

## 4.5 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

### 4.5.1 Ziele

Art, Verteilung, Anzahl und Grösse von Parkierungsanlagen haben einen grossen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, den Anteil der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr sowie auf die Qualität von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten (vgl. Pt. 1.2 Leitlinie 2 und Pt. 4.1). Neben den Anlagen für den motorisierten Individualverkehr sind auch Anlagen für Velos einzubeziehen. Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

Allgemein

#### a) Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen

Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Für eine möglichst umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung sowie für die Minimierung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs wird bei verkehrsintensiven Einrichtungen eine ausreichende Strassenkapazität und eine ihrem Zweck entsprechende hohe Erschliessungsqualität durch bestehende öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr angestrebt (vgl. Pte. 4.2, 4.3 und 4.4). Bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr soll verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind.

Im Interesse der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben (vgl. Pt. 4.5.3 b und c) und unter der Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung oder eines Sondernutzungsplans erfüllen alle Gebiete im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen.

#### b) Anforderungen an regionale Arbeitsplatzgebiete

Die Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr richten sich vorab nach der angestrebten Nutzungsdichte. Regionale Arbeitsplatzgebiete mit hoher Nutzungsdichte (mehr als 150 Beschäftigte pro Hektare) sollen in der Regel mindestens eine ÖV-Güteklasse B aufweisen. Für Arbeitsplatzgebiete mit niedrigerer Nutzungsdichte können die Anforderungen sachgerecht reduziert werden.

Regionale Arbeitsplatzgebiete mit einem hohen Anteil an industriellen bzw. güterverkehrsintensiven Nutzungen sind zudem möglichst direkt mit dem übergeordneten Strassennetz (vgl. Pt. 4.2.2) zu verbinden. Bestehende Anschlussgleise sind im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten zu nutzen und gegebenenfalls zu erweitern (vgl. Pt. 4.6.1 c).

#### c) Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete

Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind besonders gut für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen (vgl. Pt. 3.5). Dies bedeutet insbesondere den sicheren und attraktiven Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr sowie das Gewährleisten von genügend Veloabstellplätzen.

#### d) Grundsätze für Parkierungsanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und auch mit dem Velo gut erreichbar sein (vgl. Pt. 4.3).

Park&Ride-Anlagen bilden ein Element der kombinierten Mobilität und sind bei Bedarf an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlich geprägten Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr vorzusehen.

Parkierungsanlagen von kantonaler Bedeutung

## 4.5.2 Karteneinträge

Folgende Parkierungsanlagen mit objektspezifischen Anordnungen werden festgelegt:

- Flughafen Zürich: Der Umfang und die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen im Flughafenperimeter orientieren sich am Ziel, wonach bis zum Jahr 2020 42% und bis zum Jahr 2030 46% aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen haben. Diese Zielwerte gelten unter dem Vorbehalt, dass die Erreichbarkeit für Flughafenutzungen (vgl. Pt. 4.7.1) sichergestellt werden kann, wobei der Nutzung im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb Vorrang zukommt gegenüber allfälligen kommerziellen Interessen des Anlagenbetreibers.
- Zürich, Kasernenareal (geplant): Unterirdisches Parkhaus, ausschliesslich über den geplanten Stadttunnel erschlossen (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 1a). Standort, Dimensionierung und Betrieb der Anlage sind mit den Begleitmassnahmen zum Bau des Stadttunnels, der Parkraumpolitik der Stadt Zürich und dem Grundwasserschutz abzustimmen.

## 4.5.3 Massnahmen

### a) Kanton

Aufgaben des Kantons

Als Grundlage für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte und die nachgelagerten Planungen sind – gestützt auf die Zielsetzungen nach Pt. 4.5.1 – Arbeitshilfen zu Begleitmassnahmen für verkehrsentensive Einrichtungen unter besonderer Berücksichtigung des Versorgungsaspekts mit Gütern des täglichen und des aperiodischen Bedarfs zu erarbeiten.

Beurteilungsgrundlage für die Finanzierung von Park&Ride-Anlagen sind – nebst den Grundsätzen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr – die Zielsetzungen des kantonalen Richtplans sowie eine Festlegung im regionalen Richtplan.

Gesamtverkehrscontrolling

Die beiden Parkierungsanlagen von kantonaler Bedeutung unterstehen dem Gesamtverkehrscontrolling (vgl. Pt. 4.1.3); bei Abweichungen von den anlagespezifischen Anordnungen sind ergänzende Massnahmen zu treffen. Die Halterin des Flughafens Zürich erhebt gemäss SIL-Objektblatt (vgl. Pt. 4.7.1) periodisch die Verkehrsanteile und das Verkehrsaufkommen der verschiedenen Nutzergruppen sowie die Anzahl Parkplätze im Flughafenperimeter. Werden die für die Erreichbarkeit und die Verkehrsanteile des Flughafens Zürich festgelegten Zielwerte (vgl. Pte. 4.5.2 und 4.7.1) nicht erreicht oder wird das in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten prognostizierte Verkehrsaufkommen überschritten, analysiert der Kanton die Ursachen und bestimmt zusammen mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Der Einfluss von ausserhalb des Flughafenperimeters gelegenen Parkierungsanlagen auf die Verkehrsanteile wird separat ausgewiesen.

### b) Regionen

Aufgaben der Regionen

Die Regionen bezeichnen bei Bedarf geeignete Gebiete für verkehrsentensive Einrichtungen in den regionalen Richtplänen (vgl. Pt 4.5.1 a). Sie bezeichnen Abstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und legen Park&Ride-Anlagen fest.

Für das Festlegen von geeigneten Gebieten für verkehrsentensive Einrichtungen gelten folgende Anforderungen:

- Koordination mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden, der Region und des Kantons;
- Einbezug der Ausgangslage in den Bereichen Verkehr und Umwelt sowie des Bestandes an Konsum- und Freizeitnutzungen und deren Lage im Siedlungsgefüge;
- Verträglichkeit mit der bestehenden Siedlungs- und Zentrenstruktur;
- Ausweisen der Entwicklungspotenziale.

Der regionale Richtplan unterscheidet bei Bedarf zwischen Standorten für grundversorgungs- bzw. zentrenrelevante Nutzungen (namentlich Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs) sowie für nicht zentrenrelevante Nutzungen (z.B. Engrosmärkte und Logistikzentren). Er nimmt Rücksicht auf die verschiedenen Standortanforderungen, namentlich bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der siedlungsplanerischen Auswirkungen.

Die Regionen Glattal und Unterland können mit Zustimmung der betreffenden Gemeinden in den regionalen Richtplänen Standorte für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters festlegen, die Passagieren des Flughafens Zürich dienen.

### c) Gemeinden

Aufgaben der Gemeinden

Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie nötigenfalls den Zielsetzun-

gen gemäss Pt. 4.5.1, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.

Im Baubewilligungsverfahren für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist auf einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden zu achten. Im Bewilligungsverfahren für verkehr-intensive Einrichtungen sind zudem die Anforderungen gemäss Pt. 4.5.1 a) zu berücksichtigen.

Bewilligungsverfahren

Die Gemeinden bewilligen Parkieranlagen für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich nur an den in den regionalen Richtplänen festgelegten Standorten. Die Betreiber sind zur Berichterstattung über das mit den Anlagen verbundene Verkehrsaufkommen zuhanden der Standortgemeinde, der Flughafenbetreiberin und des Gesamtverkehrscontrollings des Kantons Zürich zu verpflichten.

Parkieranlagen für  
Passagiere des Flughafens  
Zürich