

Zusammenfassung

ÖROK-SCHRIFTENREIHE NR. 203

ÖROK-ERREICHBARKEITSANALYSE 2018 (DATENBASIS 2016)

ANALYSEN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR UND MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR

Bereits 1997 und 2005 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. 2018 wurden mit dem Erreichbarkeitsmodell des bmvit auf Basis der Daten von 2016 Erreichbarkeitsdaten berechnet, aus denen die Verracon GmbH 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 mittels MIV und 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-Meter-Bevölkerungsrasters, das die Verteilung der Bevölkerung mit 570.000 dauerhaft bewohnten Zellen darstellt. Die Ziele sind 194 regionale und 46 überregionale Zentren. Weiters wurden für den Schwerpunkt Bildung 2.461 Bildungseinrichtungen unterschiedlicher Kategorien herangezogen. Die Erreichbarkeit im MIV wurden über das Straßennetz der Graphen-Integrationsplattform (GIP) berechnet. Für den ÖV wurden die Fahrpläne der ARGE ÖVV herangezogen, wobei die Fußwege zu und von den Haltestellen über das GIP-Netz geroutet wurden.

Im MIV können 85 Prozent der Bevölkerung ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen, wobei die Werte der Bundesländer zwischen Tirol mit 67 Prozent und Wien mit 100 Prozent liegen. Regional finden sich niedrige Werte vorwiegend bei inneralpinen Bezirken (Lienz, Tamsweg und Murau) oder Waidhofen an der Thaya im Waldviertel und Jennersdorf im Südburgenland. Im ÖV ist dieser Erreichbarkeitsgrad mit durchschnittlich 64 Prozent deutlich geringer, wobei einige Bundesländer noch niedrigere Werte aufweisen, wie etwa das Burgenland mit 43 Prozent, die Steiermark mit 45 Prozent und Tirol

mit 47 Prozent. In 16 Bezirken (14 Prozent) 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, dem 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. 97 Prozent der Bevölkerung können im MIV ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen. Den niedrigsten Wert weist wieder Tirol mit 88 Prozent auf. Auf Bezirksebene sind die niedrigsten Werte in Lienz (66 Prozent), Schwaz (70 Prozent) und Spittal an der Drau (71 Prozent) zu finden. In 55 Bezirken (47 Prozent) gibt es einen Erreichbarkeitsgrad von 100 Prozent. Auch die Erreichbarkeit der regionalen Zentren ist im ÖV mit einem Österreichsmittel von 72 Prozent niedriger. Hier bewegt sich der Wert (ohne Wien) zwischen Kärnten mit 58 Prozent und Vorarlberg mit 80 Prozent. Regional finden sich die niedrigsten Werte in peripheren, dispers besiedelten Bezirken, wie Jennersdorf (11 Prozent), Rohrbach (27 Prozent), Deutschlandsberg (29 Prozent) oder der Südoststeiermark (30 Prozent).

Zentrales Element der Erreichbarkeit im ÖV ist die Erschließung der Bevölkerung, also ob in nicht zu großer Entfernung eine Haltestelle erreichbar ist. 9 Prozent der Bevölkerung können innerhalb von 1.250 m 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 2 Prozent nicht erschlossen sind. Bezirke mit schlechter Erschließung sind Jennersdorf, Deutschlandsberg und der Bezirk Südoststeiermark sowie Völkermarkt. Die Erschließung hängt in diesen Bezirken ursächlich mit der Siedlungsstruktur zusammen, erschwert wird sie hier durch eine stark disperse Siedlungsstruktur. Wo hingegen sie etwa in Vorarlberg durch eine hohe Konzentration der Bevölkerung in Rheintal und Walgau begünstigt wird.

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 47 Prozent länger, ins nächste überregionale Zentrum 34 Prozent, wobei hier beträchtliche regionale Unterschiede bestehen. So ist im Burgenland die mittlere Reisezeit ins nächste regionale Zentrum im ÖV um 100 Prozent länger, während sie in Wien 8 Prozent kürzer ist. Die Größe der Reisezeitdifferenz und damit die Attraktivität des ÖV hängen stark vom Vorhandensein einer leistungsfähigen Bahnverbindung ab. Entsprechend finden sich regional die ungünstigsten Werte in den Bezirken Oberwart und Güssing im Südburgenland, in Rohrbach im Innviertel und in Reutte im Außerfern.

Die Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen unterscheidet sich deutlich je nach Schultyp. So erreichen 90 Prozent der SchülerInnen der Mittelschulen und AHS-Unterstufen die nächstgelegene Schule im ÖV innerhalb von 30 Minuten, während dies bei den SchülerInnen von AHS-Oberstufe, BHS oder Ähnlichem nur zu 83 Prozent der Fall ist. Die StudentInnen an Universitäten und Fachhochschulen 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 14 politischen Bezirken (12 Prozent) aus ist keine Universität oder Fachhochschule im ÖV in der Zeitschranke erreichbar. Auch die

Erreichbarkeit der höheren Schulen ist in peripheren Bezirken zum Teil niedrig. In 15 Bezirken (13 Prozent) ist es mehr als der Hälfte der 15 bis 19-Jährigen nicht möglich, im ÖV eine höhere Schule in 30 Minuten zu erreichen.

Die Kennzahlen der Erreichbarkeitsanalyse wurden Zahlen anderer Studien gegenübergestellt. So konnte ein deutlicher Zusammenhang der Erreichbarkeit der regionalen Zentren im ÖV mit dem ÖV-Anteil an den Arbeitswegen entsprechend der Mobilitätserhebung Österreich Unterwegs 2013/14 festgestellt werden. Ein vergleichbarer Zusammenhang konnte bei Bildungseinrichtungen und Bildungswegen hingegen nicht festgestellt werden. Die Ursache wird in der fehlenden Verkehrsmittel-Wahlfreiheit vieler SchülerInnen gesehen. Weiters wurde ein Zusammenhang zwischen der Reisezeitdifferenz von ÖV und MIV und dem Motorisierungsgrad (Pkw pro EinwohnerIn) festgestellt – ein Indiz für die Wirkung eines attraktiven ÖV-Angebots. Letztlich zeigte sich auch eine hohe Korrelation zwischen der Erreichbarkeit der Zentren im ÖV und der Bevölkerungsprognose.

Ein Vergleich der Erreichbarkeitsanalyse mit den Erreichbarkeitskennwerten aus den Jahren 1995 und 2007, der eine Wirkung von Angebotsänderungen im Verkehrssystem zeigen könnte, war aufgrund der großen methodischen Unterschiede durch die verbesserte und detailliertere Modellberechnung nicht möglich.