



STADTKLOTEN



STADT OPFIKON



GEMEINDE
RÜMLANG

Stadt Kloten, Stadt Opfikon, Gemeinde Rümlang

Parkplatzreglement AIRPORT CITY

Erläuternder Bericht nach
Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV)

17.037 / 14. November 2024

Auftraggeber

Stadt Kloten, Stadt Opfikon, Gemeinde Rümlang

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
Verkehringenieure eth/fh/svi/reg a
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60
Fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Flavio Poletti, poletti@teamverkehr.ch
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme, Verkehringenieur

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehringenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung _____	1
1.1	Gebietsplanung Airport-Region und Gebietsmanagement	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Grundlagen	2
2	Perimeter AIRPORT CITY _____	3
2.1	Erschliessung	4
2.2	Parkierung	5
3	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen _____	6
3.1	Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)	6
3.2	Planungs- und Baugesetz Kanton (PBG)	6
3.3	Kantonaler Richtplan	7
3.4	Regionaler Richtplan	8
3.5	Kantonale Wegleitung zur Ermittlung des Parkfeldbedarfs in kommunalen Erlassen	10
4	Kommunale Planungsinstrumente und Konzepte zur Parkierung _____	11
4.1	Kloten	11
4.2	Opfikon	12
4.3	Rümlang	12
4.4	Übersicht Reglemente	13
4.5	Vergleich der Reglemente	14
4.6	Bestehende Kommunale Vorgaben im Perimeter	14
5	Partizipation _____	15
5.1	Vorgehen	15
5.2	Vorgaben	15
5.3	Fazit Partizipation	16
6	Erläuterungen zum Parkplatzreglement _____	17
6.1	Mechanismus	17
6.2	Inhalte	17
6.3	Nicht integrierte Inhalte	19
6.4	Vergleich mit den kommunalen Reglementen	20
7	Fazit und weiteres Vorgehen _____	21
7.1	Integration in bestehende Reglemente	21
7.2	Weitere Empfehlungen für den Vollzug	21

1 Einleitung

1.1 Gebietsplanung Airport-Region und Gebietsmanagement

Anschliessend an die Gebietsplanung Airport-Region wurde über das Gebietsmanagement Airport-Region 2015/2016 unter Beteiligung der kantonalen Fachstellen, der Planungsgruppe Glattal, den Städten Kloten, Opfikon und Zürich, der Gemeinde Rümlang sowie der Flughafen Zürich AG die im Rahmen der Gebietsplanung bereits etablierte gemeindeübergreifende Zusammenarbeit fortgeführt und intensiviert. Aufgabe des Gebietsmanagements war, eine engere Abstimmung von funktionalen, siedlungsräumlichen und verkehrlichen Entwicklungen in der Airport-Region zu erreichen.

Die aktuelle siedlungs- und verkehrsräumliche Situation weist erhebliche Defizite auf. Der Entwicklungsdruck aufgrund der noch vorhandenen Baulandreserven stellt alle Planungsebenen vor grosse Herausforderungen. Als grösste Herausforderungen wurden der Entwicklungsdruck aufgrund laufender Arealplanungen und Bauvorhaben, die Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz, der Fluglärm, die Defizite in der Aussenraumqualität und bei den Fuss- und Veloverbindungen sowie die Gemeindegrenzen identifiziert.

Die verschiedenen Bearbeitungsschwerpunkte wurden im Rahmen von Teilprojekten bearbeitet. Dabei sind die Projektpartner zu folgenden Erkenntnissen gelangt: Eine zukunftsfähige Entwicklung der Airport-Region ist nur möglich, wenn alle Projektpartner einen Beitrag zur Behebung der siedlungs- und verkehrsräumlichen Defizite leisten. Geben und Nehmen müssen im Gleichgewicht sein. Es braucht eine gemeinsame Vision, die zeigt, dass gemeinsames Handeln mit untereinander abgestimmten Massnahmen aller Beteiligten mehr bringt als «Laissez-faire».

Aufgrund dieser Erkenntnisse haben sich die Projektpartner geeinigt, das Gebiet AIRPORT CITY gemeinsam auf der Basis des Schlussberichts des Gebietsmanagements zu entwickeln. Im neuen Projektteam sind die Gemeinden federführend, neu ist nebst Kanton und Region auch der Grundeigentümerverschein AIRPORT CITY ZÜRICH vertreten. Das bearbeitete erste Massnahmenpaket umfasst u.a. die Erarbeitung des vorliegenden Parkplatzreglements und die Etablierung eines Parkraummanagements.

1.2 Aufgabe

Für das Gebiet der AIRPORT CITY soll, unabhängig von der Standortgemeinde, ein einheitliches Parkplatzreglement erarbeitet werden. Die übergeordneten Zielsetzungen aus der Gebietsplanung Airport Region sind folgende:

- Städtisches Verkehrssystem einführen und Aufwertung der Aussen- und Freiräume
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven und Ermöglichung der Siedlungsentwicklung
- Überkommunal abgestimmte Verkehrskapazitäten und Infrastrukturen für alle Verkehrsträger (Fuss, Velo, ÖV und MIV)

Eine zentrale Stellschraube in einem städtischen Verkehrssystem ist der Umgang mit der Parkierung. Im Rahmen der Gebietsplanung wurden verschiedene Strategien und Ansätze diskutiert, um hinsichtlich Parkierung für die Airport City zweckmässige Planungsvorgaben zu schaffen. Um die Ziele zu erreichen,

wurde der Perimeter für die Umsetzung und Weiterführung der Massnahmen auf den Perimeter der AIRPORT CITY begrenzt. Als ein Baustein zur Zielerreichung wird das Parkplatzreglement erarbeitet. Für das Parkplatzreglement werden folgende Ziele angestrebt:

- Einheitliche Vorgaben zur Parkierung im Perimeter AIRPORT CITY
- Einfaches und gut handhabbares Reglement
- Unterstützung des städtischen Verkehrssystems und Ausnützung des Potenzials der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr durch lenkende Vorgaben zur Parkierung
- Erstellung einer bedarfsgerechten Anzahl Abstellplätze, auch für Velos
- Ermöglichung von zentralen Parkieranlagen
- Zweckmässige Anordnung und Gestaltung, um den Stadtraum aufzuwerten

1.3 Grundlagen

- (1) Gebietsmanagement Airport Region, Ergebnisse, beschlossen durch die Behördendelegation am 3. April 2017
- (2) VSS-Norm SN 640 281, Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Dezember 2013
- (3) Velopflichtabstellplätze, Empfehlungen für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen, Koordinationsstelle Veloverkehr Kanton Zürich, September 2013
- (4) Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997
- (5) Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, *Fassung für die Vernehmlassung*, Baudirektion Kanton Zürich, 15. Juni 2018
- (6) Bestehende kommunale Reglemente (siehe Kapitel 4)

2 Perimeter AIRPORT CITY

Der Perimeter der AIRPORT CITY erstreckt sich über die Städte Kloten und Opfikon und die Gemeinde Rümlang und umfasst eine Fläche von rund einem Quadratkilometer. Die Längsquerung der AIRPORT CITY umfasst eine Distanz von rund 1.5 km, die Durchquerung in Nordwest-Südost beträgt rund 600 m.

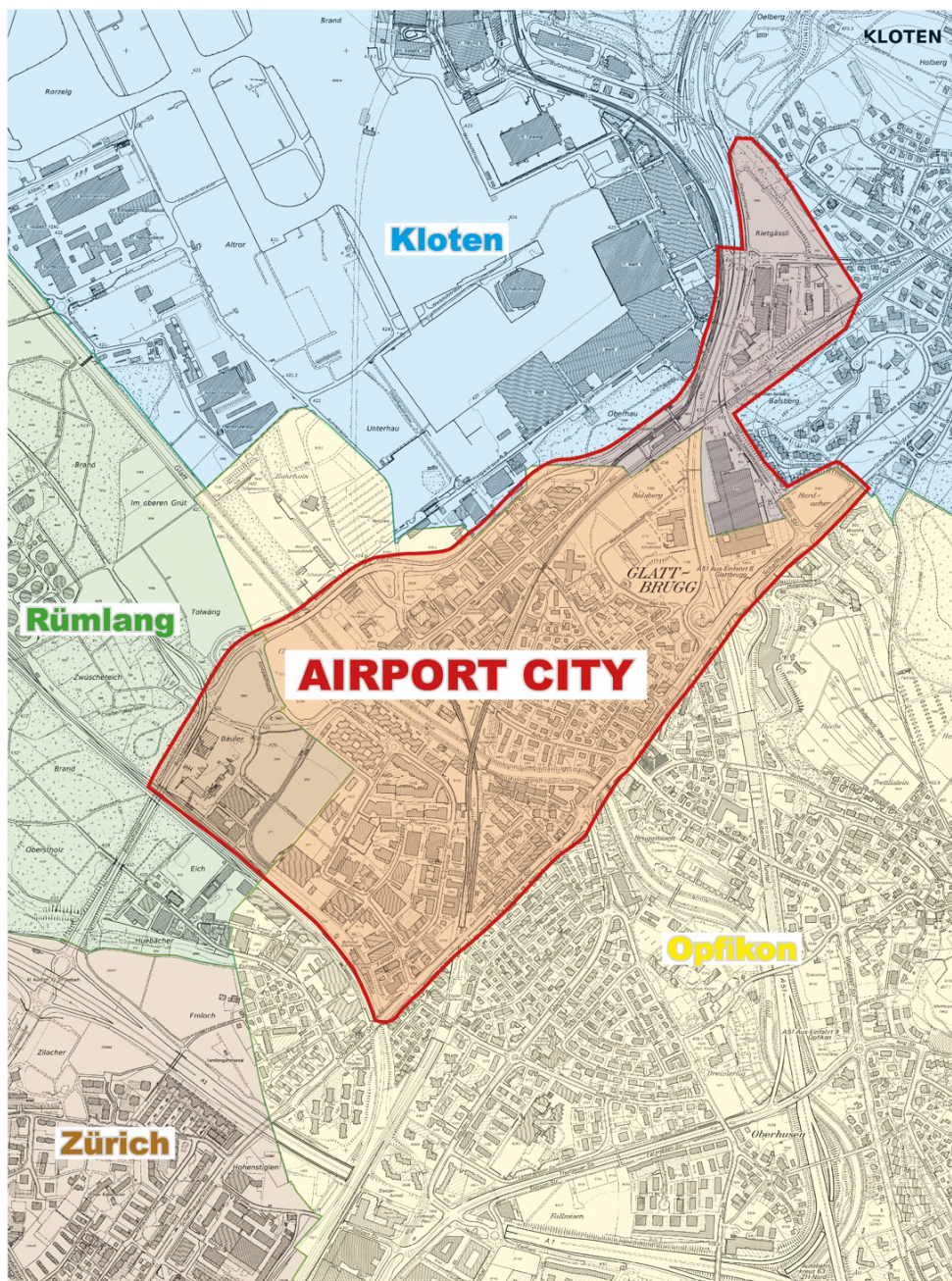


Abbildung 1: Perimeter AIRPORT CITY

2.1 Erschliessung

Der Perimeter ist funktional zusammenhängend und über gemeinsame Infrastrukturen erschlossen. Das Gebiet ist für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr übergeordnet sehr gut erschlossen. Aufgrund der starken Auslastung ist jedoch das Strassennetz nicht mehr unbeschränkt aufnahmefähig, insbesondere auch die Autobahnen. Der öffentliche Verkehr trägt daher einen grossen Teil zur Erreichbarkeit bei und hat im Zusammenspiel mit Fuss- und Veloverkehr in einem städtischen Verkehrssystem eine hohe Bedeutung, insbesondere für die Mobilität innerhalb des Gebiets.

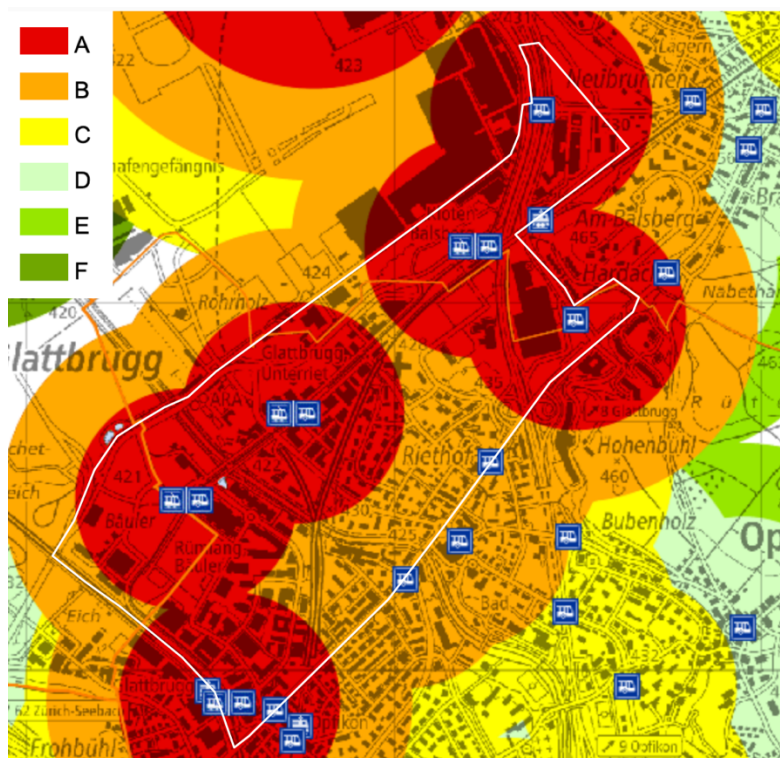


Abbildung 2: ÖV-Güteklassen gemäss GIS-Browser ZH, Fahrplanjahr 2021/2022 (Perimeter weiss)

Heute fehlt insbesondere Infrastruktur für den Veloverkehr im Gebiet, es gibt nur wenige Strassen (Begegnungszone im Gebiet Rohr/Platten) die für den Veloverkehr attraktiv im Mischverkehr befahrbar sind. Wege und Trottoirs für den Fussverkehr sind vorhanden, weisen aber eine ungenügende Qualität auf. Entlang der Kantonsstrassen sind an den Rändern des Perimeters bei der Flughafenstrasse und entlang der Schaffhauserstrasse Velostreifen oder kombinierte Rad-Gehwege vorhanden. Im Gebiet selber ist die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr einerseits aufgrund der Infrastrukturen (Bahnlinie, Autobahn, Kantonsstrassen), andererseits auch aufgrund der Gestaltung der Aussenräume stark eingeschränkt.

2.2 Parkierung

2.2.1 Parkfeldangebot öffentlich

An den Bahnhöfen Glattbrugg und Opfikon (Schaffhauserstrasse und Giebeleich) sind öffentliche P+R Anlagen vorhanden, welche von der SBB bewirtschaftet werden. Im Perimeter existieren jedoch keine grösseren öffentlichen Parkplätze oder Parkieranlagen, es sind hauptsächlich private Parkplätze vorhanden.

2.2.2 Parkfeldangebot «privat»

Eine grobe Erhebung der heutigen Parkierflächen ergab, dass im Perimeter rund 12'000 Parkfelder/Abstellplätze für Personenwagen vorhanden sind. Flächenmässig entspricht dies etwa einem Drittel der Perimeterfläche. Heute sind die Hälfte, also rund 6'000 Parkfelder, oberirdisch im Aussenraum angeordnet. Ein Teil dieser Parkfelder wird von Betreibern von Off-Airport-Parkierung für Flughafenpassagiere genutzt. Heute steht ungefähr ein Parkfeld pro 60m² Nutzfläche zur Verfügung. Die Autobahnen und die umliegenden Strassen sind gut ausgelastet und können daher nicht mehr unbeschränkt Verkehr aufnehmen, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten.

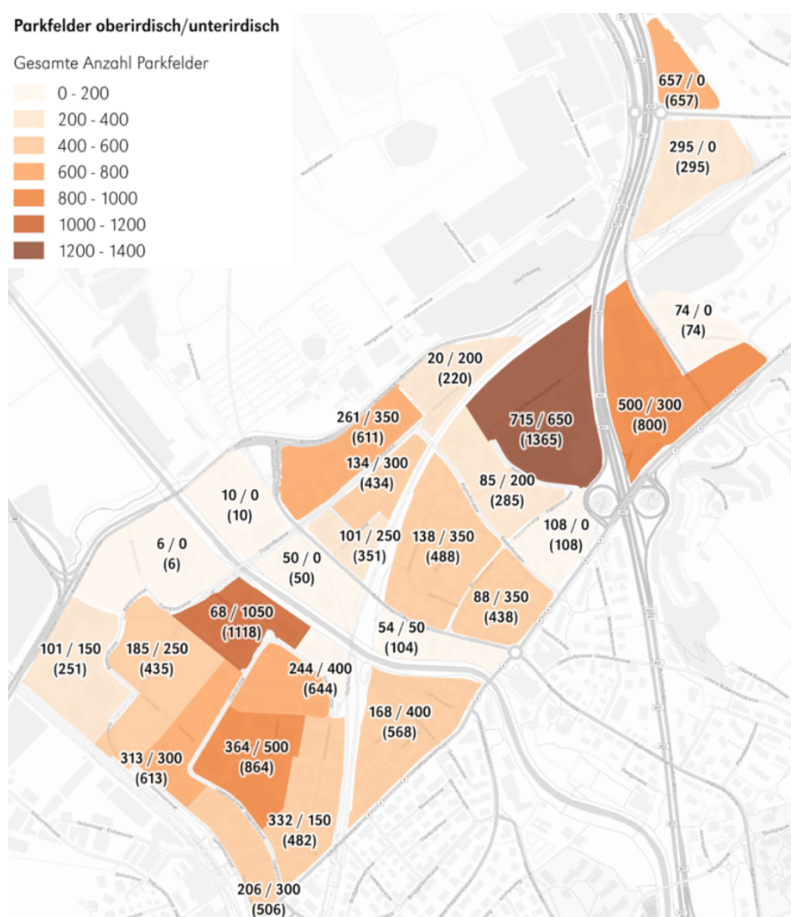


Abbildung 3: Übersicht heutiges Parkfeldangebot

2.2.3 Parkraumbewirtschaftung

Zur Bewirtschaftung der privaten Parkfelder liegen keine Informationen vor.

3 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Die AIRPORT CITY liegt neben dem Flughafen Zürich. Der Perimeter des Flughafens Zürich ist mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) auf Bundesebene geregelt. Das Gebiet befindet sich innerhalb der Abgrenzungslinie des Flughafens.

3.2 Planungs- und Baugesetz Kanton (PBG)

Im Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich §240 - 246 ist festgelegt, welche Regelungen die Gemeinden und Städte erlassen und erstellen können und müssen und welche Grundsätze dabei zu verfolgen sind. Nachfolgend der Auszug mit den wichtigsten Inhalten des PBG zum Thema Parkierung.

§ 243.²⁷ ¹ Abstellplätze sind im gebotenen Ausmass zu schaffen

- a. bei Neuerstellung von Bauten und Anlagen,
- b. bei allgemeinen baulichen Änderungen, die einen erheblichen Teil der Baute oder Anlage erfassen oder durch die eine wesentlich andere Nutzung als bisher ermöglicht wird,
- c. bei Nutzungsänderungen, die voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen.

² Bei bestehenden Bauten und Anlagen kann ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn der bisherige Zustand regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten. Die Verpflichtung muss nach den Umständen technisch und wirtschaftlich zumutbar sein.

§ 245. ¹ . . .²⁵

² Die Schaffung öffentlicher oder privater Gemeinschaftsanlagen und die Beteiligung hieran können vom Gemeindevorstand⁵⁷ gebietsweise oder von der örtlichen Baubehörde im baurechtlichen Bewilligungsverfahren verfügt und näher geordnet werden,

- a. wenn ein öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs sowie des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten und Gewässern, der Schaffung von Abstellplätzen auf den einzelnen Grundstücken entgegensteht,
- b. wenn dem Baupflichtigen die Realerfüllung wegen der örtlichen Verhältnisse nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

³ Derartige Verfügungen schliessen das Verbot ein, auf den betreffenden Grundstücken Abstellplätze zu schaffen, die nicht dem Güterumschlag, einem näher zu bestimmenden besondern Eigenbedarf oder der Parkierung zweirädriger Fahrzeuge dienen.

3.3 Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist der Perimeter der AIRPORT CITY zu grossen Teilen dem Zentrumsgebiet zugeordnet.

Die AIRPORT CITY umfasst drei Bahnhöfe mit S-Bahn-Halt: Balsberg, Glattbrugg und Opfikon. Zudem liegt der Bahnhof des Flughafens in unmittelbarer Nähe. Gemäss kantonaalem Richtplan wird die Bahnlinie zwischen Opfikon und der Verzweigung Kloten-Dornest kurz- bis mittelfristig zu einer Doppelspur ausgebaut. Auf der Bahnlinie zwischen Glattbrugg und Oberglatt ist langfristig eine zusätzliche Spur geplant. Das Zentrumsgebiet ist durch die Glattalbahn erschlossen, welche durch den Perimeter führt und an vier Haltestellen hält. Auf der Schaffhauserstrasse ist im Richtplan zudem die Verlängerung der Tramlinie Seebach bis zum Bahnhof Kloten gesichert.

Westlich um die AIRPORT CITY verlaufen die Hauptverkehrsstrassen Birchstrasse/Flughofstrasse. Das Gebiet wird von der Rohrstrasse durchquert, einer kantonalen Verbindungsstrasse. Im Südosten wird der Perimeter begrenzt durch die Schaffhauserstrasse, eine Hauptverkehrsstrasse, welche gemäss kantonaalem Richtplan zur Abklassierung vorgesehen ist. Am nordöstlichen Perimeterrand befindet sich der Autobahnanschluss Glattbrugg, welcher auf die A51 (Hochleistungsstrasse) führt. Im Zusammenhang mit der geplanten Glattalautobahn soll die A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf sechs Spuren ausgebaut und die beiden Halbinschlüsse Werft und Flughafen umgestaltet werden.

Von Kloten führt am Flughafenperimeter entlang eine nationale Schweiz-Mobil-Veloroute über die Flughafen-/Birchstrasse.

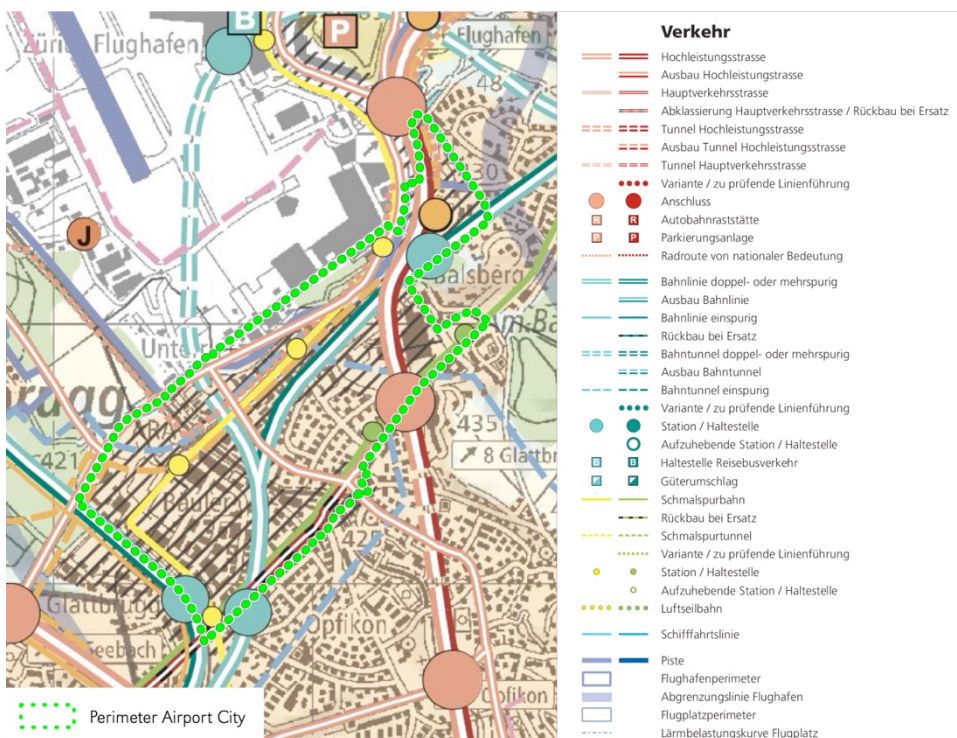


Abbildung 4: Ausschnitt kantonalen Richtplan Verkehr (Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung) Stand: 22. August 2022, ergänzt mit Perimeter AIRPORT CITY)

3.4 Regionaler Richtplan

Gemäss regionalem Richtplan Siedlung und Landschaft liegt der Perimeter zu grossen Teilen im Eignungsgebiet für Hochhäuser und mit hoher baulicher Dichte, mit dem Ziel der qualitativen und quantitativen Förderung der Verdichtung. Weiter ist entlang der Schaffhauserstrasse und im Gebiet Rohr/Platten ein Mischgebiet definiert, um die Transformation des Gebiets mit Gewerbenutzung zu ermöglichen, da aufgrund des Fluglärms in der Wohnnutzung keine Verdichtung zulässig ist. Das Gebiet Bäuler ist als Eignungsgebiet für eine stark verkehrserzeugende Nutzung (Verkauf und Event, vielfältige Konsum- und Arbeitsnutzungen) mit hochwertigem Erholungsbereich an der Glatt und erhöhten Anforderungen an die Aussenraumgestaltung festgelegt. Der ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsanteil muss gesamthaft mindestens 50% des Verkehrsaufkommens betragen. Entlang der Glatt ist ein regionaler Vernetzungskorridor festgelegt.

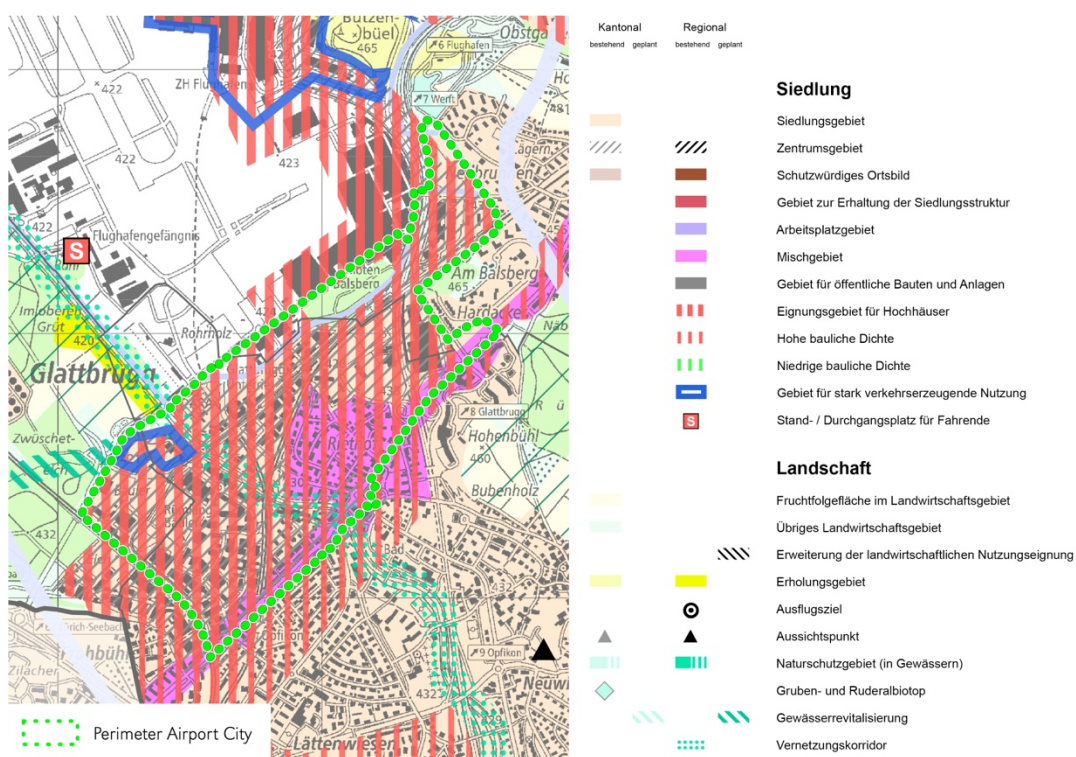


Abbildung 5: Ausschnitt regionaler Richtplan Siedlung und Landschaft
(Stand Festsetzung vom 17. November 2021, ergänzt mit Perimeter AIRPORT CITY grün gepunktet)

Im regionalen Verkehrsrichtplan sind die Haupt- und Nebenverbindungen aus dem kantonalen Velonetzplan gesichert. In der Teilrevision 2019 wurde die «Bike Line» – eine Velohauptverbindung, welche auch im kantonalen Velonetzplan ergänzt wurde – als Rückgrat für den Fuss- und Veloverkehr der AIRPORT CITY festgelegt. Entlang der Glatt und damit die AIRPORT CITY querend befindet sich der Fil Bleu Glatt in Umsetzung. Der Fil Bleu ist ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Aufwertung der Stadtlandschaft und der Freiräume entlang der Glatt. Bestandteil davon ist auch der Glattuferweg, eine regionale Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Bahnhöfe im Perimeter sind im regionalen Richtplan alle als wichtige Haltestelle mit der Funktion als Umsteigeschwerpunkte zwischen Bus, Glattalbahn, S-Bahn und anderen Verkehrsmitteln festgelegt und

mit Aufwertungspotenzial zu multimodalen Drehscheiben bezeichnet. An den Bahnhöfen sind Veloparkierungsanlagen von regionaler Bedeutung vorhanden. Weiter sind insbesondere entlang der Schaffhauserstrasse verschiedene Bustrassen/Abschnitte und Knoten für Massnahmen zur Buspriorisierung definiert, in Abstimmung mit der Tramverlängerung.

Die Balz-Zimmermann-Strasse, eine regionale Verbindungsstrasse, verläuft entlang dem nördlichen Rand der AIRPORT CITY. Der Strassenraum Schaffhauserstrasse soll zudem kurzfristig umgestaltet werden. An den Bahnhöfen Opfikon und Glattbrugg sind Parkierungsanlagen für Zentrumsnutzungen und P+R festgelegt. Park+Ride ist im Glattal aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht zu fördern, Erweiterungen der Anlagen werden nicht angestrebt. Die Abschnitte der A51 sind als Stadtautobahnen bezeichnet. Die Region setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr auf den Stadtautobahnen verbessert wird. Zudem ist ein Prüfperimeter für ein zukünftiges Tramdepot Zürich Nord/Glattal festgelegt. Im Regionalen Richtplan sind keine Off-Airport-Parkierungsanlagen (Parkierungsanlagen für Flughafenpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters) festgelegt, da eine Konzentration innerhalb des Flughafenperimeters angestrebt wird. Zurzeit und auf Antrag des Lenkungsausschusses aus dem Gebietsmanagement wird durch die Region in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe und der Nachbarregion PZU geprüft, ob und unter welchen Umständen im regionalen Richtplan solche Anlagen eingetragen werden sollen.

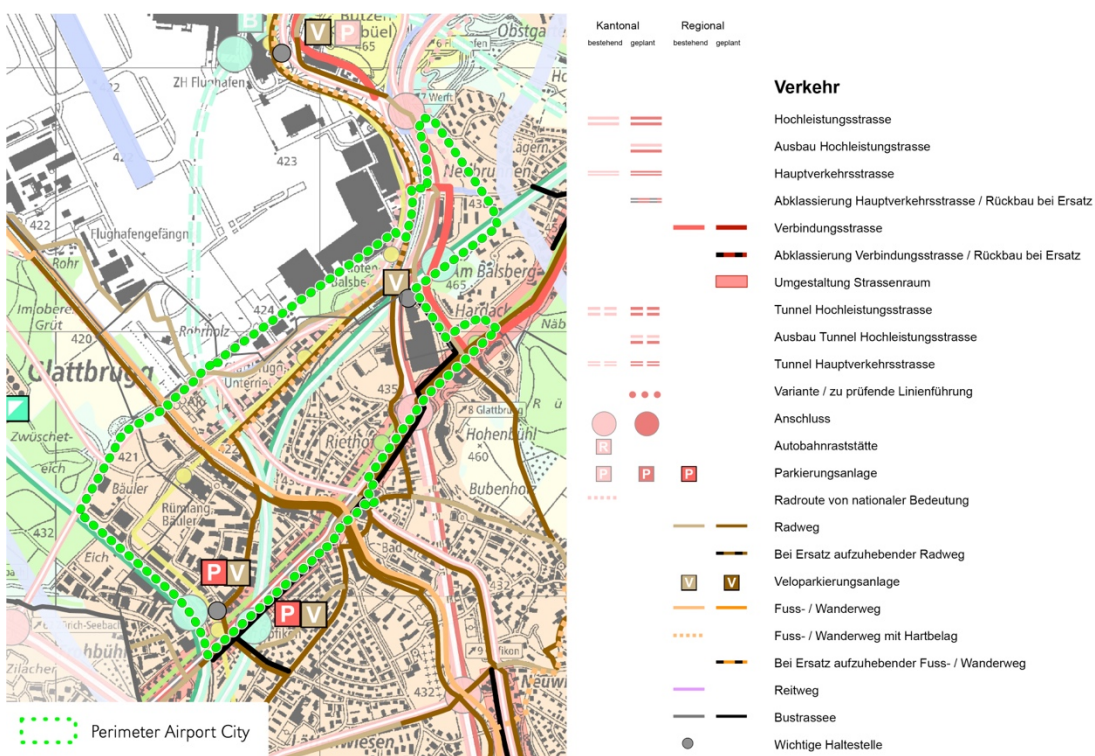


Abbildung 6: Ausschnitt regionaler Richtplan Verkehr (Stand Festsetzung vom 17. November 2021, ergänzt mit Perimeter AIRPORT CITY grün gepunktet)

Die Gebietsplanung Airport-Region mit dem Gebietsmanagement sind als Schlüsselprojekte im Zukunftsbild der Region definiert.

3.5 Kantonale Wegleitung zur Ermittlung des Parkfeldbedarfs in kommunalen Erlassen

Im Zuge der Umweltschutzgesetzgebung hat der Kanton Zürich 1997 eine Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen verfasst, mit Vorgaben zu Abstellplätzen für Fahrzeuge und Velos. Die Wegleitung ist rechtlich nicht bindend, den Gemeinden steht die Übernahme von Inhalten aus der Wegleitung frei. Die Wegleitung wurde seit 2012 im Auftrag des Regierungsrats überarbeitet und befindet sich in Vernehmlassung (Stand 15. Juni 2018). Ziel der Überarbeitung ist das Aktualisieren der Werte des Grenzbedarfs, des Veloabstellplatzbedarfs und der Einteilung der ÖV-Güteklasse gemäss aktuellen fachlichen Grundlagen.

4 Kommunale Planungsinstrumente und Konzepte zur Parkierung

4.1 Kloten

In Kloten ist in der *Bau- und Zonenordnung* (15. Juni 2013 mit Änderung vom 2.2.2019) im Art. 31 Parkierung festgehalten, dass für die Berechnungen von Parkplatzzahlen bei Neubauten und Umnutzungen das Parkplatzreglement der Stadt Kloten wegleitend ist.

Das *Parkplatzreglement* der Stadt Kloten (1. Oktober 2010) umfasst allgemeine Bestimmungen, Aussagen zu Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und zu Abstellplätzen für Zweiräder sowie zur Ersatzabgabe. Die wichtigsten Inhalte sind nachfolgend aufgelistet.

Die Stadt Kloten wird in die Parkplatzbedarfsgebiete I bis IV eingeteilt. Je Gebiet ist der massgebliche Parkplatzbedarf für Wohn- und Gewerbebauten mit einem Mindest- und einem Maximalwert festgelegt. Gebiet I ist das zentrumsnahe Gebiet mit guter ÖV-Erschliessung (Güteklassen A-C) und sehr starker Belastung der Luft. Das Gebiet II umfasst das Randgebiet und Industriegebiet (ÖV-Güteklasse D), das Gebiet III umfasst Höfe und Weiler. Das Gebiet IV umfasst das Flughafenareal, wo die Richtwerte gemäss Gebiet I gelten. Der Stadtrat stellt sicher, dass der Übersichtsplan nachführt wird. Die Güteklassen der ÖV-Erschliessung werden anhand der kantonalen Wegleitung bestimmt.

Kann die notwendige Anzahl Plätze nicht erstellt werden, müssen diese in einer öffentlichen oder privaten Anlage beschafft werden. In Art. 18 sind die Voraussetzungen für private und öffentliche Gemeinschaftsanlagen festgehalten. Die Nutzungsregelung ist dabei Sache der Eigentümer. Es besteht kein Anspruch auf öffentlichen Parkraum. Die Vereinbarungen müssen im Grundbuch eingetragen werden. Weiter ist festgehalten, unter welchen Bedingungen auf die Erstellungspflicht verzichtet wird.

Praxis der Stadt Kloten

- Ersatzabgaben werden selten bis nie eingefordert
- Projekte und deren Parkplatzbedarf bewegen sich häufig im unteren Bereich des massgeblichen Bedarfs, auch bei Gestaltungsplänen
- Öffentliche Parkfelder werden bewirtschaftet (es gibt jedoch kein flächendeckendes Bewirtschaftungskonzept oder Reglement)
- Weiteres: Gesamtverkehrskonzept (2013) und rollende Planung, welche regelmässig den Gegebenheiten angepasst wird

4.2 Opfikon

In Opfikon sind die Vorgaben zur Parkierung in den *Bau- und planungsrechtlichen Vorschriften* (6. Oktober 2011) geregelt. Neben der Bau- und Zonenordnung ist unter anderem auch die Parkplatz-Verordnung Teil dieser Vorschriften. Ausgenommen ist das Gebiet Glattpark, für welches in entsprechendem Erlass Sonderbauvorschriften festgelegt sind.

4.3 Rümlang

In Rümlang ist die Parkierung in der *Bau- und Zonenordnung* und der *Parkplatzverordnung* geregelt. In der BZO ist festgehalten, dass die Bemessung und Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen, die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen, die Leistung von Ersatzabgaben und die Parkraumplanung sich nach der jeweils gültigen Parkplatzverordnung richten. Die Parkplatzverordnung regelt vorbehältlich allfälliger Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne die Einzelheiten hinsichtlich Zahl der Fahrzeugabstellplätze, Lage und Gestaltung der Abstellplätze, Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen und Ersatzabgaben. Die wichtigsten Inhalte der kommunalen Erlasse sind nachfolgend aufgelistet.

In der Parkplatzverordnung ist festgehalten, dass der Gemeinderat für die Festsetzung und Nachführung der Parkraumplanung und für die Nachführung des ÖV-Güteklassenplans zuständig ist.

Praxis in der Gemeinde Rümlang:

- Aktualisierungen und Anpassung an die Gegebenheiten bei Bedarf
- Kommunalen Richtplan Verkehr wird nachgeführt
- Überprüfung Güteklassenplan erfolgt jeweils mit dem Fahrplanwechsel, der Güteklassenplan ist im Rahmen der Kompetenz des Gemeinderats mit GRB 334 am 28. November 2017 nachgeführt worden

4.4 Übersicht Reglemente

Übersicht Inhalte und Verankerung in kommunalen Instrumenten

Symbole / Abkürzungen

✓	vorhanden
✓	Teilweise vorhanden [Bemerkung]
X	Nicht erwähnt

	Kloten		Opfikon			Rümlang			
	BZO	PPReglement	Bau- und Planungsrechtliche Vorschriften (C: Parkplatzverordnung)	Parkierungsverordnung für das Parkieren auf öffentl. Grund	Ausführungsbestimmungen zur PPV-Verordnung	Bau- und Zonenordnung	Parkplatzverordnung	Parkierungsreglement für das Parkieren auf öffentlichem Grund	Ausführungsbestimmungen zum Reglement
Allgemeines									
Regelungen zur Parkierung und zum Parkraummanagement	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ausschluss von kommerziell betriebenen/nutzungs- und gebietsfremden Parkierungsanlagen	✓	-	X	X	X	✓	-	-	-
Verbot Parkierung für Dritte gegen Entgelt (z.B. Valet Parking)	-	-	-	✓	-	-	-	✓	-
Erstellungspflicht für Abstellplätze für Motorfahrzeuge	-	✓	✓	-	-	-	✓[12]	-	-
Erstellungspflicht für Abstellplätze für Zweiräder/Velos/weitere	✓	✓	✓[10]	-	-	-	✓	-	-
Zulässigkeit Erstellung auf fremdem Grund / in Gemeinschaftsanlagen	-	✓	X	-	-	-	✓	-	-
Pflicht der grundbuchamtlichen/rechtlich einwandfreien Sicherung	-	✓	X	X	-	-	✓	-	-
Ersatzabgabe	-	✓	X	-	-	-	✓	-	-
Definition Angebot und Nutzung der Abstellplätze									
Berechnung Normbedarf/Grenzbedarf abhängig von der Nutzungsart	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Richtwerte Normbedarf gemäss kantonaler Wegleitung	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Reduktion Parkfeldbedarf in Abhängigkeit der ÖV-Güte	-	✓	✓[6]	-	-	-	✓	-	-
Parkplatzbedarfsgebiete I - IV gemäss Übersichtsplan [1], [2]	-	✓	-	-	-	-	-	-	-
ÖV-Güteklassenplan	-	-	✓[6]	-	-	-	✓	-	-
Reduktionsgebiete aufgrund Leistungsreserven Strasse / Umweltsituation	-	-	✓	-	-	-	-	-	-
Bedarfsmittlung für Spezialnutzungen gemäss VSS-Norm	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Definition Maximalwert	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Zulässigkeit der Mehrfachnutzung von Parkfeldern	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Zulässigkeit von Reduktionen für autoarme Nutzungen	-	X	X	-	-	-	✓	-	-
Option für Abweichungen/Unterschreitung der Erstellungspflicht	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Bedingungen für Abweichungen definiert	-	✓[3]	✓[7]	-	-	-	✓	-	-
Bedarfsberechnung für Velos/Zweiräder	-	✓	X	-	-	-	✓	-	-
Lage & Anordnung									
Vorgaben zur Lage und Anordnung	-	✓	✓	-	-	-	✓	-	-
Unterirdisch / Überdeckt	-	✓[4]	✓[8]	-	-	-	✓[4]	-	-
versicherungsfähige Beläge für oberirdischen PP	-	✓	✓	-	-	-	X	-	-
Vorgaben zur Ausstattung von Abstellplätzen	-	X	X	-	-	-	X	-	-
Vorgaben zur Anordnung von Veloabstellplätzen	-	✓[5]	X	-	-	-	✓	-	-
Bewirtschaftung									
Bewirtschaftungspflicht für Kunden-/Besucherparkfelder	-	X	X	X	X	-	✓[11]	X	X
Bewirtschaftungspflicht für Beschäftigtenparkfelder	-	X	X	X	X	-	X	X	X
Bewirtschaftungspflicht von öffentlichen Parkfeldern	-	X	X	✓	✓	-	X	✓	✓
Nachführung der Planungsinstrumente									
Zuständigkeit	-	SR/GR	BA	SR/GR	SR/GR	-	SR/GR	SR/GR	SR/GR
Nachführungspflicht der Unterlagen bei wesentlichen Änderungen	-	✓	X	✓	✓	-	✓	✓	✓
Vollzug der Nachführung	-	aktuell	Stand 1999	aktuell	aktuell	aktuell	aktuell	aktuell	aktuell
Spezielles									
Zusätzliche PP für Fz mit alternativem/umweltschonendem Antrieb	-	✓	-	-	-	-	-	-	-
Fahrtenmodell zulässig unter definierten Rahmenbedingungen	-	✓	-	-	-	-	-	-	-
Regelung des Umgangs mit AP für Betriebs- und Nutzfahrzeugen	-	✓	✓[9]	-	-	-	✓[9]	-	-
Verbot der Zweckentfremdung (Zahl ist beizubehalten, keine gewerbliche Nutzung zulässig)	-	-	✓	-	-	-	-	-	-
Parkverbot in den Gebieten P (Industrie West): allgemeines Parkverbot, es werden keine öffentlichen Parkfelder angeboten	-	-	-	✓	-	-	-	-	-
Bemerkungen									
[1] Beilage zum Reglement									
[2] ÖV-Güteklassenermittlung gemäss kantonaler Wegleitung									
[3] begründetes Gesuch des Bauherrn, § 242 PBG u.w.									
[4] ausgenommen sind Besucherparkplätze									
[5] Verweis auf gültige Normen									
[6] keine Berücksichtigung der ÖV-Gütekategorie A									
SR/GR = Stadtrat/Gemeinderat, BA = Bauausschuss/Bauamt									
[7] Anpassung im Einzelfall bei wesentlichen, dauerhaften Veränderung des öff. Verkehrsangebots im Rahmen der Baubewilligung									
[8] min. 60%, ausgenommen in Kern-/Industrie-/Zentrumszonen Arbeitsplatzgebiete, in Kernzonen höchstens 30% ausserhalb Gebäude									
[9] Regelung von Fall zu Fall									
[10] Bestimmung im Einzelfall d. Bauausschuss, angelehnt an Wegleitung									
[11] Besucher-/Kunden-PP sind als solche zu kennzeichnen und von Dauerparkierern freizuhalten									
[12] Autoarme Nutzungen: Reduzierter Bedarf mit Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch Controlling dauerhaft sichergestellt									

4.5 Vergleich der Reglemente

Unterschiede	Kloten	Opfikon	Rümlang
Erstellungspflicht Abstellplätze für motorisierte Fahrzeuge	✓	✓	✓
Nachführungspflicht ÖV-Güteklassenplan	✓	X	✓
Übersichtliche/einheitliche Definition der Vorgaben für Gemeindegebiet	✓	X	✓
Regelung/Vorgaben zur Erstellung von Parkfeldern auf fremdem Grund/in Gemeinschaftsanlagen	✓	X	✓
Festhaltung kein Anspruch auf öffentlichen Parkraum	✓	X	X
Richtwerte gemäss kantonaler Wegleitung	✓	✓	✓
Zweckentfremdungsverbot und Erhaltungsgebot der Anzahl	X	✓	X
Anordnung: unterirdisch/eingehaust	✓	✓	✓

✓ vorhanden
 ✓ Teilweise vorhanden
X Nicht erwähnt

Tabelle 1: Unterschiede Festlegungen

Gemäss kommunalen Instrumenten von Rümlang können autoarme Nutzungen ganz oder teilweise von der Erstellungspflicht befreit werden, wenn ein Mobilitätskonzept mit einem dauerhaft sichergestellten Controlling vorliegt.

Die Pflicht für die unterirdische oder eingehauste Anordnung von mind. 60% der Abstellplätze gilt in Opfikon für Industrie-, Arbeits- und Zentrumszonen nicht. Ein Grossteil der Flächen des Perimeters AIRPORT CITY ist gemäss aktueller Zonenordnung der Zentrumszone zugewiesen, womit die Anordnungsvorgabe nicht angewendet werden kann.

4.6 Bestehende Kommunale Vorgaben im Perimeter

Kloten

Der Perimeter liegt im Parkplatzbedarfsgebiet I gemäss Parkplatzreglement Kloten.

Opfikon

Auf Stadtgebiet Opfikons liegt der Perimeter zu Teilen in den Reduktionsgebieten B und C, sowie in den weiteren spezifischen Reduktionsgebieten 1 (Hardacker/Hilton) und 2 (Glattbrugg West) gemäss Parkplatz-Verordnung. Betreffend Parkplatzbewirtschaftung und Parkraummanagement werden in Opfikon öffentliche Parkfelder im Bereich der Rohrstrasse, der Flughafenstrasse, der Bahnhöfe Glattbrugg und Opfikon und entlang der Schaffhauserstrasse kostenpflichtig bewirtschaftet, im Gebiet Cher (Industrie West gem. Parkierungsverordnung Opfikon) besteht ein Parkverbot und es werden gem. Parkierungsverordnung keine öffentlichen Parkfelder angeboten, einige Bereiche des Perimeters sind keiner Zone zugeordnet.

Rümlang

Auf Gemeindegebiet Rümlang liegt der Perimeter gemäss nachgeführtem Güteklassenplan in der ÖV-Gütekategorie A, für die Parkraumbewirtschaftung von öffentlichen Parkfeldern kommt die Parkzone 2 zur Anwendung.

5 Partizipation

5.1 Vorgehen

Für die Erarbeitung des Parkplatzreglements und das Parkraummanagement wurde ein Begleitprozess aufgeleitet. Für diesen Begleitprozess hat die Arbeitsgruppe, bestehend aus den Vertretern der Verwaltungen der Gemeinde und Städte der AIRPORT CITY und den Fachberatern, drei Workshops vorbereitet. Ziel der Workshops war, das städtische Verkehrssystem und die Parkierung mit interessierten Politiker/innen, Vertreter/innen des Kantons (Amt für Raumentwicklung, Amt für Verkehr), der Planungsgruppe Glattal und dem Grundeigentümerverschein zu diskutieren, um mögliche Stolpersteine frühzeitig zu eruieren und darauf eingehen zu können.

Die Workshops haben 2017 und 2018 stattgefunden.

- 1. Workshop: «städtisches Verkehrssystem und Parkplatzmanagement», 28. November 2017
- 2. Workshop: «Parkraummanagement», 18. März 2018
- 3. Workshop: «Parkplatzreglement», 1. Dezember 2018

Teilnehmer:

- Politiker/innen aus den Exekutiven und Legislativen der Städte Kloten und Opfikon sowie der Gemeinde Rümlang
- Präsident der ZPG
- Vertreter/innen des AFV des Kantons Zürich
- Vertreter/innen des ARE des Kantons Zürich
- Vertreter/innen des Grundeigentümerverschein

Zur Vorbereitung der Workshops wurde vor den Workshops 2 und 3 eine Spurguppe aus Politiker/innen der drei Gemeinden/Städte konsultiert. An den Workshops nahmen jeweils zwischen 35 und 50 Personen teil.

5.2 Vorgaben

Das heutige «first come, first serve»-Prinzip und die fehlende überkommunale Abstimmung im Bereich der Parkierung führt dazu, dass insbesondere bestehende Nutzungen zukünftig ihre Nutzungsreserven nicht mehr vollumfänglich oder nur eingeschränkt ausschöpfen können. Daher soll ein Reglement für den gemeindeübergreifenden und funktional zusammenhängenden Perimeter geschaffen werden.

Das heute bestehende Angebot an Parkfeldern soll auch zukünftig ausreichen. Je nach Nutzungsmix und Bedürfnissen der noch unausgeschöpften Reserven kann von folgendem effektivem Parkfeldbedarf im Zielzustand ausgegangen werden, wobei von einem Spielraum von 2'000 bis 4'000 Parkfeldern im Vergleich zum Bestand ausgegangen wird.

nicht publikumsintensiv	Beschäftigte/ Bewohner	Besucher/ Kunden	publikumsintensiv	Beschäftigte/ Bewohner	Besucher/ Kunden
Grenzbedarf	18'750	5'000	Grenzbedarf	18'750	15'000
Reduktion Erschliessung ÖV/Fuss-/Veloverkehr	3'750 - 5'600	1'500 - 2'250	Reduktion Erschliessung ÖV/Fuss-/Veloverkehr	3'750 - 5'600	4'500 - 6'750
massgeblicher Bedarf	5'300 - 7'900		massgeblicher Bedarf	8'250 - 12'400	

Tabelle 2: Zielzustand Parkfeldangebot bei Vollausbau (1'500'00 m² Nutzfläche Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe)

Die Nutzung der Parkfelder muss dafür flexibilisiert und die vermehrte Nutzung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs angestrebt werden. Als Vorgabe für Neu- und Umbauten gilt es, aufgrund der Situation auf den Strassen, mit dem neuen Reglement restriktivere und auf die vorhandene Erschliessungsgüte abgestimmte Parkfeldangebote zu schaffen. Zudem ist eine vermehrte Anordnung in unterirdischen oder eingehausten Anlagen anzustreben.

Vorgaben für das Parkraummanagement der AIRPORT CITY sind:

- den Flächenbedarf der Parkierung reduzieren und mehr nutzbaren Aussenraum schaffen
- effizientere Benutzung der heutigen Anlagen ermöglichen
- bewältigbare Verkehrsmengen des MIV und eine Modalsplit-Verschiebung hin zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr erreichen.

Mit dem gemeindeübergreifenden Reglement soll die Grundlage geschaffen werden, dass für alle dieselben Vorgaben gelten. Bestehende Parkieranlagen sollen effizient genutzt werden. Weiter sollen die Parkfelder den in der AIRPORT CITY angesiedelten Nutzungen dienen und nicht Flughafenpassagieren. Gemeinschaftsanlagen an gut erschlossenen und erreichbaren Standorten sollen entstehen können. Auch für Velos und weitere Zweiräder sollen zukünftig attraktive und ausreichende Abstellflächen entstehen.

5.3 Fazit Partizipation

Die Workshops haben gezeigt, dass die Thematik kontrovers diskutiert wird und der Handlungsbedarf von Seiten Politik und von Seiten Grundeigentümer erkannt ist. Fazit der Workshops waren, dass der **Aussenraum sowie die Fuss- und Velowege attraktiver** werden müssen. **Alle Verkehrsträger müssen als System funktionieren**, dazu gehören der motorisierte Verkehr, der Veloverkehr und weiterer leichter Verkehr, der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr. Die wichtigsten Empfehlungen waren, eine **gute Abstimmung zwischen den Gemeinden** und die Forcierung der AIRPORT CITY Projekte. Weiter ist die **Vernetzung, Verknüpfung und Zugänglichkeit der Freiräume, der Fuss- und Velowegnetze** zu verbessern. Der **Dialog mit Firmen, Grundeigentümern, Politik** und weiteren Interessierten ist weiterzuführen. Der gemeindeübergreifende Austausch, auch auf breit abgestützter politischer Ebene und unter Beizug der Grundeigentümergeinschaft wird als positiv beurteilt und soll weitergeführt werden.

6 Erläuterungen zum Parkplatzreglement

6.1 Mechanismus

Das Parkplatzreglement AIRPORT CITY orientiert sich an der kantonalen Wegleitung. Um die Ziele des Parkplatzreglements – die Unterstützung des städtischen Verkehrssystems und lenkende Vorgaben zur Parkierung zur Ausnützung des ÖV-Potenzials – zu erreichen, werden gegenüber der Wegleitung abweichende Werte bezüglich Grenzbedarf und der ÖV-Erschliessungsgüte verwendet.

Das vorliegende Reglement soll nur für den Perimeter AIRPORT CITY gelten und die Grundlage für das zukünftige Parkraummanagement bilden. Basierend auf den geplanten Nutzflächen und Nutzern (Arbeitende, Bewohner, Besucher, Kunden) wird die Bedarfsermittlung für Parkfelder und Veloabstellplätze durchgeführt. Unter Anwendung der Reduktionsfaktoren wird die Erschliessung durch den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mitberücksichtigt.

Bestandesgarantie

Das Reglement gilt für Neu- und Umbauten und Umnutzungen im Perimeter AIRPORT CITY. Für bestehende Parkfelder gilt die Bestandesgarantie nach PBG so lange keine massgebenden Umbauten oder Umnutzungen vorgenommen werden.

6.2 Inhalte

Berechnung Bedarf

Die Richtwerte zur Berechnung des massgeblichen Bedarfs orientieren sich am Vernehmlassungsentwurf der kantonalen Wegleitung (2018). Wesentliche Unterschiede zur gültigen Wegleitung betreffen die Grenzbedarf-Werte für reine Bürobetriebe (neu), Freizeitnutzungen (neu) und Lagerflächen (angepasst). Mit den Richtwerte für Bürobetriebe resultiert ein höherer Bedarf pro Nutzfläche (1 PF pro 50 m²) als mit den Werten der gültigen Wegleitung (1 PF pro 80 m²).

In den Artikeln des Parkplatzreglements sind keine konkrete Zahlen zum Bedarf an Auto- oder Veloabstellplätzen definiert. Diese befinden sich im Anhang der Verordnung. Damit wird das Reglement selber auf die wichtigsten Inhalte beschränkt, während der Anhang als Anleitung formuliert werden kann. Der Anhang ist Bestandteil der Parkplatzverordnung.

Güteklassen

Die Berechnung des massgeblichen Bedarfs für ein Areal erfolgt gemäss der Güteklasseneinteilung im Anhang B des Reglements. Der Güteklassenplan berücksichtigt neben der tatsächlichen Gehdistanz zu ÖV-Haltestellen (statt Radian) auch die Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr. Somit kann der Erschliessungsgüte eines Areals anhand der lokalen Begebenheiten besser Rechnung getragen werden. Die Güteklassen-Gebiete basieren auf dem Entwicklungskonzept «Verkehr und Freiraum Airport City» (27. April 2021). Die Berechnung erfolgte mit dem Tool Walkalytics der Firma EBP. Anhand von Daten aus verschiedenen Quellen (Swisstopo DTM, OSM Strassendaten und AV-Daten) und konfigurierten Regeln wird ein Kostenraster für das betroffene Gebiet erstellt. Anhand dessen können dann um verschiedene

POIs (Haltestellen, evtl. auch Mobility oder Publibike Standorte) Isochronen für die Gehdistanzen berechnet werden. Je nach Kategorie der Haltestelle und Gehdistanz werden dann die Güteklassen eingeteilt.

Der Plan «ÖV-Erschliessungsgüte (Güteklassen nach Gehzeit)» des Entwicklungskonzepts wurde für das Parkplatzreglement parzellenscharf umgesetzt. Dabei wurde der grössere Anteil einer Güteklasse der Parzelle zugeordnet. Die Klasse D wurde entfernt, da sie nur auf einzelne Parzellen im Wohnquartier Riethof zutraf und die Klasse C im Perimeter nicht vorhanden ist."

Massgeblicher Bedarf

Die Berechnung des massgeblichen Bedarfs orientiert sich an der Wegleitung. Um ein bedarfsgerechtes Parkplatzangebot in der sehr gut mit dem ÖV und Velo erschlossenen AIRPORT CITY zu ermöglichen, wird der minimale massgebliche Bedarf aufgehoben bzw. wesentlich reduziert. Für Beschäftigte und Bewohner ist kein Pflichtbedarf vorgesehen, der minimale massgebliche Bedarf liegt bei 0% des Grenzbedarfs. Für Besucher/Kunden wird ein minimaler massgeblicher Bedarf von 10% verwendet.

Fahrtenmodell

Um die Verkehrserzeugung in grossen Parkierungsanlagen (mehr als 150 Parkfeldern) zu lenken, kann zusätzlich ein Fahrtenmodell angeordnet werden, in welchem die maximale Zahl Fahrten, welche das Areal verlassen können, festgelegt ist. Der Reglementsentwurf orientiert sich an den bestehenden Regelungen im Parkplatzreglement Kloten (Art. 12–15). Die Berechnung der Anzahl Fahrten gemäss dem spezifischen Verkehrspotenzial ist im Anhang des Reglements geregelt.

Mobilitätskonzept

Wird weniger als die Hälfte des maximalen massgeblichen Bedarfs an Parkplätzen erstellt, ist ein Mobilitätskonzept mit Massnahmen und Controlling zu erstellen zu erstellen. Ein Mobilitätskonzept ist ebenfalls notwendig, wenn ein Fahrtenmodell angewandt wird. Damit soll sichergestellt werden, dass keine unerwünschte Fremdparkierung auf öffentlichem Grund auftritt. Im Reglement sind die Mindestanforderungen an ein Mobilitätskonzept festgehalten. Einzelne Anforderungen betreffen den Inhalt der Mobilitätskonzepte: Die Modalsplit-Ziele des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts müssen im Mobilitätskonzept verankert werden und der Rückbau von Parkplätzen muss als letztinstanzliche Massnahme aufgeführt werden. Weitere mögliche Massnahmen zum Mobilitätsmanagement sind im Anhang dieses Berichts aufgeführt.

Bewirtschaftungspflicht

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen ab der ersten Minute ist ein zentraler Baustein zur Zielerreichung eines städtischen Verkehrssystems.

Nutzungs- und gebietsfremde Parkierungsanlagen

Mit dem Parkplatzreglement soll verhindert werden, dass zusätzliche Parkierungsanlagen für Off-Airport-Parking genutzt werden.

Gemeinschaftsanlagen

Mit diesem Artikel wird explizit die Möglichkeit geschaffen, dass der Parkfeldbedarf in Gemeinschaftsanlagen gedeckt werden kann.

Anordnungs- und Gestaltungsgrundsätze

Der Artikel stellt eine Ergänzung von § 244 Abs. 3 dar, indem der Zweck der unterirdischen Anordnung explizit aufgeführt wird

Verkehrsintensive Einrichtungen

Um die Ziele von übergeordneten oder kommunalen Richtplänen bei Arealentwicklungen besser berücksichtigen zu können, kann bei Verkehrsintensiven Einrichtungen vom Parkplatzreglement abgewichen werden. Der Bedarf und das Angebot an Parkplätzen ist dabei arealspezifisch festzulegen, auf ein Plafo-nieren der Fahrten mittels Fahrtenmodell gemäss PPR wird verzichtet. Die Leistungsfähigkeit des Strassen-netzes muss aber auch bei verkehrsintensiven Einrichtungen gewährleistet werden. Deshalb legt die zuständige Behörde (abhängig von der erschliessenden Strasse) die maximal zulässigen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten fest.

Veloabstellplätze

Anders als für Parkplätze wird bei Veloabstellplätzen auf das Aufführen der Berechnungsmethodik verzichtet und stattdessen auf die entsprechende VSS-Norm verwiesen. Der Perimeter AIRPORT CITY weist eine günstige Topographie für den Veloverkehr auf, zudem ist ein Ausbau der Veloinfrastruktur (Bike Line) geplant, weshalb im Perimeter auch genügend Abstellplätze für besondere Velos (Spezialvelos, E-Bike, Veloanhänger, etc.) erstellt werden sollen.

6.3 Nicht integrierte Inhalte

Elektromobilität

Zur Festlegung von Rahmenbedingungen bezüglich Elektromobilität fehlen entsprechende rechtliche Grundlagen. Das Parkplatzreglement verzichtet deshalb auf eine Verpflichtung zur Erstellung von Lade-vorrichtungen für Elektrofahrzeuge. Es wird jedoch empfohlen, dass bei der Erstellung von Parkierungsanlagen Vorkehrungen für Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge getroffen werden, damit bei Bedarf künftig die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektro-fahrzeugen möglich ist und die Energieversorgung dafür ausreicht. Ein Gebäude hat normalerweise eine Lebensdauer von über 50 Jahre. Um nachträgliche kostenintensive baulichen Anpassungen zu verhin-dern, sollen entsprechende Vorkehrungen bereits beim Neubau getroffen werden. Allerdings ist noch nicht klar, in welchem Rahmen sich die Elektromobilität weiterentwickeln wird.

Carsharing

Carsharing wurde wegen fehlender rechtlicher Grundlagen nicht im Parkplatzreglement berücksichtigt.

Gestaltungsgrundsätze

§238 PBG gibt vor Bauten, Anlagen und Umschwung im Ganzen so zu gestalten, dass eine befriedi-gende Gesamtwirkung erreicht wird. Für weitere Gestaltungsanforderungen gibt es keine gesetzliche Grundlage. Im Rahmen des Entwicklungskonzepts Verkehr und Freiraum werden daher die Gestaltungs-grundsätze festgelegt und geprüft, in welcher Form sie verankert werden können.

Aufhebung oberirdischer Parkfelder innert 20 Jahren

Ein weiteres Ergebnis der Partizipation war, dass in spätestens 20 Jahren alle oberirdischen Parkfelder zurückgebaut und unterirdisch oder eingehaust angeordnet werden sollen. Dieser Festlegung fehlt die

rechtliche Grundlage. Der Hintergrund dieser Festlegung ist die qualitative Aufwertung der Aussen und Freiräume. Daher soll dieser Aspekt ebenfalls im Rahmen des Entwicklungskonzepts Verkehr und Freiraum vertieft werden und die Form der Verankerung festgelegt werden.

Zentrale Parkieranlagen

Die Schaffung von zentralen Parkieranlagen ist ein Ziel des Gebietsmanagements. Das Parkplatzreglement kann hierzu jedoch lediglich die Grundlagen liefern. Im Rahmen der Partizipation wurden Pflichtzonen gefordert, in denen Parkplätze nur in zentralen Anlagen angeordnet werden können. Dies kann nicht im Parkplatzreglement umgesetzt werden. Solche Pflichtzonen könnten z.B. in einen Richtplan Siedlung verankert werden.

Dynamischer Verweis auf aktuell gültige Wegleitung

Ein Ergebnis der Partizipation war, dass das Parkplatzreglement flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren kann. Der dabei angedachte Verweis auf die «aktuell gültige» Wegleitung des Kantons kann jedoch rechtlich nicht umgesetzt werden. Die Richtwerte des Reglements sind bei einer Aktualisierung der Wegleitung zu prüfen und gegebenenfalls erneut anzupassen.

6.4 Vergleich mit den kommunalen Reglementen

Um den Vergleich des vorliegenden Reglementsentwurfs mit den heutigen Reglementen und Verordnungen zu ermöglichen, werden zwei Rechnungsbeispiele angeführt. Die Gemeinde Rümlang hat während der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs den ÖV-Güteklassenplan und die Parkplatzverordnung angepasst, der Vergleich basiert schon auf der aktuellen Version.

Das erste Rechnungsbeispiel bezieht sich auf ein neues Bürogebäude mit rund 1'000 m² Geschossfläche und rund 20 Arbeitsplätzen, das in der Güteklasse A liegt.

	PPR Neu		Rümlang		Opfikon		Kloten	
	Beschäftigte	Kunden	Beschäftigte	Kunden	Beschäftigte	Kunden	Beschäftigte	Kunden
Grenzbedarf	13	3	13	3	13	3	20	3
Massgeblicher Bedarf	0 - 3	1	3 - 4	1 - 2	4 - 6	1 - 2	4 - 12	1 - 2
Mobilitätskonzept	Pflicht bei < 3 PP		Bei weiterer Reduktion für autoarme Nutzungen					
Veloabstellplätze	7	0	3 - 5	0 - 1	3 - 5	0 - 1	7	

Tabelle 3: Rechenbeispiel 1

Bei Betrachtung des Rechenbeispiels wird ersichtlich, dass der Grenzbedarf im Vergleich zu den heutigen Reglementen in Opfikon und Rümlang identisch ist, in Kloten ist der heutige Grenzbedarf für Beschäftigte aufgrund der heute abweichenden Richtwerten höher. Durch die Definition der zulässigen Anzahl Parkfelder wird die mögliche Spannweite des Parkfeldangebots nach oben beschränkt, abgestimmt auf die ÖV-Erschliessung. Mit der Aufhebung der Erstellungspflicht für Beschäftigtenparkfelder wird die Spannweite des möglichen Parkfeldangebots vergrössert. Im Vergleich zu den heutigen Reglementen entspricht die zukünftige zulässige Anzahl Parkfelder dem heutigen Mindestbedarf. Für Kunden bleibt die Erstellungspflicht erhalten, die Anzahl Kundenparkfelder ist in allen Gemeinden identisch wie heute.

Bei den Veloabstellplätzen wird zukünftig ein grösseres Angebot zu erstellen sein. Festgehalten ist im Reglement, dass mindestens zwei Drittel der Abstellplätze erstellt werden müssen, für das restliche Drittel sind Flächen zur Nachrüstung vorzusehen.

Als zweites Rechnungsbeispiel wird ein Wohngebäude mit 1'000 m² und rund 13 Wohneinheiten betrachtet, das in der ÖV-Gütekategorie A liegt.

	PPR Neu		Rümlang		Opfikon		Kloten	
	Beschäftigte	Kunden	Beschäftigte	Kunden	Beschäftigte	Kunden	Beschäftigte	Kunden
Grenzbedarf	13	1	13	1	13	1	13	3
Massgeblicher Bedarf	0 - 7	1	3 - 4	1 - 2	4 - 6	1 - 2	4 - 12	1 - 2
Mobilitätskonzept	Pflicht bei < 5 PP		Bei weiterer Reduktion für autoarme Nutzungen					
Veloabstellplätze	1 pro Zimmer, ca. 33		22		25 (Mindestbedarf gem. kant. Wegleitung)		33	

Tabelle 4: Rechenbeispiel 2

Auch bei Betrachtung des zweiten Rechenbeispiels wird ersichtlich, dass sich die Anzahl Parkfelder im Rahmen der heutigen Anzahl Parkfelder bewegt, die Spannweite gegen unten für die Anzahl Parkfelder wird auch bei diesem Beispiel vergrössert. Auch für Velos und weitere Zweiräder wird das erforderliche Angebot an Abstellplätzen in Rümlang und Opfikon im Vergleich zu heute leicht vergrössert.

7 Fazit und weiteres Vorgehen

7.1 Integration in bestehende Reglemente

Mit der Integration des Reglements je Gemeinde/Stadt wird die Anhörung und öffentliche Auflage und kantonale Vorprüfung durchgeführt. Wie das Reglement in die bestehenden kommunalen Instrumente integriert wird, wurde noch nicht festgelegt. Am zweckmässigsten wäre es, für den Perimeter ein separates Reduktionsgebiet zu definieren. In Rümlang und Kloten sind die Abweichungen aufgrund der kleineren betroffenen Flächen geringer als in Opfikon.

7.2 Weitere Empfehlungen für den Vollzug

Mit dem neuen Reglement wird die Verwaltung und die zuständige Bewilligungsinstanz aufgrund der Flexibilisierung und Aufhebung der Erstellungspflicht für Beschäftigten- und Bewohnerparkfelder stärker gefordert. Ein Erfahrungsaustausch zwischen den zuständigen Abteilungen der Planung sowie eine gemeinsame Haltung und Richtlinie zur Prüfung der Gesuche auch über die Gemeindegrenzen hinweg wird empfohlen. Damit wird auch sichergestellt, dass funktionierende Konzepte beibehalten und weniger gut funktionierende nicht empfohlen werden.