

# Regionales P+Rail-Konzept PZU+

Schlussbericht  
16. Dezember 2025



## **Projektteam**

### **Begleitgruppe**

Kurt Altenburger, Rafz  
Rebekka Bernhardsgrütter, Embrach  
Stephan Betschard, Glattfelden  
René Brülhart, Niederhasli  
Reto Grossmann, Stadel  
Severin Hafner, Bülach  
Sarah Hug, AFM Kanton Zürich  
Thuy-Y-Mi Nguyen, SBB  
Marsilio Passaglia, ZPF  
Iwan Strub, Regensdorf

### **EBP**

Rita Nenniger  
Linda Ammann  
Remo Baumberger

EBP Schweiz AG  
Mühlebachstrasse 11  
8032 Zürich  
Schweiz  
Telefon +41 44 395 16 16  
info@ebp.ch  
www.ebp.ch

16. Dezember 2025  
20251216\_P+R\_Konzept\_Schlussbericht.docx  
Projektnummer: 210'297.10

Titelbild: P+Rail-Anlage Schöfflisdorf-Oberweningen

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung	5
1.2	Vorgehen	6
2.	Anforderungen an P+Rail-Anlagen	6
2.1	Standortwahl	6
2.2	Preisgestaltung	8
2.3	Services	10
3.	Situationsanalyse	11
3.1	Preisgestaltung in der Region PZU+	11
3.2	ÖV-Tarifzonen	13
3.3	Services	14
3.4	Auslastung	14
3.5	Abschätzung des Nachfragepotenzials	15
3.6	Potenzialbewertung nach Standortqualität	20
4.	Standortkonzept	26
4.1	Übergeordnete Zielsetzungen	26
4.2	Empfehlungen zur zukünftigen Kapazität	27
4.3	Förderung kurzer Wege und Vermeidung von Fremdnutzung	30
4.4	Standortübergreifende Standards	32
5.	Standortspezifische Handlungsempfehlungen	33
5.1	P+Rail-Anlage Buchs-Dällikon	34
5.2	P+Rail-Anlage Bülach	36
5.3	P+Rail-Anlage Dielsdorf	38
5.4	P+Rail-Anlage Eglisau	40
5.5	P+Rail-Anlage Embrach-Rorbas	42
5.6	P+Rail-Anlage Hüntwangen-Wil	44
5.7	P+Rail-Anlage Niederglatt	46
5.8	P+Rail-Anlage Niederweningen	48
5.9	P+Rail-Anlage Niederweningen Dorf	50
5.10	P+Rail-Anlage Oberglatt	52
5.11	P+Rail-Anlage Rafz	54
5.12	P+Rail-Anlage Regensdorf-Watt	56

5.13 P+Rail-Anlage Schöfflisdorf-Oberweningen	58
5.14 P+Rail-Anlage Steinmaur	60

## Anhang

---

A1 ZVV Tarifzonenplan	62
-----------------------	----

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Mit der «Erklärung von Emmenbrücke» lancierten Bund, Kantone, Städte und Gemeinden im Herbst 2021 das Programm Verkehrsdrehscheiben. Verkehrsdrehscheiben (VDS) sollen die Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten sowohl im städtischen wie auch im ländlichen Raum fördern. Mit dem angestrebten möglichst frühzeitigen Umstieg vom motorisierten Verkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) und auf Sharing-Angebote sollen die VDS einen relevanten Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität und einer fortschrittlichen Siedlungsentwicklung leisten.

Die VDS sind dabei nicht isoliert, sondern in einem regionalen Kontext zu betrachten. Die VDS erfüllen, abhängig von ihrer Lage und ihrer Bedeutung als ÖV-Haltepunkt (Anzahl Linien, Frequenzen), unterschiedliche Funktionen. Grundsätzlich wird zwischen ÖV-ÖV-VDS und MIV-ÖV-VDS unterschieden. Letztere dienen vor allem dem Umstieg vom MIV auf den ÖV. Obwohl auch ÖV-ÖV-VDS eine P+Rail-Anlage aufweisen können, ist eine solche an einer MIV-ÖV-VDS zwingend zu erwarten.

P+Rail-Anlagen erfüllen eine wichtige Funktion, indem sie Bahnnutzende zu einem möglichst frühzeitigen Umstieg (quellnah) auf die Bahn bewegen sollen. Sie sind entsprechend bedarfsgerecht und aufeinander abgestimmt auszugestalten.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zürcher Unterland plus<sup>1</sup> setzt sich in der Handlungsstrategie Gesamtmobilität unter anderem die Förderung der Multi- und Intermodalität zum Ziel und will nebst der Stärkung attraktiver Umsteigepunkte und der Realisierung resp. Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen, der Einführung eines Bike-Sharing-Angebots auch ein regionales P+R-Konzept erstellen und umsetzen. Das erarbeitete Konzept soll in die nächste Revision der regionalen Richtpläne der beiden Planungsregionen PZU und ZPF eingetragen werden. Der jeweilige Vorstand der beiden Planungsregionen, die Gemeinden, das Amt für Mobilität des Kantons Zürich und die SBB sind bei der Erarbeitung einzubeziehen.

Der Perimeter des regionalen P+Rail-Konzepts entspricht dem Perimeter der PZU+ (Gemeinden des Zürcher Unterlands plus die Gemeinden Buchs und Regensdorf). Der Vorstand der Planungsregion PZU definierte die 12 zu untersuchenden Standorte auf Basis ihrer regionalen Bedeutung (vgl. Regionaler Richtplan (rRP) Zürcher Unterland, Stand 25.10.23, Kapitel 4.5.2). Der Vorstand der Planungsregion ZPF beschloss, die beiden Standorte Regensdorf-Watt und Buchs-Dällikon im Rahmen des Konzeptes ebenfalls untersuchen zu lassen. Damit fokussiert das vorliegende Konzept auf insgesamt 14 P+Rail-Standorte im Zürcher Unterland und dem Furttal.

---

1 [Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus - Bericht](#)

Das Konzept verfolgt folgende Ziele:

- Aufzeigen des Bedarfs an den zu untersuchenden P+Rail-Standorten
- Vermeidung von Fremdnutzung (z.B. durch gezielte Bewirtschaftung) und möglichst kurze MIV-Wege zu den P+Rail-Anlagen
- Ausbau des Angebots am Rand des Perimeters, um den internationalen/interkantonalen Grenzgängerverkehr möglichst frühzeitig auf den Umstieg auf den ÖV zu bewegen (z. B. Rafzerfeld)

## 1.2 Vorgehen

Die Konzepterarbeitung erfolgt in vier Phasen. Nach einem Grundlagenstudium folgt eine Situationsanalyse. Die Erkenntnisse daraus werden als Erstes mit Gemeindevertreter:innen aus dem Zürcher Unterland und dem Furttal an einem Workshop diskutiert und weiterer Input aufgenommen. Die Ergebnisse werden vom Projektteam und der Begleitgruppe validiert und in die Situationsanalyse (Bericht und Standortblätter) integriert. Darauf aufbauend entwirft das Projektteam ein Standortkonzept. Dieses wird wiederum mit Gemeindevertreter:innen im Rahmen eines zweiten Workshops diskutiert und anschliessend mit der Begleitgruppe validiert. Als Letztes erfolgt die Finalisierung des Berichtes und der Standortblätter.

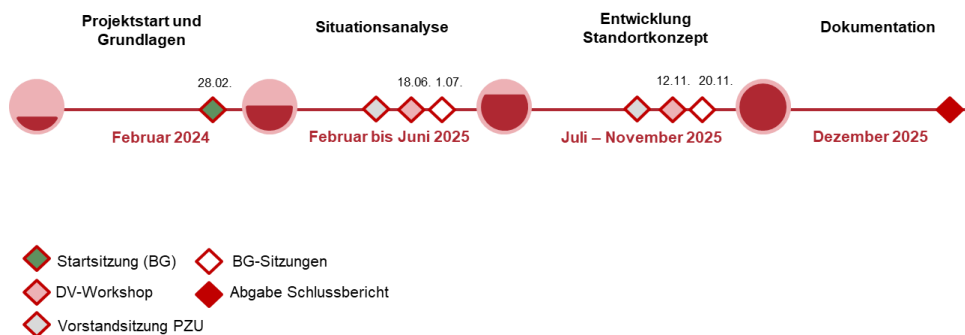


Abbildung 1: Vorgehen Erarbeitung Regionales P+Rail-Konzept PZU+

## 2. Anforderungen an P+Rail-Anlagen

### 2.1 Standortwahl

Dezentrale P+Rail-Anlagen im eher ländlichen Raum sollen Reisende in die Zentren motivieren, bei einer ungenügenden ÖV-Erschliessung der ersten Meile (Wohnort zur nächsten ÖV-Haltestelle) nicht den ganzen Weg mit dem Auto zurückzulegen, sondern mit diesem idealerweise nur bis zum nächsten Bahnhof zu fahren und dort auf den ÖV umzusteigen.

Eine gut überlegte Wahl des Standorts mit einer möglichst direkten Zufahrt zur P+Rail-Anlage ist dabei eine wichtige Einflussgrösse.

## Einbettung ins Strassennetz

Die Einbettung der Anlage in das umliegende Strassennetz erfolgt idealerweise im Rahmen der Gesamtplanung einer Verkehrsdrehscheibe (VDS), da P+Rail-Anlagen Teil einer solchen sind. Eine P+Rail-Anlage erzeugt Verkehr, der mit den weiteren durch die VDS generierten Verkehrsströmen abgestimmt werden sollte (ÖV-Zubringer mit Bus, Kiss and Ride, Fahrten zu den angesiedelten Nutzungen wie Liefer- und Besucherfahrten)<sup>2</sup>.

Wegweiser auf den Zubringerachsen sollten die Zufahrt zu den P+Rail-Anlagen signalisieren<sup>3</sup>.

## Nachfragepotenzial und Qualitätsanforderungen

Eine für den Kanton Luzern erarbeitete Konzeptstudie<sup>4</sup> hält fest, dass das P+Rail-Angebot idealerweise dem Nachfragepotenzial entspricht, dessen Schätzung mittels einer Potenzialanalyse erfolgen kann. Das Potenzial eines Standortes hängt von seinem erwarteten Einzugsgebiet und von der Attraktivität der Anlage ab. Bezüglich MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben nennt die Studie verschiedene Qualitätsanforderungen, welche für P+Rail-Anlagen relevant sind:

- Direkte und leistungsfähige Strassenanbindungen
- klare Verkehrsführung
- Entflechtung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr

Bei der Planung von P+Rail-Anlagen sollten Flächenansprüche von Sharing-Angeboten (z.B. Mobility Carsharing) und Kiss + Ride (K+R) mitgedacht werden, falls diese noch nicht vorhanden sind. Auf jeder P+Rail-Anlage muss zudem mindestens ein Parkplatz für Reisende mit eingeschränkter Mobilität zu Verfügung stehen<sup>5</sup>. Die Wege zwischen P+R-Anlage und Perron sollten direkt und sicher sein.

Für die Dimensionierung, Zugänglichkeit, Hindernisfreiheit und Ladestationen von öffentlichen Parkieranlagen sind die relevanten [VSS-Normen](#) zu berücksichtigen.

## Standort am Bahnhof

Gemäss dem Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)<sup>6</sup> sollten Langzeitparkplätze, zu denen P+Rail-Anlagen zählen, bedarfsgerecht ausserhalb der Personenflüsse liegen, mit Ladestationen ausgestattet und gut mit dem ÖV verknüpft sein. Die konkrete Verortung erachtet der VÖV je nach Siedlungsdruck und Rolle der Verkehrsdrehscheibe im Gesamtverkehrssystem als variabel. Verkehrsmittel mit wenigen Nutzenden pro Flächeneinheit – also mit geringer Flächeneffizienz – sollen um den Kernbereich weniger und

2 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) «Verkehrsdrehscheiben. Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien. Synthesebericht» Programm Verkehrsdrehscheiben, Oktober 2023

3 Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) «Bahnhöfe und Haltestellen: Typisierung – Ausgestaltung – Kooperation» Leitfaden 2013/1, 12.07.2013

4 Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern (vif) «Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Konzeptstudie» Schlussbericht 31.01.2024

5 [P+Rail – Ihr Parkplatz am Bahnhof | SBB](#)

6 [Verkehrsdrehscheiben - Eine Planungshilfe für lokale Akteure, Band 1, VÖV](#)



unattraktivere Flächen erhalten, was P+Rail-Anlagen ausserhalb der Kernbereiche einer Drehscheibe platziert. Abbildung 2 illustriert, dass bei einem Anteil des MIV am Modalsplit von kleiner 10 % (Wege am Bahnhof), das Parkieren von Privatautos fast 40 % der Verkehrsflächen am Bahnhof in Anspruch nimmt.

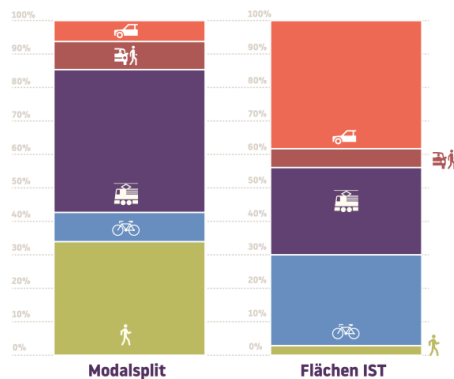


Abbildung 2: Vergleich Ist-Situation Modalsplit (Anteile Wege am Bahnhof) und Verkehrsflächen an einer Verkehrsdrehscheibe (Quelle: VÖV)

Die SBB folgt mit ihrer Flächenpriorisierung an den Bahnhöfen dieser Empfehlung, indem sie P+Rail-Anlagen zuunterst in der Mobilitätsflächenpyramide verortet (vgl. Abbildung 3), d.h. für P+Rail-Anlagen die Nähe zu den Perrons im Vergleich zu anderen Mobilitätsangeboten am geringsten priorisiert wird.

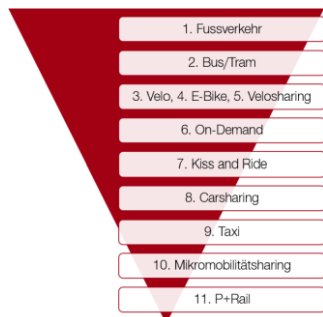


Abbildung 3 Mobilitätsflächenpyramide der SBB (Quelle: SBB ELM)

Falls eine einzelne, grössere Anlage nicht realisierbar oder wirtschaftlich ist, sind gegebenenfalls auch mehrere P+Rail-Anlagen rund um den Bahnhof denkbar. Vor allem bei MIV-Zielverkehr von beiden Seiten der Bahnachse oder dispersem MIV-Zielverkehr zum Bahnhof müssen damit keine grösseren Verkehrsanlagen zur Überführung des motorisierten Verkehrs auf die andere Bahnseite erstellt werden.

## 2.2 Preisgestaltung

Der Synthesebericht zu den Grundlagen von Verkehrsdrehscheiben des ARE<sup>7</sup> enthält Vorschläge für Angebots- und nachfrageorientierte begleitende

7 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) «Verkehrsdrehscheiben: Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien. Synthesebericht» Programm Verkehrsdrehscheiben, Oktober 2023



Massnahmen zum Programm Verkehrsdrehscheiben, welche die Preisgestaltung betreffen:

- Integrierte Tarife P+Rail & ÖV
- Reduzierte Tarife für bestimmte Gruppen von Nutzenden (bspw. ÖV-Abonnement-Inhaber:innen oder Einwohner:innen in schlecht erschlossenen Gebieten)
- Progressive Tagestarife
- Maximale bzw. minimale Parkdauer
- Abonnement nur für bestimmte Nutzergruppen (bspw. nur in Kombination mit einem ÖV-Abonnement)
- Einheitliche Parkierungspreise auf Gemeinde-/Agglomerationsebene

Zudem besteht bei P+Rail-Anlagen die Gefahr der Zweckentfremdung, d. h. die Parkplätze werden von Autofahrenden genutzt, die nicht auf den ÖV wechseln. Dies ist zu vermeiden.

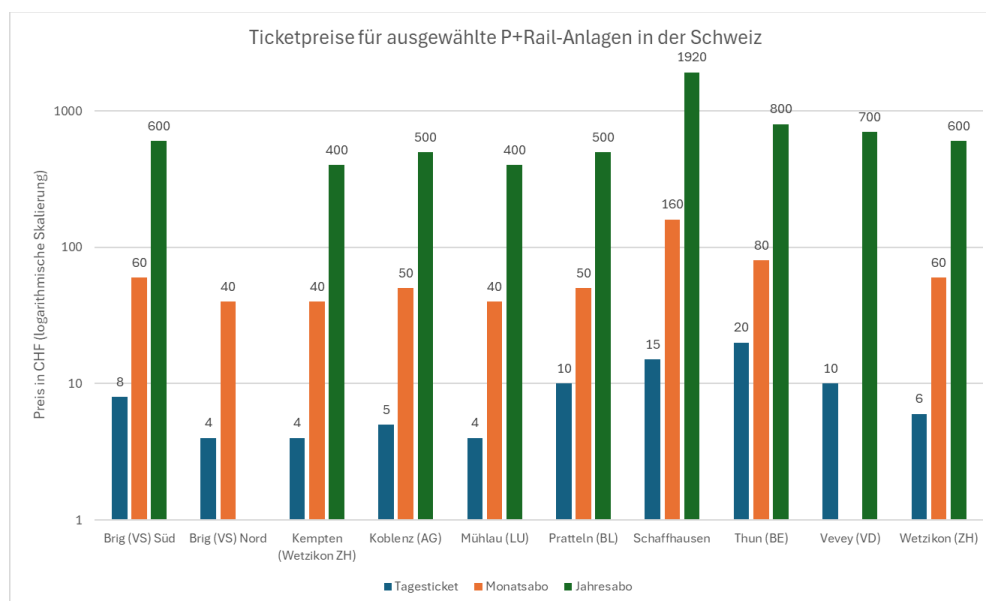
### **Schweiz**

An den meisten P+Rail-Standorten der SBB besteht die Möglichkeit, das Auto entweder im Stundentarif bis zu einem Tagesmaximalpreis (Tagesticket) zu parkieren oder in Verbindung mit einem ÖV-Abo ein Monats- oder Jahresabo online zu kaufen. Ein Tagesticket kostet in der Schweiz je nach Standort zwischen 3 und 20 CHF<sup>8</sup>, während der Preis eines Monatsabos häufig dem Preis von 10 Tagestickets und derjenige des Jahresabos dem Preis von 10 Monatsabos am selben Standort entspricht. Dabei gibt es aber auch Ausnahmen wie beispielsweise Pratteln, wo das Monatsabo nur fünfmal so viel kostet wie ein Tagesticket oder Schaffhausen, wo das Jahresabo zwölfmal so viel kostet wie das Monatsabo und damit wohl eines der teuersten P+Rail-Jahresabos aufweist.

In der Agglomeration und in ländlichen Raum erfolgt die Bezahlung der Stundentickets mittels SBB P+Rail-App, in städtischen P+Rail-Anlagen mittels Parkuhr. Tagestickets und Abos können auch auf der SBB-Website, am Schalter oder am Ticketautomat (falls vorhanden) gekauft werden. Abbildung 4 (logarithmische Skalierung!) zeigt anhand ausgewählter Standorte in verschiedenen Landesteilen und Kantonen der Schweiz die unterschiedlichen Preisniveaus der SBB P+Rail-Anlagen auf.

---

8 <https://www.sbb.ch/de/billette-angebote/individualverkehr/auto-parkieren/park-and-rail.html>, abgerufen am 17.04.2025

Abbildung 4: Preise von SBB P+Rail-Anlagen am Beispiel ausgewählter Standorte schweizweit<sup>9</sup>

## Deutschland

Da das Zürcher Unterland an Deutschland angrenzt, ist es von Interesse, die Preise von grenznahen P+R-Anlagen zu untersuchen und mit denjenigen des Zürcher Unterlands zu vergleichen. In den grenznahen deutschen Gemeinden Jestetten (24 Parkfelder) und Lottstetten (36 Parkfelder) sind keine Gebühren für die Parkierung zu entrichten<sup>10</sup>. Beide Anlagen werden von der SBB bewirtschaftet. In Waldshut bezahlen Nutzende der P+Rail-Anlage 2 € pro Tag. Die maximal erlaubte Parkdauer beträgt fünf aufeinanderfolgende Tage.<sup>11</sup>

## 2.3 Services

### Elektromobilität

Gemäss dem Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) sollten Langzeitparkplätze am Bahnhof mit Ladestationen ausgestattet sein.<sup>12</sup>

Die SBB und Swisscharge lancierten Ende 2024 als Pilotprojekt das neue Ladeangebot «SBB eCharge» als Kombination aus Elektromobilität und Bahnverkehr. Mit SBB eCharge können Kund:innen ihr Elektroauto an ausgewählten P+Rail-Standorten laden. Per Juni 2025 ist «SBB eCharge» an drei P+Rail-Standorten (Mellingen Heitersberg, Stein-Säckingen, Rapperswil) verfügbar. Die SBB plant gemäss eigener Aussage in den nächsten Jahren weitere Standorte mit Ladestationen auszubauen.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> <https://www.sbb.ch/de/billette-angebote/individualverkehr/auto-parkieren/park-and-rail.html>, abgerufen am 22.04.2025

<sup>10</sup> <https://www.sbb.ch/de/billette-angebote/individualverkehr/auto-parkieren/park-and-rail.html>, abgerufen am 22.04.2025

<sup>11</sup> <https://www.waldshut-tiengen.de/freizeit/ihr-weg-zu-uns/parken/parkplaetze>, abgerufen am 22.04.2025

<sup>12</sup> [Verkehrsdrehscheiben – eine Planungshilfe für lokale Akteure](#), Band 1, VöV, 2023

<sup>13</sup> [SBB eCharge | SBB](#)

## Verfügbarkeitsinformationen

Die Bereitstellung von Auslastungsinformationen in Echtzeit sowie die Möglichkeit einen Parkplatz zu reservieren, verbessern das Kundenerlebnis und reduzieren die Gefahr von Suchverkehr.

## 3. Situationsanalyse

Die Situationsanalyse umfasst mehrere Themen. Die Untersuchung wurde mittels Online-Recherche, auf Basis von Angaben von Gemeindevertreter:innen und der SBB sowie einer Begehung der einzelnen Standorte durch Vertreter:innen des Projektteams von EBP durchgeführt.

### 3.1 Preisgestaltung in der Region PZU+

Die Preisgestaltung an den 14 untersuchten P+Rail-Anlagen in der Region PZU+ folgt dem am häufigsten eingesetzten schweizerischen SBB-Preismodell mit Stundenansatz, Tagesticket und den Monats- und Jahresabos, für deren Kauf ein ÖV-Abo vorausgesetzt wird. Es fällt auf, dass an vielen Standorten eine Mindestparkdauer von 3 Stunden erwartet wird und bei Wahl des Stundenansatzes entsprechend mindestens verrechnet wird, wobei die P+Rail-App der SBB die Mindestparkdauer nicht in allen Fällen abbildet (z. B. Niederweningen). Einzig bei der P+Rail-Anlage Bülach wird für die erste Stunde ein höherer Betrag als für die Folgestunden verrechnet. Die Tagespreise bewegen sich zwischen 4 und 10 CHF, die Preise für das Monatsabo zwischen 40 CHF und 80 CHF und diejenigen fürs Jahresabo zwischen 400 CHF und 800 CHF. Damit gibt es vom günstigsten zum teuersten Abo eine Preisdifferenz von 100 % (vgl. Abbildung 5; logarithmische Skalierung!).

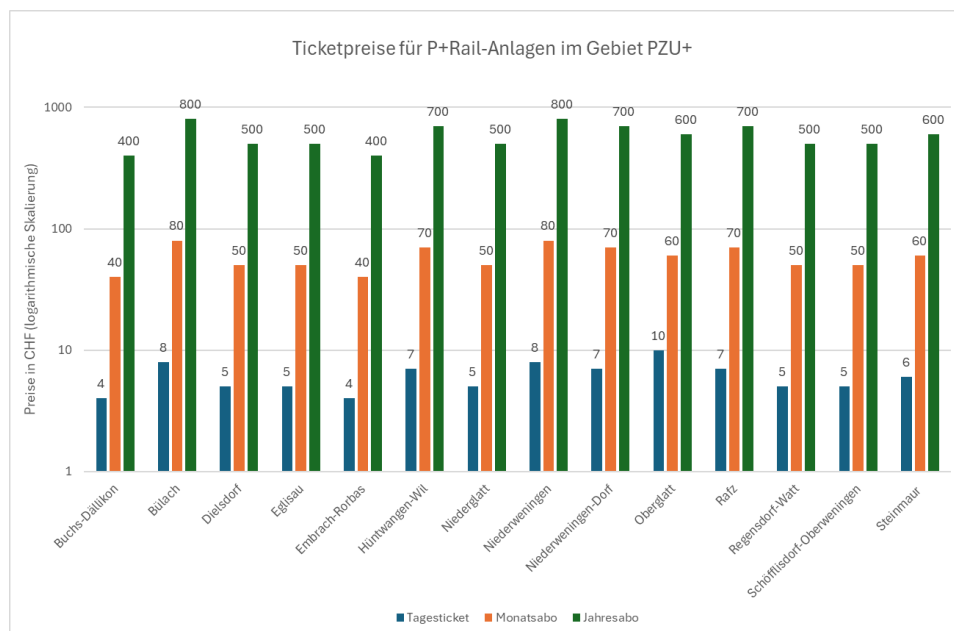


Abbildung 5: Preise von SBB P+Rail-Anlagen im Gebiet PZU+ (Quelle: SBB ELM, eigene Erhebung)

Im schweizweiten Vergleich bewegen sich die Preise im Mittelfeld. Einmal mehr fällt im Vergleich der nahe gelegene Standort Schaffhausen auf, der mit Abopreisen von 160 CHF (Monatsabo) und 1920 CHF (Jahresabo) sehr deutlich über dem Preisniveau der Standorte im Gebiet PZU+ liegt. Die untersuchten Standort im grenznahen Deutschland wiederum sind entweder kostenlos oder bei gelegentlicher Nutzung gegenüber der Schweiz deutlich günstiger, resp. weisen bei regelmässiger Nutzung vergleichbare Preise auf (Waldshut).

### Struktur der Ticket- und Aboverkäufe

Bei der Analyse der verkauften Tickets und Abos der verschiedenen Standorte fällt auf, dass die meisten Nutzenden eine hohe Flexibilität einem hohen Preisvorteil (Monats- oder Jahresabo) den Vorzug geben. Eine P+Rail-Nutzung auf Stunden- oder Tagesbasis scheint am beliebtesten zu sein. Auch Monatsabos stossen auf eine recht hohe Nachfrage (saisonale Einflüsse?), währenddem Jahresabos erwartungsgemäss die tiefsten Verkaufszahlen aufweisen. Es darf davon ausgegangen werden, dass bei gewissen Standorten die Abo-Besitzer:innen zu einer spürbaren Grundauslastung der Anlage beitragen (z. B. Buchs-Dällikon mit einer Kapazität von 57 Parkfeldern; vgl. Abbildung 6).

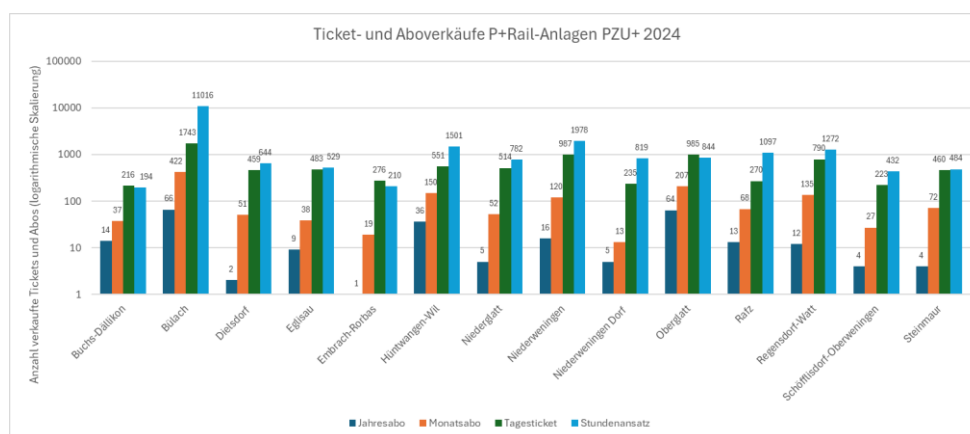


Abbildung 6: Anzahl P+Rail-Ticket- und Aboverkäufe PZU+ 2024 (Datenquelle: SBB ELM)



Abbildung 7:  
Kleber "Park2City" in Dielsdorf

An einzelnen Standorten wird auf das Angebot **«Park2City»** aufmerksam gemacht. Es handelt sich dabei um ein P+Rail-/ÖV-Kombi-Angebot, das die Freiburger Sektion des Touring Club Schweiz (TCS) zusammen mit den Transports publics Fribourgeois (TPF) in verschiedenen Regionen der Schweiz umgesetzt hat (Quelle: SMM ELM). Mit dem Kombiticket erhält der Nutzende einen Preisvorteil gegenüber einem Kauf von zwei separaten Tickets. Es handelt sich gemäss SBB um ein bis zum Ende des Jahres 2025 befristetes Pilotprojekt.

3.2 ÖV-Tarifzonen

Die Nutzung einer P+Rail-Anlage sollte mit einem Umsteigen auf den ÖV verbunden sein. Bei der Wahl der P+Rail-Anlage spielt deshalb nicht nur deren Standort und Preis eine Rolle, sondern auch der ÖV-Abo-Preis und damit die Gesamtkosten für den Nutzenden. Der ÖV-Abo-Preis hängt davon ab, in welcher Tarifzone sich der Standort der P+Rail-Anlage, resp. des Bahnhofs befindet. Unterschiedliche ÖV-Abo-Preise können den Preisvorteil eines P+Rail-Abos zum benachbarten Standort zunichte machen.

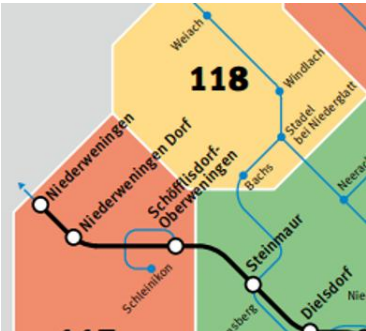


Abbildung 8: Ausschnitt ZVV Tarifzonenplan (Karte: ZVV)

Beispielhaft illustriert werden kann dieser Effekt an den benachbarten P+Rail-Standorten Schöftland-Oberweningen und Steinmaur. Schöftland-Oberweningen befindet sich vor, Steinmaur nach der Tarifzongrenze Richtung Zürich. Ein ÖV-Nutzender spart bei Nutzung der P+R-Anlage in Steinmaur monatlich 28 CHF, obwohl die P+R-Anlage 10 CHF mehr kostet als diejenige in Schöftland-Oberweningen (vgl. Tabelle 1). Es lohnt sich für den Nutzenden also, statt der P+Rail-Anlage in Schöftland-Oberweningen diejenige in Steinmaur anzufahren, obwohl erstere möglicherweise näher an seinem Wohnort liegt.

Preise in CHF (Stand Juni 2025)	Schöftland-Oberweningen	Steinmaur
P+Rail-Monatsabo	50	60
Monats-Netzabo nach Zürich (2. Klasse)	207	169
<b>Total Kosten pro Monat</b>	<b>257</b>	<b>229</b>
<b>Kostenvorteil / Monat</b>		<b>28</b>

Tabelle 1: Vergleich Gesamtkosten P+Rail- plus ÖV-Monatsabo am Beispiel zweier benachbarter Standorte (Datenquellen: [P+Rail SBB](#), [ZVV Preisfinder](#))

Anhang A1 enthält einen Ausschnitt des ZVV-Tarifzonenplans, der die Tarifzonen im Gebiet der PZU+ zeigt.

### 3.3 Services

Die P+Rail-Anlagen im Gebiet PZU+ zeigen verschiedene Unterschiede bezüglich dem Vorhandensein von Dienstleistungen, die das Angebot erweitern oder verbessern. Einzelne Standorte bieten folgende Zusatzservices an:

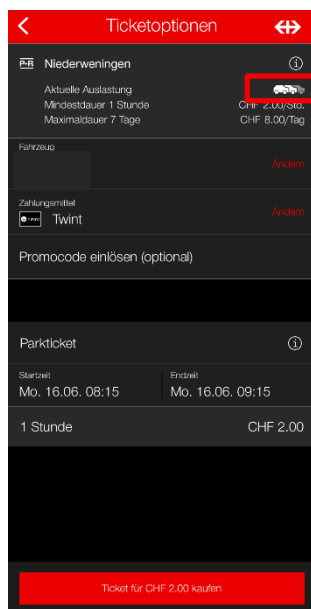


Abbildung 9:  
P+Rail-App Screenshot  
Niederweningen

- Reservation von einzelnen Parkfeldern (QR-Code, der auf Website führt)
- Mobility Carsharing Standort
- [Enterprise GO](#) Standort

Die **P+Rail-App** zeigt die aktuelle Auslastung der P+Rail-Anlagen (vgl. Abbildung 9), die Anzahl reservierbare (mit Link auf Reservationsfunktion) und die Anzahl Parkplätze mit Ladestation.

Jeder Standort verfügt über Parkfelder für Reisende mit eingeschränkter Mobilität, deren Qualität jedoch unterschiedlich ist. In Niederweningen Dorf z.B. ist das Parkfeld uneben, was das Ein- und Aussteigen aus dem Auto erschwert, während in Niederglatt die beiden Parkfelder zwar nahe am Bahnhofsgebäude und der Personenunterführung platziert sind, der Weg dazwischen jedoch über die enge Zu- und Wegfahrt zur P+Rail-Anlage führt.

### 3.4 Auslastung

Die SBB stellte dem Projektteam nebst Preisinformationen zu den einzelnen Standorten auch Informationen zu den Kapazitäten (Anzahl Parkfelder) und Auslastung<sup>14</sup> zur Verfügung. Im Rahmen der Begehung tagsüber an einem Werktag erfasste das Projektteam zusätzlich die aktuelle Auslastung als Momentaufnahme. Dabei traten teilweise gravierende Unterschiede auf, bei anderen Standorten stimmten die Auslastungsgrade überein. Tabelle 2 zeigt eine Übersicht der wichtigsten Eckdaten pro Standort bezüglich Zugang zum Perron, zur Bewirtschaftung sowie zur Kapazität und den erhobenen Auslastungsgraden. Ergänzend ist aufgeführt, ob sich der Standort direkt vor oder nach einer ÖV-Tarifzonengrenze befindet (vgl. Kapitel 3.2). Um die Lesbarkeit zu verbessern, wurde eine optische Einordnung der Werte für die Höhe des Preises und der Auslastung sowie für die Nähe zu einer Tarifzonengrenze vorgenommen (vgl. Legende zur Tabelle).

<sup>14</sup> Erhebungsmethode: 3x wöchentlich Kontrollgänge (werktags zu unterschiedlichen Zeiten, ganzjährig, Auswertung Year-to-Date (Lieferung von korrigierten Daten am 27.06.25)

Standort	Zugang zum Perron		Bewirtschaftung		Merkmale			
	Direkt	Unterführung	Park2City (Kombiticket SBB-TCS)	Preis P+Rail-Monats-Abo	Kapazität (Anzahl Parkfelder) gemäss SBB	Auslastung gemäss SBB	Auslastung während Begehung (Werktag)	Angrenzend an ÖV-Tarifzonengrenze (Fahrtrichtung Zürich)
Buchs-Dällikon		x		niedrig	57	62 %	79 %	nach
Bülach	x	x		hoch	234	59 %	90 %	nach
Dielsdorf		x	x	niedrig	34	67 %	67 %	vor
Eglisau	x	x		niedrig	100	25 %	27 %	vor
Embrach-Rorbas	x		x	niedrig	37	28 %	24 %	vor
Hüntwangen-Wil		x		mittel	114	51 %	63 %	nach
Niederglatt		x		niedrig	53	46 %	49 %	vor
Niederweningen	x			hoch	82	69 %	100 %	nach
Niederweningen Dorf	x			mittel	30	46 %	88 %	-
Oberglatt	x	x	x	mittel	174	60 %	75 %	nach
Rafz		x		mittel	103	30 %	22 %	vor
Regensdorf-Watt		x		niedrig	42	82 %	67 %	vor
Schöfflisdorf-Oberweningen	x			niedrig	23	57 %	63 %	vor
Steinmaur	x			niedrig	39	76 %	68 %	nach

**Legende:**

Preis Monatsabo: grün &lt; 60 CHF, gelb = 60 - 70 CHF, rot = &gt; 70 CHF

Auslastung: grün = 1 %-60 %, gelb = 61 %-80 %, rot = 81 %-100 %

Angrenzend an ÖV-Tarifzonengrenze in Fahrtrichtung Zürich: vor = rot, nach = grün, nicht angrenzend = gelb

Tabelle 2: Eckdaten der P+Rail-Standorte PZU+

Die einander gegenübergestellten Werte von Preis und Auslastung lassen vermuten, dass der Preis nur eine untergeordnete Rolle bei der Wahl der genutzten P+Rail-Anlage spielt (vgl. z.B. Bülach und Niederweningen). Die Nähe zu einer Tarifzonengrenze scheint stärker auf die Nutzung, d.h. die Höhe der Auslastung, zu wirken. Um eine präzisere Antwort finden zu können, ist eine Abschätzung des Nachfragepotenzials pro Standort vorzunehmen.

### 3.5 Abschätzung des Nachfragepotenzials

Für die Ermittlung des Nachfragepotenzials der einzelnen P+Rail-Anlagen im Gebiet PZU+ wird die Methodik (dezentrales Nachfragepotenzial) der «Potenzialstudie Park & Ride Agglomeration Basel»<sup>15</sup> in angepasster Form übernommen und auf die definierten Gemeinden angewendet.

15 Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel, Schlussbericht, RMK, 27.09.2018



### Gemeindespezifische Nachfragepotenziale

Die Potenzialabschätzung für das Gebiet PZU+ berücksichtigt das Nachfragepotenzial jeder Gemeinde (Quellort) zu den vier Zielorten Zürich, Winterthur, Baden und Schaffhausen. Aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) Zürich<sup>16</sup> wird die MIV-Verkehrsnachfrage der Quellgemeinden in die oben genannten vier Zielorte extrahiert. Mittels verschiedener Reduktionen aufgrund nicht geeigneter Verkehrszwecke (z.B. Nutz- oder Dienstfahrten), dem Anteil mit dem ÖV erschlossenen Einwohner:innen und einem einfachen Entscheidungsmodell wird ein Mindest- und Maximal-Nachfragepotenzial von P+Rail-Parkplätzen (Min / Max) pro Gemeinde festgelegt (vgl. Tabelle 3).

Gemeinde	Min	Max	Gemeinde	Min	Max
Bachenbülach	2	4	Lufingen	4	7
Bachs	9	16	Neerach	16	28
Boppelsen	4	7	Niederglatt	14	16
Buchberg	10	21	Niederhasli	85	112
Buchs (ZH)	43	67	Niederweningen	42	52
Bülach	18	20	Oberembrach	10	17
Dällikon	11	18	Oberglatt	2	2
Dänikon	10	18	Oberweningen	27	38
Dettighofen	3	7	Rafz	23	30
Dielsdorf	35	42	Regensberg	0	0
Eglisau	106	134	Regensdorf	147	167
Embrach	20	26	Rorbas	3	5
Flaach	9	13	Rüdlingen	7	14
Fisibach	1	2	Schleinikon	5	12
Freienstein-Teufen	8	16	Schöfflisdorf	14	19
Glattfelden	35	61	Siglistorf	7	11
Hallau	41	63	Stadel	6	11
Hochfelden	12	20	Steinmaur	69	85
Hohentengen am Hochrhein	1	3	Wasterkingen	7	14
Höri	6	11	Weiach	4	9
Hüntwangen	19	34	Wil (ZH)	14	28
Jestetten	33	39	Wilchingen	66	84
Lottstetten	7	9	Winkel	10	18

Tabelle 3: Mindest- und Maximal-Nachfragepotenzial (Anzahl P-Rail-Parkplätze) aller betrachteter Gemeinden

Die Fahrten von den beiden deutschen Gemeinden Jestetten und Lottstetten sowie von den Schaffhauser Gemeinden Hallau und Wilchingen nach Schaffhausen werden in der weiteren Berechnung nicht berücksichtigt, da sie nicht über einen P+Rail-Standort in der PZU+ beeinflusst werden können.

In Abbildung 10 wird für jede der Gemeinden in einem Pie Chart das maximale Nachfragepotenzial für P+Rail-Parkplätze dargestellt:

- Je grösser der Kreis, desto grösser das Nachfragepotenzial
- Die Farben bilden den Zielort ab (vgl. Legende)
- Bahnhöfe in roter Schrift (teilweise durch Pie Chart überdeckt)

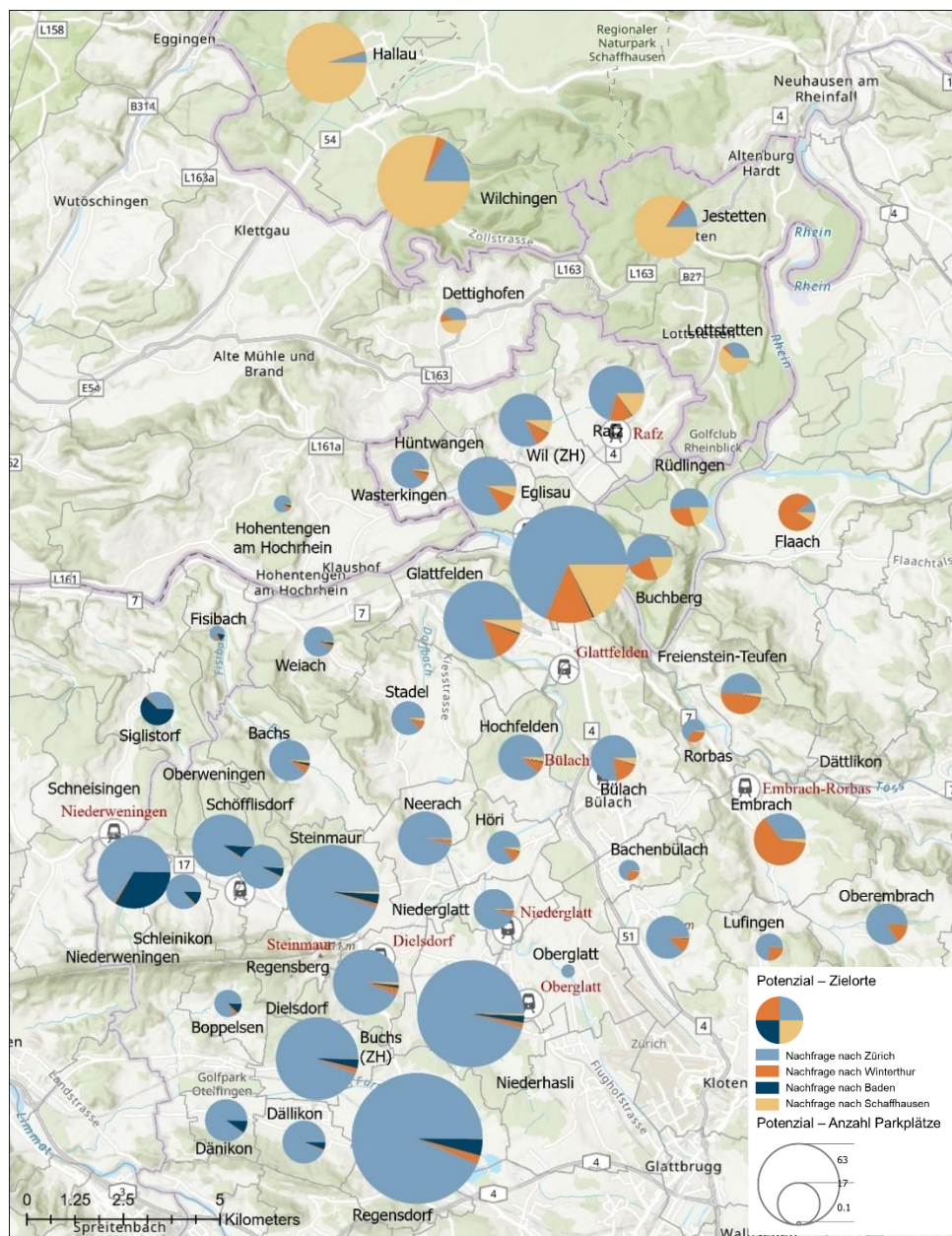


Abbildung 10: Maximales Nachfragepotenzial (Anzahl P+Rail-Parkplätze) jeder Gemeinde zu den Zielorten Zürich, Winterthur, Baden und Schaffhausen (Quelle: Ableitung aus dem Verkehrsnachfragemodell GVM ZH)

## Einzugsgebiete

In einem zweiten Schritt werden die Einzugsgebiete der einzelnen P+Rail-Standorte mittels einer Zuordnung der Nachfragepotenziale der einzelnen Gemeinden zu den bestehenden P+Rail-Standorten im Gebiet PZU+

identifiziert. Die Zuordnung orientiert sich an der vorhandenen Topografie, den geltenden ÖV-Tarifzonen und an Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten (vgl. Tabelle 4).

<b>P+Rail-Standort</b>	<b>Einzugsgebiet</b>
Buchs-Dällikon	Boppelsen, Buchs, Dällikon, Dänikon
Bülach	Bachenbülach, Bülach, Hochfelden, Höri, Stadel
Dielsdorf	Dielsdorf, Regensberg
Eglisau	Eglisau
Embrach-Rorbas	Embrach, Freienstein-Teufen, Rorbas
Glattfelden	Glattfelden, Weiach
Hüntwangen-Wil	Dettighofen, Hallau, Hohentengen am Hochrhein, Hüntwangen, Wasterkingen, Wil, Wilchingen
Niederglatt	Neerach, Niederglatt
Niederweningen	Fisibach, Niederweningen, Siglistorf
Oberglatt	Bachenbülach, Niederhasli, Oberglatt
Rafz	Buchberg, Flaach, Jestetten (D), Lottstetten (D), Rafz, Rüdlingen
Regensdorf-Watt	Regensdorf
Schöfflisdorf-Oberweningen	Oberweningen, Schleinikon, Schöfflisdorf
Steinmaur	Bachs, Steinmaur

Tabelle 4: Listenübersicht der Einzugsgebiete der P+Rail-Standorte PZU+

Der P+Rail-Standort Glattfelden zählt nicht zu den Standorten mit regionaler Bedeutung, weshalb er zwar nicht vertieft analysiert wird, aber trotzdem Einfluss auf die Einzugsgebiete benachbarter Standorte hat.

Die Gemeinden Ehrendingen und Lengnau wurden nicht in das Einzugsgebiet des P+Rail Niederweningen aufgenommen, da sich das Potenzial in der Summe auf 2 - 3 Parkplätze beschränkt.

Die beiden deutschen Gemeinden Lottstetten und Jestetten verfügen zwar über eigene P+Rail-Anlagen, befinden sich aber in einer anderen ÖV-Tarifzone, was den Standort Rafz für ÖV-Pendelnde der beiden Gemeinden interessant macht.

Abbildung 11 zeigt die identifizierten Einzugsgebiete pro P+Rail-Standort graphisch auf.

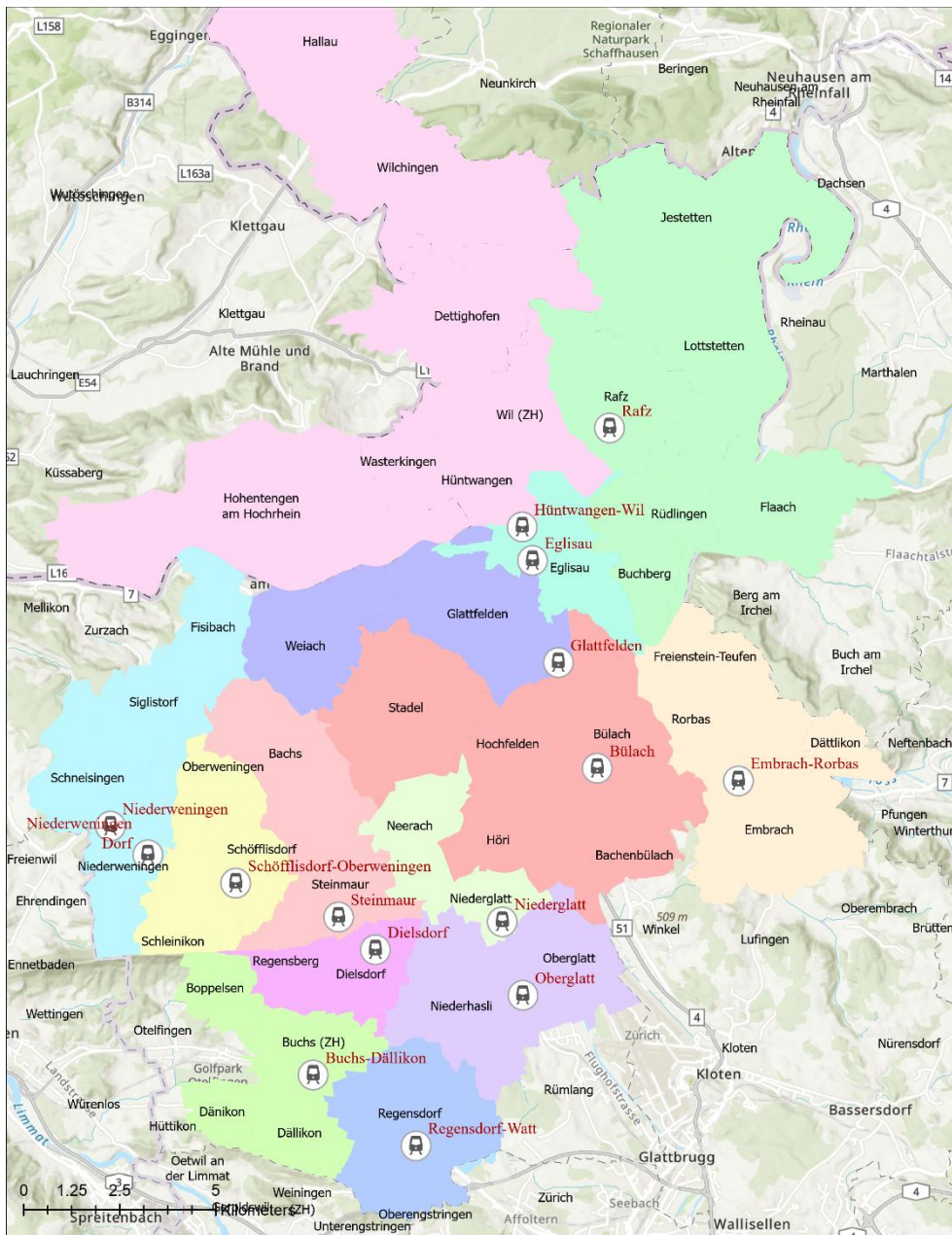


Abbildung 11: Graphische Übersicht der Einzugsgebiete der P+Rail-Standorte PZU+

### Nachfragepotenzial pro P+Rail-Standort

Durch die Zuordnung der Gemeinden in Einzugsgebiete pro P+Rail-Standort ergeben sich für diese die jeweiligen Nachfragepotenziale in Anzahl Parkplätzen (Min / Max). Tabelle 5 zeigt die ermittelten Nachfragepotenziale auf. Zusätzlich enthält sie eine erste Wertung der aktuellen Kapazität im Verhältnis zur aktuellen Auslastung und des ermittelten Nachfragepotenzials.

Aufgefallen ist der Standort Niederwenigen: Die von den SBB übermittelte Auslastung von 69 % (SBB) wurde sowohl von Gemeindevertreter:innen wie auch im Rahmen der Begehung durch das Projektteam als zu tief beurteilt. Auf Nachfrage bei den SBB bestätigte diese, dass auch bei den SBB

eingegangene Kundenrückmeldungen auf eine deutlich höhere, bis zu 100 % hohe Auslastung, schliessen lassen. Anfang 2025 beschloss die SBB deshalb, für den Standort Niederweningen gültige Tickets und Abos bis auf Weiteres auch für den Ausweichstandort Niederweningen Dorf gelten zu lassen. Für die weitere Analyse wird deshalb von einer mittleren Auslastung von 80 % ausgegangen.

P+Rail Standort	Nachfragepotenzial	Ist-Kapazität (SBB)	Aktuelle Auslastung in % (SBB)	Aktuelle Auslastung absolut
<b>Buchs-Dällikon</b>	69-110	57	62 %	35
<b>Bülach</b>	44-67	234	59 %	138
<b>Dielsdorf</b>	35-42	34	67 %	23
<b>Eglisau</b>	106-134	100	25 %	25
<b>Embrach-Rorbas</b>	31-48	37	28 %	10
<b>Glattfelden</b>	39-69	63		
<b>Hüntwangen-Wil</b>	54-105	114	51 %	58
<b>Niederglatt</b>	30-44	53	46 %	24
<b>Niederweningen</b>	50-65	82	80 %	66
<b>Niederweningen Dorf</b>	0	30	46 %	14
<b>Oberglatt</b>	89-118	174	60 %	104
<b>Rafz</b>	55-88	103	30 %	31
<b>Regensdorf-Watt</b>	147-167	42	82 %	34
<b>Schöfflisdorf-Oberweningen</b>	45-69	23	57 %	13
<b>Steinmaur</b>	78-101	39	76 %	30

Tabelle 5: Übersicht Nachfragepotenzial pro P+Rail-Standort

### 3.6 Potenzialbewertung nach Standortqualität

In den vorangehenden Kapiteln wurde basierend auf Modelldaten ein Nachfragepotenzial ermittelt und der aktuellen Kapazität und Auslastung gegenübergestellt.

Für die Bewertung eines P+Rail-Standorts spielt nebst der quantitativen Betrachtung auch dessen Standortqualität eine wichtige Rolle. Die qualitative



Bewertung erfolgt nach den beiden Kriterien Förderung der Innenentwicklung und Förderung der kombinierten Mobilität.<sup>17</sup>

### Konfliktpotenzial P+Rail-Anlage mit Innenentwicklung

Aktuell sind alle untersuchten P+Rail-Anlagen oberirdisch angelegt. Tendenziell ist die verfügbare Fläche in zentrumsnahen Gemeinden knapper und damit der Nutzungskonflikt zwischen flächenintensiven P+Rail-Anlagen und einer angestrebten qualitätsvollen Innenentwicklung (Siedlungsentwicklung nach innen) ausgeprägter. Wird eine Anlage unterirdisch realisiert, entschärft dies das Konfliktpotenzial mit der Innenentwicklung entsprechend.

Für die qualitative Bewertung des Potenzials der P+Rail-Standorte nach dem Kriterium «Konfliktpotenzial Innenentwicklung» werden der Raumtyp, dem die jeweilige Standortgemeinde angehört sowie die lokale Lage der P+Rail-Anlage in der Gemeinde berücksichtigt.

Die Beurteilung der Standortqualität erfolgt anhand der Einteilung der Agglomeration in verschiedene Raumtypen gemäss dem regionalen Raumordnungskonzept Zürcher Unterland<sup>18</sup> (ROK). Das ROK verortet die Siedlungsräume im Zürcher Unterland auf Basis dreier Raumtypen:

Raumtyp	Merkmal	Konfliktpotenzial Innenentwicklung
Dynamisch städtische Räume	Erwartung einer deutlichen Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme	Hoch
Moderat verdichtete Räume	Geplante Verdichtung an gut erschlossenen Lagen	Mittel
Erneuerte ländliche Räume	Massvolle Nutzung innerer Potenziale, bestehenden dörfliche Strukturen bleiben erhalten	Tief

Tabelle 6: Konfliktpotenzial nach Raumtypen gemäss ROK Zürcher Unterland

Das Raumordnungskonzept im Furttal kennt keine Kategorisierung analog dem ROK Zürcher Unterland, sondern orientiert sich am kantonalen Raumordnungskonzept<sup>19</sup>, das nach Handlungsräumen differenziert. Im Sinne eines pragmatischen Vorgehens und in Absprache mit dem zuständigen Raumplaner für das Furttal wird für die Erarbeitung des P+Rail-Konzepts auf Basis der jeweiligen ÖV-Erschliessungsqualität die Gemeinde Regensdorf dem Raumtyp «Dynamisch städtische Räume» und die Gemeinde Buchs dem Raumtyp «Moderat verdichtete Räume» zugeordnet.

Tabelle 8 zeigt die Bewertungsergebnisse nach dem Kriterium Förderung der Innenentwicklung pro Standort auf.

	Tiefes Konfliktpotenzial Innenentwicklung
	Mittleres Konfliktpotenzial Innenentwicklung
	Hohes Konfliktpotenzial Innenentwicklung

<sup>17</sup> Potenzialstudie Park&Ride Agglomeration Basel – Schlussbericht vom 27.9.2018, Roland Müller Küsnacht AG

<sup>18</sup> [ROK Zürcher Unterland](#)

<sup>19</sup> [Kantonaler Richtplan | Kanton Zürich](#), Kapitel 1

## Lokale Lage

Um die Differenzierung der Standorte nach Raumtypen zusätzlich zu verfeinern, verortete das Projektteam im Rahmen der Begehungen die P+Rail-Anlagen zusätzlich nach ihrer Lage innerhalb der Gemeinde. Je zentraler die Lage, desto höher ist das Konfliktpotenzial mit einer angestrebten Innenentwicklung des Zentrums.

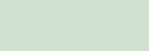


Lokale Lage	Konfliktpotenzial mit Innenentwicklung	Bewertung der Lage
Siedlungszentrum	hoch	Hohes Konfliktpotenzial und zusätzliche Verkehrsbelastung des Zentrums
Quartier	mittel	Mittleres Konfliktpotenzial und Verkehrsbelastung in Siedlung
Siedlungsrand	tief	Tiefes Konfliktpotenzial und keine zusätzliche Verkehrsbelastung in Siedlung

Tabelle 7: Standortbewertung nach lokaler Lage

## Förderung kombinierte Mobilität

Als Bewertungsgrundlage dient die Differenz zwischen dem ermittelten Nachfragepotenzial und der bestehenden Anzahl Parkplätze (Ist-Kapazität). Je grösser die Differenz zwischen dem ermittelten Nachfragepotenzial und der Ist-Kapazität, desto eher besteht Potenzial für eine Förderung der kombinierten Mobilität durch einen Ausbau der P+Rail-Anlage.

Tabelle 8 zeigt die Bewertungsergebnisse nach dem Kriterium Förderung der kombinierten Mobilität pro Standort auf.

	Nachfragepotenzial > Ist-Kapazität
	Nachfragepotenzial = Ist-Kapazität
	Nachfragepotenzial < Ist-Kapazität



P+Rail Standort	Ist-Kapazität (SBB)	Maximales Nachfragepotenzial	Differenz Potenzial zu Kapazität	Förderung kombinierte Mobilität	Raumtyp nach ROK	Lokale Lage	Konflikt Innenentwicklung
<b>Buchs-Dällikon</b>	57	110	53		Moderat verdichtete Räume	Quartier	
<b>Bülach</b>	234	67	-167		Dynamisch städtische Räume, kantonales Zentrum	Siedlungszentrum	
<b>Dielsdorf</b>	34	42	8		Dynamisch städtische Räume, regionales Zentrum	Quartier	
<b>Eglisau</b>	100	134	34		Moderat verdichtete Räume	Siedlungsrand	
<b>Embrach-Rorbas</b>	37	48	11		Dynamisch städtische Räume, regionales Zentrum	Siedlungsrand	
<b>Hüntwangen-Wil</b>	114	105	-9		Erneuerte ländliche Räume	Siedlungsrand	
<b>Niederglatt</b>	53	44	-9		Dynamisch städtische Räume	Quartier	
<b>Niederweningen</b>	82	65	-17		Moderat verdichtete Räume	Siedlungsrand	
<b>Niederweningen Dorf</b>	30		-30		Moderat verdichtete Räume	Quartier	
<b>Oberglatt</b>	174	118	-56		Dynamisch städtische Räume	Quartier	
<b>Rafz</b>	103	88	-15		Moderat verdichtete Räume	Siedlungsrand	
<b>Regensdorf-Watt</b>	42	167	125		Dynamisch städtische Räume	Siedlungszentrum	
<b>Schöfflisdorf-Oberweningen</b>	23	69	46		Moderat verdichtete Räume	Siedlungsrand	
<b>Steinmaur</b>	39	101	62		Moderat verdichteter Raum	Quartier	

Tabelle 8: Qualitative Bewertung nach Förderung kombinierte Mobilität und Innenentwicklung

## Fazit Bewertung nach Standortqualität

13 der 14 untersuchten P+Rail-Standorte sind entweder dem Raumtyp «Dynamisch verdichtete Räume» oder dem Raumtyp «Moderat verdichtete Räume» zugeordnet (vgl. Abbildung 12). Damit besteht für sie ein hohes oder mittleres Konfliktpotenzial mit einer angestrebten Innenentwicklung:

- Für fünf Standorte ergibt der Vergleich des jeweiligen Nachfragepotenzials und der aktuellen Kapazität (Kriterium «Förderung der kombinierten Mobilität») ein theoretisch vorhandenes Ausbaupotenzial (Gruppen 1.1 und 2.1).
- Für zwei Standorte entspricht die Kapazität im Wesentlichen dem Nachfragepotenzial (Gruppe 1.2)
- Für sechs Standorte liegt die Kapazität deutlich über dem identifizierten Potenzial. Es stellt sich die Frage nach einem ev. Abbau der vorhandenen Kapazität (Gruppen 1.3 und 2.3)

Auf keinen der Standorte trifft die Paarung von jeweils mittlerem Konflikt- und Förderungspotenzial zu (Gruppe 2.2).

Hüntwangen-Will ist der einzige Standort, der den Raumtyp «Erneuerte ländliche Räume» aufweist (tiefes Konfliktpotenzial). Das Nachfragepotenzial ist tiefer als die aktuelle Kapazität (Gruppe 3.3). Es fallen keine weiteren Standorte in die Gruppe 3, was nicht erstaunt, da dieser Raumtyp in der Regel kein Bahnangebot erhält.

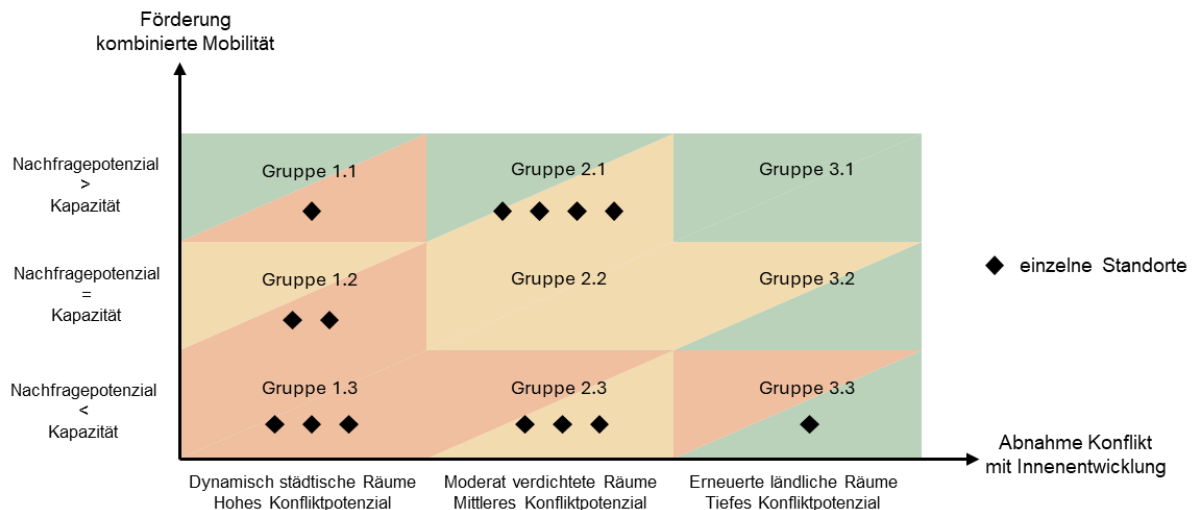


Abbildung 12 Gruppierung der Standorte nach Standortqualität

Abbildung 13 zeigt räumlich die Resultate der Bewertung nach der Standortqualität pro Standort auf.

## Lesebeispiel:

Für den Standort Rafz ergibt die Bewertung eine tiefes Förderpotenzial kombinierte Mobilität (Nachfragepotenzial < Kapazität) und ein mittleres Konfliktpotenzial Innenentwicklung (Raumtyp «Moderat verdichtete Räume»).

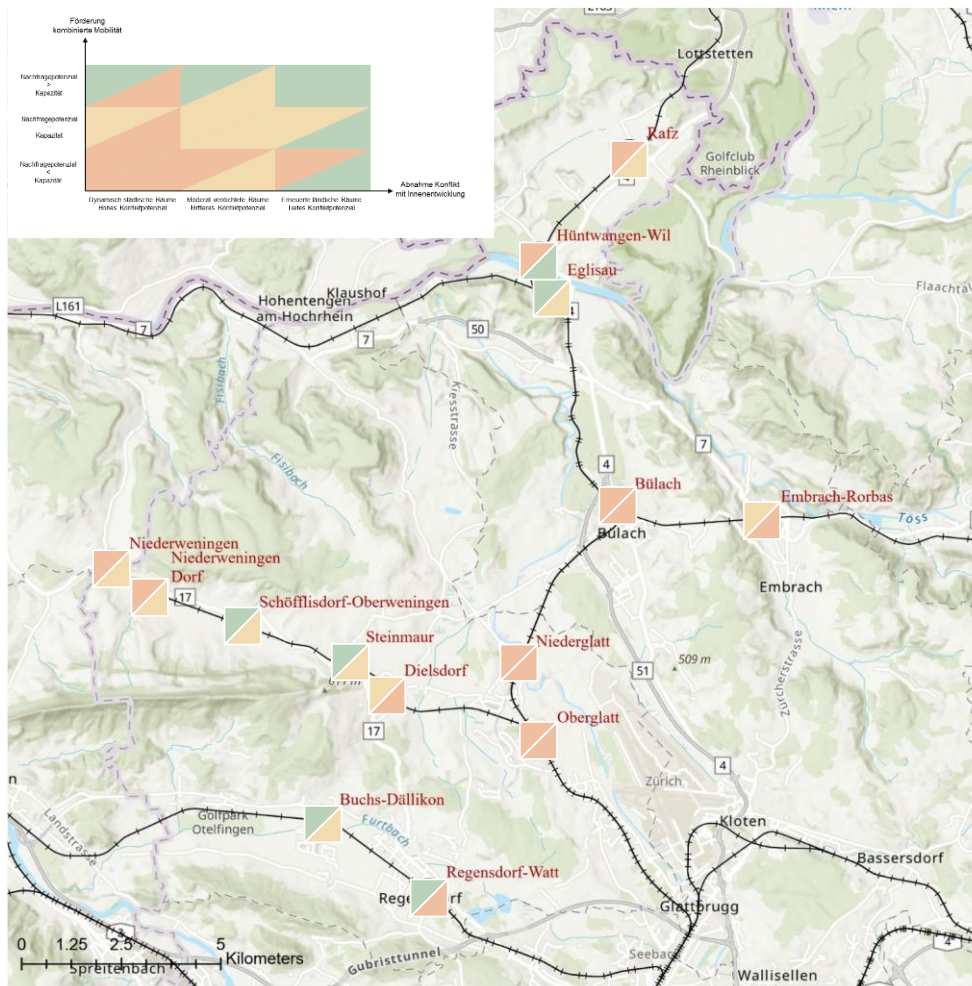


Abbildung 13: Räumliche Darstellung der qualitativen Bewertung nach Standortqualität (Förderung kombinierte Mobilität und Konfliktpotenzial Innenentwicklung) pro Standort

## 4. Standortkonzept

Das Standortkonzept leitet, gestützt auf die Erkenntnisse aus der Situationsanalyse, Empfehlungen ab. Es enthält, immer mit Blick auf die Grundsätze und Zielsetzungen der übergeordneten Planungsinstrumente, Empfehlungen zu den angestrebten Kapazitäten an den einzelnen Standorten. Die Empfehlungen umfassen unter anderem eine Prüfung eines Angebotsausbaus am Perimeterrand und Empfehlungen bezüglich der Schaffung und Umsetzung standortübergreifender Qualitätsmerkmale (Standards). Zudem schlägt das Standortkonzept mögliche Massnahmen zur Förderung kurzer Wege, zur Vermeidung von Fremdnutzungen und zur Förderung einer zweckgebundenen Nutzung vor.

### 4.1 Übergeordnete Zielsetzungen

Der ARE-Synthesebericht, das regionale GVK und der regionale RP enthalten Aussagen zu wichtigen Grundsätzen und Zielen im Zusammenhang von MIV-ÖV-Drehscheiben und zur Parkierung an ÖV-Haltestellen:

#### **Typisierung und Verortung von Verkehrsdrehscheiben (ARE-Synthesebericht<sup>20</sup>)**

«Innerhalb der Agglomerationen sind der ÖV sowie der FVV wichtige Mobilitätsformen. Sie verfügen über ein dichtes Netz an direkten Verbindungen. Zwischen den Agglomerationen und dem «intermediären» und ländlichen Raum wird eine Kombination von MIV und ÖV angestrebt. Ausserhalb der Agglomerationen sollen die Angebotsqualitäten erhalten und FVV wie auch Sharing-Angebote für die letzte Meile systematisch gefördert werden. Je nach Raumtyp werden für den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern unterschiedliche Drehscheibentypen verortet, die typenspezifische Angebotsqualitäten und begleitende Massnahmen erfordern. (...) Während bei den ersten drei Drehscheibentypen der ÖV dominiert, sollen die MIV-Nutzenden in weniger dicht besiedelten Gebieten möglichst nahe der Quelle Möglichkeiten für einen Umstieg vom MIV auf den ÖV haben (Drehscheibe eines regionalen Knotens Typ IV). Als Verkehrsknoten und als öffentliche Räume mit Mischnutzungen müssen diese Drehscheiben städtebauliche Mehrwerte und eine gute Einbettung in die Siedlungsstruktur gewährleisten.»

#### **Ziele gemäss rGVK<sup>21</sup>**

- Kurze Wege fördern und Fremdnutzung (z.B. lokale Parkierung ohne P+Rail-Funktion) vermeiden / eine zweckgebundene Nutzung fördern, z.B. durch eine auf die Zielgruppe ausgerichtete Bewirtschaftung
- Umsteigeanreiz für internationalen / interkantonalen Grenzgängerverkehr schaffen: Prüfung eines Angebotsausbaus am Perimeterrand

---

20 [Verkehrsdrehscheiben: Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien. Synthesebericht, ARE, Kapitel 3, 01.11.2023](#))

21 rGVK Zürcher Unterland plus, Massnahme GM03.2, 31. Juli 2022

## Ziele P+Rail-Anlagen gemäss rRP PZU

«Park&Ride-Anlagen sind im Unterland ein wichtiges Element der kombinierten Mobilität. Sie werden insbesondere an S-Bahn-Stationen mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr gefördert.»

## 4.2 Empfehlungen zur zukünftigen Kapazität

Auf Basis der Gegenüberstellung von Nachfragepotenzial und aktueller Kapazität sowie der Berücksichtigung der aktuellen Auslastung, standortspezifischen Rahmenbedingungen und geplanten Entwicklungen an den einzelnen Standorten werden planerisch wünschbare Empfehlungen zur zukünftigen Kapazität der einzelnen P+Rail-Anlagen abgeleitet.

Als Erstes werden die Ergebnisse aus der Bewertung nach der Standortqualität (vgl. Kapitel 3.6) vor allem im Hinblick auf das bei den meisten Standorten vorhandene mittlere bis hohe Konfliktpotenzial mit der Innenentwicklung kritisch geprüft. Es werden weitere Faktoren, insbesondere die aktuelle Auslastung der Anlage sowie geplante Bauvorhaben und Qualitätsmerkmale mit möglicher Wirkung auf die zukünftige Kapazität resp. Auslastung in die Betrachtung miteinbezogen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass nach der kritischen Prüfung von den 14 untersuchten Standorten nur ein Standort eine Ausbauempfehlung erhält, für 11 Standorte die Kapazität als angemessen beurteilt und für zwei Standorte ein Abbau der Kapazität als sinnvoll erachtet wird (vgl. Abbildung 14).

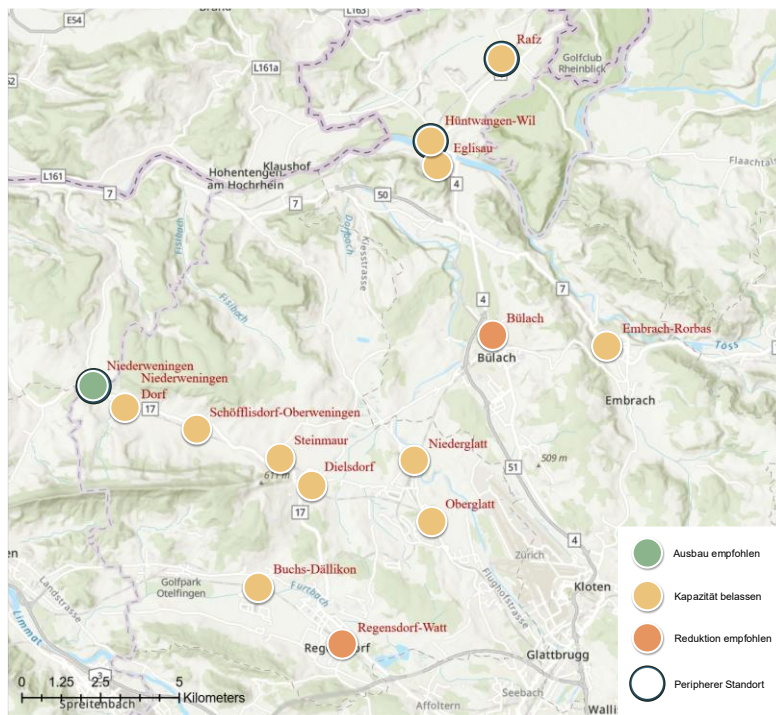


Abbildung 14: Räumliche Darstellung der Bewertung des Ausbaupotenzials pro Standort

In den Standortblättern in Kapitel 5 wurden aus den Empfehlungen standort-spezifische Handlungsempfehlungen abgeleitet.

## **Gruppe 1: Standorte in dynamisch städtischen Räumen**

### **Gruppe 1.1: Standorte mit Nachfragepotenzial > Kapazität**

#### **— Regensdorf-Watt**

Die Anlage in Regensdorf-Watt zeigt ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität auf. Die Anlage ist zu 82 % ausgelastet und weist ein ausgeprägtes Konfliktpotenzial zwischen einem Ausbau der Anlage und der Innenentwicklung auf. Die Gemeinde Regensdorf setzt sich im Rahmen des Projektes «Entwicklung Bahnhof Nord» (Wohnraum und Arbeitsplätze für 6'000 Personen) für einen Ausbau der Buslinien ein und hat mit «PubliBike velospot» bereits ein ergänzendes Zubringerangebot eingeführt. Zudem startet die Gemeinde Ende 2025 mit den SBB einer Testplanung für den Perimeter Bahnhof Süd, einschliesslich der heutigen P+Rail-Flächen. Ausserdem ist aktuell ein Einbahnregime im Bereich des Bahnhofs in Diskussion, um dem Fuss- und Veloverkehr, dem öffentlichen Verkehr und Grünflächen mehr Raum zu geben. Das Ziel ist dabei den MIV im Bereich des zukünftigen Bahnhofplatzes/Bus-hof/Velounterführung möglichst zu reduzieren. In Anbetracht der geplanten Innenentwicklung im Bereich der P+Rail-Anlage ist von einem Ausbau nicht nur abzusehen, sondern eine Angebotsreduktion zu prüfen.

Empfehlung: Kapazität reduzieren

### **Gruppe 1.2: Standorte mit Nachfragepotenzial = Kapazität**

#### **— Dielsdorf, Embrach-Rorbas**

Die aktuelle Kapazität der beiden Standorte entspricht ungefähr dem ermittelten Nachfragepotenzial. Embrach-Rorbas wurde kürzlich erneuert und erweitert, was noch nicht allen Verkehrsteilnehmenden bekannt sein dürfte und die (noch) recht tiefe Auslastung von 28 % erklären kann. Für beide Anlagen besteht kein Handlungsbedarf bezüglich einem Aus-/Abbau.

Empfehlung: Kapazität belassen

### **Gruppe 1.3: Standorte mit Nachfragepotenzial < Kapazität**

#### **— Bülach**

Kapazität und Auslastung liegen deutlich über dem ermittelten Nachfragepotenzial. Die Gründe können sowohl in der überdurchschnittlich guten Qualität der ÖV-Direktverbindungen ins Zentrum (Stadt Zürich) wie auch in einer gewissen Fremdnutzung – z.B. durch Bewohnende des neu gebauten und angrenzenden autoarmen Wohnareals – liegen. Im Rahmen geplanter Bauvorhaben wird die Anzahl Parkfelder reduziert werden. Die vermutete Fremdnutzung ist nach Möglichkeit zu überprüfen und bei Bestätigung mittels Umsetzung geeigneter Massnahmen zu reduzieren. Falls die hohe Auslastung, die bei der Begehung deutlich über den von den SBB ausgewiesenen 59 % lag, nicht wesentlich durch eine Fremdnutzung entsteht, so wäre zu analysieren, woher die Nutzenden stammen und entsprechende Massnahmen zu definieren (z.B. Verlagerung der Nachfrage an einen anderen Standort, Ausbau ÖV-Zubringer).

Empfehlung: Kapazität reduzieren

— **Niederglatt**

Die Kapazität der Anlage liegt leicht über dem ermittelten Potenzial. Die Anlage ist aktuell nur zu ca. 46 % ausgelastet, was auch der kürzlichen Erneuerung und Erweiterung geschuldet sein könnte.

Empfehlung: Kapazität belassen

— **Oberglatt**

Das Potenzial liegt deutlich unter der aktuellen Kapazität. Die aktuelle Auslastung von 60 % der kürzlich im Zuge der Erweiterung und Ausbaus der Bushaltestellen erweiterten Anlage entspricht ungefähr dem gemittelten Potenzial. Die attraktiv gestaltete Bahnhofsanlage hat das Potenzial weitere Verkehrsteilnehmende zu einem Umstieg auf den ÖV zu motivieren.

Empfehlung: Kapazität belassen

**Gruppe 2: Standorte in moderat verdichteten Räumen**

**Gruppe 2.1: Standorte mit Nachfragepotenzial > Kapazität**

— **Buchs-Dällikon, Eglisau, Schöfflisdorf-Oberweningen, Steinmaur**

Diese vier Standorte in moderat verdichteten Räumen zeigen ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität. Aufgrund der Auslastung zwischen 25 % und 76 % scheint der Handlungsbedarf jedoch nicht akut, umso mehr, da vor allem bei den beiden Standorten Buchs-Dällikon und Steinmaur ein moderates Konfliktpotential zwischen Innenentwicklung und einem Ausbau der Anlage vorhanden ist.

Empfehlung: Kapazität belassen

**Gruppe 2.3: Standorte mit Nachfragepotenzial < Kapazität**

— **Niederweningen** (Standort am Perimeterrand)

Für den Standort Niederweningen empfiehlt sich ein Ausbau der Anlage. Viele Nutzende aus dem Kanton Aargau führen häufig zu einer Vollbelegung der Anlage. Die Anlage befindet sich am Siedlungsrand und weist keinen Konfliktpotenzial mit der Innenentwicklung auf. Aktuell wird die nächstgelegene Anlage in Niederweningen-Dorf von den SBB als Ausweichanlage positioniert, was aber aufgrund deren Lage und Zufahrtssituation heikel und nicht wünschenswert ist. Durch einen Ausbau der Anlage in Niederweningen kann der grenzüberschreitende MIV-Verkehr frühzeitig und mit genügender Kapazität aufgenommen sowie eine unerwünschte Verkehrsbelastung in Niederweningen-Dorf vermieden werden.

Empfehlung: Kapazität erhöhen

— **Niederweningen-Dorf**

Diese Anlage wird gemäss Gemeindevertreter:innen in erster Linie von dorfansässigen Nutzenden in Anspruch genommen. Die Auslastung liegt aktuell bei 46 % und dürfte aufgrund der Verlagerungsinitiative der SBB (Ticketgültigkeit bei Überlastung von Niederweningen) erhöht sein. Eine weitere Verlagerung ist zu vermeiden, da die Anlage nur über eine enge und unübersichtliche Quartierstrasse mit Schülerverkehr zugänglich ist.

Empfehlung: Kapazität belassen



— **Rafz** (Standort am Perimeterrand)

Rafz als peripherer Standort verfügt über eine Kapazität, die deutlich über dem ermittelten Potenzial liegt. Mit einer Auslastung von lediglich 30 % gehört sie zu den am schlechtesten ausgelasteten Anlagen der untersuchten Standorte und schöpft damit das ermittelte Potenzial nicht aus. Die Anlage fällt durch eine unterdurchschnittliche Qualität des Unterhalts auf, sie wirkt deutlich ungepflegter als andere Standorte und verfügt über keinerlei Zusatzservices. Es wird empfohlen, die Anlage attraktiver und sicherer zu gestalten und damit mehr Nutzende anzuziehen.

Empfehlung: Kapazität belassen

**Gruppe 3: Standorte in erneuerten ländlichen Räumen**

**Gruppe 3.3: Standort mit Nachfragepotenzial < Kapazität**

— **Hüntwangen-Wil** (Standort am Perimeterrand)

Die Kapazität liegt leicht über dem ermittelten maximalen Nachfragepotenzial. Tatsächlich ist die Anlage nur zur Hälfte ausgelastet, was teilweise der Anordnung der Parkfelder geschuldet sein mag, die zu teilweise langen Wegen zwischen Parkfeld und Perron für die Nutzenden führt. Da das Konfliktpotenzial mit einer Innenentwicklung sehr gering ist und es sich um einen peripheren Standort handelt, ist eine Lösung, welche die Wege verkürzt, zu prüfen, um die Auslastung zu erhöhen. Eine Optimierung der Anordnung könnte zu einer verbesserten Auslastung führen (z.B. längerfristig im Bereich der Laderampe im Rahmen des Güterverkehr-Ausbaus Bahnhof Bülach).

Empfehlung: Kapazität belassen

**Angebotsausbau am Perimeterrand**

Internationaler oder interkantonaler MIV-Verkehr soll möglichst frühzeitig auf eine P+Rail-Anlage und damit auf den ÖV geleitet werden.

Gestützt auf die vorangehenden Überlegungen empfiehlt sich ein Angebotsausbau nur für den Standort Niederweningen, nicht aber für Hüntwangen-Wil und Rafz.

## 4.3 Förderung kurzer Wege und Vermeidung von Fremdnutzung

P+Rail-Anlagen sollen an Bahnhöfen realisiert werden,

— die in vom ÖV schlecht erschlossenen Räumen liegen (keine oder wenige ÖV-Zubringerdienste)

— ab denen direkte, schnelle ÖV-Verbindungen zu wichtigen Zielorten bestehen

— wo kein hohes Konfliktpotenzial mit der Innenentwicklung vorhanden ist

Damit sollen MIV-Nutzende in weniger dicht besiedelten Gebieten einen Anreiz erhalten, möglichst nahe der Quelle (Wohnort) vom MIV auf den ÖV

umzusteigen. Die Qualität des ÖV-Angebots und eine gute Zugänglichkeit sind Voraussetzung für eine sogenannte MIV-ÖV-Drehscheibe<sup>22</sup>.

Daraus lassen sich zwei Zielsetzungen ableiten:

1. Fördern der Nutzung der am nächsten zum Wohnort gelegenen P+Rail-Anlage
2. Anstreben einer zweckgebundenen Nutzung (Umsteigen auf den ÖV)

Nebst der im ARE-Synthesebericht erwähnten Voraussetzungen empfiehlt das Projektteam weitere Massnahmen, welche die beiden Zielsetzungen unterstützen:

### **Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung**

Je kürzer die Distanz eines Standorts zu einem grossen Zentrum, desto höher sollte grundsätzlich der Preis für die Nutzung einer P+Rail-Anlage festgelegt werden. Diese Preisgestaltung fördert ein möglichst frühzeitiges Umsteigen an dezentralen Standorten und reduziert damit mögliche Nutzungskonflikte (Innenentwicklung) und die unerwünschte Substituierung von vorhandenen ÖV-Zubringerdiensten durch den MIV. Gleichzeitig werden Kostenvorteile für Nutzende zentrumsnaher P+Rail-Anlagen aufgrund tieferer ÖV-Kosten (weniger Tarifzonen bis ins Zentrum) reduziert und damit ein Falschanreiz eliminiert.

### **Abstimmung mit Umfeld**

Damit einhergehend ist eine regionale Abstimmung des kommunalen Parkraum-Managements nach dem gleichen Grundsatz unbedingt zu empfehlen. Die Preisgestaltung der öffentlichen Parkplätze in einer Gemeinde sollte dem Preisniveau der P+Rail-Anlage entsprechen, so dass kein Anreiz für eine Fremdnutzung der Anlage oder ein Ausweichen auf öffentliche Parkplätze von zentrumsnahen Gemeinden entsteht.

Sind im nahen Umfeld von P+Rail-Anlagen autoarme Nutzungen geplant, so sind in den Mobilitätskonzepten Massnahmen vorzusehen, die ein Ausweichparkieren nicht nur auf öffentliche Parkplätze, sondern auch auf anliegende P+Rail-Anlagen verhindern (z.B. Aufnahme in BZO).

### **Integration in ÖV-Apps**

An den meisten der untersuchten P+Rail-Standorten können Nutzende ohne entsprechendes Abonnement nur mittels P+Rail-App der SBB bezahlen. Die SBB plant, diese mittelfristig einzustellen und die Bezahlung integriert in der «Mobile-App» der SBB anzubieten. Diese Integration kann die zweckgebundene Nutzung der P+Rail-Standorte fördern, da damit direkt die Zielgruppe der ÖV-Nutzenden angesprochen wird und die bisherigen separaten Bezahlkanäle von P+Rail- und Fahrtickets resp. -Abos zusammengelegt werden, was wiederum neue und attraktive Angebotsformen wie z.B. Kombitickets

---

<sup>22</sup> Verkehrsdrehscheiben haben zum Zweck, die Erreichbarkeit der Zentren zu unterstützen und ländliche Räume mit Agglomerationen und Städten zu vernetzen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, braucht es eine grossräumige Gesamtbetrachtung der Netze der Verkehrsträger (vgl. [Verkehrsdrehscheiben: Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien. Synthesebericht, ARE, 01.11.2023](#))

und -Abos mit Preisvorteilen für die Kundschaft erlaubt. Ebenfalls empfiehlt sich eine Integration von P+Rail in die ZVV-App. Hingegen ist von einer Integration in Parkierungs-Apps, wie z.B. Parkingpay, abzusehen, da eine solche das Risiko einer Fremdnutzung durch Nicht-ÖV-Nutzende erhöht.

Eine prominentere Anzeige der aktuellen Auslastung der einzelnen Anlagen in den ÖV-Apps vermeidet Suchverkehr und Frustration bei Vollausslastung einer Anlage. Sie gibt den Nutzenden Sicherheit, dass ein Parkieren des Fahrzeugs und damit das Umsteigen auf den ÖV am gewählten Standort aktuell möglich ist.

#### 4.4 Standortübergreifende Standards

Die Situationsanalyse hat ergeben, dass die untersuchten P+Rail-Standorte aktuell nicht nur grosse Unterschiede bezüglich Standortqualität (vgl. Kapitel 3.6) aufweisen, sondern auch hinsichtlich der Qualität der Ausgestaltung und dem Unterhalt der P+Rail-Anlagen. Grundsätzlich werden standardmässige Gestaltungselemente auf den Arealen der P+Rail-Anlagen gemäss eigener Aussage von den SBB finanziert, Spezialwünsche hingegen müssen von der jeweiligen Standortgemeinde finanziert werden.

Um Fahrten zu weiter entfernten, aber attraktiveren P+Rail-Anlagen zu vermeiden resp. zusätzliche Nutzende zu gewinnen, empfiehlt sich die Definition von Standards (Qualitätsanforderungen), welche alle Anlagen erfüllen sollten. Die Standards umfassen Elemente, welche das Sicherheitsempfinden und den Komfort der Nutzenden erhöhen oder der Klimaadaptation dienen.

##### **Klare Signalisation und direkte Zufahrt**

Eine klare, einheitliche und frühzeitige Signalisation an den Zufahrtsstrassen erhöht die Sichtbarkeit der Anlage, kann eine zweckgebundene Nutzung verbessern und nimmt eine verkehrslenkende Funktion (weniger Umwegfahrten oder Fahrten über ungeeignete Quartierstrassen) ein. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Strasseneigentümerschaft, d.h. in den meisten Fällen in der Verantwortung des Kantons oder der Gemeinde.

##### **Intelligente Beleuchtung und direkte Wege**

Die Fusswege zwischen der P+Rail-Anlage und den Perrons sollten möglichst direkt, kurz, barrierefrei und vom motorisierten Verkehr getrennt sein. Eine intelligente und gute Ausleuchtung (ev. ergänzt durch für Fahrerinnen reservierte Parkfelder in Perronnähe) erhöht das Sicherheitsempfinden zu Randzeiten, unterstützt durch einen regelmässigen Unterhalt der Anlage.

##### **Unterstützung E-Mobilität**

Zur Unterstützung der E-Mobilität empfiehlt sich die Vorbereitung (Leerröhr), resp. das etappierte Ausrüsten eines Teils der Parkfelder mit kostenpflichtigen Ladestationen (Bezahlung mit SwissPass). Da Nutzende, die auf den ÖV umsteigen, in der Regel ihr Auto für mehrere Stunden parkieren, sind die Anforderungen an die Ladegeschwindigkeit gering.

### **Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben**

Die Attraktivität einer P+Rail-Anlage ist nicht zuletzt abhängig von der Attraktivität der dazugehörigen Verkehrsdrehscheibe. Einkaufs- und Verpflegungsangebote beleben den Standort und unterstützen das Sicherheitsgefühl. Die Kombination von Pendelweg und Einkaufen kann separate Fahrten für den Einkauf reduzieren.

### **Klimaangepasste Anlagen**

Eine Teilentsiegelung der Anlage reduziert die Hitzeentwicklung und verbessert den Regenwasserabfluss. Beispielsweise können Parkfelder chaussiert oder mit Rasengittersteinen gestaltet werden. Bäume oder Überdachungen spenden zusätzlich Schatten. Letztere haben den Vorteil, dass sie auch Schutz vor schlechter Witterung bieten. Die Dächer können begrünt oder für die Installation einer PV-Anlage (z.B. Energieerzeugung für Ladestationen) genutzt werden.

## **5. Standortspezifische Handlungsempfehlungen**

In Form von standortspezifischen Standortblättern finden sich nachfolgend kompakt zusammengefasst die wichtigsten Eckpunkte zur aktuellen Situation am Standort sowie den konkreten Handlungsempfehlungen für die untersuchte P+Rail-Anlage.

Die Standortblätter sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

## 5.1 P+Rail-Anlage Buchs-Dällikon

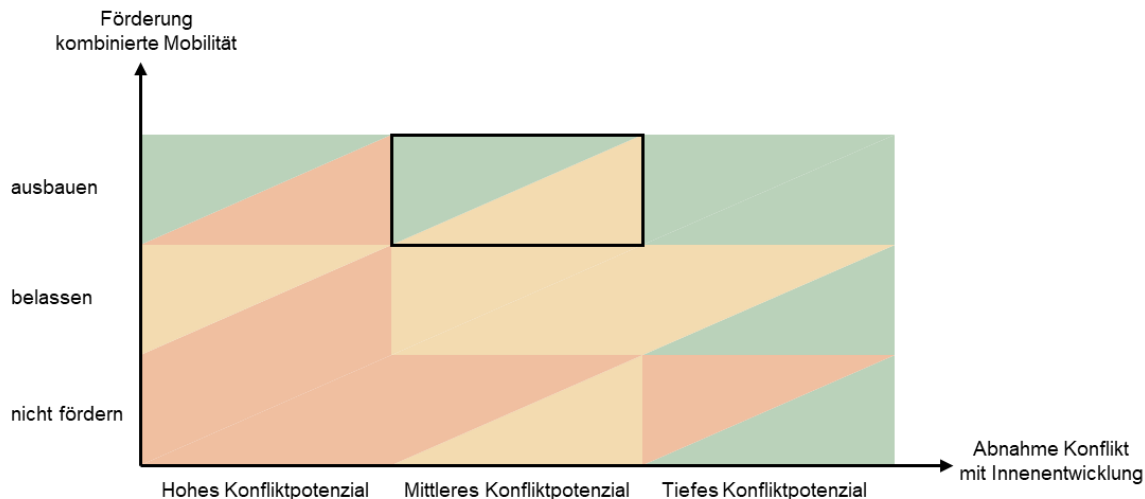
### Situation Begehung Mai 2025



<b>Lage</b>	Quartier
<b>Anzahl P+Rail Bereiche</b>	1 (Bereich nördlich der Gleise ausschliesslich für Kurzzeit- und Behinderten-Parkplätze)
<b>Anzahl Parkfelder</b>	48
<b>Belegungsgrad Werktag</b>	79 %
<b>Zufahrt</b>	Übersichtliche Quartierstrasse
<b>Zugang zu Perrons</b>	Zugang via Personenunterführung
<b>Bewirtschaftung in CHF</b>	Pro Stunde: 2 Pro Tag: 4 (max. 7 Tage) Pro Monat: 40 Pro Jahr: 400
<b>Bezahlung</b>	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo (Online-Kauf und nur in Kombination mit einem ÖV-Abonnement (GA, Halbtax PLUS, Verbund- oder Streckenabo)
<b>Zusatzservices</b>	1 Parkfeld für Behinderte (nördlich der Gleise) 4 15-Minuten-Parkfelder (nördlich der Gleise) 2 Mobility-Abstellplätze Enterprise Go
<b>Besonderes</b>	

## Handlungsempfehlungen Buchs-Dällikon

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	110 Parkfelder
Aktuelle Kapazität	57 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	62 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Buchs-Dällikon zeigt ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität. Aufgrund der Auslastung von 62 % scheint der Handlungsbedarf jedoch nicht akut, umso mehr, da ein moderates Konfliktpotenzial zwischen Innenentwicklung und einem Ausbau der Anlage vorhanden ist.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Buchs-Dällikon gehört zu den zentrumsnahen Standorten, bewegt sich mit den Preisen aber am unteren Ende der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Wegweiser prominenter gestalten
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	-
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Zusätzliche Beschattung prüfen

## 5.2 P+Rail-Anlage Bülach

### Situation Begehung April 2025

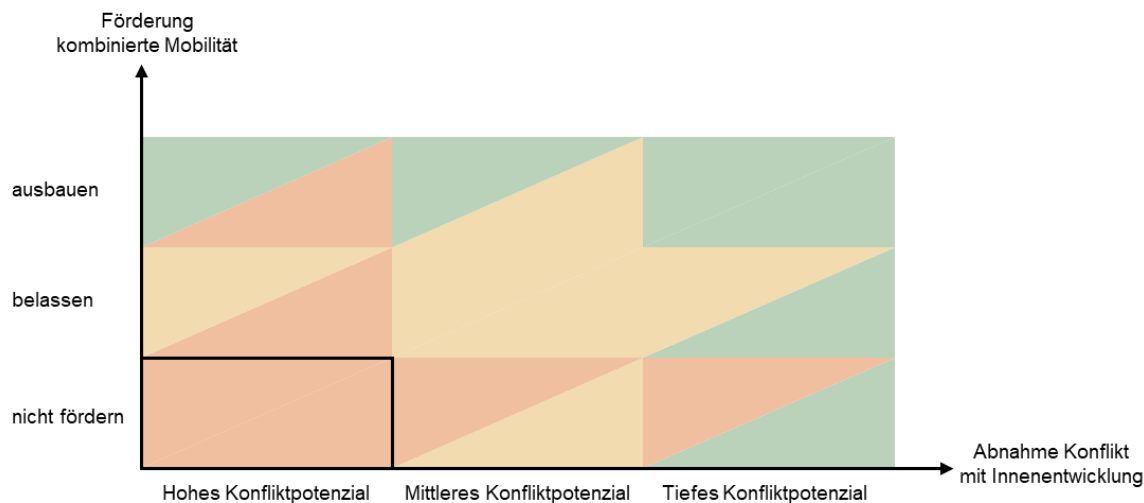


Lage	Angrenzend an autoarme Überbauung (1), Nähe zu Autobahnausfahrt Bülach-Nord, Nähe zu Siedlungszentrum
Anzahl P+Rail Bereiche	3
Anzahl Parkfelder	234
Belegungsgrad Werktag	90 %
Zufahrt	Anlagen verfügen je über eine Zufahrt aus einer anderen Richtung
Zugang zu Perrons	2 Anlagen Zugang via Personenunterführung (Bereiche 1 und 2) Bereich 3 in ca. 200 m Distanz
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 2 Weitere Stunde: 1 Pro Tag: 8 (max. 7 Tage) Pro Monat: 80 Pro Jahr: 800
Bezahlung	P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	3 Parkfelder reservierbar 3 Parkfelder für Behinderte (1) 5 Kurzzeit-Parkfelder (15', neben Bahnhofsgebäude) 4 Mobility-Abstellplätze Enterprise Go 7 Taxi Standplätze (neben Bahnhofsgebäude)
Besonderes	Geplante Reduktion der gleisnahen Parkfelder im Norden (Bereich 1); Wegfall Bereich 3 durch Neubau Bushof; Bau Freiverlad wird zum Wegfall weiterer Parkfelder führen



## Handlungsempfehlungen Bülach

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	67 Parkfelder
Aktuelle Kapazität	234 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	59 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	hoch
<b>Empfehlung</b>	<b>Reduktion empfohlen</b> (unter Berücksichtigung geplanter Bauvorhaben mit Wirkung auf aktuelle Kapazität)

Kapazität und Auslastung liegen in Bülach deutlich über dem ermittelten Nachfragepotenzial. Die Gründe können sowohl in der überdurchschnittlich guten Qualität der ÖV-Direktverbindungen ins Zentrum wie auch in einer gewissen Fremdnutzung – z.B. durch Bewohnende des neu gebauten und angrenzenden autoarmen Wohnareals – liegen.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

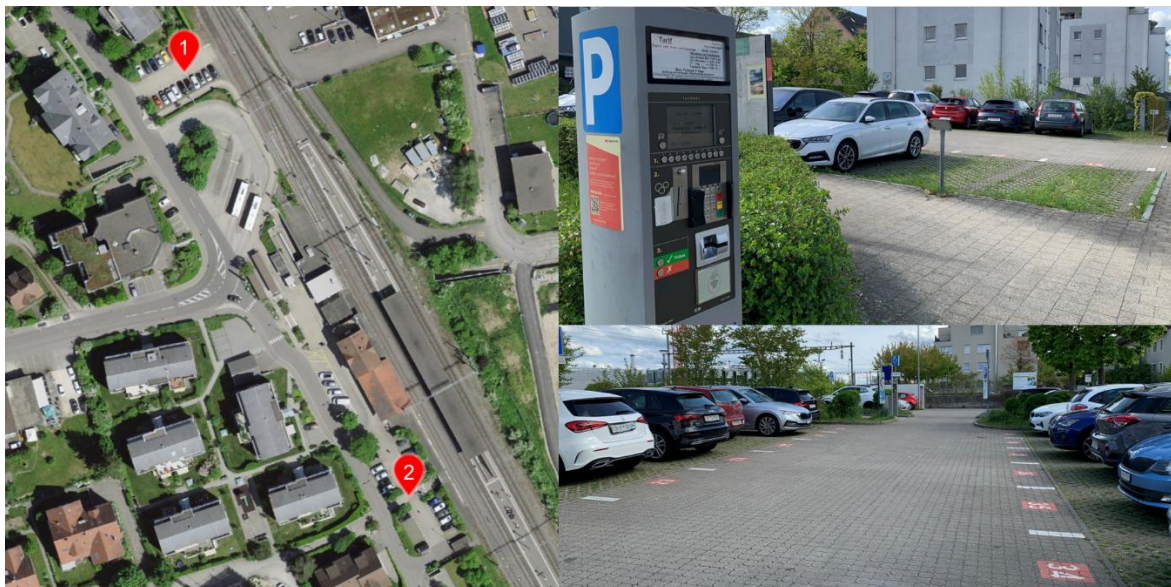
Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	-
Abstimmung mit Umfeld	Die vermutete Fremdnutzung (insbesondere im Bereich 1) ist nach Möglichkeit zu überprüfen und bei Bestätigung mittels Umsetzung geeigneter Massnahmen zu reduzieren. Falls die hohe Auslastung nicht wesentlich durch eine Fremdnutzung entsteht, so wäre zu analysieren, woher die Nutzenden stammen und entsprechende Massnahmen zu definieren (z.B. Verlagerung der Nachfrage an einen anderen Standort, Ausbau ÖV-Zubringer). Wirkungsreporting Mobilitätskonzept des benachbarten autoarmen Areals Guss prüfen (Massnahmenwirkung zur Vermeidung Ausweichparkieren), Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Alle Bereiche frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Intelligente Beleuchtung der Bereiche verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung und Beschattung prüfen

### 5.3 P+Rail-Anlage Dielsdorf

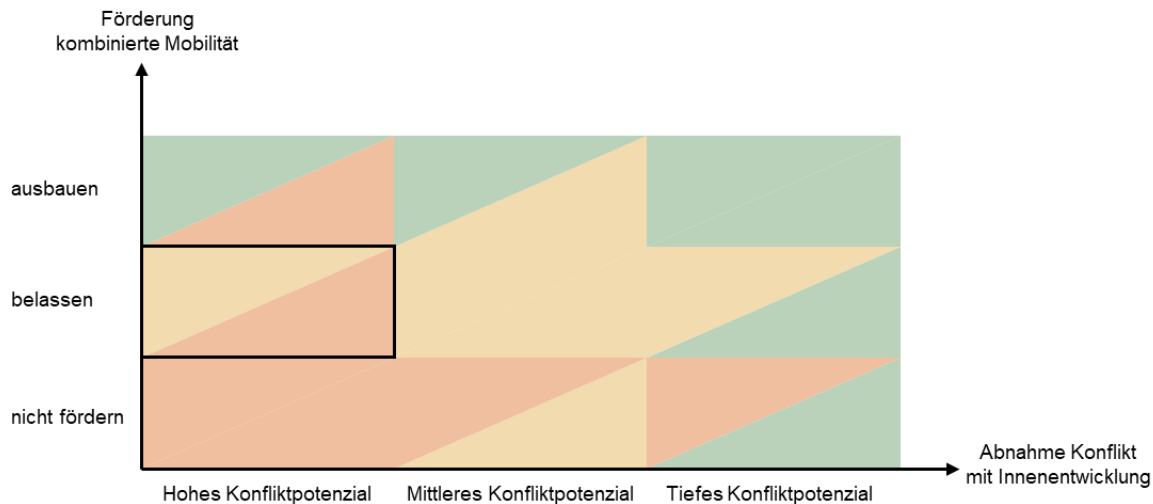
#### Situation Begehung April 2025



Lage	Quartier
Anzahl P+Rail Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	34
Belegungsgrad Werktag	67 %
Zufahrt	Via Bahnhofstrasse oder Leuenpungerstrasse
Zugang zu Perrons	Personenunterführungen (Bahnhofsgebäude und Bereich 2)
Bewirtschaftung	Pro Stunde: 1 (mind. 2.5 Stunden) Pro Tag: 5 (max. 7 Tage) Pro Monat: 50 Pro Jahr: 500
Bezahlung	P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	1 Parkfeld für Behinderte 5 Kurzzeit-Parkfelder (15')
Besonderes	Parkfelder mit Rasengittersteinen, Fahrgasse mit Verbundsteinen Kombiangebot Park2City in Zusammenarbeit mit TCS

## Handlungsempfehlungen Dielsdorf

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	42 Parkfelder
Aktuelle Kapazität	34 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	67 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	hoch
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Die aktuelle Kapazität der beiden Standorte entspricht ungefähr dem ermittelten Nachfragepotenzial. Für die Anlage besteht kein Handlungsbedarf bezüglich einem Aus-/Abbau.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Dielsdorf gehört zu den zentrumsnäheren Standorten, bewegt sich mit den Preisen aber im unteren Bereich der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Alle Bereiche frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Intelligente Beleuchtung der Bereiche verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	-

## 5.4 P+Rail-Anlage Eglisau

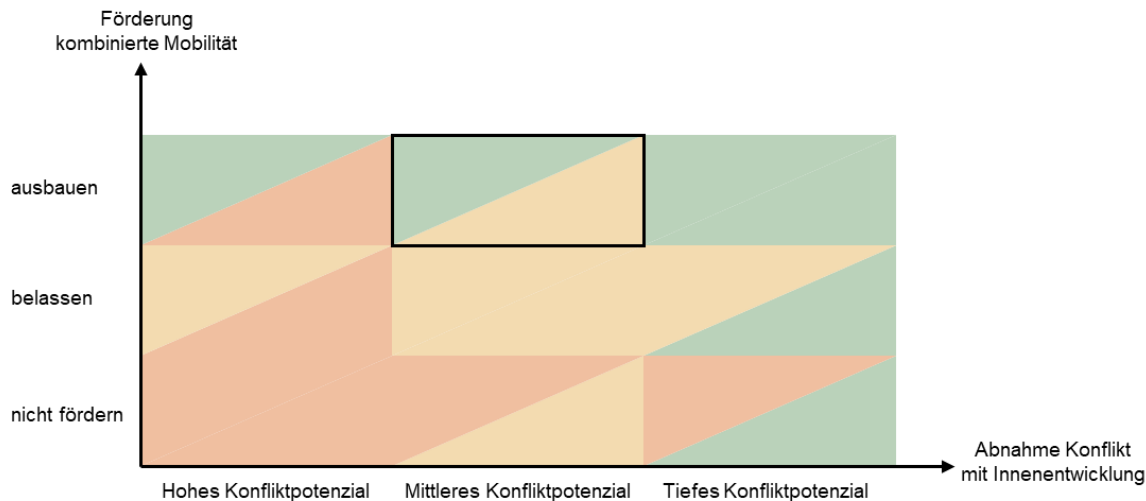
### Situation Begehung Mai 2025



Lage	Siedlungsrand
Anzahl P+Rail Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	96 (aktuell 70, Installationsplatz)
Belegungsgrad Werktag	27 %
Zufahrt	Erschliessung hauptsächlich über Quartiere (Bahnstrasse)
Zugang zu Perrons	Direkt (Richtung Zürich), via Personenunterführung (Richtung Schaffhausen, Bülach, Waldshut)
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 (mind. 3 Stunden) Pro Tag: 5 (max. 7 Tage) Monatsabo: 50 Jahresabo: 500
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	1 Parkfeld für Behinderte 6 15-Minuten-Parkfelder
Besonderes	Parkfelder mit Verbundsteinen oder Kies, Fahrgasse mit Verbundsteinen oder versiegelt

## Handlungsempfehlungen Eglisau

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	134 Parkfelder
Aktuelle Kapazität	100 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	25 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Eglisau zeigt ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität. Aufgrund der Auslastung von 25 % scheint der Handlungsbedarf jedoch nicht akut. Das ungenutzte Potenzial kann bedeuten, dass (noch) zu viele Eglisauer:innen auf das Umsteigen auf den ÖV verzichten. Es empfehlen sich daher gezielte Kommunikationsmassnahmen zur Nutzungserhöhung (z.B. Info an Neuzuzüger:innen, Aufruf in Mitteilungsblatt, Gemeindeversammlung).

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	-
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Intelligente Beleuchtung in Bereich 1
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	-



## 5.5 P+Rail-Anlage Embrach-Rorbas

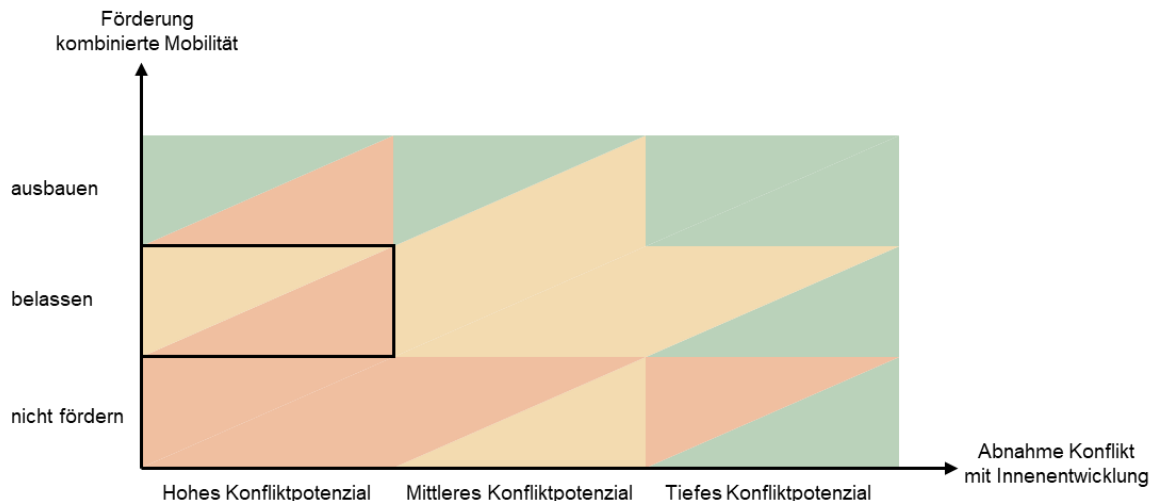
### Situation Begehung April 2025



Lage	Siedlungsrand
Anzahl P+Rail-Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	37
Belegungsgrad Werktag	24 %
Zufahrt	Zufahrt via übersichtliche Quartierstrasse, keine Signalisation; Getrennt von ÖV, aber nicht von Velos/Motorrädern
Zugang zu Perrons	Ebenerdig über kurzen Gehweg
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 Pro Tag: 4 (max. 7 Tage) Pro Monat: 40 Pro Jahr: 400
Bezahlung	P+Rail App
Zusatzservices	1 Parkfeld für Behinderte (15'; Bereich 2) 2 Kurzzeit-Parkfelder (Bereich 2)
Besonderes	Bahnhofsareal wurde 2024 umgebaut: P+Rail-Bereiche wurden neu gestaltet / erweitert Parkfelder mit Rasengitter- oder Verbundsteinen, Fahrgassen versiegelt Gefahr von Wildparkieren direkt bei Avec Wird auch zum Umsteigen aufs Postauto genutzt

## Handlungsempfehlungen Embrach-Rorbas

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	48 Parkfelder
Aktuelle Kapazität	37 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	28 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	hoch
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Die aktuelle Kapazität in Embrach-Rorbas entspricht ungefähr dem ermittelten Nachfragepotenzial. Embrach-Rorbas wurde kürzlich erneuert und erweitert, was die (noch) recht tiefe Auslastung erklären kann. Für die Anlage besteht kein Handlungsbedarf bezüglich einem Aus-/Abbau.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Embrach-Rorbas gehört zu den Standorten in einer mittleren Distanz zum Zentrum, bewegt sich mit den Preisen aber am unteren Ende der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	-
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche). Die Anlage ist bereits für die Errichtung von Ladestationen vorbereitet.
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Beschattung in Bereich 1 verbessern



## 5.6 P+Rail-Anlage Hüntwangen-Wil

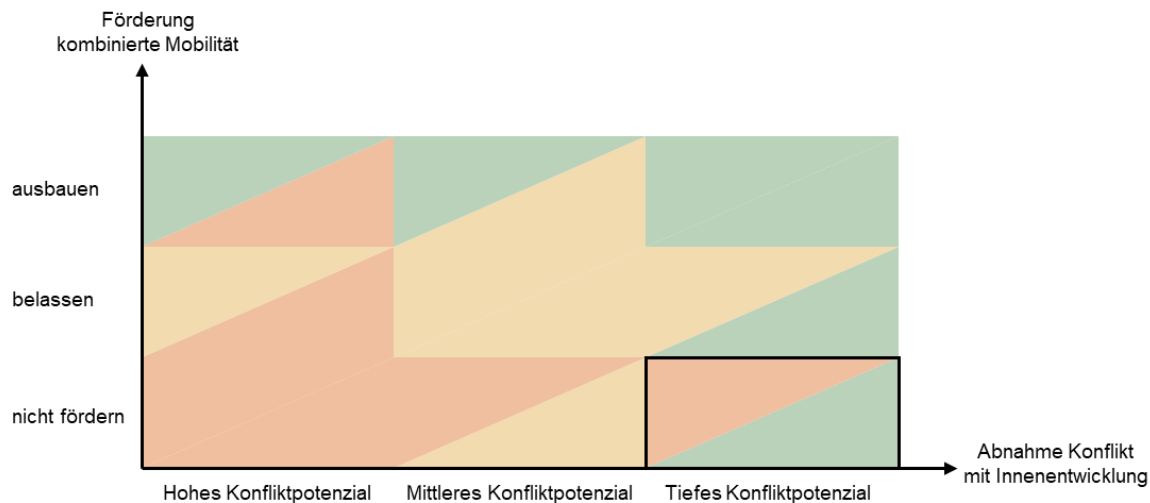
### Situation Begehung April 2025



Lage	Am Siedlungsrand der Gemeinden Eglisau und Hüntwangen
Anzahl P+Rail-Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	120
Belegungsgrad Werktag	63 %
Zufahrt	Direkt via Hüntwangerstrasse und Bahnhofstrasse
Zugang zu Perrons	Personenunterführung
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 (mind. 3.5 Stunden) Pro Tag: 7 (max. 7 Tage) Monatsabo: 70 Jahresabo: 700
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	2 Parkfelder für Behinderte
Besonderes	P+Rail (Nord) nicht auf der gleichen Seite wie Busse (Süd). Auf Nordseite K+R beobachtet. Parkfelder mit Rasengittersteinen, Fahrgasse versiegelt Sehr langgezogener P+Rail-Bereich, bei Personenunterführung wenig freie Parkplätze. Auffallend viele Parkierende aus Deutschland (WT) und den Kantonen Aargau und Schaffhausen Einkaufs- und Dienstleistungsangebote vor Ort

## Handlungsempfehlungen Hüntwangen-Wil

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	105 Parkfelder
Aktuelle Kapazität	114 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	51 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	tief
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Mit einer Auslastung von 51 % der Kapazität, die leicht über dem ermittelten maximalen Nachfragepotenzial liegt, schöpft die Anlage ihr Potenzial nicht aus. Es fällt auf, dass ca. 50 % der Parkplätze sehr weit vom Perronzugang entfernt sind und deren Nutzung gegenüber näher gelegenen Parkfeldern deutlich abfällt. Da das Konfliktpotenzial mit einer Innenentwicklung sehr gering ist und es sich um einen peripheren Standort handelt, ist eine Lösung, welche die Wege verkürzt zu prüfen, um die Auslastung zu erhöhen. Es wird empfohlen, die Kapazität der Anlage zu belassen.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Hüntwangen-Wil gehört zu den Standorten in einer mittleren Distanz zum Zentrum, bewegt sich mit den Preisen aber am unteren Ende der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Obwohl sich die Anlage an einer peripheren Lage in der Gemeinde befindet, wird eine Abstimmung mit dem kommunalem Parkraum-Management empfohlen

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Beleuchtung verbessern in Bereich 1, Parkplatzanordnung überprüfen (Bereich 2)
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Beschattung in Bereich 2 verbessern

## 5.7 P+Rail-Anlage Niederglatt

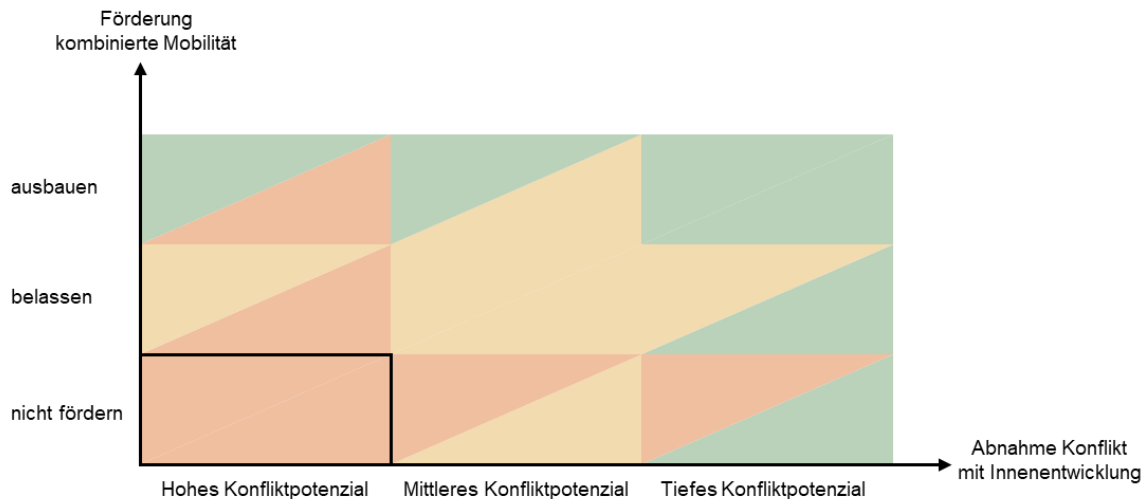
### Situation Begehung April 2025



Lage	Quartier
Anzahl P+Rail-Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	51
Belegungsgrad Werktag	49 %
Zufahrt	von Süden via Quartierstrasse, nicht eindeutige Zu- und Wegfahrtsregelung für Senkrecht-Parkfelder im Bereich 2
Zugang zu Perrons	2 Personenunterführungen (Bahnhofsgebäude, Nord)
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 Pro Tag: 5 (max. 7 Tage) Pro Monat: 50 Pro Jahr: 500
Bezahlung	P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	2 Parkfelder für Behinderte
Besonderes	Parkfelder mit Verbundsteinen oder versiegelt, Fahr- gassen asphaltiert Teilweise Zu-/Wegfahrt von Schräg-Parkfeldern direkt auf Quartierstrasse Zugang von Parkfeldern für Behinderte zu Perrons nur via enge Einfahrt zu P+Rail-Bereich 2

## Handlungsempfehlungen Niederglatt

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	44 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	53 Parkfelder (kürzliche Erneuerung und Erweiterung)
Aktuelle Auslastung (SBB)	46 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	hoch
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Die Kapazität der Anlage liegt leicht über dem ermittelten Potenzial. Die Anlage ist aktuell nur zu ca. 46 % ausgelastet, was auch der kürzlichen Erneuerung und Erweiterung geschuldet sein könnte. Die weitere Entwicklung ist zu beobachten.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Niederglatt gehört zu den zentrumsnäheren Standorten, bewegt sich mit den Preisen aber im unteren Bereich der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Ziemlich grosse Distanz zu Parkplatz im Dorfzentrum; Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management periodisch zu überprüfen

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Sichere und direkte Wege zwischen Behinderten-Parkplätzen und Perrons verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung (Bereich 2), Beschattung verbessern



## 5.8 P+Rail-Anlage Niederweningen

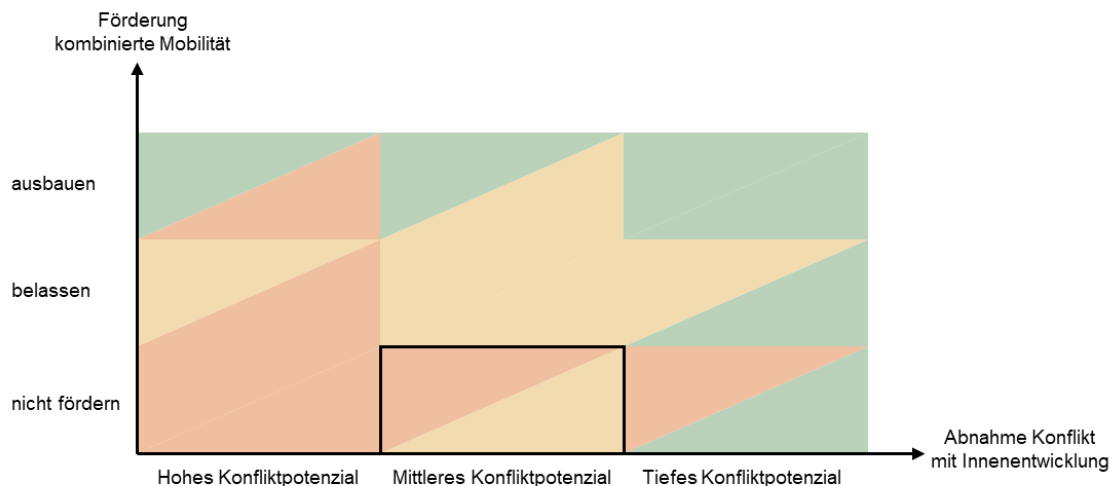
### Situation Begehung April 2025



Lage	Siedlungsrand
Anzahl P+Rail-Bereiche	1
Anzahl Parkfelder	82
Belegungsgrad Werktag	100 %
Zufahrt	Von West und Ost von Kantonsstrasse
Zugang zu Perrons	Direkt
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 2 (mind. 3.5 Stunden) Pro Tag: 8 (max. 7 Tage) Pro Monat: 80 Pro Jahr: 800
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	3 Parkfelder reservierbar 2 Parkfelder für Behinderte (nahe bei Bahnhofsgebäude / Shop) 8 Parkfelder für Motorräder (nicht nummeriert, voll ausgelastet) Enterprise GO
Besonderes	Parkfelder und Fahrgassen versiegelt Keine Sitzgelegenheiten im Perron-Bereich vis-à-vis P+Rail-Bereich

## Handlungsempfehlungen Niederweningen

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	65 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	82 Parkfelder
Aktuelle Auslastung	80 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Ausbau empfohlen</b>

Die Anlage in Niederweningen liegt am Siedlungsrand und zieht deutlich mehr Nutzende an als das ermittelte Potenzial erwarten lässt. Viele Nutzende stammen aus dem benachbarten Kanton Aargau (Analyse der Autokennzeichen im Rahmen der Begehung), einzelne aus dem angrenzenden Ausland. Die Zufahrt zur attraktiv gestalteten Bahnhofsanlage erfolgt direkt ausserhalb des Zentrums. Der Bahnhof ist gleichzeitig Endhaltestelle (Sitzplatzgarantie). Das Konfliktpotenzial mit Innenentwicklung wird deshalb gering eingeschätzt. Eine Verlagerung der Nachfrage nach Niederweningen-Dorf ist zu vermeiden. Als peripherer Standort erfüllt die Anlage ihre Rolle, interkantonalen Verkehr möglichst früh auf eine P+Rail-Anlage zu führen, sehr gut und stösst an typischen Pendeltagen bereits an seine Kapazitätsgrenzen. Ein Ausbau wird deshalb empfohlen.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Niederglatt gehört zu den zentrumsfernen Standorten, bewegt sich mit den Preisen aber im obersten Bereich der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Beleuchtung im nördlichen Bereich verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung der Anlage anstreben; Beschattung verbessern

## 5.9 P+Rail-Anlage Niederweningen Dorf

### Situation Begehung April 2025

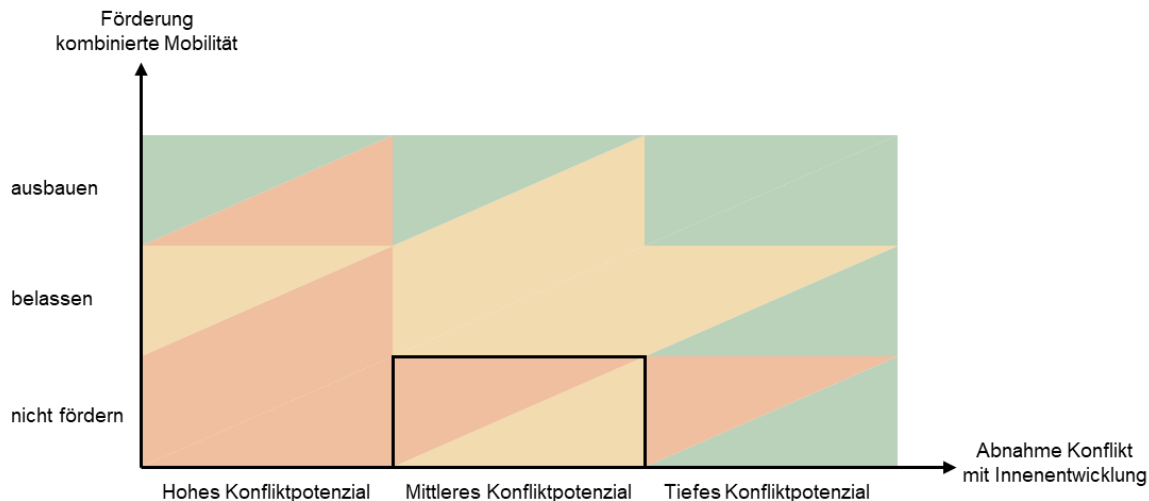


Lage	Am östlichen Dorfrand, vis-à-vis Schulanlage, Zufahrt durch Ortskern
Anzahl P+Rail-Bereiche	1
Anzahl Parkfelder	30 (davon 5 für Kleinfahrzeuge)
Belegungsgrad Werktag	63 %
Zufahrt	Von Wehntalerstrasse ausgeschildert, enge und unübersichtliche Quartierstrasse
Zugang zu Perrons	direkt
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 Pro Tag: 7 (max. 7 Tage) Pro Monat: 70 Pro Jahr: 700
Bezahlung	P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	2 Parkfelder für Behinderte 1 Mobility-Abstellplatz 8 Gratis-Parkfelder mit max. Parkdauer von 3h
Besonderes	Parkfelder und Fahrgasse versiegelt Zentral gelegenes Parkfeld für Behinderte sehr uneben



## Handlungsempfehlungen Niederweningen-Dorf

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	0 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	30 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	46 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen / reduzieren</b>

Die Anlage in Niederweningen-Dorf wird gemäss Gemeindevertreter:innen in erster Linie von dorfansässigen Nutzenden in Anspruch genommen. Die Auslastung liegt aktuell bei 46 % und dürfte aufgrund der Verlagerungsinitiative der SBB (Ticketgültigkeit bei Überlastung von Niederweningen) erhöht sein. Eine weitere Verlagerung ist zu vermeiden, da die Anlage nur über eine enge und unübersichtliche Quartierstrasse mit Schülerverkehr zugänglich ist. Es wird deshalb empfohlen, die Kapazität der Anlage entweder zu belassen oder sogar zu reduzieren.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Niederweningen-Dorf gehört zu den zentrumsfernen Standorten, bewegt sich mit den Preisen aber im oberen Bereich der Skala
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Zufahrt nur über enge Quartierstrasse mit Schülerverkehr; Warnhinweise ergänzen oder Tempobeschränkung einführen
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Behinderten-Parkfeld erneuern (unebener Boden)
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung der Anlage anstreben

## 5.10 P+Rail-Anlage Oberglatt

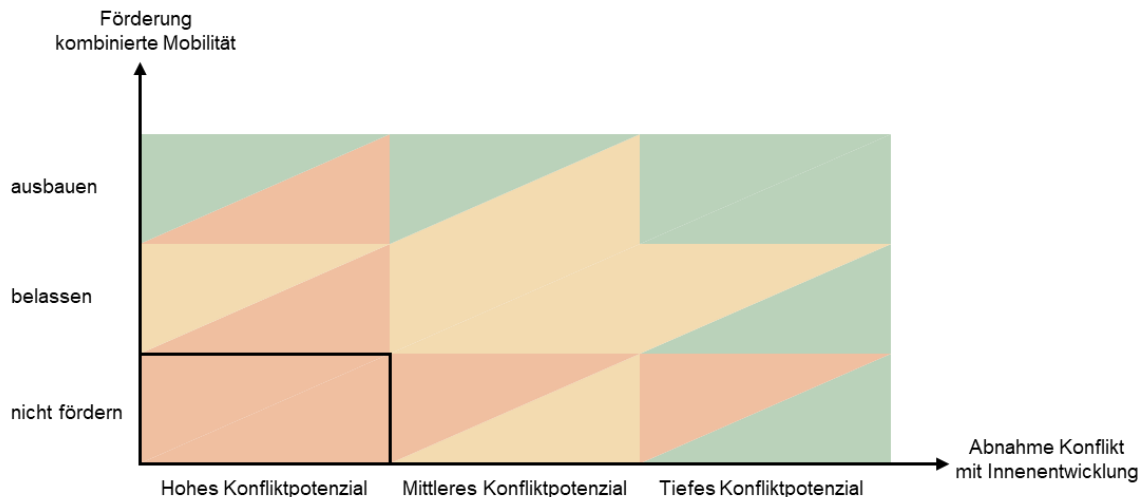
### Situation Begehung April 2025



Lage	Siedlung
Anzahl P+Rail-Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	109 (inkl. 9 Parkfelder für Kleinfahrzeuge)
Belegungsgrad Werktag	75 %
Zufahrt	Signalisiert auf Zufahrt Kaiserstuhlstrasse Bereich 1: Einfahrt am nördlichen Ende, Einbahnregime; Bereich 2: Ein-/Ausfahrt via Einbahn über Bereich 1; bei Bahnhofsgebäude keine direkte Einfahrt, sondern nur Ausfahrt auf Quartierstrasse
Zugang zu Perrons	Direkt und via Personenunterführung Mitte Bahnhofsgebäude
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 5 für 3h Pro Tag: 10 (unbeschränkte Anzahl Tage) Pro Monat: 60 Pro Jahr: 600
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	3 Parkfelder für Mieter 2 Parkfelder für Behinderte 6 Kurzzeit-Parkfelder (30') vis-à-vis Migrolino Enterprise Go 1 Mobility-Standplatz 1 Taxi Standplatz
Besonderes	Bereich 1 zugunsten ÖV-Haltekannte verkleinert, vgl. Luftbild) Parkfelder und Fahrgassen versiegelt, ausser 3 Parkfelder für Mieter (Rasengittersteine)

## Handlungsempfehlungen Oberglatt

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	118 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	174 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	60 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	hoch
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Das Potenzial liegt deutlich unter der aktuellen Kapazität. Die aktuelle Auslastung von 60 % der kürzlich erneuerten Anlage entspricht der unteren Grenze des ermittelten Potenzials. Die attraktive Verkehrsdrehscheibe hat jedoch aufgrund der sehr guten Bus- und Zugverbindungen mittelfristig das Potenzial mehr P+Rail-Nutzende anzuziehen. Die Nachfrageentwicklung ist zu beobachten.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Oberglatt gehört zu den zentrumsnahen Standorten und bewegt sich entsprechend mit den Preisen am oberen Ende der Skala. Kein Handlungsbedarf.
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management, falls eine Entwicklung im Bahnhofsumfeld erfolgt.

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	-
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	-
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung der Anlage bei Erneuerung/Anpassung anstreben; Beschattung verbessern

## 5.11 P+Rail-Anlage Rafz

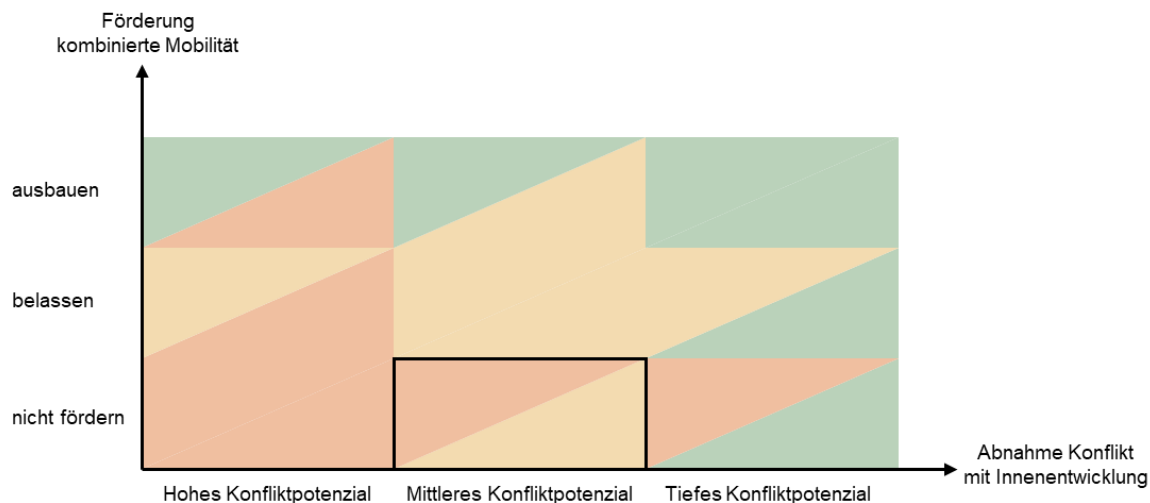
### Situation Begehung 2025



Lage	Siedlungsrand / Industrie- und Gewerbezone Rafz Süd
Anzahl P+Rail-Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	90
Belegungsgrad Werktag	22 %
Zufahrt	Tannewäg oder Bahnhofstrasse / Rüdlingerstrasse
Zugang zu Perrons	Personenunterführung
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 (mind. 3.5 Stunden) Pro Tag: 7 (max. 7 Tage) Pro Monat: 70 Pro Jahr: 700
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	2 Parkfelder für Behinderte (Bereich 2)
Besonderes	Parkfelder mit Rasengittersteinen; teilweise hohes Gras auf Parkfeldern (ungepflegt), Fahrgassen versiegelt wenig Nutzende aus Deutschland, v. a. Nutzende aus den Kantonen Zürich und Schaffhausen

## Handlungsempfehlungen Rafz

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	88 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	103 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	30 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Rafz als Standort am Perimeterrand verfügt über eine Kapazität, die deutlich über dem ermittelten Potenzial liegt. Mit einer Auslastung von lediglich 30 % ist eine der am schlechtesten ausgelasteten Anlagen aller untersuchten Standorte und schöpft damit das ermittelte Potenzial nicht aus. Die Anlage fällt durch eine unterdurchschnittliche Qualität des Unterhalts auf, sie wirkt deutlich ungepflegter als andere Standorte und verfügt über keinerlei Zusatzservices. Es wird empfohlen, den Unterhalt der Anlage zu verbessern und damit mehr Nutzende anzuziehen.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Rafz ist der am weitesten vom Zentrum entfernte Standort, bewegt sich mit den Preisen aber im oberen Mittelfeld der Skala.
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management ist gemäss Gemeinde bereits mittels einem Parkierungskonzept erfolgt.

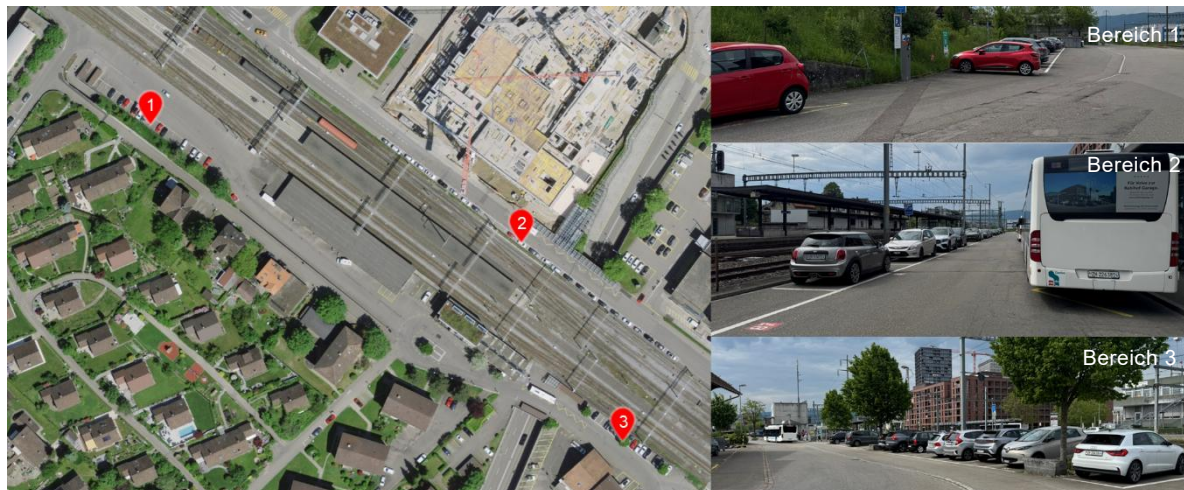
### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Beleuchtung im Bereich 2 verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche). Prüfung der Aufnahme ins aktuell erarbeitete kommunale Energiekonzept (Zielgruppe ÖV-Pendler).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Beschattung erweitern



## 5.12 P+Rail-Anlage Regensdorf-Watt

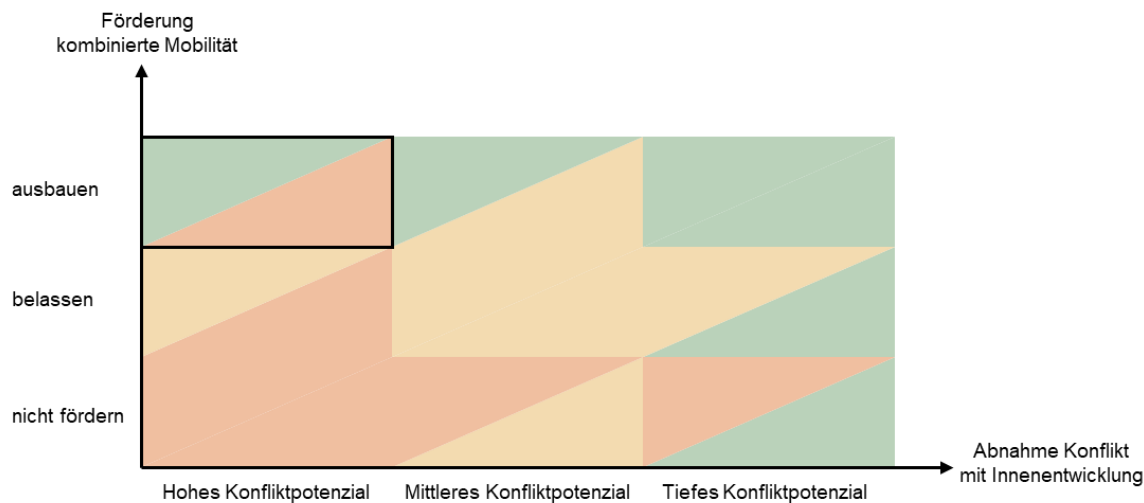
### Situation Begehung Mai 2025



Lage	Zentrumsnah
Anzahl P+Rail-Bereiche	3
Anzahl Parkfelder	42 PF in den Bereichen 1 und 3 (SBB) 25 PF im Bereich 2 (Gemeinde)
Belegungsgrad Werktag	67 %
Zufahrt	Bereiche 1 und 3 sind von Westen, Bereich 2 ist von Osten erreichbar
Zugang zu Perrons	Kurzer Gehweg zu Personenunterführung
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 2.5 für 3.5 Stunden Pro Tag: 5 (max. 7 Tage) Pro Monat: 50 Pro Jahr: 500
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	3 Kurzzeit-Parkfelder (30'; zwischen Bereichen 1 / 3) 3 Mobility-Standplätze Enterprise Go
Besonderes	– Taxi-Telefonnr. als Bodenmarkierung + Standplatz – Parkfelder und Fahrgassen sind versiegelt

## Handlungsempfehlungen Regensdorf-Watt

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	167 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	42 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	82 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	hoch
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität reduzieren</b>

Die Anlage in Regensdorf-Watt zeigt ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität auf. Die Anlage ist zu 82 % ausgelastet und weist ein ausgeprägtes Konfliktpotenzial zur Innenentwicklung auf. Die Gemeinde Regensdorf setzt sich im Rahmen des Projektes «Entwicklung Bahnhof Nord» (Wohnraum und Arbeitsplätze für 6'000 Personen) für einen Ausbau der Buslinien ein und hat mit PubliBike velospot bereits ein ergänzendes Zubringerangebot eingeführt. Zudem startet die Gemeinde Ende 2025 mit den SBB eine Testplanung für den Perimeter Bahnhof Süd, einschliesslich der heutigen P+Rail-Flächen. Das Ziel ist dabei den MIV im Bereich des zukünftigen Bahnhofplatzes/Bushof/Velounterführung möglichst zu reduzieren. Ab den Jahren 2027/28 wird der Bereich 2 (PF der Gemeinde) aufgehoben werden. Es ist keine Erstellung von Ersatzparkfeldern vorgesehen.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Preisgestaltung überprüfen: Regensdorf-Watt ist zentrumsnah, bewegt sich mit den Preisen aber im unteren Bereich der Skala.
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Beleuchtung im Bereich 1 verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung anstreben



### 5.13 P+Rail-Anlage Schöfflisdorf-Oberweningen

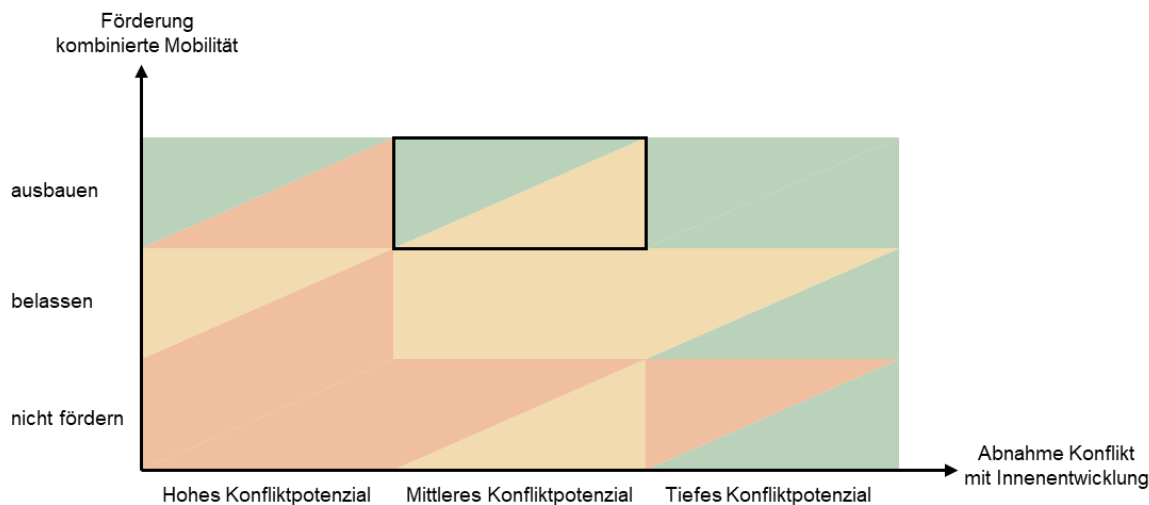
#### Situation Begehung April 2025



Lage	Siedlungsrand
Anzahl P+Rail-Bereiche	1
Anzahl Parkfelder	27
Belegungsgrad Werktag	63 %
Zufahrt	Ab Wehntalerstrasse signalisiert, Zufahrt über Quartierstrasse; Bushaltestelle vor Zufahrt zum P+Rail-Bereich
Zugang zu Perrons	Kurzer Gehweg oder direkt via Schotterstreifen
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 (mind. 2.5 Stunden) Pro Tag: 5 (max. 7 Tage) Pro Monat: 50 Pro Jahr: 500
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App, Monats- und Jahresabo
Zusatzservices	1 Parkfeld für Behinderte
Besonderes	K+R beobachtet in (Bus-)Schlaufe bei Bahnhofsgelände Fahrgasse wird auch von Bewohner:innen und Besucher:innen zweier Mehrfamilienhäuser als Zugang zur EH resp. Besucherparkplätzen genutzt Parkfelder teilweise versiegelt (entlang Perron), teilweise Rasengittersteine

## Handlungsempfehlungen Schöfflisdorf-Oberweningen

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	69 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	23 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	57 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Schöfflisdorf-Oberweningen zeigt ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität. Aufgrund der Auslastung von 57 % scheint der Handlungsbedarf jedoch nicht akut.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Der Standort Schöfflisdorf-Oberweningen liegt eher zentrumsfern und bewegt sich mit den Preisen im unteren Bereich der Skala.
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management und dem P+Rail-Standort Steinmaur, der in einer anderen ÖV-Tarifzone liegt.

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	Beleuchtung im Bereich der perronfernen Parkfelder verbessern
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung im Bereich der perronnahen Parkfelder anstreben

## 5.14 P+Rail-Anlage Steinmaur

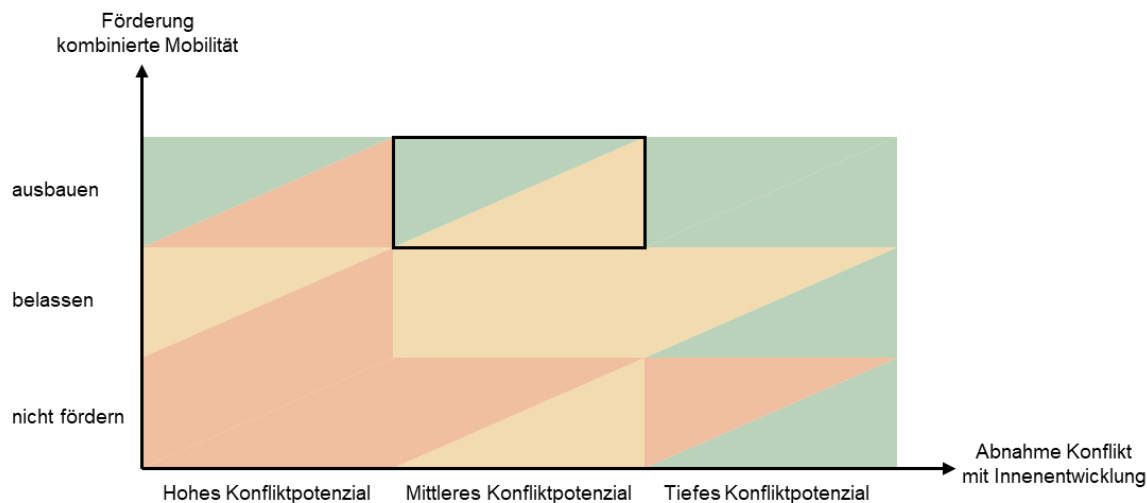
## Situation Begehung April 2025



Lage	Quartier
Anzahl P+Rail-Bereiche	2
Anzahl Parkfelder	38
Belegungsgrad Werktag	68 %
Zufahrt	Geteilt mit Güterumschlag Getränkehandel, keine Signalisation
Zugang zu Perrons	Direkt (Bereich 1) oder kurzer Gehweg (Bereich 2)
Bewirtschaftung in CHF	Pro Stunde: 1 (mind. 2.5 Stunden) Pro Tag: 6 (max. 7 Tage) Pro Monat: 60 Pro Jahr: 600
Bezahlung	Kreditkarte, P+Rail App
Zusatzservices	2 Parkfelder für Behinderte
Besonderes	Parkfelder versiegelt oder mit Rasengittersteinen, Fahrgasse versiegelt, einzelne Bäume unterteilen Parkfelderreihe entlang des Perrons Bahnhofsareal nachts sehr isoliert Keine Beschilderung zur P+Rail-Anlage

## Handlungsempfehlungen Steinmaur

### Zukünftige Kapazität



Max. Nachfragepotenzial	101 Parkfelder
Aktuelle Kapazität (SBB)	39 Parkfelder
Aktuelle Auslastung (SBB)	76 %
Konfliktpotenzial Innenentwicklung	mittel
<b>Empfehlung</b>	<b>Kapazität belassen</b>

Steinmaur zeigt ein deutlich höheres Nachfragepotenzial als die aktuelle Kapazität. Aufgrund der Auslastung von 76 % scheint der Handlungsbedarf jedoch nicht akut.

### Kurze Wege / Vermeidung Fremdnutzung / Förderung zweckgebundene Nutzung

Massnahme	Handlungsempfehlung
Zentrumsnähe als Kriterium für Preisgestaltung	Der Standort Steinmaur liegt eher zentrumsfern und bewegt sich mit den Preisen im unteren Bereich der Skala.
Abstimmung mit Umfeld	Abstimmung mit kommunalem Parkraum-Management und dem P+Rail-Standort Schöfflisdorf-Obernweningen, der in einer anderen ÖV-Tarifzone liegt.

### Standortübergreifende Standards

Massnahme	Handlungsempfehlung
Klare Signalisation und direkte Zufahrt	Frühzeitig und prominent beschildern
Intelligente Beleuchtung und direkte Wege	-
Unterstützung E-Mobilität	Um eine zeitgemässe Infrastruktur für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, langfristig ca. 20 % der Parkfelder mit einer Ladestation auszurüsten (Annahme: Weg mit mittlerer Distanz mit Laden 1x pro Woche).
Attraktive MIV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben	Gemäss kant. VDS-Konzept (Stand Oktober 2025 in Erarbeitung)
Klimaangepasste Anlagen	Teilentsiegelung im Bereich der perronnahen Parkfelder anstreben



## A1 ZVV Tarifzonenplan

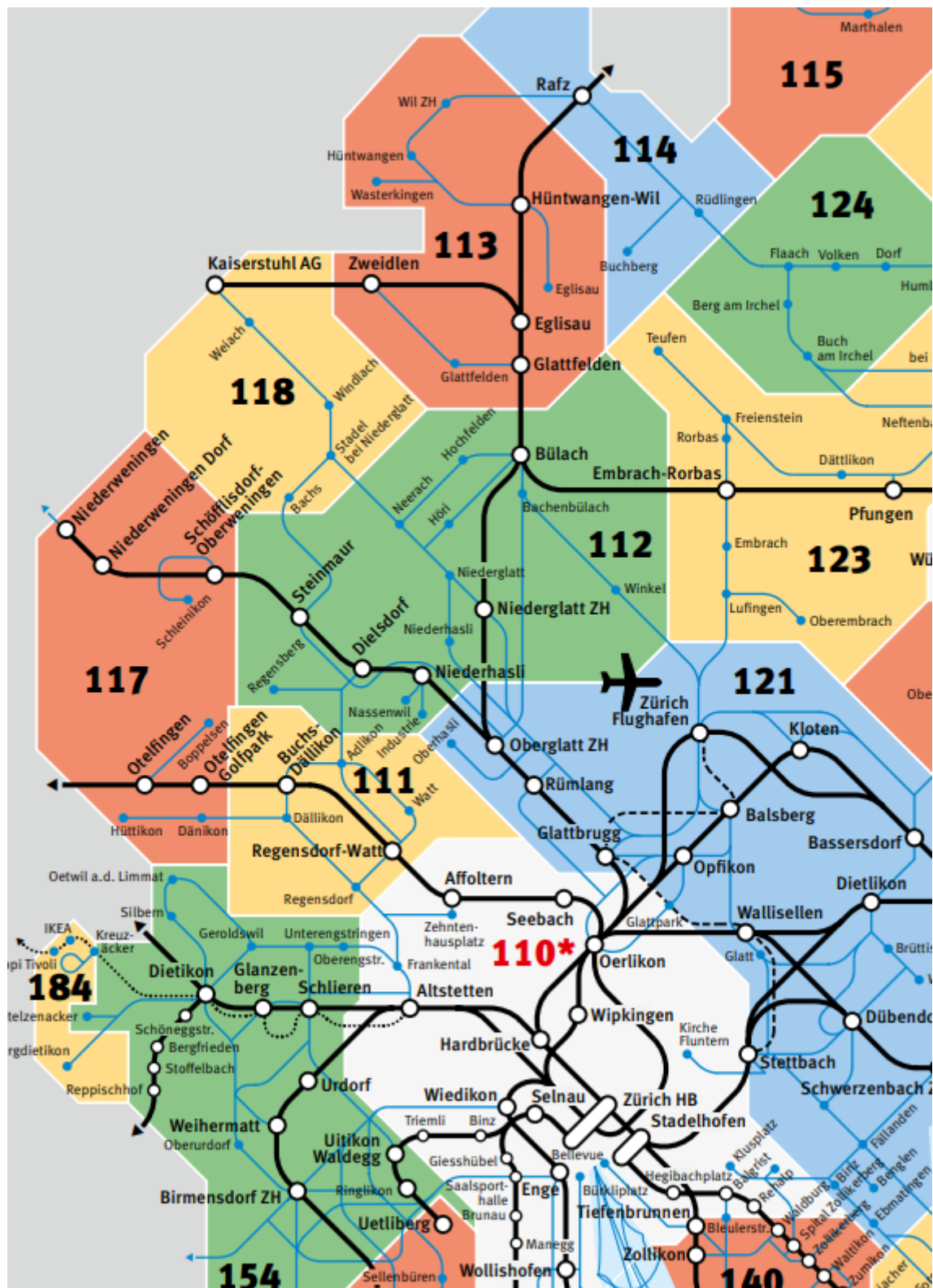


Abbildung 15: Ausschnitt ZVV Tarifzonenplan, gültig ab 15.12.2024, Quelle: [ZVV](https://www.zvv.ch)