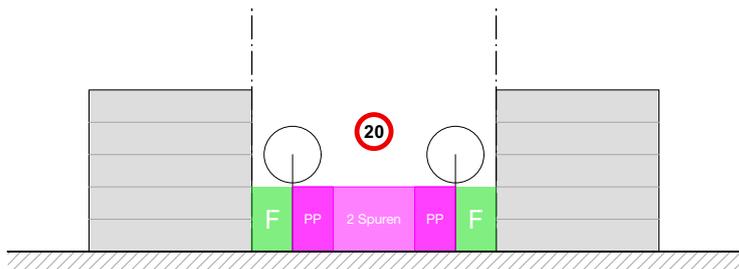
Entlang der Hauptachse wird die zufällige Gebäudehöhe um zwei Vollgeschosse erhöht



Prozess

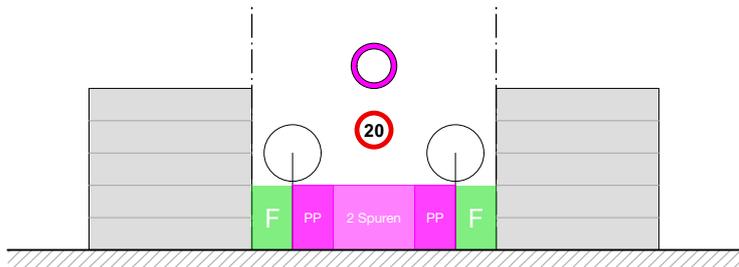
PHASE 0

Die Hauptachse ist beidseitig von Parkplätzen besetzt. Die Sichtbeziehung zwischen Markt- und Bahnhofsplatz ist dadurch eingeschränkt. Der Gehsteig ist zu knapp bemessen und lässt keine alternativen Nutzungen für das angrenzende Gewerbe zu.



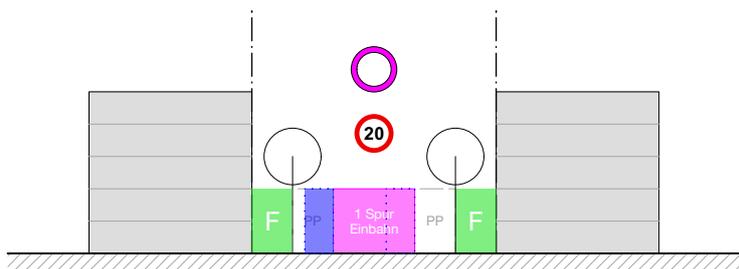
PHASE 1

Für die gesamte Quartiererhaltungszone gilt ein Fahrverbot, von dem nur die Anwohner, Lieferanten und mobilitätseingeschränkte Personen ausgeschlossen sind.



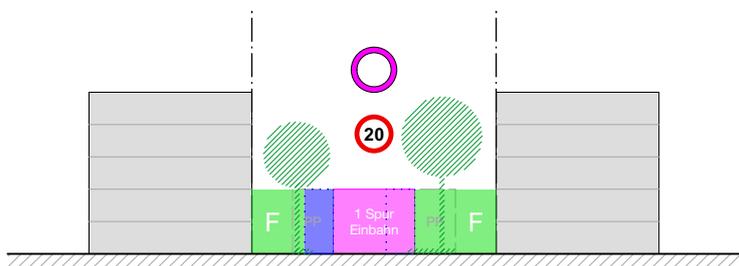
PHASE 2

Die Parkplätze werden schrittweise aufgehoben. Ersatz wird in den beiden neu erstellten Sammelgaragen angeboten. Die Fahrbahn wird schrittweise auf die minimale Spurbreite für den Einbahnverkehr reduziert. Der Fahrradverkehr erhält eine eigene Spur in Gegenfahrrichtung und eine geteilte Spur in Fahrtrichtung.



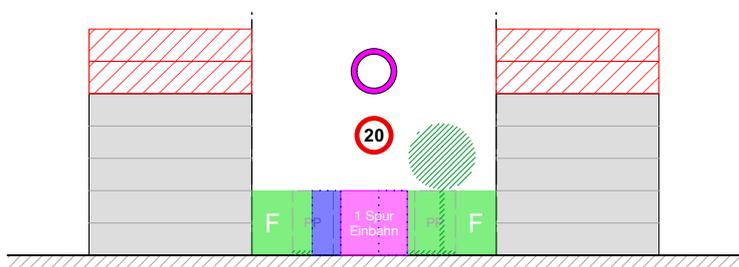
PHASE 3

Die frei gewordenen Flächen werden umgenutzt. Dem Konzept der Schwammstadt folgend werden versiegelte Flächen geöffnet und entsprechenden angepasst. Wo möglich wird zusätzliche Vegetation gepflanzt. Für das angrenzende Gewerbe wird zusätzlicher Aussenraum geschaffen. Dieser muss auch konsumfrei genutzt werden können.



PHASE 4

Entlang der Hauptachse wird die maximale Gebäudehöhe um 2 Vollgeschosse erhöht.



1.3 Massnahmen:

1.3.3 Nebenachse

Profil: Mittel frequentierte, publikumsorientierte Fussgängerzone

Die Nebenachsen verbinden Alt-Oerlikon mit dem Bahnhof sind aber gegenüber der Hauptachse weniger stark frequentiert.

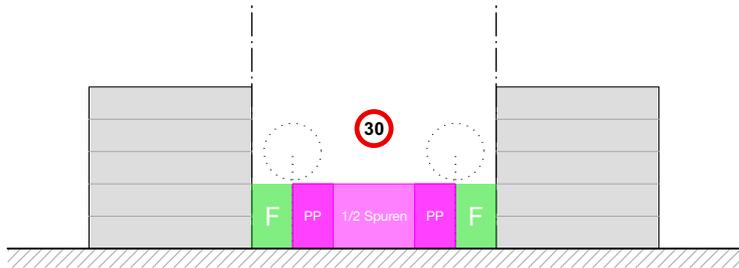
In den Nebenachsen wird der Autoverkehr stark reduziert und zusätzlicher Grünraum geschaffen.



Prozess

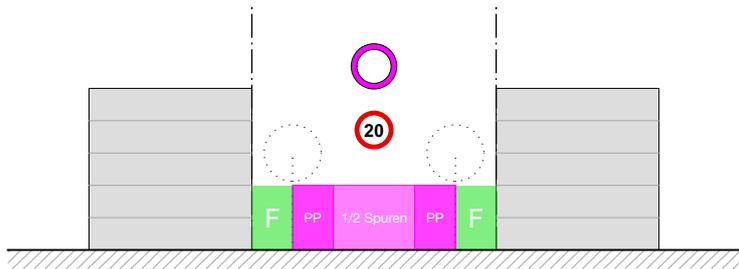
PHASE 0

Die Nebenachsen sind bereits Tempo 30. Die Strassen sind beidseitig von Parkfeldern besetzt. Der Strassenraum hat wenig Aufenthaltsqualität.



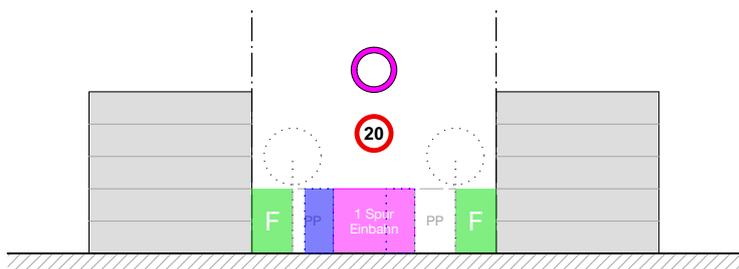
PHASE 1

Für die gesamte Quartiererhaltungszone gilt ein Fahrverbot, von dem nur die Anwohner, Lieferanten und mobilitätseingeschränkte Personen ausgeschlossen sind.



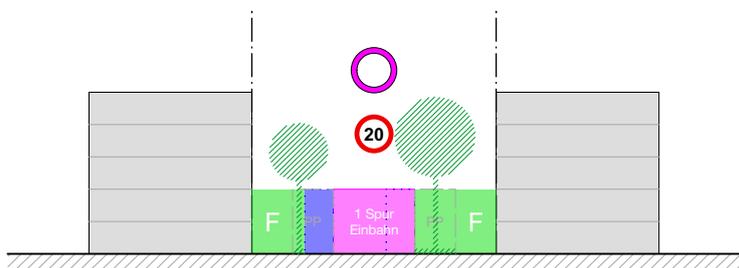
PHASE 2

Die Parkplätze werden schrittweise aufgehoben. Ersatz wird in den beiden neu erstellten Sammelgaragen angeboten. Die Fahrbahn wird schrittweise auf die minimale Spurbreite für den Einbahnverkehr reduziert. Der Fahrradverkehr erhält eine eigene Spur in Gegenfahrrichtung und eine geteilte Spur in Fahrtrichtung.



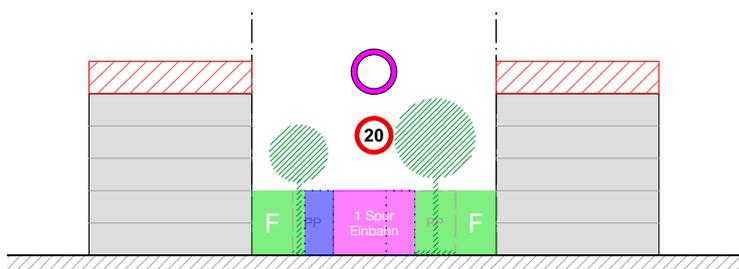
PHASE 3

Die frei gewordenen Flächen werden umgenutzt. Dem Konzept der Schwammstadt folgend werden versiegelte Flächen geöffnet und entsprechenden angepasst. Wo möglich wird zusätzliche Vegetation gepflanzt. Für das angrenzende Gewerbe wird zusätzlicher Aussenraum geschaffen. Dieser muss auch konsumfrei genutzt werden können.



PHASE 4

Entlang der Nebenachsen wird die maximale Gebäudehöhe um 1 Vollgeschoss erhöht.



1.3 Massnahmen:

1.3.3 Sammelstrasse

Profil: Hohes Verkehrsaufkommen

Die Sammelstrassen nehmen eine wichtige Rolle für die Erschliessung des Perimeters ein. Sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr nutzen diese Strassen. Diese beiden Akteure stehen sich heute gegenseitig im Wege.

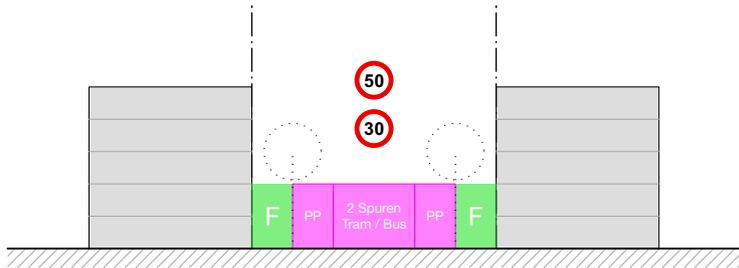
Die Sammelstrassen sollen zu funktionalen Verkehrsadern umgebaut werden. Dem ÖPNV sowie dem Fahrradverkehr sollen mehr Platz geschaffen werden. Die einzelnen Verkehrsakteure sollen weniger in die Quere kommen. Wo möglich wird Tempo 30 eingeführt.



Prozess

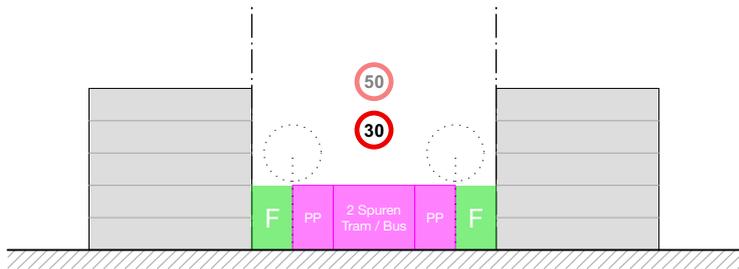
PHASE 0

Die Sammelstrassen sind stark befahren. Auto, Tram und Bus teilen sich die Spuren. Dies führt zu Problemen. Das Fahrrad hat nur teilweise eine eigene Spur. Die Strassenränder sind von Parkfeldern besetzt.



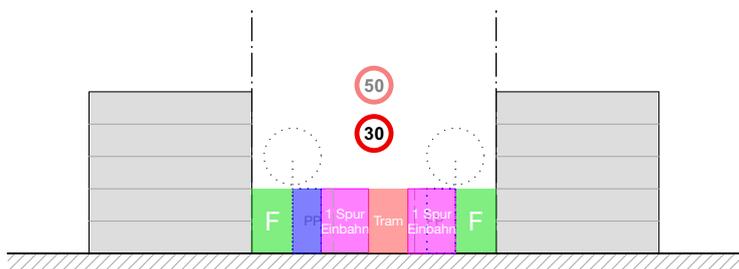
PHASE 1

Die Sammelstrassen sind vom eingeschränkten Fahrverbot ausgeschlossen. Wo möglich wird das Tempo auf 30 Stundenkilometer angepasst.



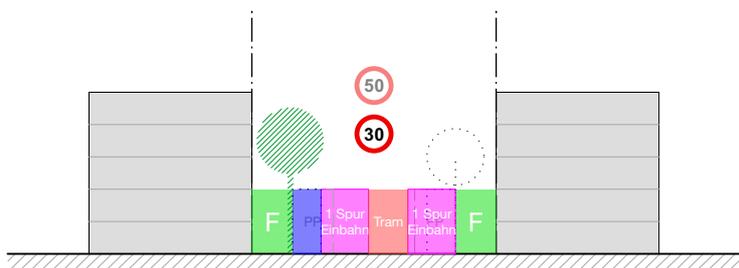
PHASE 2

Die Parkplätze werden schrittweise aufgehoben. Ersatz wird in den beiden neu erstellten Sammelgaragen angeboten. Wo möglich erhält das Tram eine eigene Spur. Dies ermöglicht die Tempoanpassung auf 30 km/h. Der Fahrradverkehr erhält eine eigene Spur in Gegenfahrrichtung und eine geteilte Spur in Fahrtrichtung.



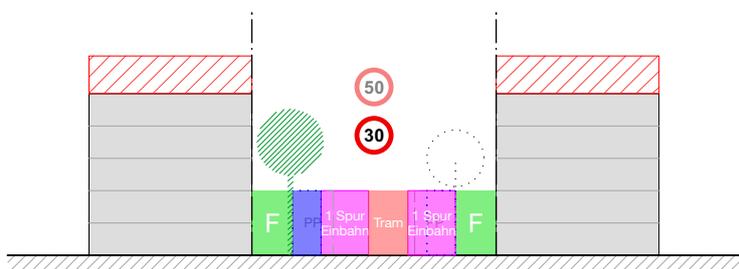
PHASE 3

Dem Konzept der Schwammstadt folgend werden versiegelte Flächen geöffnet und entsprechend angepasst. Wo möglich wird zusätzliche Vegetation gepflanzt.



PHASE 4

Entlang der Sammelstrassen wird die maximale Gebäudehöhe um 1 Vollgeschoss erhöht.



1.3 Massnahmen:

1.3.3 Querverbindung

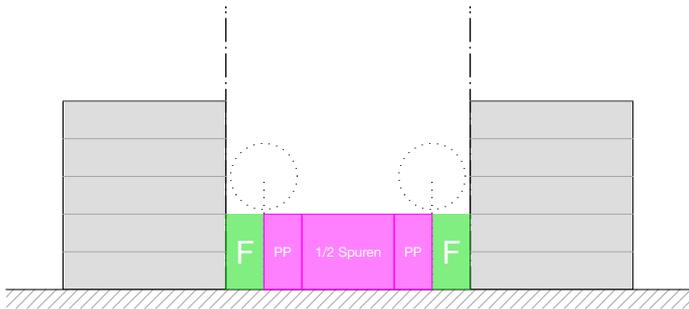
Profil: Ruhige, grüne Ergänzungsräume

Die Querverbindungen sind schwach frequentiert und weniger publikumorientiert. Die Nebenstrassen sollen daher zu Ergänzungsräumen neben den Haupt- und Nebenachsen entwickelt werden. Der Aussenraum wird zusätzlich grüner gestaltet. Die Zugänge zu den öffentlichen Höfen wirken als Anzugspunkte.

Die Grosszahl der verbleibenden oberirdischen Parkplätze werden in den Querverbindungen platziert. Zusätzlich werden die Fahrspuren verkleinert und ein Teil der freiwerdenden Fläche begrünt.

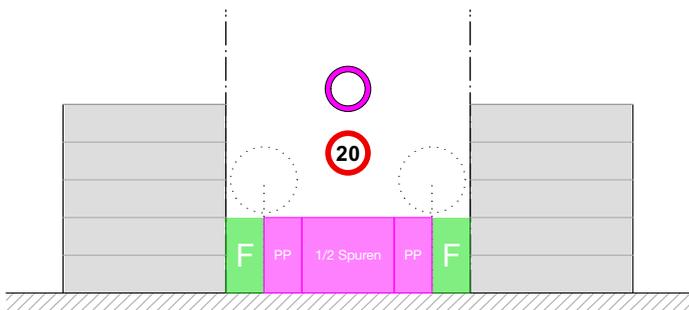


Prozess



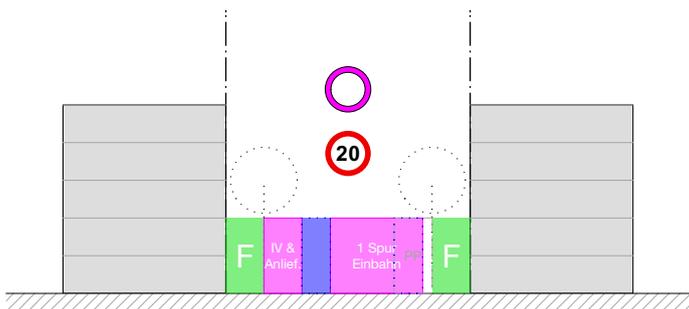
PHASE 0

Die Querverbindungen sind stark befahren. Die Strassenränder sind geprägt von Parkfeldern. Der Gehsteig weist wenig Aufenthaltsqualität auf. Die Oberfläche ist mehrheitlich versiegelt.



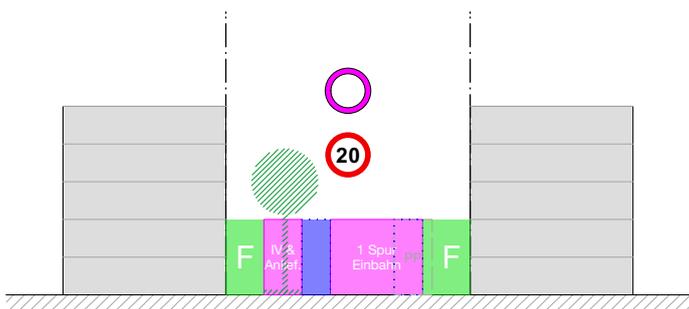
PHASE 1

Für die gesamte Quartiererhaltungszone gilt ein Fahrverbot, von dem nur die Anwohner, Lieferanten und mobilitätseingeschränkte Personen ausgeschlossen sind. Das Tempolimit wird auf 20 km/h angepasst. Das Parkplatzangebot wird schrittweise reduziert.



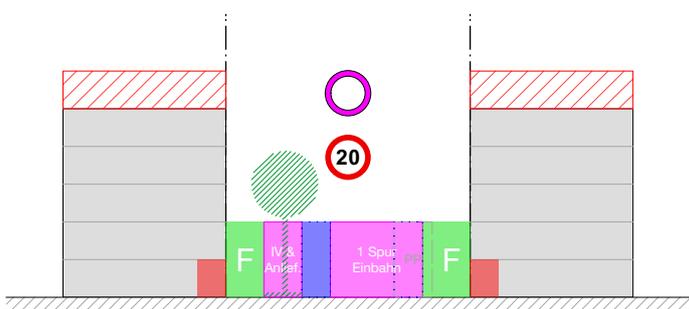
PHASE 2

In den Querverbindungen werden die verbleibenden IV-Parkplätzen, die gleichzeitig zum Be- und Entladen genutzt werden, konzentriert. Die Fahrbahn wird schrittweise auf die minimale Spurbreite für den Einbahnverkehr reduziert. Der Fahrradverkehr erhält eine eigene Spur in Gegenfahrrichtung und eine geteilte Spur in Fahrtrichtung.



PHASE 3

Die frei gewordenen Flächen werden umgenutzt. Dem Konzept der Schwammstadt folgend werden versiegelte Flächen geöffnet und entsprechenden angepasst. Wo möglich wird zusätzliche Vegetation gepflanzt.



PHASE 4

Entlang der Querverbindungen wird die maximale Gebäudehöhe um 1 oder 2 Vollgeschosse erhöht.

1.3 Massnahmen:

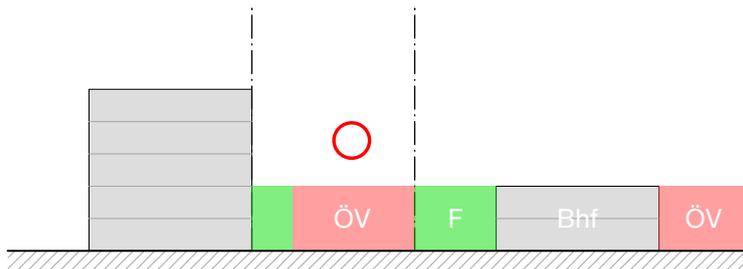
1.3.3 Bahnhofsvorplatz

Profil: Sehr stark frequentierter öffentlicher Raum

Der Bahnhofsvorplatz auf der Alt-Oerlikon-Seite ist stark vom öffentlichen Verkehr geprägt. Mehrere Tram- und Buslinien haben ihre Haltestellen direkt vor dem Bahnhof. Die Situation bezüglich Taxi und Shared Mobility sind unbefriedigend. Diese sind schlecht sichtbar und in zu geringer Zahl vorhanden. Zusätzlich hat der Fahrrad- und Fussverkehr zu wenig Platz. Der Platz ist grösstenteils versiegelt und weist allgemein wenig Aufenthaltsqualität auf.

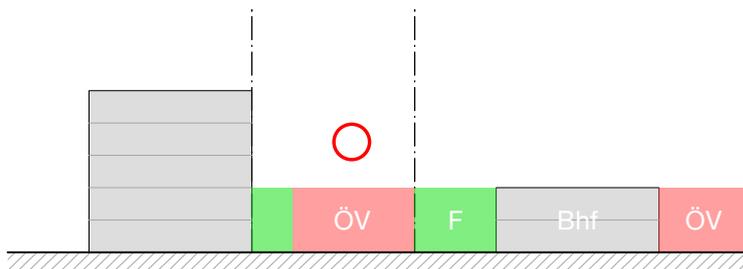


Prozess



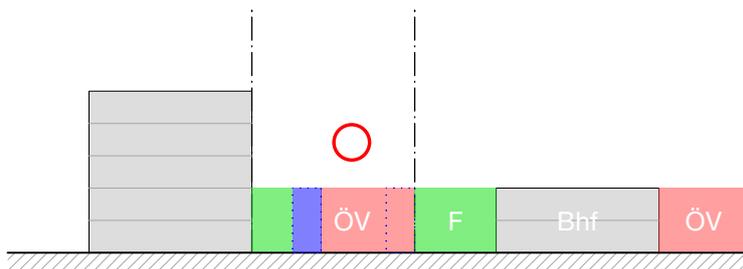
PHASE 0

Der Bahnplatz ist dem öffentlichen Verkehr vorbehalten. Geeignete Querungsstellen für den Fuss- und Fahrradverkehr fehlen.



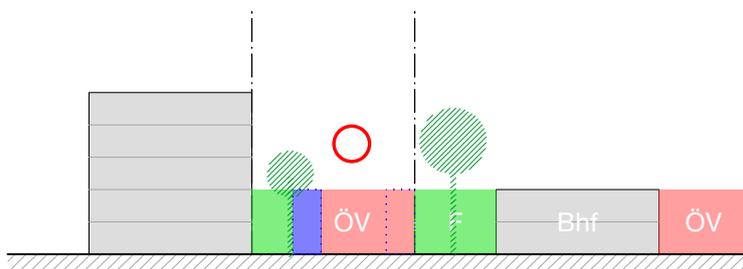
PHASE 1

In Phase 1 werden keine Veränderungen am Bahnsvorplatz vorgenommen.



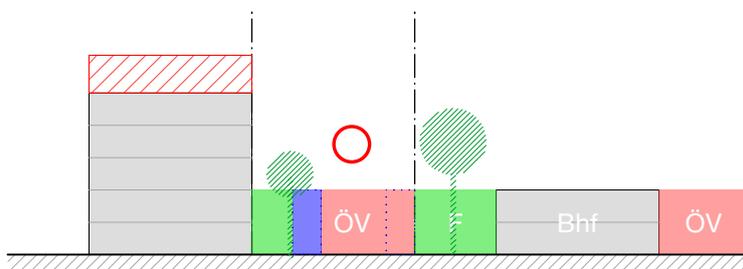
PHASE 2

Der Fahrradverkehr erhält eine eigene Spur in Gegenfahrtrichtung und eine geteilte Spur in Fahrtrichtung. Für den Fuss- und Fahrradverkehr werden sichere Querungsstellen erstellt.



PHASE 3

Dem Konzept der Schwammstadt folgend werden versiegelte Flächen geöffnet und entsprechenden angepasst. Wo möglich wird zusätzliche Vegetation gepflanzt.



PHASE 4

Wo die Gebäude nicht bereits über 7 Geschosse aufweisen wird die maximale Gebäudehöhe um 1 Vollgeschoss erhöht.

1.4 Evaluation:

Stakeholder & Ziele

SBB

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben entwickeln.
Mehr Velo- und Autoparkplätze, Steigerung ÖV-Anteil am Modalsplit durch Verkehrskonzept. | 6 |
| 2. Bahnhofsumgebung zu attraktiven Quartieren entwickeln.
Steigerung der Qualität durch Verkehrskonzept und Aussenraum-Aufwertung. | 7 |
| 3. Förderung der Baukultur.
Stärkung der Bebauungsstruktur (Blockrand) durch Verdichtung und Aufwertung der Innenhöfe. | 6 |

Stadt Zürich

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Entwicklung und Stärkung der Quartierzentren.
Steigerung der Qualität durch Verkehrskonzept und Aussenraum-Aufwertung. | 8 |
| 2. Reduktion des motorisierten Individualverkehr (MIV).
Reduktion MIV durch Verkehrs- und Parkierungskonzept. | 10 |
| 3. Mehr öffentliche Grünräume auf dem Stadtgebiet - speziell in Zentrumszonen.
Zusätzliche Grünräume durch Transformation der Innenhöfe und Strassen. | 10 |

Bewohnerschaft

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Gleichbleibender respektive tiefer Mietzins.
- | - |
| 2. Attraktives Wohnquartier.
Steigerung der Qualität durch Verkehrskonzept und Aussenraum-Aufwertung. | 8 |
| 3. Zusätzlicher günstiger Wohnraum.
- | - |

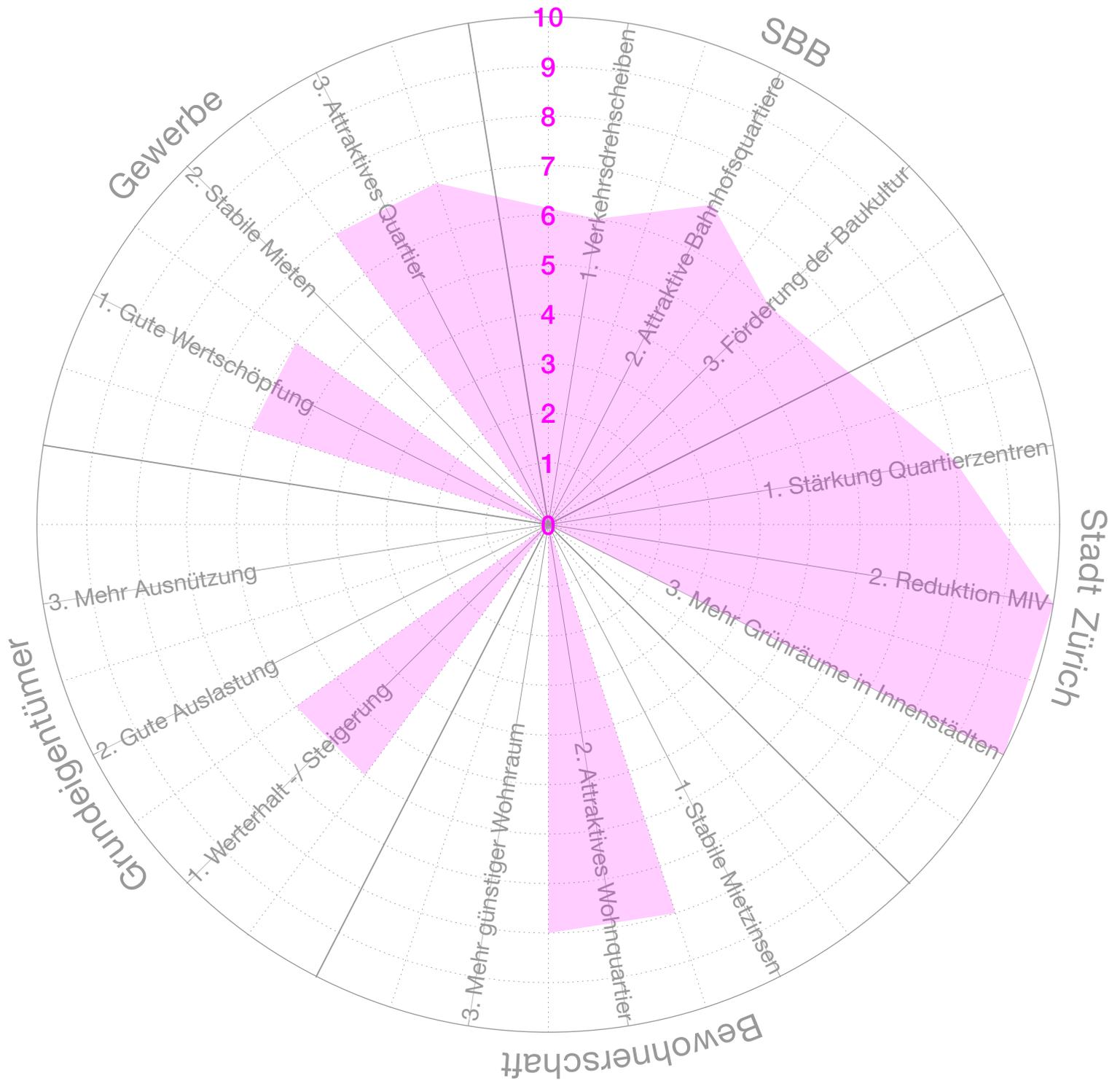
Grundeigentümer

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Werterhalt resp. Wertsteigerung des Grundeigentumes.
Wertsteigerung durch Quartieraufwertung. | 6 |
| 2. Voll ausgelastete Liegenschaften.
- | - |
| 3. Zusätzliche Ausnützungsreserven
- | - |

Gewerbe

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. Gute Wertschöpfung.
Nachweislich Verbesserte Wertschöpfung durch Verkehrsberuhigung. | 6 |
| 2. Stabiler möglichst tiefer Mietzins.
- | - |
| 3. Attraktive Addressierung.
Steigerung der Attraktivität durch Quartieraufwertung. | 7 |

Evaluations-Spider



1.5 Beispiele:

Anleitung

Die Planausschnitte rechts zeigen exemplarischer das Potential, welches durch die Massnahmen des Masterplan freigesetzt wird. Anhand des Koordinatensystems können die Beispiele mit dem grossen Masterplan überlagert werden.

Die Karten zeigen folgende Zusatzinformationen:

- Gebäudeinformationen inkl. EG-Nutzung
- Zusätzlich begrünte Flächen
- Neue maximale Bauabmessungen im Schnitt
- Neue Zugänge

Anleitung Gebäudeinformationen

+8				
+7				
+6				
+5	Franklinstrasse 20		Anzahl Geschosse	
+4	Wohng. 1898			Gebäudekategorie Baujahr
+3	95 [m ²] 1886 [m ³]			Grundstückfläche Bauvolumen
+2	7 [levels] 9 [flats]			Geschosse Wohnungen
+1	- [rooms] 665 [EBF]			Wohnräume Energiebezugsfläche
EG	Imbiss			Erdgeschossnutzung







2.6 Revision Zonenverordnung:

G. Quartiererhaltungszonen⁵⁸

1. Allgemeine Vorschriften

Art. 24b ¹ Ein Buchstabe verweist auf gebietsbezogene Vorschriften.

² Eine Zahl bezeichnet die maximal zulässige Anzahl Vollgeschosse.

³ Ein tiefgestellter Buchstabe verweist auf zusätzliche Bestimmungen zu den gebietsbezogenen Vorschriften.

Art. 24c ¹ In Gebieten mit einem Wohnanteil von 90 % sind nebst Wohnnutzungen nur nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zulässig.

² Ist ein Wohnanteil von weniger als 90 % vorgeschrieben, sind auch mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zulässig.

³ Ist ein Wohnanteil von mindestens 50 % vorgeschrieben, sind sexgewerbliche Salons oder vergleichbare Einrichtungen nicht zulässig. Davon ausgenommen sind nicht bewilligungspflichtige Salons gemäss Art. 11 Abs. 2 PGVO^{59,60}

Art. 24c^{bis61} ¹ Der fertige Fussboden des Erdgeschosses darf nicht unter dem gewachsenen Boden, gemessen in der Mitte der strassenseitigen Gebäudeaussenseite, und höchstens 1 m über dem tiefsten Punkt des gewachsenen Bodens entlang der strassenseitigen Gebäudeaussenseite liegen.

² Können die Masse in steilem Gelände

nicht eingehalten werden, hat sich die Lage des Erdgeschossfussbodens an den gebietstypischen Bauten im näheren Umfeld zu orientieren.

³ In Erscheinung tretende anrechenbare Untergeschosse dürfen strassenseitig nur eine untergeordnete Befensterung aufweisen.

⁴ Erdgeschoss und darüber liegende Geschosse (ohne Dachgeschosse) dürfen insgesamt die Zahl der erlaubten Vollgeschosse nicht übersteigen.

⁵ Liegt der Mindestwohnanteil unter 90 %, ist das Erdgeschoss mit einer deutlich grösseren Höhe als die übrigen Geschosse auszubilden.

Art. 24d⁶² ¹ Dachaufbauten, Dacheinschnitte und Dachflächenfenster sind nur gestattet, wenn sie sich gut in die Dachlandschaft einfügen.

² Dacheinschnitte und Dachaufbauten sind nur im ersten Dachgeschoss zulässig.

³ Im zweiten Dachgeschoss sind nur Dachflächenfenster sowie Kamine, Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie und kleinere technisch bedingte Aufbauten erlaubt. Die gesamte Fensterfläche darf höchstens einen Achtel der Bodenfläche des zugehörigen Raums betragen.

⁴ Herrschen Mansardendächer und ähnliche steile Dachformen vor und erreicht die Mehrzahl der Gebäude mit ihrer Traufe die erlaubte Gebäudehöhe, darf die für

das Schrägdach zulässige Dachebene durchstossen werden.

Art. 24e⁶³ Zur Wahrung gebietstypischer Strukturmerkmale wie Traufhöhe, Dachform oder Sockelgeschoss und im Interesse eines besseren Erscheinungsbilds können Abweichungen von der Geschosszahl, der Gebäude- und Firsthöhe, der hofseitigen Baubegrenzung sowie der Längenbeschränkung von Dachaufbauten und Gebäudevorsprüngen (z. B. Balkone, Erker) bewilligt oder angeordnet werden.

2. Quartiererhaltungszone I

Art. 24f^{64 1} Die Gebiete zeichnen sich aus durch eine die Strassen begleitende, mehrheitlich geschlossene Bauweise von hoher Dichte des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit prägnanten Strassenräumen und Innenhöfen oder Ansätzen zu einer Hofbildung. Der rückwärtige Bereich oder die Höfe sind unterschiedlich dicht bebaut oder grossflächig frei gehalten.

² Die Strassenfassaden mit Repräsentationsfunktion weisen überwiegend 4 bis 5 Vollgeschosse mit ausgeprägtem Sockelgeschoss und Traufbereich auf. Die rückwärtigen Fassaden sind meist einfacher gestaltet.

Art. 24g^{65 1} Randgebäude sind Hauptgebäude entlang von Strassen und Plätzen.

² Entsprechend den Vollgeschossen gemäss Planeintrag gelten folgende Grundmasse:

Vollgeschosse max.	3	4	5	6	7
anrechenbare Untergeschosse max.	1	1	1	1	1
anrechenbare Dachgeschosse max.	2	2	2	2	2
Gebäudehöhe max.	11.5m	14.7m	18m	21.5m	25m
Firsthöhe max.	5m	5m	5m	5m	5m
seitlicher Grenzabstand min.	3,5m	3,5m	3,5m	3,5m	3,5m

³ Die geschlossene Bauweise ist entlang von Strassen und Plätzen im seitlichen Bereich zustimmungsfrei gestattet; beim Ersatz von Hauptgebäuden mit seitlich geschlossener Bauweise ist sie vorgeschrieben.

⁴ Strassenseitig ist auf die in der betreffenden Gebäudezeile vorherrschende Bauflucht zu bauen. Besteht eine weiter zurückliegende Baulinie, ist auf diese zu bauen. Einzelne Vorsprünge wie Erker, Balkone und dergleichen dürfen die Fassade maximal um 1,5 m auf höchstens einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge überragen. Die gleichen Einschränkungen gelten für Vorsprünge im seitlichen Bereich.

⁵ Hofseitig gelten folgende Bestimmungen:

a. Im Gebiet a gelten die kantonalen Abstandsvorschriften und für Hauptgebäude zudem eine maximale Bautiefe von 20 m, gemessen ab

2.6 Revision Zonenverordnung:

strassenseitig vorherrschender Bauflucht oder, falls eine solche besteht, gemessen ab weiter zurückliegender Baulinie. Auf Antrag der Bauherrschaft kann bei einer städtebaulich und gestalterisch guten Lösung die Bautiefe überschritten werden, sofern keine grössere Ausnützung entsteht.

b. **Im Gebiet b** darf bis auf die in 12 m Abstand verlaufende Parallele zur strassenseitig vorherrschenden Bauflucht oder, falls eine solche besteht, zu einer weiter zurückliegenden Baulinie gebaut werden.

c. Bestehende Randgebäude (Stichtag 1. Januar 1999), die die hofseitig vorgeschriebene Baubegrenzung überschreiten, dürfen über die kantonal geregelte Bestandesgarantie hinaus unter Beibehaltung der bisherigen Gebäudegrundfläche und Geschossigkeit sowie des bisherigen Gebäudekubus ersetzt werden. Dabei sind die Grundmasse gemäss Abs. 2 und ein minimaler Grenzabstand von 3,5 m einzuhalten. Nur unter der Voraussetzung, dass das neu erstellte Randgebäude die Baubegrenzung einhält und den bisherigen Gebäudekubus aufgibt, dürfen bisher nicht ausgeschöpfte Grundmasse gemäss Abs. 2 beansprucht werden.

d. Im Gebiet a gelten für Gebäudevorsprünge die kantonalen Vorschriften. **Im Gebiert b** darf die hofseitige Baubegrenzung mit Balkonen um maximal 2 m auf höchstens einem Drittel der betreffenden Fassadenlänge überstellt werden. **Im Gebiet b** dürfen

zudem bei bestehenden Gebäuden (Stichtag 1. Januar 1999) Liftanbauten im technisch erforderlichen Ausmass und unter Beachtung eines minimalen Grenzabstands von 3,5 m die Baubegrenzung überstellen.

Art. 24h⁶⁶ 1 Hofgebäude sind Hauptgebäude im Hof- oder im rückwärtigen Bereich.

~~2. Im Gebiet a unterliegen die Hofgebäude keinen speziellen Bestimmungen. Es gelten die für Randgebäude gültigen Grundmasse sowie die kantonalen Abstandsvorschriften.~~

~~3. In den Gebieten b und c gelten folgende Bestimmungen:~~

~~a.~~

Vollgeschosse max.	2
anrechenbare Untergeschosse max.	1
anrechenbare Dachgeschosse max.	0
Gebäudehöhe max.	7m
Firsthöhe max.	3m
seitlicher Grenzabstand min.	3,5m

b. Anrechenbare Räume im Untergeschoss sind nur im Umfang der grösstmöglichen Vollgeschossfläche zulässig.

~~c. Hofgebäude dürfen mit anderen Hofgebäuden, im Gebiet b zudem mit Randgebäuden zusammengebaut werden.~~

~~d. Die nicht mit Randgebäuden überbaubaren Parzellen und Parzellenteile dürfen im Gebiet b höchstens zu einem Drittel und im Gebiet c höchstens zu einem Fünftel mit~~

~~Hofgebäuden überbaut werden.~~

⁴ In den Gebieten **a und b** darf der Hofbereich nicht weiter überbaut werden. Bestehende Hofgebäude (Stichtag 1. Januar 1999) dürfen über die kantonal geregelte Bestandesgarantie hinaus unter Beibehaltung der bisherigen Gebäudegrundfläche umgebaut und ersetzt werden. Dabei sind die ~~im Gebiet b~~ geltenden Grundmasse gemäss Abs. 3 einzuhalten.

⁵ In Hofgebäuden ist der Wohnanteil gemäss Zonenplan einzuhalten, höchstens jedoch ein solcher von 50 %.

Art. 24i In den Gebieten **a und b** dürfen 2 % der im Hofbereich gelegenen Parzellen und Parzellenteile, wenigstens jedoch 10 m², mit besonderen Gebäuden überstellt werden.

Art. 24j¹ Innerhalb der Gebiete, die unter diese Quartiererhaltungszonen fallen, wird die schrittweise Aufhebung aller Parkfelder auf privaten Flächen angestrebt.

² Die Eigentümer von privaten Flächen innerhalb dieser Zonen sind verpflichtet, ihre Parkflächen innerhalb eines Zeitrahmens von 10 Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in alternative Nutzungen umzuwandeln.

³ Als alternative Nutzungen gelten beispielsweise die Schaffung von Grünflächen, Fahrradabstellplätzen oder anderen öffentlichen Einrichtungen zur Verbesserung der urbanen Umwelt.

⁴ Ausnahmen von dieser Regelung sind möglich, wenn besondere Umstände dies erfordern oder alternative Parkmöglichkeiten in angemessener Nähe nicht verfügbar sind.

Art. 24k¹ Innerhalb der Quartiererhaltungszonen wird eine schrittweise Reduzierung aller Parkfelder auf öffentlichem Grund angestrebt, um die Verkehrsbelastung zu verringern und den öffentlichen Raum für alternative Nutzungen zugänglicher zu machen.

² Die örtliche Verwaltung ist verpflichtet, einen Aktionsplan zur schrittweisen Reduzierung der Parkfelder auf öffentlichem Grund zu erstellen und umzusetzen. Dieser Plan soll sicherstellen, dass nur ein minimaler Anteil der Parkflächen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie für Be- und Entladezonen verbleibt.

³ Die schrittweise Reduzierung der Parkfelder erfolgt in Abstimmung mit den Bedürfnissen der Anwohner und unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur für alternative Mobilitätslösungen wie öffentlicher Nahverkehr, Fahrradwege und Fussgängerzonen.

⁴ Die freigewordenen Flächen sollen bevorzugt für die Schaffung von Grünflächen, öffentlichen Plätzen, Fahrrad- und Fußgängerwegen sowie anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung genutzt werden.

2.6 Revision Zonenverordnung:

⁵ Ausnahmen von dieser Regelung können nur in begründeten Fällen gewährt werden, insbesondere wenn eine ausreichende Infrastruktur für alternative Mobilitätslösungen noch nicht vorhanden ist oder besondere Bedürfnisse bestimmter Nutzergruppen berücksichtigt werden müssen.

Art. 24l₁ Unter bestimmten Bedingungen kann der Eigentümerschaft gestattet werden, ein oder zwei zusätzliche Vollgeschosse gegenüber dem im Zonenplan festgelegten Limit zu errichten.

² Diese Genehmigung wird erteilt, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a. Die neu erstellten Flächen werden zur Baukostenmiete (ohne Bauland) vermietet und sollen eine Rendite von maximal 3% für die Eigentümerschaft gewährleisten. Dies soll sicherstellen, dass die zusätzliche Bebauung zu erschwinglichen Mietpreisen für die Bewohner führt.

b. Bei Ersatzneubauten, bei denen ein bestehendes Gebäude durch einen Neubau ersetzt wird, verfällt das Anrecht auf ein zusätzliches Vollgeschoss. Dies soll sicherstellen, dass die zusätzliche Bebauung nur bei neuen Bauprojekten gewährt wird und nicht dazu führt, dass bestehende Gebäude abgerissen und durch höhere Gebäude ersetzt werden.

c. Hofseitig muss ein Winkel von 60° ab der bestehenden Traufhöhe (definiert durch die Fassadenlinie und Gebäudehöhe) unverbaut bleiben. Dies

soll sicherstellen, dass der zusätzliche Bau keine unzumutbare Verschattung oder Beeinträchtigung für angrenzende Gebäude verursacht und den Lichteinfall in die Höfe nicht beeinträchtigt.

³ Die Genehmigung für ein zusätzliches Vollgeschoss wird von der örtlichen Baubehörde erteilt und kann mit Auflagen und Bedingungen versehen werden, um sicherzustellen, dass die oben genannten Bedingungen eingehalten werden.

Art. 24m₁ Innenhöfe, die im Zonenplan mit einem "Ö" gekennzeichnet sind, sollen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um die soziale Interaktion zu fördern und den öffentlichen Raum zu bereichern.

² Innenhöfe, die im Zonenplan mit einem "P" gekennzeichnet sind, sollen allen anstoßenden Eigentümern und Anwohnern zugänglich gemacht werden, um eine Gemeinschaftsatmosphäre zu schaffen und die Nachbarschaftsbindung zu stärken.

³ Allgemein gilt für alle Innenhöfe, dass mindestens 50% der Oberfläche unversiegelt bleiben müssen, um das Prinzip der Schwammstadt zu unterstützen und Regenwasser zu absorbieren.

⁴ Die Nutzung der Innenhöfe für öffentliche Veranstaltungen oder andere soziale und kulturelle Aktivitäten wird ausdrücklich unterstützt und sollte durch die örtliche Verwaltung gefördert werden.

