



STADTKLOTEN



STADT OPFIKON



GEMEINDE  
RÜMLANG

Stadt Kloten, Stadt Opfikon, Gemeinde Rümlang

# Parkplatzreglement AIRPORT CITY

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

17.037 / 14. November 2024

### **Auftraggeber**

Stadt Kloten, Stadt Opfikon, Gemeinde Rümlang

### **Verfasser**

**TEAM**verkehr.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

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Kantonale Vorprüfung	1
1.3	Öffentliche Auflage	1
<b>2</b>	<b>Ergebnis Kantonale Vorprüfung</b>	<b>2</b>
2.1	Anträge	2
2.1.1	Anwendbarkeit Bewirtschaftung	2
2.2	Empfehlungen	2
2.2.1	Karten und Tabellen in Leitfaden	2
<b>3</b>	<b>Ergebnis öffentliche Auflage</b>	<b>3</b>
3.1	Generell	3
3.2	Gesamtverkehrskonzept AIRPORT CITY	3
3.3	Berechnung Grenzbedarf (Ziff. 1 und Anhang A)	5
3.3.1	Richtwerte Grenzbedarf	5
3.4	Massgeblicher Bedarf (Ziff. 2 und Anhang B)	7
3.4.1	Anwendung von Reduktionsfaktoren (Ziff. 2.2 und Anhang B)	7
3.4.2	Keine Reduktionsfaktoren für Gewerbe/Industrie	7
3.4.3	Minimaler massgeblicher Bedarf höher als 0	8
3.4.4	Anpassung Reduktionsfaktoren	8
3.5	Fahrtenmodelle (Ziff. 3)	9
3.5.1	Fahrtenmodell nur auf Antrag Eigentümer	9
3.5.2	Verzicht auf Fahrtenmodell (Ziff. 3)	9
3.6	Mobilitätskonzept (Ziff. 4)	10
3.6.1	Staffelung Mehrverkehrsanteil	10
3.7	Bewirtschaftungspflicht (Ziff. 5)	10
3.7.1	Bewirtschaftung nur für Pendlerparkplätze und Sammelgaragen	10
3.8	Nutzungs- und gebietsfremde Parkieranlagen (Ziff. 6)	11
3.8.1	«Bereitstellung von Abstellanlagen» als Nutzung erlauben	11
3.9	Gemeinschaftsanlagen (Ziff. 7)	11
3.9.1	Deckung Bedarf auf Nachbargrundstücken	11
3.10	Anordnung und Gestaltungsgrundsätze (Ziff. 8)	12
3.10.1	Unterirdische Erstellung Parkplätze	12
3.11	Verkehrsintensive Einrichtungen (Ziff. 9)	12
3.11.1	Keine Ausnahme für verkehrsintensive Einrichtung	12

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Städte Opfikon und Kloten sowie die Gemeinde Rümlang haben das «Parkplatzreglement Airport City» am 15. November 2022 zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung gemäss § 7 PBG verabschiedet. Im vorliegenden Bericht wird der Umgang mit den nicht berücksichtigten Einwendungen begründet.

Es sind in allen drei Gemeinden Einwendungen eingegangen. Alle Anträge beziehen sich auf das ganze Gebiet Airport City, es sind keine gemeindespezifischen Einwendungen eingegangen. Aus diesem Grund werden die Anträge thematisch zusammengefasst und nicht nach Gemeinden aufgeteilt.

## 1.2 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit Schreiben<sup>1</sup> vom 10. Februar 2023 die kantonale Vorprüfung zugestellt. Es handelt sich dabei um die zweite kantonale Vorprüfung, die Anträge und Hinweise der ersten Vorprüfung vom 30. Oktober 2020 wurden in Absprache mit dem ARE in das Reglement eingearbeitet.

## 1.3 Öffentliche Auflage

Die Unterlagen wurden während 60 Tage (vom 2. Dezember 2022 bis 31. Januar 2023) in den entsprechenden Gemeinde- bzw. Stadthäusern aufgelegt. Die Unterlagen wurden auch auf den kommunalen Webseiten aufgeschaltet. Die Publikation der öffentlichen Auflage erfolgte am 2. Dezember im Amtsblatt<sup>2</sup> des Kantons Zürich.

Aus der öffentlichen Auflage gingen innerhalb der Auflagefrist 9 Stellungnahmen mit insgesamt 49 Einwendungen ein. Für die Behandlung im vorliegenden Bericht wurden die Einwendungen anonymisiert und identisch formulierte Einwendungen zusammengefasst.

---

<sup>1</sup> Referenz-Nr. ARE22-1232

<sup>2</sup> Meldungsnummern: RP-ZH02-0000001633, RP-ZH02-0000001624, RP-ZH02-0000001631

## 2 Ergebnis Kantonale Vorprüfung

### 2.1 Anträge

#### 2.1.1 Anwendbarkeit Bewirtschaftung

##### **Antrag**

*In Ziff. 5 Abs. 1 des Parkplatzreglements ist zu präzisieren, dass alle Parkplätze «im öffentlichen Raum» ... zu bewirtschaften sind.*

##### **Stellungnahme**

Das PPR Airport City meint explizit nicht nur Parkplätze im öffentlichen Raum, anders als vom Kanton angenommen. Der Bericht wird präzisiert, Ziff. 5.1 wird angepasst: alle Parkplätze für «Beschäftigte, Kunden und Besuchende» sind «ab der ersten Minute lenkungswirksam und gebührenpflichtig zu bewirtschaften».

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

### 2.2 Empfehlungen

#### 2.2.1 Karten und Tabellen in Leitfaden

##### **Empfehlung**

*Wir empfehlen, das Parkplatzreglement AIRPORT CITY in den Hauptteil der PPO zu übernehmen und die Karten und Tabellen in einen Leitfaden zu überführen.*

##### **Stellungnahme**

Die Tabellen und Karten sind wesentlicher Bestandteil des Reglements, da sie die Werte der Berechnungsmethode vorgeben. Die Rechtsverbindlichkeit eines Leitfadens ist noch offen, die Inhalte werden deshalb im Anhang des Parkplatzreglements belassen.

Die Empfehlung wird nicht berücksichtigt.

### 3 Ergebnis öffentliche Auflage

#### 3.1 Generell

##### Antrag 1

*Bei der Überarbeitung des Parkplatzreglements «airport city» ist sicherzustellen, dass eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze keine negativen Auswirkungen auf die benachbarten Gebiete hat.*

##### Stellungnahme

Ziff. 4.2. wird ergänzt, dass Mobilitätskonzept nachweisen muss, dass Parkplatzangebot keine negativen Auswirkungen auf «benachbarte Gebiete» hat.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

#### 3.2 Gesamtverkehrskonzept AIRPORT CITY

##### Antrag 2a

*Das neue Parkplatzreglement ist mit einem Gesamtverkehrskonzept abzustimmen, das nachweislich sicherstellt:*

- *wie bestehende Arbeitsplätze unterschiedlichster Berufsgruppen erhalten werden können*
- *wie der effektive Anteil am MIV/Privatverkehr auf das übergeordnete Netz eingeleitet wird, so dass es nachhaltig funktioniert*
- *welche Auswirkungen das verschärfte Reglement auf die betroffenen Betriebe und deren Geschäftsmodelle hat*
- *wie Grundeigentümer und Firmen zur frühzeitigen Mitsprache in den Planungsprozess eingebunden werden*
- *wie der Zugang zum öffentlichen Verkehr ausgebaut und finanziert wird*
- *wie die schnelle und direkte Erreichbarkeit der Wohngebiete (ohne Umsteigen) mit dem ÖV in der Region verbessert wird*

##### Antrag 2b

*Das neue Parkplatzreglement ist mit einem Gesamtverkehrskonzept abzustimmen, das nachweist:*

- *wie der Zugang zum öffentlichen Verkehr ausgebaut und finanziert wird*
- *wie die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsgebiete im Umfeld verbessert wird*
- *wie der noch zulässige Anteil am Privatverkehr auf das übergeordnete Netz eingeleitet wird, so dass es funktionieren wird*
- *wie die Auswirkungen des verschärften Reglements auf die Umgebung wirken*
- *wie eine funktionierende Organisation eingeführt wird, welche die Planungen in einen verbindlichen Zeitrahmen umsetzt*

##### Antrag 3

*Das Parkplatzreglement «airport city» ist in der vorliegenden Fassung abzulehnen und zu überarbeiten. Der Erlass des Parkplatzreglements «airport city» ist so lange zurückzustellen, bis ein*

*Gesamtverkehrskonzept vorliegt und die Wirkung der verschiedenen Massnahmen zur Beschränkung der Parkplätze in der «airport city» auf die angrenzenden Gebiete, insbesondere die Erschliessungsstrassen und Parkieranlagen des Flughafens, analysiert sind.*

#### **Stellungnahme**

Das PPR Airport City ist nicht als isolierte Massnahme zu betrachten. Es ist als Massnahme des Gebietsmanagements Airport-Region vorgesehen und so Teil eines Massnahmensets zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Perimeter. Die entsprechenden verkehrsplanerischen Grundlagen wurden im Rahmen des Gebietsmanagements erarbeitet. Die Grundeigentümer wurden in die Erarbeitung des Prozesses eingebunden. Die Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen ist in Umsetzung, auch weitere Massnahmen sind geplant. Das PPR ist in das übergeordnete Massnahmenset eingebettet, die Umsetzung des PPR zurückzustellen, bis allfällige Grundlagen erneut zusammengetragen werden ist weder notwendig noch zielführend.

Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

#### **Antrag 4**

*Vor der Beschlussfassung über das neue Parkplatzreglement «airport city» ist die mit der Regulierung verbundene Wirkung auf die benachbarten Gebiete zu analysieren und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie negative Auswirkungen verhindert werden.*

#### **Stellungnahme**

Die angesprochenen Themen wurden im Gebietsmanagement betrachtet, für das Gebiet Airport City besteht ein Verkehrs- und Freiraumkonzept, welches in Teilprojekten präzisiert und umgesetzt werden soll. Dazu zählt beispielsweise die Erarbeitung des Leitbildes Bahnhofsquartier mit dem Massnahmenplanung Gleisweg Süd, Begrünungskonzept Cherstrasse, Signaletik Bahnhofsquartier. Ausserdem wurde die Vorstudie für die Bikeline vom Kanton in Auftrag gegeben. Darüber hinaus sind für das Gebiet Rohr/Platten Entwicklungsszenarien erarbeitet worden, die nun planungsrechtlich verankert werden sollen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

#### **Antrag 5**

*Bevor die Benützung des Privatverkehrs stärker eingeschränkt wird, sind der Bahnhof Glattbrugg, Sägereistrasse und Cherstrasse fussgängerfreundlich umzugestalten. Ebenfalls ist die Bike-Line zu erstellen mit beidseitigen Anschlüssen an die Wege entlang der Glatt.*

#### **Stellungnahme**

Die genannten und weitere Massnahmen sind als Teil oder Folge des Gebietsmanagements oder des Konzepts «Verkehr und Freiraum» in Planung bzw. Umsetzung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

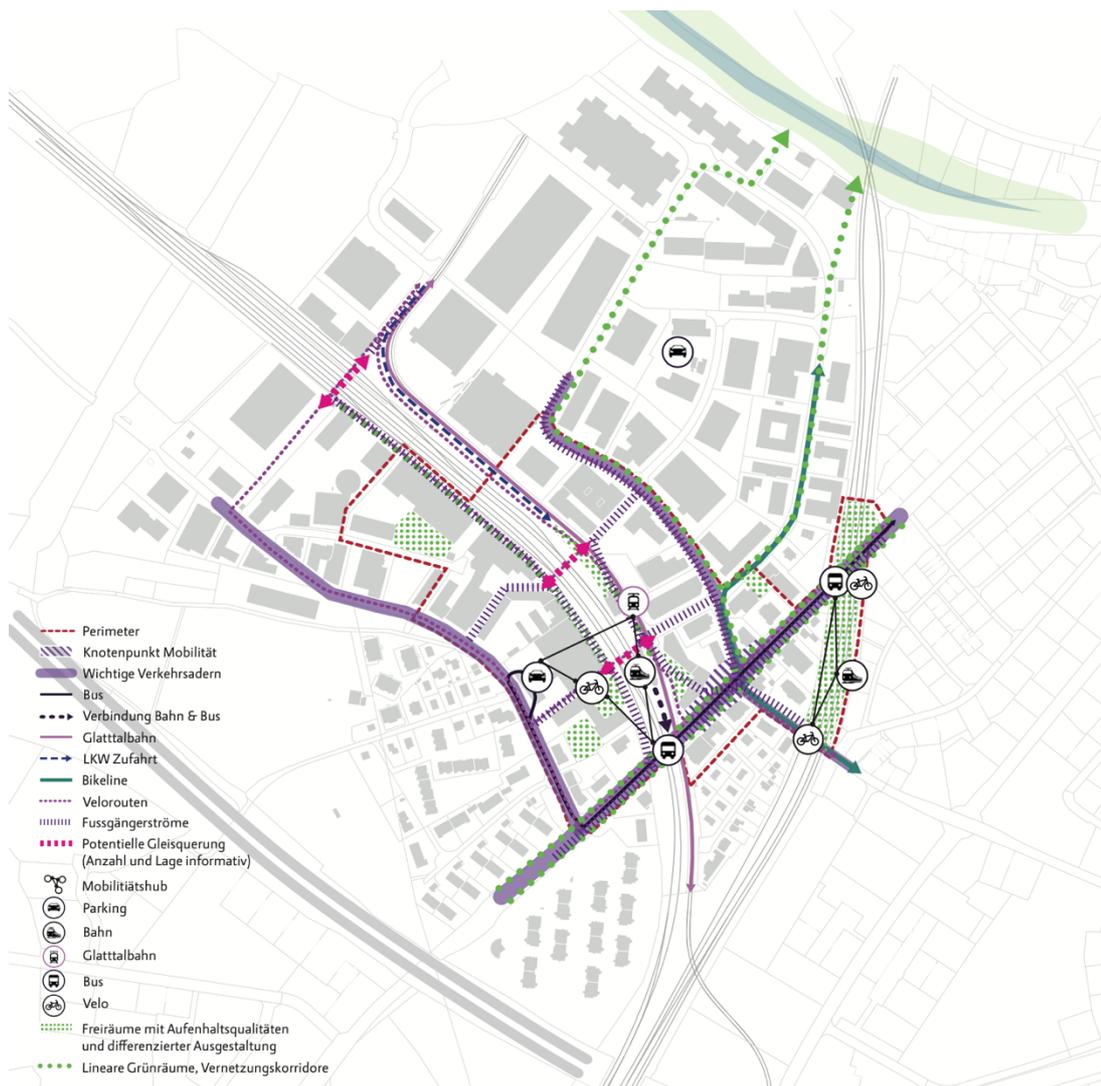


Abbildung 1: Ausschnitt Übersichtskarte Zielvorstellung Freiraum und Mobilität 2040 aus dem *Leis)tbild 2.0 Bahnhofsquartier 2040* (Stadt Opfikon, März 2023)

### 3.3 Berechnung Grenzbedarf (Ziff.1 und Anhang A)

#### 3.3.1 Richtwerte Grenzbedarf

##### Antrag 6a

- Die vorgeschlagenen Werte [zur Berechnung des Grenzbedarfs] sind anhand konkreter Betriebe in der Airport-City zu überprüfen.
- Der Grenzbedarf für reine Dienstleistungsflächen ist auf 20m<sup>2</sup> festzulegen.
- Zusätzlich ist eine Bestimmung aufzunehmen, so dass alternativ zu der Bezugsfläche des Grenzbedarfs die reale Arbeitsplatzzahl als Grenzbedarf verwendet werden darf.

**Antrag 6b**

- Die vorgeschlagenen Werte sind anhand konkreter Betriebe, insbesondere Gewerbebetriebe, in der Airport-City zu überprüfen
- Die wirtschaftlichen Folgen für die betroffenen Betriebe sind zu überprüfen
- Die Betriebe müssen entsprechend über das Vorgehen informiert werden.
- Zusätzlich ist eine Bestimmung aufzunehmen, so dass alternativ zur der Bezugsfläche des Grenzbedarfs die reale Arbeitsplatzzahl nach effektivem Bedarf/Tätigkeit als Grenzbedarf verwendet werden darf

**Antrag 7**

Als Grenzbedarfs ist die Anzahl realer Arbeitsplätze zu verwenden und keine Flächenzahl.

**Stellungnahme**

Die vorgeschlagenen Werte zur Berechnung des Grenzbedarfs stützen sich sowohl auf die bestehende kantonale Wegleitung als auch die Richtwerte der VSS-Norm. Das vorgebrachte Beispiel von 20 Arbeitsplätzen auf 100 m<sup>2</sup> (Call-Center) ist ein Extremwert. Gemäss Seco müssen pro Bildschirmarbeitsplatz mindestens 6 m<sup>2</sup> reine Arbeitsfläche zur Verfügung stehen, für die Berechnung des Parkfeldbedarfs wird zudem nicht nur die reine Arbeitsfläche sondern die massgebende Geschossfläche (mit allen dem Arbeiten zugehörigen Flächen) verwendet. Pro Büroarbeitsplatz besteht gemäss Seco ein Flächenbedarf von 10-25m<sup>2</sup> (Grossraumbüro). Das bestehende Reglement Kloten fordert ein Parkfeld pro 2 Arbeitsplätze, womit ein Grenzbedarf von ca. 50 m<sup>2</sup> plausibel erscheint. Über den gesamten Perimeter Airport City betrachtet besteht heute ca. 1 Parkfeld pro 60 m<sup>2</sup> Nutzfläche (Planungsbericht S. 5), eine detailliertere Betrachtung ist aufgrund der verfügbaren Grundlagen schwierig.

In der gültigen Wegleitung (1997) sind reine Bürobetriebe nicht enthalten, sie fallen unter «nicht publikumsorientierte Betriebe» (1 PF / 80m<sup>2</sup>). Auch die bestehenden kommunalen Reglemente von Opfikon und Rümlang weisen nur einen Richtwert von 80 m<sup>2</sup> aus. Mit dem PPR Airport City sind neu Bürobetriebe mit einem Grenzbedarf von 1 PF / 50 m<sup>2</sup> für Mitarbeitende berücksichtigt. Das PPR Airport City trägt somit den höheren Beschäftigtendichten von Büronutzungen Rechnung. Ein Grenzbedarf von 1PF / 20 m<sup>2</sup> liegt wesentlich tiefer als von der VSS-Norm vorgesehen. Kloten verwendet bereits einen Grenzbedarf von 1 PF / 50 m<sup>2</sup> für Dienstleistungsnutzungen.

Eine Berechnung des Bedarfs nach Anzahl Arbeitsplätzen ist weder in der kantonalen Wegleitung noch in der VSS-Norm vorgesehen. Die Stadt Kloten hat in ihrem Reglement einen entsprechenden Passus, geht jedoch von 0.5 Abstellplätzen pro Arbeitsplatz aus. Bei einer Anwendung dieses Richtwerts ist deshalb kein wesentlich höherer Grenzbedarf zu erwarten. Eine Festlegung des Grenzbedarfs von 1 Parkfeld pro Arbeitsplatz kann fachlich nicht gestützt werden. Zudem ist die Methode der Berechnung über die Arbeitsplätze in der Anwendbarkeit mit grossen Unsicherheiten behaftet, da bei Baueingabe die Anzahl Arbeitsplätze, anders als die Nutzflächen, nicht definiert sind. Für vorgelagerte Planungsschritte (z.B. Gestaltungsplan) sind die Unbekannten noch grösser. Eine Überprüfung der Richtwerte für bestehende Betriebe ist nicht zweckmässig, da für diese Anlagen Bestandesgarantie gilt.

Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

### 3.4 Massgeblicher Bedarf (Ziff. 2 und Anhang B)

#### 3.4.1 Anwendung von Reduktionsfaktoren (Ziff. 2.2 und Anhang B)

##### **Antrag 8a**

*Die Tabelle Grenzbedarf ist so zu ergänzen, dass für Bauten mit rechtskräftiger Baubewilligung vor 1.1.2023 die heutigen Zahlen des Grenzbedarfs zur Anwendung kommen, insbesondere auch bei wesentlichen Änderungen. Die Anwendung von Reduktionsfaktoren auf Parkplätze solcher Bauten darf nur auf Antrag der Bauherrschaft, nicht aber als behördliche Vorgabe erfolgen.*

##### **Antrag 8b**

*Die Tabelle Grenzbedarf ist zu ergänzen:*

- Für Bauten mit rechtskräftiger Baubewilligung vor 1.1.2023 gelten die heutigen Zahlen des Grenzbedarfs, insbesondere auch bei wesentlichen Änderungen, An- und Umbauten.*
- Die Anwendung von Reduktionsfaktoren auf Parkplätze solcher Bauten darf nur auf Antrag der Bauherrschaft, nicht aber als behördliche Vorgabe oder Verfügung erfolgen.*

##### **Stellungnahme**

Die Gültigkeit rechtskräftiger Baubewilligungen wird durch das neue Parkplatzreglement nicht tangiert (§ 357 PBG), ein entsprechender Passus ist nicht nötig. Bei wesentlichen Änderungen kann keine Bestandesgarantie gewährt werden. Die Anwendung von Reduktionsfaktoren kann nicht nur auf Antrag der Bauherrschaft erfolgen, dies ist bereits in den bestehenden kommunalen Reglementen nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

#### 3.4.2 Keine Reduktionsfaktoren für Gewerbe/Industrie

##### **Antrag 9**

*Die Reduktionsprozentsätze des Grenzbedarfs für Parkplätze ist für die Flächen des Gewerbes, der Industrie- und der gewerblichen Fabrikation nicht anzuwenden.*

##### **Stellungnahme**

Auch bei Gewerbe- und Industrienutzungen ist eine Reduktion der Parkfeldzahl anhand der Erschliessung durch den ÖV, Fuss- und Veloverkehr angemessen, denn hier geht es um die Abstellplätze der Beschäftigten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.4.3 Minimaler massgeblicher Bedarf höher als 0

#### Antrag 10

*Der minimale massgebliche Grenzbedarf für Beschäftigte und Bewohner darf nicht auf 0 gesetzt werden.*

#### Stellungnahme

Falls keine Parkplätze erstellt werden (bzw. weniger als 50% des max. massgeblichen Bedarfs) ist mittels Mobilitätskonzept u.A. aufzuzeigen, wie das vorgesehene Angebot die Nachfrage deckt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.4.4 Anpassung Reduktionsfaktoren

#### Antrag 11

*Wir schlagen für die Ermittlung des massgebenden Bedarfs für Parkplätze für Beschäftigte folgende Staffelung vor:*

- MIV-Anteil von 70% für die nächsten 5 Jahre
- 60% für die anschliessenden Jahre bis zum Abschluss des Ausbaues der Bike-Line und der fussgängerfreundlichen Umgestaltung von Bahnhof Glattbrugg, Sägerei- und Cherstrasse
- ab dann 50%

#### Stellungnahme

Diese gestaffelten Zielvorgaben widersprechen den Zielen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts, 50% des Mehrverkehrs, welcher nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt, mit dem ÖV aufzunehmen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

#### Antrag 12

*Die Reduktionsprozentsätze sind auf einen Modalsplit von max. 50% auszulegen.*

#### Stellungnahme

In der AIRPORT CITY sollen Entwicklungen, welche einen hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden, eine Einschränkung der Reduktionsfaktoren (beim Antrag ist davon auszugehen, dass der Nicht-MIV-Anteil gemeint ist) widerspricht diesem Ziel.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.5 Fahrtenmodelle (Ziff. 3)

#### 3.5.1 Fahrtenmodell nur auf Antrag Eigentümer

##### **Antrag 13**

*Fahrtenmodelle dürfen nur auf Antrag der Eigentümer vorgesehen werden. Die zuständigen Behörden dürfen dieses Instrument nicht einseitig vorschreiben dürfen.*

##### **Stellungnahme**

Das Fahrtenmodell stellt eine Möglichkeit dar, die Verkehrserzeugung von grossen Parkieranlagen zugunsten der Kapazität des Verkehrsnetzes zu kontrollieren. Eine rein freiwillige Anwendung auf Antrag der Eigentümer ist nicht zielführend und würde wohl kaum in Anspruch genommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

#### 3.5.2 Verzicht auf Fahrtenmodell (Ziff. 3)

##### **Antrag 14a**

*Auf die Verankerung eines Fahrtenmodells (Ziffer 3. Parkplatzreglement «airport city») ist zu verzichten.*

##### **Antrag 14b**

*Auf das Fahrtenmodell ist zu verzichten.*

##### **Stellungnahme**

Das Fahrtenmodell stellt eine Möglichkeit dar, die Verkehrserzeugung von grossen Parkieranlagen zugunsten der Kapazität des Verkehrsnetzes zu kontrollieren und dient der Erreichung der Ziele des Parkplatzreglements.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.6 Mobilitätskonzept (Ziff. 4)

#### 3.6.1 Staffelung Mehrverkehrsanteil

##### Antrag 15a

*Wir schlagen für die Ziele des Mobilitätskonzepte folgenden Staffelung vor:*

- MIV-Mehrverkehrsanteil von 70% für die nächsten 5 Jahre
- 60% für die anschliessenden Jahre bis zum Abschluss des Ausbaues des Gesamtverkehrskonzept
- ab dann 50%

##### Antrag 15b

*Wir schlagen für die Ziele des Mobilitätskonzepte folgenden Staffelung vor:*

- MIV-Mehrverkehrsanteil von 80% für die nächsten 5 Jahre
- 65% für die anschliessenden Jahre bis zum Abschluss des Ausbaues des Gesamtverkehrskonzept
- 50% nach Vollständiger Umsetzung und Verifizierung des Gesamtverkehrskonzeptes

##### Stellungnahme

Diese gestaffelten Zielvorgaben widersprechen den Zielen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts, 50% des Mehrverkehrs mit dem ÖV aufzunehmen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.7 Bewirtschaftungspflicht (Ziff. 5)

#### 3.7.1 Bewirtschaftung nur für Pendlerparkplätze und Sammelgaragen

##### Antrag 16a

*Die Bestimmung ist zu ändern, dass nur grössere Pendlerparkplätze und Sammelgaragen bewirtschaftet werden müssen.*

##### Antrag 16b

*Die Bestimmung ist zu ändern, dass nur Pendlerparkplätze und Sammelgaragen bewirtschaftet werden müssen.*

##### Antrag 16c

*Die Bestimmung ist zu ändern, dass nur Pendlerparkplätze und Sammelgaragen zu bewirtschaften sind.*

##### Stellungnahme

Bewirtschaftung ab erster Minute ist Vorgabe des Kantons (Vorprüfung 1) zur Erreichung der kantonalen Ziele. Zudem sind «Pendlerparkplätze» und «Sammelgaragen» keine klar definierten Begriffe.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.8 Nutzungs- und gebietsfremde Parkieranlagen (Ziff. 6)

#### 3.8.1 «Bereitstellung von Abstellanlagen» als Nutzung erlauben

##### Antrag 17

*«Dies gilt auch für Nutzungen, deren alleiniger Zweck die Bereitstellung von Abstellanlagen ist.» Dieser Passus ist zu streichen. Mit dieser Vorgabe wird der gewerbliche Betrieb und somit der Gebrauch des Grundstücks zu stark eingeschränkt.*

##### Stellungnahme

Es ist ein explizites Ziel des Parkplatzreglements, das sog. Off-Airport-Parking im Perimeter zu unterbinden. Es besteht aktuell kein Eintrag für Off-Airport-Parking im regionalen Richtplan. Sollte ein solcher Eintrag in der Airport City zu liegen kommen, wird die Ziffer 6.1 des PPR für ein entsprechendes Projekt nicht angewendet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

##### Antrag 18

*Auf Art. 6.1 des Parkplatzreglements Airport City sei zu verzichten, eventualiter sei zu bestätigen, dass bewilligte Parkplätze Bestandesgarantie geniessen.*

##### Stellungnahme

Bewilligte bestehende Parkplätze geniessen Bestandesgarantie nach § 357 PBG.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.9 Gemeinschaftsanlagen (Ziff. 7)

#### 3.9.1 Deckung Bedarf auf Nachbargrundstücken

##### Antrag 19

[Ziff. 7.1] Ergänzen mit "Wer den Bedarf an Parkplätzen nicht gemäss § 244 PBG auf dem Baugrundstück deckt, kann dies mit Nachbar-Grundstücke kompensieren, ..."

##### Stellungnahme

Der Antrag entspricht der Formulierung im Parkplatzreglement. Eine Kompensation auf Nachbargrundstücken (als Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage) muss ebenfalls rechtlich gesichert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.10 Anordnung und Gestaltungsgrundsätze (Ziff. 8)

#### 3.10.1 Unterirdische Erstellung Parkplätze

##### Antrag 20

*Auf die Vorgabe, Parkplätze ausschliesslich unterirdisch zu erstellen ist zu verzichten.*

##### Stellungnahme

Um die in Ziffer 8.1 erwähnten Ziele zu erreichen, sind unterirdisch angeordnete Parkieranlagen anzustreben. Eine Abweichung davon ist bei Verhältnissen und Kosten gestattet und im Reglement vorgesehen. Parkfelder für Besuchende sind von der Vorgabe der unterirdischen Anordnung ausgenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.11 Verkehrsintensive Einrichtungen (Ziff. 9)

#### 3.11.1 Keine Ausnahme für verkehrsintensive Einrichtung

##### Antrag 21

*Ziffer 9.1 Parkplatzreglement «airport city» ist zu streichen.*

##### Stellungnahme

Verkehrsintensive Einrichtungen sind als Einträge im regionalen Richtplan verankert, in der Airport City handelt es sich dabei um das Gebiet Bäuler/Cher (GP Meet). Diese übergeordneten Zielsetzungen sollen im Parkplatzreglement berücksichtigt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

### 3.12 Perimeter

#### 3.12.1 Ausscheidung Taubenried aus Perimeter Airport City

##### Antrag 22

*Das innerhalb des SIL-Perimeters liegende Gebiet nördlich der Werftstrasse (Taubenried) ist wie bisher im Gebiet I zu belassen (keine Zuordnung zum Gebiet V «airport city»).*

##### Stellungnahme

Der SIL-Perimeter ist kein Grund, das Areal Taubenried aus dem Perimeter zu der Airport City zu nehmen. Bei einem Bauprojekt nach PBG kommen die kommunalen Bestimmungen zur Anwendung und das Gebiet Taubenried ist funktionaler Teil der Airport City. Das geplante Parkhaus des Flughafens für den Flughafenbetrieb wird nach Luftfahrtgesetz bewilligt, das Parkplatzreglement Airport City kommt hierbei nicht zur Anwendung. Das Taubenried ist aus funktionalen und fachlichen Gründen deshalb im Perimeter zu belassen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.