

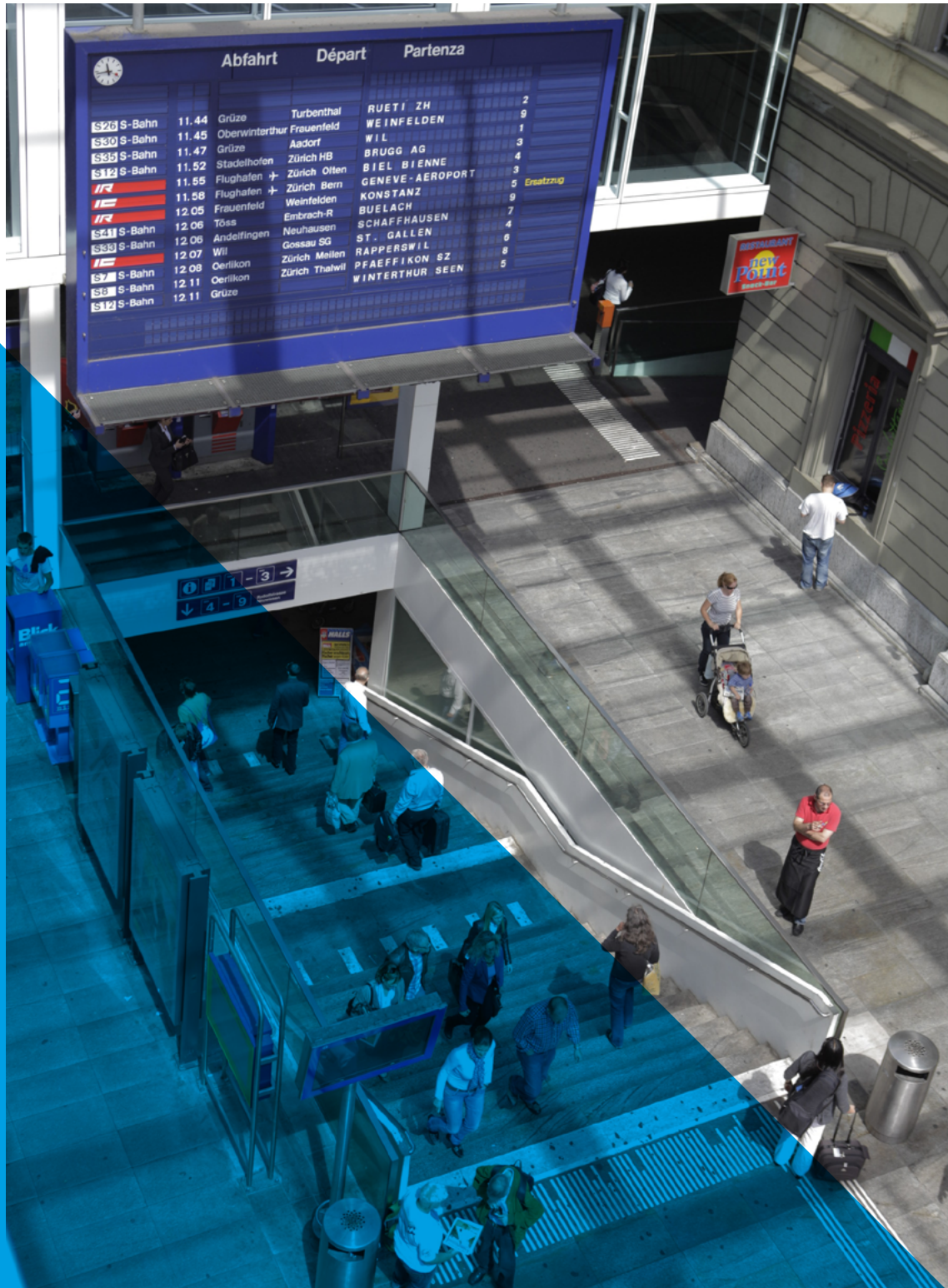


Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

ÖV-Güteklassen

Infoblatt

Version 2.1 (August 2020)





Im Kanton Zürich sind die städtischen und stadtnahen Gebiete gut bis sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Einleitung

Die Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr hat einen wesentlichen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung. Ein Ziel der Raumplanung gemäss kantonalem Richtplan ist eine «Verdichtung nach innen». Mit der Ausrichtung künftiger Siedlungen auf den öffentlichen Verkehr kann auch die Kompaktheit der Besiedelung gefördert werden. Eine gute ÖV-Erschliessung soll einem zunehmenden Flächenverbrauch entgegenwirken und zum nachhaltigen Umgang mit der Ressource Boden beitragen. Dies entspricht der schweizerischen und kantonalen Umwelt- und Raumentwicklungspolitik.

Zweck und Hintergrund

Die kantonalen ÖV-Güteklassen sind ein Mass der Erschliessungsgüte eines Standortes mit dem ÖV. Im Kanton Zürich sind die kantonalen ÖV-Güteklassen eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs bei neu zu erstellenden Bebauungen. Darüber hinaus geben die kantonalen ÖV-Güteklassen auch Aufschluss über die potentielle Verkehrser-schliessung zukünftiger Bauprojekte, etwa in Wohn- und Arbeitsplatzgebieten oder in Gebieten für verkehrsentensive Einrichtungen. In Kombination mit weiteren Raumnutzungsdaten (z.B. Geschossflächenreserven) werden die kantonalen ÖV-Güteklassen für die Beurteilung der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr verwendet.

Die Berechnung der nationalen ÖV-Güteklassen geht auf die alte Schweizer Norm SN 460 290 des Vereins Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) vom Mai 1993 zurück. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat die Berechnungsmethodik 2011 angepasst und rechnet die nationalen ÖV-Güteklassen in einem automatisierten Prozess aus den Daten des elektronischen Fahrplans der Schweizerischen Transportunternehmen.

Berechnung

Der Kanton Zürich berechnet die kantonalen ÖV-Güteklassen mit den Fahrplandaten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), angelehnt an die Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE.

Haltestellenkategorien

In einem ersten Schritt werden die Haltestellenkategorien definiert, die in Abhängigkeit von einem an einer Haltestelle verfügbaren ÖV-Verkehrsmittel und dem Kursintervall stehen (Tabelle «Haltestellenkategorisierung»). Für die im Kanton Zürich verwendete Kategorisierung einer Haltestelle werden sämtliche Haltestellen berücksichtigt, die von Bahn, Tram und/oder Bus bedient werden. Dabei gelten folgende Regeln:

- Als Bahnknoten gelten Bülach, Dietikon, Effretikon, Stettbach, Thalwil, Wädenswil, Wetzikon, Winterthur HB, Zürich Altstetten, Zürich Flughafen, Zürich Hardbrücke, Zürich HB, Zürich Oerlikon, Zürich Stadelhofen (Bahnhöfe mit S-Bahnlinien in min. 6 Richtungen und/oder IR-Anschluss).
- Alle Abfahrten ab End- und Einrichtungshaltestellen, die Hälfte aller Abfahrten ab allen anderen Haltestellen.
- Das relevante Kursintervall wird auf 05:30 bis 22:30 Uhr festgelegt (werktags, ganzjährig), um Mobilitätsbedürfnisse besser zu berücksichtigen.
- Einbezug auch von Haltestellen mit einem Kursintervall von über 60 Minuten, um alle bedienten Haltestellen einer Güteklasse zuordnen zu können.
- Es werden auch die Haltestellen nahe der Kantonsgrenze ausserhalb des Kantons Zürich einbezogen.
- Nicht berücksichtigt werden Schiffe, Ruftaxis und Seilbahnen ohne Erschliessungsfunktion. Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion (Dolderbahn, Polybahn und Rigiblick) sind berücksichtigt.
- Die Glattalbahn gilt als VBZ-Tramlinie (Gewichtung 3 nach Kostenverteiler-Verordnung 740.6), die Forchbahn als Bahnlinie.

Kursintervall in Minuten (05:30 bis 22:30 Uhr)	Art des Verkehrsmittels			
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram	Bus
<5	I	I	II	II
5 bis <10	I	II	III	III
10 bis <20	II	III	IV	IV
20 bis <40	III	IV	-	V
40 bis ≤60	-	V	-	VI
>60	-	- ¹	-	VII

Haltestellenkategorisierung
dargestellt nach Kursintervall in Minuten und Art des Verkehrsmittels an einer Haltestelle.

¹ Haltestellen von Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion (Dolderbahn, Polybahn, Rigiblick) werden identisch wie jene des Verkehrsmitteltyps «Bus» kategorisiert.

² Bahnlinien mit Busersatz in Randzeiten werden mit einem Kursintervall 40 bis ≤ 60 abgebildet (Fahrplanperiode 2015/2016: Sihlwald, Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald, Tann-Dürnten).

Kantonale ÖV-Güteklassen

In einem zweiten Schritt werden in Abhängigkeit von Haltestellenkategorien und Luftliniendistanz die kantonalen ÖV-Güteklassen ermittelt (Tabelle «ÖV-Güteklassen»). Im Unterschied zu den nationalen ÖV-Güteklassen wurden die kantonalen ÖV-Güteklassen in A-F eingeteilt.

Die systematische Zuteilung der kantonalen ÖV-Güteklassen zu den Haltestellenkategorien anhand von Distanzklassen orientiert sich unter anderem an der kantonalen Angebotsverordnung:

- Bei ausschliesslicher Erschliessung durch Tram und/oder Bus bzw. Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion werden nur Distanzen zur Haltestelle bis 500m berücksichtigt (anstatt bis 1000m). Dies beruht auf der Angleichung an die ÖV-Angebotsverordnung 740.3§ 4 lit.a, gemäss welcher Siedlungsgebiete im Einzugsgebiet einer Haltestelle von Linien, die der Feinerschliessung dienen, bis 400 Meter als erschlossen gelten.
- Die Erschliessung durch Bahnknoten und Bahnlinien wird bis 750 Meter mit den Güteklassen B – E und bis 1000 Meter mit den Güteklassen C-D berücksichtigt. Damit wird eine Angleichung an die ÖV-Angebotsverordnung 740.3 § 4 lit.b erreicht, gemäss welcher Siedlungsgebiete im Einzugsgebiet einer Haltestelle von Linien, die der Groberschliessung dienen, bis 750 Meter als erschlossen gelten.

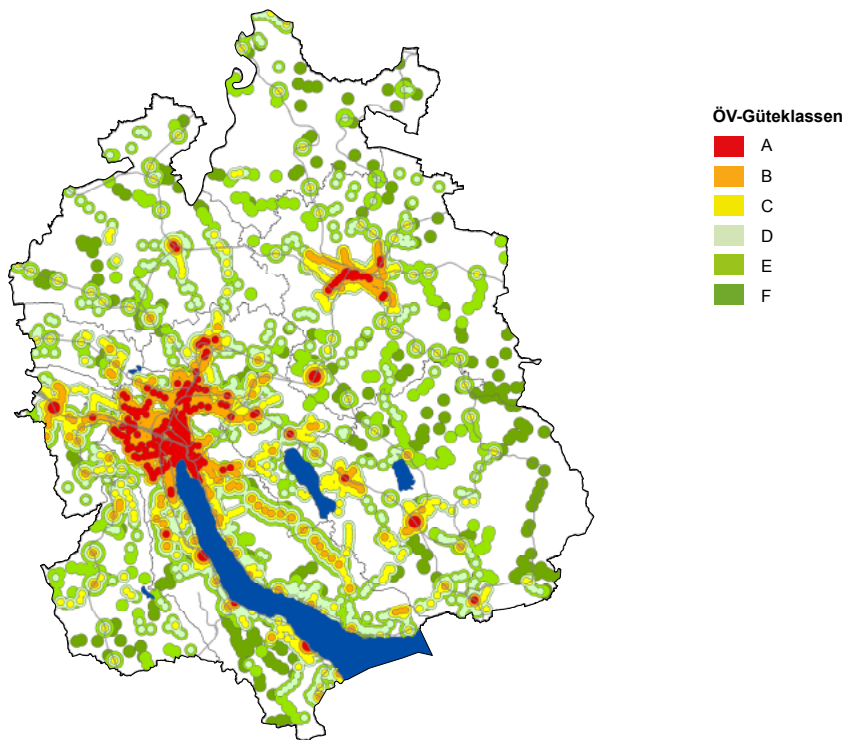
Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle (Luftlinie)			
	<300 m	300-500 m	501-750 m	751-1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	-
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	-
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	-
VI	Klasse E	Klasse E	-	-
VII	Klasse F	Klasse F	-	-

ÖV-Güteklassen dargestellt nach der Haltestellenkategorie und Distanz zur Haltestelle (Luftlinie).

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2011), Anpassung: ARE ZH (2015)

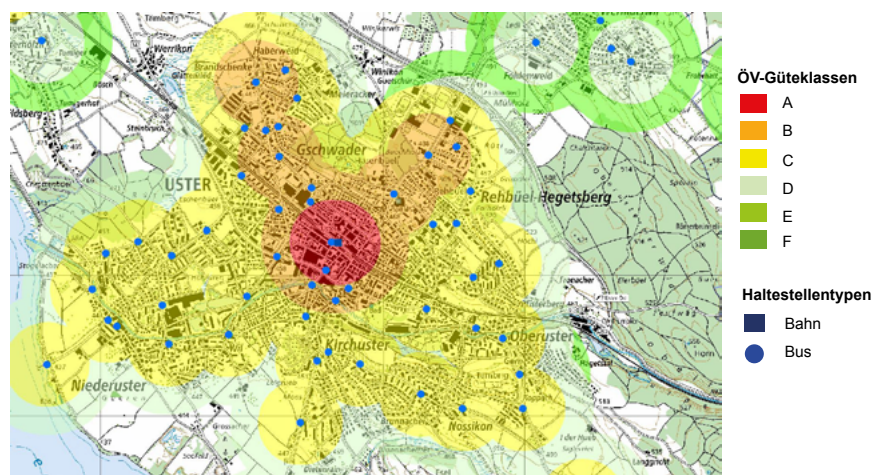
Darstellung

Die Darstellung erfolgt als Konglomerat konzentrischer Kreisgruppen, jeweils mit Durchmesser (Luftlinie) gemäss Tabelle «kantonale ÖV-Güteklassen».



ÖV-Güteklassen im Kanton Zürich für die Fahrplanperiode 2015/16

Quelle: ZVV (Fahrplanperiode 2015/16), Auswertung: ARE ZH, Grafik: AFV 2016



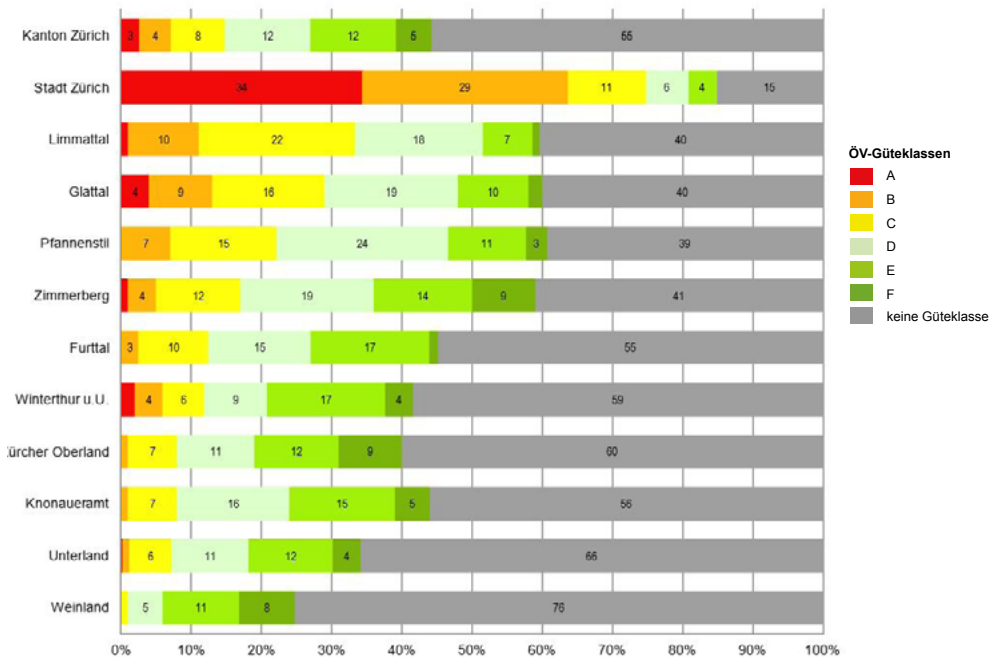
ÖV-Güteklassen in Uster für die Fahrplanperiode 2015/16

Quelle: Zürcher Verkehrsverbund ZVV (Fahrplanperiode 2015/16), Auswertung: Amt für Raumentwicklung ARE ZH
 Grafik: Amt für Verkehr AFV 2016
 Kartengrundlage: LK 100, swisstopo (DV 593.3)

Beispiele

Flächenanteile der ÖV-Güteklassen nach Planungsregionen

Die Abbildung «Flächenanteile der ÖV-Güteklassen nach Planungsregionen und dem Kanton Zürich 2015/16» zeigt, dass ein Drittel der Planungsregion Zürich der Güteklasse A zugeordnet ist. Die sechs Planungsregionen Furttal, Knonaueramt, Oberland, Pfannenstil, Unterland und Weinland verfügen über keine Güteklasse A, im Weinland fehlt auch die Güteklasse B. Über die Hälfte der Fläche der Planungsregionen Furttal, Winterthur und Umgebung, Oberland, Knonaueramt, Unterland und Weinland gehören keiner Güteklasse an.



Flächenanteile der ÖV-Güteklassen dargestellt nach Planungsregionen im Kanton Zürich 2015/16.

Quelle: Zürcher Verkehrsverbund ZVV (Fahrplanperiode 2015/16), Auswertung: Amt für Raumentwicklung ARE ZH, Grafik: Amt für Verkehr AFV 2016

ÖV-Erschließung von Geschossflächenreserven im Jahr 2015

Vorgaben, insbesondere das im Raumplanungsgesetz verankerte Primat des nachhaltigen Umgangs mit Boden, erfordern eine sorgsame Planung. Durch die Verschneidung der ÖV-Güteklassen mit den Geschossflächenreserven können beispielsweise potenziell noch verfügbare Verdichtungsräume mit sehr guter oder guter ÖV-Erschließung identifiziert werden. Die Geschossflächenreserven ergeben sich aus der Differenz der maximal zulässigen und der gebauten Geschossflächen. In der Tabelle «Geschossflächenreserven im Jahr 2015» ist ersichtlich, dass nur 11.4% der Geschossflächenreserven in der Güteklasse A liegen, aber 50.4% in den weniger gut erschlossenen Klassen C und D.

Güteklasse	Reserven [ha]	Reserven [%]
A	843	11.4
B	1377	18.7
C	1901	25.9
D	1801	24.5
E	800	10.9
F	225	3.1
keine Güteklasse	402	5.5
Reserven total	7350	100

Geschossflächenreserven im Jahr 2015, verschnitten mit den ÖV-Güteklassen der Fahrplanperiode 2015/16.

Quellen: Zürcher Verkehrsverbund ZVV (Fahrplanperiode 2015/16), Amt für Raumentwicklung ARE ZH (Geschossflächenreserven 2015)



Weitere Informationen zu den Daten

Als offene Verwaltungsdaten (Open Government Data, OGD) stehen die Basisdaten als Download sowie als WMS und WFS zur freien Verwendung zur Verfügung.

Beteiligte: Amt für Verkehr des Kantons Zürich (AFV), Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE ZH), Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Publikationsort: GIS-Browser des Kantons Zürich, www.maps.zh.ch/oevgk

Publikationszyklus: jährlich im Frühjahr/Sommer für das aktuelle Jahr

Literatur

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE, 2011.
- Kantonaler Richtplan, Kanton Zürich, Kapitel 4, Verkehr, Version: 28. Oktober 2019.
- Schweizer Norm 640 290, Parkieren, Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot, Mai 1993.
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) 740.3, 14. Dezember 1988, Version 1. Oktober 2017.
- Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (Kostenverteiler-Verordnung) 740.6, 14. Dezember 1988, Version 1. Januar 2016.
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion. Kanton Zürich, Oktober 1997.

Kontakt

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Neumühlequai 10
CH-8090 Zürich
T +41 43 259 30 61
afv@vd.zh.ch
www.zh.ch/afv