



Wer stimmt,  
bestimmt!

# Abstimmungs- vorlage

## Sehr geehrte Stimmberechtigte

Am Urnengang vom 10. Mai 2026 wird Ihnen die nachfolgend beschriebene kommunale Vorlage unterbreitet.

Der Gemeinderat hat am 3. November 2025 mit 16:15 Stimmen die Teilrevision Parkplatz-Verordnung 2022, bestehend aus der Parkplatz-Verordnung (Synopse) vom 10. Oktober 2022 und den Parkierungsvorschriften Airport City, festgesetzt. Daraufhin wurde das Behördenreferendum für eine Volksabstimmung eingereicht. Deshalb entscheiden die Stimmberechtigten an der Urne abschliessend über das Geschäft. Gemeinderat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten der Teilrevision Parkplatz-Verordnung mit den ergänzenden Parkierungsvorschriften Airport City zuzustimmen.

Opfikon, 10. Februar 2026

Im Namen des Stadtrats

Der Präsident: Roman Schmid

Der Stadtschreiber: Guido Zibung

Volksabstimmung vom 10. Mai 2026

Teilrevision Parkplatz-Verordnung 2022, bestehend aus der Parkplatz-Verordnung (Synopse) vom 10. Oktober 2022 und den Parkierungsvorschriften Airport City

## Das Wichtigste in Kürze

Mit der Teilrevision der Parkplatz-Verordnung werden für das Gebiet Airport City eigenständige Parkierungsvorschriften eingeführt. Diese regeln die Anzahl, Lage und Bewirtschaftung von Abstellplätzen für Personenwagen, Motorräder und Velos auf Privatgrundstücken bei Neu- und Umbauten, Erweiterungen sowie Nutzungsänderungen.

Ziel der Vorlage ist es, das künftige Verkehrsaufkommen so zu steuern, dass der Verkehrsfluss auf den bestehenden Strassen in Opfikon langfristig sichergestellt werden kann. Die Regelungen betreffen ausschliesslich den Perimeter Airport City. Bestehende Parkplätze geniessen Bestandesschutz.

Die Vorlage ist Teil eines gemeindeübergreifenden Regelwerks der Städte Opfikon und Kloten sowie der Gemeinde Rümlang und wurde vom Kanton Zürich als genehmigungsfähig beurteilt.

Der Gemeinderat stimmte am 3. November 2025 dem Antrag des Stadtrats zur Teilrevision der Parkplatz-Verordnung mit 16:15 Stimmen zu. Durch das Behördenreferendum vom 3. November 2025 gegen den Gemeinderatsentscheid kommt es zur Volksabstimmung über die Teilrevision der Parkplatz-Verordnung 2022, bestehend aus der Parkplatz-Verordnung (Synopse) vom 10. Oktober 2022 und den Parkierungsvorschriften Airport City.

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen den Stimmberechtigten, mit einem JA der Vorlage zuzustimmen.



Abbildung 1: Perimeter Airport City

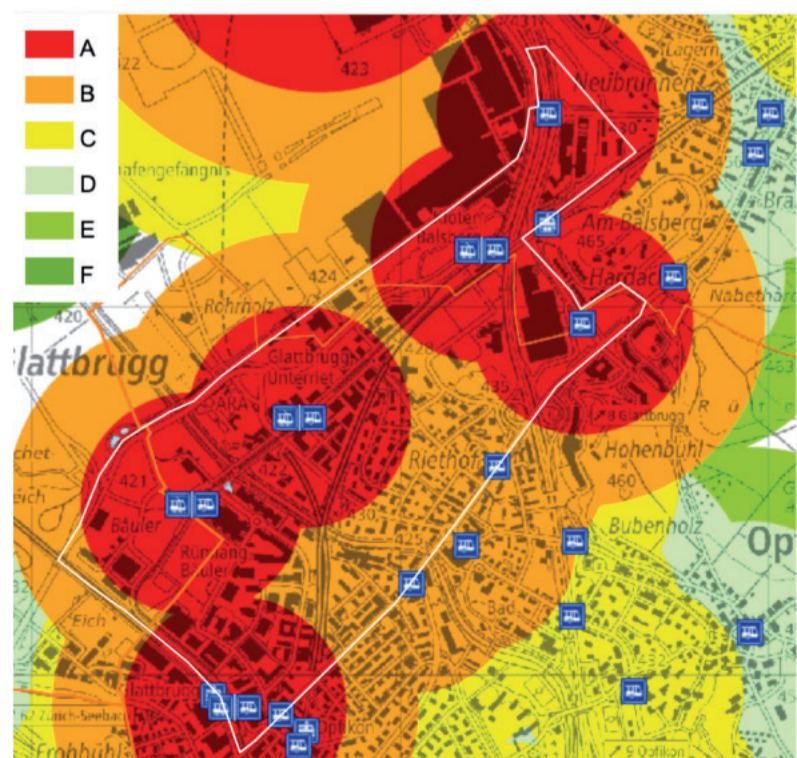


Abbildung 2: ÖV-Güteklassen gemäss GIS-Browser ZH, Fahrplanjahr 2021/2022 (Perimeter Airport City)

# Festsetzung der Teilrevision Parkplatz-Verordnung, Parkierungsvorschriften Airport City

## 1. Ausgangslage / Bedarf

Der Begriff Airport City steht für den zusammenhängenden, über die Gemeindegrenzen von Opfikon, Kloten und Rümlang hinausgehenden Raum, dessen Perimeter sich vom Bahnhof Glattbrugg bis zum Balsberg erstreckt und den Bereich zwischen der Birchstrasse/Flughofstrasse und der Schaffhauserstrasse umfasst.

Die Airport City entwickelt sich zu einem bedeutenden Arbeits- und Wohnstandort mit hoher verkehrlicher Bedeutung. Ohne steuernde Massnahmen würde die künftige Entwicklung zu einer starken Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen.

Das bestehende Strassennetz in Opfikon ist nur begrenzt ausbaubar. Bereits heute zeigen sich an einzelnen Knoten und Hauptachsen hohe Belastungen zu Spitzenzeiten. Gleichzeitig ist die Airport City sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Diese gute Erschliessung soll künftig konsequenter berücksichtigt werden, damit der vorhandene Verkehrsraum effizient genutzt werden kann. Gemäss kantonalem Richtplan muss in Zukunft mindestens 50% des Verkehrszuwachses, der nicht mit dem Fuss- oder Veloverkehr stattfindet, mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen. Die behördenverbindlichen Ziele sind durch rechtzeitige Massnahmen umzusetzen.

Das Vorhandensein von Parkplätzen hat einen hohen Einfluss auf die Zahl der Autofahrten und die Auslastung der Strassen. Die bestehenden Vorgaben der Parkplatz-Verordnung bilden die spezifischen Gegebenheiten der Airport City nur teilweise ab.

Die Parkplätze der Flughafen Zürich AG liegen ausserhalb der Airport City und sind in ihrer Anzahl im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), festgelegt. Sie sind nicht von der Teilrevision betroffen. Der Bund entscheidet über die Parkplätze für den Flughafen und die flughafenansässigen Betriebe.

Die Gemeinde Rümlang hat die Teilrevision Parkplatzverordnung mit dem Parkplatzreglement AIRPORT CITY an der Gemeindeversammlung vom 11. Juni 2025 unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Gemeindeparlament in Opfikon einstimmig angenommen. Die Stadt Kloten wird das Geschäft behandeln, sobald die Stadt Opfikon der Teilrevision Parkplatz-Verordnung zugestimmt hat.

## 2. Inhalt der Teilrevision

### 2.1 Geltungsbereich

Die Parkierungsvorschriften Airport City<sup>1</sup> gelten ausschliesslich für das Gebiet Airport City. Für das übrige Stadtgebiet bleibt die bestehende Parkplatz-Verordnung unverändert.

### 2.2 Bedarf an Parkplätzen

Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen richtet sich weiterhin nach der kantonalen Wegleitung. Neu wird jedoch eine grössere Bandbreite festgelegt, innerhalb derer Parkplätze erstellt werden können. Die Mindestanzahl und die Zahl der maximal zulässigen Parkfelder werden gesenkt. Damit wird der unterschiedlichen, teils sehr guten Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr Rechnung getragen.

Es besteht kein Zwang zur Erstellung der maximal möglichen Anzahl Parkplätze. Die Regelung verhindert eine Überdimensionierung, lässt aber Spielraum für projektspezifische Lösungen.

Die Parkplatz-Verordnung und die Parkierungsvorschriften Airport City enthalten keine Bestimmung für betriebsnotwendige Fahrzeuge (gemäss Anhang B Parkplatzreglement Airport City).

### 2.3 Mobilitätskonzepte und Steuerung des Verkehrs

Bei grösseren Bauvorhaben oder bei Projekten mit einem bewusst reduzierten Parkplatzangebot kann die Stadt Opfikon von den Bauherrschaften ein Mobilitätskonzept verlangen. Dieses hat aufzuzeigen, wie Mitarbeitende, Bewohnende und Besuchende den Standort erreichen können und wie der Verkehr möglichst effizient organisiert wird.

Im Mobilitätskonzept ist zu berücksichtigen, dass die Airport City sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Ergänzend können Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr vorgesehen werden. Ziel ist es, unnötige Autofahrten zu vermeiden und die umliegenden Quartiere vor zusätzlichem Verkehr zu schützen.

In besonderen Fällen kann zusätzlich eine Begrenzung der zulässigen Autofahrten festgelegt werden. Damit wird sichergestellt, dass das Verkehrsaufkommen auch bei grossen Anlagen innerhalb eines vertraglichen Rahmens bleibt. Diese Instrumente werden nur bei Bedarf und projektspezifisch angewendet.

### 2.4 Bewirtschaftung der Parkplätze

Parkplätze im Perimeter Airport City müssen bewirtschaftet werden. Die Bewirtschaftung soll sicherstellen, dass die Parkplätze effizient genutzt werden und nicht zusätzlichen Verkehr erzeugen. Gleichzeitig soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Velo- und Fussverkehr gefördert werden.

Bewirtschaftung bedeutet, dass Parkplätze nicht dauerhaft kostenlos und unbegrenzt genutzt werden können. Sie erfolgt durch Gebühren.

### 2.5 Schutz vor gebietsfremder Nutzung

Die Parkierungsvorschriften Airport City sollen verhindern, dass Parkierungsanlagen in der Airport City für Flughafenpassagiere oder andere gebietsfremde Nutzungen verwendet werden. Die Parkplätze sollen den ansässigen Betrieben, Bewohnenden und Besuchenden dienen und keinen zusätzlichen Verkehr von ausserhalb anziehen.

## 3. Auswirkungen der Vorlage

Die Teilrevision der Parkplatz-Verordnung führt nicht zu einem Abbau bestehender Parkplätze. Bestehende Anlagen haben Bestandesschutz gemäss § 357 und § 243 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG). Die Parkierungsvorschriften Airport City kommen bei Neubauten sowie bei Umbauten, Erweiterungen und Nutzungsänderungen zur Anwendung, sofern diese zu veränderten Verkehrsbedürfnissen führen oder zusätzliche Abstellplätze erforderlich machen.

Im Rahmen solcher Projekte kann es erforderlich sein, die Anzahl, Anordnung oder Nutzung der Parkplätze neu zu beurteilen. Dabei werden jeweils nur die projektbedingten Änderungen betrachtet. Bestehende, rechtmässig erstellte Parkplätze bleiben erhalten, sofern keine wesentlichen baulichen oder nutzungsbedingten Anpassungen erfolgen.

Die Vorlage schützt die Wohnquartiere vor zusätzlichem Durchgangsverkehr und trägt zur Standortqualität von Opfikon bei.

## 4. Vorteile und Nachteile bei Neu- und Umbauten, Erweiterungen und Nutzungsänderungen

### 4.1 Vorteile

- Sicherstellung des Verkehrsflusses auf den bestehenden Strassen
- Vermeidung von Verkehrsüberlastungen
- Berücksichtigung der sehr guten ÖV-Erschliessung
- Flexibilisierung Anzahl Pflichtparkplätze (grössere Bandbreite)
- Schutz der Quartiere vor übermässigem Mehrverkehr
- Einheitliche Regelung im gemeindeübergreifenden Gebiet Airport City

### 4.2 Nachteile

- Einschränkung bei der maximal möglichen Anzahl Parkplätze auf Privatgrundstücken
- Zusätzlicher Planungsaufwand bei grösseren Projekten möglich

<sup>1</sup> Die Parkierungsvorschriften Airport City entsprechen dem Parkplatzreglement Airport City, das Gegenstand dieser Vorlage ist. Der vollständige Inhalt ist im Abschnitt «Abstimmungstext» aufgeführt.

## 5. Schlussfolgerung

Die Teilrevision der Parkplatz-Verordnung 2022 mit den Parkierungsvorschriften Airport City stellt eine gezielte und verhältnismässige Massnahme dar. Sie ist notwendig, um die künftige Entwicklung der Airport City verkehrlich zu bewältigen und die Lebensqualität in Opfikon langfristig zu sichern.

## 6. Antrag

Der Gemeinderat hat am 3. November 2025 mit 16:15 Stimmen der Teilrevision Parkplatz-Verordnung 2022, bestehend aus der Parkplatz-Verordnung (Synopsis) vom 10. Oktober 2022 und den Parkierungsvorschriften Airport City, zugestimmt.

Der Gemeinderat (16 zu 15 Stimmen) und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, der Teilrevision Parkplatz-Verordnung zuzustimmen.

## 7. Weitere Informationen

Weitere Informationen und Unterlagen zur Vorlage finden Sie auf der städtischen Website unter [www.opfikon.ch/parkplatzverordnung](http://www.opfikon.ch/parkplatzverordnung).

## 8. Stellungnahme des Referendumskomitees

In acht Punkten zeigen wir auf, weshalb die angepasste Parkplatzverordnung mit einer geplanten Reduktion von Parkplätzen schädlich ist für unsere Stadt.

### 8.1 Einschränkung der Mobilität für Berufstätige

- Viele Arbeitnehmer:innen (z. B. Schichtarbeitende im Gesundheitswesen, Flughafenpersonal, Handwerker, Bauarbeiter) sind auf das Auto angewiesen. Ihre Arbeitszeiten sind so, dass sie nicht immer mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit gelangen können.
- Der Abbau von Parkplätzen schränkt ihre Mobilität ein und erschwert den Arbeitsalltag.

### 8.2 Wirtschafts- und gewerbefeindliche Auswirkungen

- Die Verordnung ist problematisch für Gewerbe und Industrie.
- Betriebe werden schlechter erreichbar sein, was Kundenverluste, erschwerte Lieferungen und Umsatzrückgänge zur Folge hat.
- Erfahrungen aus anderen Städten (z. B. Zürich) zeigen leere Ladenflächen und rückläufige Umsätze nach einem Parkplatzabbau.

### 8.3 Gefährdung der sozialen Durchmischung

- Familien und Personen mit eingeschränkter Mobilität sind oft auf ein Auto und auf einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung angewiesen. Fehlen solche Parkplätze, kommen die Wohnungen für sie nicht in Frage.

- Investoren werden wohl vermehrt Kleinwohnungen bauen, da die Parkplatzzahl unabhängig von der Wohnungsgrösse ist. Kleinwohnungen sind für Investoren finanziell lukrativer als Familienwohnungen.
- Familien und Personen mit eingeschränkter Mobilität werden auf diese Weise verdrängt, was einer familienfreundlichen und sozial durchmischten Wohnbevölkerung entgegenwirkt.

### 8.4 Steigende Kosten und soziale Folgen

- Parkplatzmieten im betroffenen Gebiet werden steigen, da Parkplätze knapp werden und ihr Mietzins einfacher erhöht werden kann z. B. als Mietzinse für Wohnungen.
- Das belastet insbesondere Haushalte mit tieferem oder mittlerem Einkommen. Dies sind oft Familien und/oder Personen mit eingeschränkter Mobilität.

### 8.5 Zunahme von Wildparkieren

- Ein Mangel an Parkplätzen fördert das illegale Parkieren in Wohnquartieren, wie es bereits in anderen Städten beobachtet wird.

### 8.6 Fehlender Nutzen und unnötige Regulierung

- Die Verordnung löst kein bestehendes Problem, sondern sie schafft neue Probleme.
- Das Ziel, dass mindestens 50% des Mehrverkehrs vom öffentlichen Verkehr getragen werden soll, ist in Opfikon bereits erreicht.
- Weitere Einschränkungen sind daher nicht notwendig.

### 8.7 Haltung des Kantons

- Der Kanton Zürich baut selbst zusätzliche Parkplätze beim Flughafen. Das zeigt, dass es offensichtlich nicht nötig ist, dass Parkplätze in der Umgebung des Flughafens abgebaut werden.
- Ob der Kanton bei einer Ablehnung der Parkplatzverordnung Airport City tatsächlich eingreifen würde, wie es die Befürworter geltend machen, ist unklar und bleibt abzuwarten. Jedenfalls rechtfertigt es ein eventuelles Eingreifen nicht, dass sich die Stadt Opfikon ohne Not eine Parkplatzzonenverordnung gibt, die derart nachteilig ist.

### 8.8 Auswirkungen auf die Bau- und planungsrechtlichen Vorschriften (BZO) der Stadt Opfikon

- Wenn der Parkplatzverordnung Airport City so zugestimmt wird, ist zu erwarten, dass bei der nächsten Erneuerung der BZO die Parkplatzverordnung der Stadt Opfikon gemäss der Parkplatzverordnung Airport City angepasst wird. Damit würden die Parkplatzreduktionen für das ganze Stadtgebiet gelten.

## Abstimmungstext

Parkplatz-Verordnung vom 7. März 2011  
Änderung vom 3. November 2025

Alte Fassung

### Ingress

Die Stadt Opfikon erlässt, gestützt auf die einschlägigen Bestimmungen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (revidierte Fassung vom 1. September 1991, in Kraft seit 1. Februar 1992), insbesondere dessen Paragraph 242, und unter Vorbehalt vorhergehendem eidgenössischem und kantonalem Recht, für ihr ganzes Gebiet nachstehende Parkplatz-Verordnung. Als weitere Grundlagen gelten die Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (Oktober 1997) und die VSS-Norm "Parkieren" der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, soweit sie der vorliegenden Ordnung nicht widersprechen.

Neue Fassung

### Ingress

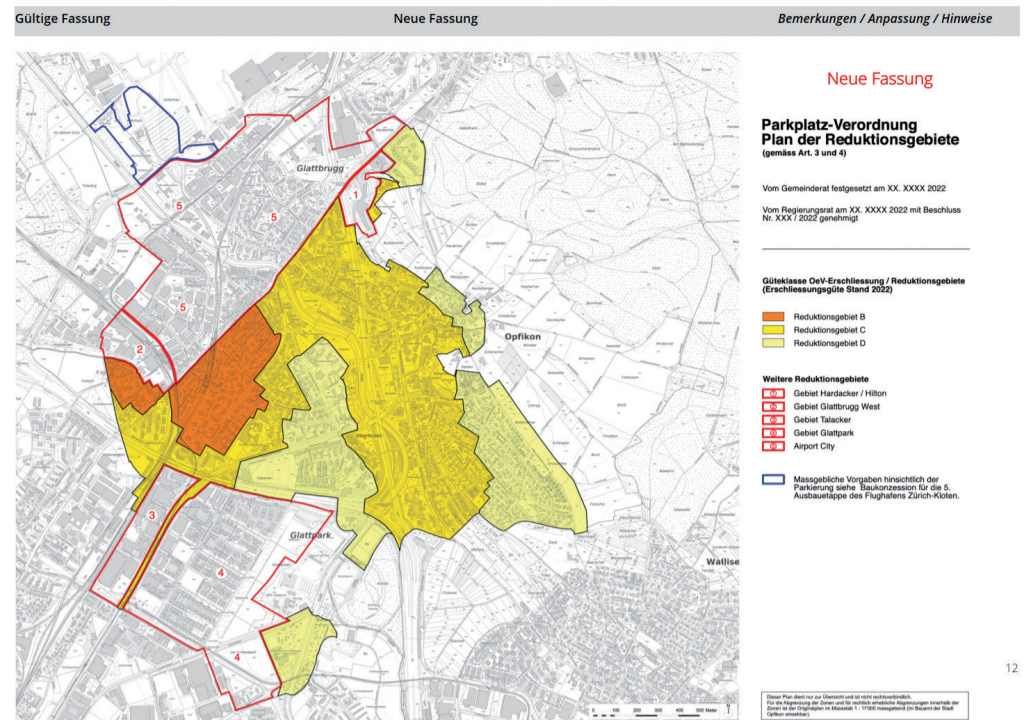
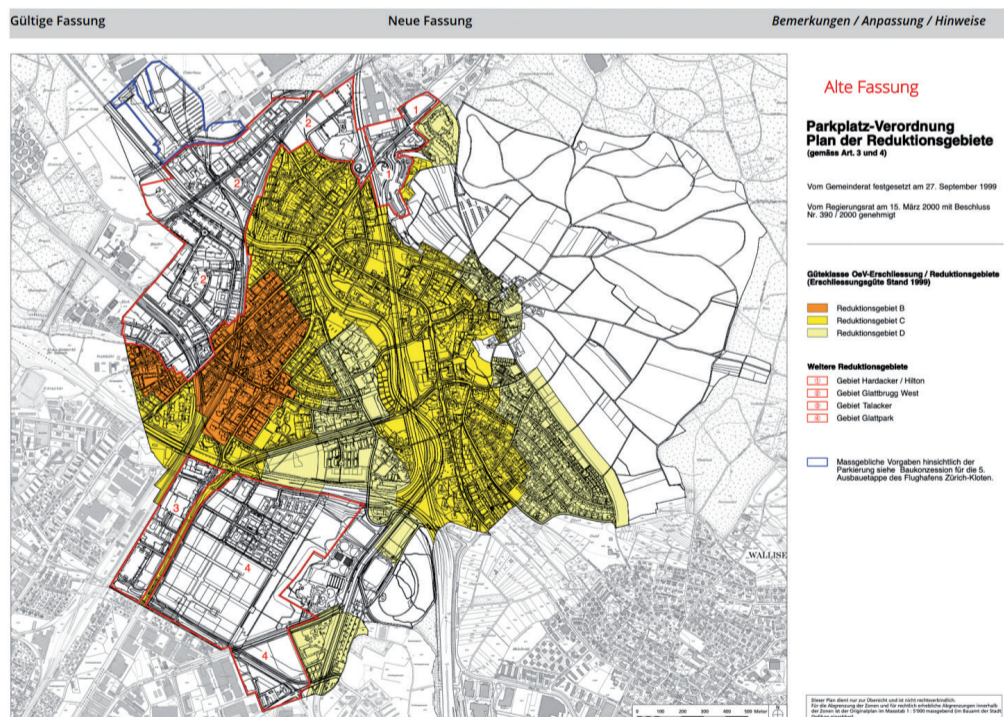
Die Stadt Opfikon erlässt, gestützt auf die einschlägigen Bestimmungen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (revidierte Fassung vom 1. September 1991, in Kraft seit 1. Februar 1992), insbesondere dessen Paragraph 242, und unter Vorbehalt vorhergehendem eidgenössischem und kantonalem Recht, für ~~ihr ganzes Gebiet ein Teilgebiet~~ nachstehende Parkplatz-Verordnung. **Im Gebiet Airport City gilt das Parkplatzreglement Airport City gemäss Anhang.** Als weitere Grundlagen gelten die Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (Oktober 1997) und die VSS-Norm "Parkieren" der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, soweit sie der vorliegenden Ordnung nicht widersprechen.

Die Parkplatz-Verordnung vom 7. März 2011 wird wie folgt ergänzt:

Art. 4 Abs. 1

#### Gebiet 5 Airport City

Für das Gebiet 5 Airport City gilt das Parkplatzreglement Airport City gemäss Anhang.



Neuer Anhang «Parkplatzreglement Airport City»:

### Parkplatzreglement Airport City

#### 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 Fahrtenzahl berechnet sich gemäss Anhang C dieses Reglements.
  - 3.3. Wird die maximale Fahrtenzahl 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 Personenwagen 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 Veloparkieranlagen».

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 «Velo-parkierung» 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 Sanitär-räume samt inneren Trennwänden.

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

<sup>1)</sup> Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

<sup>2)</sup> Güterumschlag / Anlieferung separat

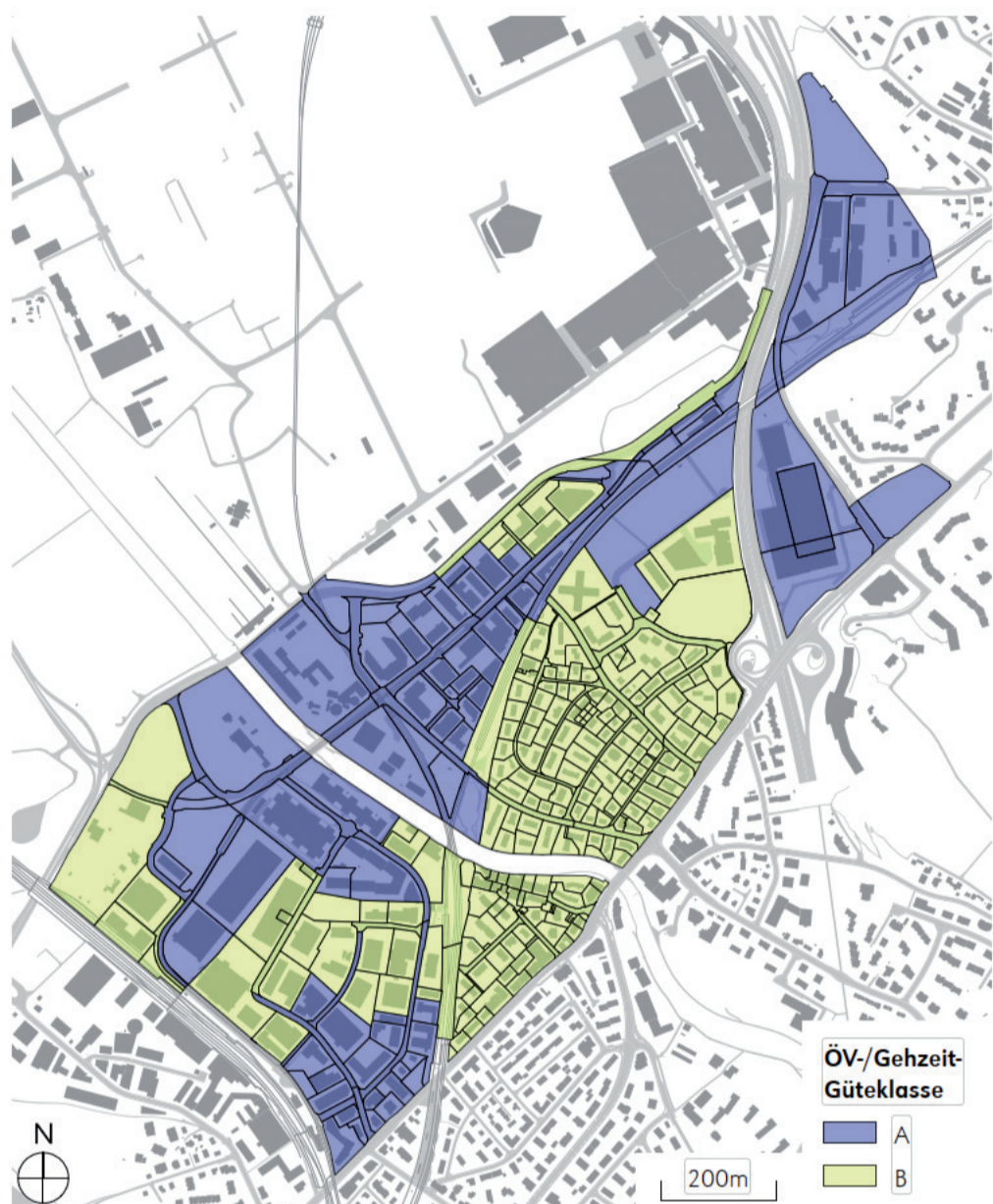
<sup>3)</sup> z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb

<sup>4)</sup> z.B. Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb

<sup>5)</sup> 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.



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

Güteklasse	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 Parkierungsanlagen 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 Jahr total 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 <sup>2</sup>	5.0	10
Kunden Grossmärkte	10	18
Kunden Freizeit I (Kino, Bäder etc.)	5	10
Kunden Freizeit II (Theater etc.)	2.5	5