

Motorisierungsgrad zu Jahresbeginn, Veränderung und KFZ-Bestand in Österreich

Die Beobachtung der Veränderung des KFZ-Bestandes zeigt, dass steigende Mobilitätsanforderungen sowie regionale Erreichbarkeitsverhältnisse und nicht zuletzt auch die Bevölkerungsdynamik wesentliche Einflussfaktoren des Motorisierungsgrades darstellen. Während in städtisch geprägten Regionen oder solchen mit hoher Arbeitsplatzdichte der Motorisierungsgrad eher abnimmt, steigt der Motorisierungsgrad in ländlichen Regionen.

Spezifisches Erkenntnisinteresse:

Zuordnung: Regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit

Themen: Mobilität und Erreichbarkeit

Verwandte Indikatoren:

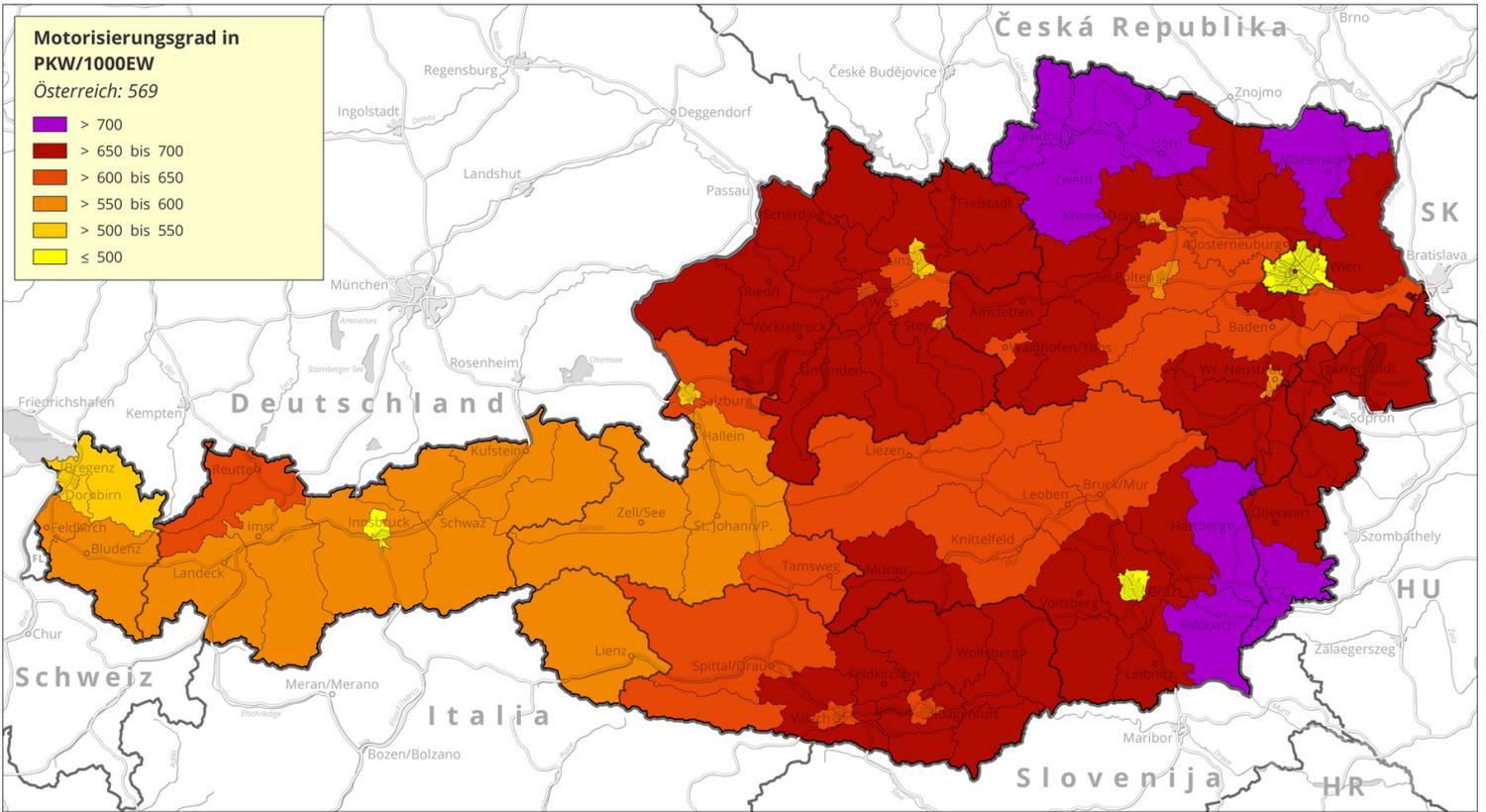
Dieser Indikator besteht aus folgenden Medien:

Karten:

- Motorisierungsgrad zu Jahresbeginn 2021
- Veränderung des Motorisierungsgrads 2008 bis 2018
- Veränderung der Wohnbevölkerung und des Motorisierungsgrads 2008 bis 2018
- Zusammenhang von Motorisierungsgrad und der Erreichbarkeit (innerhalb von 30 Minuten) von regionalen Zentren (ZO3) im öffentlichen Verkehr 2016
- Zusammenhang von Motorisierungsgrad und der Erreichbarkeit (innerhalb von 50 Minuten) von regionalen Zentren (ZO5) im öffentlichen Verkehr 2016

Exposés:

- Motorisierungsgrad 2021

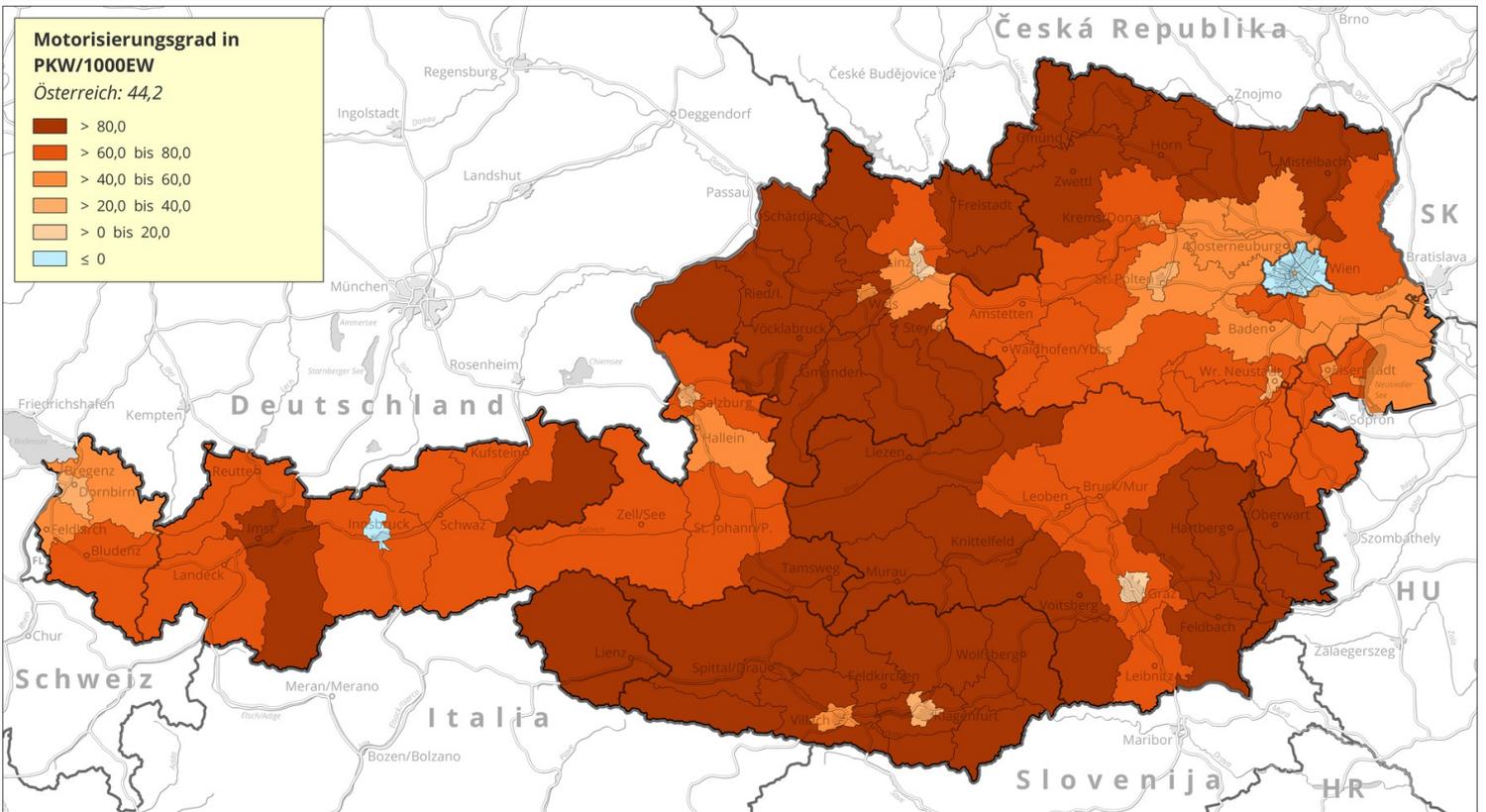


Quelle: Statistik Austria: Statistik des Bevölkerungsstandes (1.1.2021), KFZ-Bestand ohne Behörden-, Post- und Bundesbahnfahrzeuge (31.12.2020)

Raumeinheiten: Politische Bezirke (Gebietsstand: 01.01.2021)

Herausgeber: **ÖROK** Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Bearbeitung und Kartographie: **leibniz**projekthaus

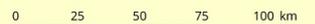


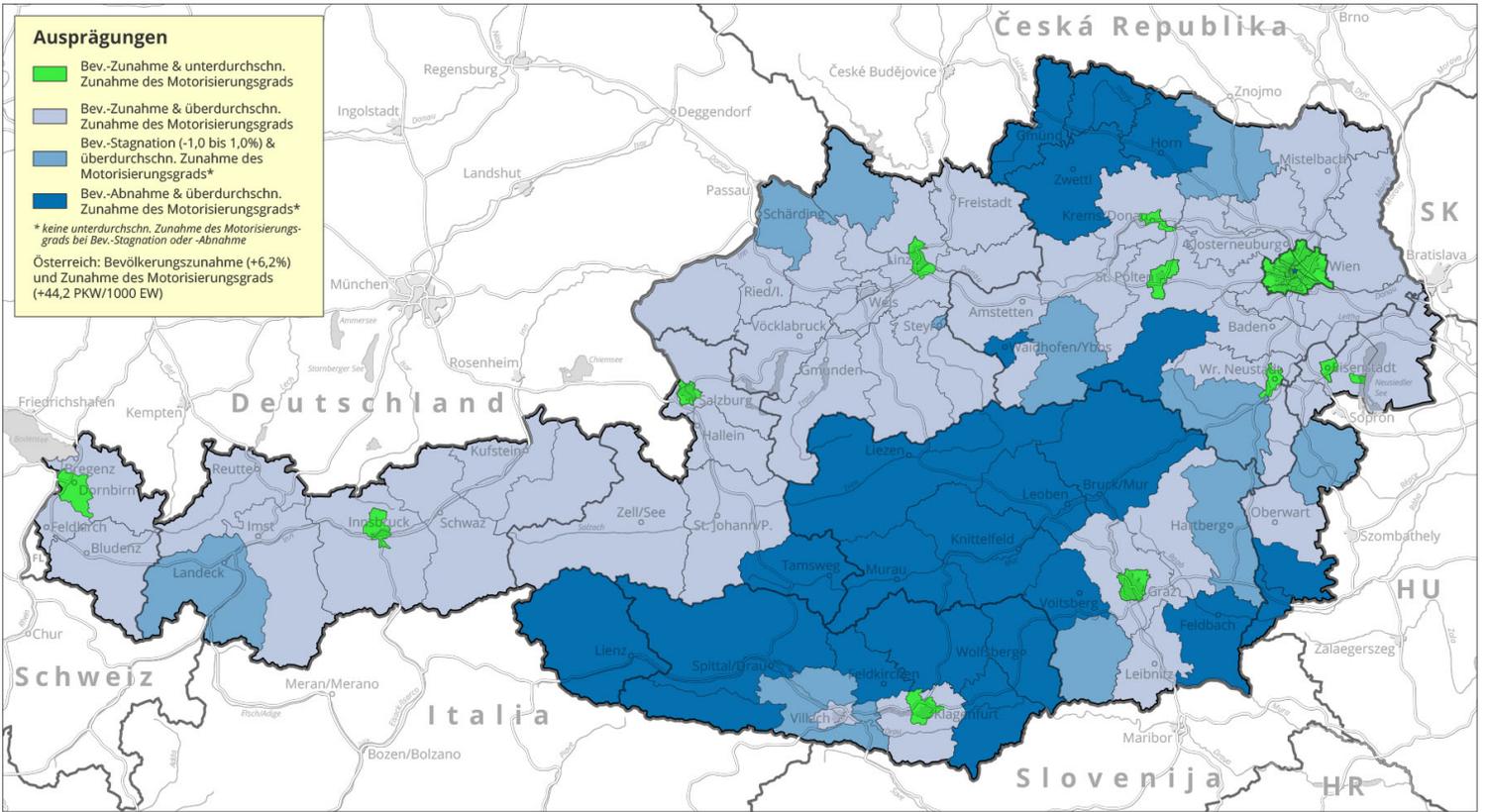
Quelle: Statistik Austria: Statistik des Bev.standes (1.1.2008, 1.1.2018), KFZ-Bestand ohne Behörden-, Post- und Bb.fahrzeuge (31.12.2007, 31.12.2017)

Raumeinheiten: Politische Bezirke (Gebietsstand: 01.01.2018)

Herausgeber: **ÖROK** Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Bearbeitung und Kartographie: **leibniz**projekthaus



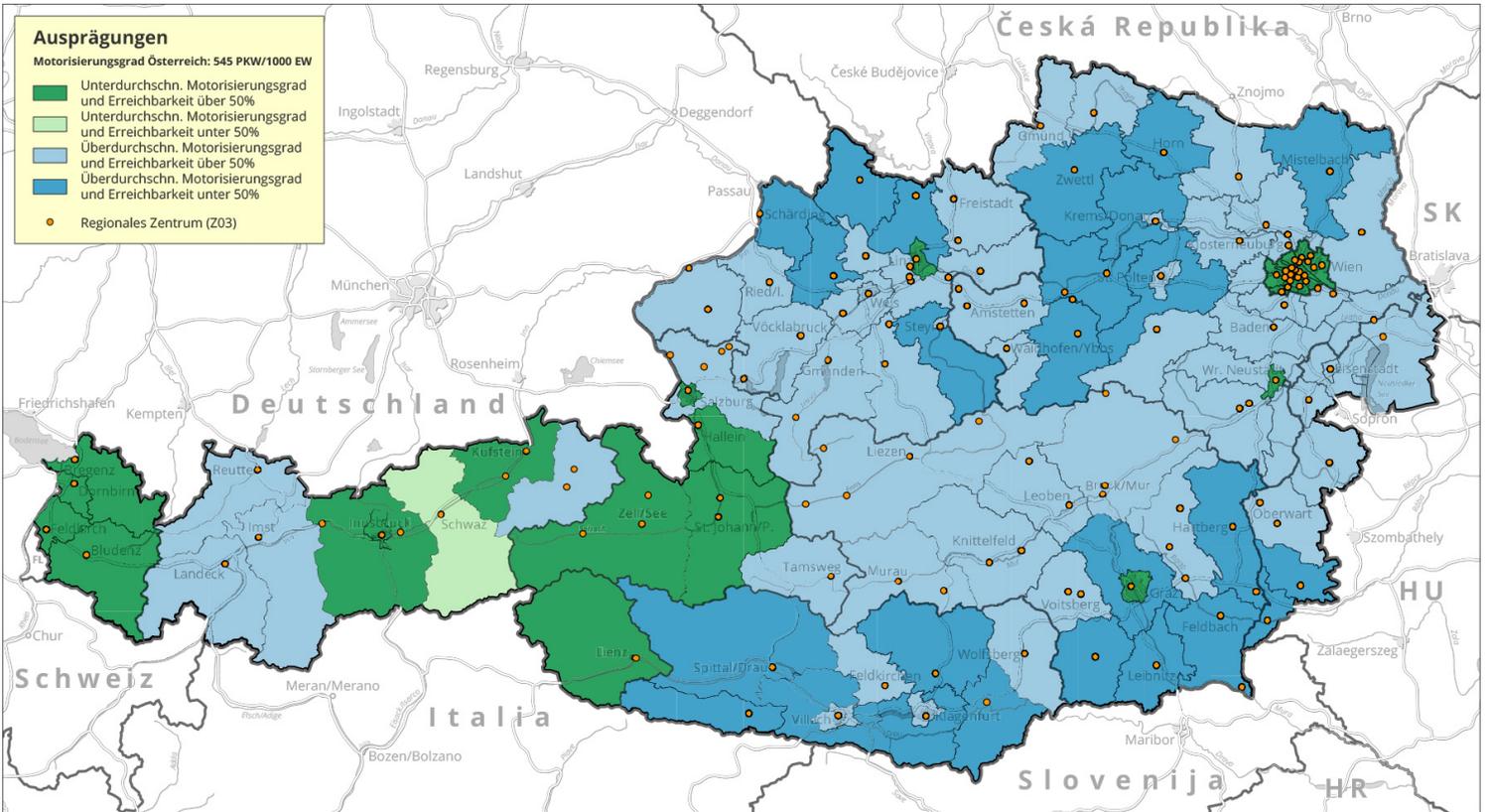


Quelle: Statistik Austria: Statistik des Bev.standes (1.1.2008, 1.1.2018), KFZ-Bestand ohne Behörden-, Post- und Bb.fahrzeuge (31.12.2007, 31.12.2017)

Raumeinheiten: Politische Bezirke (Gebietsstand: 01.01.2018)

Herausgeber: **ÖROK** Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Bearbeitung und Kartographie: **lör**projekthaus

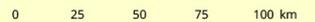


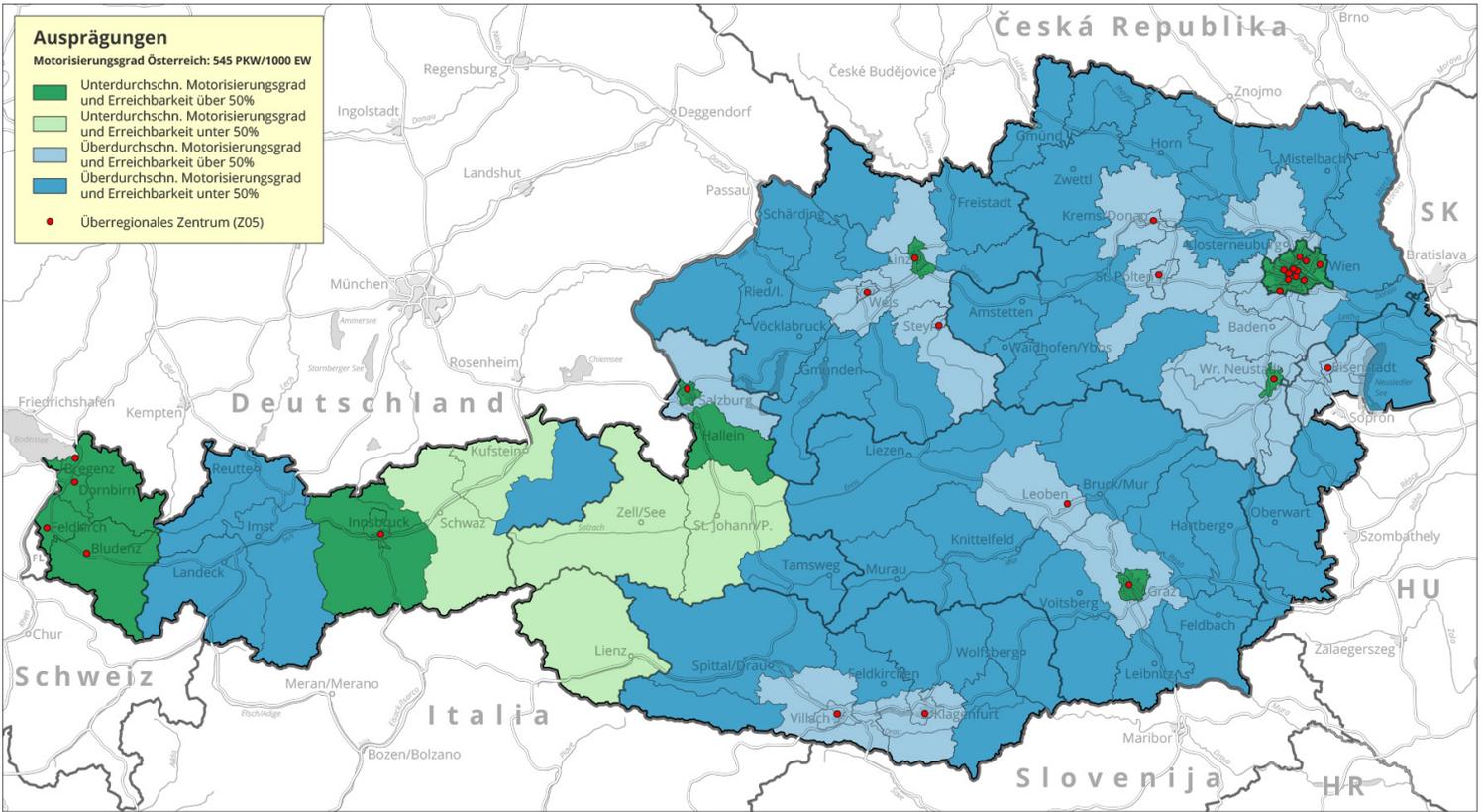
Quelle: Statistik Austria: Bevölkerungsstand (1.1.2016), KFZ-Bestand (31.12.2015), ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016)

Raumeinheiten: Politische Bezirke (Gebietsstand: 01.01.2016)

Herausgeber: **ÖROK** Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Bearbeitung und Kartographie: **lör**projekthaus





Quelle: Statistik Austria: Bevölkerungsstand (1.1.2016), KFZ-Bestand (31.12.2015), ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016)

Raumeinheiten: Politische Bezirke (Gebietsstand: 01.01.2016)

Herausgeber: **ÖROK** Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

0 25 50 75 100 km

Bearbeitung und Kartographie: **öiro**projekthaus



Motorisierungsgrad 2021

(Quellen: Statistik Austria: Statistik des Bevölkerungsstandes, KFZ-Bestand ohne Behörden-, Post- und Bundesbahnfahrzeuge, ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016) - Analysen zum ÖV und MIV)

Die Statistik Austria erstellt jährliche Übersichten über Zahl und Art der in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeuge (KFZ) und ihre räumliche Verteilung (Zulassungsstelle).

Die Beobachtung der Veränderung des KFZ-Bestandes über die Jahre zeigt, dass steigende und sich verändernde Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse, regionale Erreichbarkeitsverhältnisse und nicht zuletzt auch die Bevölkerungsdynamik wesentliche Einflussfaktoren des Motorisierungsgrades darstellen.

Motorisierungsgrad 2021

Zum Jahresende 2020 waren in Österreich insgesamt 7.098.814 Kraftfahrzeuge (7.076.596 ohne Behörden-, Post- und Bundesbahnfahrzeuge) gemeldet, das waren um 1,5% mehr als im Jahr davor. Davon waren rd. 5,1 Mio. PKWs. Bei den Personenkraftwagen betrug die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 1,0%. Zuwächse wurden in allen Bundesländern beobachtet, wobei der Pkw-Bestand im Burgenland den höchsten (+1,4%) und in Wien den geringsten Zuwachs (+0,5%) verzeichnete (Österreich: +1,0%). Besonders hohe positive Veränderungsraten (von niedrigen Niveaus aus) gab es bei Elektro- bzw. Hybridfahrzeugen (+50,8%; 29.523 auf 44.507 bzw. +60,9%; 51.817 auf 83.361). Die Zahl der LKW stieg innerhalb eines Jahres um 3,6%.

Der Motorisierungsgrad (PKW pro 1000 Einwohner) beträgt österreichweit 569, der Wert für Österreich ohne Wien 624 und ohne die Landeshauptstädte 642. Für Wien wird mit 370 PKW/1000 EW der niedrigste Motorisierungsgrad ausgewiesen, wobei hier zwischen den Bezirken starke Unterschiede bestehen. Im Burgenland ist der mit einem Wert von 681 österreichweit höchste Motorisierungsgrad zu finden, gefolgt von Niederösterreich (659), Kärnten (654), Oberösterreich (641) und der Steiermark (622). Tirol, Vorarlberg und Salzburg liegen zwischen 547 und 570.

Hohe Motorisierungsgrade mit über 675 PKW pro 1000 Einwohner erreichen vor allem periphere (Rand-)Gebiete, wie das Waldviertel und nördliche Weinviertel, die oberösterreichischen Grenzgebiete zu Bayern sowie der Südosten des Landes (Sudburgenland, Ost- und Südsteiermark, Unterkärnten). Spitzenreiter sind die Waldviertler Bezirke Waidhofen an der Thaya mit 755 PKW/1000EW und Zwettl mit 732 PKW/1000EW.

Die niedrigsten Motorisierungsgrade sind – mit Ausnahme Wien Innere Stadt – in den Wiener Gemeindebezirken (von 280 bis 494 PKW/1000EW; Wien gesamt: 374 PKW/1000EW), in Innsbruck (440 PKW/1000EW), Graz (483 PKW/1000EW), Linz (512 PKW/1000EW) und Salzburg (514 PKW/1000EW) zu finden. Abgesehen von den großen Städten des Landes, sind niedrige Motorisierungsgrade noch in den Vorarlberger Bezirken, in den Tiroler Bezirken Innsbruck Land, Kufstein und Schwaz, in den Salzburger Bezirken St. Johann im Pongau, Zell am See und Hallein sowie in Wr. Neustadt Stadt zu finden.

Den höchsten Motorisierungsgrad erreicht der Wiener Gemeindebezirk Innere Stadt (1.014 PKW/1000EW). Dieser im Vergleich extrem hohe Wert ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass der Bezirk Hauptsitz vieler Unternehmen ist, und daher hier viele Firmenfahrzeuge gemeldet sind.

Veränderung 2008-2018

In den letzten Jahren zeigt sich, dass in den Städten und den städtisch geprägten Regionen oder solchen mit hoher Arbeitsplatzdichte der Motorisierungsgrad eher abnimmt, während in ländlichen Regionen der Motorisierungsgrad eher steigt.

Die Entwicklung seit dem Jahr 2008 zeigt, dass der Motorisierungsgrad in Wien (durchschnittlich -21,5 PKW/1000EW) und Innsbruck (-12,7 PKW/1000EW) deutlich rückgängig ist bzw. in den vorhin genannten Städten nur geringfügig gestiegen ist. Unter dem österreichischen Durchschnittswert von +44,2 PKW/1000EW im Beobachtungszeitraum lagen ausschließlich Städte sowie der Bezirk Dornbirn. In den Stadtumlandbezirken hat der Motorisierungsgrad tendenziell weniger stark zugenommen als in peripheren Regionen.

Die höchsten Zunahmen verzeichneten das Waldviertel und das nördliche Weinviertel, das Südburgenland, die Ost-, West- und Südsteiermark, der gesamte Süden Österreichs (Osttirol und Kärnten abgesehen von den Städten Klagenfurt und Villach) sowie sämtliche Bezirke Oberösterreichs bis auf die Städte Linz, Wels, Steyr und das Linzer Umland. Mit Zunahmen von über 100 PKW/1000EW führten die Bezirke Südoststeiermark (+105,9 PKW/1000EW), Jennersdorf (+102,1 PKW/1000EW) und Rohrbach (+101,2 PKW/1000EW) das Feld an.

Zusammenhang der Veränderung der Wohnbevölkerung und des Motorisierungsgrads 2008 bis 2018

Da sich der Motorisierungsgrad aus der Anzahl der PKW sowie der Bevölkerungszahl in einem bestimmten Gebiet zusammensetzt, können Veränderungen beider Faktoren für eine Zu- oder Abnahme des Motorisierungsgrades verantwortlich sein. Betrachtet man den Motorisierungsgrad in Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung, so zeigt sich, dass in Oberösterreich die hohe Zunahme des Motorisierungsgrades mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung einhergeht. Ebenso trifft dies auf die Entwicklung im Klagenfurter Umland zu.

Im Gegensatz dazu geht der hohe Anstieg des Motorisierungsgrades im Süden Österreichs (Osttirol und die ländlichen Bezirke Kärntens), in der Ober- und Weststeiermark, im Waldviertel sowie im südöstlichen Grenzland einher mit Bevölkerungsverlusten und ist auf den Zuwachs bei den PKW zurückzuführen. Diese Regionen sind geprägt von schlechten Erreichbarkeiten und einem schwach ausgebauten öffentlichen Verkehr sowie der Abwanderung von jungen Bevölkerungsgruppen.

Die urbanen Räume des Landes verzeichnen trotz hoher Zuwanderung einen sinkenden bis gering steigenden Motorisierungsgrad, was nicht zuletzt auf die Erschließung im öffentlichen Verkehr zurückgeführt werden kann.

Zusammenhang von Motorisierungsgrad und der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr 2016

Die Entscheidung für einen (zusätzlichen) PKW im Haushalt hängt auch mit den bestehenden Erreichbarkeitsverhältnissen des Wohnortes zusammen. Können regionale und überregionale Zentren auch bequem mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden, ist die Benutzung des PKW nicht zwingendermaßen notwendig.

In der Erreichbarkeitsanalyse (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 203: ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016) – Analysen zum ÖV und MIV) wurde die Erreichbarkeit sowohl regionaler als auch überregionaler Zentren untersucht. Die Entwicklung des Erreichbarkeitsmodells wurde vom BMVIT koordiniert und die Entwicklung durch eine „Technische Arbeitsgruppe“ der ÖROK-Partnerschaft

„Plattform Raumordnung & Verkehr“ begleitet. Die Basis-Raumeinheit des Modells ist die 100x100 Meter Rasterzelle des Regionalstatistischen Raster 2016 der Statistik Austria. Die zentralen Orte der Stufe 3 und höher (regionale Zentren, ZO3) sowie die zentralen Orte der Stufe 5 und höher (überregionale Zentren, ZO5) wurden in Abstimmung mit der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ festgelegt. Zusätzlich zu den innerösterreichischen Zentren wurden für die regionalen und überregionalen Zentren auch grenznahe Orte im benachbarten Ausland berücksichtigt. Weiterführende Informationen können im [Exposé zur ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse](#) sowie im [Endbericht/ÖROK-Schriftenreihe Nr. 203](#) nachgelesen werden. Setzt man die Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr in einen Zusammenhang mit dem Motorisierungsgrad, so ergeben sich interessante Erkenntnisse.

In den Karten wird eine gute Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr angenommen, wenn über 50% der Bevölkerung des jeweiligen Bezirks das nächste (über-)regionale Zentrum innerhalb einer bestimmten Zeitschranke (30 Minuten bei regionalen Zentren-ZO3; 50 Minuten bei überregionalen Zentren-ZO5) erreicht. Die Motorisierung wird dabei ins Verhältnis zum österreichweiten Durchschnitt des Jahres 2016 gesetzt, indem angegeben wird, ob der Wert eines Bezirks höher oder niedriger als 545 PKW pro 1000 Einwohner ist.

Dass einer guten Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr ein unterdurchschnittlicher Motorisierungsgrad folgt, trifft auf urbane Räume des Landes, die Bezirke Innsbruck Land und Hallein sowie die Vorarlberger Bezirke zu. Diese Räume weisen gute Erreichbarkeiten sowohl der regionalen als auch der überregionalen Zentren auf. In Kufstein, Osttirol sowie im Salzburger Pinzgau und Pongau sind ebenfalls unterdurchschnittliche Motorisierungsgrade anzutreffen. In diesen Regionen sind lediglich die regionalen Zentren gut zu erreichen, während die überregionalen Zentren von weniger als der Hälfte der Bevölkerung innerhalb von 50 Minuten erreicht werden können. Die Anteile der auspendelnden Erwerbstätigen sind hier sehr niedrig, die regionalen Zentren in diesen Regionen nehmen eine bedeutende Rolle als Arbeitsmarkt- und Versorgungszentren ein.

Eine schlechte Erreichbarkeit der regionalen und überregionalen Zentren im öffentlichen Verkehr bedingt in weiten Teilen Österreichs einen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad. Dies trifft auf viele peripher gelegene Regionen in Kärnten, den Südosten des Landes sowie die westlichen Teile Niederösterreichs und die nördlichen Teile Oberösterreichs zu. Abgesehen von Vorarlberg und Tirol verfügen die Stadtumlandbezirke zwar über gute Erreichbarkeiten (zu regionalen und überregionalen Zentren), weisen jedoch auch einen hohen Motorisierungsgrad auf. Trotz des Vorhandenseins eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs, erscheint ein PKW für die Mobilität im Stadtumland für viele unabdingbar. Ein hoher Anteil an Firmen-PKW (viele Unternehmen haben im Umland von Städten ihren Hauptsitz), hohe Flexibilitäts- und Mobilitätsbedürfnisse (Arbeit, Freizeit) sowie ein höheres Einkommensniveau können Gründe dafür sein.