

# Zusammenfassung

## ÖROK-SCHRIFTENREIHE NR. 216 - ERREICHBARKEITSANALYSE 2024

In den Jahren 1989, 1997, 2005 und 2018 wurden im Auftrag der ÖROK mittels Erreichbarkeitsmodellen Erreichbarkeitskennwerte im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Öffentlichen Verkehr (ÖV) ermittelt, um die Versorgungsqualität der Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen quantitativ bestimmen zu können. 2024 wurden mit dem Erreichbarkeitsmodell des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) auf Basis der Daten von 2023 Erreichbarkeitsdaten berechnet, aus denen das ÖIR eine neue Erreichbarkeitsanalyse erstellte.

Die Versorgungsqualität mit zentralen Einrichtungen wurde über den Anteil der Bevölkerung bestimmt, der die nächstgelegenen regionalen und überregionalen Zentren sowie Bildungseinrichtungen in einem zumutbaren Zeitraum im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichen kann. Hierbei werden für regionale Zentren 30 Minuten und für überregionale Zentren 50 Minuten als zumutbar erachtet. Dieser Anteilswert stellt den Erreichbarkeitsgrad dar.

Die Berechnungen erfolgten auf Basis eines 100 x 100-Meter-Bevölkerungsrasters, der die Verteilung der Bevölkerung mit 587.000 dauerhaft bewohnten Zellen darstellt. 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 „Mobilitätsverbände Österreich“ herangezogen, wobei die Fußwege zu und von den Haltestellen über das GIP-Netz geroutet wurden.

Im MIV können 89 Prozent der Bevölkerung ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen, wobei die Werte der Bundesländer zwischen Salzburg mit 69 Prozent und Wien mit 100 Prozent liegen. Regional finden sich niedrige Werte vorwiegend in inneralpinen Bezirken (Lienz, Tamsweg und Murau) oder Waidhofen an der Thaya im Waldviertel und Jennersdorf im Südburgenland. Im ÖV ist dieser Erreichbarkeitsgrad mit durchschnittlich 66 Prozent deutlich gerin-

ger, wobei einige Bundesländer noch niedrigere Werte aufweisen, wie etwa das Burgenland mit 44 Prozent und die Steiermark mit 47 Prozent. In 13 Bezirken ist es nicht möglich, ein überregionales Zentrum innerhalb der Zeitschranke zu erreichen. Diese finden sich in inneralpinen, aber auch in anderen peripheren Gebieten, wie dem Waldviertel, Südburgenland oder dem Außerfern. Alle genannten Werte gelten für einen schulfreien Werktag.

Bei der Versorgung der Bevölkerung mit regionalen Einrichtungen zeigt sich ein deutlich besseres Gesamtbild. 98 Prozent der Bevölkerung können im MIV ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen. Den niedrigsten Wert weist Tirol mit 91 Prozent auf. Auf Bezirksebene sind die niedrigsten Werte in Lienz (73 Prozent) Schwaz (73 Prozent) und Spittal an der Drau (81 Prozent) zu finden. In 31 Bezirken gibt es einen Erreichbarkeitsgrad von 100 Prozent. Auch die Erreichbarkeit der regionalen Zentren ist im ÖV mit einem Österreichmittel von 72 Prozent niedriger. Hier bewegt sich der Wert (ohne Wien) zwischen Niederösterreich mit 59 Prozent und Vorarlberg mit 77 Prozent. Regional finden sich die niedrigsten Werte in peripheren, dispers besiedelten Bezirken, wie Rohrbach mit 20 Prozent, der Südoststeiermark oder Deutschlandsberg mit jeweils 29 Prozent.

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 Haltestelle mit einer Verbindung zu einem regionalen Zentrum erreichen. Berücksichtigt man Wien nicht, sind es 12 Prozent. Die geringste Erschließung im ÖV findet sich in der Steiermark mit 19 Prozent der Bevölkerung ohne Haltestelle, die beste (ohne Wien) in Vorarlberg, wo nur 3 Prozent nicht erschlossen sind. Bezirke mit schlechter Erschließung sind Jennersdorf, Deutschlandsberg, die Südoststeiermark sowie Leibnitz. Die Erschließung hängt in diesen Bezirken ursächlich mit der Siedlungsstruktur zusammen, erschwert wird sie durch eine stark disperse Siedlungsstruktur. In Vorarlberg hingegen wird die Erschließung durch eine hohe Konzentration der Bevölkerung im Rheintal und im Walgau begünstigt.

Die Unterschiede bei der mittleren Reisezeit ins nächstgelegene Zentrum zwischen MIV und ÖV sind beträchtlich. Im Schnitt ist die Reisezeit ins nächste regionale Zentrum im ÖV 58 Prozent länger, ins nächste überregionale Zentrum 42 Prozent, wobei hier beträchtliche regionale Unterschiede bestehen. So ist im Burgenland die mittlere Reisezeit ins nächste regionale Zentrum im ÖV um 90 Prozent länger, während sie in Wien 20 Prozent länger ist. Die Größe der Reisezeitdifferenz und damit die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs hängen stark vom Vorhandensein einer leistungsfähigen Bahnverbindung ab. Entsprechend finden sich regional die ungünstigsten Werte in den Bezirken Rohrbach, Urfahr Umgebung und Hermagor.

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 o. Ä. 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 Wohn-gemeinde arbeiten. Mehr als die Hälfte (54 Prozent) oder 2,35 Millionen Personen pendeln zu ihrem Arbeitsort aus der Wohn-gemeinde 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 Wirtschaftsstandorte mit der größten Zahl an Einpendler:innen sind Wien, die Landeshauptstädte sowie Wels, Schwechat, Wiener Neustadt, Villach, Steyr und Dornbirn. In absoluten Zahlen ist Wien mit 284.800 Einpendler:innen das größte Einpendler:innenzentrum Österreichs, gefolgt von Linz mit 109.200 Einpendler:innen und Graz mit 95.100 Einpendler:innen. Insgesamt arbeiten 1,88 Millionen Erwerbstätige in den Top-10 Einpendler:innenzentren Wien, Linz, Graz, Salzburg, Innsbruck, Sankt Pölten, Klagenfurt, Wels, Schwechat und Wiener Neustadt. In allen 18 österreichischen überregionalen Zentren zusammen arbeiten 2,05 Millionen Erwerbstätige.

Ein Vergleich der aktuellen Erreichbarkeitsanalyse mit den Erreichbarkeitskennwerten aus dem Jahr 2018, die eine Wirkung von Angebotsänderungen im Verkehrssystem zeigen könnte, wurde ebenfalls durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Vergleichs sind jedoch aufgrund von Änderungen im Erreichbarkeitsmodell sowie der unterschiedlichen Anzahl und Lage der Zentren nur bedingt aussagekräftig.