

# Kurze Umsteigewege im städtischen öffentlichen Verkehr

Positionspapier des Verbands  
öffentlicher Verkehr (VÖV) betreffend  
Anforderungen an gute Umsteige-  
beziehungen in den Städten





# 1 Einleitung und Ausgangslage

Aufenthaltsqualität und Freiräume sind aus städteplanerischer Sicht zentrale Merkmale für eine attraktive Stadt. Mit räumlichen Umnutzungen und baulichen Massnahmen wie grosszügigen Trottoirs und Plätzen oder Begrünungen als Basis für Hitzeminderung, Förderung der Biodiversität und gegen Flächenversiegelung werden Zonen geschaffen, die sich positiv auf die Quartiere und ihre Bevölkerung auswirken.

Die Anziehungskraft von urbanen Räumen definiert sich ebenfalls stark über ein attraktives Mobilitätsangebot. Gerade in Räumen mit hoher Konzentration von Personen auf vergleichsweise engem Raum ist eine effiziente und zugleich nachhaltige Mobilität der Schlüsselfaktor für eine verträgliche Kombination von Lebensqualität und Verkehr. Der öffentliche Verkehr (ÖV) übernimmt dabei als flächeneffizientes, emissionsarmes und energieeffizientes Fortbewegungsmittel die Schlüsselrolle zur Bewältigung der Personenflüsse, sei es für die lokale Bevölkerung, Pendelnde, Nutzerinnen von Freizeitangeboten oder Touristen.

Die bestehenden Raumverhältnisse in Städten sind bereits heute vielfach eng. Hohe Nutzungskonflikte bestehen besonders an zentralen Lagen, wo sich auch multimodale Verkehrsdrehscheiben und ÖV-Knoten an Bahnhöfen befinden und essenzielle Mobilitätsbedürfnisse mit zahlreichen weiteren Ansprüchen kollidieren: Lokales Identitätsmerkmal und städtische Visitenkarte, Freiraumgestaltung und Begrünung, stadtklimatische Aufwertung und Schwammstädte, Anspruchsflächen für Velos und Fussgänger aber auch die Konzentration der Passantenströme. Beispiele in zahlreichen Städten wie Bern, Lausanne, Winterthur oder Zürich zeigen, dass die aktuellen stadtplanerischen Priorisierungen der Freiraumgestaltung gelten. ÖV-Linienführungen hingegen werden hinterfragt und drohen mittelfristig verdrängt oder umgeleitet zu werden. Umsteigebeziehungen vom lokalen Ortsverkehr auf übergeordnete Verkehrsnetze von S-Bahnen, Regional- und Fernverkehr werden dadurch entkoppelt, räumlich weiter getrennt und folglich unattraktiv.

## 2 Prämisse

Für die Attraktivität von Städten ist ein effizientes öV-System das Rückgrat der urbanen Mobilität. Dazu zählen insbesondere gute Umsteigebeziehungen an multimodalen Knoten und Verkehrsdrehscheiben zu den übergeordneten Netzen des Regional- und Fernverkehrs und an stark frequentierten Lagen innerhalb des Ortsverkehrsnetzes. Die unmittelbare räumliche Nähe der Umstiege zwischen diesen Verkehrsnetzen muss erhalten bleiben und zukünftig sogar verdichtet und optimiert werden.

Der öV erfordert Priorität in der städteräumlichen Planung – besonders an zentralen, multimodalen Stationen und Bahnhöfen sowie anderen stark frequentierten Umstiegen des Ortsverkehrsnetzes, andernfalls kann er die verkehrspolitischen Ziele der Städte nicht erreichen. Eine Verlängerung der Umsteigewege steht im Widerspruch zu den hohen Investitionen von öffentlicher Hand und Transportunternehmen zur Attraktivierung des öV-Angebots, zur barrierefreien Erschliessung der Zugänge, zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung der Verkehrssysteme. Bereits eingesetzte oder geplante Mittel in den öV würden damit ihren Zweck verfehlen.

## 3 Anforderungen an Umsteigebeziehungen an zentralen städtischen Lagen

Zentrales Entscheidungskriterium für die Wahl des öV ist die Attraktivität des Angebots. Diese definiert sich hauptsächlich über die Verlässlichkeit, Schnelligkeit, den Komfort und die Barrierefreiheit der Mobilitätsketten. Gute Umsteigebeziehungen sind dabei der wesentliche Faktor, denn sie beeinflussen die Bequemlichkeit und die Zeit einer Reise im öV im Vergleich zu anderen Mobilitätsformen massgeblich. Die meisten Umsteigebeziehungen des öV werden in Städten an zentralen Lagen wie beispielsweise an Bahnhofplätzen verzeichnet, diese Standorte sind deshalb von besonderer Bedeutung.

Die Qualität der Umsteigebeziehungen misst sich gerade im Ortsverkehr primär an den zurückzulegenden Distanzen von einem Verkehrsmittel zum anderen. Historisch betrachtet sind in den meisten Schweizer Städten die Plätze an den grossen Bahnhöfen zu Drehscheiben der unterschiedlichen Verkehrsarten des Orts-, S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrs zusammengewachsen. Aus heutiger Sicht ist diese attraktive Verknüpfung der Verkehrsträger massgeblich für die hohe öV-Nutzung unter der städtischen Bevölkerung.

Die demografische Entwicklung in der Schweiz führt zu einer alternden Gesellschaft, die naturgemäss mehr mobilitätseingeschränkte Menschen zählt. Umstiege sind deshalb gerade auch für ältere Reisende und für Menschen mit Behinderungen sowie für diejenigen mit Gepäck, Kinderwagen oder anderen Erschwernissen eine Herausforderung und deshalb hinsichtlich zurückzulegender Distanz möglichst kurz und somit attraktiv zu gestalten. Oder anders ausgedrückt: Es ist nicht zielführend, zahlreiche Haltestellen nach den Vorgaben des BehiG für Menschen mit eingeschränkter Mobilität umzubauen, wenn gleichzeitig die Distanzen für den Umstieg an Verkehrsdrehscheiben ausgedehnt werden.

Aus Sicht der Stadtplanung sind kurze Distanzen für Umstiege im öV von herausragendem Nutzen. Passantenwege und deren Flächenbedarf, die viele infrastrukturelle Eingriffe wie Witterungsschutz, Erleichterungen für mobilitätseingeschränkte Personen, Personenlenksysteme und Beleuchtungen erfordern, können damit minimiert werden.

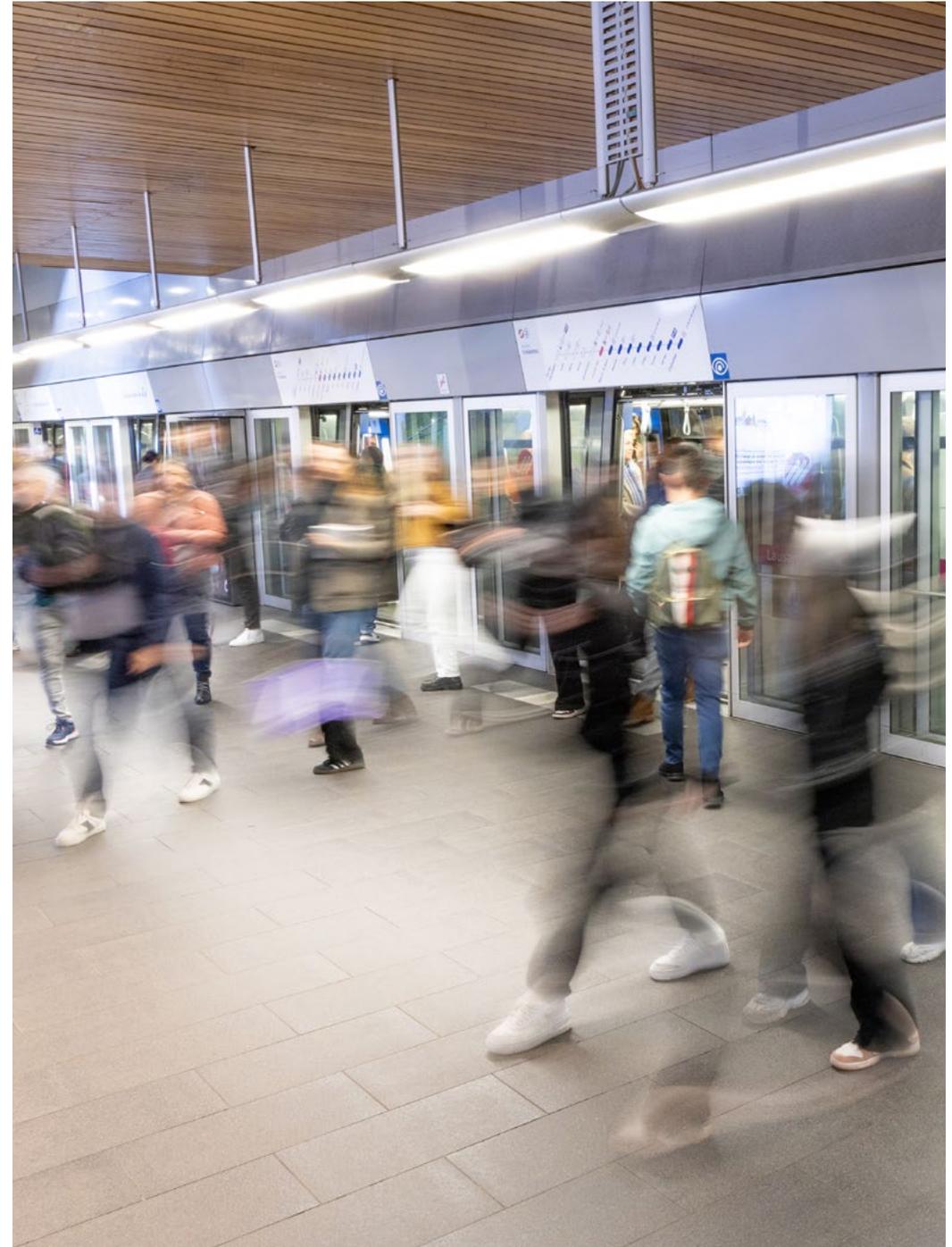
Zusammengefasst bedeutet dies: Je flächeneffizienter und für die Bündelung von Personenströmen geeigneter die Verkehrsmittel sind, desto verdichteter müssen die Übergänge zwischen diesen Mobilitätsangeboten gestaltet sein. Der öV als Massentransportmittel ist prädestiniert für die effiziente Bewältigung von hohen Personenaufkommen. Busse und Trams müssen deshalb weiterhin bzw. noch stärker an multimodalen Verkehrsdrehscheiben und den Bahnhofzugängen angebunden sein und sich über kurze und damit attraktive Umsteigebeziehungen zu den Zügen auszeichnen.



## 4 Fazit des Verbands öffentlicher Verkehr betreffend Umsteigebeziehungen in Städten

Der Bund, viele Kantone und zahlreiche Städte arbeiten auf eine Erhöhung des Anteils des öV am Gesamtverkehr hin. Die Transportunternehmen und der VöV unterstützen diese Zielsetzung und sind aktiv daran, dies zu erreichen. Städte und Agglomerationen als hauptsächliche Quell- und Zieldestinationen von Reisenden müssen deshalb besonders darauf achten, die Angebote des öV für alle Nutzergruppen attraktiv zu halten.

1. Kurze Umsteigewege sind zentrales Kriterium für die Attraktivität des öV. Umsteigebeziehungen in Städten müssen daher innerhalb des Ortsverkehrsnetzes und an multimodalen Verkehrsdrehscheiben zu den übergeordneten Netzen des Regional- und Fernverkehrs auf möglichst geringe Distanzen ausgerichtet sein.
2. Das ausgeprägte Knotensystem des öV in der Schweiz muss erhalten und gestärkt werden. Eine von öV befreite Raumgestaltung muss prioritär an anderen Standorten erfolgen als an den zentralen Bahnhofsplätzen bzw. an multimodalen Verkehrsdrehscheiben.
3. Städtische öV-Transportunternehmen und die Betreiberinnen der übergeordneten Bahnangebote müssen frühzeitig und eng in die Städteplanung einbezogen werden.





**VÖV UTP**

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
3005 Bern

[www.voev.ch](http://www.voev.ch)  
[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

November 2024