

2025

Deutschlandweite Bewertung der ÖV- Erschließung mittels ÖV-Güteklassen

PLAN4
BETTER

TUM



2025

Deutschlandweite Bewertung der ÖV- Erschließung mittels ÖV-Güteklassen

Konzept: Elias Pajares | Text: Sebastian Seisenberger, Julia Walter |

Analyse: Sebastian Seisenberger, Nihar Thakkar | Design: Camila Narbaitz Sarsur, Noémi Nagy |

Mapping: Noémi Nagy | Review: Camila Narbaitz Sarsur, Benjamin Büttner

Erstellt durch

PLAN4
BETTER

Plan4Better GmbH

TUM

Technische Universität München
Forschungsgruppe Erreichbarkeitsplanung

Impressum

Deutschlandweite Bewertung der ÖV-Erschließung
mittels ÖV-Güteklassen

2025

Plan4Better GmbH

Agnes-Pockels-Bogen 1
80992 München, Deutschland

Tel.: +49 89 2000 708 30

E-Mail: info@plan4better.de

Website: <https://plan4better.de>

Technische Universität München Forschungsgruppe Erreichbarkeitsplanung

Arcisstraße 21
80333 München, Deutschland

Tel.: +49 89 289 22447

E-Mail: info.svp@ed.tum.de

Website: <https://mos.ed.tum.de/sv>

Die präsentierten Inhalte sind im Rahmen des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) durch den mFUND geförderten Projekts „Entwicklung eines digitalen Erreichbarkeitsinstruments für eine ausgeglichene Raum- und Verkehrsplanung – GOAT 3.0“ entstanden.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhaltverzeichnis

Impressum	4
Zusammenfassung	7
ÖPNV-Erreichbarkeit als Grundlage für die Verkehrswende	8
ÖV-Güteklassen für eine differenzierte Bewertung der ÖPNV-Erschließung	
Wie werden die ÖV-Güteklassen berechnet?	10
ÖV-Güteklassen in GOAT	12
Ergebnisse	
Netzfeine Einzugsbereiche	14
ÖV-Güte im Ländervergleich	16
ÖV-Güte in verschiedenen Raumtypologien	19
TOP 5 nach Gemeindegröße auf Gemeindeebene	22
ÖV-Güteklassen als Mittel zur Integration von Stadt- und Verkehrsplanung: Lehrstunde aus der Schweiz	25
Über Plan4Better	26
Über TUM Forschungsgruppe Erreichbarkeitsplanung	27

Quellen

- [1] 6t-bureau de recherche. (2019). Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz – Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr (s.11). <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html>
- [2] Hamburger Verkehrsverbund GmbH. (2015). Auf den Standort kommt es an! (s. 8). Hamburger Verkehrsverbund GmbH. <https://www.hvv.de>
- [3] ARE, R. (2022). Verkehrserschliessung in der Schweiz. Admin.ch. <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrserschliessung-in-der-schweiz.html>
- [4] Raumordnung und Mobilität - oerok.gv.at. (2021). Oerok.gv.at. <https://oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet>
- [5] BMDV - Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). (2021). Bund.de. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

Zusammenfassung

Die Verkehrswende stellt Städte und Gemeinden vor enorme Herausforderungen: Um den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren und den Umweltverbund zu stärken, ist eine attraktive und gut erreichbare öffentliche Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar. **Doch wie lässt sich die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) objektiv bewerten? Ein zentrales Instrument dafür sind die sogenannten ÖV-Güteklassen, die auf bewährten Modellen aus der Schweiz und Österreich basieren.** Diese ermöglichen eine differenzierte Beurteilung der ÖPNV-Erschließung und bilden eine solide Grundlage für die integrierte Stadt- und Verkehrsplanung.

In der WebGIS-Plattform können ÖV-Güteklassen sowohl über Puffer (Radien), als auch netzfeine Einzugsbereiche dargestellt werden. Die ÖV-Güteklassen lassen sich mit soziodemografischen Daten verschneiden, um den Anteil der erschlossenen Bevölkerung zu ermitteln. GOAT bieten ein innovatives Werkzeug, welches der Planung dabei hilft, die Siedlungsentwicklung auf den ÖPNV abzustimmen und aktive Mobilität durch bessere Erreichbarkeit zu fördern.

In diesem Whitepaper bewerten wir für ganz Deutschland die Qualität der ÖV-Erschließung mit den ÖV-Güteklassen. Anhand unserer Berechnungen zeigen wir Unterschiede der Erschließungsqualität auf Ebene der Bundesländer und zwischen städtischen und ländlichen Räumen in Deutschland. Zudem stellen wir erfolgreiche Beispiele auf Gemeindeebene dar, die zeigen, wie eine gelungene Integration von Stadt- und Verkehrsplanung zur Verbesserung der ÖV-Erschließung beitragen und letztlich die Verkehrswende unterstützen kann.

ÖPNV-Erreichbarkeit als Grundlage für die Verkehrswende

Für die Ziele der Verkehrswende sind die Reduktion des Pkw-Verkehrs und die Stärkung des Umweltverbundes von zentraler Bedeutung. Eine gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV), insbesondere mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), am Wohnstandort verringert den Anteil der mit privaten Pkw zurückgelegten Wege erheblich. Doch nicht nur die Nutzung, sondern auch der Pkw-Besitz ist in Gebieten mit einer hohen ÖPNV-Erschließung deutlich geringer. Dies trägt dazu bei, dass in dicht bebauten urbanen Gebieten Flächen für alternative Nutzungen des Straßenraums freigehalten werden. Seit Jahrzehnten gilt daher eine am ÖV orientierte Siedlungsentwicklung, das sogenannte Transit-Oriented Development, als eine der wichtigsten Prinzipien der Verkehrswende weltweit.

Doch was bedeutet eigentlich eine gute ÖPNV-Erschließung? Darunter versteht man in der Regel die physische Nähe zu Bus-, Straßen- und Bahnhaltestellen sowie die Qualität des Angebots, also Taktfrequenz und Reisegeschwindigkeit an diesen Haltestellen. Je näher die Haltestellen liegen und je dichter der Takt, desto höher ist in der Regel auch die Nutzung des ÖPNV und desto geringer die Nutzung des privaten Pkw.

Das vorliegende Whitepaper untersucht daher, wie gut die ÖPNV-Erschließung in den verschiedenen Regionen Deutschlands ist und sucht nach guten Beispielen für die gelungene Integration von ÖPNV und Siedlungsstruktur.

100 % höher

“
In der Schweiz ist die ÖPNV-Nutzung in den dichtesten und am stärksten urbanisierten Gemeinden um 100 % höher als in den am wenigsten dicht besiedelten Gemeinden.^[1]

“
In Hamburg benutzen mehr als 40 % der Personen an städtebaulich integrierten bzw. zentral gelegenen Wohnstandorten **täglich oder fast täglich die Bahn. In nicht integrierten Gebieten wird die Bahn hingegen nur von 16% täglich genutzt.**^[2]

mehr als 40 %

ÖV-Güteklassen für eine differenzierte Bewertung der ÖPNV-Erschließung

Wie werden die ÖV-Güteklassen berechnet?

Ein bewährter Indikator zum Messen der ÖV-Erschließung sind die ÖV-Güteklassen. Diese wurden ursprünglich in der Schweiz entwickelt und sind dort in der räumlichen Planung bereits seit Jahren verankert [3]. Auch in Österreich wurden die ÖV-Güteklassen in abgewandelter Form durch die Österreichische Konferenz für Raumordnung (ÖROK) [4] standardisiert.

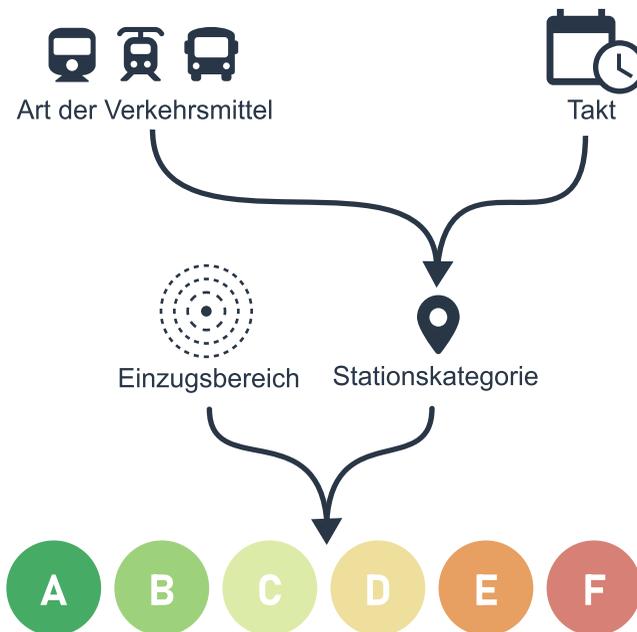
Auch wenn es Unterschiede zwischen den beiden Ländern gibt, so bleibt das Berechnungsprinzip dasselbe. **Zunächst wird jeder Haltestelle auf Basis des Verkehrsangebotes (Regionalzug, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, usw.) und dem Taktfrequenz der jeweiligen Verkehrsmittel eine Haltestellenkategorie zugewiesen. Je nach Haltestellenkategorie wird den Gebieten um die Haltestellen anschließend abhängig vom Abstand**

zur Haltestelle eine Güteklasse zugewiesen. Je höher die Haltestellenkategorie und je näher an der Haltestelle, desto höher ist die Güteklasse.

Unterschiede bei der Berechnung ergeben sich beispielsweise aus den zulässigen maximalen Takten, den zulässigen maximalen Distanzen und der Einteilung der Verkehrsmittel. Zudem können die Gebiete um die Haltestellen anhand von Luftliniendistanzen oder aber tatsächlichen Fußwegenetzen eingeteilt werden. In der Schweiz, wo nur Takte von bis zu 60 Minuten und Distanzen von maximal 1.000 m betrachtet werden, reichen die Güteklassen von A bis D. In Österreich hingegen gibt es aufgrund niedrigerer Takte und Distanzen sogar sieben Güteklassen von A bis G.

Berechnungsprinzip der ÖV-Güteklassen

Die Klassifizierung in ÖV-Qualitätsklassen kombiniert drei maßgebende Parameter des Öffentlichen Verkehrs: Art des Verkehrsmittels, Taktung des Angebots und Erreichbarkeit der Haltestelle. In zwei Schritten wird der Indikator abgeleitet.



ÖV-Güteklassen in GOAT

Mit Hilfe des WebGIS GOAT wird der Klassifizierungsprozess mit zwei grundlegenden Spezifikationen erweitert. **Im Gegensatz zum ursprünglichen Schweizer Modell kann in GOAT der Berechnungszeitraum flexibel bestimmt werden, sodass der Indikator für spezifische Wochentage und Tageszeiten berechnet werden kann.** Außerdem gibt es zwei Möglichkeiten, die Entfernung zu den Haltestellen zu berechnen: entweder als Luftlinie, wie im Schweizer Modell, oder entlang des Wegenetzes, wobei Isochronen entstehen, die eine präzisere Darstellung der Erreichbarkeit ermöglichen. Diese Optionen bieten eine hohe Flexibilität, sodass die Berechnungen individuell an jedes Untersuchungsgebiet angepasst werden können.

Die Berechnungen basieren auf deutschlandweiten GTFS-Daten des DELFI e.V.

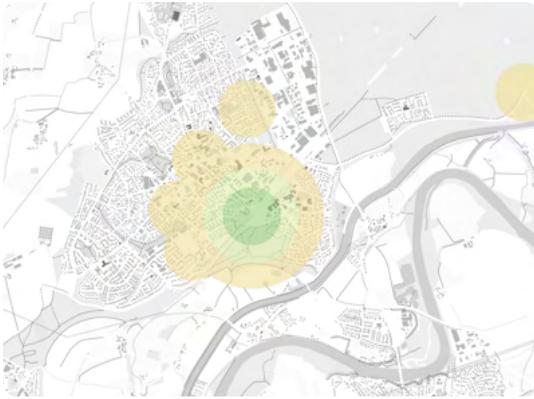
1 Die Art der Haltestellen wird nach Wertigkeit des Angebots von hoch (Bahn & U-Bahn) bis niedrig (Bus) kategorisiert.

2 Für ein ausgewähltes Zeitintervall wird der durchschnittlich Takt auf Basis der Abfahrten berechnet.

3 Aus der Kombination von Haltestellenart und Frequenz werden die Haltestellen in Haltestellenkategorien unterteilt. Von stark frequentierten Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen (Kategorie I) zu selten frequentierten Bushaltestellen (Kategorie VII).

4 Im letzten Schritt wird die Haltestellenkategorie mit der Entfernung zur Haltestelle gewichtet. Kombiniert ergeben sich sechs Güteklassen (A-F). Einzugsgebiete in zunehmender Entfernung um die Haltestellen markieren die Güteklassen grafisch. Von der höchsten Güteklasse A bis zur niedrigsten Güteklasse F.

ÖV-Güten im Vergleich

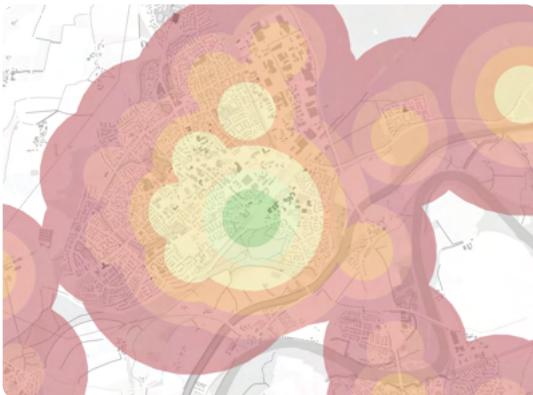


Schweizerische ÖV-Güten in Waldkraiburg (BY)

	Schweiz
Güteklassen	4 Güteklassen (A-D)
Takt	Max. 60 Minuten
Distanz	Maximal 1000m
Erschließung	Luftlinie
Tag	Werktag
Uhrzeit	6-20 Uhr

GOAT ÖV-Güten in Waldkraiburg (BY)

	GOAT
Güteklassen	6 Güteklassen (A-F)
Takt	∅ Frequenz
Distanz	Bis zu 1000m
Erschließung	Luftlinie/Fußwegenetz
Tag	jeder Wochentag
Uhrzeit	jede Tageszeit



Österreichische ÖV-Güten in Waldkraiburg (BY)

	Österreich
Güteklassen	7 Güteklassen (A-G)
Takt	Bis zu 210 Minuten
Distanz	Bis zu 1250m
Erschließung	Fußwegenetz
Tag	Werktag
Uhrzeit	6-20 Uhr

Ergebnisse

Netzfeine Einzugsbereiche sind wichtig

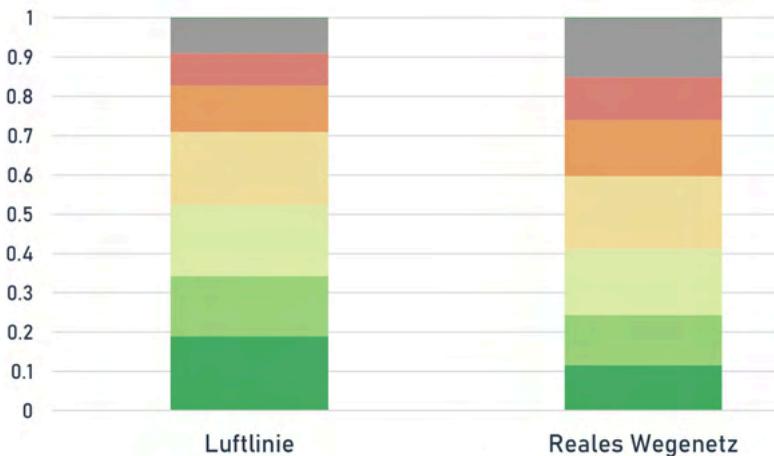
Wie das vorherige Kapitel gezeigt hat, werden zur Messung der Distanz zur Haltestelle in der Schweiz Luftliniendistanzen (Buffer) und in Österreich tatsächliche Wegedistanzen (Isochronen) verwendet. In GOAT sind beide Berechnungsvarianten möglich. Welche Auswirkungen hat die Wahl dieser Messmethoden nun auf die Bewertung in Deutschland?

In Deutschland nimmt der Anteil der Personen in Güteklasse A um sieben Prozentpunkte von 19% (Buffer) auf 12 % (Isochrone) ab.

Gleichzeitig steigt der Anteil der Personen, die in Bereichen mit keiner Güteklasse leben, um sechs Prozentpunkte von 9% auf 15%.

Konkret heißt das, dass bei Nutzung der Isochronen ca. 6 Mio. Einwohner weniger in Gebieten mit Güteklasse A und ca. 5 Mio. Einwohner mehr in Gebieten ohne Güteklassen leben. Reale Einzugsbereiche, die auch das tatsächliche Wegenetz berücksichtigen, zeigen also ein deutlich schlechteres, aber realistischeres Bild der ÖV-Erschließung.

Reale Einzugsbereiche





Luftlinie in Zapfendorf (BY)

Reales Wegenetz in Zapfendorf (BY)



ÖV-Güte im Ländervergleich

Auf Grundlage der erhaltenen Datenbasis* vergleicht man die ÖV-Güte zwischen den 15 Bundesländern, so zeigen sich deutliche Unterschiede. **In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg leben jeweils mehr als 80 % der Bevölkerung in Bereichen mit einer Güteklasse von A oder B.**

Im Gegensatz dazu ist Mecklenburg-Vorpommern mit ca. 18 % das Bundesland mit dem größten Anteil der Bevölkerung, der keiner Güte zugeordnet werden kann.

Mit Ausnahme von Niedersachsen, Saarland und Schleswig-Holstein, die eine Mediängüte von D erreichen,

wird in allen übrigen Bundesländern eine Mediängüte höher als C erreicht. **Das bedeutet, dass in jedem Bundesland mindestens 50 % der Bevölkerung in Gebieten mit einer Güteklasse von D oder besser leben.**

Eine Betrachtung auf Ebene der Landkreise liefert hingegen eine differenziertere Betrachtung: vor allem in den ländlichen Teilen Bayerns und Niedersachsens ist die ÖV-Erschließung schlechter, während sie in den dicht besiedelten Gebieten der Regionen Rhein-Ruhr und Rhein-Neckar deutlich höher ausfällt.

Ländervergleich

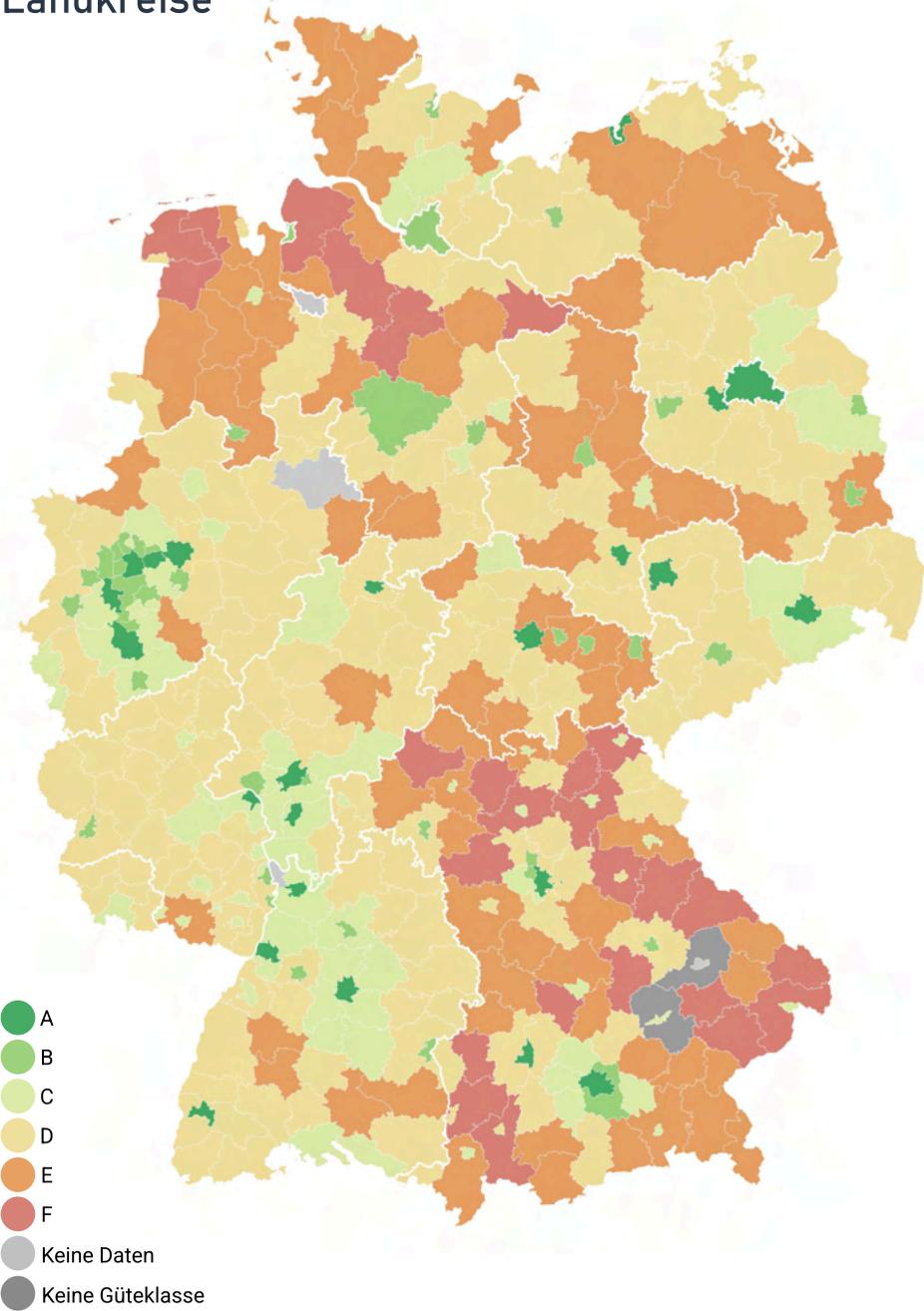


*Für eine möglichst präzise deutschlandweite Auswertung haben wir ausschließlich verlässliche Datenquellen verwendet. Daher wurden die Datensätze von Bremen, Mannheim (BW), Bielefeld, Lippe (NW) und Straubing (BY) aus allen Berechnungen ausgeschlossen, da sie Unstimmigkeiten aufwiesen und als nicht zuverlässig eingestuft wurden.

Median ÖV-Güteklassen der Bundesländer



Median ÖV-Güteklassen der Landkreise



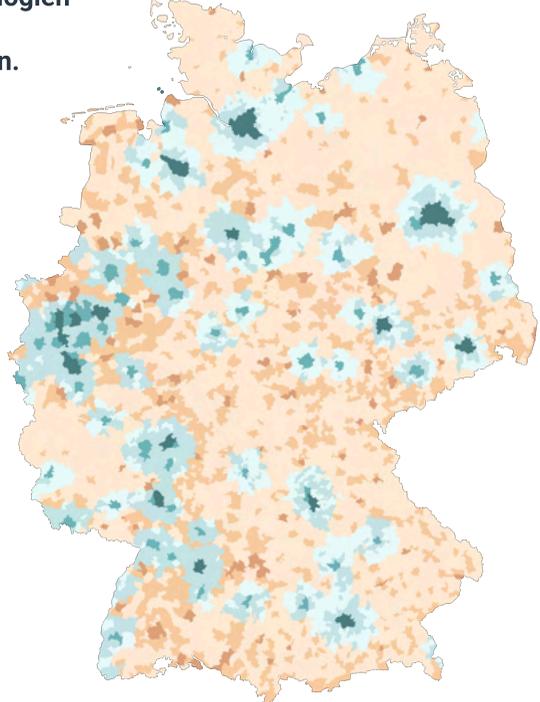
ÖV-Güte in verschiedenen Raumtypologien

RegioStaR7 Raumtypen

Die Raumtypologisierung ermöglicht eine Charakterisierung anhand ortstypischer Charakteristika abseits der Verwaltungsgliederung. Es wird eine regionsübergreifende Vergleichbarkeit geschaffen. In diesem Sinne hat das BBSR die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) konzipiert [5], die mittlerweile als Standard gilt.

Dabei werden alle Gemeinden in Deutschland in sieben Typologien eingeteilt. Davon sind vier Typologien städtische Raumtypen und drei Typologien ländliche Raumtypen.

Die vier städtischen Raumtypologien sind Metropole, Regiopole & Großstadt, Mittelstädte & Städtischer Raum, sowie Kleinstädtischer, dörflicher Raum (jeweils Teil des Raumtyps Stadtregion). Die drei ländlichen Raumtypologien sind Zentrale Städte, Mittelstädte & Städtischer Raum und Kleinstädtischer, dörflicher Raum (jeweils Teil des Raumtyps Ländliche Region).



Aus der Analyse auf Ebene der Bundesländer wird bereits klar, dass es einen Zusammenhang zwischen ÖV-Güte und Raumtypen gibt. Um diesen näher zu untersuchen, haben wir die ÖV-Güte mit der RegioStaR7-Typologie des (BBSR) in Beziehung gesetzt.

Es zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang der Güteklasse mit der Gemeindegröße. Während in Metropolen fast 86 % der Einwohner in Güteklasse A und B leben, sind dies im kleinstädtischen dörflichen Raum in Stadtregionen 9 %. Während der Median im städtischen Raum in Metropolen somit bei Güteklasse A liegt, ist er in Regiopolen und Großstädten bei B, in Mittelstädten bei C und in Kleinstädten bei E.

Betrachtet man die entsprechenden Kategorien im ländlichen Raum, so fällt auf, dass sowohl Mittelstädte und städtische Räume als auch der kleinstädtische dörfliche Raum eine niedrigere Erschließungsqualität aufweisen als die entsprechenden Kategorien in städtischen Regionen. In städtischen Regionen liegt der Median in Mittelstädten bei Güteklasse C, während er in ländlichen Regionen bei D liegt. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum liegt der Median in städtischen Regionen bei E und in ländlichen Regionen auch bei E.

Insgesamt zeigt sich, wenig überraschend, ein deutlicher Zusammenhang von ÖV-Güteklassen und Gemeindegröße sowie räumlicher Lage.

 **Es gibt einen klaren Zusammenhang zwischen ÖV-Güte und Raumtypen.**

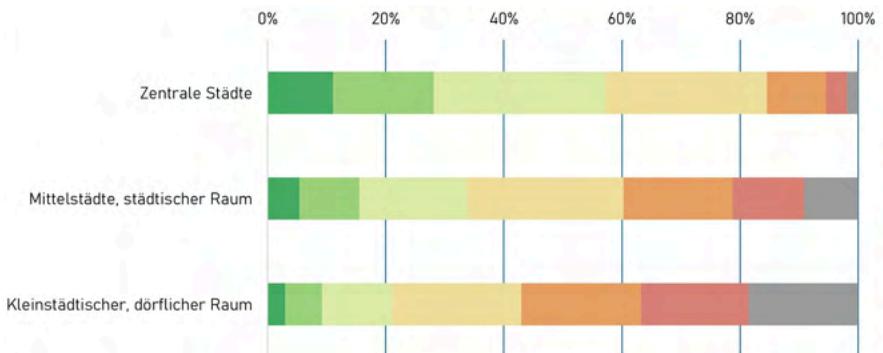
Städtische Regionen



“ In Metropolen leben knapp 86 % der Einwohner in Güteklasse A und B, ...

“ ... im Kleinstädtischen dörflichen Raum sind es 9 %

Ländliche Regionen



TOP 5 nach Gemeindegröße auf Gemeindeebene

Dass ein Zusammenhang zwischen Gemeindegröße und ÖV-Güteklassen besteht, heißt jedoch nicht, dass es nicht auch kleinere Gemeinden mit einer guten Erschließung geben würde. Im Folgenden möchten wir daher die TOP 5 Gemeinden nach Gemeindegröße vorstellen. Diese wurden auf Basis der bevölkerungsgewichteten durchschnittlichen Güteklasse berechnet.

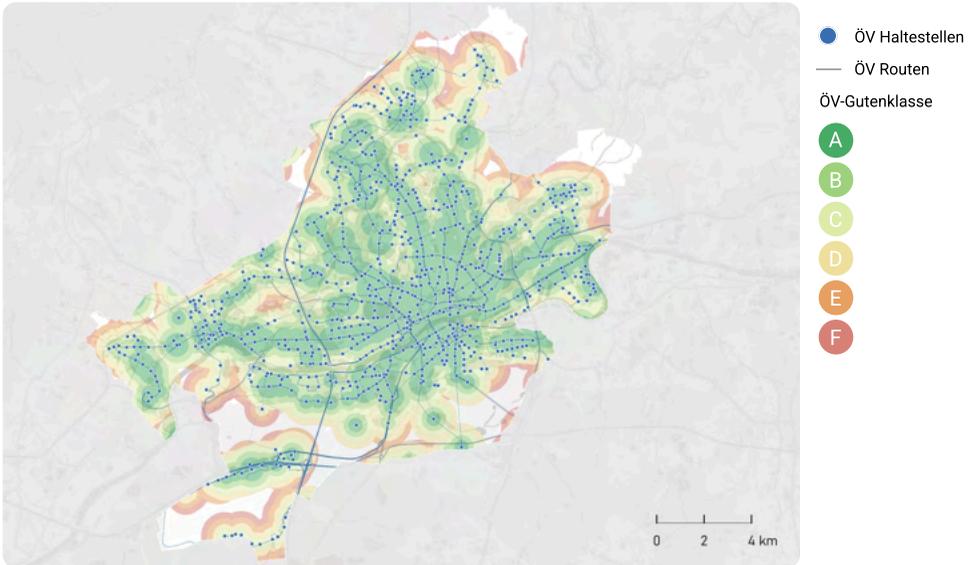
Top 5 Großstädte >=100.000			
Pl	Gemeinde	Bundesland	Ø Güteklasse
1	Frankfurt am Main	HE	1,31
2	Stuttgart	BW	1,35
3	Hannover	NI	1,4
4	Karlsruhe	BW	1,42
5	Düsseldorf	NW	1,45

Top 5 Mittelstädte >=20.000 – 100.000			
Pl	Gemeinde	Bundesland	Ø Güteklasse
1	Laatzten	NI	1,61
2	Rheinstetten	BW	1,62
3	Ostfildern	BW	1,72
4	Stutensee	BW	1,78
5	Unterhaching	BY	1,83

Top 5 Kleinstädte >=5.000 – 20.000			
Pl	Gemeinde	Bundesland	Ø Güteklasse
1	Meckenbeuren	BW	1,13
2	Linkenheim-Hochstetten	BW	1,29
3	Salem	BW	1,42
4	Eggenstein-Leopoldshafen	BW	1,59
5	Wald-Michelbach	HE	1,65

Top 5 Landgemeinden <5.000			
Pl	Gemeinde	Bundesland	Ø Güteklasse
1	Bullay	RP	1,35
2	Hatzenport	RP	1,46
3	Niederwerth	RP	1,51
4	Thür	RP	1,68
5	Buckenhof	BY	1,77

Frankfurt am Main - Großstadt

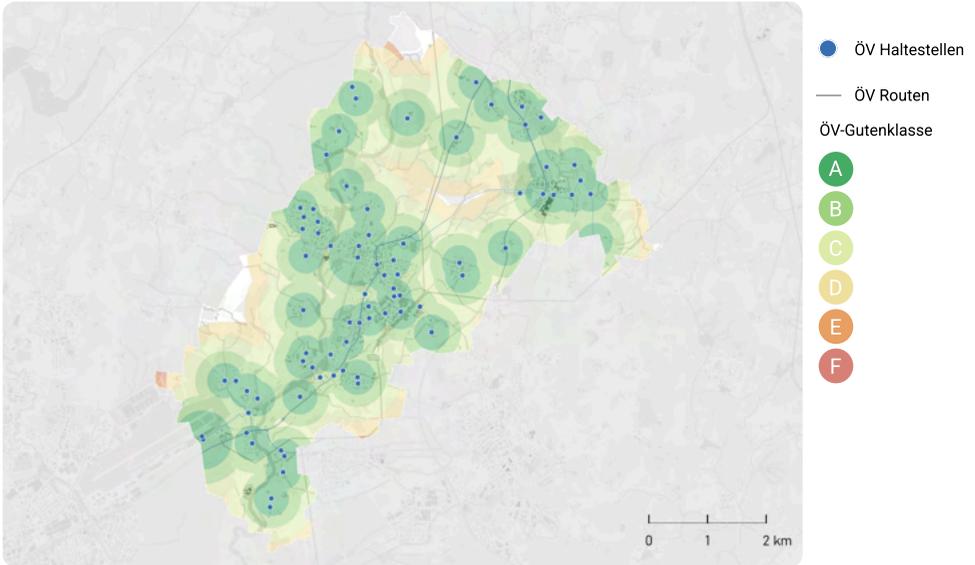


In Gemeinden mit hoher durchschnittlicher Güteklasse zeigt sich eine deutliche Überlagerung von bebauter Fläche und Bereichen hoher Güteklasse.

Laatzen - Mittelstadt

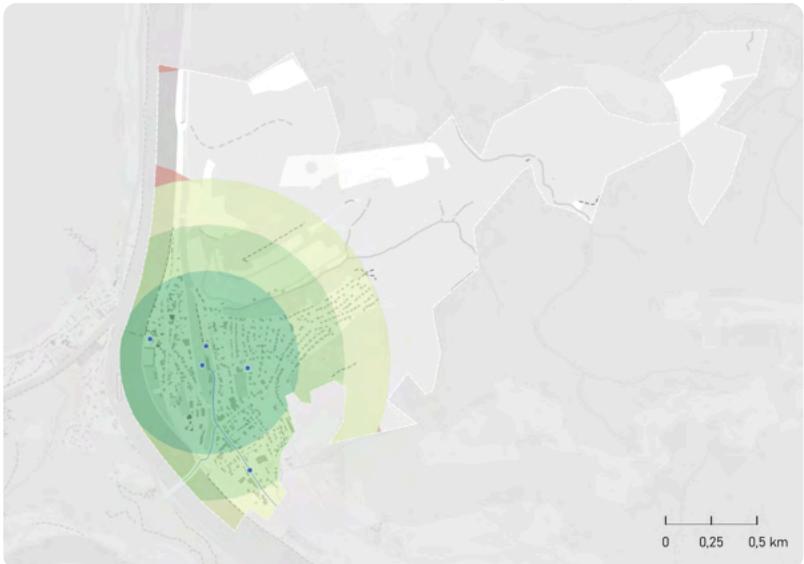


Meckenbeuren - Kleinstadt



Transit-oriented Development zahlt sich aus, so erreichen auch ländliche Räume eine gute ÖV-Qualität.

Bullay - Landgemeinden



ÖV-Güteklassen als Mittel zur Integration von Stadt- und Verkehrsplanung: Lehrstunde aus der Schweiz

Wie können wir also eine räumliche und verkehrliche Entwicklung, wie unsere positiven Beispiele sie gezeigt haben, planerisch unterstützen?

Neben ihrer Funktion als Indikator für die Bewertung der ÖV-Erschließung werden die ÖV-Güteklassen in der Schweiz auch im Rahmen verschiedener Stadt- und Raumplanung und -ordnung verwendet. Hier sind insbesondere die Kommunalen und Kantonalen Richtpläne sowie die Stellplatzverordnungen zu nennen. Erstere entsprechen den deutschen Landes- und Regionalentwicklungsplänen; letztere den deutschen Stellplatzsätzen.

Kantonale Richtpläne entsprechen den deutschen Landes- bzw. Regionalentwicklungsplänen. Sie geben für ihr Gebiet Leitlinien und Empfehlungen bezüglich der langfristigen räumlichen Koordinierung von Wohnraum, Gewerbe, Infrastruktur und Natur. **Ein zentraler Aspekt ist dabei die**

Integration von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

In Stellplatzverordnungen wird beispielsweise festgelegt, dass innerhalb bestimmter ÖV-Güteklassen die Anzahl der zu erbauenden Stellplätze reduziert werden darf.

Ebenfalls wird anhand der ÖV-Güteklassen eine Stellplatzverordnung erstellt, um die rechtlich bindende Anzahl an Parkplätzen für Autos sowie Fahrrädern bei neuen Bauprojekten im Voraus zu planen. In der Schweiz werden dabei auf kommunaler Ebene die verschiedenen Stellplatzvorgaben festgelegt. Die Anzahl der vorgeschriebenen Parkplätze ist abhängig von der jeweiligen Lage und Nutzung der naheliegenden Gebäude, wobei in Städten zunehmend darauf geachtet wird, die Parkplatzanzahl zu verringern. Ähnliche Regelungen werden auch in Österreich verwendet, die auf den jeweiligen Bauordnungen der Bundesländer basieren.

Über Plan4Better

Die Plan4Better GmbH ist ein Software- und Beratungsunternehmen mit Sitz in München, das als Spin-off der Technischen Universität München entstanden ist. Wir kombinieren Expertise in den Bereichen Software-Entwicklung, Geoinformatik sowie Stadt- und Verkehrsplanung.

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Arbeit liegt in der Entwicklung der WebGIS-Plattform GOAT. So analysieren wir beispielsweise mit Hilfe von GOAT die Erreichbarkeit und Qualität von ÖPNV-Angeboten.

Eine Kernkompetenz von Plan4Better ist die zielgruppenspezifische Visualisierung von Daten, die für die Einbindung verschiedener Akteure entscheidend ist. Mit unserem Team aus erfahrenen Ingenieuren, Softwareentwicklern und Planern verfolgen wir einen wissenschaftlich fundierten, praxisorientierten Ansatz, der aktuelle Forschungsergebnisse in anwendbare Lösungen überführt und dabei Stakeholder und die Bevölkerung beteiligt. Zu unseren Kunden zählen über 30 deutsche Kommunen, kommunale Unternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen und Planungsunternehmen.

Wir bieten insbesondere folgenden Produkte und Dienstleistungen an: Elektromobilitätskonzepte, Mobilitätskonzepte, Quartierskonzepte und SUMP; Emissionsmodellierung; Standortanalysen und -bewertung; Schwachstellenanalysen ÖPNV; Konzepte Fußverkehr und Radverkehr; Erreichbarkeitsanalysen; Potenzialanalysen; Auftragsforschung und Entwicklung; Räumliche Analysen und Datenanalyse.



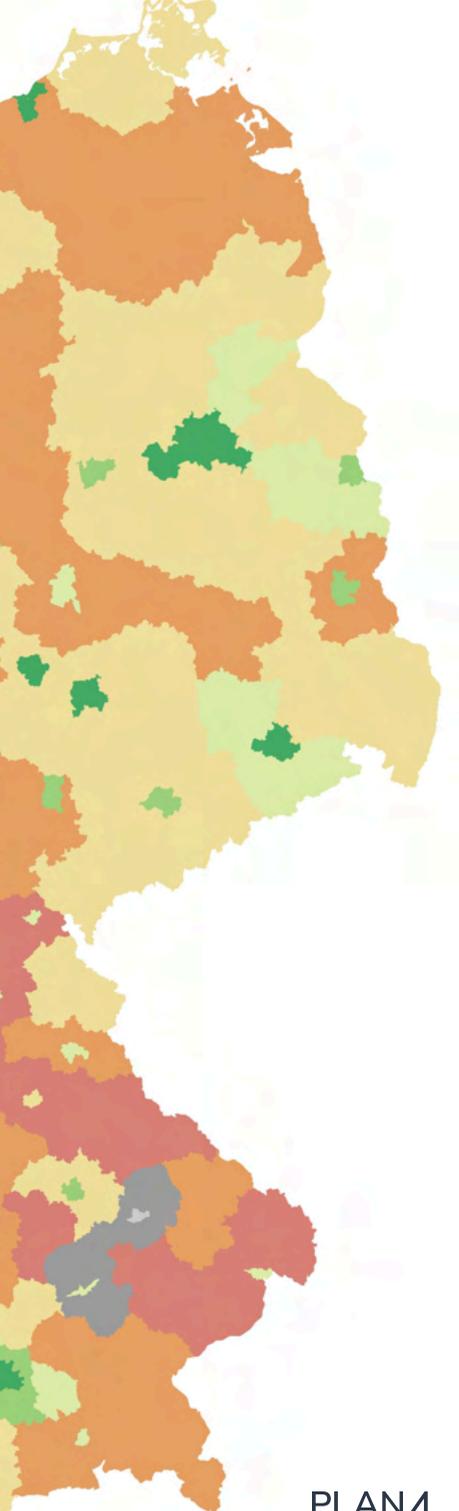
Über TUM Forschungsgruppe Erreichbarkeitsplanung

Die Forschungsgruppe Erreichbarkeitsplanung am Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München widmet sich der Erforschung und Entwicklung integrierter Flächennutzungs- und Verkehrsstrategien. Das Ziel ist es, Einflussmöglichkeiten auf das individuelle Mobilitätsverhalten zu analysieren und Instrumente und Modelle für die Entwicklung und Bewertung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zu entwerfen.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Dabei berücksichtigen wir die Wechselwirkungen zwischen Raumstruktur und Verkehrssystemen, um nachhaltige Lösungen zu fördern. Zudem erstellt die Forschungsgruppe Modelle und Instrumente zur Abschätzung dynamischer Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr. Diese helfen, die räumlichen und zeitlichen Dynamiken im Verkehr zu verstehen und vorausszusehen. Ein weiterer Fokus liegt auf Planungs- und Umsetzungsprozessen auf stadtregio-naler Ebene, um den demografischen und wirtschaftlichen Veränderungen sowie den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden.

International sind wir stark vernetzt und teilen unsere lokalen und regionalen Erfahrungen in nationalen, europäischen und weltweiten Netzwerken. Wir veranstalten Konferenzen, Workshops und öffentliche Vorträge, um den Austausch zu fördern und zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen beizutragen.





PLAN4
BETTER

