

Erreichbarkeit von regionalen (ZO3) und überregionalen (ZO5) Zentren im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV)

Die Erreichbarkeitsverhältnisse stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit den regionalen Entwicklungsmöglichkeiten. Während die Zentren in den städtisch geprägten Gebieten sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar sind, sind die Bewohner:innen ländlicher Gebiete stärker auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen.

Neue Analysen der Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich, die auch als Grundlage für die Kartendarstellungen dienen, wurden im Jahr 2024 durchgeführt und in der ÖROK-Schriftenreihe Nr. 216 „ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024, Analysen zum ÖV und MIV“ dargestellt.

Spezifisches Erkenntnisinteresse:

Zuordnung: Regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit

Themen: Mobilität und Erreichbarkeit

Verwandte Indikatoren:

Dieser Indikator besteht aus folgenden Medien:

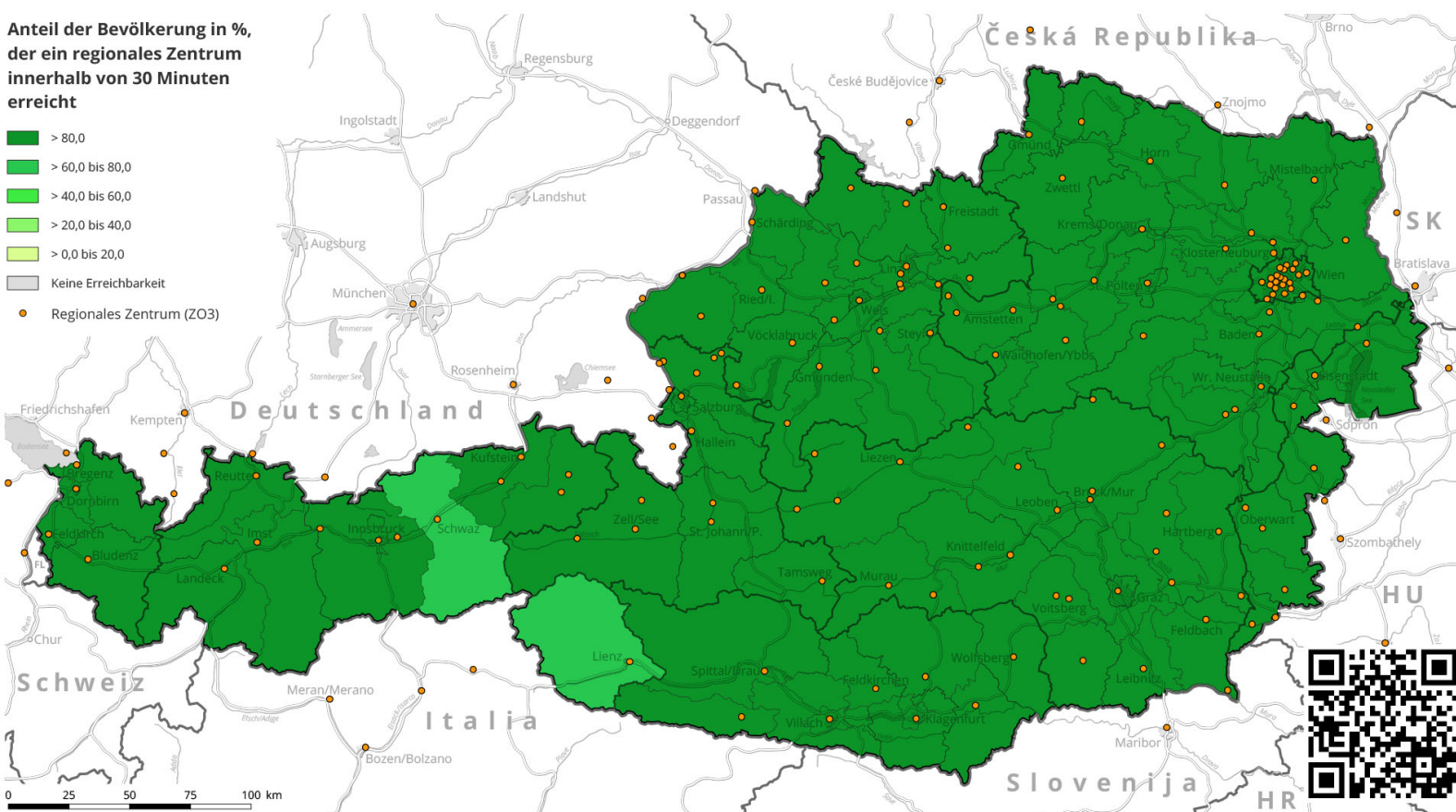
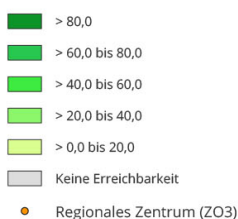
Karten:

- Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) im motorisierten Individualverkehr 2023
- Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) im motorisierten Individualverkehr 2023
- Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) im öffentlichen Verkehr 2023
- Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) im öffentlichen Verkehr 2023
- Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen zu Fuß oder im ÖV: Sekundarstufe I (10- bis 14-jährige SchülerInnen), 2023
- Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen zu Fuß oder im ÖV: Sekundarstufe II (15- bis 19-jährige SchülerInnen), 2023
- Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen zu Fuß oder im ÖV: Tertiäre Bildung (Hochschule), 2023
- Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) im motorisierten Individualverkehr 2023 (500m-Raster)
- Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) im motorisierten Individualverkehr 2023 (500m-Raster)
- Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) im öffentlichen Verkehr 2023 (500m-Raster)
- Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) im öffentlichen Verkehr 2023 (500m-Raster)
- Vergleich MIV 2023 - ÖV 2023 - Erreichbarkeit von überregionalen Zentren in MIV und ÖV
- Einpendler:innenzentren in Österreich 2021

Exposés:

Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) im motorisierten Individualverkehr 2023

Anteil der Bevölkerung in %, der ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreicht

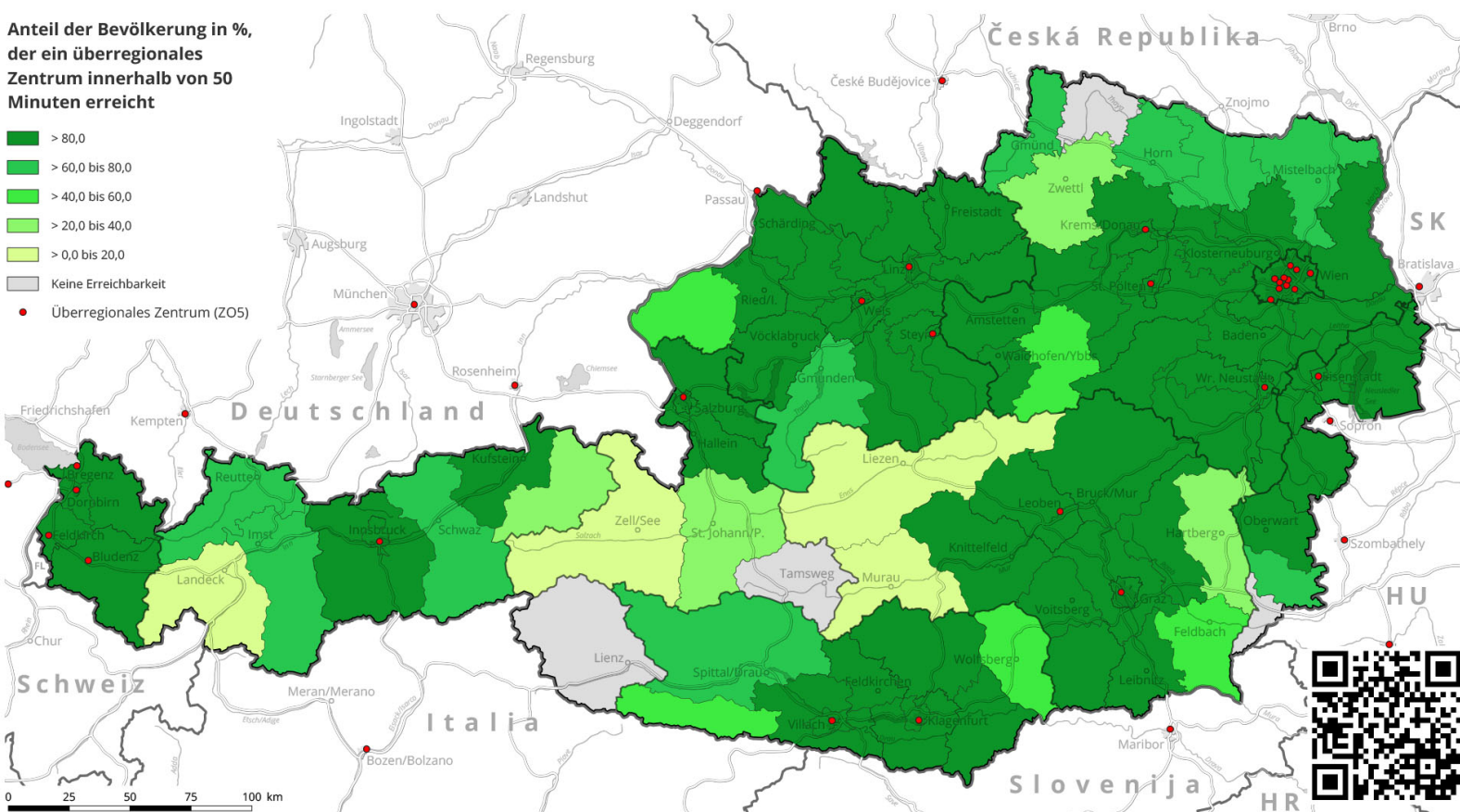
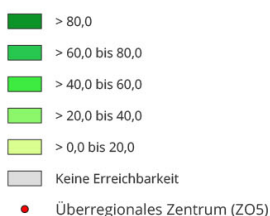


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROK atlas
RAUMBEOBACHTUNG

Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) im motorisierten Individualverkehr 2023

Anteil der Bevölkerung in %, der ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreicht

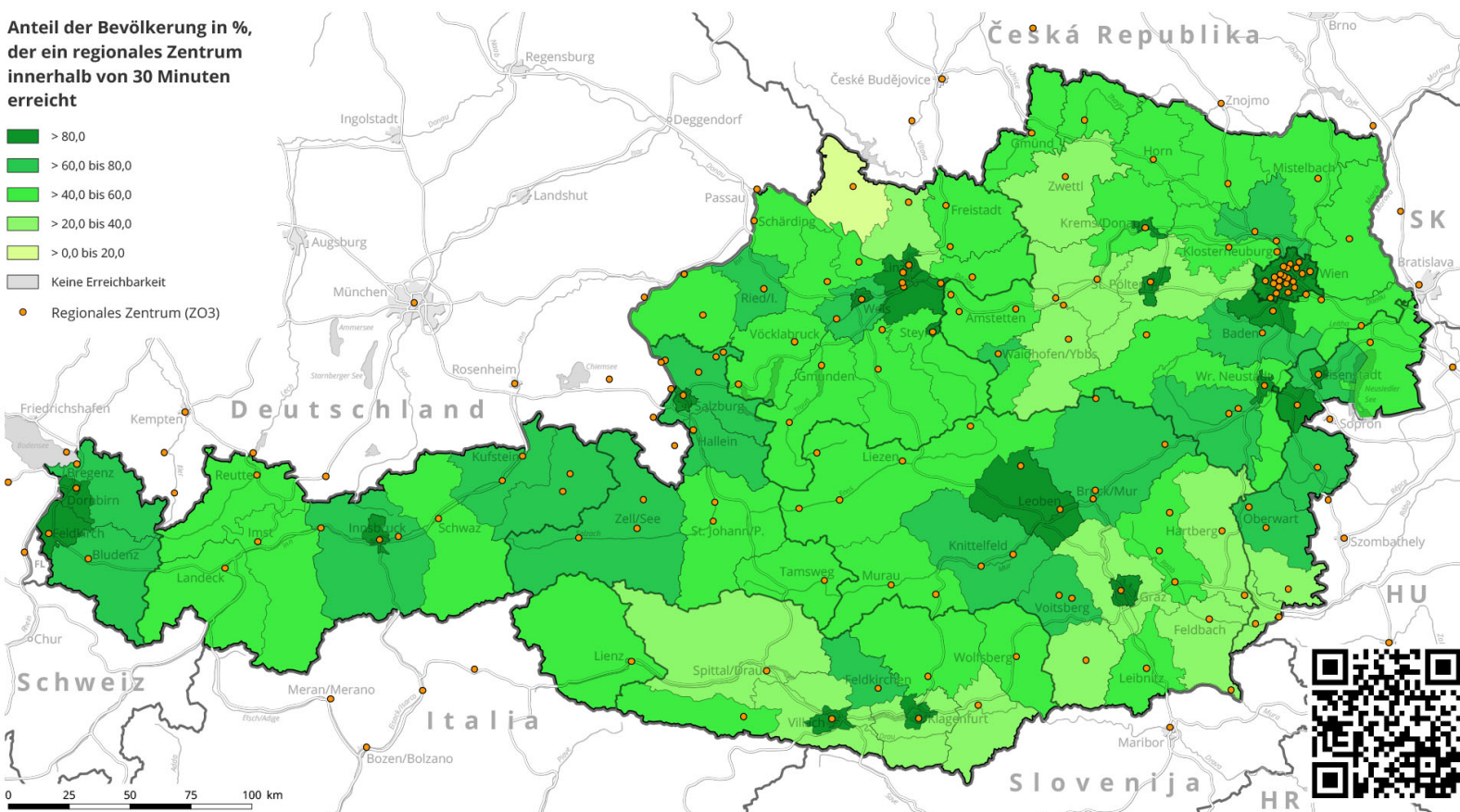
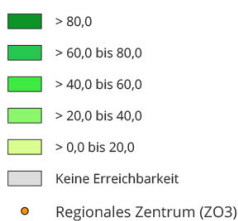


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROK atlas
RAUMBEOBACHTUNG

Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) im öffentlichen Verkehr 2023

Anteil der Bevölkerung in %, der ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreicht

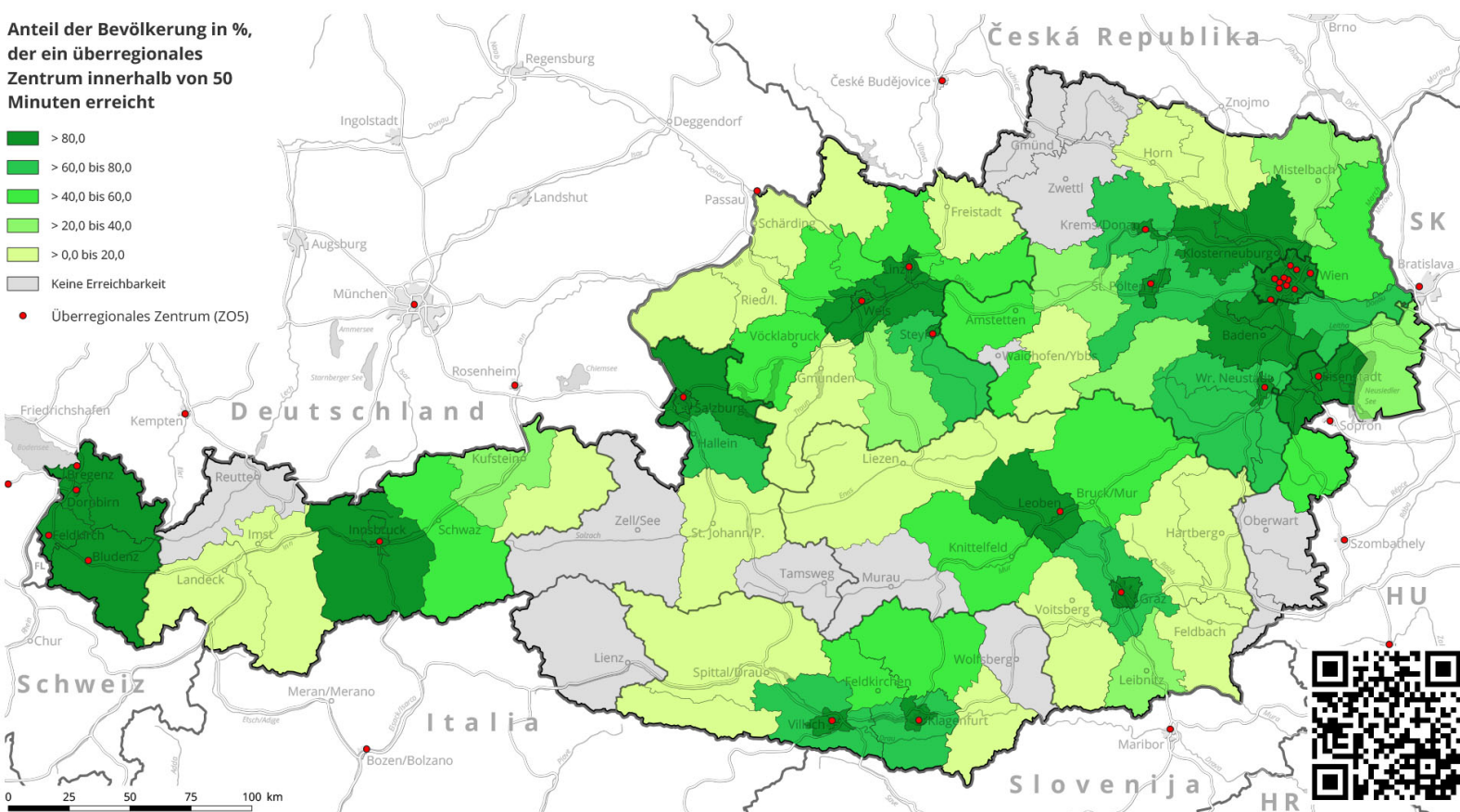


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROK atlas
RAUMBEOBACHTUNG

Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) im öffentlichen Verkehr 2023

Anteil der Bevölkerung in %, der ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreicht

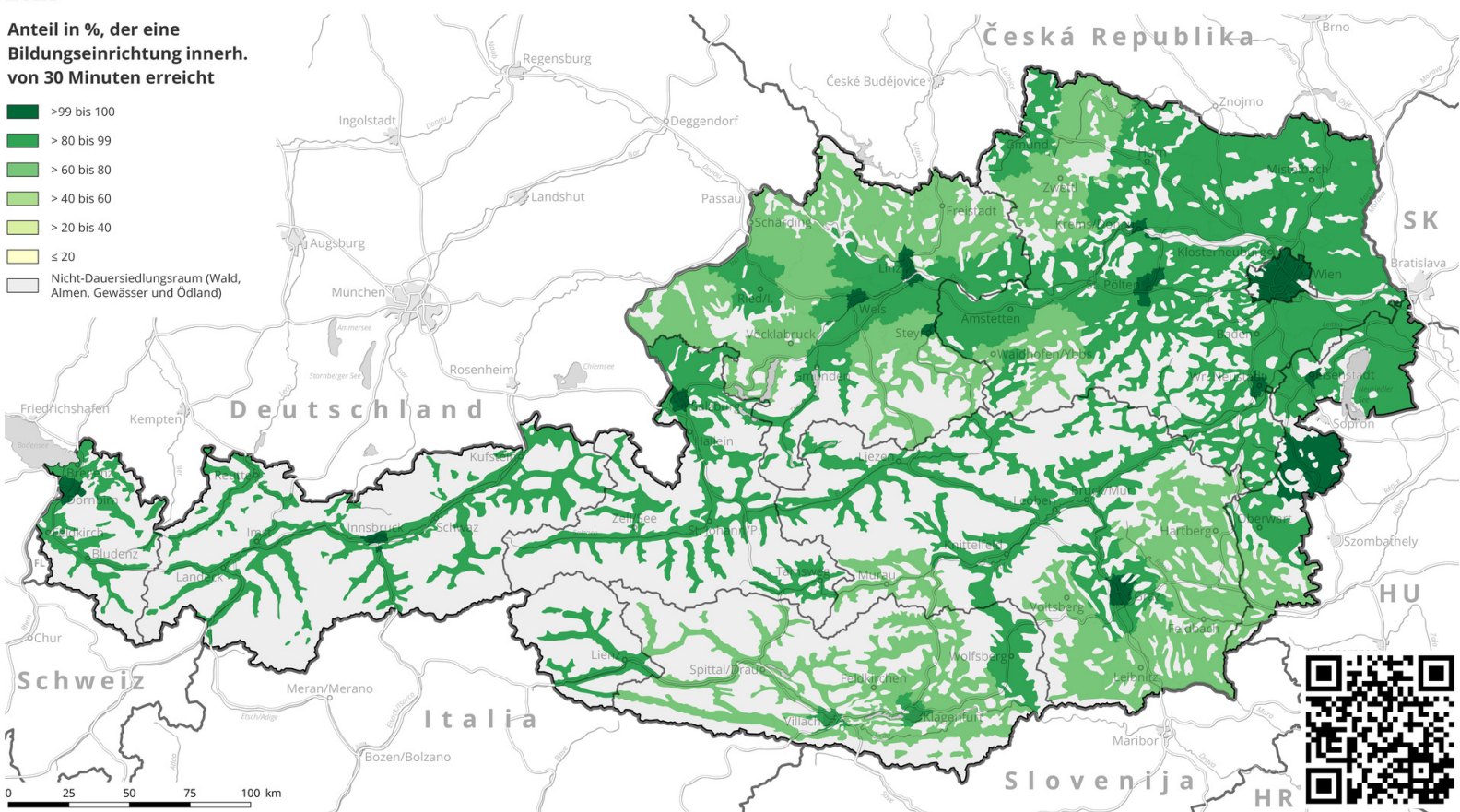
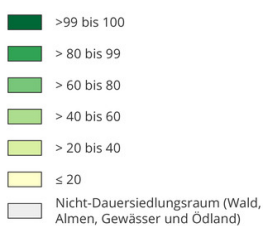


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROK atlas
RAUMBEOBACHTUNG

Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen zu Fuß oder im ÖV: Sekundarstufe I (10- bis 14-jährige SchülerInnen), 2023

Anteil in %, der eine Bildungseinrichtung innerh. von 30 Minuten erreicht

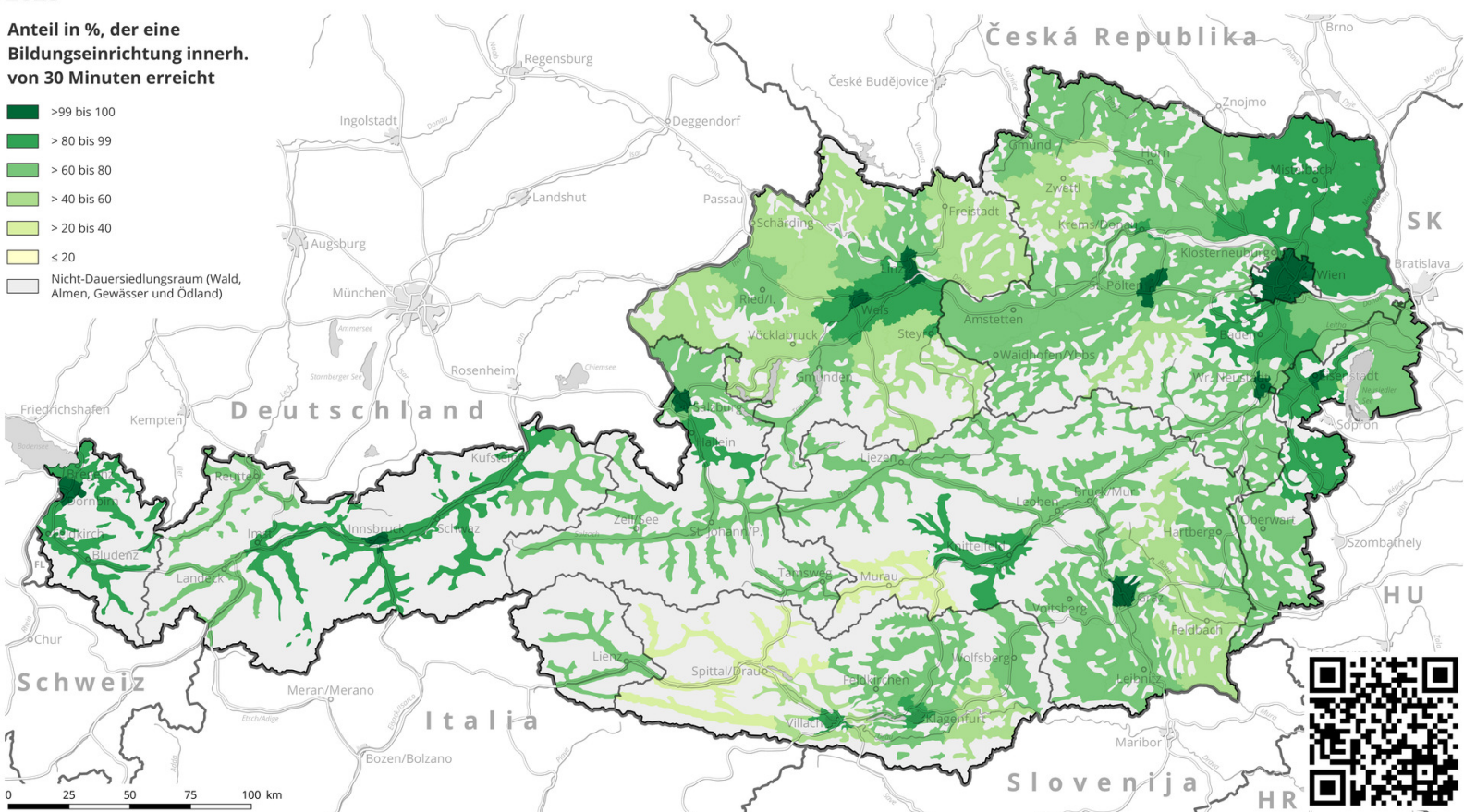
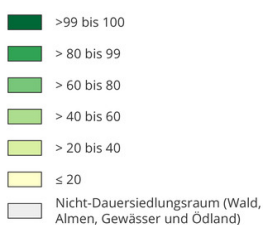


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen zu Fuß oder im ÖV: Sekundarstufe II (15- bis 19-jährige SchülerInnen), 2023

Anteil in %, der eine Bildungseinrichtung innerh. von 30 Minuten erreicht

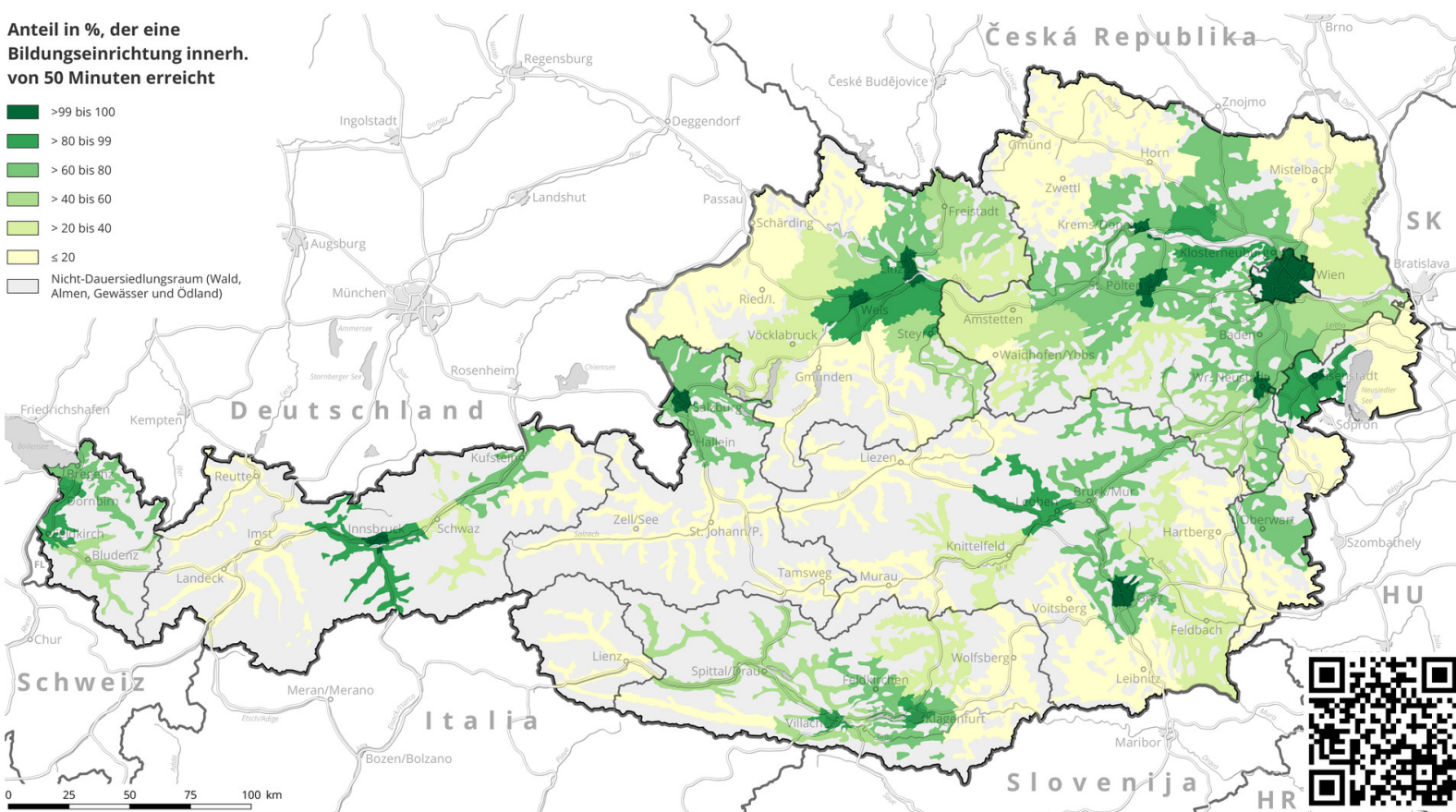
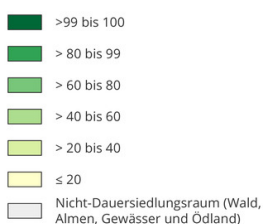


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen zu Fuß oder im ÖV: Tertiäre Bildung (Hochschule), 2023

Anteil in %, der eine
Bildungseinrichtung innerh.
von 50 Minuten erreicht

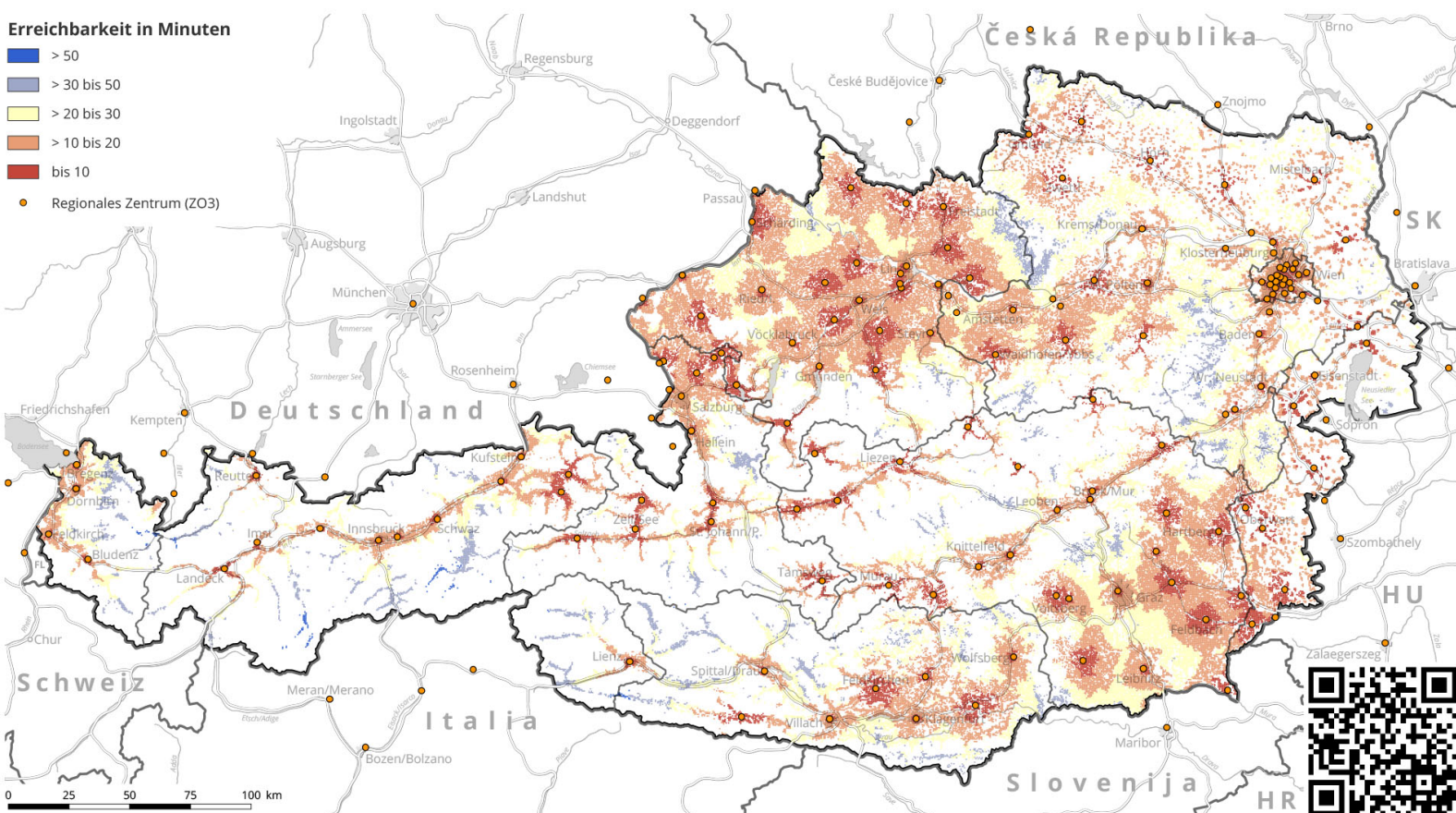


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; Politische Bezirke - Wien gesamt
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

MIV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3)

Erreichbarkeit in Minuten

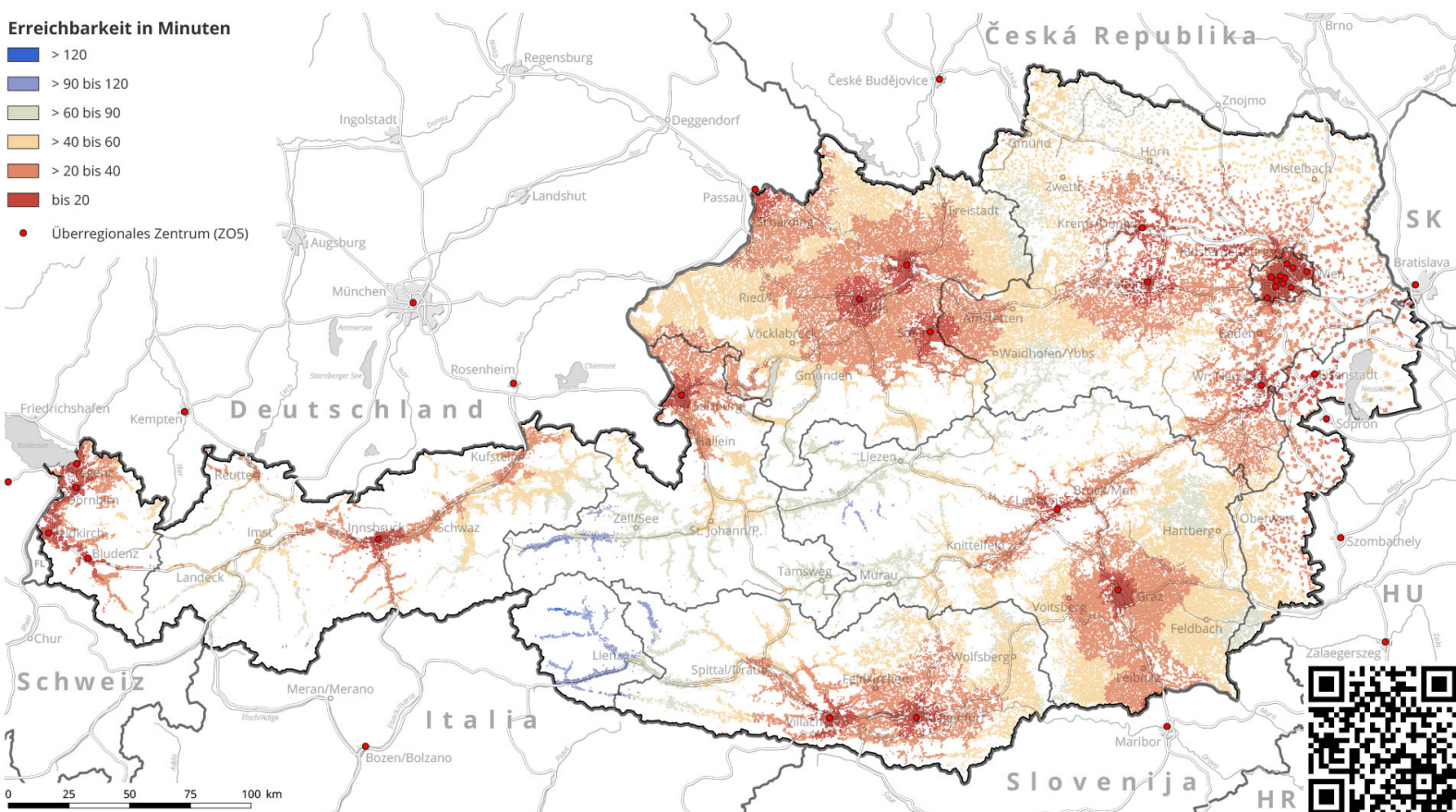
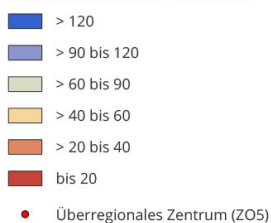


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; 500m-Raster
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

MIV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5)

Erreichbarkeit in Minuten

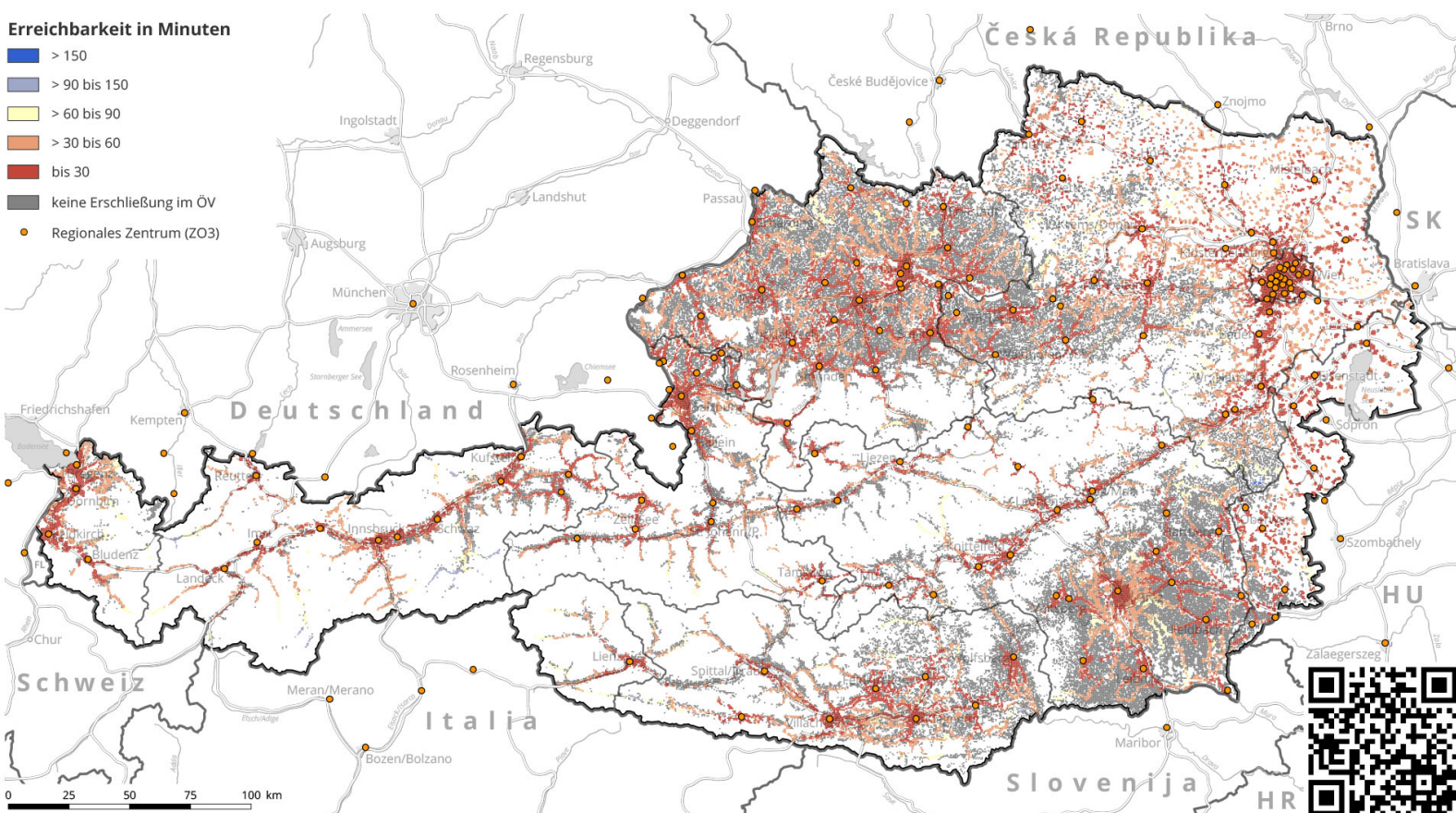
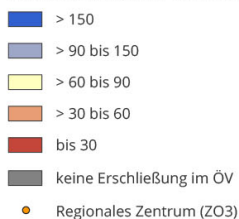


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; 500m-Raster
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

ÖV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3)

Erreichbarkeit in Minuten

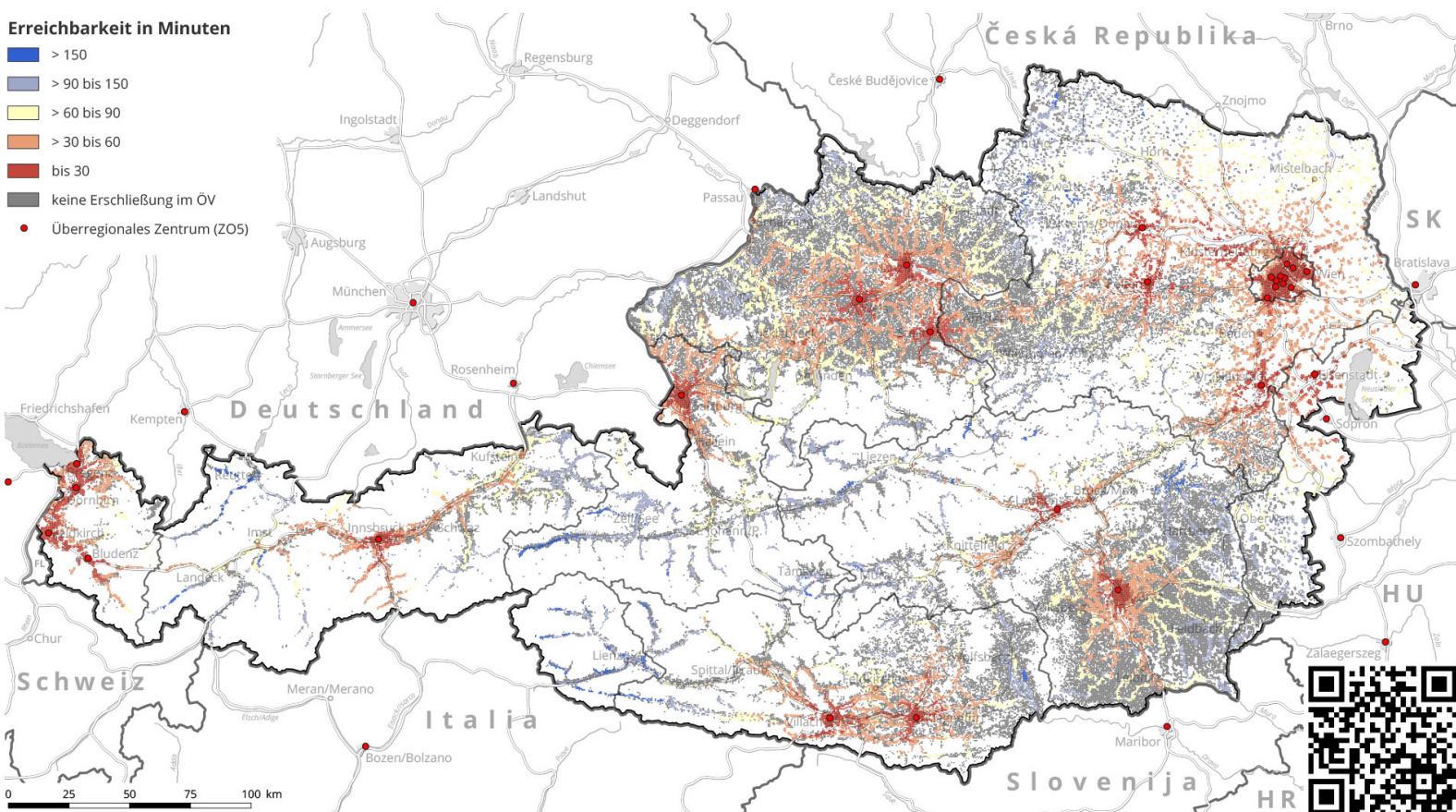
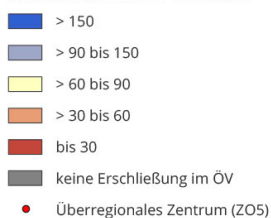


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; 500m-Raster
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5)

Erreichbarkeit in Minuten

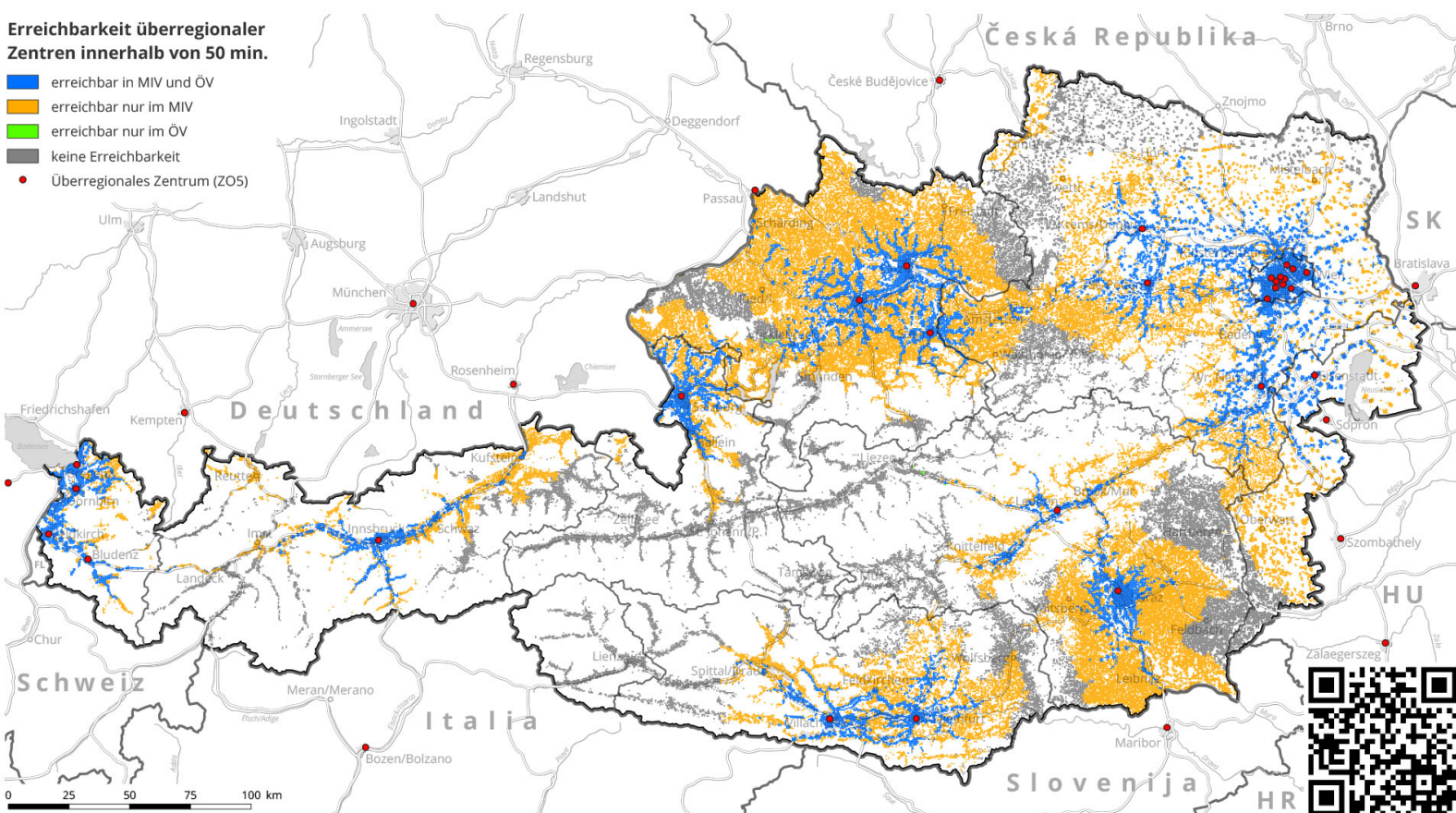
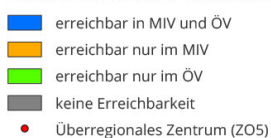


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; 500m-Raster
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren in MIV und ÖV

Erreichbarkeit überregionaler Zentren innerhalb von 50 min.

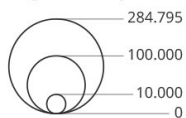


Quelle: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24; 500m-Raster
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

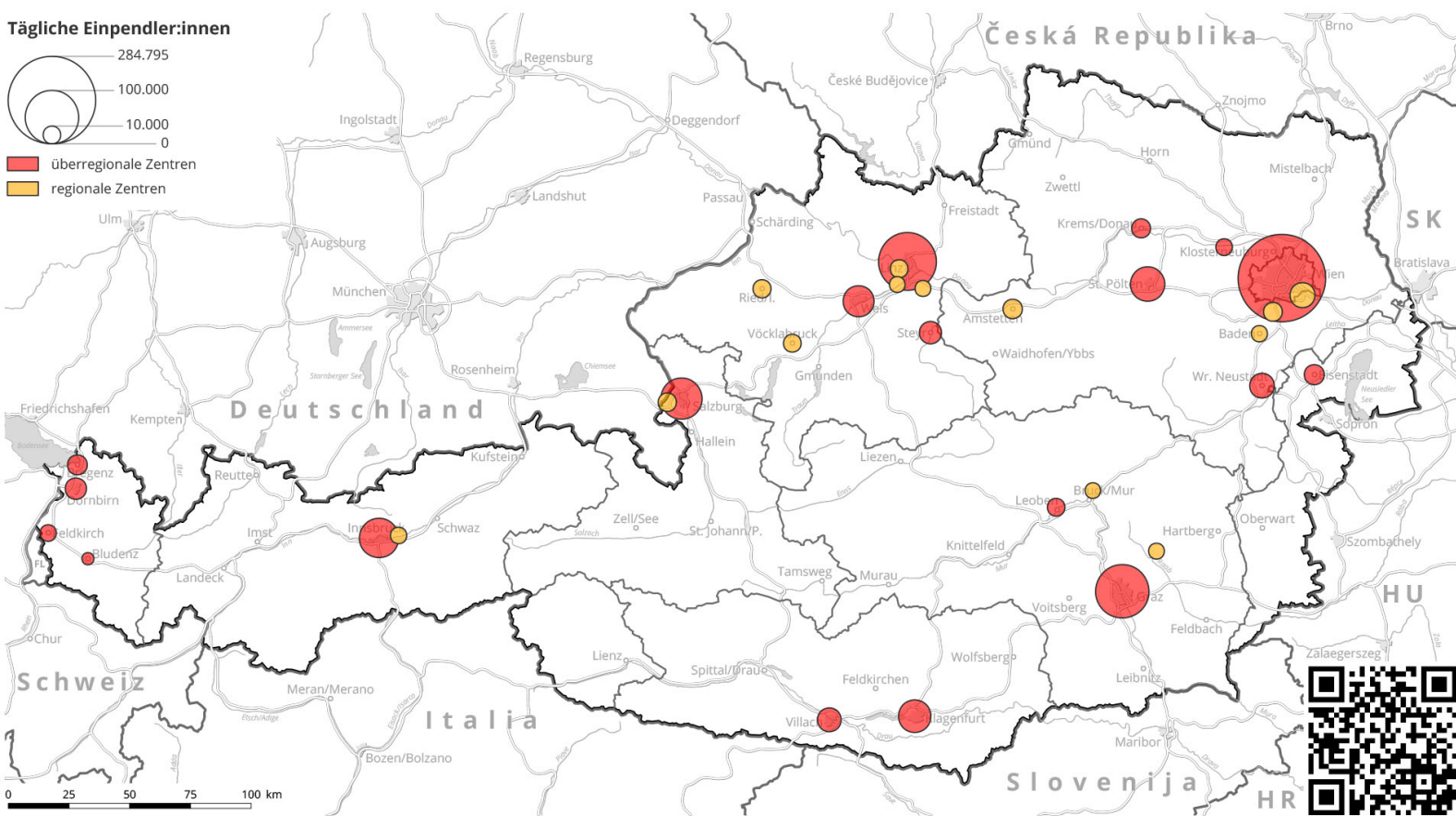
ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

Einpender:innenzentren in Österreich 2021

Tägliche Einpender:innen



überregionale Zentren
regionale Zentren



Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2021, Volkszählung
© ÖROK 2024; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024

Die Erreichbarkeit von überregionalen und regionalen Zentren mittels Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist nach wie vor ein wesentliches Maß für die Versorgungsqualität der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen und die Zugänglichkeit zu Bildungs- und Qualifizierungsangeboten, Verkehrsinfrastruktur und zum regionalen Arbeitsmarkt. In diesem Sinne stellt die Erreichbarkeit eine wesentliche Kenngröße im Zusammenhang mit Planungsaufgaben der Gebietskörperschaften dar.

Im Rahmen der ÖROK wurden bereits im Jahr 1989 erste Analysen zu Erreichbarkeitsverhältnissen in Österreich durchgeführt (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 75), welche im Jahr 2000 auf Basis von Daten aus 1997/98 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 155), 2007 auf Datenbasis von 2005 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 174) sowie 2018 auf Datenbasis 2016 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 203) aktualisiert worden sind.

Zwischenzeitlich wurden die schon umfassend zur Verfügung stehenden Datengrundlagen – wie die GIP – noch weiterentwickelt und die Qualität verbessert. Die digitalen Fahrpläne sind mittlerweile frei zugänglich verfügbar. Das Erreichbarkeitsmodell des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurde ebenfalls in den vergangenen Jahren durch die AustriaTech GmbH im Auftrag des BMK stetig weiterentwickelt. Für die Erreichbarkeitsanalyse 2023/2024 wurde mit dem Erreichbarkeitsmodell Österreich die grundlegenden Basisdaten der Erreichbarkeit im MIV und ÖV errechnet und in einer umfangreichen Datenauswertung analysiert und interpretiert.

Die vorliegende Erreichbarkeitsanalyse 2024 wurde von der ÖIR GmbH auf Basis der Daten von 2023 erstellt und inhaltlich im Rahmen der ÖROK in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ begleitet. Dabei erfolgte die Ermittlung der Versorgungsqualität mit zentralen Einrichtungen über den Anteil der Bevölkerung, der die nächstgelegenen regionalen und überregionalen Zentren sowie Bildungseinrichtungen in einem zumutbaren Zeitraum erreichen kann. Ergänzt wurden die Analysen mit Berechnungen und Auswertungen zu Pendler:innen. Als „zumutbarer“ Reisezeitraum wurde – analog zur Erreichbarkeitsanalyse aus dem Jahr 2018 – ein Schwellenwert für regionale Zentren von 30 Minuten und für überregionale Zentren von 50 Minuten herangezogen.

Zur Methodik

Die Basis-Raumeinheit des Modells für die Analysen zu Zentren und Schulen ist die 100x100-Meter-Rasterzelle des regionalstatistischen Rasters 2023 der Statistik Austria. Von den acht Millionen 100x100-Meter-Rasterzellen für ganz Österreich sind rund 587.000 dauerhaft bewohnt. Als Wohnbevölkerung wurden die angegebenen Hauptwohnsitze herangezogen. Bei den Pendelverkehren besteht die dahinterliegende Raumeinheit aus den 250x250-Meter-Rasterzellen des regionalstatistischen Rasters der Statistik Austria.

Das vorliegende Modell dient zur Ermittlung der Erreichbarkeit von jeder Rasterzelle zu den im Vorfeld definierten Zielen (Zentren, Schulen). Dabei wird die Reisezeit von der Rasterzelle zum nächstgelegenen Ziel für den „Motorisierten Individualverkehr“ (MIV) und den „Öffentlichen Verkehr“ (ÖV) errechnet.

Basierend auf Festlegungen in früheren Erreichbarkeitsanalysen wendet auch die vorliegende Erreichbarkeitsanalyse die zentralen Orte der Stufe 3 und höher (regionale Zentren ZO3) sowie zentrale Orte der Stufe 5 und höher (überregionale Zentren ZO5) an. Grundlage ist eine österreichweit abgestimmte Zentrenliste, die kompatibel mit den bestehenden Zentrenenteilungen der einzelnen Bundesländer ist. Die Ziele sind 198 regionale und 44 überregionale Zentren. Weiters wurden für den Schwerpunkt Bildung 3.090 Bildungseinrichtungen unterschiedlicher Kategorien herangezogen.

Die Erreichbarkeit im MIV wurde über das Straßennetz der Graphen-Integrationsplattform (GIP) berechnet. Für den ÖV wurden die Fahrpläne von „Mobilitätsverbünde Österreich“ herangezogen, wobei die Fußwege zu und von den Haltestellen über das GIP-Netz geroutet wurden.

Zusammenfassende Ergebnisse

Der Erreichbarkeitsgrad der überregionalen Zentren liegt österreichweit bei knapp unter 89 Prozent. Das bedeutet, dieser Anteil der Bevölkerung kann ein überregionales Zentrum innerhalb der vorgegebenen Zeitschranke von 50 Minuten erreichen. Im Vergleich zur Erreichbarkeitsanalyse 2018 hat sich dieser Wert um 3,5 Prozentpunkte erhöht. Ohne Wien beträgt der Erreichbarkeitsgrad 86 Prozent.

Bei der Erreichbarkeit der überregionalen Zentren im Öffentlichen Verkehr zeigen sich im Bundesländervergleich deutliche Unterschiede. Während der Erreichbarkeitsgrad Wiens mit 100 Prozent erwartungsgemäß hoch ist, liegt Vorarlberg mit über 93 Prozent nicht weit hinter der Bundeshauptstadt. Deutlich über dem österreichischen Durchschnitt liegen auch noch die Bundesländer Niederösterreich und Salzburg mit einem Erreichbarkeitsgrad von knapp über bzw. unter 60 Prozent.

Der Erreichbarkeitsgrad von Zentren mit regionaler Bedeutung – bestimmt durch eine Reisezeit von unter 30 Minuten – liegt im MIV für Gesamtösterreich bei rund 98 Prozent. Die regionalen Zentren können aufgrund ihrer höheren Anzahl und ihrer räumlichen Verteilung trotz niedrigerer Zeitschranke von 30 Minuten auch im ÖV von mehr Personen erreicht werden als die überregionalen Zentren. Neben Wien mit einer fast flächendeckenden ZO3-Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr, haben die Bundesländer Vorarlberg und Salzburg die höchsten Erreichbarkeitsgrade. Über 75 Prozent der Bevölkerung können in diesen Ländern ein regionales Zentrum innerhalb der Zeit-schranke von 30 Minuten erreichen. Vorarlberg, Tirol und Salzburg verfügen über eine ÖV-freundliche Siedlungsstruktur – häufig bedingt durch Tallagen. Dieser räumliche Vorteil trifft hingegen auf Teile Kärntens, der Steiermark und Niederösterreichs mit dispers besiedelten Räumen nicht zu. Dies führt zu deutlich niedrigeren Erreichbarkeitsgraden unter dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien). In Oberösterreich liegt der ZO3-Erreichbarkeitsgrad exakt im Österreichschnitt.

Zentrales Element der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr ist die Erschließung der Bevölkerung, das heißt, ob in nicht zu großer Entfernung eine Haltestelle erreichbar ist.

9 Prozent der Bevölkerung können innerhalb von 1.250 Metern keine Haltstelle mit einer Verbindung zu einem regionalen Zentrum erreichen.

Der Vergleich der mittleren Reisezeiten im MIV und ÖV in das nächste regionale und überregionale Zentrum zeigt für alle Bundesländer eine wesentlich kürzere Reisezeit mit dem PKW. Auffällig ist, dass in allen Bundesländern außer Wien der prozentuelle Unterschied zwischen MIV und ÖV bei den Reisezeiten in die überregionalen Zentren generell deutlich kleiner ist als in die regionalen Zentren. Generell beträgt die Reisezeitdifferenz zwischen ÖV und MIV in Österreich (ohne Wien) in das nächste regionale Zentrum zehn Minuten, ins überregionale Zentrum 14 Minuten.

Die Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen unterscheidet sich deutlich je nach Schultyp. So erreichen 90 Prozent der Schüler:innen der Mittelschulen und AHS-Unterstufen die nächstgelegene Schule im ÖV innerhalb von 30 Minuten, während dies bei den SchülerInnen von AHS-Oberstufe, BHS nur zu 82 Prozent der Fall ist. Die Student:innen an Universitäten und FHs können ihre Bildungseinrichtung nur zu 66 Prozent innerhalb von 50 Minuten erreichen. Trotz verbesserter räumlicher Abdeckung durch neue Fachhochschulangebote gibt es weiterhin Lücken in der Erreichbarkeit tertiärer Bildungsangebote. Von 13 politischen Bezirken aus ist keine Universität oder FH im ÖV in der Zeitschranke erreichbar. Auch die Erreichbarkeit der höheren Schulen ist in peripheren Bezirken zum Teil niedrig. In 13 Bezirken ist es mehr als der Hälfte der 15 bis 19-Jährigen nicht möglich, im ÖV eine höhere Schule in 30 Minuten zu erreichen.

Die Analyse der Pendeldaten hat gezeigt, dass von den rund 4,345 Millionen Erwerbstätigen in Österreich im Jahr 2021 8,8 Prozent oder 383.000 Personen am Wohnstandort und weitere 37,2 Prozent oder 1,61 Millionen Personen in ihrer Wohngemeinde arbeiten. Mehr als die Hälfte (54 Prozent) oder 2,35 Millionen Personen pendeln zu ihrem Arbeitsort aus der Wohngemeinde aus, was zumeist mit einem längeren Pendelweg verbunden ist. Mit dem Pkw können rund 39 Prozent der Pendler:innen ihren Arbeitsort in weniger als 15 Minuten erreichen. Mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuß ist dies hingegen nur für 13 Prozent der Pendler:innen innerhalb von 15 Minuten möglich.

Die detaillierten Ergebnisse sind auf der ÖROK-Website unter www.oerok.gv.at abrufbar.