

Parkplatzreglement AIRPORT CITY

14. November 2024

I Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder

1. Berechnung Grenzbedarf

- 1.1. Der Grenzbedarf an Personenwagen-Parkplätzen bezeichnet die obere Grenze der Parkplatznachfrage ohne Berücksichtigung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.
- 1.2. Der Grenzbedarf ist gemäss der Anleitung im Anhang A zu bestimmen.

2. Massgeblicher Bedarf

- 2.1. Unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität durch den ÖV, Fuss- und Veloverkehr gemäss Übersichtsplan in Anhang B ist der gemäss 1.1 ermittelte Grenzbedarf für alle Nutzweisen auf den massgeblichen Bedarf herabzusetzen.
- 2.2. Der massgebliche Bedarf entspricht den prozentualen Anteilen des Grenzbedarfs gemäss Anhang B. Die Anzahl Personenwagen-Parkplätze kann zwischen dem minimalen und maximalen massgeblichen Bedarf frei gewählt werden.
- 2.3. Es ist mindestens 1 Parkplatz für Besucher und Kunden zu erstellen.
- 2.4. Bei Bauvorhaben mit 10 oder mehr zulässigen Parkplätzen sind 2% der realisierten Parkplätze behindertengerecht auszuführen, mindestens jedoch 1 Parkplatz pro Benutzerkategorie.
- 2.5. Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen. Die Anzahl Abstellplätze darf einen Zehntel der Mindestanzahl an Parkplätzen nicht unterschreiten.

3. Fahrtenmodell

- 3.1. Die zuständige Behörde kann bei grösseren Anlagen oder Arealen mit mehr als 150 Parkplätzen eine maximale Anzahl Fahrten für einen Perimeter festlegen.
- 3.2. Die maximale Fahrtzahl berechnet sich gemäss Anhang C dieses Reglements.
- 3.3. Wird die maximale Fahrtzahl überschritten, sind Ersatzmassnahmen gemäss Mobilitätskonzept umzusetzen.
- 3.4. Die Verfügungsbeschränkung ist im Rahmen der Baubewilligung anzuordnen und im Grundbuch anmerken zu lassen.

4. Mobilitätskonzept

- 4.1. Werden weniger als 50% des maximalen massgeblichen Bedarfs erstellt oder wird ein Fahrtenmodell angewandt, ist mittels Mobilitätskonzept aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen das vorgesehene Parkplatz-Angebot die Nachfrage deckt. Das Mobilitätskonzept ist verbindlicher Bestandteil der Baubewilligung. Die Zielerreichung ist periodisch nachzuweisen. Können die Ziele nicht erreicht werden, sind die Massnahmen anzupassen und von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen.

- 4.2. Das Mobilitätskonzept umfasst mindestens folgende Aspekte:
- a) Ziele des Konzepts. Mindestens folgende Ziele sind einzuhalten:
 - Der Mehrverkehr wird höchstens zu 50% mit dem MIV abgewickelt.
 - Die Anzahl der geplanten Parkplätze ist ausreichend, damit Fremdparkieren auf öffentlichem Grund oder in benachbarten Gebieten vermieden wird.
 - Die maximale Fahrtenanzahl wird nicht überschritten, falls ein Fahrtenmodell angewandt wird.
 - b) Massnahmen zum Management des MIV, zur Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs, mit denen die Ziele erreicht werden.
 - c) Monitoring, welches die Zielerreichung nachweist. Bei Baueingabe sind die Indikatoren aufzuzeigen, mit denen die Zielerreichung gemessen wird. Die Verantwortlichkeit für das Monitoring sowie die Periodizität des Monitoringberichts sind im Mobilitätskonzept zu definieren.
 - d) Ersatzmassnahmen, welche bei Nichterreichen der Ziele umgesetzt werden. Dazu gehören als letzte Instanz der Rückbau von Parkplätzen.

5. Bewirtschaftungspflicht

- 5.1. Alle Parkplätze sind ab der ersten Minute zu bewirtschaften. Die Bewirtschaftung erfolgt monetär.

6. Nutzungs- und gebietsfremde Parkieranlagen

- 6.1. Parkieranlagen, welche nicht direkt einer Nutzung im Gebiet AIRPORT CITY zugeordnet werden können, sind nicht erlaubt. Dies gilt auch für Nutzungen, deren alleiniger Zweck die Bereitstellung von Abstellanlagen ist. Davon ausgenommen sind Parkieranlagen, welche in rechtsgültigen Richtplänen festgelegt sind.

7. Gemeinschaftsanlagen

- 7.1. Wer den Bedarf an Parkplätzen nicht gemäss § 244 PBG auf dem Baugrundstück deckt, ist verpflichtet eine entsprechende Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage nach § 245 PBG zu tätigen und diese im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anzumerken.
- 7.2. Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen durch mehrere Erstellungspflichtige im Sinne von § 243 PBG ist zulässig. Derartige Reduktionen sind mit der Baueingabe zu begründen. Die Mehrfachnutzung muss zwischen den Parteien vertraglich geregelt sein. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anmerken zu lassen.
- 7.3. Die Zumietung in bestehende Anlagen ist zulässig und muss vertraglich und im Grundbuch geregelt sein. Die zulässige Parkplatzzahl darf nicht überschritten werden.

8. Anordnungs- und Gestaltungsgrundsätze

- 8.1. Zwecks Schonung des Ortsbilds und Erhalt der Frei- und Spielflächen sind die Parkfelder für Personewagen für Bewohner und Beschäftigte unterirdisch zu erstellen, wenn die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.

9. Verkehrsintensive Einrichtungen

- 9.1. Gebiete, welche in Richtplänen als geeignete Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen eingetragen sind, können von der Berechnung des massgeblichen Bedarfs nach diesem Parkplatzreglement ausgenommen werden. Die Berechnungsmethodik des Parkfeldangebotes und die Festlegung der maximal zulässigen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten, unter Berücksichtigung der Strassenkapazitäten, werden durch die zuständige Behörde festgelegt.

II Veloabstellplätze

10. Bedarf Veloabstellplätze

- 10.1. Für Velos und weitere leichte Zweiräder ist eine genügende Anzahl an Abstellplätzen umzusetzen. Die Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen erfolgt anhand der VSS-Norm 40 065 «Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen».
- 10.2. Ein zweckmässiger Anteil der Veloabstellplätze ist so auszugestalten, dass Spezialvelos, E-Bikes, Veloanhänger, Kindervelos usw. darauf abgestellt werden können. Dabei gilt das Handbuch «Veloparkierung» des Bundesamts für Strassen (ASTRA) als Beurteilungsrichtlinie.

11. Anordnung Veloabstellplätze

- 11.1. Erforderliche Abstellplätze für Velos sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Die Abstellplätze für Velos müssen gut zugänglich an zweckmässiger Lage nahe der Eingänge angeordnet werden.

III Inkrafttreten

Das Parkplatzreglement wurde für die Airport City ausgearbeitet, deren Perimeter die Städte Kloten und Opfikon sowie die Gemeinde Rümlang betrifft. Das Parkplatzreglement Airport City wird durch die jeweilige Gemeinde für ihr Teilgebiet festgelegt. Das Parkplatzreglement Airport City tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zürich vorbehaltlich in Kraft.

Anhang

A Grenzbedarf

In einem ersten Schritt wird der Grenzbedarf an Parkfeldern (PF) je Nutzungsart gemäss der untenstehenden Tabelle bestimmt. Der Grenzbedarf bezeichnet die oberste Grenze der Nachfrage an Parkfeldern für Motorfahrzeuge und berücksichtigt auch einen üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr. Bei der Ermittlung des Grenzbedarfs müssen Doppelnutzungen (z.B. Schule tagsüber und Veranstaltung abends) und Verbundeffekte (z.B. Einkaufen und Coiffeurbesuch) von Parkfeldern berücksichtigt werden.

Die Bezugsfläche zur Berechnung des Grenzbedarfs ist die für die Parkplatzberechnung «massgebende Geschossfläche» (mGF). Diese umfasst die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und der Sanitärräume samt inneren Trennwänden.

Abstellplätze für Nutzungsart	Bewohnerinnen und Bewohner/ Beschäftigte	Besucherinnen und Be- sucher/Kundschaft
Wohnen	1 PP/Wohnung	10% der PP für Wohnungen
Verkaufsgeschäfte ¹⁾ Lebensmittel Nicht-Lebensmittel	1 PP/150 m ² mBGF 1 PP/200 m ² mBGF	1 PP/30 m ² mBGF ²⁾ 1 PP/70 m ² mBGF ²⁾
Gastbetriebe Restaurant, Café Konferenzräume, Säli Hotel	1 PP/40 Sitzplätze – 1 PP/7 Zimmer	1 PP/6 Sitzplätze 1 PP/10 Sitzplätze 1 PP/2 Zimmer
Büro, Dienstleistungen (DL), Verwaltungen, Gewerbe und Industrie ¹⁾ publikumsorientierte DL-Betriebe ³⁾ nicht publikumsorientierte DL-Betriebe, Gewerbe ⁴⁾ Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe Industrielle und gewerbliche Fabrikation Lagerflächen	1 PP/80 m ² mBGF 1 PP/80 m ² mBGF 1 PP/50 m ² mBGF 1 PP/150 m ² mBGF 1 PP/500 m ² mBGF	1 PP/100 m ² mBGF 1 PP/300 m ² mBGF 1 PP/500 m ² mBGF 1 PP/750 m ² mBGF – ²⁾
Einkaufs- und Freizeitnutzungen Einkauf Einkaufszentren inkl. Mall, Lager, Restaurants, Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf Freizeit Kino- und Freizeitzentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino und Theater	1 PP/250 m ² mBGF 0.2 PP/Sitzplatz ⁵⁾ oder 1 PP/200 m ² mBGF	1 PP/60 m ² mBGF 0.2 PP/Sitzplatz ⁵⁾ oder 1 PP/40 m ² mBGF

¹⁾ Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

²⁾ Güterumschlag / Anlieferung separat

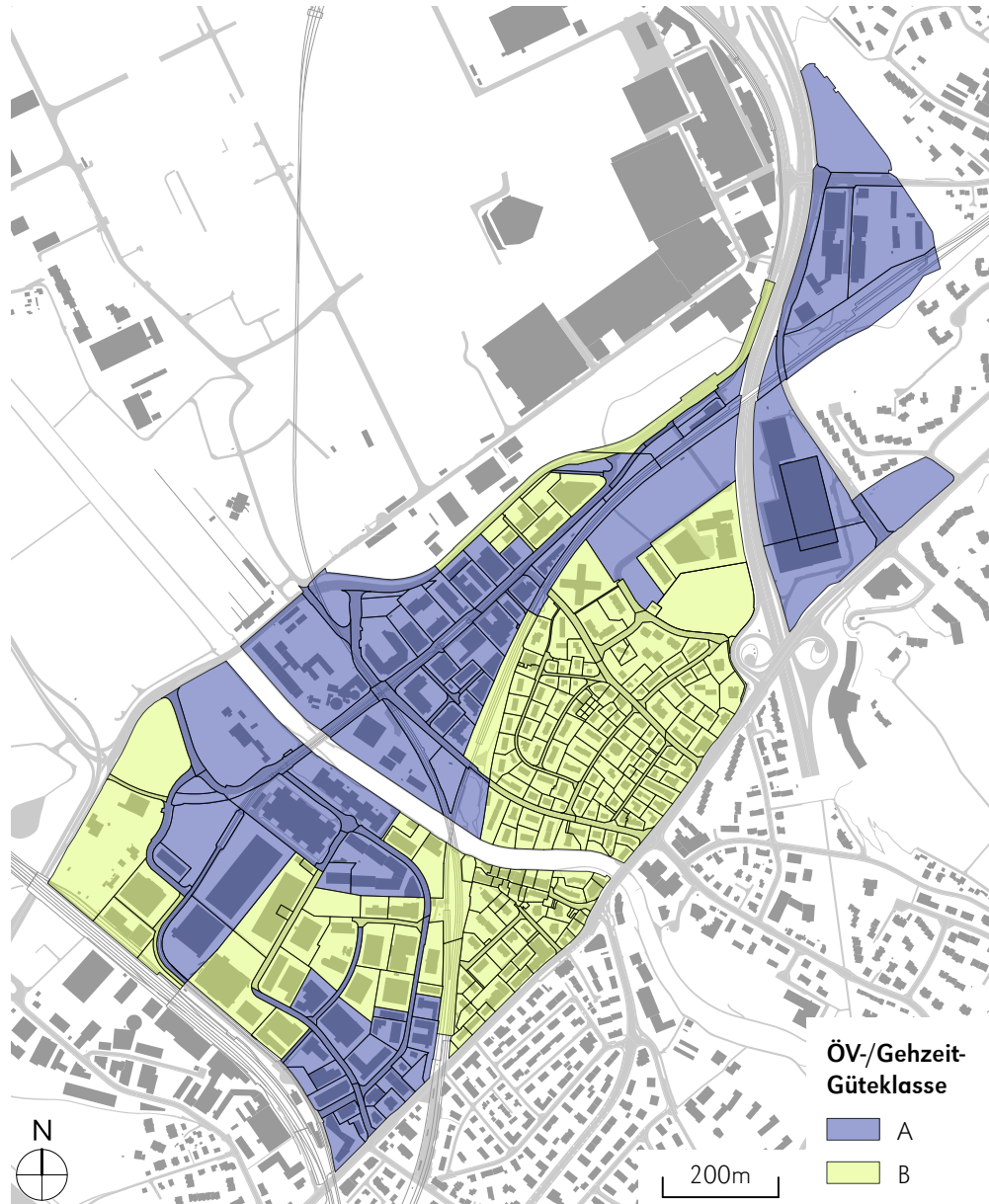
³⁾ z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb

⁴⁾ z.B. Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb

⁵⁾ 0.2 PP / Sitzplatz gilt gesamthaft für Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft

B Massgeblicher Bedarf

Der zuvor ermittelte Grenzbedarf wird bei allen Nutzweisen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten, der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs und der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs gemäss Gebietseinteilung im Übersichtsplan herabgesetzt.



Übersichtsplan Güteklassen

Die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Parkfelder beträgt in den entsprechenden Gebieten folgenden Prozentsätze des Grenzbedarfs:

Güteklasse \ Nutzer-Kategorie	Bewohner		Beschäftigte		Besucher & Kunden	
	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
Gebiet A	0	60	0	30	10	45
Gebiet B	0	80	0	45	10	60

Beim Parkfeldbedarf sind am Schluss der Berechnung allfällige Bruchteile über 0.5 aufzurunden.

C Fahrtenmodell

Das Fahrtenmodell eignet sich für grössere Parkieranlagen mit publikumsintensiven, möglichst breit gefächerten Nutzungen.

Der Fahrtenplafond berechnet sich anhand des maximalen massgeblichen Bedarfs gemäss 2.2, multipliziert mit dem spezifischen Verkehrspotenzial (SVP) gemäss untenstehender Tabelle und den auf ein Jahrestotal hochgerechneten Betriebstagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Strassenkapazitäten im Betrachtungsperimeter.

Der anzuwendende SVP-Faktor richtet sich nach der Nutzung und nach den Modal-Split-Anforderungen.

Spezifisches Verkehrspotenzial für:	Normal	Intensiv
Anwohnende	2.5	-
Besuchende	2.5	-
Beschäftigte	2.5	3.5
Kunden Büro	4	5
Kunden Praxen	4	10
Kunden Hotel	4	5
Kunden Restaurant	8	18
Kunden Messe / Kongress	2.5	10
Kunden Läden < 2000 m ²	5.0	10
Kunden Grossmärkte	10	18
Kunden Freizeit I (Kino, Bäder etc.)	5	10
Kunden Freizeit II (Theater etc.)	2.5	5