

ÖV-Güteklassen/ÖV-Erschließung der Bevölkerung

Die Bereitstellung von öffentlichem Verkehr als Teil der Daseinsvorsorge ist Aufgabe von Bund, Länder und Gemeinden. Das Vorhandensein von öffentlichem Verkehr trägt maßgeblich zur Attraktivität einer Region als Wohn- und Arbeitsort bei und ist wichtige Voraussetzung für eine positive regionale Entwicklung. Das System der ÖV-Güteklassen zeigt auf, wie gut die Bevölkerung mit Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erschlossen ist (Distanz des Wohnorts zur Haltestelle) und welche Qualität diese besitzen (Art der haltenden Verkehrsmittel, Abfahrten pro Richtung, Intervalle der Abfahrten).

Ergänzend zu den Karten im ÖROK-Atlas stehen auch die Daten als Download zur Verfügung.

Spezifisches Erkenntnisinteresse:

Zuordnung: Regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit

Themen: Mobilität und Erreichbarkeit

Verwandte Indikatoren:

Dieser Indikator besteht aus folgenden Medien:

Karten:

- Anteil der Bevölkerung mit höchstrangiger ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse A) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)
- Anteil der Bevölkerung mit mindestens hochrangiger ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse B und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)
- Anteil der Bevölkerung mit mindestens sehr guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse C und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)
- Anteil der Bevölkerung mit mindestens guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse D und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)
- Anteil der Bevölkerung mit mindestens sehr guter Basiserschließung (ÖV-Güteklasse E und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)
- Anteil der Bevölkerung mit mindestens guter Basiserschließung (ÖV-Güteklasse F und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)
- Anteil der Bevölkerung mit mindestens Basiserschließung (ÖV-Güteklasse G und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

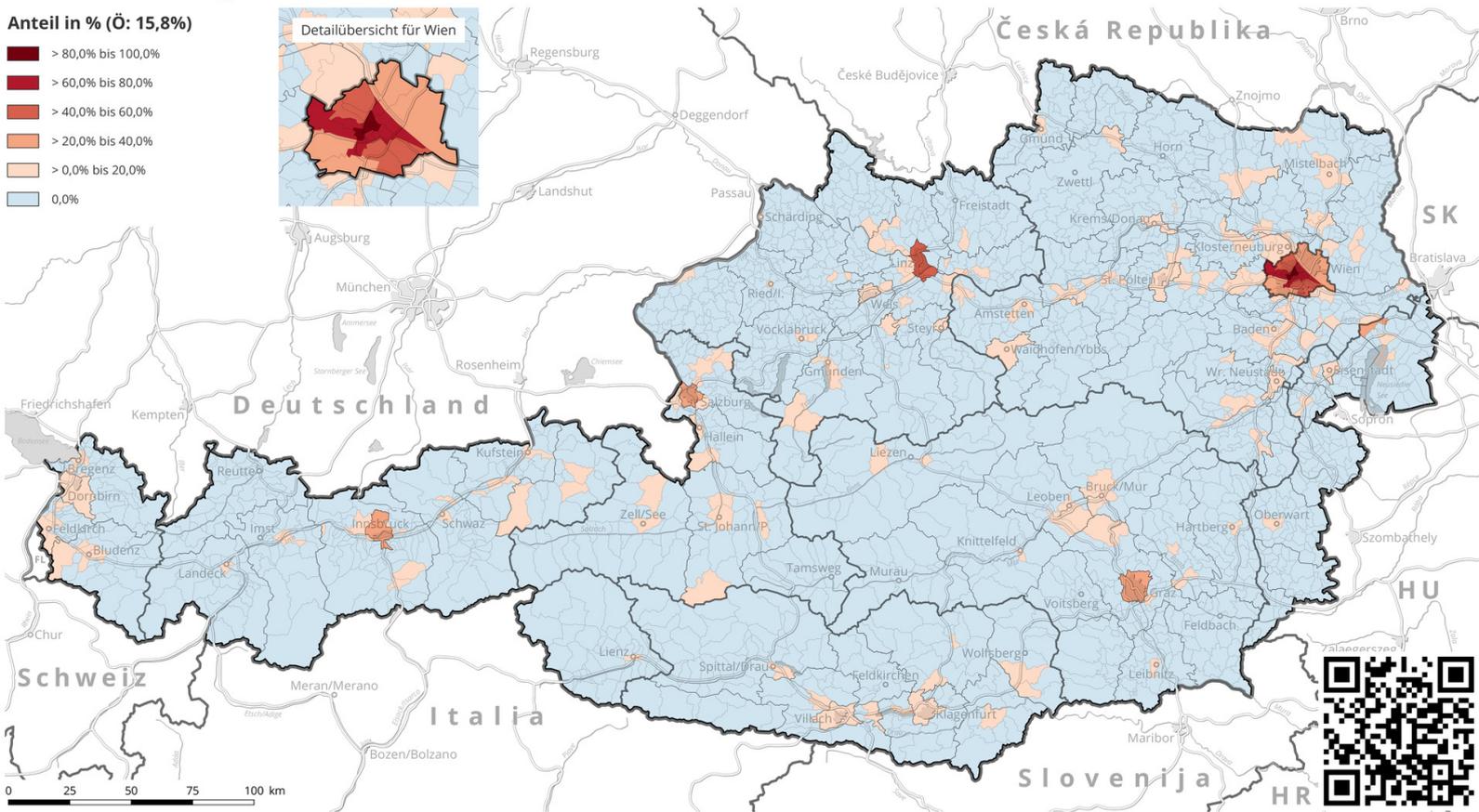
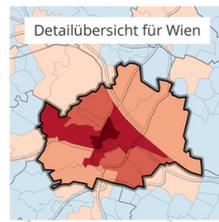
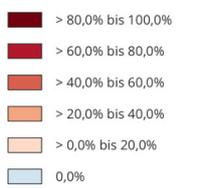
Exposés:

- ÖV-Güteklassen 2021

- ÖV-Güteklassen 2021 – technische Beschreibung

Anteil der Bevölkerung mit höchstangranger ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse A) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 15,8%)



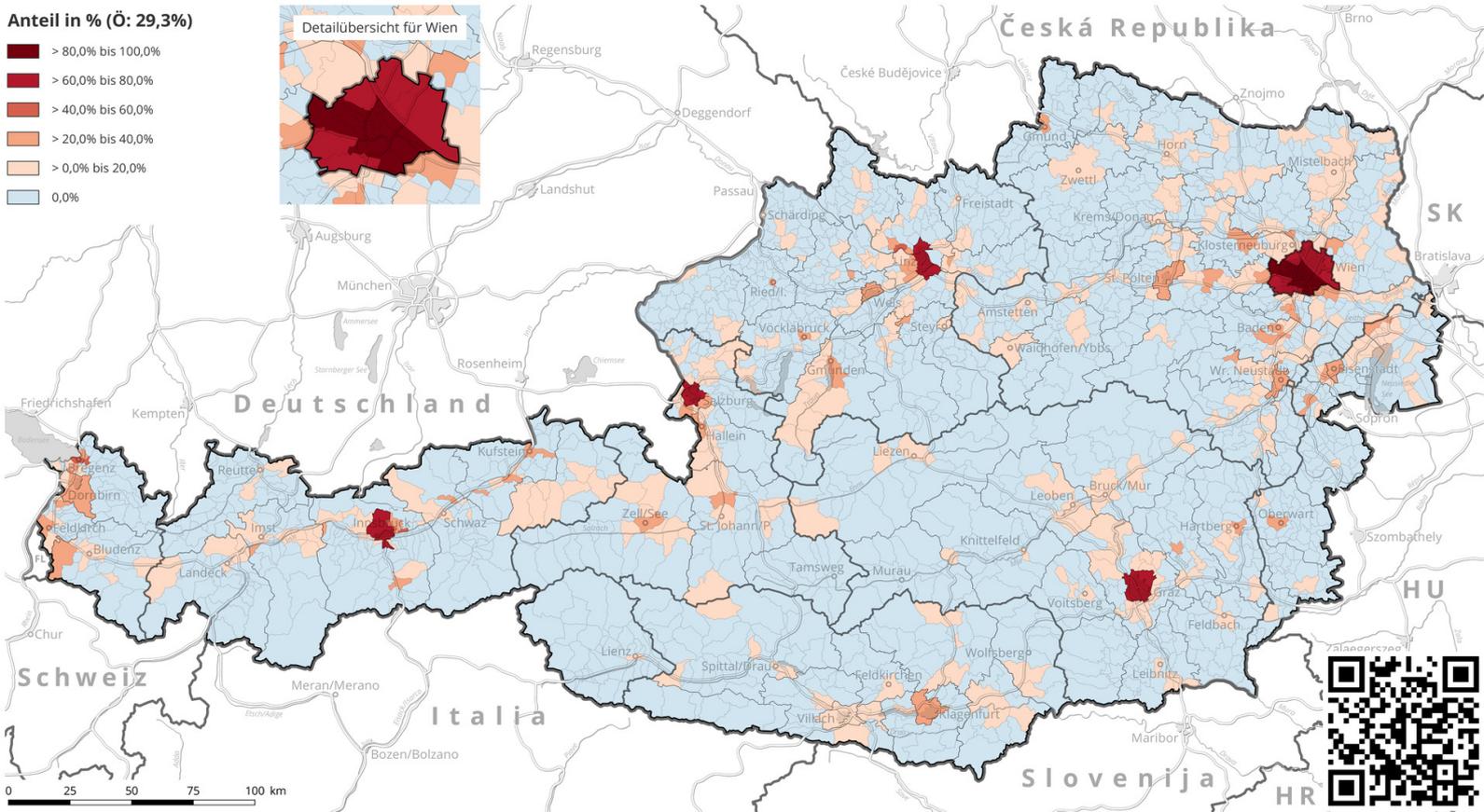
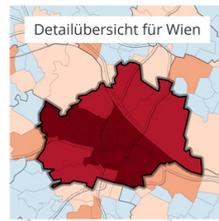
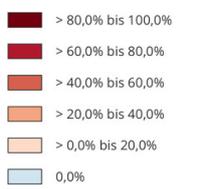
Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
 © ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
 RAUMBEOBACHTUNG



Anteil der Bevölkerung mit mindestens hochrangiger ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse B und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 29,3%)



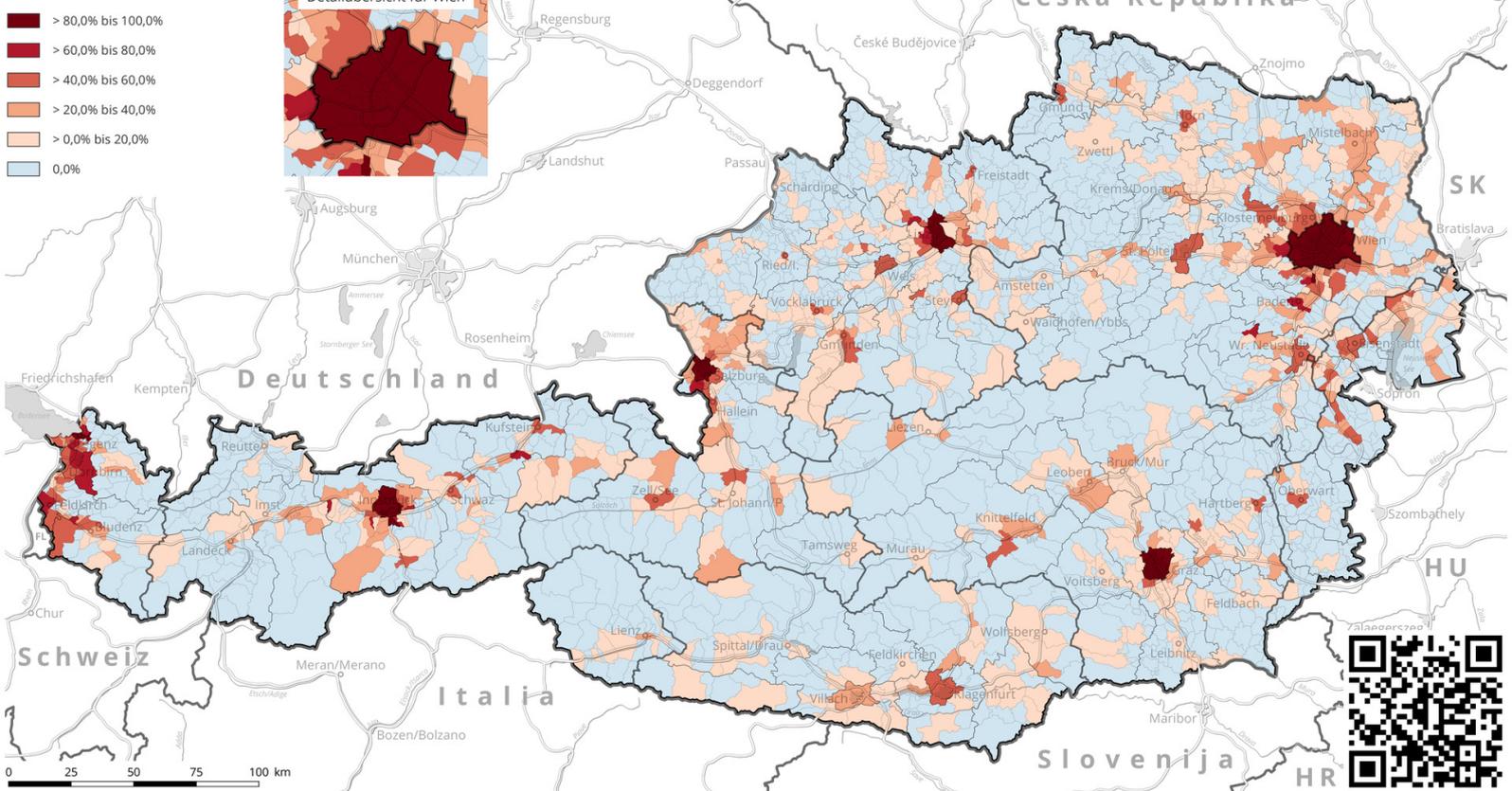
Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
 © ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
 RAUMBEOBACHTUNG



Anteil der Bevölkerung mit mindestens sehr guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse C und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 39,8%)

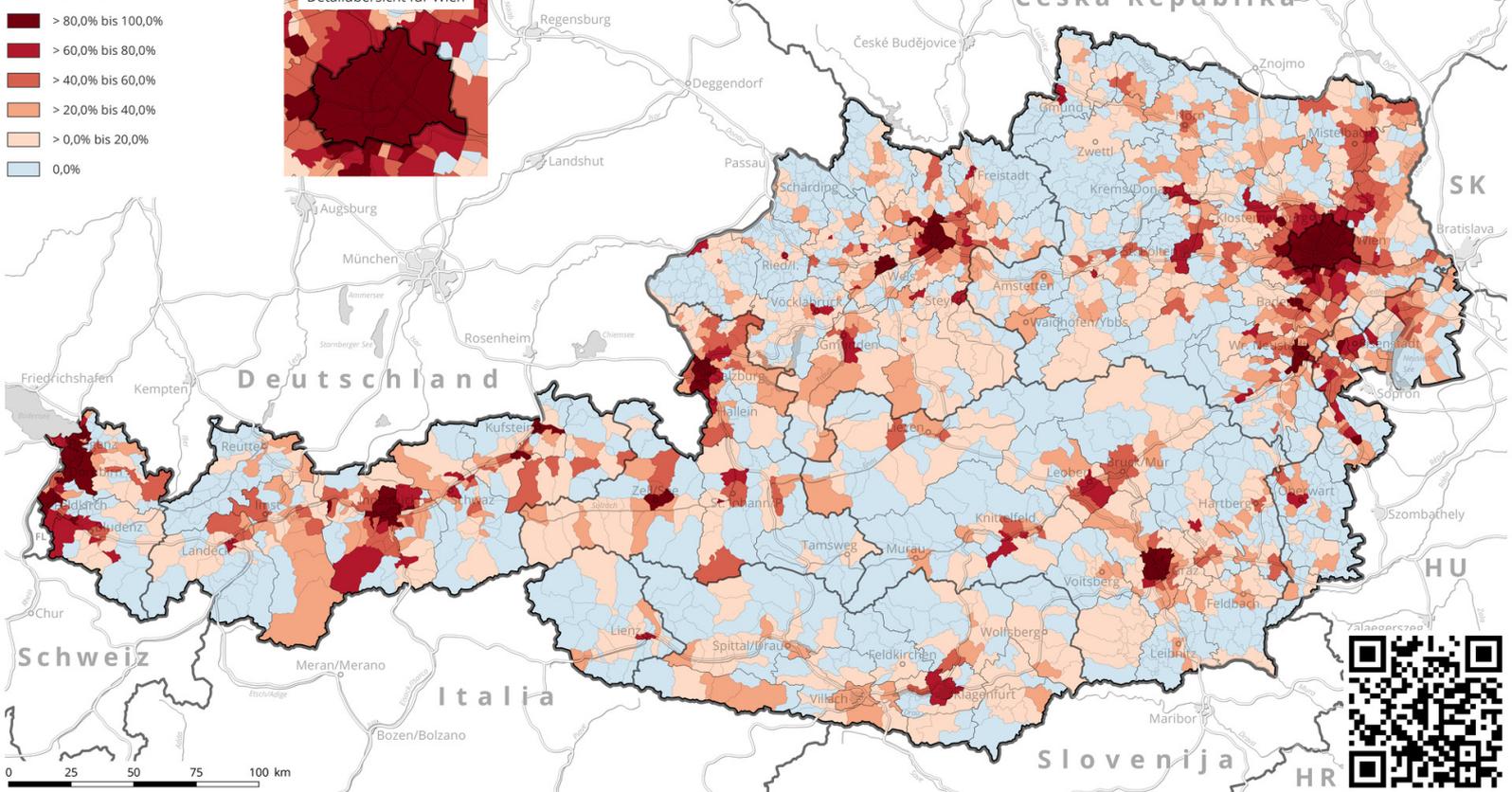


Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
 © ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
 RAUMBEOBACHTUNG

Anteil der Bevölkerung mit mindestens guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklasse D und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 51,1%)

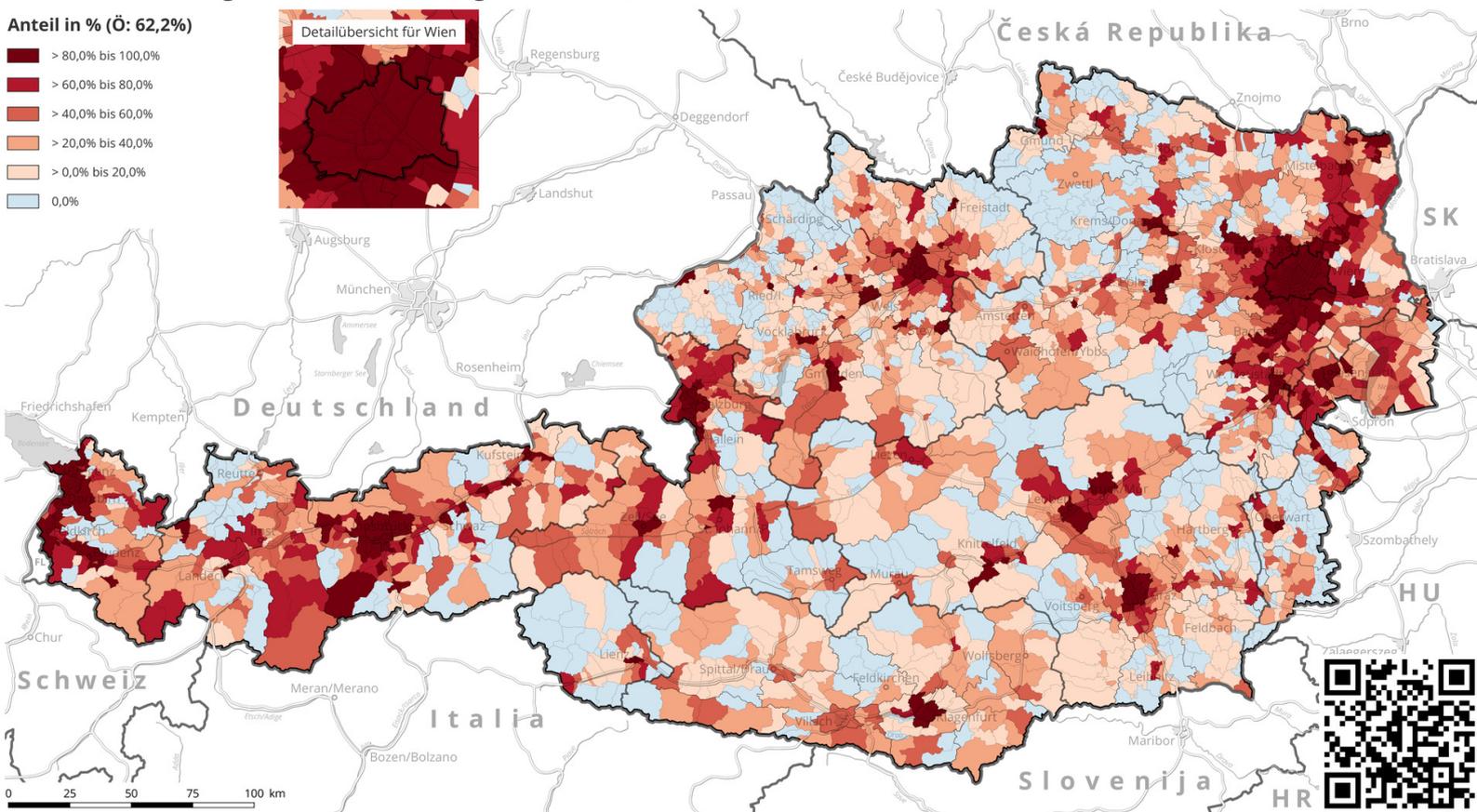
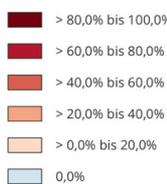


Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
 © ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
 RAUMBEOBACHTUNG

Anteil der Bevölkerung mit mindestens sehr guter Basiserschließung (ÖV-Güteklasse E und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 62,2%)

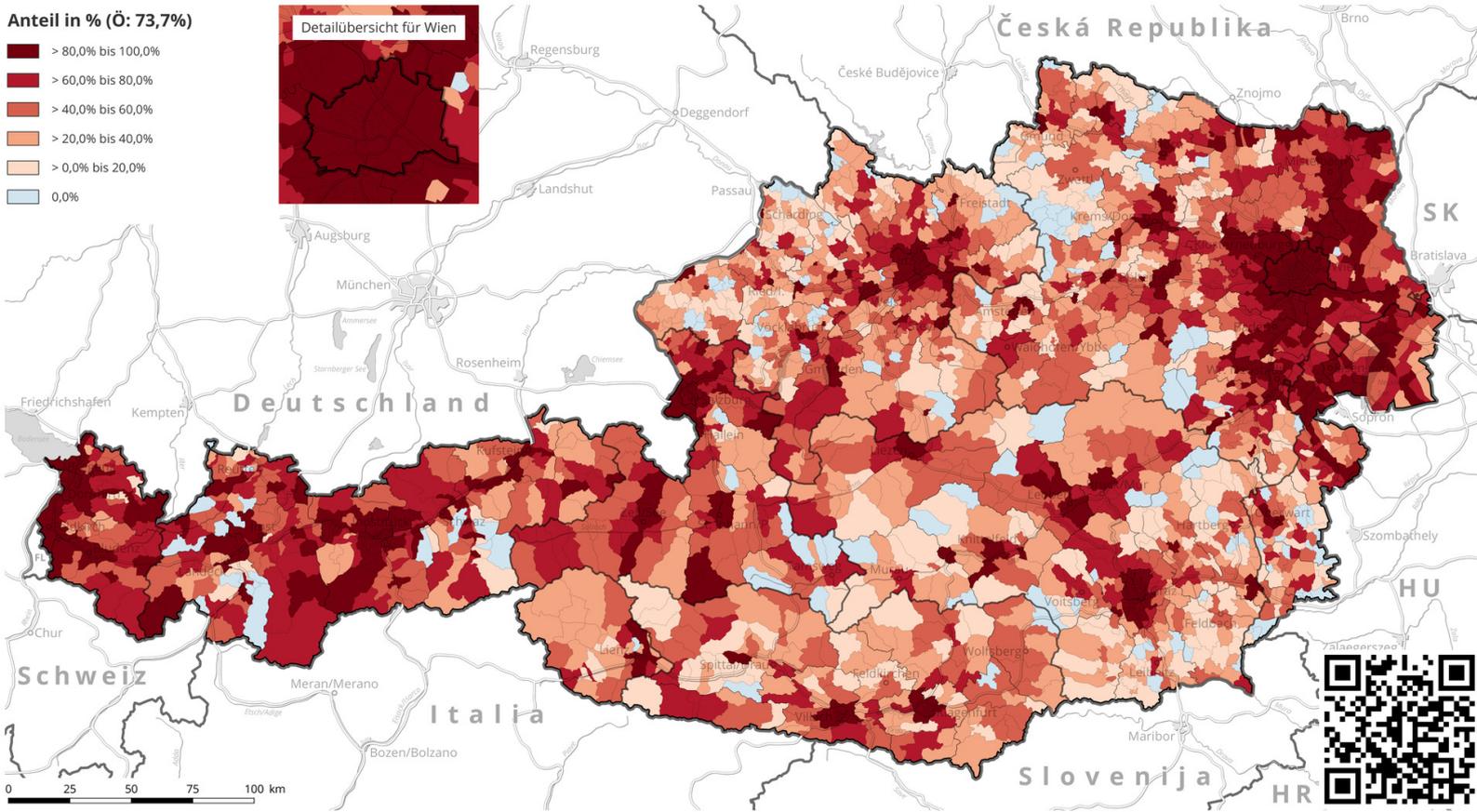
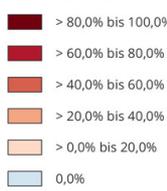


Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
 © ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)



Anteil der Bevölkerung mit mindestens guter Basiserschließung (ÖV-Güteklasse F und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 73,7%)

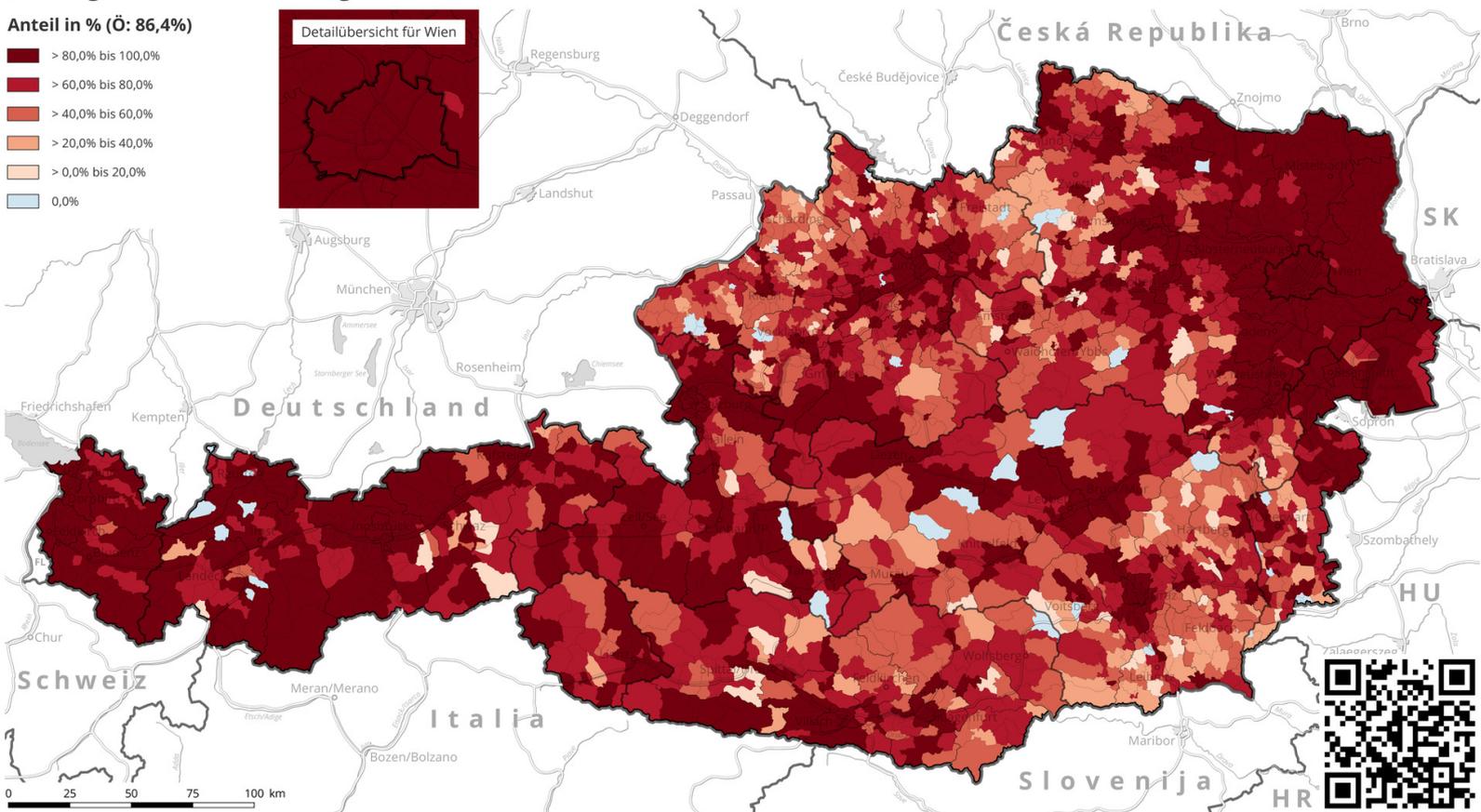


Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
 © ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)



Anteil der Bevölkerung mit mindestens Basiserschließung (ÖV-Güteklasse G und höher) 2021 (Stichtag: 22.10.2021 (Freitag), normaler Werktag mit Schule)

Anteil in % (Ö: 86,4%)



Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen; Gemeinden
© ÖROK 2023; Bearbeitung: ÖIR Projekthaus, Universität Wien (IfGR)

ÖROKatlas
RAUMBEOBACHTUNG

ÖV-Güteklassen 2021

(Quellen: Statistik Austria: Statistik des Bevölkerungsstandes; ÖROK/BMK/AustriaTech, Helmut Hiess: ÖV-Güteklassen)

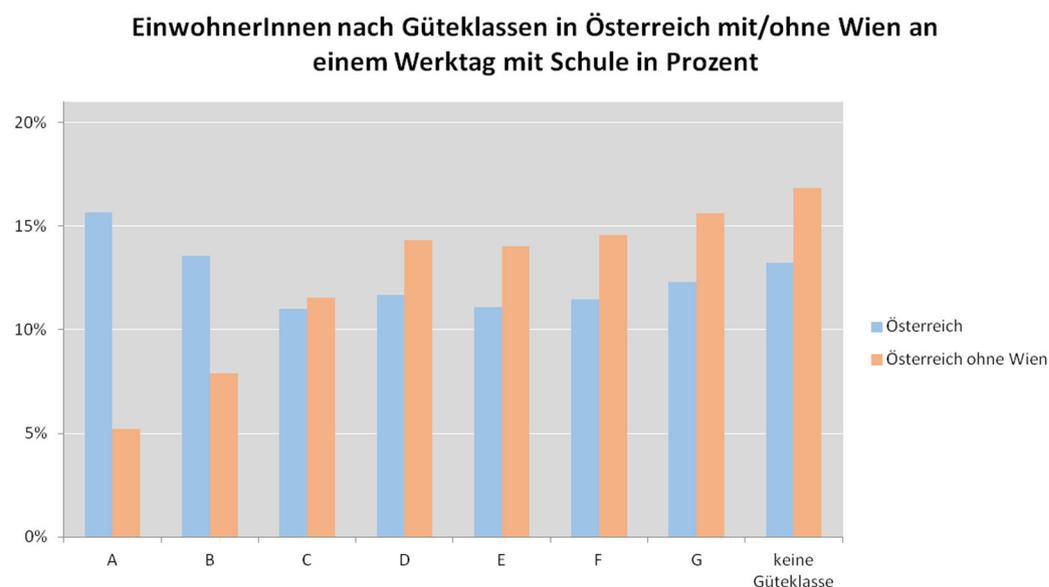
Die vorliegenden Karten und Diagramme wurden auf Basis des Modells zu den ÖV-Güteklassen erstellt. Hintergrund und Aufbau können im Exposé „ÖV-Güteklassen 2021 – technische Beschreibung“ sowie dem [Abschlussbericht „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“](#) nachgelesen werden.

Die **ÖV-Güteklassen** stellen ein System von klassifizierten Haltestellen dar, deren Einzugsbereiche mit der Bevölkerung im Raum verschnitten wurden. So lässt sich feststellen, wie viele EinwohnerInnen mit öffentlichem Verkehr unterschiedlicher Qualitäten erschlossen sind. Das ÖV-Güteklassensystem berücksichtigt jedoch nur den fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen. Bike & Ride, Park & Ride Mikro ÖV-Systeme und Anrufsammeltaxis werden nicht abgebildet. Diese Aspekte sind in der Beurteilung der Daten zu berücksichtigen; ebenso wie die Unschärfen, die durch die Zuteilung der ÖV-Güteklassen auf die Rasterzellen einerseits sowie die Zuordnung der Rasterzellen auf die Gemeinden andererseits auftreten können (siehe technische Erklärung der ÖV-Güteklassen).

Als Stichtag für den ÖV-Fahrplan wurde mit dem 22.10.2021 (Freitag vor den Herbstferien) ein normaler Werktag mit Schule gewählt. Der Stichtag wurde gegenüber der Datenbasis 2016 geändert, wodurch beim Vergleich mit den Daten von 2016 Vorsicht geboten ist, da verschiedene Qualitäten an saisonalen Verkehren sowie etwaige Schienenersatzverkehre an den jeweiligen Daten zu Unterschieden führen können, die fälschlicherweise als Verschlechterung des Angebotes interpretiert werden könnten.

Österreichweit stellt sich die Versorgung der Bevölkerung mit dem ÖV-Angebot folgendermaßen dar:

Abb. 1: Bevölkerung in den ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule



Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen

Etwa 13,2% der Bevölkerung liegen außerhalb einer ÖV-Güteklasse an einem Werktag mit Schule (ca. 17,2% sind es an einem Werktag ohne Schule).

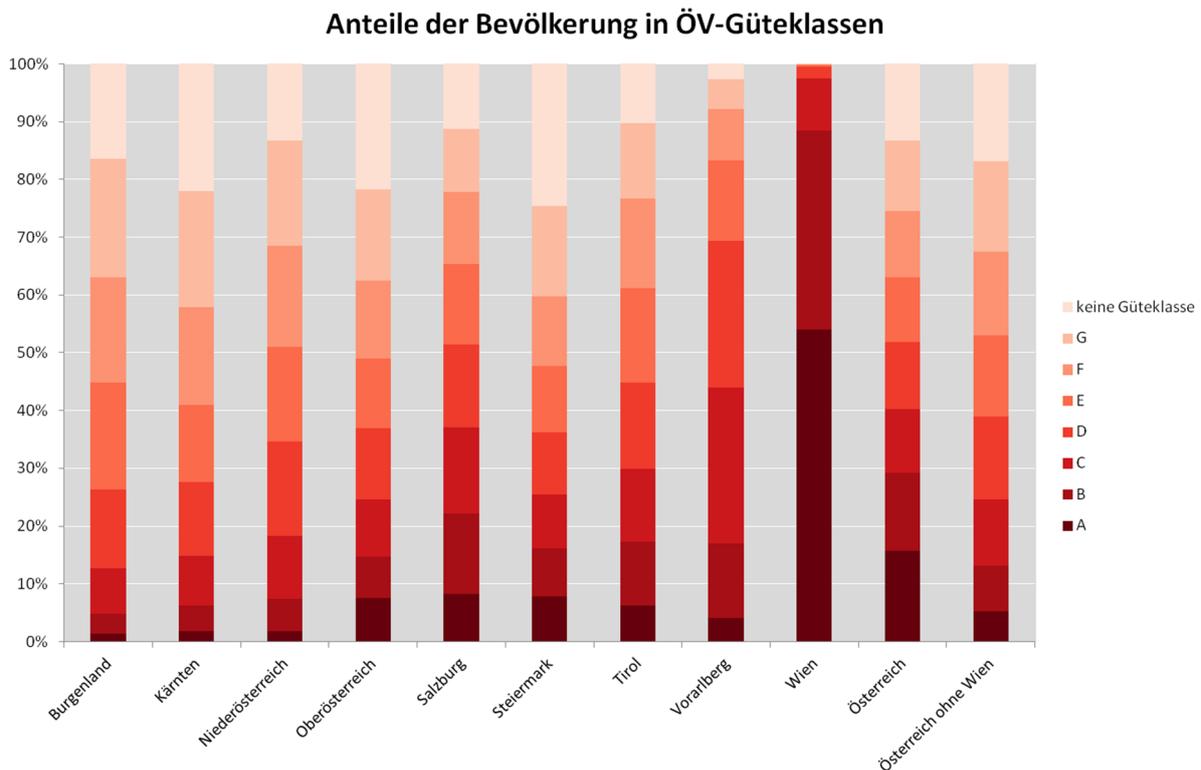
Die Darstellung des Erschließungsgrades der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr erfolgt durch das Stufensystem der ÖV-Güteklassen, welches unterschiedliche Qualitäten im öffentlichen Verkehr widerspiegelt. Die einzelnen Güteklassen sind in Beziehung mit der jeweiligen räumlichen Konfiguration zu verstehen. So beschreibt die Güteklasse A eine höchstrangige und die Güteklasse B eine hochrangige ÖV-Erschließung in einem städtischen Raum, die Güteklasse C eine sehr gute und die Güteklasse D eine gute Erschließung in einem städtisch/ländlichen Übergangsbereich, der im Sinne einer ÖV-Achse oder eines ÖV-Knotens zu verstehen ist, die Güteklasse E eine sehr gute und die Güteklasse F eine gute Basiserschließung im ländlichen Raum sowie die Güteklasse G eine Basiserschließung im ländlichen Raum. In den Karten werden kumulierte Daten gezeigt, d.h. die Werte beschreiben die Anteile der Bevölkerung in der jeweiligen ÖV-Güteklasse inklusive aller darüber liegenden und können daher als Mindesterschließungen verstanden werden.

Regionale Erschließung nach ÖV-Güteklassen

Betrachtet man die Ergebnisse der Aufteilung der Bevölkerung auf die ÖV-Güteklassen auf Bundesländerebene ergibt sich folgendes Bild:

In der Steiermark wohnen knapp ein Viertel, in Kärnten und in Oberösterreich mehr als ein Fünftel der Bevölkerung außerhalb von ÖV-Güteklassen; in Wien (0,0%), Vorarlberg (2,7%), Tirol (10,2%) und Salzburg (11,3%) liegt nur ein geringer Teil der Bevölkerung nicht innerhalb der ÖV-Güteklassen. Nach der Bundeshauptstadt Wien ist Vorarlberg das besterschlossenste Bundesland. Es weist Anteile in den höherrangigen Güteklassen der städtischen Regionen wie kein anderes Bundesland auf – 43,9% der Bevölkerung Vorarlbergs lebt im Einzugsbereich von Haltestellen mit ÖV-Güteklassen A bis C. In Salzburg sind es 37,0%, in Tirol 29,9% und in der Steiermark sowie in Oberösterreich etwa ein Viertel der Bevölkerung. Die geringsten Anteile an Bevölkerung in ÖV-Güteklassen A bis C weisen die Bundesländer Burgenland (12,7%), Kärnten (14,8%) und Niederösterreich (18,3%) auf.

Abb. 2: Bevölkerung in den ÖV-Güteklassen nach Bundesländern an Werktagen mit Schule



Quelle: Statistik Austria - Bevölkerungsstatistik, ÖROK/BMK/AustriaTech - ÖV-Güteklassen

54,0% der Bevölkerung Wiens sind mit der höchsten ÖV-Güteklasse A erschlossen, was in Österreich den höchsten Wert darstellt. In den Städten Linz (43,8%), Graz (32,7%), Innsbruck (27,1%) und Salzburg (25,2%) liegen mehr als ein Viertel der Bevölkerung in dieser höchsten ÖV-Güteklasse. Im Vergleich der Landeshauptstädte finden sich die geringsten Anteile in Klagenfurt (7,0%) und in St. Pölten (4,5%). Zieht man die auf rein städtischen Rahmenbedingungen beruhenden ÖV-Güteklassen A und B als Betrachtungsmaßstab heran, so zeigt sich, dass nur zwischen 20% und 40% der BewohnerInnen der drei Städte Eisenstadt, St. Pölten und Klagenfurt in diesen beiden ÖV-Güteklassen liegen. Dies ist zum Teil auch auf die großzügige administrative Abgrenzung der Stadtgebiete zurückzuführen. Am anderen Ende der Skala liegt die Bundeshauptstadt Wien, in der über 85% der Bevölkerung in A oder B liegen, in den anderen fünf Landeshauptstädten sind es zwischen knapp 50% und 75%.

Anteile von 10 bis 25% an BewohnerInnen in der ÖV-Güteklasse A weisen vornehmlich Gemeinden aus Vorarlberg, Tirol und Salzburg sowie Gemeinden im Großraum Wien und Linz auf.

Etwa 40% der Bevölkerung Österreichs hat mindestens Zugang zu öffentlichem Verkehr der ÖV-Güteklasse C. In den Landeshauptstädten Wien, Innsbruck, Linz, Salzburg, Bregenz und Graz sowie den Tiroler Gemeinden Rum und Matrei am Brenner und der niederösterreichischen Gemeinde Wiener Neudorf sind es mehr als 80%. Weitere gut angebundene Gemeinden befinden sich im Rheintal in Vorarlberg, in Tirol im Inntal – vornehmlich um die Stadt Innsbruck – sowie im Umland von Wien.

Gemeinden mit einem hohen Anteil an mindestens sehr guter Basiserschließung (mindestens ÖV-Güteklasse E) befinden sich in den Zentralräumen des Landes. Abseits der größeren Städte sind auch viele Bezirkshauptorte und deren Nachbargemeinden gut erschlossen. Die Vorteile von Bündelungseffekten des öffentlichen Verkehrs lassen sich gut in den Talstrukturen der westlichen Bundesländer ablesen.

Rund 87% der österreichischen Bevölkerung hat zumindest eine Basiserschließung mit öffentlichem Verkehr (entspricht der ÖV-Güteklasse G). Die höchsten Anteile an erschlossener Bevölkerung weisen die Gemeinden des Großraums Wien inklusive Südachse bis Wr. Neustadt und ins Nord- und Mittelburgenland sowie nach Krems und ins Weinviertel auf, weiters der steirische Zentralraum um Graz sowie die zentralen Gemeinden der östlichen Obersteiermark und Liezen, der oberösterreichische Zentralraum, der Kärntner Zentralraum, der Salzburger, Pongauer und Pinzgauer Zentralraum sowie die meisten Gemeinden Tirols und Vorarlbergs.

Österreichweit haben etwa 13% der Bevölkerung keinen Zugang zu öffentlichem Verkehr (im Rahmen des ÖV-Güteklassen-Systems). In manchen Gemeinden im Inn-, Hausruck- und Waldviertel, im Südburgenland, in der Obersteiermark und im Außerfern wohnt die gesamte Bevölkerung außerhalb des Einzugsgebiets des öffentlichen Verkehrs.

Weiterführende Informationen:

- [Abschlussbericht „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“](#)
- [ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“](#)

ÖV-Güteklassen 2021

(Quellen: Statistik Austria: Statistik des Bevölkerungsstandes; ÖROK/BMK/AustriaTech, Helmut Hiess: ÖV-Güteklassen)

ÖV-Güteklassen, Aktualisierung 2021 – technische Beschreibung

Das System der ÖV-Güteklassen wurde im Zeitraum 2015 bis 2017 entwickelt, um die Koppelung von ÖV-Erschließungsqualität mit Raumstruktur / Raumentwicklung und umgekehrt zu ermöglichen. So soll eine bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung erreicht werden können. Dabei wurde auf bereits bestehenden ÖV-Güteklassensystemen (z.B. Schweiz) inhaltlich aufgebaut und das in Österreich bereits bestehende Vorarlberger System integriert. Die Grundlage dafür wurde in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ erarbeitet. Anschließend wurden die Austria Tech-Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH gemeinsam mit der Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH beauftragt, das vorgeschlagene ÖV-Güteklassensystem gemeinsam mit den Plattformpartnern methodisch zu präzisieren und österreichweit darzustellen.

Datenherkunft und Aktualisierung 2021

Die Daten, die dem Modell zugrunde liegen stammen von der Verkehrsankunft Österreich, aus dem Datenbestand der ARGE ÖVV (Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaften OG) sowie der Graphenintegrations-Plattform (GIP-Daten). Da sich durch Fahrplanänderungen sowie infrastrukturellen Ausbau- und Umbaumaßnahmen im ÖV-Netz und im Fußwegenetz die räumliche Konfiguration der ÖV-Güteklassen ändern kann, ist eine regelmäßige Aktualisierung erforderlich. Ansprechpartner für die DatennutzerInnen ist das BMVIT, die operativen Prozesse der Wartung und Aktualisierung wird von der dem BMVIT nachgelagerten „AustriaTech Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH“ durchgeführt.

Die vorliegende Aktualisierung wurde für das Jahr 2021 ohne Methodenänderung berechnet. Die einzige Abweichung zur ursprünglichen Berechnung der ÖV-Güteklassen für das Jahr 2016 ist die Änderung der Stichtage: Für den normalen Werktag mit Schule wurde statt dem 11.05.2016 (Mittwoch) der 22.10.2021 (Freitag vor den Herbstferien) herangezogen, für den schulfreien Werktag statt dem Pfingstdienstag (17.05.2016) ein Tag in den Herbstferien (28.10.2021).

Aufgrund dieser Änderung der Stichtage ist beim Vergleich mit den Daten von 2016 Vorsicht geboten, da verschiedene Qualitäten an saisonalen Verkehren bzw. auch etwaige Schienenersatzverkehre an den jeweiligen Daten zu Unterschieden führen können, die fälschlicherweise als Verschlechterung des Angebotes interpretiert werden könnten.

Ermittlung der ÖV-Güteklassen

Das ÖV-Güteklassensystem berücksichtigt nur den fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen. Bike & Ride sowie Park & Ride werden nicht abgebildet, da diese deutlich höhere akzeptierte Distanzen zu Haltestellen aufweisen und es somit nötig wäre, den Haltestelleneinzugsbereich zu erhöhen. Mikro ÖV-Systeme und Anrufsammeltaxis werden ebenso nicht berücksichtigt, da sie nicht im Fahrplansystem der Verkehrsankunft Österreich enthalten sind. Diese Aspekte sind in der Beurteilung der Daten zu berücksichtigen; ebenso wie die Unschärfen, die durch die Zuteilung der ÖV-Güteklassen auf die Rasterzellen einerseits sowie die Zuordnung der Rasterzellen auf die Gemeinden andererseits auftreten können.

Die Basis für die ÖV-Güteklassen bildet eine Klassifizierung der Haltestellen. Diese erfolgt anhand von zwei Kriterien:

1. den Intervallen der Abfahrten an einer Haltestelle

- Betrachtungszeitraum 6 bis 20 Uhr (= 840 Minuten)
- Stichtag: Normaler Werktag mit Schule außerhalb touristischer Saisonen (Freitag vor den Herbstferien, 22.10.2021; *ÖV-Güteklassen 2016: Mittwoch, 11.05.2016*)
Im Projekt zu den ÖV-Güteklassen wurden zusätzlich Berechnungen auf Basis des Stichtags 28.10.2021 (Tag in den Herbstferien; *ÖV-Güteklassen 2016: 17.5.2016 (Pfingstdienstag)*), der einen Werktag ohne Schule außerhalb touristischer Saisonen darstellt, durchgeführt. Für den ÖROK-Atlas wurde jedoch für die Darstellungen der Karten und Diagramme der Regelfall des normalen Werktags mit Schule herangezogen.
- Intervallberechnung: Bildung der Summe der Abfahrten aller Verkehrsmittel über alle Verkehrsmittelkategorien, Multiplikation mit einem Richtungsfaktor von 0,5 und Berechnung des durchschnittlichen Intervalls über den gesamten Betrachtungszeitraum pro Richtung (840 Minuten dividiert durch die Zahl der Abfahrten pro Richtung). Der Richtungsfaktor wird auf allen Linien angewendet. Rundlinien werden ebenfalls mit dem Richtungsfaktor 0,5 multipliziert, da sich gezeigt hat, dass sich echte Rundlinien von „unechten“ Rundlinien (das sind Linien mit unterschiedlichen Bezeichnungen, die in die gegengleiche Richtung fahren, z. B. Linie 46A und 46B in Wien; oder Linien, die nur abschnittsweise auf Grund von Einbahnsystemen unterschiedliche Strecken befahren, z. B. Linie 13A in Wien) derzeit nicht automatisiert unterscheiden lassen. Würde man diese unechten Linien nicht mit dem Faktor 0,5 multiplizieren, käme es zu einer ungerechtfertigten starken Aufwertung der ÖV-Güteklassen dieser Stationen.
- Die Intervallklassen wurden in Anlehnung an das Schweizer und Vorarlberger Modell erstellt und um Intervallklassen mit großen Intervallen ergänzt, um auch den festgelegten Mindeststandard der ÖV-Erschließung mit vier Abfahrten pro Richtung erfassen zu können:
 - < 5 min
 - $5 \leq x \leq 10$ min
 - $10 < x < 20$ min
 - $20 \leq x < 40$ min
 - $40 \leq x \leq 60$ min
 - $60 < x \leq 120$ min
 - $120 < x \leq 210$ min
 - > 210 min

2. den Haltestellentypen, für die die Intervalle ermittelt werden

- Die Haltestellentypen werden aus den an der Haltestelle haltenden Verkehrsmittelkategorien abgeleitet. Dabei bestimmt die Verkehrsmittelkategorie der höchsten Hierarchiestufe den Haltestellentyp. Insgesamt ergeben sich vier Haltestellentypen:
 - Fernverkehr / REX
 - S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn
 - Straßenbahn, Metrobus, WLB in Wien, O-Bus
 - Bus
- Für die Kumulierung von Abfahrten unterschiedlicher Verkehrsmittel (z. B. Bahn, Bus) von einem Haltestellentyp werden alle Steige einer Haltestelle des ARGE ÖVV-Datenbestandes anhand der eindeutigen HAFAS-Haltstellenummer zugeordnet. Von der Kumulierung mehrerer Haltestellen zu einem ÖV-Knoten wurde Abstand genommen, da der vorhandene Datenbestand der Haltestellen die reale Situation

sehr genau abbildet und darüber hinaus keine allgemeine Regel für die Zusammenfassung von Haltestellen zu ÖV-Knoten formuliert werden konnte. Durch eine Zusammenlegung von Haltestellen würden sich auch problematische Festlegungen zur fußläufigen Zugänglichkeit der Haltestellen ergeben.

Die **Bildung der Haltestellenkategorien** erfolgt aus der Kombination von Intervallklassen und Haltestellentypen. Insgesamt wurden acht Haltestellenkategorien (I – VIII) eingeführt, die die Qualitätsunterschiede der Haltestellen nach Intervall und höchster Verkehrsmittelkategorie beschreiben. Die Festlegung der Haltestellenkategorien erfolgte nach dem Grundsatz einer ausreichenden Differenzierung sowohl im städtischen als auch im ländlichen Bereich. Dabei wird die höhere Bedeutung des Busses im Stadtumland und im ländlichen Raum durch eine Angleichung der Haltestellenkategorien zu Straßenbahn/Metrobus/O-Bus ab der Intervallklasse $5 \leq x \leq 10$ min vorgenommen. Daraus ergibt sich das Konzept der Haltestellenkategorien (siehe Tab. 1).

Die Klassifizierung der Verkehrsmittelkategorien erfolgte mittels der für jede Linie angegebenen Verkehrsmittelart.

Es ist darauf hinzuweisen, dass Inkonsistenzen bei der Ausweisung der Verkehrsmittelart, insbesondere bei der Unterscheidung REX/Regionalzug/Schnellbahn bzw. Bus/Schnellbus gegeben sind. Die aktuelle endgültige Festlegung erfolgte in Abstimmung mit den Ländern. So werden zum Beispiel die REX-Stationen in der Steiermark als Regionalbahn-/S-Bahnstation kategorisiert. Die Schnellbusstationen wurden ebenfalls von den Ländern festgelegt.

Tab. 1: Haltestellenkategorien

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
$5 \leq x \leq 10$ min.	I	II	III	III
$10 < x < 20$ min.	II	III	IV	IV
$20 \leq x < 40$ min.	III	IV	V	V
$40 \leq x \leq 60$ min.	IV	V	VI	VI
$60 < x \leq 120$ min.	V	VI	VII	VII
$120 < x \leq 210$ min. ¹⁾		VII	VIII	VIII
> 210 min. ¹⁾				

1) entspricht dem Angebotsmindeststandard von 4 Abfahrten/Richtung

Aufbauend auf der Klassifizierung der Haltestellen werden die ÖV-Güteklassen in zwei Schritten ermittelt.

1. Festlegung von Entfernungsklassen für den Fußweg zur Haltestelle

- Die Ermittlung der Fußwegedistanzen erfolgte auf Basis der Graphenintegrations-Plattform-Daten (GIP-Daten) als Realdistanzen. Höhenunterschiede bzw. Steigungen wurden nicht berücksichtigt.
- Die Bildung der Distanzklassen wurde wiederum an das Schweizer und Vorarlberger Modell angelehnt und um die Distanzklasse 1.001 bis 1250 m ergänzt. Diese Entfernungsklasse wird für Haltestellen mit höchstrangigen Verkehrsmittelkategorien oder hoher Intervalldichte als zumutbar angesehen.
- Insgesamt wurden sieben ÖV-Güteklassen festgelegt (siehe Tab. 2):

Tab. 2: Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Es wird vorgeschlagen, keine scharfe Abgrenzung zwischen städtischen Räumen, städtisch/ländlichen Räumen und ländlichen Räumen vorzunehmen.

Die Güteklassen korrespondieren mit Nutzungen, Nutzungsdichten und Bauweisen. Einerseits erfordern die Güteklassen unterschiedliche Nutzungen, Nutzungsdichten und Bauweisen, andererseits erfordern bestimmte Nutzungen, Nutzungsdichten und Bauweisen unterschiedliche ÖV-Güteklassen und damit ÖV-Erschließungsqualitäten.

Die ÖV-Güteklassen sind daher nicht nach gut / schlecht zu bewerten, sondern immer im Kontext der räumlichen Struktur zu beurteilen. Daraus kann abgeleitet werden, ob ÖV-Güteklassen und Nutzungen, Dichten und Bauweisen zweckmäßig zugeordnet sind, ob Verbesserungspotenziale bestehen und wie Neuplanungen (räumliche Entwicklung, ÖV-Angebotsentwicklung) zu bewerten sind. Eine konkrete Ausformung der Koppelung zwischen Raumstruktur / Raumentwicklung bleibt den Ländern überlassen.

2. Zuordnung der ÖV-Güteklassen zu Haltestellenkategorien und Distanzklassen

- Die Zuordnung der ÖV-Güteklassen (siehe Tab. 3) erfolgte wieder im Sinne einer logisch plausiblen Differenzierung im Gesamtsystem. Eine ausführliche Beschreibung der ÖV-Güteklassen in der Kombination von Verkehrsmittelkategorien, Intervallklassen und Fußwegdistanzklassen erfolgte im Rahmen der Arbeit der ÖREK-

Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ und bildet die Grundlage für das vorgelegte beschlossene ÖV-Güteklassensystem.

Tab. 3: ÖV-Güteklassen

Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Das ÖV-Güteklassensystem kann in Geoinformationssystemen (z.B. ArcGIS, QGIS) auf Rasterzellenbasis (100 m) oder mit Polygonzügen dargestellt werden. Bei einer Unterlegung mit der Geoland Basemap ist eine Zuordnung der bestehenden Siedlungsstruktur zu den ÖV-Güteklassen möglich. In weiterer Folge ist auch eine Verschneidung mit Flächenwidmungsplänen oder mit Örtlichen Entwicklungs- bzw. Raumordnungskonzepten möglich.

In den im ÖROK-Atlas dargestellten Karten wurden für die Berechnungen die Daten auf Rasterzellenbasis verwendet: Bei der Rasterzellendarstellung erfolgt die Zuordnung einer ÖV-Güteklasse zur Rasterzelle nach dem höchsten Prozentanteil der Fläche, sofern mindestens die Hälfte der Rasterzelle einer Güteklasse zugewiesen wird. Andernfalls gilt die Rasterzelle als außerhalb von Güteklassen liegend. Die Zuordnung der Rasterzellen zu den Gemeinden erfolgt nach der Lage des Mittelpunktes der 100x100m Rasterzelle. Aus diesen Zuordnungsvorgängen können (insbesondere im Randbereich von Gemeinden) Unschärfen auftreten.

Weiterführende Informationen:

- [Abschlussbericht „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“](#)
- [ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“](#)