

# 2 Aussenraum

2.1 Zeitplan		4
2.2 Analyse	1.2.1 Oberflächen versiegelt	8
	1.2.2 Schlechte Zugänglichkeit	10
	1.2.3 Wenig Aufenthaltsqualität	16
2.3 Massnahmen	2.3.1 Kategorisierung & Transformation Höfe	20
	2.3.3 Hierarchierung & Transformation Strassen	26
	2.3.4 Konsumfreie Begegnungsräume	38
2.4 Evaluation		40
2.5 Beispiele		42
2.6 Revision Zonenverordnung		46



# 2.1 Zeitplan

## Zeitplan

PHASE 0:  
Bau Paking Ost & West



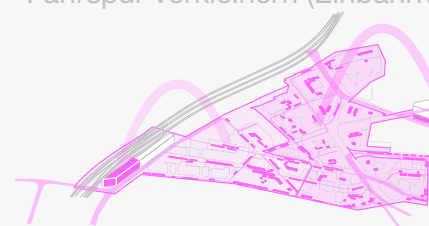
5 Jahre

PHASE 1:  
Verkehrsberuhigte Zone



10 Jahre

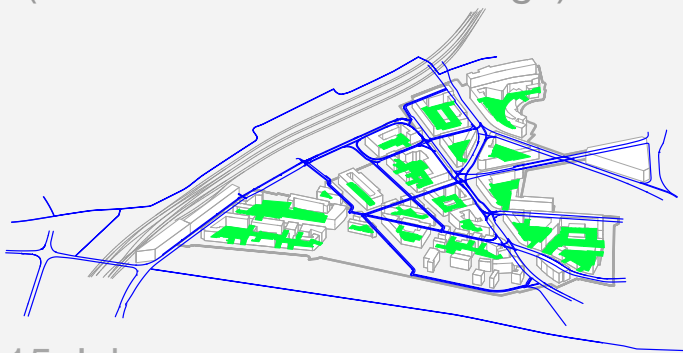
PHASE 2: Parkfelder aufheben  
Fahrspur verkleinern (Einbahn)



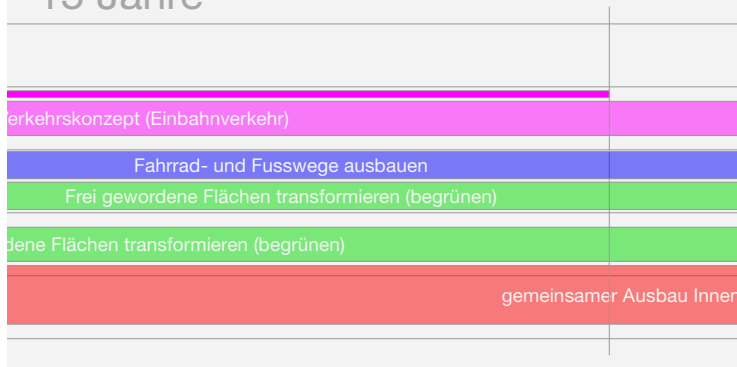
SBB	Parking West			
Stadt Zürich	Parking Ost		Verkehrsberuhigte Zone	
Bewohnerschaft		Subventionierter Ersatz	Parkfelder aufheben	
Grundeigentümer			Parkfelder aufheben	
Gewerbe			Parkfelder aufheben	

Der freigewordene Platz als Resultat der Verkehrsstrategie wird zugunsten von Grünräumen und Fahrradwegen umgenutzt.

### PHASE 3: Freiraume umnutzen (Grünräume & Fahrradwege)



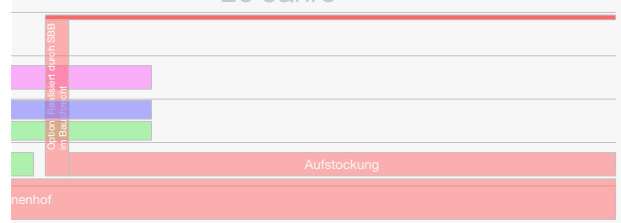
15 Jahre



### PHASE 4: Verdichten (Aufstockung & Innenhöfe)



20 Jahre



# 2.2 Analyse:



## 2.2 Analyse:

### 2.2.1 Oberflächen versiegelt (Höfe)



Die Innenhöfe sind mehrheitlich versiegelt und für die Parkierung genutzt.





## 2.2 Analyse:

### 2.2.1 Oberflächen versiegelt (Höfe)



Im aktuellen Zustand bieten die Innenhöfe neben den Parkplätzen keinen Mehrwert für die Bewohnerinnen resp. die Öffentlichkeit.



## 3.2 Analyse:

### 2.2.2 Schlechte Zugänglichkeit (Höfe)



Franklinstrasse



Die Zugänge zu den Innenhöfen sind heute oft verbaut oder ausschliesslich für den Autoverkehr ausgelegt.



Franklinstrasse



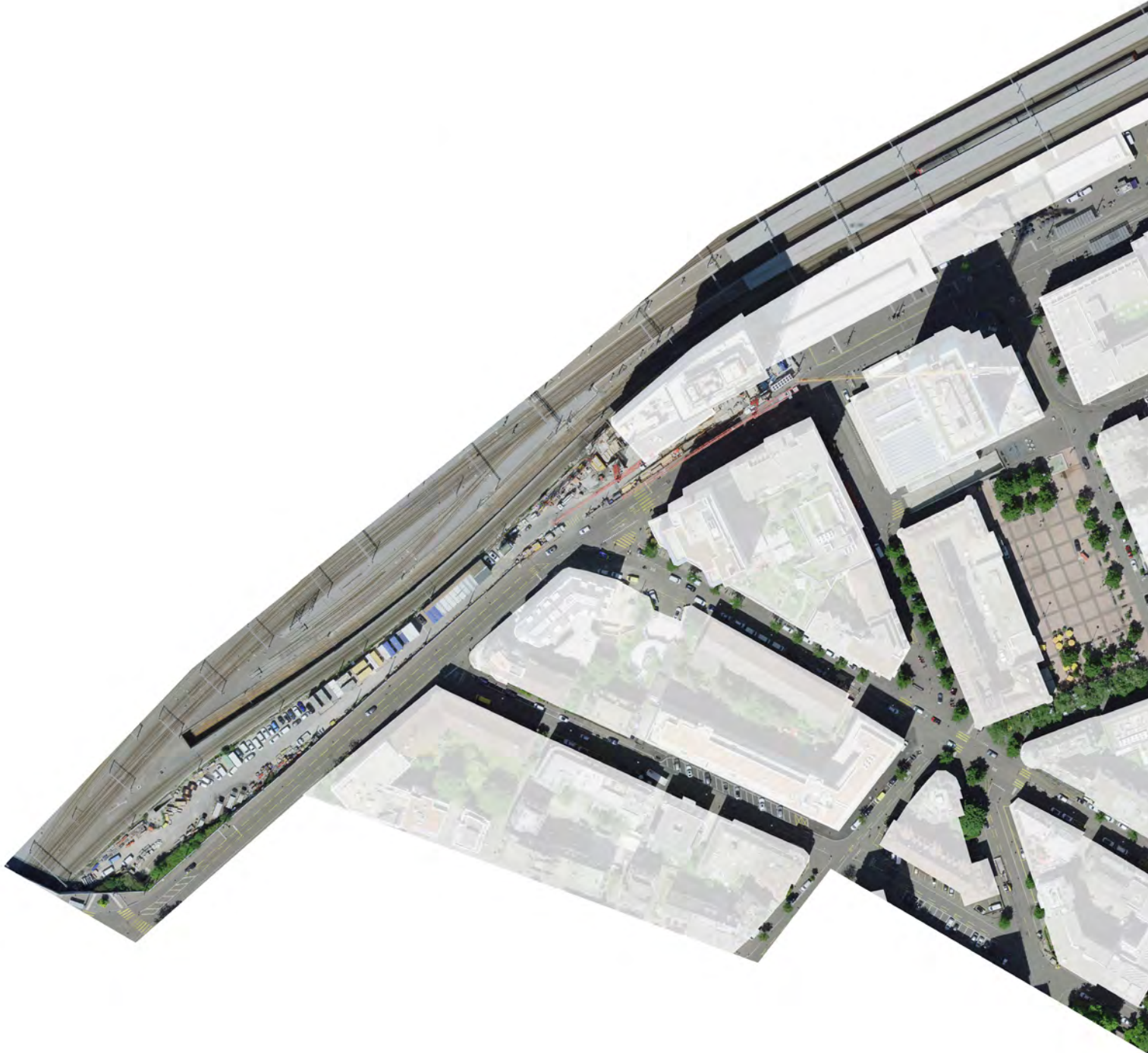
Hofwiesenstrasse



Schulstrasse

## 2.2 Analyse:

### 2.2.1 Oberflächen versiegelt (Strassen)



Die Strassenräume sind grösstenteils versiegelt.



## 2.2 Analyse:

### 2.2.3 Wenig Aufenthaltsqualität



Franklinstrasse

Die Strassenräume sind in erster Linie für den Automobilverkehr ausgelegt. Die Aufenthaltsqualität ist in den meisten Fällen sehr gering.

# Edisonstrasse



# Hofwiesenstrasse



# chulstrasse



# 2.3 Massnahmen:



## 2.3 Massnahmen:

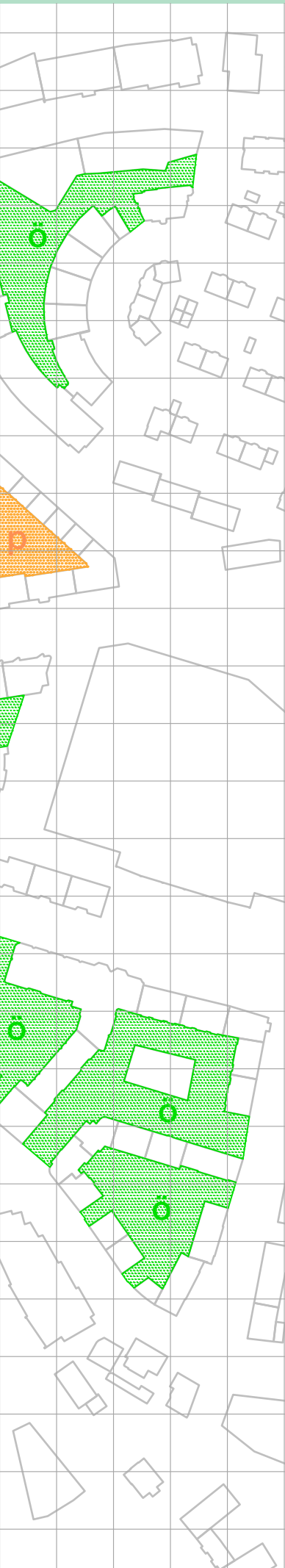
### 2.3.1 Kategorisierung Höfe

Offene Höfe (ö)

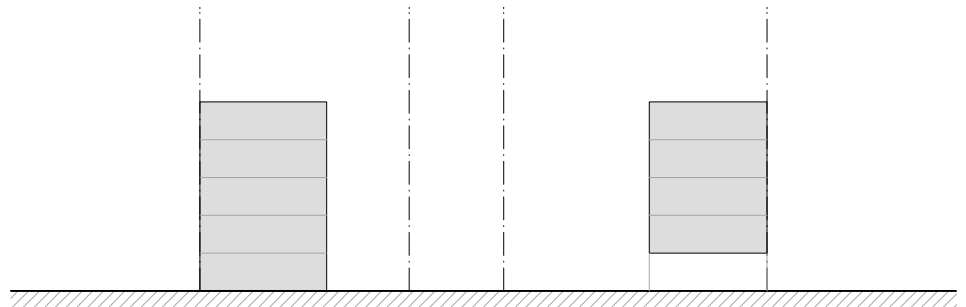
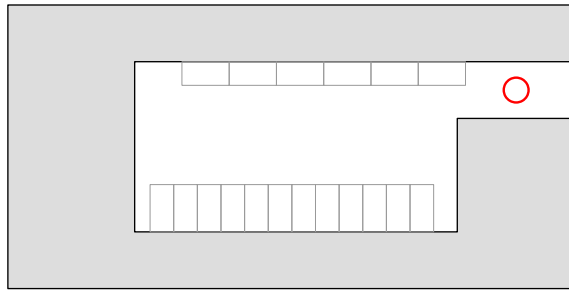
Geschlossene Höfe (p)



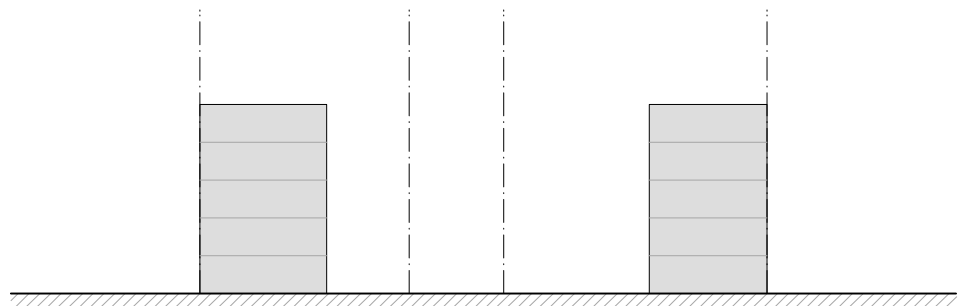
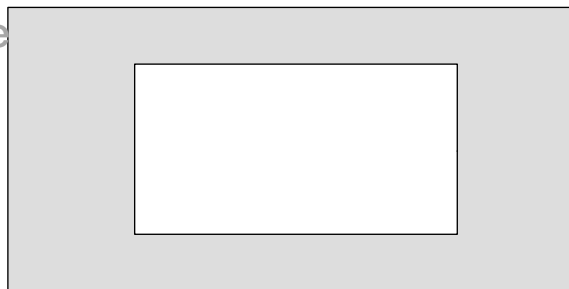
Die Höfe werden in zwei Kategorien eingeteilt. Ausschlaggebend ist der Zugang zum Hof vom öffentlichen Raum aus. Höfe mit einem städtebaulich in Erscheinung tretenden Zugang werden als "Offene Höfe (ö)" gekennzeichnet. Alle anderen werden als "Geschlossene Höfe (p)" bezeichnet.



Offene Höfe  
(ö)



Geschlossene Höfe  
(p)



## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.1 Offene Höfe (öffentlich)

Profil: Neuer öffentlicher, ruhiger und grüner Aussenraum

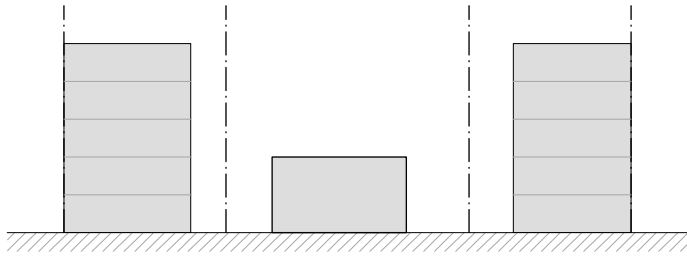
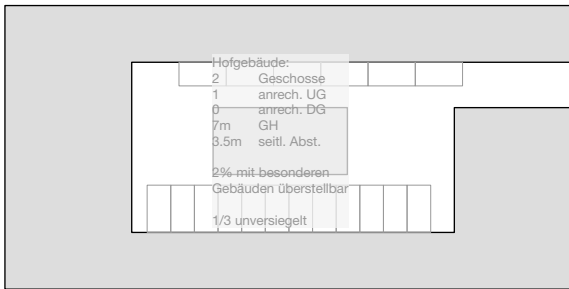
Die öffentlichen Höfe zeichnen sich durch einen bestehenden, städtebaulich klar erkennbaren, Zugang zum Strassenraum aus. Dem Richtplan folgend, sollen direkt angrenzende private Räume auf den öffentlichen Raum abgestimmt werden. Darauf aufbauend, sollen die Höfe der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Im Zuge der Verkehrsstrategie werden alle Parkplätze aufgehoben und die Oberflächen geöffnet und begrünt. Die Zugänge zu den Höfen werden barrierefrei gestaltet.



# Prozess

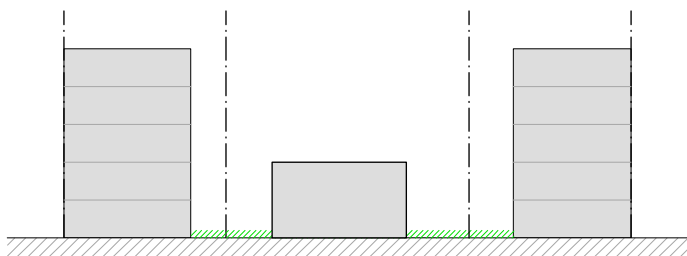
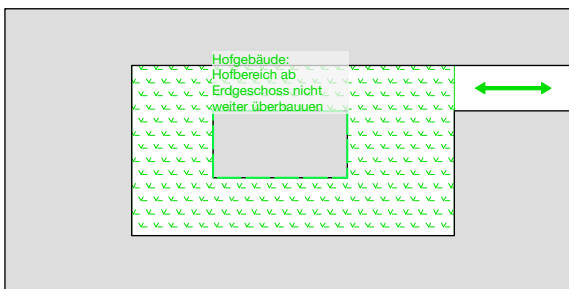
## PHASE 2

Die Parkplätze werden schrittweise aufgehoben. Ersatz wird in den beiden neu erstellten Sammelgaragen angeboten.



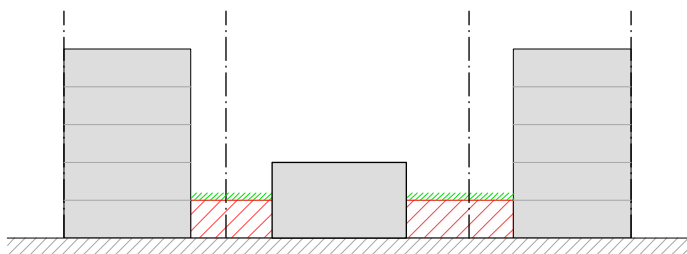
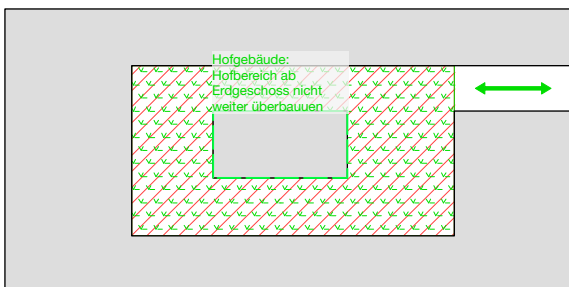
## PHASE 3

Die frei gewordenen Flächen werden umgenutzt. Dem Konzept der Schwammstadt folgend werden versiegelte Flächen geöffnet und entsprechenden angepasst. Wo möglich wird zusätzliche Vegetation gepflanzt. Die Höfe werden für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Während der Nachtruhe dürfen die Höfe geschlossen werden.



## PHASE 4

Als zusätzliche Entschädigung darf im Hof eingeschossig bis an die Parzellengrenze gebaut werden. Dies muss in einem Zug und vollflächig geschehen, damit kein Flickenteppich entsteht. Die neu erstellte Oberfläche muss ebenfalls begrünt werden und der Zugang vom Strassenraum her muss barrierefrei möglich sein. Diese Massnahme ermöglicht dem Gewerbe eine Steigerung der Wertschöpfung im profitabelsten Geschoss und wertet den Aussenraum im Hof durch die Anhebung auf.



## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.1 Geschlossene Höfe (privat)

Profil: Ruhiger und grüner Aussenraum

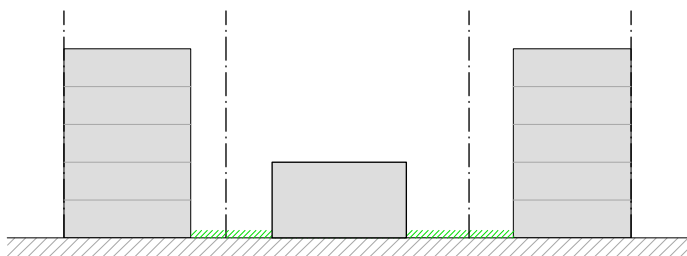
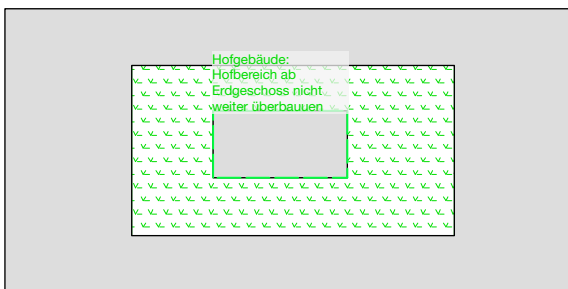
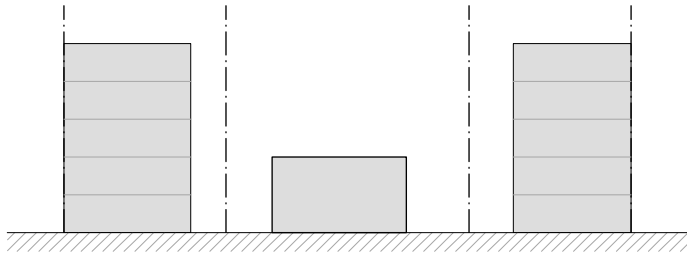
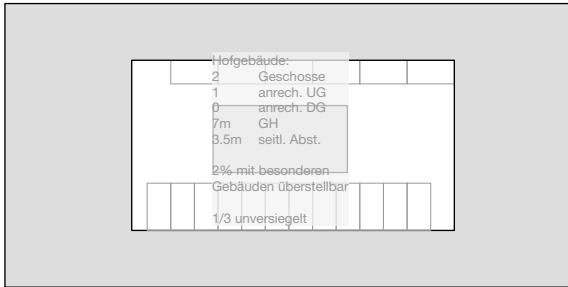
Die privaten Höfe zeichnen sich dadurch aus, dass sie keinen direkten, städtebaulich in Erscheinung tretenden, Zugang zum Strassenraum haben. Die Höfe werden daher lediglich der Bewohnerschaft aller anstossenden Gebäude zugänglich gemacht. Ausserdem werden im Zuge der Verkehrsstrategie alle Parkplätze aufgehoben und die Oberflächen geöffnet und begrünt.



# Prozess

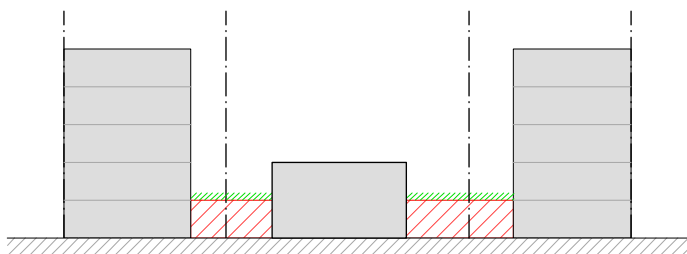
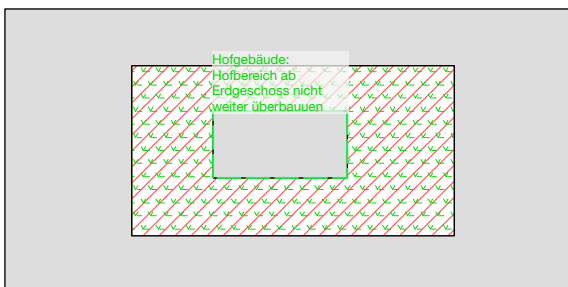
## PHASE 2

Die Parkplätze werden schrittweise aufgehoben. Ersatz wird in den beiden neu erstellten Sammelparkgaragen angeboten.



## 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. Die Höfe werden für die Bewohnerschaft der anstossenden Gebäude zugänglich gemacht.



## PHASE 4

Als zusätzliche Entschädigung darf im Hof eingeschossig bis an die Parzellengrenze gebaut werden. Dies muss in einem Zug und vollflächig geschehen, damit kein Flickenteppich entsteht. Die neu erstellte Oberfläche muss ebenfalls begrünt werden und der Zugang den Gebäuden her muss barrierefrei möglich sein.

Diese Massnahme ermöglicht dem Gewerbe eine Steigerung der Wertschöpfung im profitabelsten Geschoss und wertet den Aussenraum im Hof durch die Anhebung auf.



## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.2 Hierarchisierung Strassen

Hauptachse

Nebenachse

Sammelstrasse

Querverbindung

Bahnhofsvorplatz



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



## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.3 Hauptachse

Profil: Stark frequentierte, publikumsorientierte Fussgängerzone

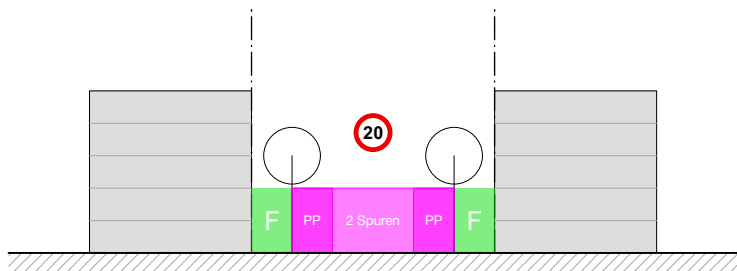
Die Hauptachse führt von Alt-Oerlikon her direkt auf den Bahnhof zu und flankiert mittig den Marktplatz. Die Verbindung dieser beiden wichtigen Aussenräume soll gestärkt werden. Sämtliche Parkfelder werden aufgehoben. Der Strassenraum wird auf das Minimum begrenzt und der Fahrradverkehr erhält mehr Platz.

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

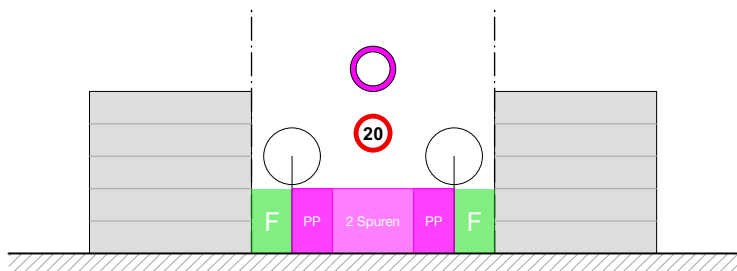


# Prozess



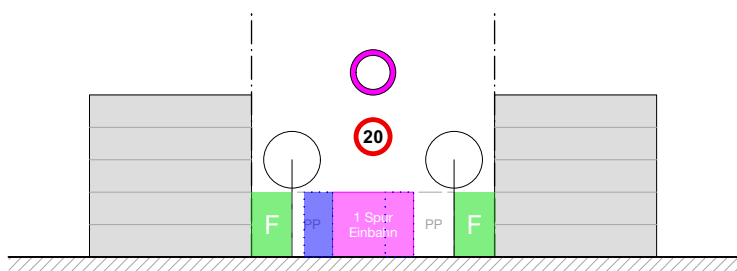
## PHASE 0

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.



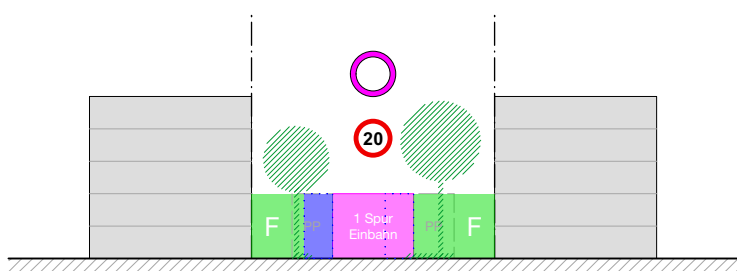
## PHASE 1

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



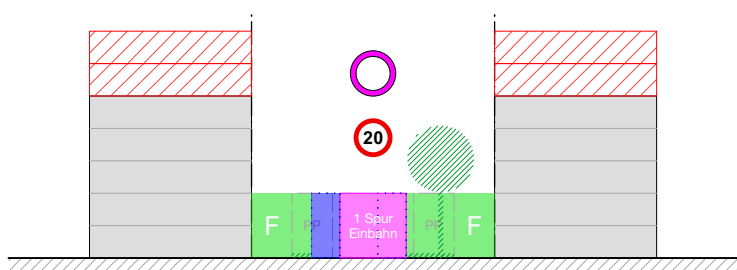
## PHASE 2

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 Gegenfahrtrichtung 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.

## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.3 Nebenachse

Profil: Mittel frequentierte, publikumsorientierte Fussgängerzone

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

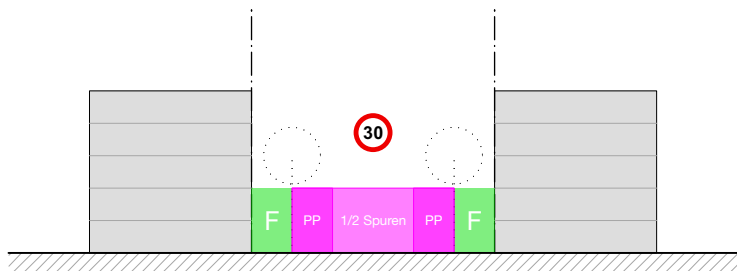
In den Nebenachsen wird der Autoverkehr stark reduziert und zusätzlicher Grünraum geschaffen.



## Prozess

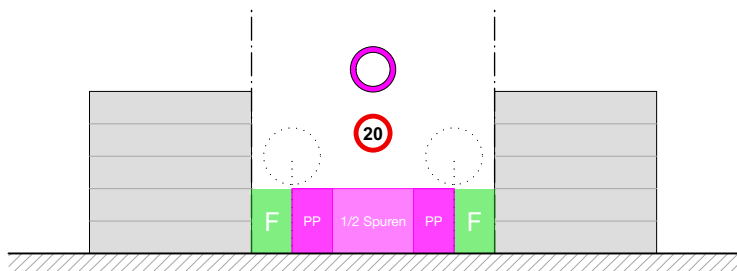
### PHASE 0

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



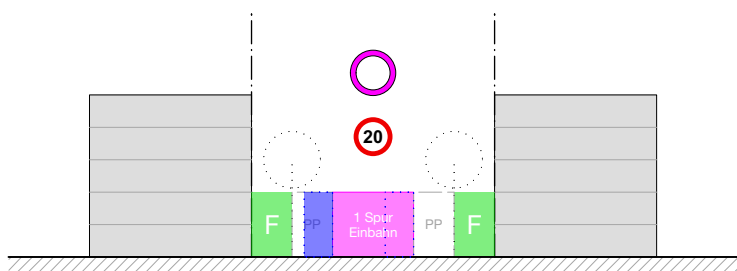
### PHASE 1

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



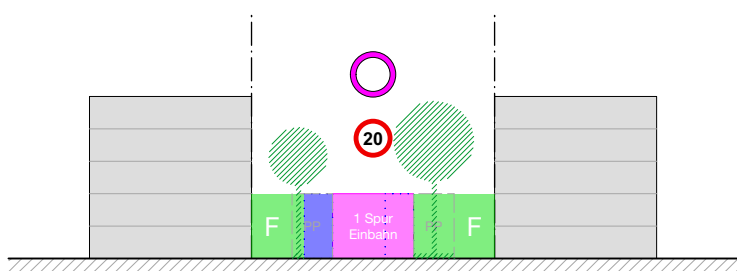
### PHASE 2

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.



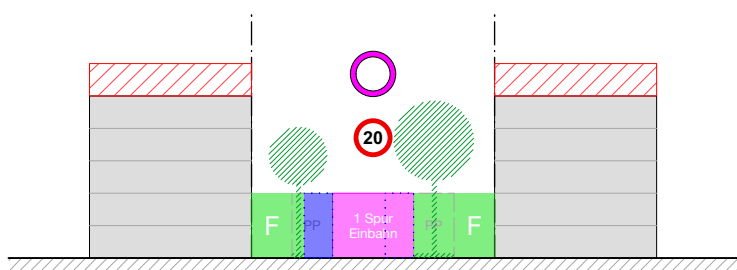
### PHASE 3

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.



## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.3 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.

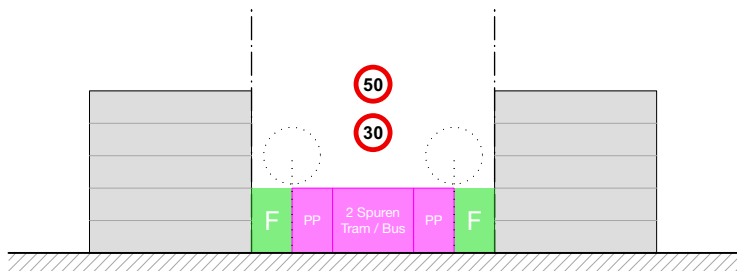
Die Sammelstrassen sollen zu funktionalen Verkehrsadern umgebaut werden. Dem ÖPNV sowie dem Fahrradverkehr sollen mehr Platz geschaffen werden. Die einzelnen Verkehrsakteure sollen weniger in die Quere kommen. Wo möglich wird Tempo 30 eingeführt.



# Prozess

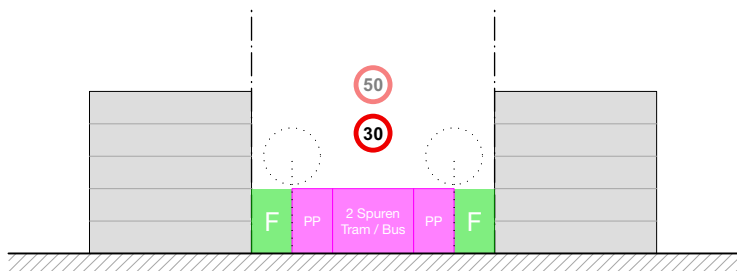
## PHASE 0

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.



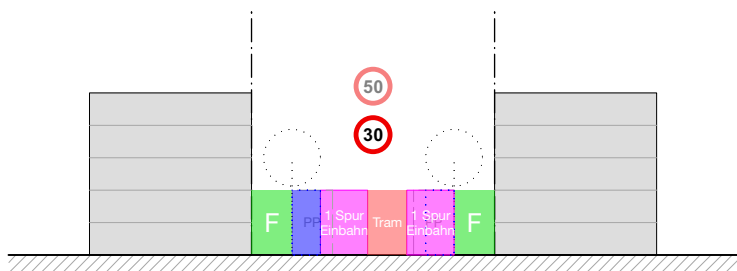
## PHASE 1

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



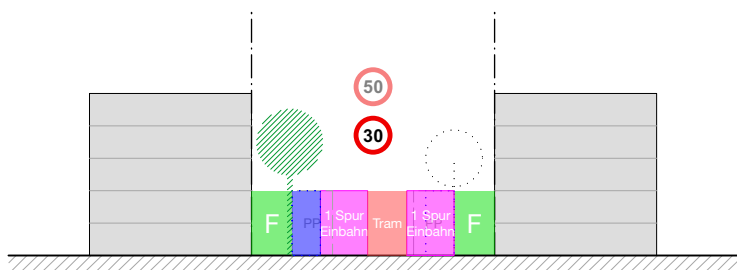
## PHASE 2

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.



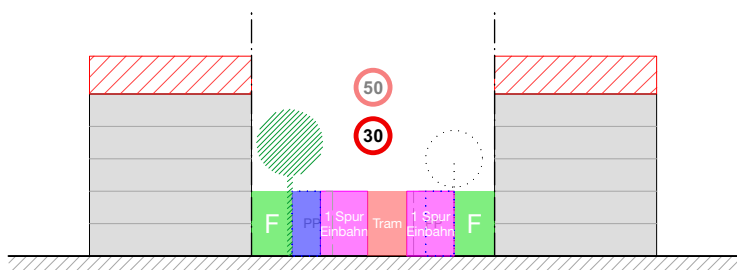
## PHASE 3

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



## PHASE 4

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





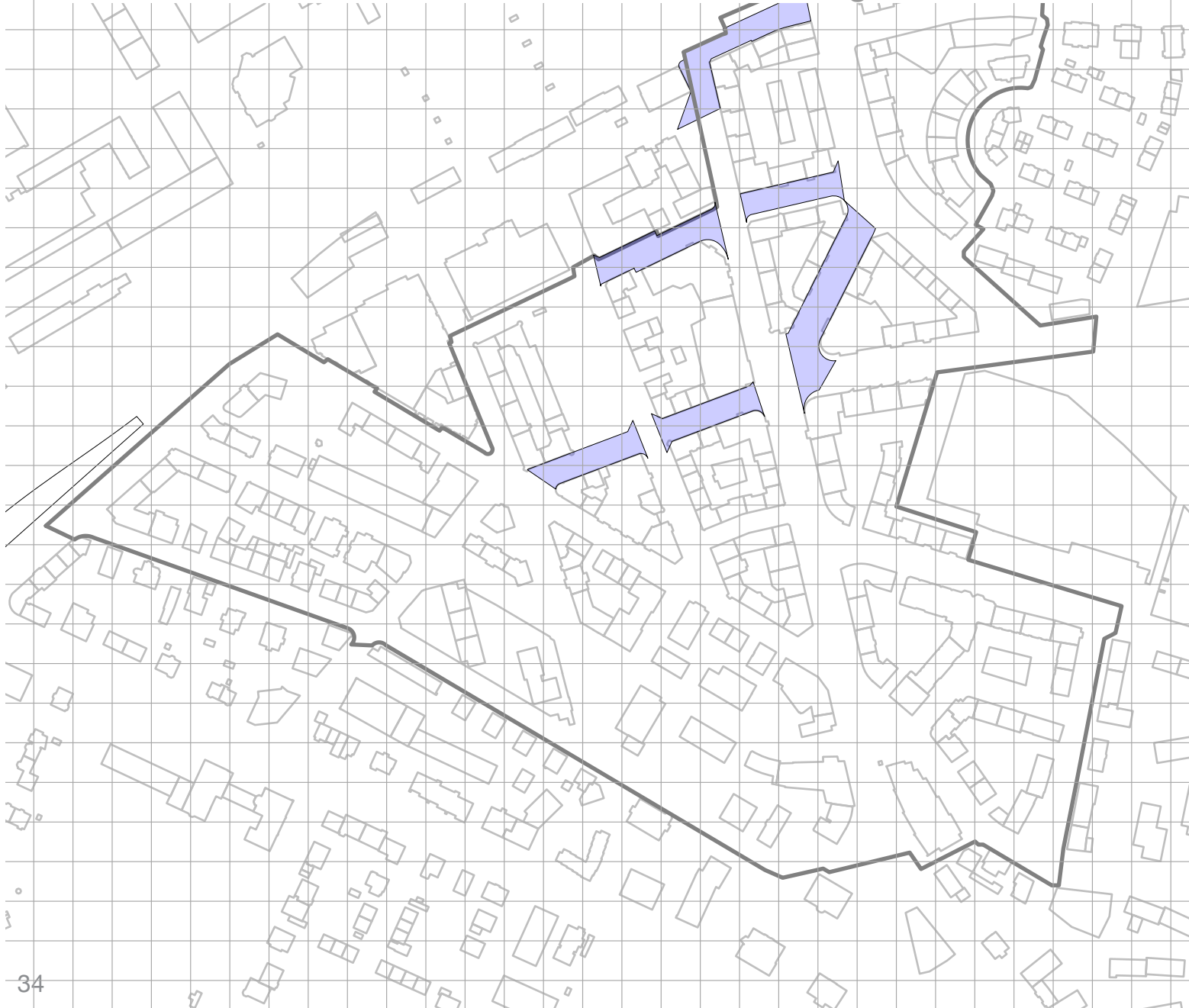
## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.3 Querverbindung

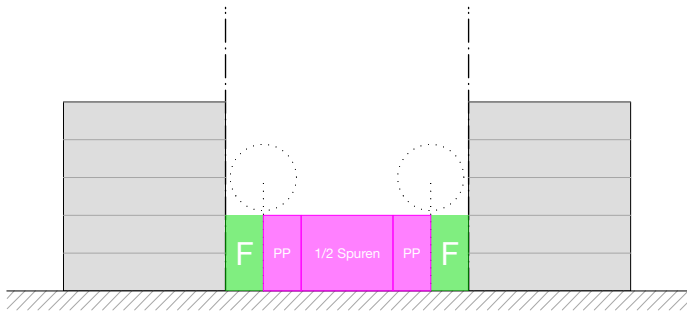
Profil: Ruhige, grüne Ergänzungsräume

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.

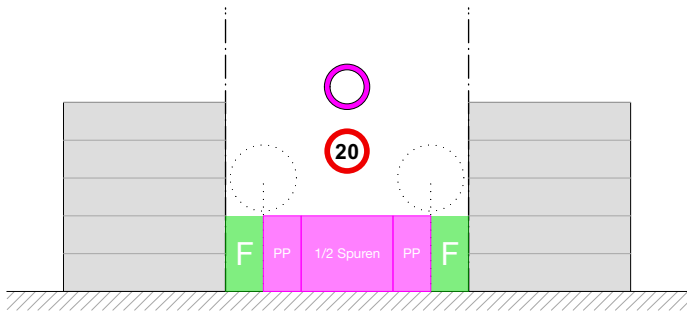


## Prozess



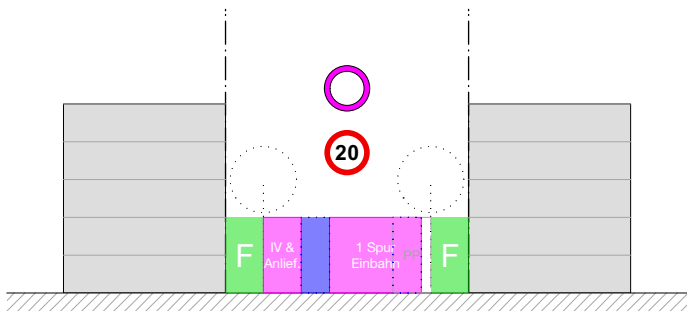
### PHASE 0

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



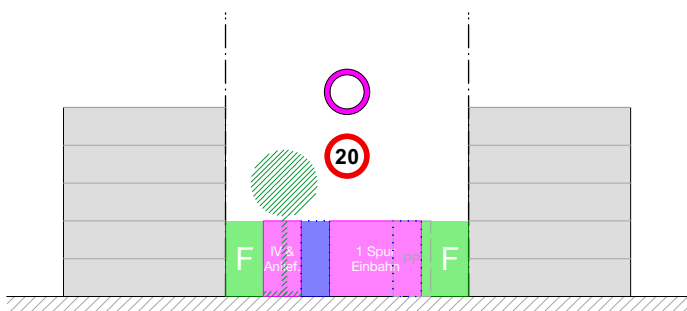
### PHASE 1

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.



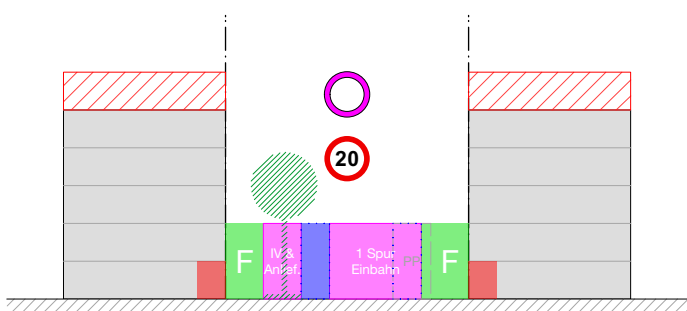
### PHASE 2

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.

## 2.3 Massnahmen:

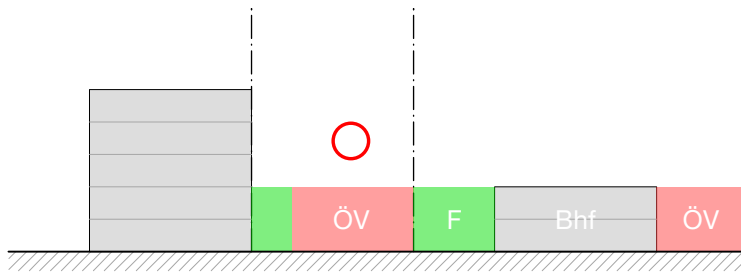
### 2.3.3 Bahnhofsvorplatz

Profil: Sehr stark frequentier 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 unbefriedigen. 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.

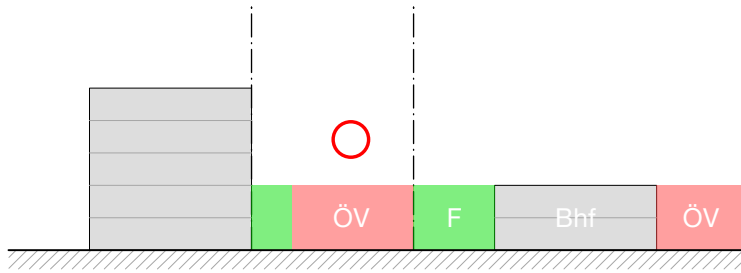


## Prozess



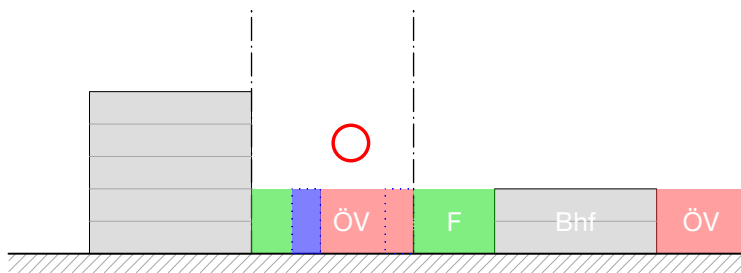
### PHASE 0

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



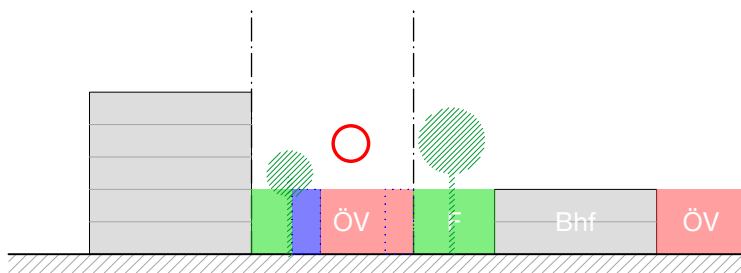
### PHASE 1

In Phase 1 werden keine Veränderungen am Bahnhofsvorplatz vorgenommen.



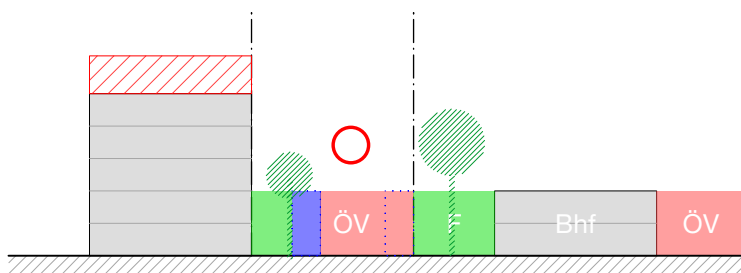
### PHASE 2

Der Fahrradverkehr erhält eine eigene Spur in Gegenfahrrichtung 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.

## 2.3 Massnahmen:

### 2.3.4 Konsumfreie Begegnungsräume

 öffentliche konsumfreie Flächen

An stark frequentierten Strassen Kreuzungspunkten werden konsumfreie Begegnungflächen ausgewiesen. Diese dürfen vom Gewerbe bespielt werden, wenn eine konsumfreie Nutzung möglich bleibt.



## 2.4 Evaluation:

# Stakeholder & Ziele

### SBB

1. Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben entwickeln.	-
2. Bahnhofsumgebung zu attraktiven Quartieren entwickeln. Steigerung der Qualität durch Aussenraum-Aufwertung.	7
3. Förderung der Baukultur. Stärkung der Bebauungsstruktur (Blockrand) durch Aufwertung der Innenhöfe.	6

### Stadt Zürich

1. Entwicklung und Stärkung der Quartierzentren. Steigerung der Qualität durch Aussenraum-Aufwertung.	8
2. Reduktion des motorisierten Individualverkehr (MIV).	-
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 Aussenraum-Aufwertung.	8
3. Zusätzlicher günstiger Wohnraum.	-

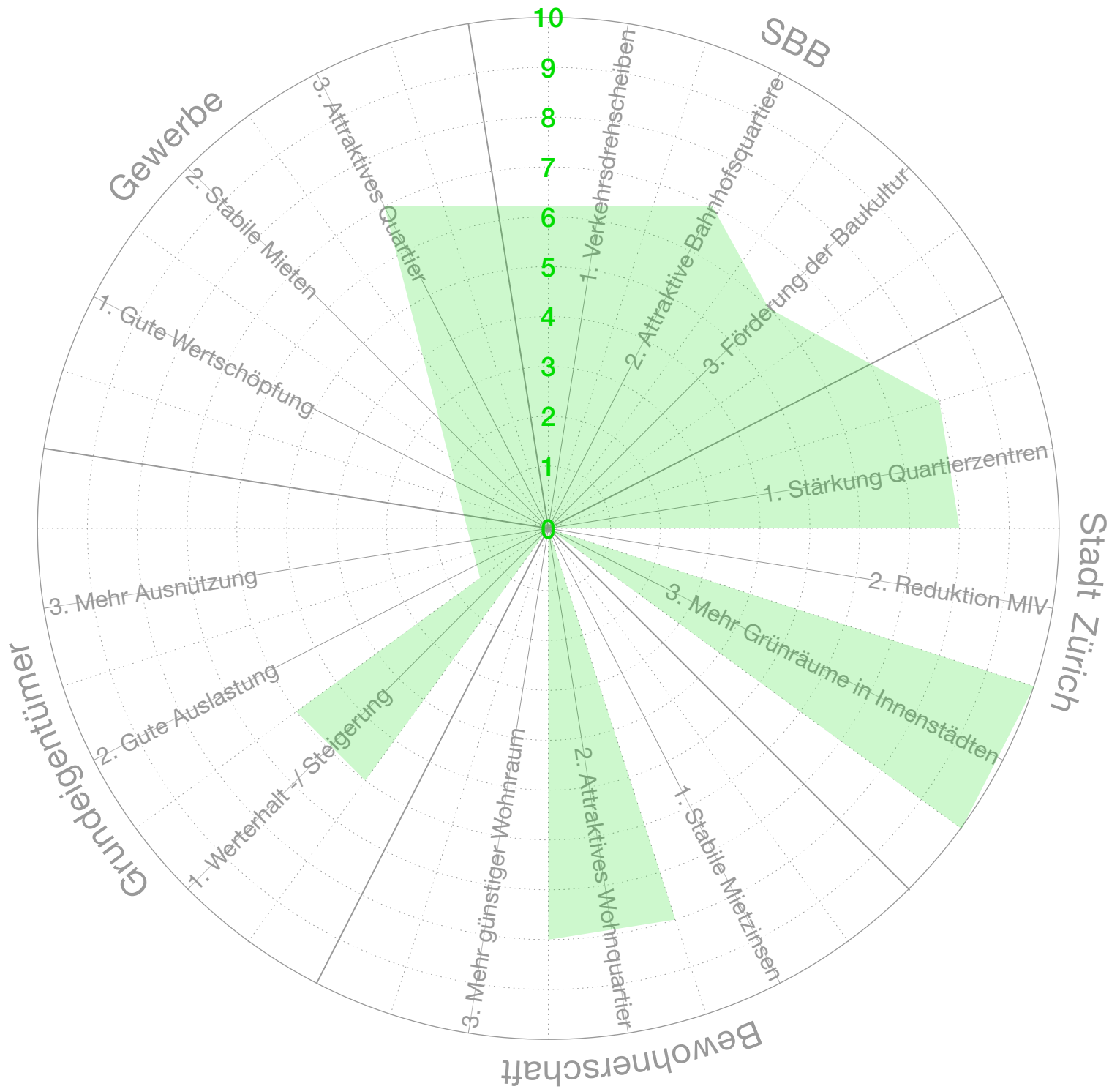
### Grundeigentümer

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

### Gewerbe

1. Gute Wertschöpfung.	-
2. Stabiler möglichst tiefer Mietzins.	-
3. Attraktive Addressierung. Steigerung der Attraktivität durch Quartieraufwertung.	7

# Evaluations-Spider





## 2.5 Beispiel:

# 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	<b>Franklinstrasse 20</b>		Anzahl Geschosse	
+4	Wohng. 1898			Gebäudekategorie Baujahr
+3	95 [m <sup>2</sup> ] 1886 [m <sup>3</sup> ]			Grundstückfläche Bauvolumen
+2	7 [levels] 9 [flats]			Geschosse Wohnungen
+1	- [rooms] 665 [EBF]			Wohnräume Energiebezugsfläche
EG	Imbiss			Erdgeschossnutzung







## 2.6 Revision Zonenverordnung:

### **G. Quartiererhaltungszonen<sup>58</sup>**

#### **1. Allgemeine Vorschriften**

Art. 24b <sup>1</sup> Ein Buchstabe verweist auf gebietsbezogene Vorschriften.

<sup>2</sup> Eine Zahl bezeichnet die maximal zulässige Anzahl Vollgeschosse.

<sup>3</sup> Ein tiefgestellter Buchstabe verweist auf zusätzliche Bestimmungen zu den gebietsbezogenen Vorschriften.

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

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

<sup>3</sup> 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<sup>59,60</sup>

Art. 24c<sup>bis61</sup> <sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Können die Masse in steilem Gelände

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

<sup>3</sup> In Erscheinung tretende anrechenbare Untergeschosse dürfen strassenseitig nur eine untergeordnete Befensterung aufweisen.

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

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

Art. 24d<sup>62</sup> <sup>1</sup> Dachaufbauten, Dacheinschnitte und Dachflächenfenster sind nur gestattet, wenn sie sich gut in die Dachlandschaft einfügen.

<sup>2</sup> Dacheinschnitte und Dachaufbauten sind nur im ersten Dachgeschoss zulässig.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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. 24e<sup>63</sup> 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<sup>64 1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sup>65 1</sup> Randgebäude sind Hauptgebäude entlang von Strassen und Plätzen.

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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. 24h<sup>66</sup> 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.~~

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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 m<sup>2</sup>, mit besonderen Gebäuden überstellt werden.

Art. 24j<sup>1</sup> Innerhalb der Gebiete, die unter diese Quartiererhaltungszonen fallen, wird die schrittweise Aufhebung aller Parkfelder auf privaten Flächen angestrebt.

<sup>2</sup> 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.

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

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

Art. 24k<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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:

<sup>5</sup> 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. 24l<sub>1</sub> Unter bestimmten Bedingungen kann der Eigentümerschaft gestattet werden, ein oder zwei zusätzliche Vollgeschosse gegenüber dem im Zonenplan festgelegten Limit zu errichten.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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. 24m<sub>1</sub> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

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



