

ÖROK



ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024 Analysen zum ÖV und MIV

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ (ÖROK)

SCHRIFTENREIHE NR. 216

ÖROK-ERREICHBARKEITSANALYSE 2024
Analysen zum ÖV und MIV

Wien, September 2024

IMPRESSUM

© 2024 by Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Wien

ZVR-Zahl 1267540728

Alle Rechte vorbehalten.

Medieninhaber und Herausgeber: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Markus McDowell/Mag. Markus Seidl

Projektkoordination: Dipl.-Ing. Alexandra Bednar

Fleischmarkt 1, A-1010 Wien

Tel.: +43 1 535 34 44

E-Mail: oerok@oerok.gv.at

Internet: www.oerok.gv.at

Bearbeitung:

ÖIR GmbH (100%-Tochter des Vereins Österreichisches Institut für Raumplanung)

Wolfgang Neugebauer, Cristian Andronic, Stephanie Kirchmayr-Novak

Franz-Josefs-Kai 27, A-1010 Wien

Telefon +43 1 533 87 47-0

Email: oir@oir.at

Internet: www.oir.at

Beiträge bzw. Mitwirkung:

Kapitel A/1, A/2.1 und Kapitel B/5.1.3:

AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH

Lucas Hübner-Weiss, Andreas Höbaus, Stefan Schwillinsky

Raimundgasse 1/6, A-1020 Wien

Telefon +43 1 26 33 444

Email: office@austriatech.at

Internet: www.austriatech.at

Anhangteil Exkurs zur „ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016)“:

Verracon GmbH

Mariahilfer Straße 47/5/2, A-1060 Wien

E-Mail: office@verracon.at

Internet: www.verracon.at

in Zusammenarbeit mit der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“

Grafische Gestaltung und Produktion: www.pflegergrafik.at

Copyrights der Coverfotos: Tirol Werbung/Gerhard Eisenschink, Fotolia.com/J. Roßbacher/H. Widmann/

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung/Magistrat der Stadt Wien,

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Druck: Print Alliance HAV Produktions GmbH, 2540 Bad Vöslau

Eigenverlag

ISBN: 978-3-9519791-9-9

Hinweise:

Für diese Publikation wurde eine geschlechtsneutrale Form gewählt. Wo das aus Gründen der Lesbarkeit oder in Rechtstexten unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter gleichwertig angesprochen.

Die Quellen aller veröffentlichten Bilder und Grafiken wurden nach bestem Wissen und Gewissen sorgfältig recherchiert. Sollte uns ein bestehendes Urheberrecht entgangen sein, teilen Sie uns dies bitte mit, wir werden die Nutzungsrechte auf dem schnellsten Weg mit Ihnen klären.

PEFC zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten

Wäldern und kontrollierten Quellen. www.pefc.at

Vorwort

DER ÖROK-GESCHÄFTSSTELLE

Im Rahmen der ÖROK wurden bereits im Jahr 1989 erste Analysen zu Erreichbarkeitsverhältnissen in Österreich durchgeführt (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 75), welche in den Jahren 2000 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 155), 2007 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 174) und 2018 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 203) aktualisiert worden sind.

Die Erreichbarkeit von überregionalen und regionalen Zentren ist ein wesentliches Maß für die Versorgungsqualität der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen, Bildungs- und Qualifizierungsangeboten, am regionalen Arbeitsmarkt sowie mit Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten. In diesem Sinne stellt die Erreichbarkeit nach wie vor eine wesentliche Kenngröße für Planungsaufgaben der Gebietskörperschaften dar.

Seit 2018 stehen die entsprechenden Daten zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) im internen Erreichbarkeitsmodell des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur Verfügung. Mit der vorliegenden neuen „ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024“ erfolgte eine Aktualisierung, wobei der Zeitraum 2023/2024 umfasst ist. Wie bereits 2018 wurden die Daten aus dem Erreichbarkeitsmodell des BMK herangezogen und von der AustriaTech GmbH berechnet.

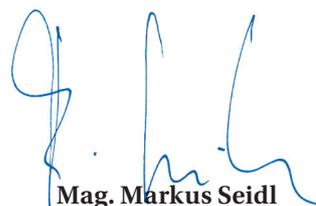
Die Erreichbarkeitsanalyse 2024 wurde von der ÖIR GmbH erstellt und von der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ begleitet. Analog zu den vorhergehenden Analysen erfolgte die Ermittlung der Versorgungsqualität mit zentralen Einrichtungen über den Anteil der Bevölkerung, der die nächstgelegenen regionalen und überregionalen Zentren sowie Bildungseinrichtungen in einem zumutbaren Zeitraum erreichen kann. Als „zumutbarer“ Reisezeitraum wurde wie bisher ein Schwellenwert für regionale Zentren von 30 Minuten, für überregionale Zentren von 50 Minuten herangezogen, auch um eine Vergleichbarkeit zur früheren Analyse zu ermöglichen. Neben der Auswertungen zur Erreichbarkeit von regionalen und überregionalen Zentren sowie Bildungseinrichtungen wurde ergänzend erstmals auch eine Analyse von Pendler:innendaten vorgenommen.

Die Ergebnisse der neuen Erreichbarkeitsanalyse sind in der vorliegenden Publikation zusammengefasst, die auch elektronisch unter www.oerok.gv.at verfügbar ist. Damit liegt eine aktuelle Grundlagenarbeit für alle planenden Stellen vor.

Einen herzlichen Dank allen Beteiligten für die engagierte Mitarbeit!



Dipl.-Ing. Markus McDowell



Mag. Markus Seidl

Geschäftsführer

INHALT

VORWORT DER ÖROK-GESCHÄFTSSTELLE	3
ZUSAMMENFASSUNG	7
SUMMARY	9
BERICHTSTEIL A - METHODIK	11
1. METHODIK UND MODELLPARAMETER	13
1.1 Raumeinheiten	13
1.2 Zielkategorien	13
1.3 Erreichbarkeitsparameter	17
1.3.1 Motorisierter Individualverkehr	17
1.3.2 Öffentlicher Verkehr	17
1.4 Pendelverkehr	19
2. VERGLEICHBARKEIT ZU FRÜHEREN ANALYSEN	20
2.1 Änderungen in der Methodik	20
2.1.1 Neue Stichtage	20
2.1.2 Änderung ÖV-Routing	20
2.1.3 Änderungen MIV-Routing	20
2.1.4 Ziele (regionale und überregionale Zentren, Schulen)	21
2.2 Gebietsstand der Bezirke	21
2.3 Bevölkerungsentwicklung	21
BERICHTSTEIL B - ERGEBNISSE	23
1. ERREICHBARKEITSVERHÄLTNISSE ÖSTERREICHWEIT	25
1.1 Erreichbarkeit im Motorisierten Individualverkehr (MIV)	25
1.1.1 Erreichbarkeit der überregionalen Zentren (ZO5 und höher)	25
1.1.2 Erreichbarkeit der regionalen Zentren (ZO3)	34
1.2 Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr (ÖV)	40
1.2.1 Erschließung	40
1.2.2 Erreichbarkeit der überregionalen Zentren (ZO5 und höher)	43
1.2.3 Erreichbarkeit der regionalen Zentren (ZO3)	53
1.3 Erreichbarkeit MIV und ÖV im Vergleich	64
2. FOKUS BILDUNG	73
3. FOKUS PENDELN	81
4. FOKUS BUNDESLÄNDERERGEBNISSE	87
4.1 Burgenland	87
4.2 Kärnten	89
4.3 Niederösterreich	91
4.4 Oberösterreich	93
4.5 Salzburg	94
4.6 Steiermark	96
4.7 Tirol	98

4.8	Vorarlberg	100
4.9	Wien	101
5.	ERREICHBARKEITSVERÄNDERUNGEN UND RAUMSTRUKTURELLE ZUSAMMENHÄNGE	105
5.1	Ursachen für Erreichbarkeitsveränderungen	105
5.1.1	Demografische Entwicklungen	105
5.1.2	Infrastrukturausbau und Fahrpläne	105
5.1.3	Modelländerungen	105
5.2	Infrastrukturänderungen seit 2016	107
5.3	Erreichbarkeitsveränderungen 2016-2023 und raumstrukturelle Zusammenhänge	115
6.	EMPFEHLUNGEN FÜR KÜNFTIGE ERREICHBARKEITSANALYSEN	119
	ANHANG	121
	Ergebnisse – Zentren	123
	Ergebnisse – Bezirke	129
	EXKURS zur „ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016)“	144
	GLOSSAR	151
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	152
	TABELLENVERZEICHNIS	153
	ÖROK-SCHRIFTENREIHENVERZEICHNIS	154
	RAUM FÜR NOTIZEN	156

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 Reisedifferenz 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 Pendelraten 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.

Summary

ÖROK SERIES NO 216 - ÖROK ACCESSIBILITY ANALYSIS 2024

In 1989, 1997, 2005 and 2018, ÖROK used accessibility models to determine accessibility indicators for motorised individual transport (MIT) and public transport (PT) in order to quantitatively determine the quality of supply of the population with central facilities. In 2024, the accessibility model of the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (BMK) was used to calculate accessibility data based on the 2023 data, which ÖIR used to create a new accessibility analysis.

The quality of coverage with central facilities was determined by the proportion of the population that can reach the nearest regional and supra-regional centres and educational institutions within a reasonable period of time by motorised individual transport and public transport. In this context, 30 minutes were assumed to be reasonable for regional centres and 50 minutes for supra-regional centres. This percentage value represents the degree of accessibility.

The calculations were made on the basis of a 100 x 100 metre population grid, which represents the distribution of the population with 587,000 permanently inhabited cells. The targets are 198 regional and 44 supra-regional centres. Furthermore, 3,090 educational institutions of different categories were used for the focus on education. Accessibility by private motorised transport was calculated using the road network of the Graph Integration Platform (GIP). For public transport, the timetables of "Mobilitätsverbände Österreich" were used, whereby the footpaths to and from the stops were routed via the GIP network.

By motorised individual transport, 89 percent of the population is able to reach a supra-regional centre within 50 minutes, with the figures for the federal provinces ranging from 69 percent in Salzburg to 100 percent in Vienna. Regionally, low values are mainly found in inner-Alpine districts (Lienz, Tamsweg and Murau) or Waidhofen an der Thaya in Waldviertel and Jennersdorf in southern Burgenland. In public transport, this level of accessibility is significantly lower at an average of 66 percent, with some federal states having even lower values, such as Burgenland with 44 percent and Styria with 47 percent. In 13 districts, it is not possible to reach a supra-regional centre within

the time limit. These are located in inner-Alpine regions as well as in other peripheral regions such as Waldviertel, southern Burgenland and Außerfern. All values mentioned apply to a school-free working day.

The overall picture is much better when it comes to providing the population with regional facilities. 98 percent of the population is able to reach a regional centre within 30 minutes by motorised individual transport. Tyrol has the lowest value at 91 percent. At district level, the lowest values are found in Lienz (73 percent), Schwaz (73 percent) and Spittal an der Drau (81 percent). In 31 districts there is an accessibility rate of 100 percent. The accessibility of regional centres by public transport is also lower, with an Austrian average of 72 percent. In this case, the value (excluding Vienna) ranges from 59 percent in Lower Austria to 77 percent in Vorarlberg. Regionally, the lowest values are found in peripheral, dispersed districts such as Rohrbach with 20 percent, south-eastern Styria and Deutschlandsberg with 29 percent each.

A central element of determining accessibility by public transport is the accessibility of the population, i.e. whether a stop can be reached within a reasonable distance. 9 percent of the population are not able to reach a stop with a connection to a regional centre within 1,250 metres. If Vienna is not taken into account, the percentage is 12 percent. The lowest level of public transport accessibility is found in Styria with 19 percent of the population without a stop, the best (excluding Vienna) in Vorarlberg, where only 3 percent are not accessible. Districts with poor accessibility are Jennersdorf, Deutschlandsberg, south-east Styria and Leibnitz. In these districts, accessibility is causally linked to the settlement structure and is made more difficult by a highly dispersed settlement structure. In Vorarlberg, on the other hand, development is favoured by a high concentration of population in the Rhine Valley and Walgau.

The differences in the average travel time to the nearest centre between motorised individual transport and public transport are considerable. On average, the travel time to the nearest regional centre is 58 percent longer by public transport and 42 percent longer to the nearest supra-regional centre, although there are considerable regional

differences here. In Burgenland, for example, the average travel time to the nearest regional centre by public transport is 90 percent longer, while it is 20 percent longer in Vienna. The size of the travel time difference and thus the attractiveness of public transport depend heavily on the availability of an efficient rail connection. Accordingly, the least favourable regional values are found in the districts of Rohrbach, Urfahr Umgebung and Hermagor.

The accessibility of educational institutions differs significantly depending on the type of institution. A share of 90 percent of pupils at secondary schools and lower secondary schools can reach their nearest school by public transport within 30 minutes, while this is only the case for 82 percent of pupils at upper secondary schools or similar. Only 66 percent of students at universities and universities of applied sciences are able to reach their educational institution within 50 minutes. Despite the improved availability of new universities of applied sciences, there are still gaps in accessibility to tertiary education. From 13 political districts, no university or university of applied sciences can be reached by public transport within the time limit. The accessibility of secondary schools is also low in some peripheral districts. In 13 districts, more than half of 15 to 19-year-olds are unable to reach a secondary school within 30 minutes by public transport.

The analysis of commuting data has shown that of the approximately 4.345 million people in em-

ployment in Austria in 2021, 8.8 percent or 383,000 people work at their place of residence and a further 37.2 percent or 1.61 million people work in their municipality of residence. More than half (54 percent) or 2.35 million people commute to work from their place of residence, which usually involves a longer commute. Around 39 percent of commuters are able to reach their place of work in less than 15 minutes by car. By public transport or on foot, however, only 13 percent of commuters can do this within 15 minutes.

The business locations with the largest number of commuters are Vienna, the provincial capitals as well as Wels, Schwechat, Wiener Neustadt, Villach, Steyr and Dornbirn. In absolute figures, Vienna is the largest commuter centre in Austria with 284,800 commuters, followed by Linz with 109,200 commuters and Graz with 95,100 commuters. A total of 1.88 million employees work in the top 10 commuter centres of Vienna, Linz, Graz, Salzburg, Innsbruck, Sankt Pölten, Klagenfurt, Wels, Schwechat and Wiener Neustadt. A total of 2.05 million people work in all 18 Austrian supra-regional centres.

A comparison of the current accessibility analysis with the accessibility indicators from 2018, which could show the effect of changes to the transport system, was also carried out. However, the results of this comparison are only of limited significance due to changes in the accessibility model and the different number and location of the centres.

**BERICHTSTEIL A
METHODIK**

1. METHODIK UND MODELLPARAMETER

Die Erreichbarkeit von überregionalen und regionalen Zentren mittels ÖV und MIV ist ein wesentliches Maß für die Versorgungsqualität der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen, Bildungs- und Qualifizierungsangeboten und am regionalen Arbeitsmarkt sowie mit Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten. In diesem Sinne stellt die Erreichbarkeit eine wesentliche Kenngröße im Zusammenhang mit Planungsaufgaben der Gebietskörperschaften sowie auch für das Monitoring gesetzter Maßnahmen in der Raum- und Verkehrsplanung 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 Österreich wurde ebenfalls in den vergangenen Jahren stetig, mit Unterstützung von RSA iSPACE, weiterentwickelt. Es ermöglicht weiterhin die bisherigen Auswertungen und Analysen der Erreichbarkeitsverhältnisse und wurde noch flexibler gestaltet, um zusammenhängende aktuelle Fragestellungen beantworten zu können.

Für die Erreichbarkeitsanalyse 2023/2024 wurden mit dem Erreichbarkeitsmodell Österreich die grundlegenden Basisdaten der Erreichbarkeit im MIV und ÖV errechnet und im Anschluss in einer umfangreichen Datenauswertung analysiert und interpretiert.

In diesem Kapitel werden die grundlegenden Elemente der Methodik, die Eingangsdaten, die gewählten Ziele und die gewählten Parameter für die Erreichbarkeitsberechnungen für den Motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Verkehr dargestellt.

1.1 Raumeinheiten

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

Altersklassen

Verschiedene Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Anforderungen an die Qualität des MIV und des ÖV. Dementsprechend wurde eine Differenzierung der Gesamtbevölkerung nach Alter vorgenommen. Aus Datenschutzgründen – die Statistik Austria veröffentlicht keine zusätzlichen Merkmale für Rasterzellen mit weniger als vier Personen – wurde das größere 1.000 x 1.000-Meter-Raster mit elf Altersklassen der Bevölkerung herangezogen und die Zellen auf das 100 x 100-Meter-Raster aufgeteilt.

1.2 Zielkategorien

Zentren

Zentrale Orte stellen aufgrund ihrer Ausstattung mit zentralen Einrichtungen wesentliche Ziele für die Bevölkerung dar. Entsprechend wurde bei der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/2024 die Reisezeit zu den zentralen Orten für jeden Ort als zentrales Maß für die Qualität der Erreichbarkeit herangezogen.

Auf Grundlage von 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. In Abstimmung mit der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ sowie dem ÖROK-Ausschuss Raumentwicklung (vormals Ständiger Unterausschuss) wurden diese Zentren aktualisiert. Somit liegt

Tabelle 1: Anzahl der Zentren 2016–2023/2024

2023/2024	2016
117 Regionale Zentren in Österreich (ohne Wien)	125 Regionale Zentren in Österreich (= Zentrale Orte der Stufe III und IV)
47 Regionale Zentren im Ausland	47 Regionale Zentren im Ausland
34 Regionale Zentren in Wien	22 Regionale Zentren in Wien
18 Überregionale Zentren in Österreich	17 Überregionale Zentren in Österreich (= Zentrale Orte der Stufe V und höher)
18 Überregionale Zentren im Ausland	18 Überregionale Zentren im Ausland
8 Überregionale Zentren in Wien	11 Überregionale Zentren in Wien

Quelle: AustriaTech.

eine österreichweit abgestimmte Zentrenliste vor, die auch kompatibel mit den bestehenden Zentrenerteilungen der einzelnen Bundesländer ist.

Sowohl für regionale als auch für überregionale Zentren wurden auch grenznahe Orte im benachbarten Ausland berücksichtigt. Als regionale Zentren sind im Allgemeinen die Bezirkshauptstädte definiert, in der die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Diensten vorgehalten wird. Als überregionale Zentren gelten die Landeshauptstädte sowie ergänzend einzelne wichtige Städte, wie beispielsweise in Niederösterreich Wiener Neustadt. Wie schon in der Analyse 2018 wurden in der Bundeshauptstadt Wien mehrere regionale und überregionale Ziele festgelegt. Als konkreter Zielpunkt eines Zentrums dient jeweils der wichtigste nächstgelegene höchstrangige ÖV-Knotenpunkt. Siehe dazu die Liste der Zentren im Anhang.

Die folgenden beiden Karten veranschaulichen, wie die regionalen und überregionalen über Österreich und das angrenzende Ausland verteilt sind.

Schulen und Universitäten

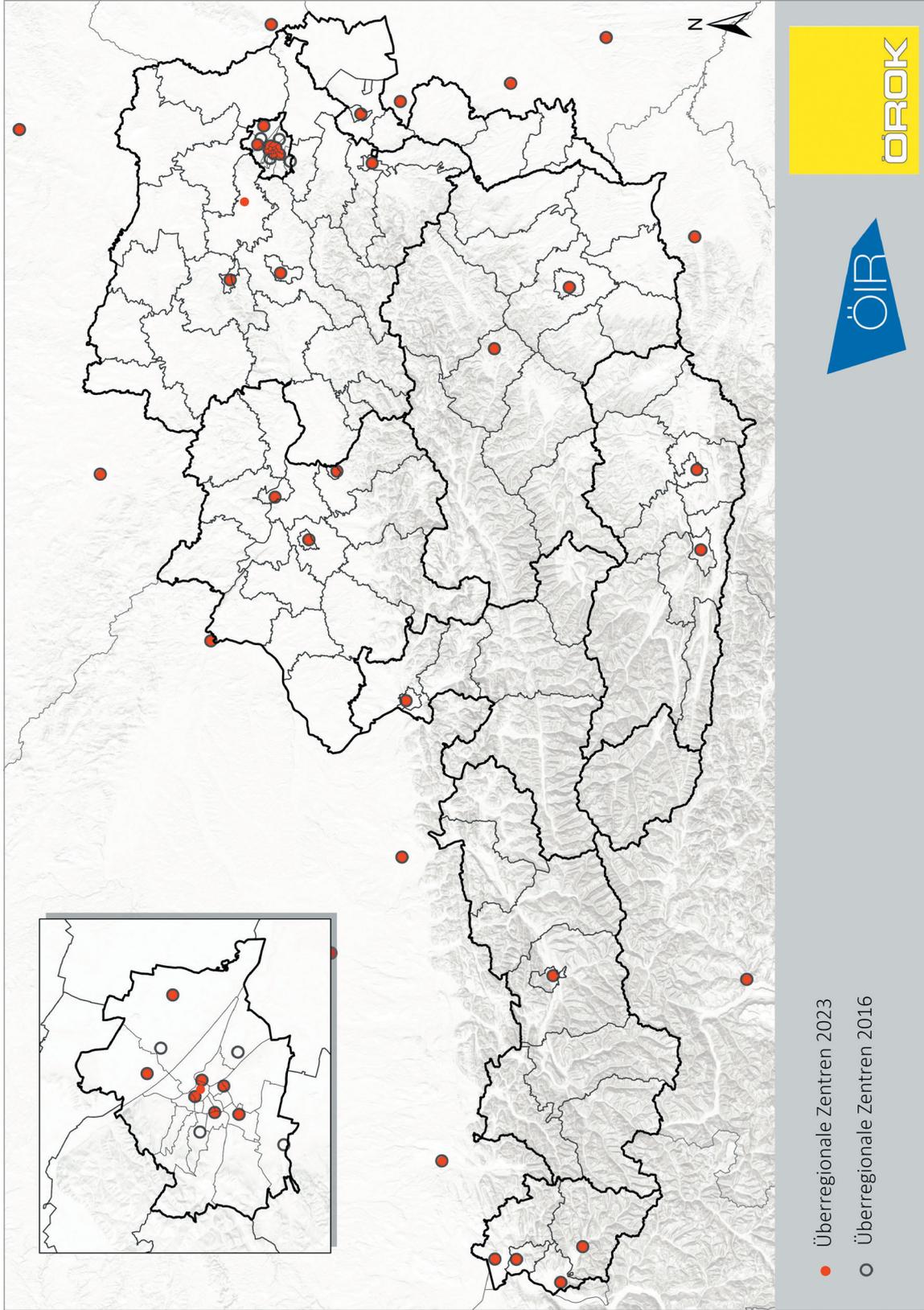
Für die Schüler:innenverkehre wurden als Ziele die AHS- und BHS-Standorte auf Basis der Daten von Statistik Austria (<https://www.statistik.at/atlas/schulen>) verwendet (Stand: Schuljahr 2021/2022), für Hochschulen die veröffentlichte Liste vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung verwendet (<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/hochschulen>). Die Schulen und Universitäten wurden entsprechend der internationalen Standardklassifikationen im Bildungswesen (ISCED) eingeteilt. Folgende Tab. 2 zeigt die in der Untersuchung umfassten ISCED-Klassen und die Anzahl der Ziele für jede Klasse.

Tabelle 2: Ziele des Bildungsverkehrs

ISCED-Klasse	Anzahl der Schulen (2021/2022)
ISCED-Stufe 2 – Sekundarbereich I Diese Stufe umfasst die Neue Mittelschule und die Unterstufe der Allgemeinbildenden höheren Schule (AHS).	1.605
ISCED-Stufe 3 – Sekundarbereich II Diese Stufe umfasst Bildungseinrichtungen, welche sich der allgemeinen Bildung oder der Berufsbildung nach dem Sekundarbereich I widmen. Dieser Bereich umfasst die integrative Berufsausbildung, Polytechnische Schulen, Berufsschulen & Lehren, die Berufsbildenden mittleren Schulen, Berufsbildende höhere Schulen bis zum 3. Jahr, die Oberstufe von Allgemeinbildenden höheren Schulen sowie Ausbildungen für Gesundheitsberufe.	1.337
ISCED-Stufe 6 – Bachelor- bzw. gleichwertiges Bildungsprogramm Die 6. Stufe der ISCED Klassifizierung umfasst Bachelor Studiengänge an Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen. Auch gleichwertige Bildungsprogramme in anderen Bereichen fallen in diese Kategorie.	148
ISCED-Stufe 7 – Master- bzw. gleichwertiges Bildungsprogramm Die 7. Stufe der ISCED Klassifizierung umfasst Master-Studiengänge an Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen. Auch gleichwertige Bildungsprogramme in anderen Bereichen fallen in diese Kategorie.	

Quelle: AustriaTech

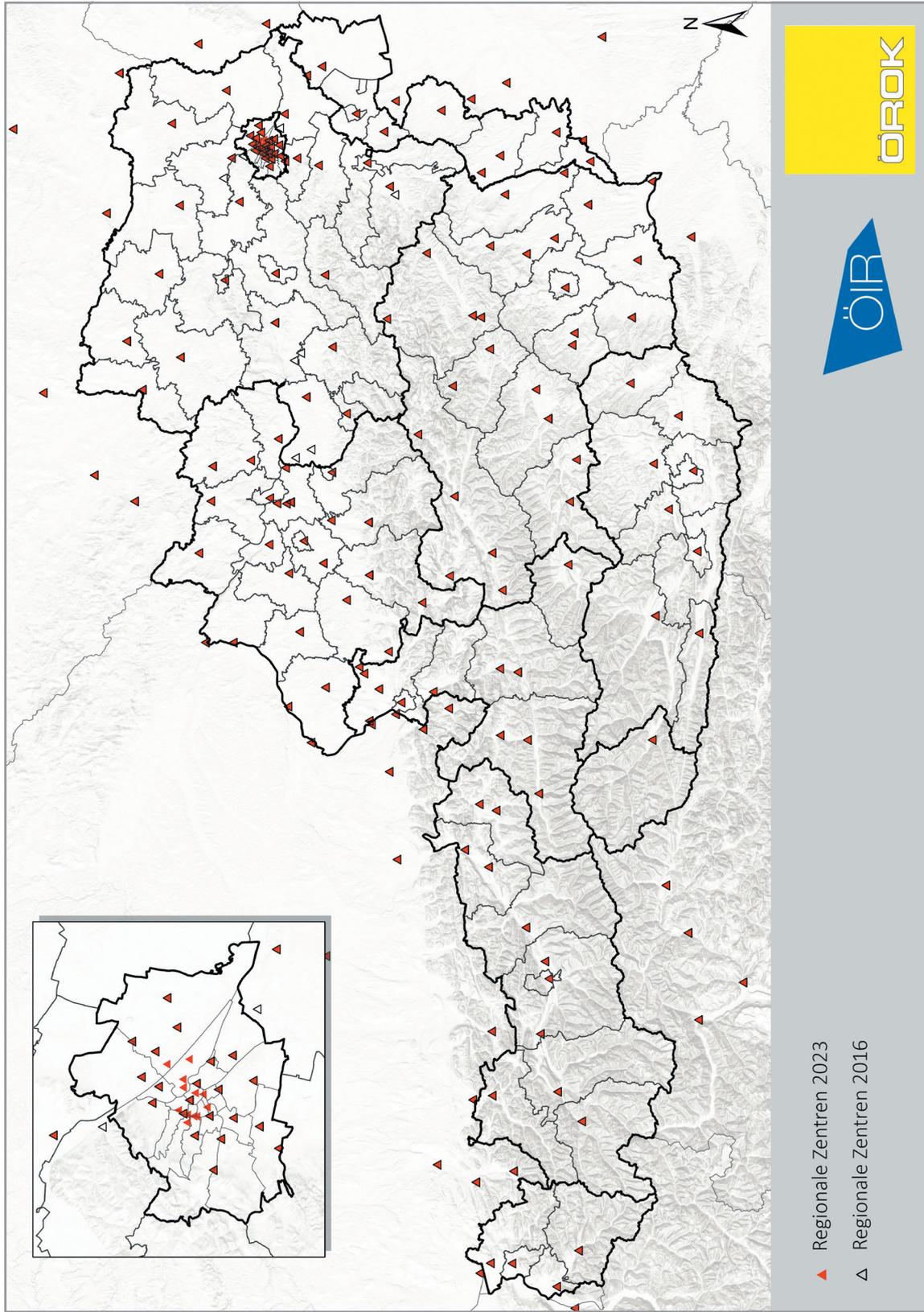
Abb. 1: Übersicht der überregionalen Zentren 2016-2023/2024



- Überregionale Zentren 2023
- Überregionale Zentren 2016

Quelle: AustriaTech, ÖIR

Abb. 2: Übersicht der regionalen Zentren 2016-2023/2024



Quelle: AustriaTech, ÖIR

1.3 Erreichbarkeitsparameter

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 die beiden Verkehrsmodi „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV) und „Öffentlicher Verkehr“ (ÖV) errechnet.

1.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Routing zur Ermittlung der MIV-Erreichbarkeit erfolgt auf dem GIP-Netzgraph (Stand April 2023), unter Verwendung von Abbiegerelationen (turn uses) und Einbahnen, wie sie im GIP-Graphen zur Verfügung stehen. Für das niederrangige Straßennetz wurden die in der GIP aufgetragenen Durchschnittsgeschwindigkeiten gemäß GIP-Standard herangezogen. Auf dem höherrangigen Netz (functional road class FRC 0 bis 4) wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Basis von FCD-Daten für den Morgenverkehr an einem Werktag zwischen 7:00 und 9:00 Uhr verwendet. In Ergänzung zum GIP-Netz wurden zur Anbindung der im benachbarten Ausland gelegenen Zentren Teile des ausländischen Straßennetzwerkes vom Netzwerkgraph des Verkehrsmodells Österreich übernommen. Die über das Routing ermittelte reine Fahrzeit des MIV wurde in jenen Zentren, die gemäß der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria in einer „hochverdichteten Kernzone“ liegen, noch mit einer Parkplatzsuchzeit von fünf Minuten beaufschlagt. Die Parkplatzsuchzeit wurde auch auf die im benachbarten Ausland gelegenen Zentren angewandt.

Zur Berechnung und Ermittlung der Pendelverkehre wurden die gleichen Grundlagen verwendet. Einziger Unterschied bei der Berechnung ist, dass die Reisezeiten die reine Fahrzeit (ohne Parksuchzeit) widerspiegeln. Dies beruht auf der Annahme, dass bei der Arbeitsstätte eine gute Park-Möglichkeit besteht bzw. ein Parkplatz verfügbar ist.

1.3.2 Öffentlicher Verkehr

Das Verkehrsangebot des Öffentlichen Verkehrs wurde aus Fahrplänen von allen ÖV-Anbietern aus Österreich mit Stand 31. Oktober 2023 ermittelt. Die Daten werden im GTFS-Format von „Mobilitätsverbände Österreich“ (<https://data.mobilitaetsverbuende.at/de>) frei zur Verfügung gestellt. Aus diesen Fahrplänen wurde eine mittlere gewichtete Reisezeit zum nächstgelegenen Zentrum, Schule oder Arbeitsort (Pendelmatrix) für zwei Stichtage berechnet. Der erste Stichtag ist ein Werktag (24.10.2023), der zweite Stichtag

ist ein schulfreier Werktag in den Herbstferien (31.10.2023). Durch die Wahl der beiden Stichtage wird der Vergleich der ÖV-Versorgung zwischen einem regulären Werktag und einem schulfreien Werktag mit reduziertem ÖV-Angebot möglich. Anzumerken ist, dass auf der Koralmbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Wolfsberg vom 3. April bis zum 9. Dezember 2023 aufgrund von Bauarbeiten ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet war und somit in den Zeitraum der Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 gefallen ist.

Die Ermittlung der ÖV-Verbindungen wird mit Hilfe des OpenTripPlanner 2 (<https://docs.opentripplanner.org>) durchgeführt. Der OpenTripPlanner ist ein Open Source Tool, welches für die multimodale Routenberechnung verwendet werden kann. In der Anwendung für die Erreichbarkeitsanalyse werden nur die Modi „Öffentlicher Verkehr“ und „Fußweg“ genutzt. Als Datengrundlage für diese Berechnungen werden die Fahrpläne im GTFS-Format sowie das Fußwegnetz der GIP (Graphen Integration Plattform) als routingfähiges OSM-Netz verwendet. Das Fußwegerouting erfolgt unter Ausschluss der von FußgängerInnen nicht benutzbaren Teile des Netzwerks – wie zum Beispiel Eisenbahnlinien, Autobahnen, Schnellstraßen und dergleichen. Im Gleichklang mit der Erreichbarkeitsanalyse 2018 wird eine maximal zulässige Länge des ersten und dritten Teils/Fußwege von 1.250 Metern Realdistanz auf dem Netzwerk festgelegt.

Für die Berechnung der Erreichbarkeiten von Zentren und Schulen werden als Startpunkte die Koordinaten der Rasterzellen aller bewohnten Rasterzellen in Österreich verwendet (Mittelpunkt). Die fünf potentiellen nächsten Ziele je Kategorie werden als Zielpunkte ermittelt. Diese Daten dienen als Grundlage für den Router.

Im Fall der Pendelverbindungen sind sowohl Wohnort als auch Arbeitsort als 250 x 250-Meter-Rasterzelle bekannt und es wird der Mittelpunkt der Rasterzelle verwendet.

Dem Router werden die Start- und Zielkoordinaten übergeben und in einem ersten Schritt alle Verbindungen zwischen der vorgegebenen Abfahrts- und Ankunftszeit berechnet. Diese Verbindungen bestehen je nach Start und Ziel aus Routen, die sich aus unterschiedlichen Kombinationen von Fußwegen (auch direkter Fußweg), Haltestellen und Öffentlichen Verkehrsmitteln zusammensetzen. In einem zweiten Schritt werden die zumutbaren Verbindungen gefiltert. Eine zumutbare Verbindung wird wie folgt definiert:

Tabelle 3: Zeitscheiben der Erreichbarkeit in die Zentren und Schulen

Verkehrszweck	Abfahrtszeit vom Quellort	Ankunftszeit am Zielort
Verkehr ins regionale Zentrum	04:00 - 11:00	07:00 - 11:00
Verkehr ins überregionale Zentrum	04:00 - 11:00	07:00 - 11:00
Schüler:innenverkehr (ISCED 2,3 und 6-7)	06:00 - 08:15	07:00 - 08:15
Pendelmatrix	05:00 - 10:00	06:00 - 10:00

Quelle: AustriaTech.

Verkehrszweck und Saisonierung

- » Es werden nur Fahrten gewertet, welche an den Stichtagen (24.10.2023 und 31.10.2023) laut Fahrplan stattfinden.

Bedarfszeitintervall

- » Eine ÖV-Route ist nur dann zulässig, wenn sie innerhalb der vordefinierten Bedarfszeitintervalle (Abfahrts- und Ankunftszeiten) zum jeweiligen Verkehrszwecke angeboten wird.

Distanz zur Haltestelle

- » Die Haltestelle darf maximal 1.250 Meter vom Start- oder Zielpunkt entfernt sein.
- » Der direkte Fußweg vom Start- zum Zielpunkt darf maximal 1.250 Meter betragen.

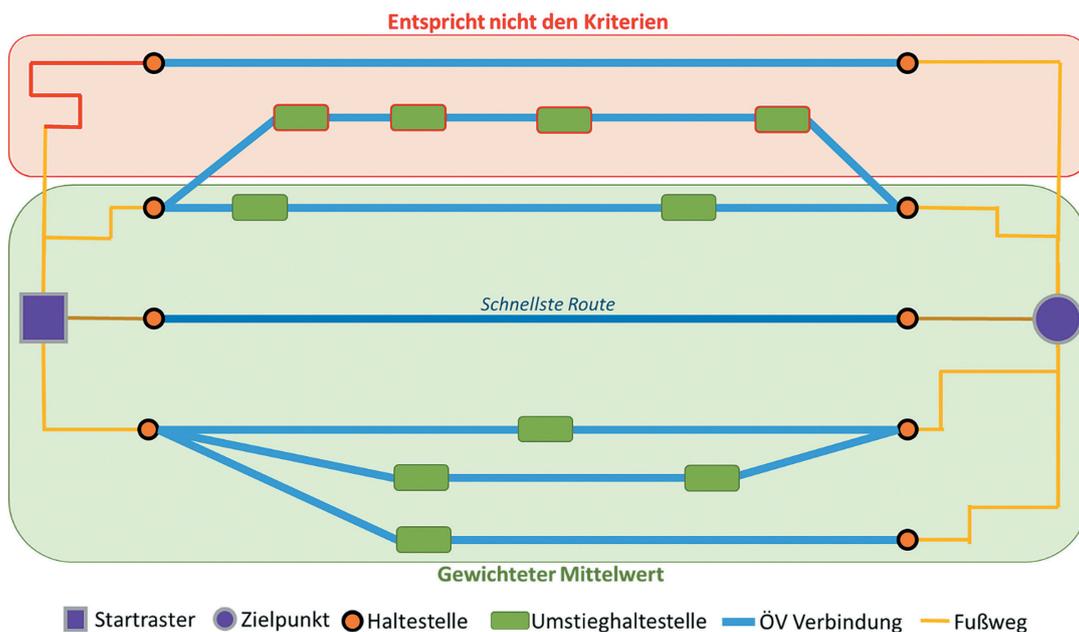
Umsteigevorgänge

- » Zwischen den Umsteigehaltestellen darf maximal eine Distanz von 300 Meter sein.
- » Die Umsteigehäufigkeit darf maximal 3 sein (inklusive Stadtverkehre).
- » Die durchschnittliche Umsteigewartezeit beträgt maximal 15 Minuten (inklusive Umsteigegzeit).

Im letzten Schritt werden die alle zumutbaren Verbindungen von Startpunkt zu Zielpunkt zu sammengefasst und ein gewichteter Wert für die Reisezeit, Distanz und die Zeit im Öffentlichen Verkehr gebildet (siehe Abb. 3).

Die Reisezeit des Öffentlichen Verkehrs setzt sich aus der Fußweg-Gehzeit zu der Start- und Zielhaltestelle, der Reisezeit im ÖV und der Fußweg-Geh-

Abb. 3: Auswertung der Ergebnisse des Routers für eine Verbindung mit mehreren Routen



Quelle: AustriaTech, ÖIR

zeit mit der Wartezeit zwischen den Umsteigehaltestellen zusammen. Es wird angenommen, dass die Personen vom Startpunkt so losgehen, dass keine (Start-)Wartezeit bei der ersten Haltestelle entsteht.

ÖV – Wege/Routen

Der Router berechnet für jede Verbindung zwischen Quell- und Zielort je nach Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (Fahrplan) unterschiedliche potentielle ÖV-Wege, welche sich aus Fußwegen und Fahrten mit dem ÖV zusammensetzen. Eine Route besteht aus einem Fußweg vom Startpunkt zur Haltestelle, Fahrt mit einem ÖV, eventuelle Umstiege, Gehzeiten zwischen Haltestellen oder Wartezeiten auf die Anschlussverbindung, eine weitere Fahrzeit mit dem ÖV und einem Fußweg zum Zielort. Der Router ermittelt alle möglichen und grundsätzlichen sinnvollen Routen zwischen Startpunkt und Zielort.

Zur Erstellung der Datengrundlagen für die Erreichbarkeitsanalysen werden diese nach den oben beschriebenen Parametern gefiltert. ÖV-Wege, welche den Parametern nicht entsprechen, werden in der Analyse somit nicht beachtet. Routen, welche auf Basis der vorgegebenen Parameter zumutbar sind, werden in einem Folgeschritt zu gewichteten Mittelwerten (Reisezeit, Distanz) zusammengefasst.

Multimodale Wege

Aufgrund der Anforderungen an die Grunddaten und die Analyse – wie z.B. Vergleichbarkeit der grundsätzlichen Methodik zu den früheren Analysen – wurde auch für die Erreichbarkeitsanalyse 2024 der gleiche Ansatz verwendet. Im Bereich des MIV wird somit der gesamte Weg mit dem Pkw zurückgelegt. Im Hinblick auf den ÖV bestehen Wege aus einer Kombination von Fuß- und ÖV-Wege. Somit werden multimodale Kombinationen – wie z.B. Park&Ride, Bike&Ride etc. – in dieser Berechnung und Analyse beabsichtigt nicht berücksichtigt. Es könnte jedoch zukünftig, aufgrund der immer größeren Verfügbarkeit an Daten und Modellen, angedacht werden, bestimmte Verkehrsmittel-Kombinationen zu berücksichtigen und die Berechnungen und Analysen zu erweitern.

1.4 Pendelverkehr

Als Grundlagen für die Berechnungen und Auswertungen zu Pendler:innen dienen die Daten der Pendelmatrix der Statistik Austria mit dem

Datenstand 2021 (<https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/erwerbstaetigkeit/arbeitsort-und-pendeln>; <https://www.statistik.at/services/tools/services/regionales/regionalstatistisches-datenangebot>). In diesem Datensatz sind der Wohnort und der Arbeitsort als 250 x 250-Meter-Rasterzelle verfügbar.

Die 250 x 250-Meter-Rasterzellen erlauben keine 100-prozentige Aggregation analog der Gemeinde- bzw. Bezirksgrenzen. Diese Unschärfen wurden zugunsten der besseren Vergleichbarkeit mit den von Statistik Austria publizierten Bezirkswerten abgeglichen.

Analog zu den Erreichbarkeitsberechnungen für die überregionalen und regionalen Zentren wurde von AustriaTech der kürzeste Weg im öffentlichen Verkehr für jede Relation geroutet. Lediglich für die Pendler:innen ins Ausland stehen keine Arbeitsortinformationen zur Verfügung und entsprechend fehlen diese Einträge im Rasterdatensatz. Sie wurden in der Analyse des Pendelverkehrs auf Bezirksebene bzw. Bundeslandebene ergänzt.

Für die Darstellung der Reisezeiten im MIV wurden die Originaldaten von Statistik Austria verwendet, da diese das MIV-Routing mit den Originaladressen durchgeführt hat, während die Daten, die für das ÖV-Routing zur Verfügung standen, auf Basis der 250 x 250-Meter-Raster generalisiert sind.

2. VERGLEICHBARKEIT ZU FRÜHEREN ANALYSEN

2.1 Änderungen in der Methodik

2.1.1 Neue Stichtage

In der Erreichbarkeitsanalyse 2018 dienten die Stichtage 11.5.2016, ein Werktag außerhalb touristischer Saisonen und als zweiter Stichtag der 17.5.2016, der Pfingstdienstag, also ein schulfreier Werktag außerhalb der Sommerferien als Grundlage für die Analysen.

Zwischenzeitlich wurden jedoch – mit der Einführung von bundesweit einheitlichen Herbstferien in Österreich ab dem Schuljahr 2020/21 – die bisher schulfreien Diensttage nach Ostern sowie Pfingsten zu Schultagen.

Daher mussten die Stichtage für die aktuelle Erreichbarkeitsanalyse angepasst werden. Innerhalb der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ wurden verschiedene Möglichkeiten im Rahmen der Arbeiten zu den ÖV-Güteklassen analysiert. Als neue Stichtage wurden ein schulfreier Werktag in den Herbstferien (31.10.2023) sowie ein normaler Werktag in der Vorwoche (24.10.2023) festgelegt. Diese wurden für die vorliegende Erreichbarkeitsanalyse übernommen. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass diese zum Teil andere Charakteristiken aufweisen und somit nicht 1:1 vergleichbar sind.

2.1.2 Änderung ÖV-Routing

Im Bereich des ÖV-Routings gab es aufgrund der technischen Entwicklungen ebenfalls eine Veränderung. Im Vergleich zur Erreichbarkeitsanalyse 2018 wird für die Berechnung des ÖV-Weges der ÖV-Router „OpenTripPlanner 2“ verwendet. Dieser berechnet für eine Start- und Zielkoordinate sowohl den Fußweg zu und von den Haltestellen sowie alle Fahr- und Wartezeiten im ÖV. Im Vergleich dazu wurden bei der Erreichbarkeitsanalyse 2018 die Fußwege von und zur Haltestelle mittels eines Fußwegrouters und die ÖV-Fahrzeiten zwischen Start- und Zielhaltestelle mittels einer (vor-)berechneten Haltestelle-Haltestelle Matrix umgesetzt.

Aufgrund von Weiterentwicklungen und immer besser werdender Hardware-Komponenten, Tools und Daten sind Methodenwechsel innerhalb

gewisser Zeiträume nicht zu vermeiden. Besonders da diese im Normalfall die Realität besser darstellen, Ressourcen schonender sind und die Flexibilität in Anwendung und Aussagen erhöhen. Andererseits hat dies jedoch auch immer eine gewisse Auswirkung auf die Vergleichbarkeit zwischen den Erreichbarkeitsanalysen. Ziel ist es bzw. war es immer die Vergleichbarkeit an so vielen Stellen (Annahmen etc.) wie möglich stabil bzw. gut zu erhalten.

Im Hinblick auf die Fußwege ergibt sich durch die Nutzung des OTP2-Routers und dessen Methode eine Veränderung gegenüber der alten Berechnungsmethode. Dieser nutzt diverse Parameter bzw. Faktoren, um zumutbare bzw. die besten Verbindungen zu definieren, wie z.B. ÖV-Reisezeit, Anzahl der Umstiege oder fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen sowie des Ziels. Der Parameter fußläufige Erreichbarkeit hat hier ein starkes Gewicht, daher werden direkte Fußweg-Routen im Vergleich zu ÖV-Routen (Fußweg – ÖV – Fußweg) präferiert, auch wenn diese allenfalls insgesamt etwas langsamer sind, jedoch keinen Umstieg auf den ÖV benötigen. In der Realität ist dies wohl für die meisten Personengruppen zutreffend, im Bereich dieser Gehdistanzen ein paar Minuten mehr für den direkten Fußweg in Kauf zu nehmen als die mögliche Unsicherheit der Wartezeit auf das ÖV-Verkehrsmittel sowie potentielle „Umwege“. Daher trägt diese Anpassung einen gewissen Teil dazu bei, dass sich im Vergleich zur Erreichbarkeitsanalyse 2018 die ÖV-Reisezeiten mit Schnitt (leicht) erhöht haben und der Anteil an Fußweg-Strecken (stark) zugenommen hat.

2.1.3 Änderungen MIV-Routing

Die Änderungen im MIV beruhen mehr auf den Datengrundlagen und deren Umfang und Qualität. Die grundsätzliche Methode ist stabil geblieben. Änderungen ergeben sich aus den Grundlagendaten beim Netzwerk. Dies betrifft einerseits die verbesserte GIP sowie eine neue Grundlage für das Auslandsnetz, andererseits die hinterlegten Geschwindigkeiten, welche sich auf Basis umfangreicherer und verbesserter FC-Daten sowie besser an die Realität angepasste Geschwindigkeiten am Auslandsnetz ergeben.

2.1.4 Ziele (regionale und überregionale Zentren, Schulen)

Die Ziele (regionale Zentren, überregionale Zentren und Schulen) wurden bei der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024 gegenüber 2018 leicht verändert. Die Definition der regionalen und überregionalen Zentren als wichtigste Ziele der Erreichbarkeitsanalyse wurde an die jeweiligen Zentrenerteilungen der einzelnen Bundesländer angepasst. Mit Änderung der Ziele verändert sich entsprechend auch die Erreichbarkeit. Die Zieländerungen verhindern einen Vergleich zumindest in bestimmten Regionen.

2.2 Gebietsstand der Bezirke

Seit 2016 gab es diverse Änderungen in den Gebietsständen der Bezirke. In Niederösterreich wurde der Bezirk Wien Umgebung im Jahr 2017 aufgelöst und die 21 Gemeinden Teil der umliegenden Bezirke. Weiters kam es zu kleineren Änderungen. In Oberösterreich kam es zu einer Vergrößerung des Bezirks Urfahr Umgebung um die gleichzeitig aufgelöste Gemeinde Schöneegg des Bezirks Rohrbach (Zusammenlegung mit Vorderweißenbach, Bezirk Urfahr Umgebung) im Jahr 2018. In der Steiermark wurde im Jahr 2020 der Bezirk Leibnitz um die zugleich aufgelöste Gemeinde Murfeld des Bezirks Südoststeiermark vergrößert.

Für die betroffenen Bezirke und Gemeinden ist damit ein Vergleich mit der Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenstand 2016) nicht möglich.

2.3 Bevölkerungsentwicklung

Als Kennwert für die Erreichbarkeit in einer Region wird häufig der Anteil der Bevölkerung, der ein Zentrum in einer bestimmten Zeit erreichen kann, oder eine mittlere Reisezeit zu bestimmten Zielen herangezogen. Dadurch ist ein Vergleich unterschiedlicher Regionen möglich.

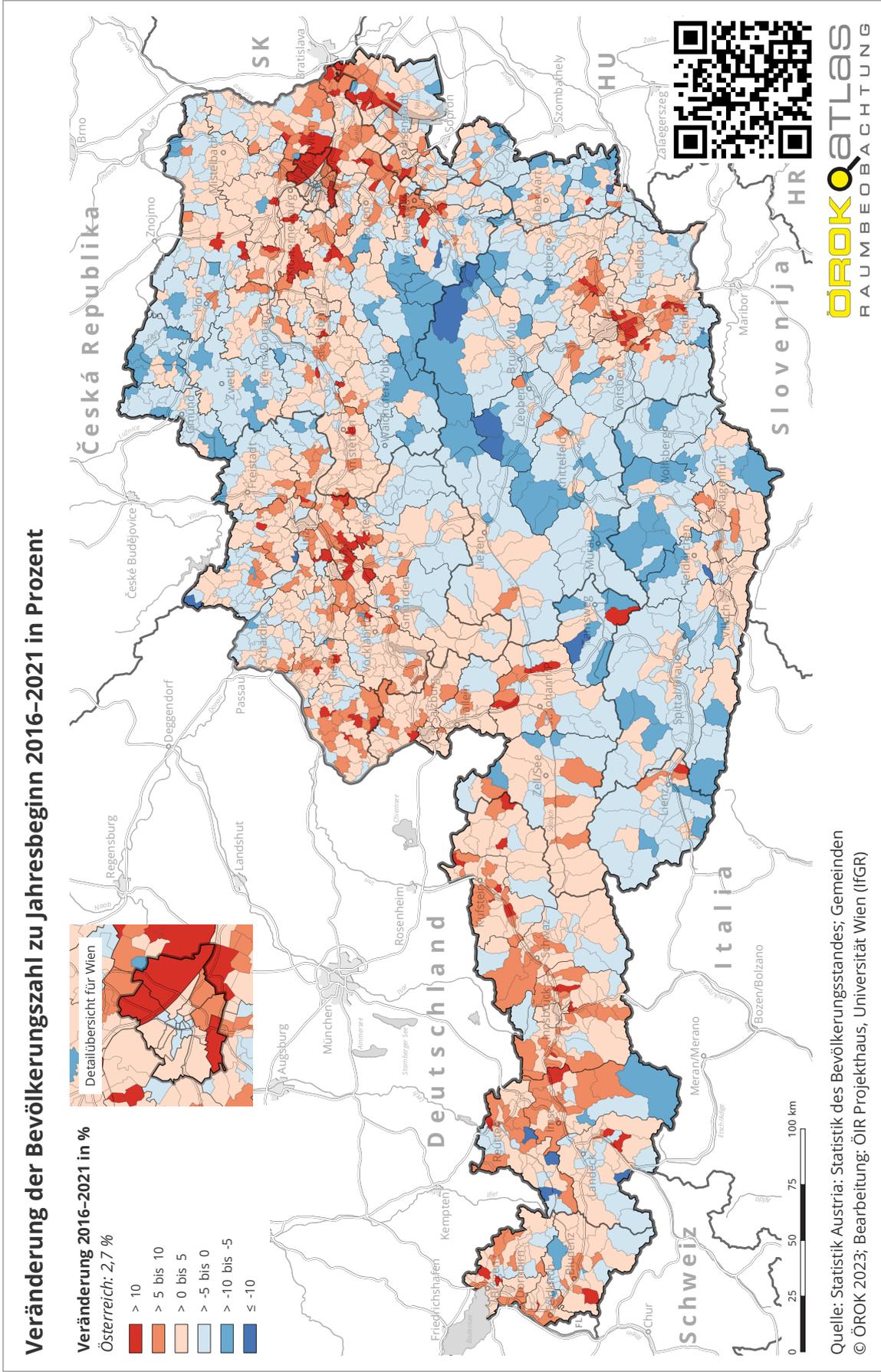
Bei einem Vergleich dieser Werte über einen Zeitraum ist jedoch zu berücksichtigen, dass dabei nicht nur die Veränderung der Reisezeiten und des Verkehrsangebots verglichen wird, sondern auch die Veränderung der Verteilung der Bevölkerung im Raum. Die Erhöhung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 30 Minuten ein regionales Zentrum erreicht, kann dementsprechend auf eine Verbesserung des Verkehrsangebots und/oder auf einen verstärkten Zuzug in jene Regionen zurückzuführen sein, die schon 2016 gute Erreichbarkeitsverhältnisse vorweisen konnten.

Die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2016 und 2021 zeigt ein Wachstum in Ballungsräumen und einen Rückgang in ländlich-peripheren Räumen (siehe Abb. 4). In den meisten Gemeinden in den wirtschaftlich starken Regionen entlang der Achse Wien – Sankt Pölten – Oberösterreichischer Zentralraum – Salzburger Ballungsraum – Innatal – Vorarlberger Rheintal nimmt die Bevölkerungszahl zu, während sie in vielen inneralpinen Regionen und in nördlichen und südlichen Randbezirken überwiegend abnimmt.

Je nach Fragestellung kann die Veränderung der Bevölkerung das Ergebnis erheblich beeinflussen und muss bei der Interpretation berücksichtigt werden.

Zur Veränderung der Bevölkerungsveränderung und ihrer Auswirkung auf die Erreichbarkeit siehe auch Kapitel 5.1 im Berichtsteil B.

Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung 2016 bis 2021



BERICHTSTEIL B
ERGEBNISSE

1. ERREICHBARKEITSVERHÄLTNISSE ÖSTERREICHWEIT

Die Erreichbarkeitsverhältnisse stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit den regionalen Entwicklungsmöglichkeiten. Ein wesentlicher Indikator für die Erreichbarkeit ist dabei die Reisezeit zu den nächsten regionalen und überregionalen Zentren. Eine Betrachtung der Mittelwerte der Reisezeiten für Bundesländer und Bezirke und ihr Vergleich lassen wichtige Rückschlüsse auf die Qualität der Verkehrsinfrastruktur, des Verkehrsangebots sowie infolge auf andere wichtige Bereiche der Raumentwicklung, wie Standortqualitäten zu.

Die österreichweite Betrachtung erfolgt zunächst für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Öffentlichen Verkehr (ÖV), anschließend wird die Erreichbarkeit im MIV und im ÖV vergleichend dargestellt.

Neben einer gesamtheitlichen Betrachtung der Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich in diesem Kapitel wird in den nachfolgenden Fokus-Kapiteln auf besondere thematische oder regionale Schwerpunkte eingegangen.

1.1 Erreichbarkeit im Motorisierten Individualverkehr (MIV)

1.1.1 Erreichbarkeit der überregionalen Zentren (ZO5 und höher)

Die überregionalen Zentren¹ mit ihrer übergeordneten Funktion gelten als erreichbar, wenn die Reisezeit in diese Zentren unter 50 Minuten liegt. Um die reale Situation, insbesondere die Parkplatzsuchzeiten, besser abbilden zu können, kommt in hochverdichten Kernräumen ein Zeitzuschlag von fünf Minuten zur Anwendung. Detaillierterläuterungen zur Ermittlung dieses Zuschlags finden sich im Berichtsteil A – Methodik.

Die österreichweite Betrachtung der Reisezeit im MIV ins nächstgelegene überregionale Zentrum (siehe Abb. 5) zeigt deutlich – wie schon bei der Erreichbarkeitsanalyse 2018 – die langen Reisezeiten aus den ländlich-peripheren, oftmals strukturschwächeren Räumen – wie Osttirol, der Pinzgau, die Ost- und Südoststeiermark, die Bezirke Liezen und Jennersdorf sowie das Waldviertel. In Letzterem ist deutlich zu erkennen, dass das nord-

östliche Waldviertel bereits im Einzugsgebiet von České Budějovice, der Hauptstadt der Region Südböhmen (Jihočeský kraj), liegt.

Der Erreichbarkeitsgrad der überregionalen Zentren liegt österreichweit bei 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, wo die Reisezeiten naturgemäß flächendeckend unter dieser Grenze liegen, beträgt der Erreichbarkeitsgrad 86 Prozent. Dies stellt eine Verbesserung von 4,3 Prozentpunkten im Vergleich zu 2018 dar.

Neben der Bundeshauptstadt Wien mit 100 Prozent weist auch Vorarlberg mit 99,7 Prozent einen sehr hohen Erreichbarkeitsgrad auf. Diese gute Erreichbarkeit ist einerseits durch die Siedlungsstruktur mit einer Konzentration auf das Rheintal und den Walgau bedingt, andererseits aber auch mit der Definition der überregionalen Zentren zu erklären. So weist Vorarlberg vier überregionale Zentren (Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Bludenz) aus, während in Tirol oder Salzburg jeweils nur die Landeshauptstadt und somit nur ein solches Zentrum festgelegt wurde.

Etwas hinter Wien und Vorarlberg, aber auch noch mit hohen Erreichbarkeitsgraden folgen die Bundesländer Burgenland, Niederösterreich, Oberösterreich und Kärnten mit Werten um 90 Prozent. Diese drei Länder profitieren von zentral im Bundesland gelegenen überregionalen Zentren, das Burgenland auch von Zentren im benachbarten Ausland sowie von einer vergleichsweise günstigen Topografie mit direkten Wegemöglichkeiten.

In merklichem Abstand und deutlich unterhalb des österreichischen Durchschnitts von 89 Prozent folgen die Steiermark, Tirol und Salzburg – Bundesländer, deren Topografie für eine verkehrliche Erschließung zumindest in Teilbereichen ungünstig ist. Während etwa in Kärnten mit Klagenfurt und Villach zwei zentral im Bundesland gelegene Zentren topografische Nachteile teilweise ausgleichen können, fallen in Tirol und Salzburg die schlechte Erreichbarkeit von Tallagen und ins-

1 Wenn nicht anders angegeben, werden die Zentren in den Nachbarländern Österreichs berücksichtigt.

besondere im Fall von Salzburg auch die wenig zentrale Lage des einzigen überregionalen Zentrums deutlich stärker ins Gewicht. In Tirol muss rund ein Viertel der Bevölkerung mehr als 50 Minuten

zurücklegen, um ein überregionales Zentrum zu erreichen, in Salzburg sind es rund 31 Prozent der Bevölkerung.

Tabelle 4: MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten überregionalen Zentrums (Z05) nach Bundesland

MIV 2023 – Z05 Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit

Bundesland	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien	100,00 %	11,8
Vorarlberg	99,74 %	16,3
Burgenland	90,99 %	31,9
Niederösterreich	90,53 %	29,8
Oberösterreich	90,11 %	29,6
Kärnten	88,91 %	28,7
Österreich gesamt	88,83 %	26,8
Österreich ohne Wien	85,72 %	31,0
Steiermark	80,34 %	33,3
Tirol	75,34 %	37,1
Salzburg	69,46 %	37,2

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Eine Abweichung zu dem oben gezeichneten Bild der Z05-Erreichbarkeit zeigt sich bei der Betrachtung der mittleren gewichteten Reisezeit². Hier liegt Kärnten mit etwas unter 29 Minuten mit den im Erreichbarkeitsgrad deutlich besser liegenden Bundesländern Niederösterreich und Oberösterreich gleichauf. Dies ist auf einen großen Bevölkerungsanteil im Kärntner Zentralraum zurückzuführen, der ein überregionales Zentrum in kurzer Fahrtzeit erreicht. Die hinteren Plätze bei der mittleren gewichteten Reisezeit nehmen Tirol und Salzburg mit knapp über 37 Minuten ein. Eine im Vergleich zu anderen Bundesländern weniger starke Konzentration der Bevölkerung im zentrumsnahen Bereich um die Landeshauptstadt und teilweise sehr lange Fahrtzeiten von Randlagen können als Ursachen hierfür ausgemacht werden.

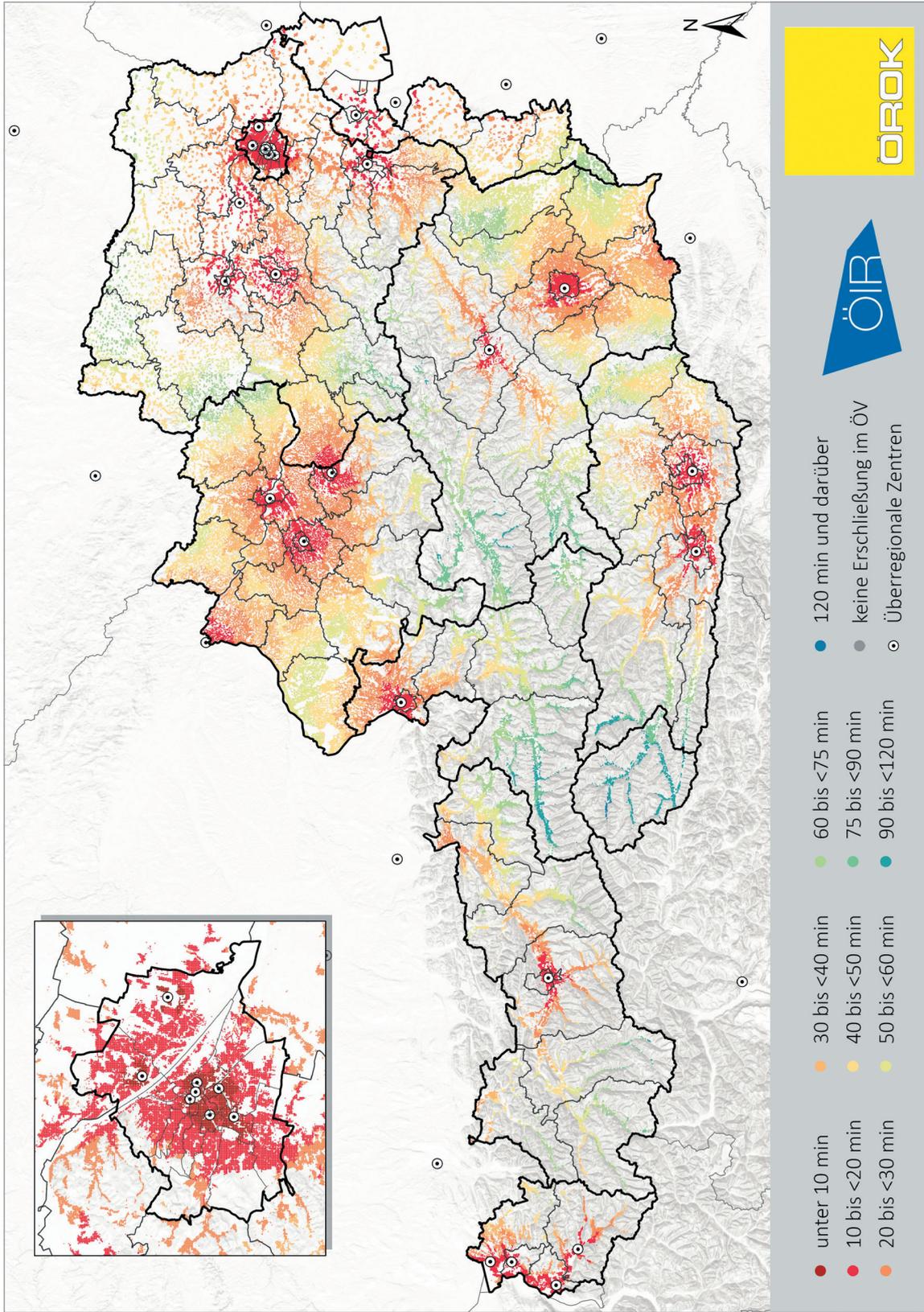
Diese Unterschiede zeigen, dass eine alleinige Betrachtung des Erreichbarkeitsgrades die Erreichbarkeitsverhältnisse nicht in allen Facetten abbilden kann, die gleichzeitige Betrachtung der mittleren Reisezeit ermöglicht es, ein vollständigeres Bild zu vermitteln.

Merkliche Unterschiede in der Verteilung der Reisezeiten ins nächste überregionale Zentrum

Die oben dargestellten Unterschiede lassen sich bei einer Detailbetrachtung der Verteilung der Bevölkerung nach ihrer Reisezeit ins nächste überregionale Zentrum klar erkennen. Neben Wien zeigt sich insbesondere in Vorarlberg ein erheblicher Bevölkerungsanteil mit kurzen Reisezeiten im Bereich von 10 bis 20 Minuten (vgl. Abb. 7). In den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland erreicht hingegen weniger als ein Viertel der Bevölkerung in weniger als 20 Minuten ein überregionales Zentrum, im Vergleich zu 46 Prozent im österreichischen Durchschnitt. Die großen Unterschiede zwischen den Bundesländern reduzieren sich bei Betrachtung der längeren Reisezeiten: in sieben von neun Bundesländern erreicht ein Anteil von über 90 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 60 Minuten ein überregionales Zentrum. Das ist primär durch die Lage der Zentren gegeben, sowohl durch inländische als auch durch Zentren im Ausland, wie Sopron, Szombathely, Bratislava und Maribor. Nennenswerte Anteile der Bevölkerung von Tirol und Salzburg haben einen beson-

2 Unter „mittlere gewichtete Reisezeit“ wird das Gewichtsmittel der berechneten Reisezeit der 100-Meter-Rasterzellen verstanden, wobei das Gewicht die Anzahl der Hauptwohnsitze der herangezogenen Bevölkerungsgruppe ist. Für gewöhnlich und ohne weitere Angaben wird bei der Studie die gesamte Wohnbevölkerung herangezogen. Für Erreichbarkeiten der Schulen gilt die Zahl der Personen der entsprechenden Altersgruppe. Die mittlere gewichtete Reisezeit wird aus den Werten aller Rasterzellen im Einzugsgebiet des Zieles berechnet. Auch die Zellen, die außerhalb des Grenzwertes (30 Minuten für regionale Zentren, 50 Minuten für überregionale Zentren) liegen, werden berücksichtigt. Daher kann der mittlere gewichtete Wert auch den Grenzwert für den Erreichbarkeitsgrad überschreiten.

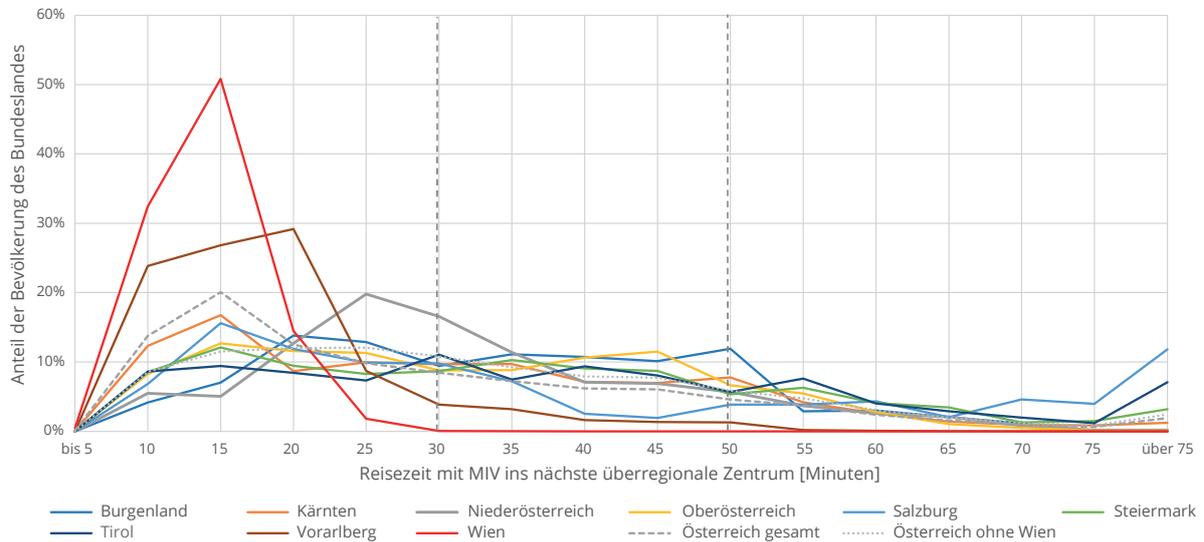
Abb. 5: MIV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (Z05)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

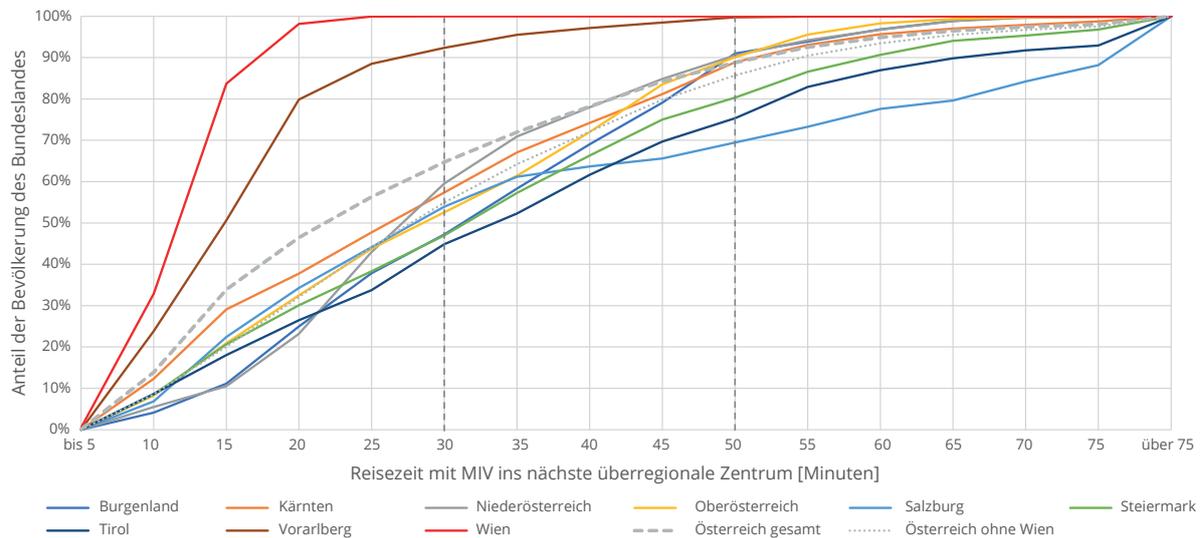
ders niedrigen Erreichbarkeitsgrad: 22 Prozent der Salzburger und 13 Prozent der Tiroler Bevölkerung benötigen mehr als eine Stunde, um ein überregionales Zentrum zu erreichen.

Abb. 6: MIV 2023 – Verteilung der Bevölkerung nach Reiseklassen ins nächste überregionale Zentrum



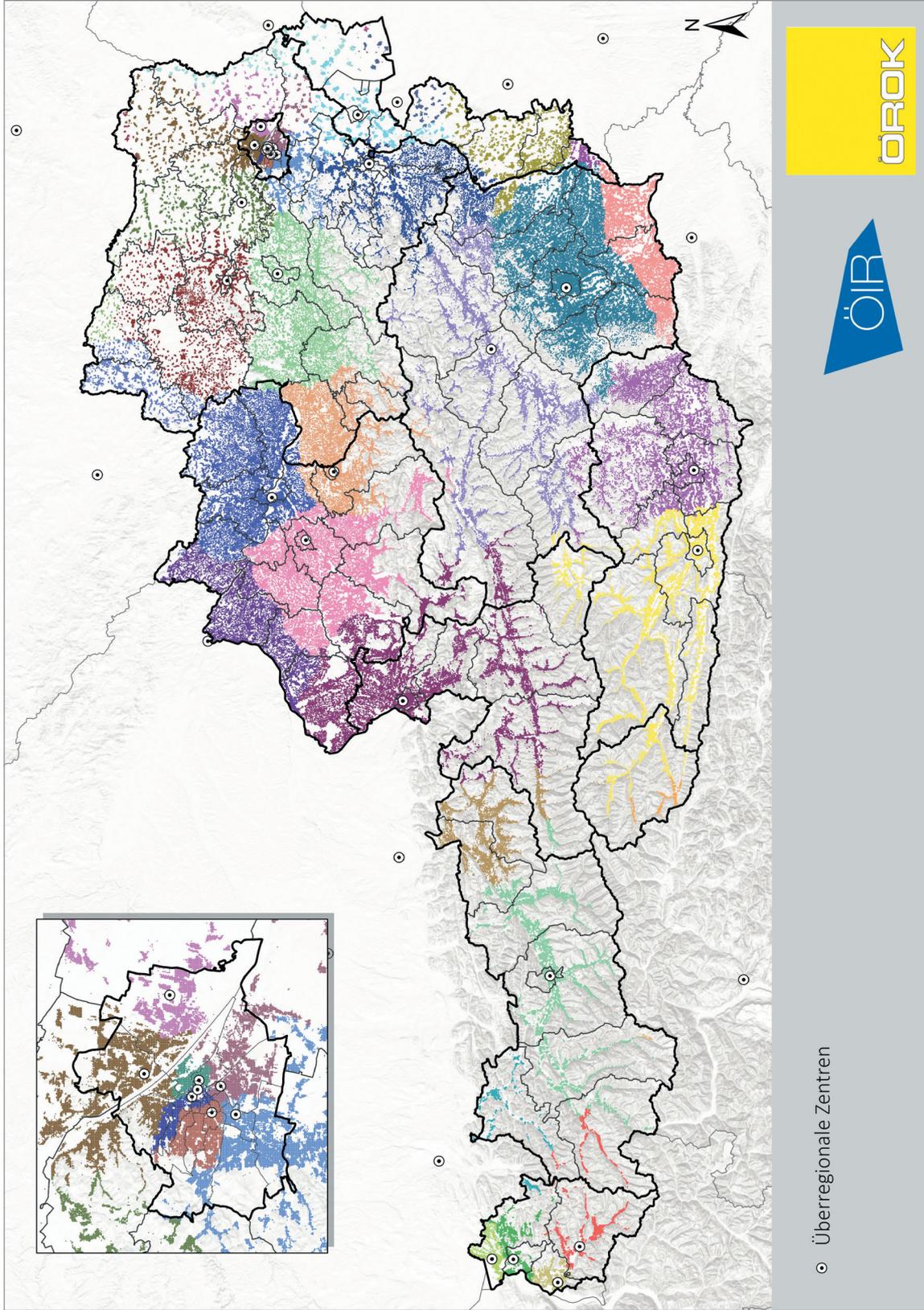
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 7: MIV 2023 – Verteilung der Bevölkerung nach Reiseklassen ins nächste überregionale Zentrum [Summenlinie]



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 8: MIV 2023 – Einzugsgebiete der überregionalen Zentren (Z05)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Ausländische Zentren haben teils erheblichen Einfluss auf die Erreichbarkeit

Bei der Betrachtung der Einzugsbereiche überregionaler Zentren zeigt sich – analog wie bei der Erreichbarkeitsanalyse 2018 – dass die Bevölkerung in vielen Teilen Österreichs ein ausländisches Zentrum rascher erreichen kann als ein inländisches – insbesondere dort, wo das Hinterland historisch bedingt von seinem Zentrum abgeschnitten wurde, wie im Burgenland oder der Südsteiermark, aber auch im Waldviertel oder im Innviertel. Geschichte, Topologie und Ausbauzustand der Verkehrsinfrastruktur wirken somit auf das Ausstrahlen der überregionalen Zentren im grenznahen Ausland.

Unterschiede zeigen sich beim Einfluss überregionaler Zentren des benachbarten Auslands auf die Erreichbarkeit der Bundesländer. Während etwa in Kärnten die gesamte Bevölkerung ihr nächstgelegenes überregionales Zentrum im Inland hat, erreicht dieser Wert im Burgenland nur 46 Prozent. Der hohe Anteil von 53 Prozent, mit dem die Burgenländer:innen ihr nächstgelegenes überregionales Zentrum im Ausland erreichen,

ist auf die bereits erwähnte historisch gewachsene Zentrenstruktur mit mehreren Großstädten im grenznahen Bereich zurückzuführen (Sopron und Bratislava im Norden, Szombathely im Süden). Ohne die ausländischen Städte würden statt 91 Prozent nur 63 Prozent der Burgenländer:innen ein überregionales Zentrum in 50 Minuten erreichen (vgl. Tab. 5). Auch für einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung anderer Bundesländer liegt das nächstgelegene überregionale Zentrum außerhalb Österreichs. In Tirol beträgt dieser Anteil 25 Prozent, wobei hier insbesondere der Einzugsbereich von Rosenheim ins Tiroler Unterland reicht, zu einem kleineren Teil auch jener von Bozen nach Osttirol ins Puster- und Defereggental. Auch für 10 Prozent der Steirer:innen und Oberösterreicher:innen liegt das nächstgelegene Zentrum nicht im Inland, wobei insbesondere die Südsteirer:innen ihr nächstgelegenes Zentrum oft mit Maribor in Slowenien finden und Passau einen Einfluss auf große Teile des Innviertels hat. In Niederösterreich betrifft der Einzugsbereich des ausländischen Zentrums České Budějovice zwar flächenmäßig Teile des Waldviertels, aufgrund der relativ dünnen Besiedelung aber nur einen geringen Teil der Bevölkerung.

Tabelle 5: MIV 2023 – In- oder ausländische Lage des nächstgelegenen überregionalen Zentrums und Z05-Erreichbarkeit

Bundesland	MIV 2023 – Z05-Erreichbarkeiten mit und ohne Ausland und Lage des nächstgelegenen Z05			
	Z05-Erreichbarkeiten		Nächstgelegenes Z05 in Österreich	Nächstgelegenes Z05 im Ausland
	inkl. Z05 im Ausland	ohne Z05 im Ausland		
Burgenland	90,99 %	63,13 %	46,63 %	53,37 %
Kärnten	88,91 %	88,91 %	100,00 %	0,00 %
Niederösterreich	90,53 %	88,93 %	94,16 %	5,84 %
Oberösterreich	90,11 %	84,24 %	89,75 %	10,25 %
Salzburg	69,46 %	69,46 %	97,34 %	2,66 %
Steiermark	80,34 %	77,81 %	89,86 %	10,14 %
Tirol	75,34 %	59,80 %	74,96 %	25,04 %
Vorarlberg	99,74 %	98,59 %	98,25 %	1,75 %
Wien	100,00 %	100,00 %	100,00 %	0,00 %
Österreich gesamt	88,83 %	84,90 %	91,64 %	8,36 %
Österreich ohne Wien	85,72 %	80,70 %	89,32 %	10,68 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Die Betrachtung der mittleren Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum zeigt die hohe Bedeutung der ausländischen Zentren – insbesondere für das Burgenland, wo die Reisezeit ohne auslän-

dische Zentren um fast acht Minuten länger wäre. Auch in Tirol ist die Differenz mit etwa fünfeinhalb Minuten erheblich, während sie in den anderen Bundesländern kaum eine Rolle spielt.

Tabelle 6: MIV 2023 – Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum mit und ohne Zentren im Ausland

MIV 2023 – Reisezeit ins nächstgelegene ZO5 mit und ohne Ausland

Bundesland	Mittlere gewichtete Reisezeit		Differenz
	inkl. ZO5 im Ausland	ohne ZO5 im Ausland	
Burgenland	31,9	40,9	9,0
Kärnten	28,7	28,7	0,0
Niederösterreich	29,8	30,6	0,8
Oberösterreich	29,6	31,4	1,8
Salzburg	37,2	37,4	0,3
Steiermark	33,3	34,3	0,9
Tirol	37,1	42,7	5,6
Vorarlberg	16,3	16,7	0,4
Wien	11,8	11,8	0,0
Österreich gesamt	26,8	28,2	1,4
Österreich ohne Wien	31,0	32,8	1,8

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

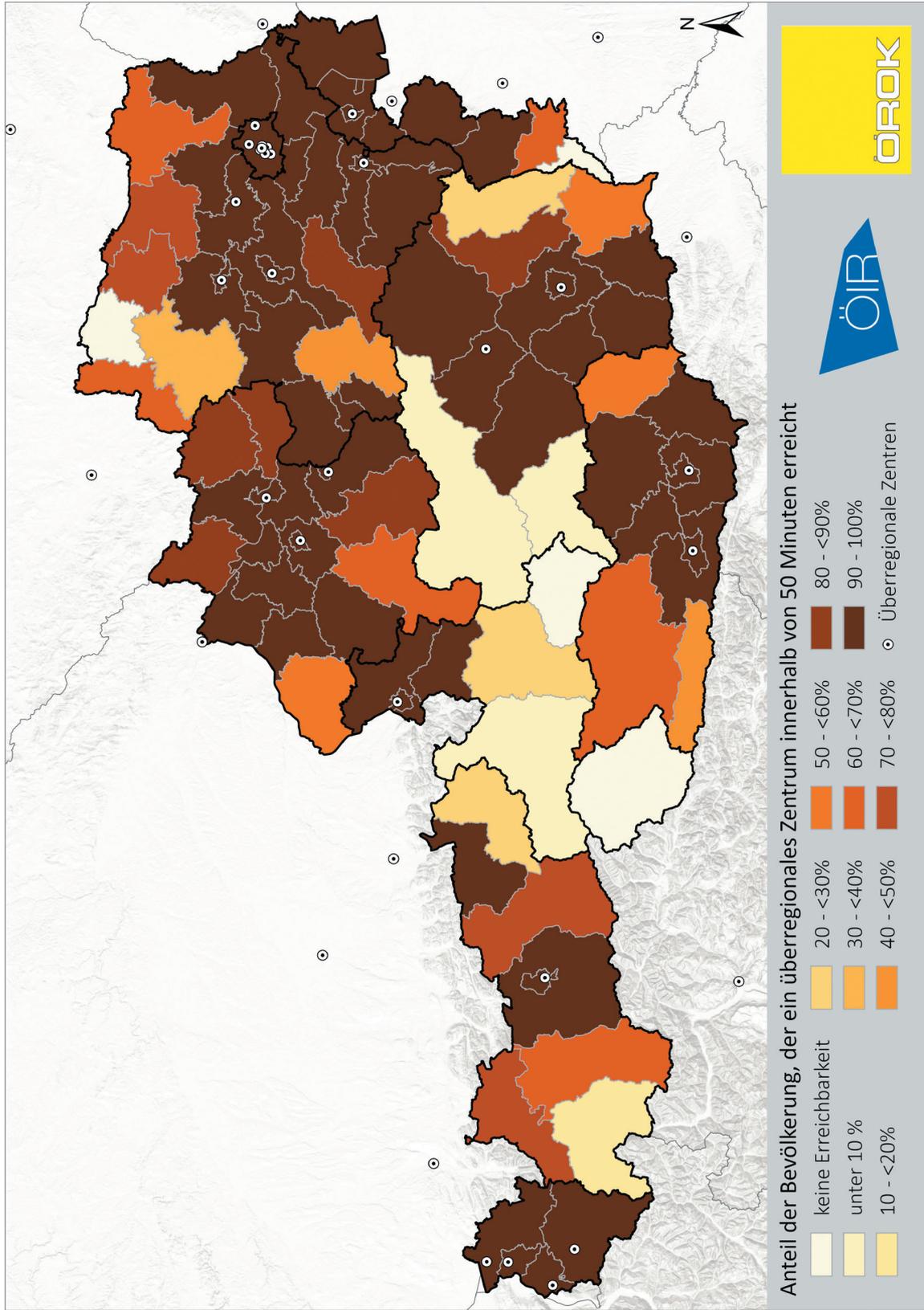
Tabelle 7: MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten überregionalen Zentrums nach Bezirk

MIV 2023 – ZO5-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk (ohne Wien)

Bezirk	ZO5-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Eisenstadt	100,00 %	8,6
Wels	100,00 %	9,2
Krems an der Donau	100,00 %	9,3
Wiener Neustadt	100,00 %	9,3
Steyr	100,00 %	10,2
Sankt Pölten	100,00 %	10,4
Innsbruck	100,00 %	10,4
Villach	100,00 %	10,5
Klagenfurt	100,00 %	11,0
Graz	100,00 %	12,1
...
Sankt Johann im Pongau	24,81 %	57,4
Kitzbühel	23,12 %	54,5
Landeck	19,91 %	57,8
Zell am See	5,32 %	78,1
Liezen	4,69 %	71,9
Murau	1,27 %	66,8
Jennersdorf	0,00 %	61,0
Waidhofen an der Thaya	0,00 %	62,3
Tamsweg	0,00 %	68,8
Lienz	0,00 %	97,3

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 9: MIV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (Z05) nach Bezirk



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Niedrige Erreichbarkeitsgrade in inneralpinen Bezirken

Neben der Betrachtung der Reisezeiten (Abb. 5) zeigen auch die Erreichbarkeitsgrade nach Bezirken (Abb. 9) den starken Einfluss der Topographie des Landes, insbesondere der Alpen.

Die höchsten Erreichbarkeitsgrade auf Bezirksebene finden sich bei Städten, die gleichzeitig als überregionales Zentrum festgelegt wurden. Diese unterscheiden sich bei Erreichbarkeitsgraden von 100 Prozent nur in der mittleren gewichteten Reisezeit, die stark von der Flächenausdehnung der jeweiligen Stadt beeinflusst wird.

Die niedrigsten Erreichbarkeitsgrade finden sich vorwiegend in den inneralpinen Bezirken – wie etwa Lienz, Tamsweg und Murau. Außerhalb weisen Waidhofen an der Thaya im Waldviertel und Jennersdorf im Südburgenland die niedrigsten Erreichbarkeitsgrade auf. Diese vier Bezirke sind die einzigen, in denen die Bevölkerung kein überregionales Zentrum innerhalb der 50-Minuten-Grenze erreichen können (vgl. Tab. 7). Die nächstgelegenen Zentren wären für fast die Hälfte

der Waidhofner:innen Česká Budějovice oder Jihlava, wobei die Reisezeit dorthin durchwegs über einer Stunde liegt.

Unterschiedliche Charakteristik der Z05-Einzugsbereiche

Die im Einzugsbereich der überregionalen Zentren lebende Bevölkerung ist eine Maßzahl für die Bedeutung des jeweiligen Zentrums. Die Bundeshauptstadt Wien weist aufgrund ihrer eigenen hohen Einwohner:innenzahl und einem verdichteten Umland mit fast 2,5 Millionen die mit Abstand meisten Menschen in ihrem Einzugsbereich auf, gefolgt von der zweitgrößten Stadt Österreichs Graz mit 771.000 Personen. An dritter Stelle liegt die Landeshauptstadt Salzburg, die in ihrem Bundesland eine Sonderstellung einnimmt. Im Einzugsbereich der Stadt Salzburg leben mit 714.000 Personen nur etwas weniger als im Einzugsbereich der Stadt Graz, obwohl die Stadt Salzburg wesentlich kleiner ist und der Einzugsbereich auf deutschem Staatsgebiet nicht berücksichtigt wurde. Fehlende überregionale Zentren in den inneralpinen Bereichen des Landes Salzburg sorgen für diesen sehr großen Einzugs-

Tabelle 8: MIV 2023 – Bevölkerung im Einzugsgebiet der überregionalen Zentren (Z05)

Einzugsbereich der überregionalen Zentren		
Überregionales Zentrum	Bevölkerung im Einzugsgebiet [tsd]	mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien	2.491	15,2
Graz	771	27,2
Salzburg	714	38,5
Linz	612	23,8
Innsbruck	512	28,8
Wels	495	31,0
Wiener Neustadt	355	26,2
Klagenfurt	330	27,7
Villach	303	41,9
Leoben	301	39,5
Sankt Pölten	291	30,2
Steyr	242	29,4
Krems an der Donau	187	32,4
Tulln	160	26,7
Eisenstadt	155	23,0
Dornbirn	139	17,6
Bregenz	97	13,8
Feldkirch	97	14,6
Bludenz	92	27,2

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

bereich der Stadt Salzburg (siehe Abb. 8), der sich in einer mittleren Reisezeit von 38,5 Minuten widerspiegelt. Graz weist mit 27 Minuten einen erheblich niedrigeren Wert auf (vgl. Tab. 8). Somit steht der große Einzugsbereich der Stadt Salzburg in direktem Wechselspiel mit den niedrigen Erreichbarkeitswerten des Bundeslandes. Ähnlich ausgedehnte Einzugsbereiche weisen Leoben oder Villach auf, die ebenfalls weit in sehr periphere Regionen ausstrahlen. Die Städte Dornbirn, Feldkirch und vor allem Bregenz, weisen einen hohen Einzugsbereich jeweils für ca. einhundert bis einhundertvierzigtausend Personen auf, was auf eine hohe Dichte an überregionalen Zentren in Vorarlberg zurückzuführen ist.

1.1.2 Erreichbarkeit der regionalen Zentren (ZO3)

Über weite Strecken gute Erreichbarkeit regionaler Zentren

Der Erreichbarkeitsgrad von Zentren mit regionaler Bedeutung – bestimmt durch eine Reisezeit von unter 30 Minuten – liegt für Gesamtösterreich bei rund 98 Prozent. Die höhere Anzahl und räumliche Verteilung der regionalen Zentren kann somit die gegenüber den überregionalen Zentren von 50 auf 30 Minuten reduzierte Reisezeitschranke mehr als wettmachen.

Im Vergleich zur Erreichbarkeitsanalyse 2018 hat sich der Erreichbarkeitsgrad regionaler Zentren geringfügig um 0,6 Prozentpunkte verbessert.

Im oder über dem Österreichschnitt liegen neben Wien auch Oberösterreich, die Steiermark und das Burgenland. Unterdurchschnittliche Erreichbarkeitswerte weisen die Bundesländer Niederösterreich, Salzburg, Kärnten, Vorarlberg und Tirol auf. Tirol hat mit 90,9 Prozent den niedrigsten Erreichbarkeitsgrad, mit einer Verbesserung um 2,7 Prozentpunkte gegenüber der Erreichbarkeitsanalyse 2018 wurde allerdings die 90-Prozent-Marke überschritten. Die Talerstruktur – mit zentralen Orten oftmals am Taleingang, aber Ortschaften über die gesamte Länge der Täler – spiegelt sich auch in der mit 16 Minuten höchsten mittleren Reisezeit wider. Gleich hoch ist die mittlere gewichtete Reisezeit in Niederösterreich, mit einer Erhöhung um 0,6 Minuten im Vergleich zur Erreichbarkeitsanalyse 2018. Der Hauptgrund dafür liegt im Wegfall von acht regionalen Zentren.

Beinahe ein Drittel der Bezirke mit flächendeckender ZO3-Erreichbarkeit

Von den 93 Bezirken³ (ohne Wiener Bezirke) verfügen 31 über einen ZO3-Erreichbarkeitsgrad von 100 Prozent und unterscheiden sich demnach nur in der mittleren Reisezeit. Städte wie Waidhofen an der Ybbs und Eisenstadt sowie kleinere Bezirke wie Eferding oder Jennersdorf weisen die niedrigste mittlere Reisezeit zum nächsten regionalen Zentrum auf (vgl. Tab. 10).

Bezirke mit ungünstiger Erreichbarkeit sind vergleichsweise große, inneralpine Bezirke mit dünn besiedelten, peripheren Bezirksteilen.

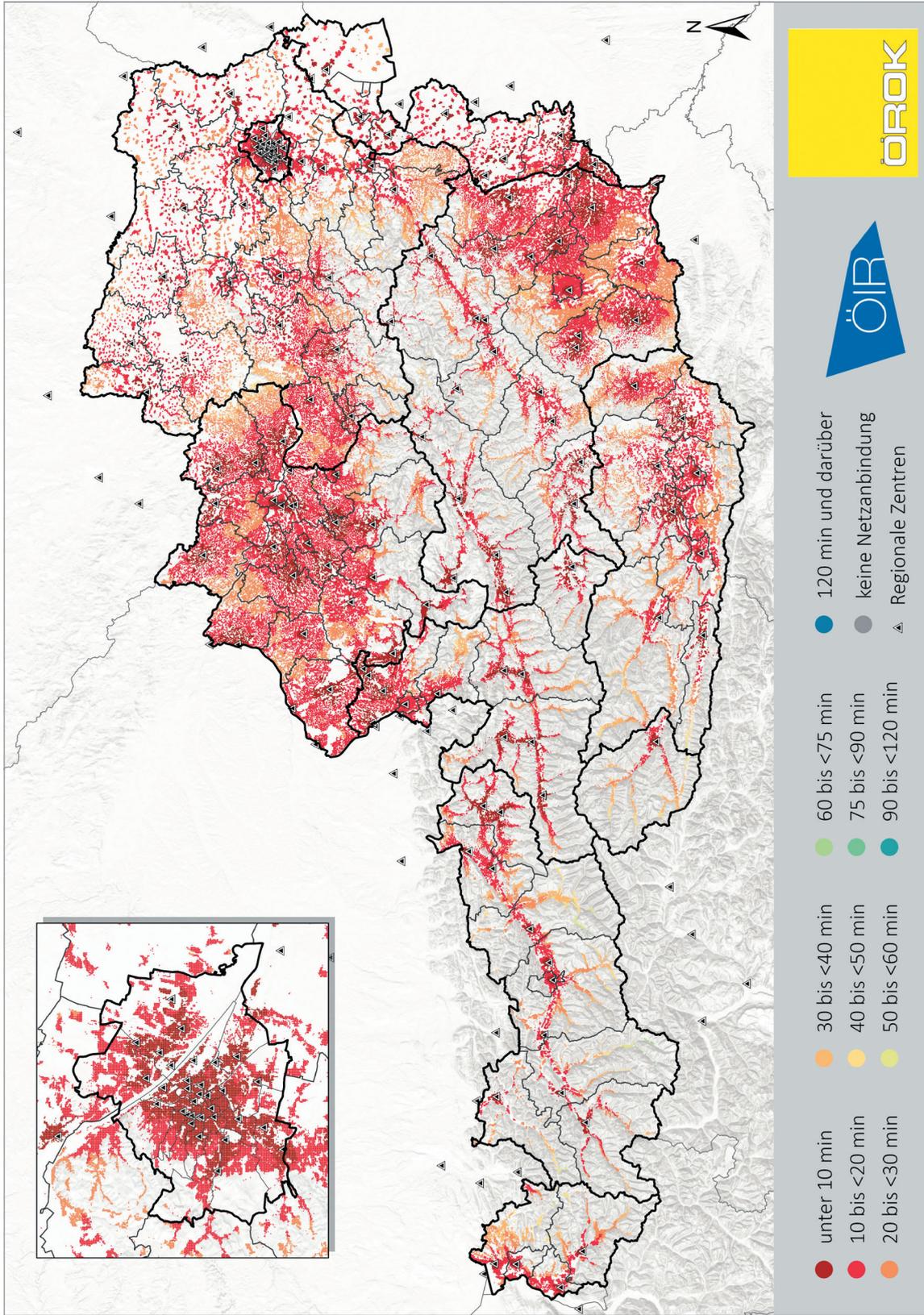
Tabelle 9: MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten regionalen Zentrums (ZO3)

MIV 2023 – ZO3-Erreichbarkeit und mittlere gewichtete Reisezeit		
Bundesland	ZO3-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien	100,00 %	9,0
Oberösterreich	99,31 %	12,7
Steiermark	99,25 %	13,8
Burgenland	98,92 %	12,3
Österreich gesamt	97,91 %	13,2
Niederösterreich	97,84 %	16,0
Salzburg	97,78 %	12,5
Österreich ohne Wien	97,33 %	14,4
Kärnten	96,03 %	15,4
Vorarlberg	93,99 %	15,8
Tirol	90,87 %	16,0

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

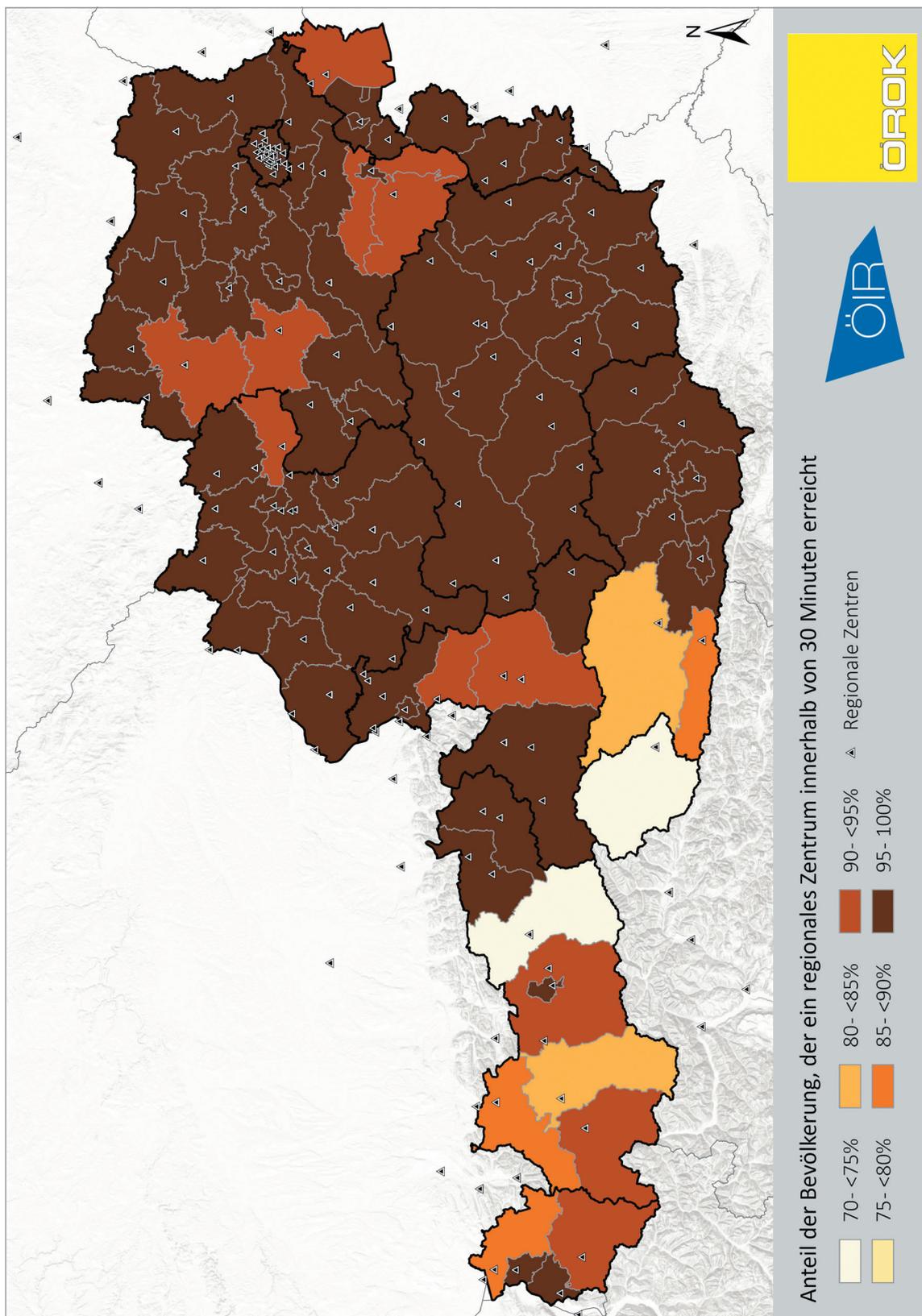
3 Der Bezirk Wien Umgebung wurde mit Ende 2016 aufgelöst und auf die Nachbarbezirke aufgeteilt.

Abb. 10: MIV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (Z03)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 11: MIV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (Z03) nach Bezirk⁴



4 Hinweis: Aufgrund der geringen Unterschiede wurden bei dieser Karte 5-Prozent-Klassen gebildet, während alle anderen Erreichbarkeitskarten auf Bezirksebene 10-Prozent-Klassen aufweisen.

Tabelle 10: MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten ZO3 nach Bezirk

MIV 2023 – ZO3-Erreichbarkeit und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk (ohne Wien)

Bezirk	ZO3-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Waidhofen an der Ybbs	100,00%	6,1
Jennersdorf	100,00%	8,5
Eisenstadt	100,00%	8,6
Eferding	100,00%	8,8
Mattersburg	100,00%	8,9
Wels	100,00%	9,2
Krems an der Donau	100,00%	9,3
Wiener Neustadt	100,00%	9,3
Oberwart	100,00%	9,7
Linz Land	100,00%	9,8
...
Bludenz	91,70%	16,8
Hallein	90,51%	15,2
Wiener Neustadt Land	90,23%	20,7
Hermagor	89,64%	15,9
Bregenz	86,31%	17,6
Reutte	85,24%	17,6
Imst	82,30%	20,1
Spittal an der Drau	80,57%	21,5
Lienz	73,28%	19,9
Schwaz	73,08%	21,9

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Dies trifft auf die Bezirke Schwaz und Lienz mit den niedrigsten Erreichbarkeitsgraden von rund 73 Prozent zu, aber ebenso auf Bezirke wie Lienz, Spittal an der Drau, Imst oder Reutte. Ein anderer Bezirkstyp mit nicht optimalen Erreichbarkeitswerten sind große „Umgebungsbezirke“ von Statutarstädten mit trotz zentraler Lage teilweise langen Reisezeiten, bedingt auch durch die Wege innerhalb des Zentrums. Ein Beispiel dafür ist der Bezirk Wiener Neustadt Land.

Regionale Zentren mit stark unterschiedlicher Einwohner:innenzahl im Einzugsbereich

In der Einwohner:innenzahl im Einzugsgebiet der regionalen Zentren spiegeln sich sowohl die Bevölkerungsdichte als auch die Nähe der nächstgelegenen Zentren wider. Sie schwankt zwischen Graz mit knapp über 390.000 Personen und Mariazell mit etwa 6.000 Personen. Die Städte mit der größten Bevölkerung im Einzugsbereich befinden sich ausnahmslos in Ballungsräumen, die mittlere Reisezeit innerhalb der Einzugsgebiete schwankt um 15 Minuten, wobei Wels, Ansfelden und Linz

mit niedrigen Werten zwischen 10 und 12 Minuten auffallen. Dies ist mit der Nähe anderer Zentren und der daraus resultierenden geringen Größe der Einzugsgebiete erklärbar (siehe Abb. 12). Weiters fällt die mit 21 Minuten sehr große mittlere Reisezeit nach Schwaz auf. Das Einzugsgebiet von Schwaz beinhaltet das Zillertal und somit vergleichsweise viele Personen mit langen Wegen zum nächstgelegenen Zentrum.

Aber auch regionale Zentren im benachbarten Ausland haben Österreicher:innen im Einzugsbereich. Die ausländischen Zentren mit den meisten Personen sind Bratislava mit 13.000 Personen und Lindau mit 11.000 Personen.

Österreichische Städte mit dem kleinsten Einzugsgebiet in Bezug auf Bevölkerung sind Mariazell und Eisenerz mit jeweils 6.000 Personen sowie Voitsberg mit 8.000 Personen. Neben der geringen Bevölkerungsdichte spielt dabei auch die unterschiedliche Definition der Bundesländer für regionale Zentren eine Rolle.

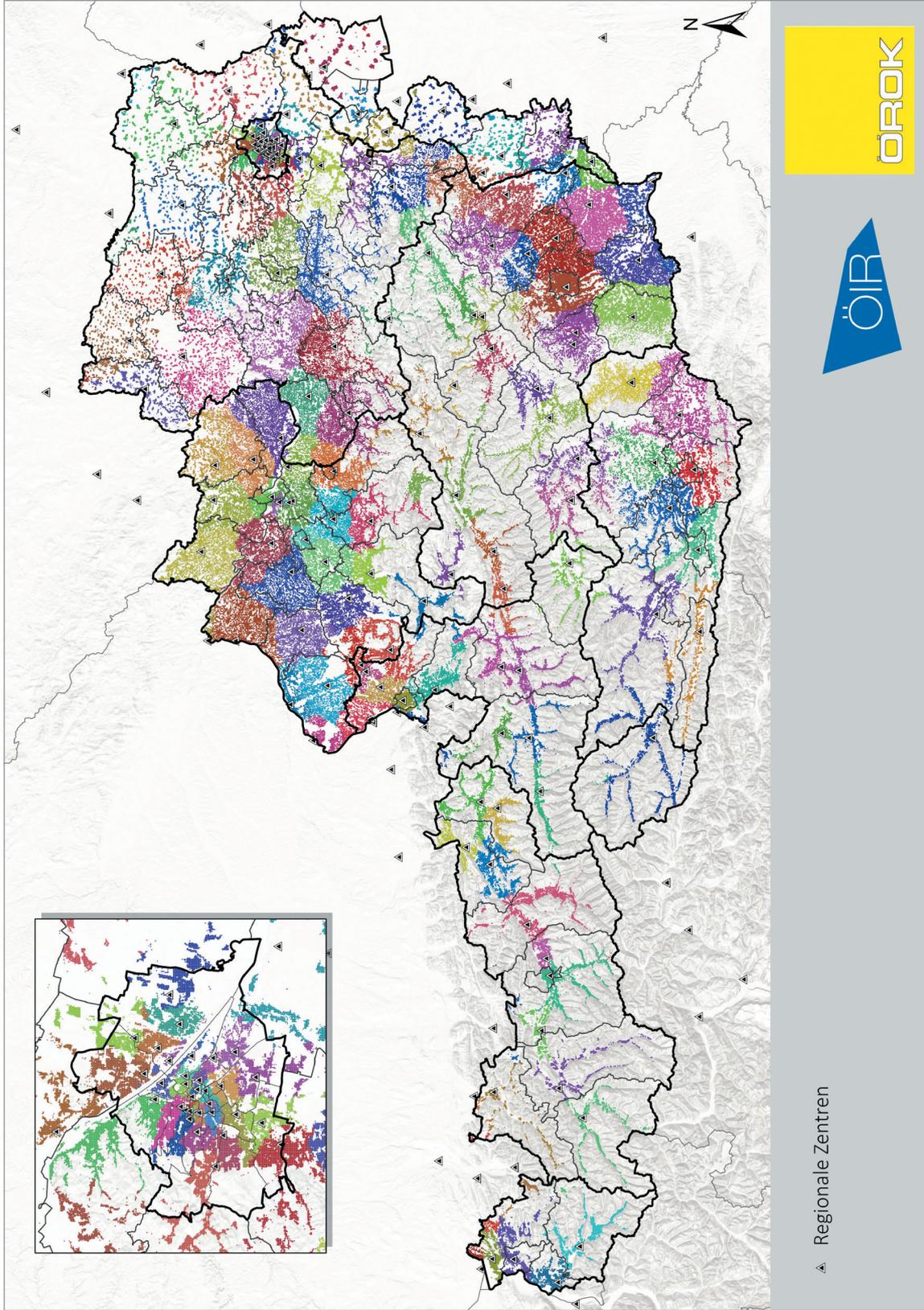
Tabelle 11: MIV 2023 – Personen im Einzugsgebiet der regionalen Zentren (ohne Wien)

MIV 2023 – Personen im Einzugsgebiet der österreichischen regionalen Zentren (ohne Wien)

Regionales Zentrum	Personen [tsd]	mittlere gewichtete Reisezeit [min]	maximale Reisezeit [min]
Graz	390	14	40
Innsbruck	202	15	49
Salzburg	164	13	24
Linz	148	12	28
Baden	137	17	47
Dornbirn	137	17	63
Klagenfurt	137	13	42
Sankt Pölten	115	16	36
Wiener Neustadt	114	15	52
Anselden	113	11	22
Villach	112	15	44
Gleisdorf	101	15	30
Feldkirch	96	15	49
Schwaz	94	21	63
Krems an der Donau	87	16	34
Bregenz	84	13	32
Steyr	79	14	38
Wels	78	10	18
Leibnitz	78	17	32
Melk	78	17	46
...
Reutte	27	17	57
Birkfeld	27	15	36
Saalfelden	27	8	36
Kitzbühel	26	9	30
Mittersill	24	12	53
Tamsweg	24	12	41
Schladming	22	12	38
Güssing	21	12	27
Neumarkt in der Steiermark	20	14	38
Bad Radkersburg	19	15	29
Neumarkt am Wallersee	17	7	16
Jennersdorf	17	9	22
Murau	16	13	38
Bad Aussee	14	9	25
Gröbming	12	9	25
Sankt Gallen	12	17	46
Traun	11	7	12
Voitsberg	8	8	23
Eisenerz	6	11	38
Mariazell	6	10	38

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 12: MIV 2023 – Einzugsgebiete der regionalen Zentren (Z03)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Die unterschiedliche Größe der Einzugsgebiete zeigt sich auch an der maximalen Reisezeit innerhalb der Einzugsgebiete. Besonders hohe Werte finden sich häufig dort, wo das Einzugsgebiet in alpine Täler reicht. So finden sich Werte von über einer Stunde etwa in Imst, in Dornbirn, in Schwaz, in Landeck oder in Zell am See, knapp unter einer Stunde u. a. in Lienz und in Wiener Neustadt, wo sich das Einzugsgebiet bis in das Schneebergland – insbesondere in das Piestingtal erstreckt.

1.2 Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr (ÖV)

Um ein vollständiges Bild der Erreichbarkeitsverhältnisse im Öffentlichen Verkehr zu zeichnen, ist neben der reinen Reisezeit auch relevant, ob die für die Fahrt notwendige und sinnvolle Haltestelle in akzeptabler Distanz erreicht werden kann. Hierfür wird nachfolgend die Erschließung als weiterer Indikator in die Erreichbarkeitsanalyse einbezogen.

1.2.1 Erschließung

Höhere Erschließungsgrade bei kompakten Siedlungsstrukturen

Für die Analyse der Erschließung wurde nicht die nächstgelegene Haltestelle herangezogen, sondern die für die Fahrt ins nächstgelegene

regionale Zentrum⁵ relevante Haltestelle (Fahrt an schulfreiem Werktag mit Ankunft zwischen 7:00 und 11:00 Uhr).

Eine gute Erschließung findet sich in hohem Maße dort, wo kompakte Siedlungsstrukturen überwiegen. Dies ist in den Bundesländern Vorarlberg, Tirol und Wien der Fall, wo über 40 Prozent der Bevölkerung⁶ eine relevante Haltestelle innerhalb einer Distanz von weniger als 300 Metern erreichen (siehe Tab. 12).

Allen Bundesländern ist gemein, dass der weit überwiegende Teil der Bevölkerung eine relevante Haltestelle in zumindest weniger als 1.250 Metern vorfindet. Nur in den Bundesländern Steiermark, Kärnten, Oberösterreich und Burgenland sind über 10 Prozent der Bevölkerung nicht erschlossen. Diese befinden sich in dispers besiedelten Räumen dieser Länder.

Auch der Bundesschnitt liegt bei ca. 35 Prozent der Bevölkerung mit einer Haltestelle im Nahbereich (unter 300 Meter), während etwa 10 Prozent den Zielpunkt fußläufig und somit ohne ÖV schneller erreichen. Etwa 23 Prozent der Österreicher:innen haben einen weiteren Weg als 500 Meter zur nächstgelegenen relevanten Haltestelle, knapp jede oder jeder Zehnte erreicht keine Haltestelle mit Verbindung ins nächstgelegene regionale Zentrum.

Tabelle 12: ÖV 2023 – Z03 Erschließung nach Bundesland an einem schulfreien Werktag

Bundesland	Ziel fußläufig	Distanz zur Haltestelle					Nicht öffentlich erschlossen
		≤ 300 m	≤ 500 m	≤ 750 m	≤ 1.000 m	≤ 1.250 m	
Burgenland	5,22 %	28,87 %	23,02 %	18,79 %	8,78 %	4,59 %	10,72 %
Kärnten	4,84 %	30,29 %	22,52 %	14,19 %	7,17 %	5,22 %	15,77 %
Niederösterreich	4,50 %	33,07 %	24,05 %	16,30 %	7,83 %	4,71 %	9,55 %
Oberösterreich	5,37 %	29,11 %	22,35 %	14,95 %	7,89 %	5,69 %	14,65 %
Salzburg	8,21 %	37,76 %	22,46 %	13,40 %	6,65 %	3,88 %	7,64 %
Steiermark	5,61 %	31,13 %	20,87 %	12,52 %	6,29 %	4,54 %	19,04 %
Tirol	5,98 %	41,56 %	23,76 %	12,95 %	6,28 %	4,05 %	5,43 %
Vorarlberg	4,69 %	45,74 %	26,23 %	12,58 %	5,27 %	2,48 %	3,01 %
Wien	28,63 %	39,70 %	21,96 %	8,01 %	1,23 %	0,45 %	0,02 %
Österreich gesamt	10,46 %	34,85 %	22,71 %	13,06 %	5,86 %	3,74 %	9,31 %
Österreich ohne Wien	5,41 %	33,49 %	22,92 %	14,47 %	7,15 %	4,66 %	11,90 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

5 Es wird davon ausgegangen, dass der Verkehr ins nächstgelegene regionale Zentrum im Alltagsverkehr bedeutender ist als ins nächstgelegene überregionale Zentrum. Der Erschließungsgrad ist praktisch ident.
 6 Zu berücksichtigen ist, dass Personen, die das Ziel zu Fuß erreichen können, hier nicht berücksichtigt werden.

Letztlich spiegelt die Erschließung in vielen Fällen den Urbanisierungsgrad und die Siedlungsstrukturen der Bundesländer wider. Während in Städten und kompakten Siedlungen hohe Erschließungsgrade vorzufinden sind, sinken diese mit abnehmender Dichte. Auch die Unterschiede nach Distanzklassen sind oftmals derart zu erklären.

Die mittlere Fußweglänge zur günstigsten Haltestelle liegt in den Bundesländern zwischen etwa 360 und 460 Meter, in Wien naturgemäß mit 308 Meter etwas darunter. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Rasterauflösung mit 100 Meter hier nur Richtwerte zulässt.

Tabelle 13: ÖV 2023 – Mittlere Fußweglänge zur nächsten Haltestelle

ÖV 2023 – Fußweg zur Haltestelle zum nächstgelegenen regionalen Zentrum
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	Mittlerer Fußweg zur Haltestelle (m)	Mittlerer Fußweg bei fußläufigem Ziel (m)
Burgenland	458	626
Kärnten	441	731
Niederösterreich	435	733
Oberösterreich	457	758
Salzburg	403	695
Steiermark	426	758
Tirol	389	685
Vorarlberg	361	669
Wien	308	641

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Tabelle 14: ÖV 2023 – Z03 Erschließung nach Bundesland an einem Schultag

ÖV 2023 – Erschließung der Wohnbevölkerung nach Bundesland
Schultag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	Ziel fußläufig	Distanz zur Haltestelle					Nicht öffentlich erschlossen
		≤ 300 m	≤ 500 m	≤ 750 m	≤ 1.000 m	≤ 1.250 m	
Burgenland	4,97%	34,19%	25,36%	19,19%	8,01%	3,79%	4,49%
Kärnten	4,87%	33,06%	24,03%	14,69%	7,24%	4,78%	11,33%
Niederösterreich	4,36%	37,58%	25,87%	16,02%	6,91%	3,78%	5,47%
Oberösterreich	5,28%	30,30%	23,10%	15,48%	7,91%	5,31%	12,62%
Salzburg	8,26%	38,62%	23,02%	13,48%	6,38%	3,65%	6,59%
Steiermark	5,37%	35,89%	22,77%	13,58%	6,59%	4,44%	11,37%
Tirol	6,06%	42,87%	23,62%	12,80%	5,96%	3,62%	5,08%
Vorarlberg	4,61%	47,19%	26,28%	12,42%	4,78%	2,08%	2,63%
Wien	29,03%	39,08%	21,65%	8,48%	1,22%	0,50%	0,03%
Österreich gesamt	10,47%	37,00%	23,58%	13,38%	5,64%	3,38%	6,55%
Österreich ohne Wien	5,31%	36,42%	24,11%	14,74%	6,87%	4,18%	8,36%

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

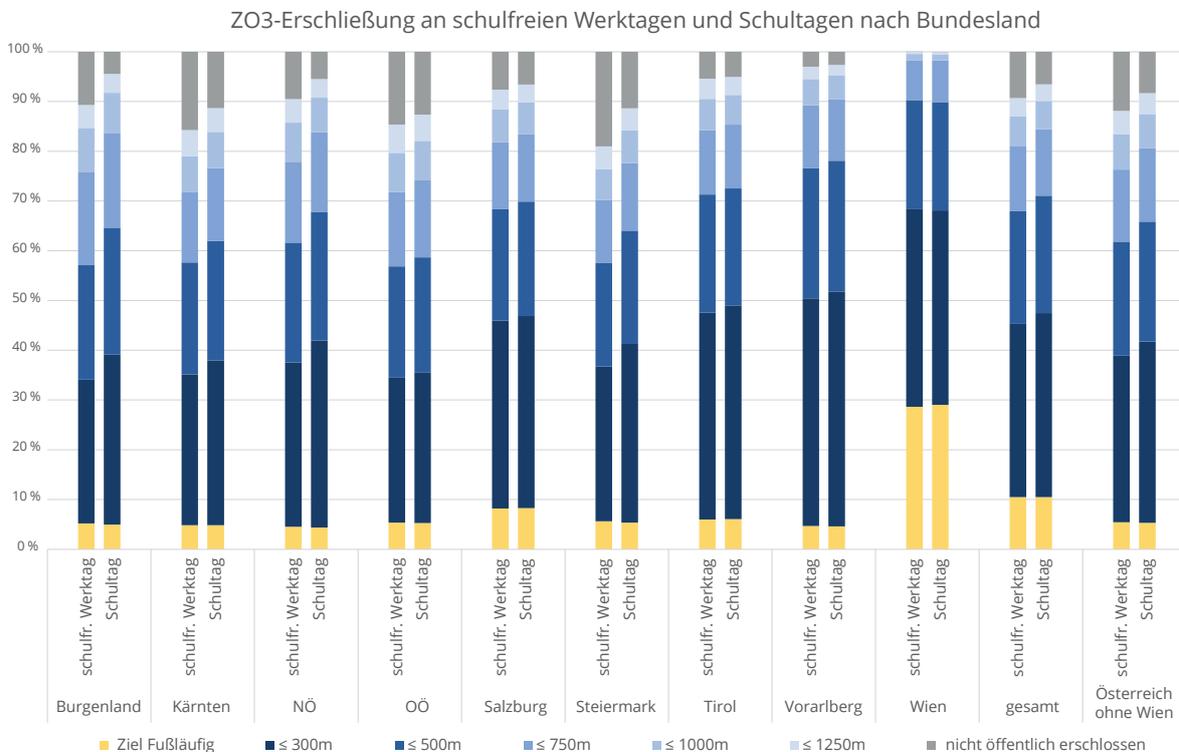
Durchwegs bessere Erschließung an Schultagen

Die Analyse des Erschließungsgrades zeigt, dass das ÖV-Angebot an schulfreien Werktagen deutlich schlechter ist als an Schultagen – allerdings je nach Bundesland in unterschiedlichem Ausmaß. Generell ist österreichweit der Anteil jener Personen, die keine relevante Haltestelle in akzeptabler Distanz haben, an schulfreien Werktagen verglichen mit Schultagen insgesamt um drei Prozentpunkte höher. Große Unterschiede zeigen sich im Burgenland und in der Steiermark mit sechs beziehungsweise fast acht Prozentpunkten. Auch in Kärnten und in Niederösterreich ist der Unterschied mit über vier Prozentpunkten relativ groß⁷. Die Ursache sind disperse Siedlungsstrukturen in peripheren Lagen, in denen sich der Öffentliche Verkehr vielfach auf den Schülerverkehr konzentriert, da eine ganzjährige Bedienung im Linienverkehr oftmals nur schwierig möglich ist. Umgekehrt ist die Differenz des Erschließungsgrads an Schultagen und schulfreien Werktagen in den von Talstrukturen dominierten Bundesländern Vorarlberg und Tirol gering und in Wien ist diese sehr gering.

In den Bezirken mit den höchsten Erschließungsgraden kann nur ein sehr niedriger einstelliger Prozentsatz der Bevölkerung keine relevante Haltestelle (oder den Zielpunkt selbst) zu Fuß erreichen. Auf den vordersten Plätzen finden sich strukturbedingt die Statutarstädte und Bezirke mit mehr oder weniger geschlossenen Siedlungsgebieten.

Mit zunehmender Dispersität in den Siedlungsstrukturen wird eine gute Erschließung im Öffentlichen Verkehr immer schwieriger. So haben insbesondere die Bezirke in Südostösterreich mit vielen Streusiedlungen die niedrigsten Erschließungsgrade. Dort haben rund 45 Prozent der Bezirksbevölkerung keine geeignete Haltestelle in ihrem fußläufigen Umfeld. Die niedrigsten Werte finden sich neben den Bezirken Deutschlandsberg, Südoststeiermark und Jennersdorf.

Abb. 13: ÖV2023 – Z03 Erschließung, Vergleich schulfreier Werktag und Schultag



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

7 Zu berücksichtigen sind allerdings die in Kärnten zahlreichen bedarfsorientierten Verkehre, die in den hier zur Basis gelegten Fahrplänen nicht berücksichtigt wurden.

Tabelle 15: ÖV 2023 – Z03 Erschließung nach Bezirk (ohne Wien) an einem schulfreien Werktag

ÖV 2023 – Erschließung der Wohnbevölkerung nach Bezirken Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00							
Bundesland	Ziel fußläufig	Distanz zur Haltestelle					Nicht öffentlich erschlossen
		≤ 300 m	≤ 500 m	≤ 750 m	≤ 1.000 m	≤ 1.250 m	
Rust	0,00 %	43,18 %	40,58 %	15,12 %	0,97 %	0,15 %	0,00 %
Eisenstadt	18,19 %	57,67 %	19,90 %	3,67 %	0,56 %	0,00 %	0,01 %
Innsbruck	6,45 %	65,57 %	22,07 %	5,14 %	0,58 %	0,15 %	0,05 %
Wiener Neustadt	11,65 %	54,80 %	25,37 %	7,64 %	0,42 %	0,05 %	0,07 %
Linz	3,91 %	47,81 %	33,06 %	12,19 %	2,39 %	0,56 %	0,09 %
Krems an der Donau	29,18 %	47,94 %	17,96 %	2,55 %	1,31 %	0,83 %	0,23 %
Dornbirn	8,56 %	44,13 %	26,38 %	13,24 %	5,38 %	2,05 %	0,26 %
Salzburg	9,02 %	55,79 %	21,94 %	8,69 %	2,95 %	1,32 %	0,29 %
Steyr	11,26 %	53,75 %	24,65 %	7,60 %	1,60 %	0,81 %	0,32 %
Mistelbach	2,34 %	36,43 %	28,41 %	20,61 %	7,63 %	4,21 %	0,37 %
...							
Spittal an der Drau	2,43 %	20,80 %	18,42 %	14,67 %	7,67 %	6,04 %	29,96 %
Völkermarkt	5,91 %	17,59 %	15,68 %	13,44 %	9,37 %	6,73 %	31,29 %
Zwettl	5,51 %	24,52 %	17,08 %	12,05 %	5,56 %	2,83 %	32,45 %
Weiz	9,35 %	15,93 %	13,93 %	12,48 %	7,76 %	5,66 %	34,89 %
Güssing	3,55 %	19,52 %	15,28 %	12,44 %	6,59 %	5,36 %	37,25 %
Hartberg-Fürstenfeld	5,32 %	17,22 %	14,55 %	11,80 %	6,94 %	5,87 %	38,29 %
Leibnitz	7,27 %	16,56 %	14,04 %	10,09 %	7,17 %	6,21 %	38,67 %
Jennersdorf	5,02 %	16,10 %	11,88 %	11,02 %	6,97 %	4,53 %	44,48 %
Südoststeiermark	3,81 %	15,37 %	12,65 %	10,17 %	7,30 %	5,68 %	45,02 %
Deutschlandsberg	4,12 %	13,02 %	10,84 %	10,00 %	8,05 %	8,80 %	45,18 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

1.2.2 Erreichbarkeit der überregionalen Zentren (ZO5 und höher)

Erhebliche Unterschiede in der Erreichbarkeit überregionaler Zentren im Bundesländervergleich

Bei der Erreichbarkeit der überregionalen Zentren im Öffentlichen Verkehr zeigen sich im Bundesländervergleich deutliche Unterschiede (vgl. Tab. 16). Während der Erreichbarkeitsgrad Wiens mit 100 Prozent erwartungsgemäß hoch ist, liegt Vorarlberg mit über 93 Prozent nicht weit hinter der Bundeshauptstadt. Die durch die Bevölkerungskonzentration im Rheintal und Walgau vorhandenen Möglichkeiten für eine gute Versorgung im Öffentlichen Verkehr werden genutzt. Die Festlegung von vier überregionalen Zentren

beeinflusst den Erreichbarkeitsgrad ebenfalls positiv, dennoch wäre ohne eine gute ÖV-Versorgung auch peripherer Räume – wie etwa des Bregenzwaldes – nicht ein so hoher Wert erzielbar.

Deutlich über dem österreichischen Durchschnitt liegen – neben Wien und Vorarlberg – auch noch die Bundesländer Niederösterreich und Salzburg mit einem Erreichbarkeitsgrad von knapp über bzw. unter 60 Prozent. Wesentlicher Einflussfaktor für den vergleichsweise guten Wert in Salzburg ist die Bevölkerungskonzentration im Flachgau bzw. in der Stadt Salzburg, wo in Summe ca. 55 Prozent der Landesbevölkerung leben und die gut mit S-Bahn und Busverkehr erschlossen sind. Salzburg hat allerdings mit 51,2 Minuten eine der längsten gewichteten mittleren Reisezeiten⁸.

⁸ Unter „mittlere gewichtete Reisezeit“ wird das Gewichtsmittel der berechneten Reisezeit der 100m-Rasterzellen verstanden, wobei das Gewicht die Anzahl der Hauptwohnsitze der herangezogenen Bevölkerungsgruppe ist. Für gewöhnlich und ohne weitere Angaben wird bei der Studie die gesamte Wohnbevölkerung herangezogen. Für Erreichbarkeiten der Schulen gilt die Zahl der Personen der entsprechenden Altersgruppe. Die mittlere gewichtete Reisezeit wird aus den Werten aller Rasterzellen im Einzugsgebiet des Zieles berechnet. Auch die Zellen, die außerhalb des Grenzwertes liegen (30 Minuten für regionale Zentren, 50 Minuten für überregionale Zentren), werden berücksichtigt. Daher kann der mittlere gewichtete Wert auch den Grenzwert für den Erreichbarkeitsgrad überschreiten.

Tabelle 16: ÖV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten überregionalen Zentrums (Z05) nach Bundesland⁹

ÖV 2023 – Z05-Erreichbarkeit und mittlere gewichtete Reisezeit
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien	99,96 %	16,0
Vorarlberg	93,19 %	22,1
Österreich gesamt	66,00 %	38,1
Niederösterreich	62,11 %	43,6
Salzburg	58,73 %	51,2
Kärnten	56,60 %	42,1
Österreich ohne Wien	56,55 %	45,3
Oberösterreich	52,89 %	43,4
Tirol	50,81 %	55,2
Steiermark	47,05 %	48,6
Burgenland	44,28 %	54,6

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Dies lässt sich dadurch erklären, dass den kurzen Reisezeiten rund um die Stadt Salzburg sehr lange Reisezeiten aus manchen Gebirgstälern – insbesondere des Pinzgaus – gegenüberstehen.

In Niederösterreich tragen unter anderem die zentrale Lage der Landeshauptstadt Sankt Pölten – mit einem stark auf diese ausgerichteten und gut ausgebauten ÖV-Netz (u.a. Wieselbusse) – und auch die gute Erreichbarkeit Wiens im stark verdichteten Stadtumland zu guten Erreichbarkeitswerten bei. Noch bessere Werte werden in Niederösterreich durch sehr lange Reisezeiten aus Teilen des Waldviertels und des nördlichen Weinviertels verhindert.

Am unteren Ende der Skala finden sich mit 47,1 Prozent die Steiermark und 44,3 Prozent das Burgenland. Das burgenländische ÖV-System ist in vielen Bereichen aufgrund der Pendler:innen-Verflechtungen stark auf Wien und nicht auf das räumlich nächstgelegene – oftmals jenseits der Grenze gelegene – Zentrum ausgerichtet. Auf vielen Relationen kann dabei aber aufgrund der Distanz die Zeitschranke von 50 Minuten nicht erreicht werden. Neben den Distanzen tragen in der Steiermark eine ungünstige Topografie im alpinen Bereich sowie die Streusiedlungsstrukturen in der Südoststeiermark zum niedrigen Erreichbarkeitsgrad bei.

Die mittlere gewichtete Reisezeit liegt nur in Vorarlberg und Wien unter 30 Minuten, während im Burgenland, Tirol und Salzburg die Reisezeit

durchschnittlich mehr als 50 Minuten beträgt (vgl. Tab. 16).

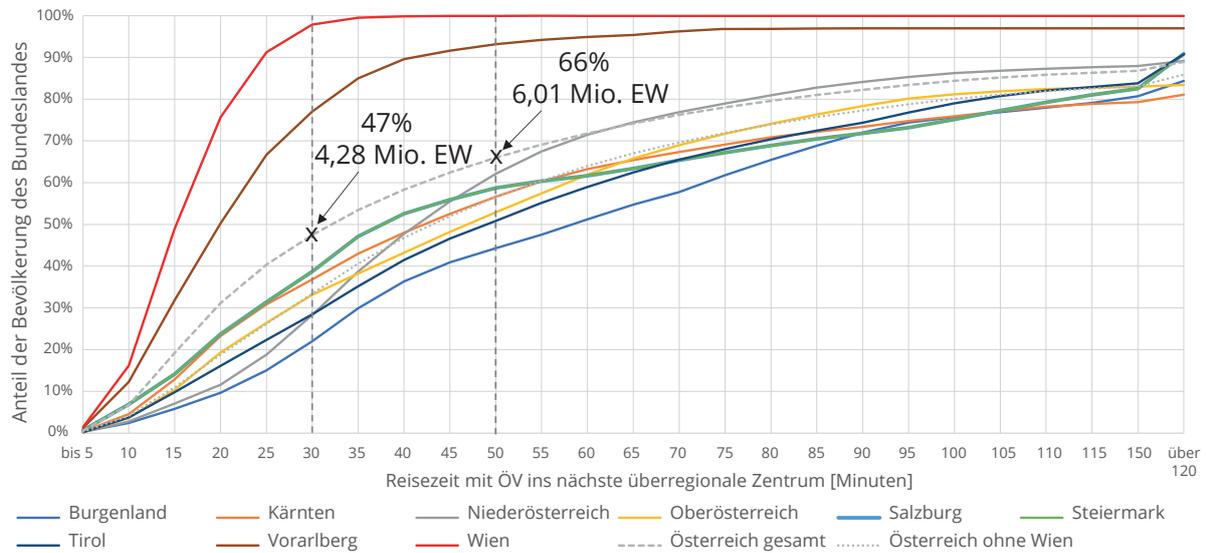
Die Darstellung der Erreichbarkeitsverhältnisse auf Bezirksebene (Abb. 16) zeigt, dass aus 13 Bezirken kein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreicht werden kann. Diese Bezirke – häufig inneralpin, aber auch im Osten der Steiermark, im Süden des Burgenlandes oder im nördlichen Niederösterreich gelegen – weisen teilweise mittlere Reisezeiten im Bereich von zwei Stunden auf.

Merkliche Unterschiede in der Verteilung der Reisezeiten ins nächste überregionale Zentrum

Die oben beschriebenen Unterschiede lassen sich bei einer grafischen Darstellung der Verteilung der Bevölkerung nach ihrer Reisezeit ins nächste überregionale Zentrum klar erkennen. Neben Wien zeigt sich insbesondere in Vorarlberg ein erheblicher Bevölkerungsanteil mit kurzen Reisezeiten. In den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich erreicht hingegen nur ein geringer Anteil der Bevölkerung innerhalb kurzer Zeit ein überregionales Zentrum. Die großen Unterschiede zwischen den Bundesländern reduzieren sich bei Betrachtung der längeren Reisezeiten. Anzumerken ist noch der Anteil an Bevölkerung, der nicht mit dem ÖV erschlossen ist. Dieser Wert erreicht in einigen Bundesländern bis zu 19 Prozent (vgl. Abb. 14).

⁹ Bei der Gegenüberstellung der Werte der einzelnen Bundesländer ist die unterschiedliche Definition für überregionale Zentren zu berücksichtigen, die die Werte stark beeinflussen. So wurden in Vorarlberg vier Zentren, in Tirol und Salzburg hingegen nur ein überregionales Zentrum festgelegt.

Abb. 14: ÖV 2023 – Verteilung der Bevölkerung nach Reiseklassen ins nächste überregionale Zentrum (Summenlinie)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

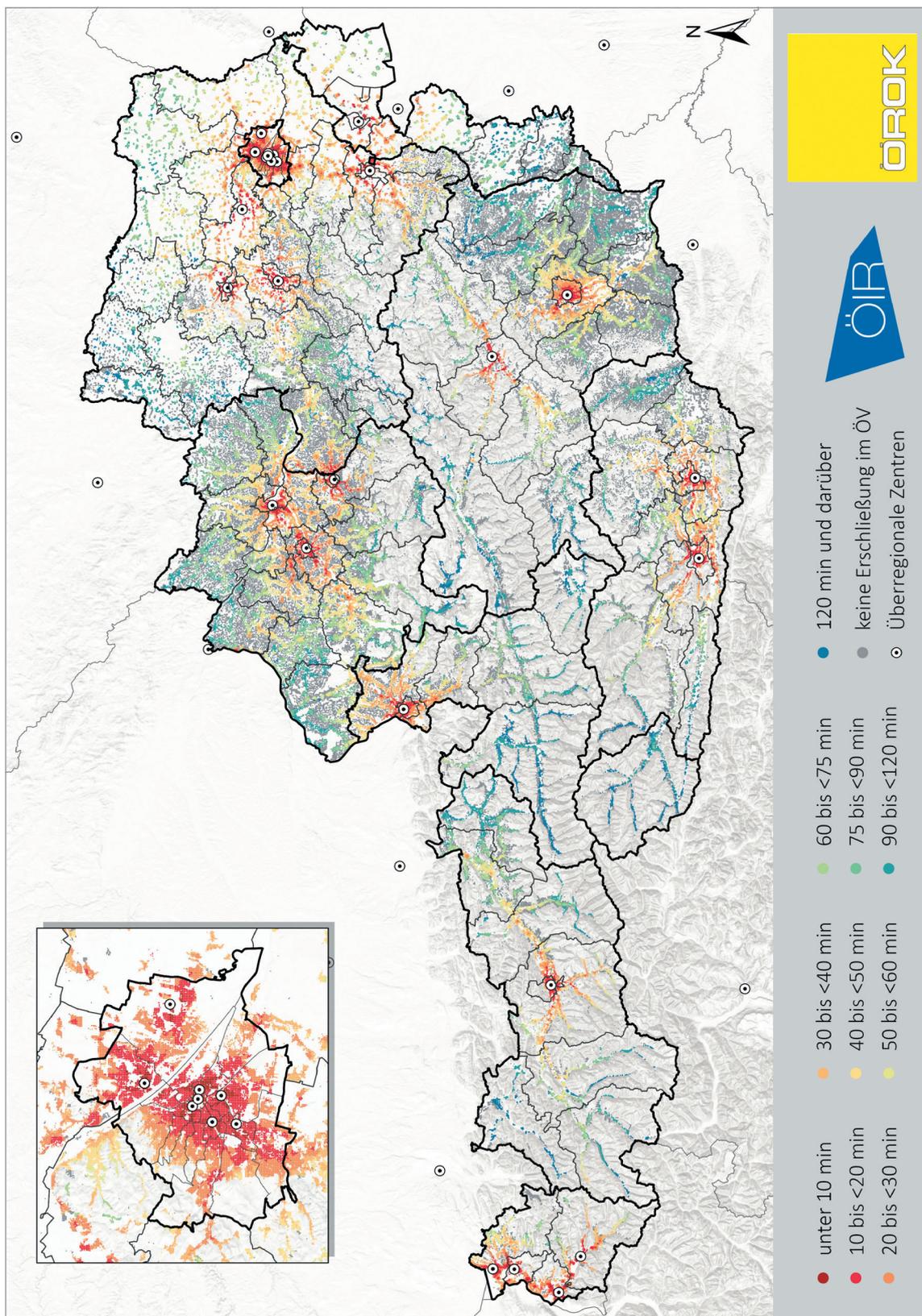
Die höchsten Erreichbarkeitsgrade auf Bezirksebene haben jene Städte, die auch die Funktion eines überregionalen Zentrums haben. Deren Werte erreichen oftmals annähernd 100 Prozent – bei gleichzeitig niedrigen mittleren Reisezeiten von unter 15 Minuten (vgl. Tab. 17). Ein Sonderfall ist die Freistadt Rust, die, obwohl selbst kein überregionales Zentrum, dennoch einen Erreichbarkeitsgrad von 100 Prozent aufweist. Hingegen liegt die durchschnittliche Reisezeit mit 30,2 Minuten weit über den anderen Städten (siehe Anhang). Dies ist darauf zurückzuführen, dass in der kompakten burgenländischen Kleinstadt alle Bewohner:innen im ÖV erschlossen sind und Eisenstadt als nächstgelegenes überregionales Zentrum innerhalb der Zeitschranke von 50 Minuten erreicht werden kann.

Die niedrigsten Erreichbarkeitsgrade und die längsten mittleren Reisezeiten finden sich bei

Bezirken in peripheren Gebieten, wie im Südburgenland, Osttirol oder im Waldviertel. Die Werte des Lungaus und Pinzgaus erklären sich durch die große Entfernung der Stadt Salzburg, dem einzigen überregionalen Zentrum im Bundesland. Ähnlich verhält es sich in Tirol und der Steiermark mit den Bezirken Reutte, Murau und Liezen.

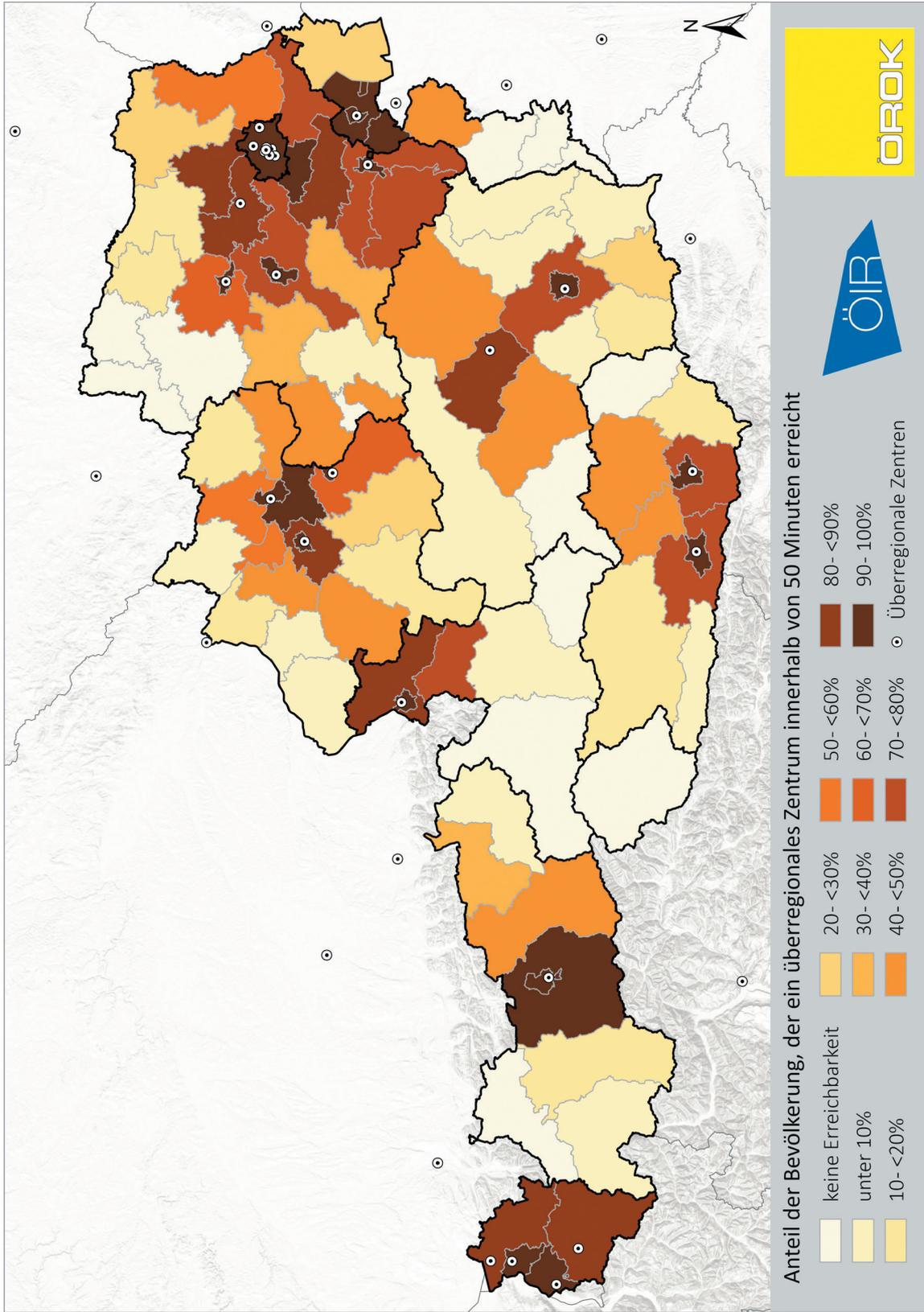
Insgesamt gibt es mehr Bezirke mit einem nahezu 100-prozentigen ZO5-Erreichbarkeitsgrad als Bezirke ohne Erreichbarkeit. Bei den restlichen Bezirken korrelieren Erreichbarkeitsgrad und mittlere Reisezeit sehr stark (vgl. Abb. 17). Auffällig ist die geringe Reisezeit ins nächste überregionale Zentrum bei den Bezirken Vorarlbergs sowie in Leoben, was mit der hohen Konzentration der Bevölkerung und der damit kurzen Entfernung zum Zentrum erklärbar ist.

Abb. 15: ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (Z05)



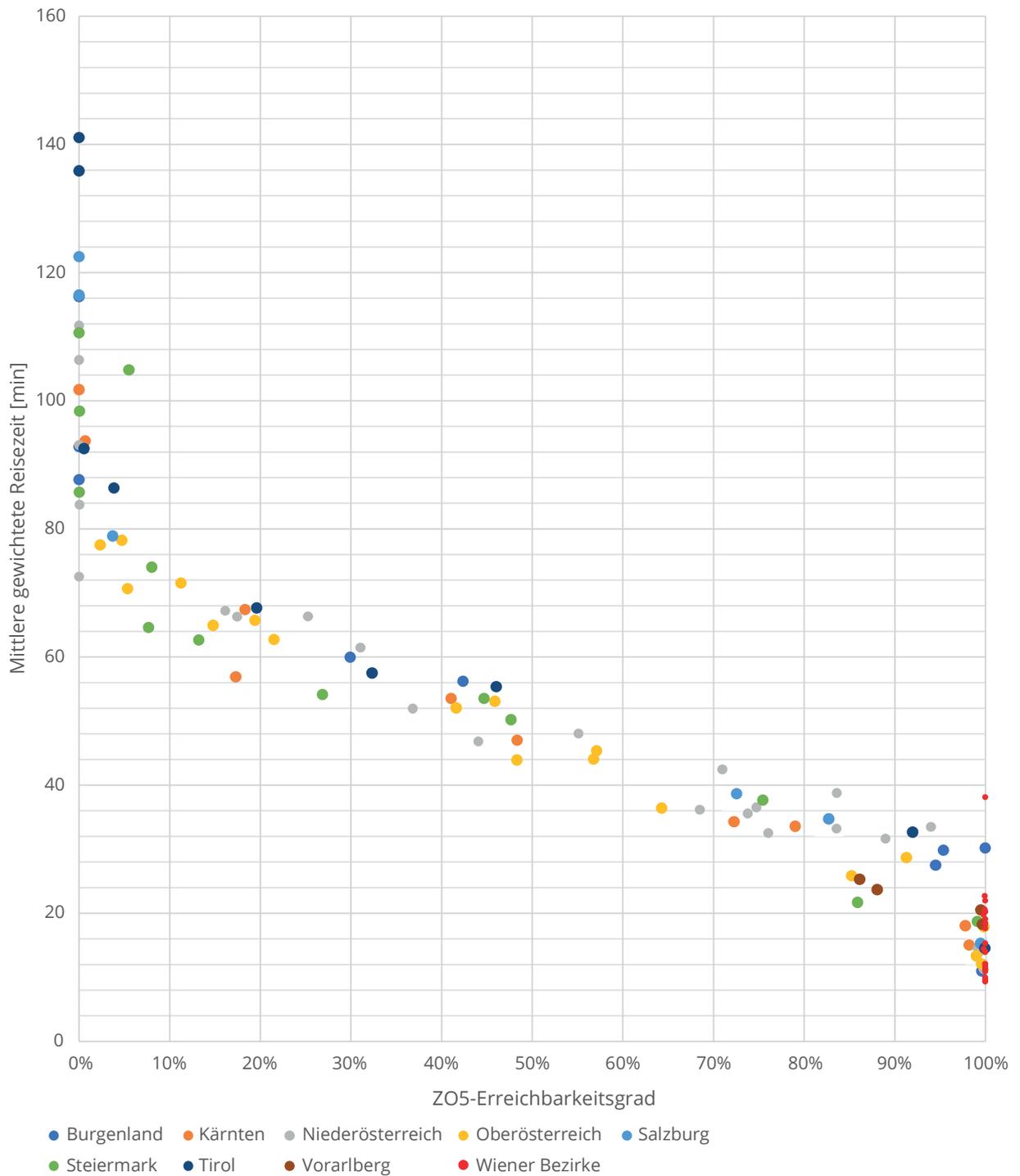
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 16: ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (Z05) nach Bezirken



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 17: Z05-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien) nach der Reisezeit



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Tabelle 17: ÖV 2023 – ZO5-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien) nach der Reisezeit¹⁰

ÖV 2023 – ZO5-Erreichbarkeit und mittlere gewichtete Reisezeit Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00		
Bezirk	ZO5-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Eisenstadt	99,61 %	11,0
Wiener Neustadt	99,81 %	11,3
Steyr	99,57 %	12,1
Wels	98,99 %	13,3
Sankt Pölten	99,35 %	14,0
Krems an der Donau	99,16 %	14,5
Innsbruck	99,95 %	14,6
Villach	98,22 %	15,0
Salzburg	99,47 %	15,3
Linz	99,84 %	17,9
...
Wolfsberg	0,00 %	101,8
Liezen	5,49 %	104,8
Waidhofen an der Thaya	0,00 %	106,4
Murau	0,00 %	110,6
Gmünd	0,00 %	111,7
Güssing	0,00 %	116,2
Tamsweg	0,00 %	116,5
Zell am See	0,00 %	122,5
Lienz	0,00 %	135,9
Reutte	0,00 %	141,9

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Überlappende Einzugsbereiche der überregionalen Zentren in NÖ, OÖ und in Vorarlberg

Der Einzugsbereich der Stadt Salzburg deckt nicht nur nahezu das gesamte Bundesland Salzburg ab, sondern reicht auch noch deutlich ins benachbarte Oberösterreich. Große Einzugsbereiche haben aber auch Innsbruck (nahezu ganz Nordtirol), Leoben (die gesamte Nordwest-Steiermark), Graz (die Südost-Steiermark und Teile des Südburgenlands) oder Villach (Oberkärnten und Osttirol).

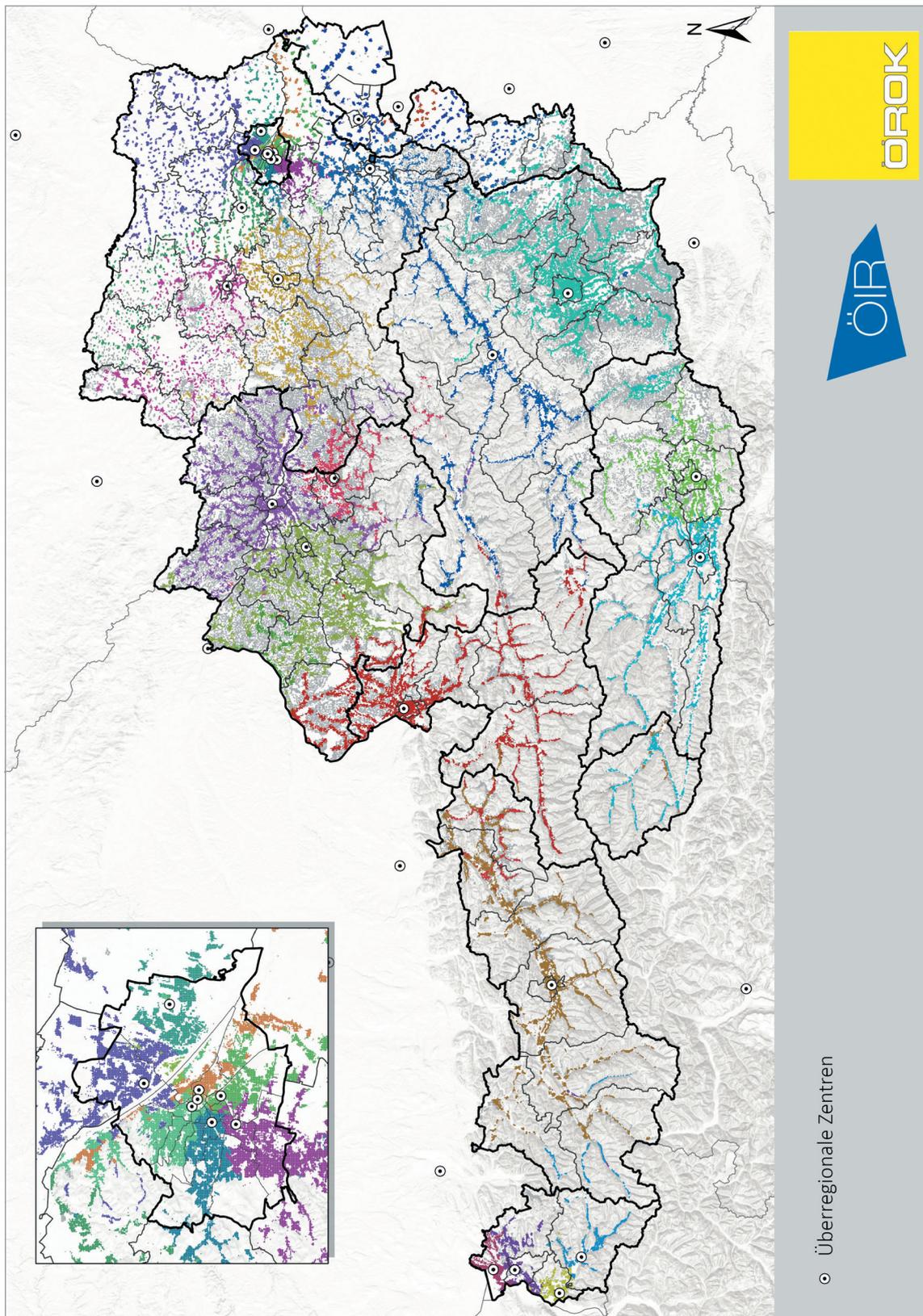
Hingegen fallen die Einzugsbereiche der überregionalen Zentren in Vorarlberg, Oberösterreich und Niederösterreich flächenmäßig deutlich kleiner aus. Räumliche Nähe führt hier zu einer Überlappung der Einzugsgebiete, wodurch etwa Feldkirch oder Steyr für vergleichsweise wenige Gemeinden das nächstgelegene Zentrum sind. Auffällig ist, dass der Einzugsbereich Wiens süd-

lich und westlich der Stadt nicht allzu weit nach Niederösterreich hineinreicht, während im Norden das gesamte Weinviertel im Einzugsbereich der Bundeshauptstadt – insbesondere des Zielpunkts Wien Floridsdorf – liegt (vgl. Abb. 18).

Im Burgenland zeigt sich, dass im Öffentlichen Verkehr die Einzugsbereiche der ausländischen Zentren im Vergleich zum MIV deutlich weniger ausgeprägt sind. Fehlende grenzüberschreitende Verkehrsangebote führen dazu, dass trotz deutlich größerer Distanzen Zentren wie Eisenstadt (aus weiten Teilen des Nord- und Mittelburgenlandes) oder Graz und Wiener Neustadt (aus dem Südburgenland) in kürzerer Zeit erreicht werden können. Einzig im Einzugsbereich von Sopron liegt eine größere Zahl an Gemeinden, insbesondere im Bezirk Oberpullendorf. Hier besteht mit der Bahnverbindung Deutschkreutz-Sopron-Ebenfurth-Wien ein gutes ÖV-Angebot.

¹⁰ Sortierung nach der mittleren gewichteten Reisezeit

Abb. 18: ÖV 2023 – Einzugsgebiete der überregionalen Zentren (Z05)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Tabelle 18: ÖV 2023 – Einzugsgebiet der überregionalen Zentren (ZO5)

ÖV 2023 – Einzugsgebiet der überregionalen Zentren
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Überregionales Zentrum	Gesamtbevölkerung im Einzugsgebiet [tsd]	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Bevölkerung im Einzugsgebiet [tsd] innerhalb von 50 min	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien (alle ZO5)	2.613,9	23,1	2.406,4	19,2
Graz	752,6	46,9	461,3	29,3
Linz	632,8	38,7	457,8	25,0
Salzburg	617,1	55,5	345,9	25,5
Innsbruck	596,7	49,1	372,6	24,1
Wels	444,5	46,6	257,8	28,5
Wiener Neustadt	357,3	37,9	285,9	28,2
Sankt Pölten	277,8	44,2	179,1	26,9
Leoben	266,5	57,5	133,9	26,0
Villach	246,2	55,6	138,5	23,6
Klagenfurt	219,8	31,9	183,6	28,4
Eisenstadt	152,2	45,5	97,9	25,2
Krems an der Donau	144,0	58,3	68,6	25,1
Dornbirn	143,9	25,7	133,0	30,6
Steyr	129,0	33,2	106,0	27,0
Tulln	118,9	43,8	83,7	20,0
Bregenz	101,5	20,3	100,7	21,4
Feldkirch	90,8	19,5	90,5	19,4
Bludenz	74,4	39,7	56,2	21,0
Rosenheim	57,3	70,0	17,5	0,0
Passau	36,1	60,9	10,3	48,7
Sopron	19,3	36,7	16,0	31,7
Bratislava	6,5	38,7	6,0	36,1
Ceske-Budejovice	0,5	70,9	0,0	35,7
Győr	0,3	55,5	0,0	37,5

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Ein Großteil der Bevölkerung kann das nächste überregionale Zentrum mit maximal einmal Umsteigen erreichen

Neben der Reisezeit an sich ist im Öffentlichen Verkehr die Anzahl der notwendigen Umsteigevorgänge ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität des Angebots. Dazu wird die Anzahl der notwendigen Umsteigevorgänge für eine Fahrt ins nächstgelegene überregionale Zentrum und der davon betroffene Bevölkerungsanteil betrachtet (vgl. Tab. 19).

Mehr als die Hälfte der Österreicher:innen kann ein überregionales Zentrum direkt ohne umzusteigen erreichen, weitere 28 Prozent müssen dazu nur einmal umsteigen. Eine günstige Verbindung stellt daher den Regelfall dar. Zwischen den Bundesländern zeigen sich jedoch große Unterschiede. Die besten Verbindungen finden sich neben der Bundeshauptstadt Wien in Vorarlberg mit fast 72 Prozent als Direktverbindung und 92 Prozent mit maximal einmal Umsteigen.

Neben dem generell gut ausgebauten Öffentlichen Verkehr sind diese hohen Werte auch durch die große Anzahl an überregionalen Zentren in Vorarlberg zu erklären. Hohe Werte weist auch das Land Salzburg mit 58 Prozent Direktverbindung und 84 Prozent mit höchstens einmal Umsteigen auf. Dies zeugt von einer starken Ausrichtung des ÖV-Angebots auf die Landeshauptstadt.

Die Bewohner:innen der Steiermark und des Burgenlands können hingegen das nächste überregionale Zentrum nur zu einem Drittel ohne Umsteigen erreichen, wofür unterschiedliche Gründe ausschlaggebend sind: Im Burgenland ist das ÖV-Angebot stark auf das bedeutendste Ziel für Pendler:innen – die Stadt Wien – ausgerichtet, während andere überregionale Zentren – insbesondere im grenznahen Bereich Ungarns – deutlich näher gelegen sind und somit schneller, aber ohne Direktverbindungen erreichbar sind. In der Steiermark zeigt sich auch aufgrund längerer Distanzen eine stärkere Ausrichtung des Angebots auf regionale Zentren.

Tabelle 19: ÖV 2023 – Umsteigehäufigkeit zum nächstgelegenen überregionalen Zentrum

Bundesland	Ziel fußläufig	Mittlere Umsteigehäufigkeit				Nicht öffentlich erschlossen
		0x	1x	2x	3x	
Burgenland	0,95 %	33,70 %	39,60 %	9,96 %	0,17 %	15,62 %
Kärnten	2,72 %	45,69 %	28,42 %	3,94 %	0,33 %	18,89 %
Niederösterreich	1,46 %	39,06 %	42,40 %	5,96 %	0,32 %	10,79 %
Oberösterreich	1,22 %	47,01 %	26,16 %	8,92 %	0,15 %	16,53 %
Salzburg	2,48 %	57,72 %	25,89 %	3,94 %	0,82 %	9,13 %
Steiermark	1,60 %	32,44 %	35,64 %	7,64 %	0,74 %	21,94 %
Tirol	1,10 %	43,86 %	32,76 %	10,65 %	2,41 %	9,21 %
Vorarlberg	4,66 %	71,75 %	19,94 %	0,59 %	0,04 %	3,01 %
Wien	9,88 %	79,14 %	10,86 %	0,10 %	0,00 %	0,02 %
Österreich gesamt	3,51 %	51,46 %	28,06 %	5,45 %	0,47 %	11,04 %
Österreich ohne Wien	1,74 %	43,76 %	32,85 %	6,94 %	0,60 %	14,10 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Geringe Unterschiede in der ÖV-Erreichbarkeit an Schultagen und schulfreien Werktagen – mit Ausnahmen

Wie bereits bei der Analyse des Erschließungsgrades (Abschnitt 1.2.1) wird hier der Frage nachgegangen, ob es durch zusätzliche Angebote an Schultagen zu einer wesentlichen Verbesserung der ZO5-Erreichbarkeit kommt. Die Analyse auf Bezirksebene zeigt, dass es im überwiegenden

Teil der Bezirke keine oder nur eine geringfügige Veränderung des Erreichbarkeitsgrades gibt. Die Tab. 20 weist mit Krems Land nur einen einzigen Bezirk aus, in dem der Erreichbarkeitsgrad an Schultagen um über 10 Prozent besser ist an schulfreien Tagen. Unterschiede zwischen 10 Prozent zu 5 Prozent treten noch in den Bezirken Klagenfurt Land und Sankt Pölten Land auf. Dies kann durch den Schulbusverkehr von Umland-Bezirken in überregionale Zentren erklärt werden.

Tabelle 20: ÖV 2023 – Differenz des ZO5-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag

ÖV 2023 – Differenz des ZO5-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag
Ankunft 7:00 bis 11:00

Bezirk	Erreichbarkeitsgrad		Differenz
	Schulfreier Werktag	Schultag	
Krems Land	68,49 %	79,20 %	10,71 %-Punkte
Klagenfurt Land	72,25 %	79,46 %	7,21 %-Punkte
Sankt Pölten Land	73,79 %	78,89 %	5,10 %-Punkte
Schärding	19,41 %	24,36 %	4,95 %-Punkte
Gänserndorf	55,09 %	60,01 %	4,92 %-Punkte
Wels Land	85,24 %	88,98 %	3,74 %-Punkte
Korneuburg	83,59 %	86,70 %	3,11 %-Punkte
Schwaz	46,04 %	48,97 %	2,93 %-Punkte
Villach Land	79,04 %	81,79 %	2,75 %-Punkte
Amstetten	44,04 %	46,74 %	2,70 %-Punkte
Oberpullendorf	42,37 %	44,93 %	2,56 %-Punkte
Linz Land	91,28 %	93,57 %	2,29 %-Punkte
Eisenstadt Umgebung	94,52 %	96,79 %	2,27 %-Punkte
Mödling	94,00 %	95,55 %	1,55 %-Punkte
Wiener Neustadt Land	76,03 %	77,57 %	1,54 %-Punkte
Tulln	88,99 %	90,40 %	1,41 %-Punkte
Neusiedl am See	29,92 %	31,26 %	1,34 %-Punkte
Vöcklabruck	41,59 %	42,89 %	1,30 %-Punkte
Hollabrunn	17,45 %	18,58 %	1,13 %-Punkte
Steyr Land	64,26 %	65,32 %	1,06 %-Punkte

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

1.2.3 Erreichbarkeit der regionalen Zentren (ZO3)

Gut erreichbare regionale Zentren in den westlichen Bundesländern

Die regionalen Zentren können aufgrund ihrer höheren Anzahl und ihrer räumlichen Verteilung trotz niedrigerer Zeitschranke von 30 Minuten auch im Öffentlichen Verkehr von mehr Personen erreicht werden als die überregionalen Zentren. Es zeigen sich keine großflächigen Räume ohne jegliche Erreichbarkeit, dennoch können benachteiligte Gebiete identifiziert werden (siehe Abb. 19).

Neben Wien mit einer fast flächendeckenden ZO3-Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr, haben die Bundesländer Vorarlberg und Salzburg die höchsten Erreichbarkeitsgrade (siehe Tab. 21). Über 75 Prozent der Bevölkerung können in diesen Ländern ein regionales Zentrum innerhalb der Zeitschranke von 30 Minuten erreichen. Während schon bei der Erreichbarkeit der überregionalen Zentren Vorarlberg sehr gute und auch Salzburg gute Werte aufweisen, hat Tirol eine um fast

20 Prozent bessere ZO3- als ZO5-Erreichbarkeit. Eine räumlich günstige Verteilung der regionalen Zentren mit entsprechend kurzen Wegen ermöglicht hier eine deutlich bessere Erreichbarkeit. Nur längere Täler ohne regionales Zentrum – wie z.B. das Zillertal – weisen hier Defizite auf. Die Bundesländer 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.

Weniger deutliche Unterschiede zeigen sich bei der mittleren Reisezeit, die in allen Bundesländern mit Ausnahme Wiens im Bereich zwischen 20 und 27 Minuten liegt. Im Gegensatz zur ZO5-Erreichbarkeit fallen periphere Räume auch bei dieser Kennzahl durch die gleichmäßigere räumliche Verteilung der regionalen Zentren weniger ins Gewicht.

Tabelle 21: ÖV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten regionalen Zentrums (ZO3) nach Bundesland

ÖV 2023 – ZO3-Erreichbarkeit und mittlere gewichtete Reisezeit
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	ZO3-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien	99,87 %	10,8
Vorarlberg	77,07 %	22,0
Salzburg	76,53 %	20,4
Österreich gesamt	71,66 %	20,9
Tirol	69,99 %	24,1
Burgenland	64,97 %	23,4
Österreich ohne Wien	63,81 %	24,1
Oberösterreich	63,73 %	23,3
Kärnten	59,09 %	25,1
Steiermark	59,03 %	23,8
Niederösterreich	58,64 %	26,6

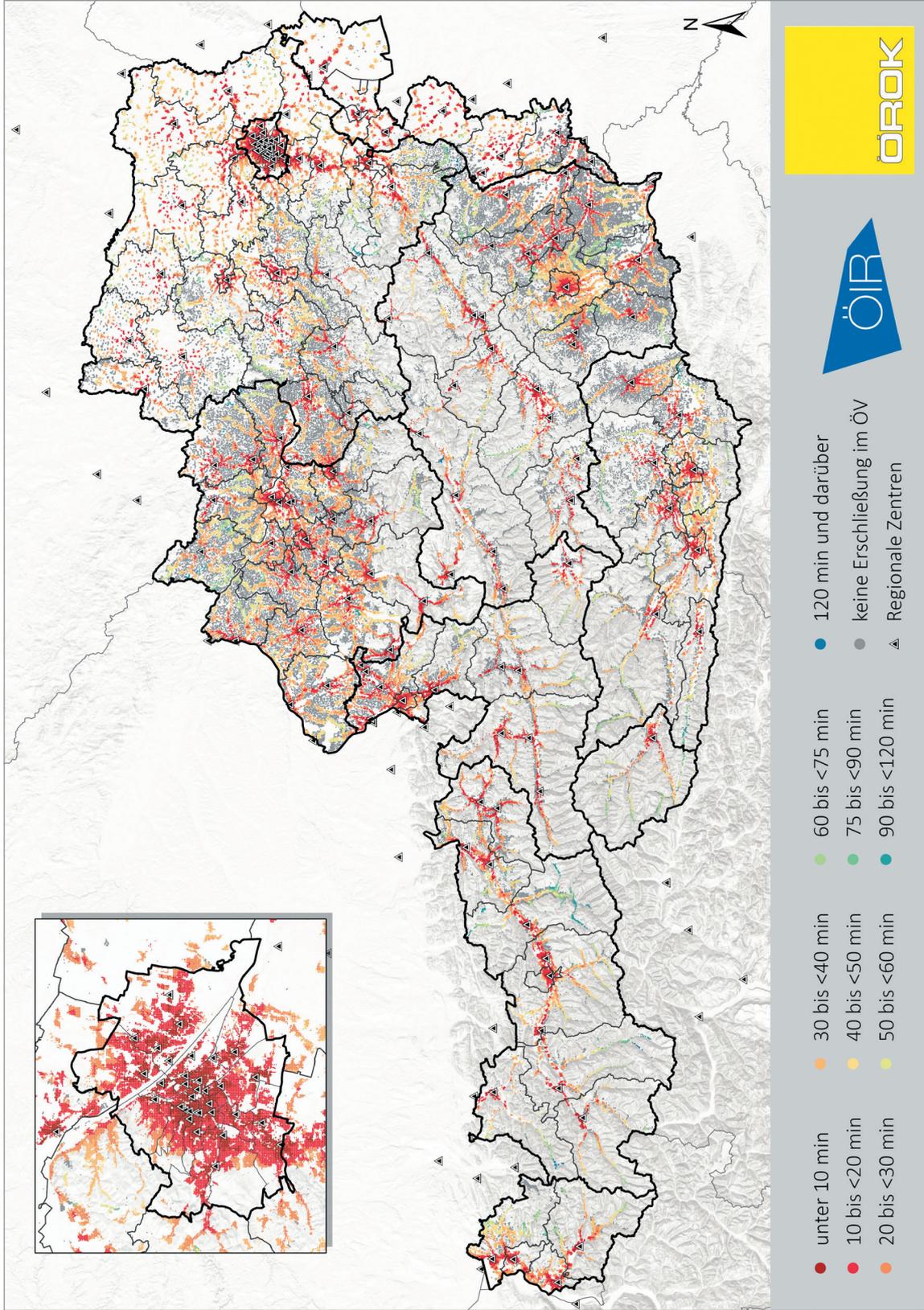
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Niedrigster Erreichbarkeitsgrad in dispers besiedelten Bezirken

Disperse Siedlungsstrukturen sind mit dem Öffentlichen Verkehr nur sehr schwer zu erschließen und wirken sich auch bei der Erreichbarkeit des nächsten regionalen Zentrums stark negativ aus. So können in den Bezirken Rohrbach, Südoststeiermark und Deutschlandsberg weniger als 30 Prozent der Bevölkerung das nächste Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (Tab. 22).

Die höchsten ZO3-Erreichbarkeitsgrade finden sich naturgemäß in Statutarstädten. Auffällig sind hingegen die niedrigen ZO3-Erreichbarkeitsgrade der „Umgebungsbezirke“ der Statutarstädte. Dies liegt daran, dass jener Teil des Einzugsgebietes des regionalen Zentrums mit der günstigsten Erreichbarkeit – die Stadt an sich – ausgeklammert wird. Den niedrigen Erreichbarkeitsgrad auf eine durch Suburbanisierung ungünstige Raumstruktur der Stadtumgebung zurückzuführen ist daher nicht zulässig.

Abb. 19: ÖV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (Z03)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

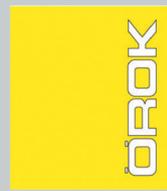
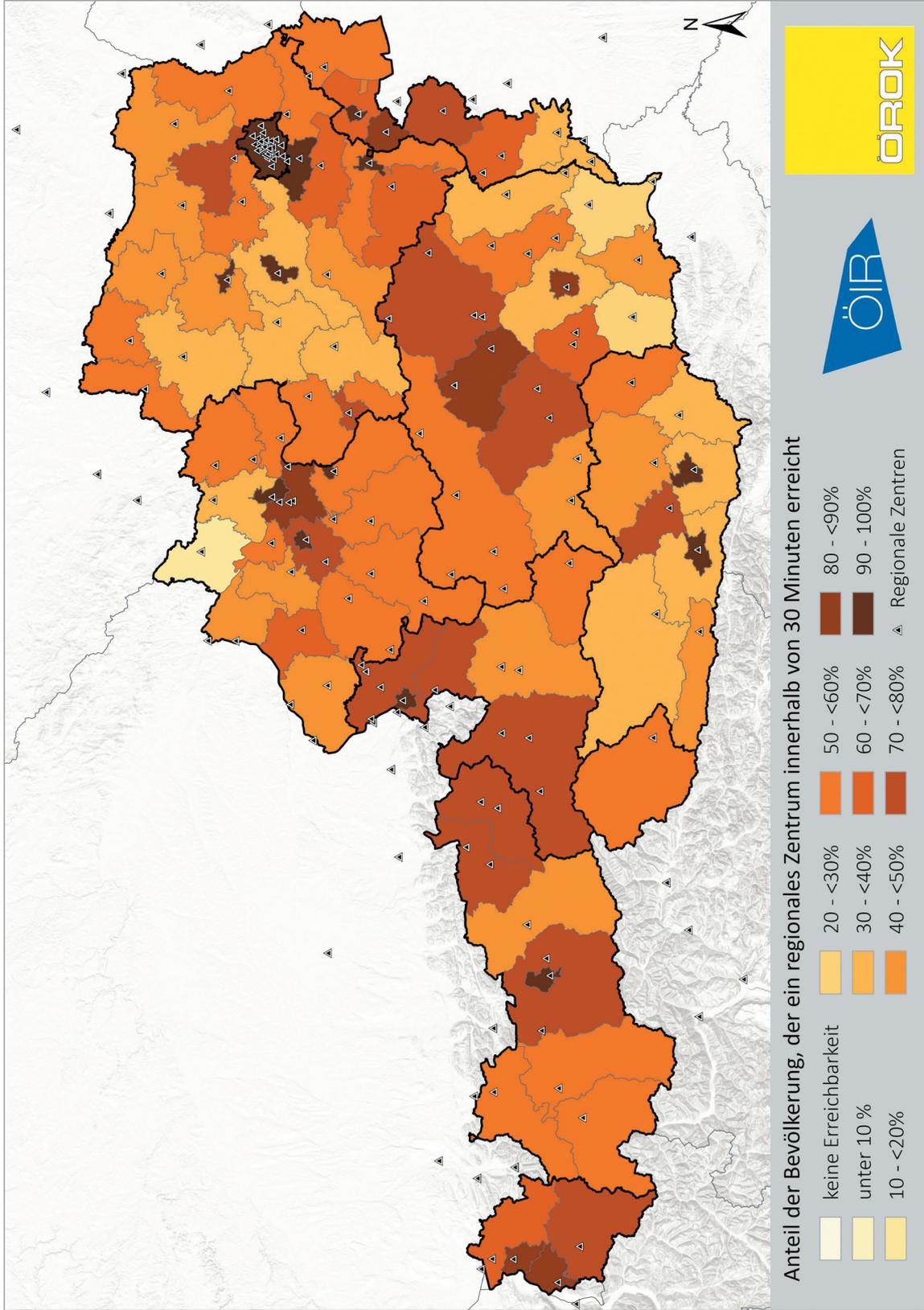
Tabelle 22: ÖV 2023 – ZO3-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien)

ÖV 2023 – ZO3-Erreichbarkeit und mittlere gewichtete Reisezeit
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bezirk	ZO3-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Eisenstadt	99,71 %	10,9
Innsbruck	99,64 %	14,4
Wiener Neustadt	99,55 %	11,3
Steyr	99,15 %	12,1
Wels	98,91 %	13,3
Sankt Pölten	98,61 %	14,0
Krems an der Donau	98,14 %	13,5
Linz	98,04 %	17,3
Salzburg	97,43 %	15,2
Villach	95,66 %	15,1
...
Sankt Pölten Land	37,16 %	32,4
Hartberg-Fürstenfeld	36,34 %	29,1
Villach Land	35,87 %	32,9
Jennersdorf	35,61 %	25,9
Spittal an der Drau	35,05 %	32,1
Graz Umgebung	30,84 %	34,5
Urfahr Umgebung	30,30 %	34,1
Deutschlandsberg	29,29 %	29,9
Südoststeiermark	29,01 %	31,2
Rohrbach	19,60 %	42,8

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 20: ÖV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (Z03) nach Bezirken

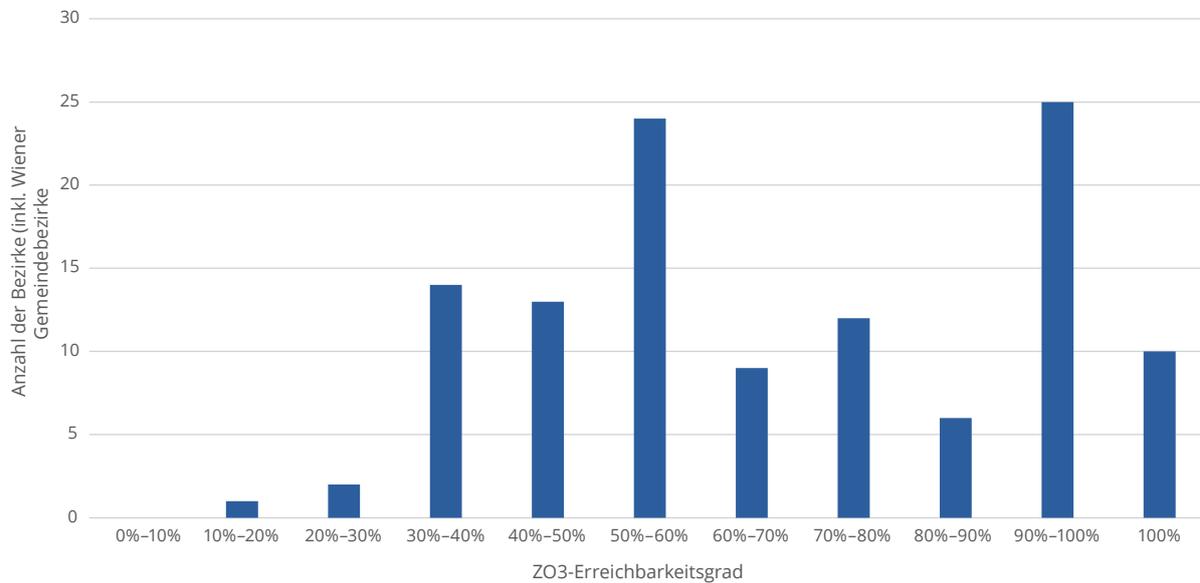


Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abseits der hohen Werte von Statutarstädten und Wiener Bezirken weisen viele Flächenbezirke Erreichbarkeitsgrade zwischen 30 und 60 Prozent

auf (siehe Anhang). Bezirksgröße und Anzahl der regionalen Zentren im Bezirk sind dabei wesentliche Einflussfaktoren für den Erreichbarkeitsgrad.

Abb. 21: ÖV 2023 – Kategorisierung Z03-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Einzugsgebiet der regionalen Zentren – Konkurrenzsituation versus große Ausdehnung

Aufgrund der Ausrichtung der ÖV-Netze auf größere Städte ist deren Einzugsgebiet zum Teil deutlich größer als im MIV (siehe dazu auch Kapitel 1.3).

Aussagekräftig ist der Vergleich zwischen der Gesamtbevölkerung im Einzugsgebiet und jener, die das Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen kann. Abb. 23 zeigt, dass das Einzugsgebiet von Graz weit über die 30-Minuten-Isochrone hinausreicht, während das Einzugsgebiet von Linz durch die Nähe anderer, konkurrierender Zentren deutlich kleiner ist.

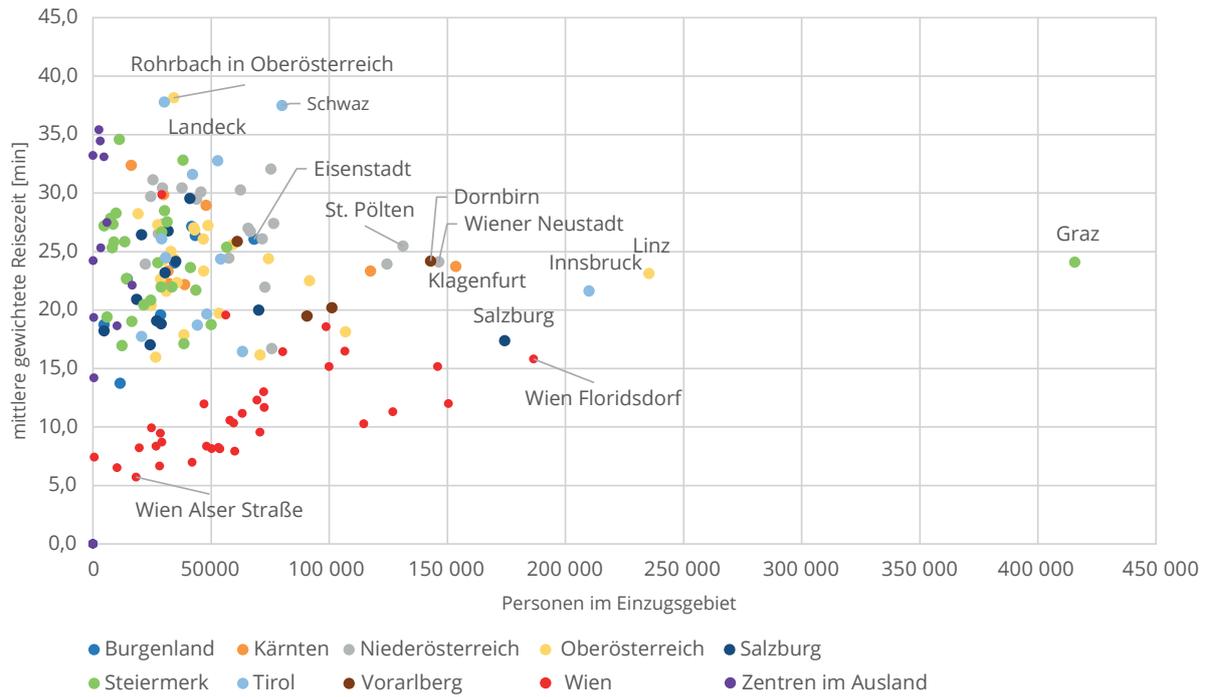
Tabelle 23: ÖV 2023 – Einzugsgebiet der regionalen Zentren (ZO3)

ÖV 2023 – Einzugsgebiet der regionalen Zentren
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Regionales Zentrum	Gesamtbevölkerung im Einzugsgebiet [tsd]	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Bevölkerung im Einzugsgebiet [tsd] innerhalb von 30 min	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wien (Alle ZO3)	2.202,3	12,61	2.117,9	11,47
Graz	415,6	24,11	303,9	17,86
Linz	235,3	23,12	184,2	17,57
Innsbruck	210	21,63	167,1	16,64
Salzburg	174,3	17,36	159,3	15,33
Klagenfurt	153,6	23,74	115,6	17,95
Wiener Neustadt	146,3	24,11	105,6	17,34
Dornbirn	143	24,19	102,1	16,72
Sankt Pölten	131,3	25,48	83,7	16,89
Baden	124,5	23,94	90,8	17,64
Villach	117,4	23,34	84,7	16,90
Wels	106,9	18,13	96,5	15,97
Bregenz	101,1	20,21	83,7	16,60
Steyr	91,6	22,52	70,3	16,61
Feldkirch	90,5	19,49	83	18,13
Schwaz	80	37,49	47,5	16,30
Tulln	76,5	27,42	45,9	18,06
Mödling	75,7	16,70	70,5	15,18
Mistelbach	75,3	32,06	31,2	19,01
Vöcklabruck	74,3	24,41	50,8	18,14
Korneuburg	72,8	21,95	56,6	16,39
Krems an der Donau	71,6	26,09	49	17,48
Leonding	70,7	16,16	66,7	14,53
Hallein	70,2	20,01	59,7	16,26

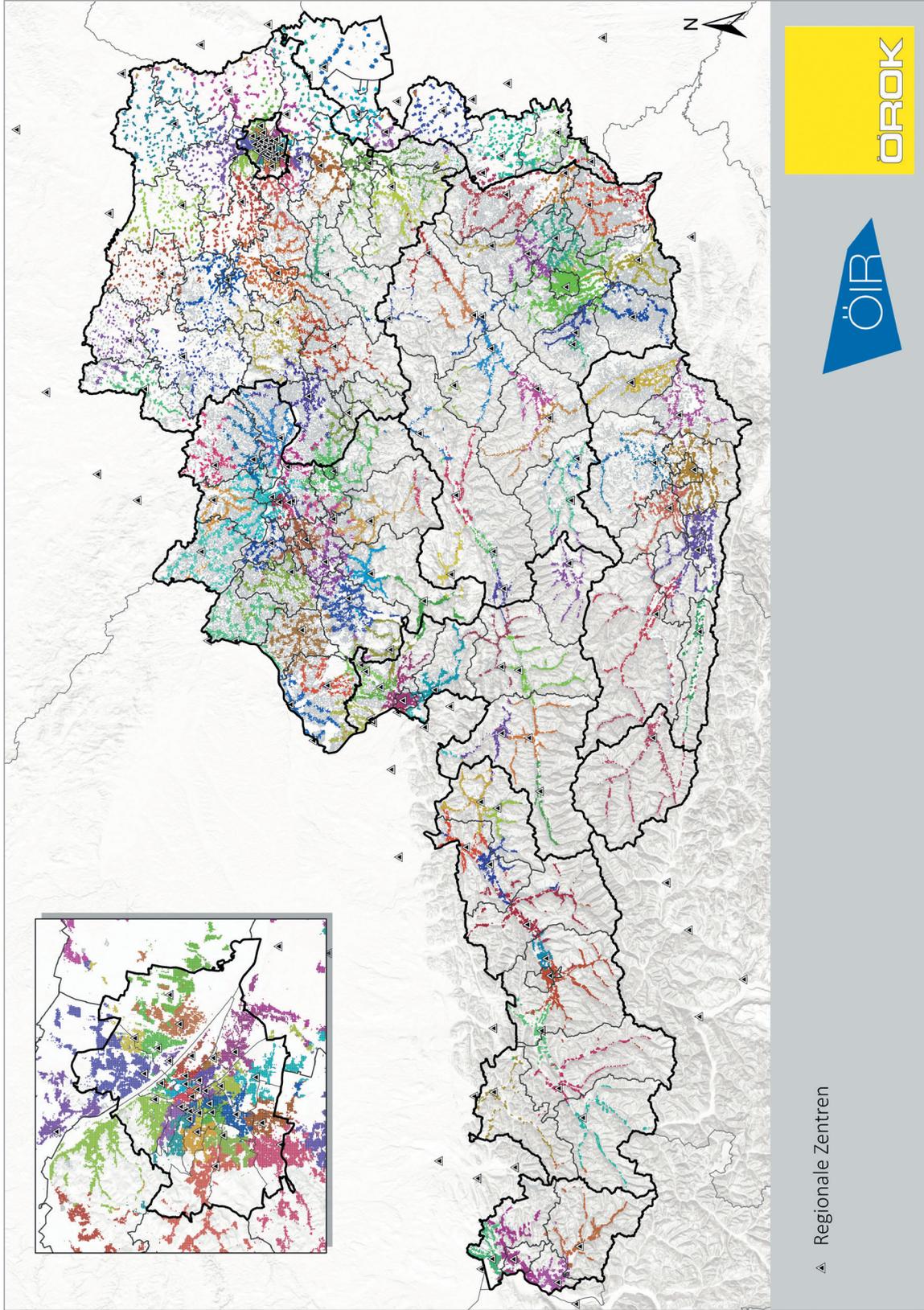
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 22: ÖV 2023 – Einzugsgebiete der regionalen Zentren – Reisezeiten und Personen



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 23: ÖV 2023 – Einzugsgebiete der regionalen Zentren (Z03)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Regionale Zentren können im Regelfall ohne Umsteigen erreicht werden

Aufgrund der Orientierung der ÖV-Netze auf die regionalen Zentren können bundesweit etwa zwei Drittel der Bevölkerung das nächste regionale Zentrum direkt ohne Umsteigen erreichen. Die Werte der Bundesländer (ohne Wien) bewegen sich in einer ähnlichen Bandbreite, mit Ausnahme

der Steiermark, die mit 55 Prozent etwas niedriger liegt. Aufgrund der hohen Dichte des ÖV-Netzes in der Stadt Wien und somit schnelleren Umsteigerverbindungen liegt hier der Wert nur geringfügig über dem österreichischen Durchschnitt. Der Anteil der Bevölkerung, der mehr als einmal umsteigen muss, liegt in allen Bundesländern unter 2,5 Prozent.

Tabelle 24: ÖV 2023 – Umsteigehäufigkeit zum nächstgelegenen regionalen Zentrum

ÖV 2023 – Umsteigehäufigkeit zum nächstgelegenen regionalen Zentrum
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	Ziel fußläufig	0x	Mittlere Umsteigehäufigkeit			Nicht öffentlich erschlossen
			1x	2x	3x	
Burgenland	5,22 %	69,47 %	14,54 %	0,04 %	0,00 %	10,72 %
Kärnten	4,84 %	64,71 %	13,99 %	0,69 %	0,00 %	15,77 %
Niederösterreich	4,50 %	62,06 %	21,30 %	2,49 %	0,11 %	9,55 %
Oberösterreich	5,37 %	66,42 %	12,60 %	0,96 %	0,00 %	14,65 %
Salzburg	8,20 %	68,53 %	14,60 %	1,01 %	0,01 %	7,65 %
Steiermark	5,61 %	55,11 %	19,11 %	1,01 %	0,12 %	19,04 %
Tirol	5,98 %	75,37 %	11,13 %	2,03 %	0,06 %	5,43 %
Vorarlberg	4,69 %	71,74 %	19,93 %	0,58 %	0,04 %	3,01 %
Wien	28,63 %	68,66 %	2,68 %	0,00 %	0,21 %	0,02 %
Österreich gesamt	10,46 %	65,64 %	13,47 %	1,08 %	0,05 %	9,32 %
Österreich ohne Wien	5,41 %	64,79 %	16,47 %	1,37 %	0,06 %	11,90 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Geringe Unterschiede in der ÖV-Erreichbarkeit an Schultagen und schulfreien Werktagen – mit Ausnahmen

Generell ähnelt die Erreichbarkeit an Schultagen jener an schulfreien Werktagen. Ausnahmen sind dispers besiedelte Gebiete, wo beim Erreich-

barkeitsgrad – durch die Konzentration des ÖV-Angebots auf den Schüler:innenverkehr – größere Unterschiede zwischen Schultagen und schulfreien Werktagen auftreten. Besonders ausgeprägt ist diese Differenz im Bezirk Jennersdorf, aber auch in anderen peripheren Bezirken mit Streusiedlungsstruktur.

Tabelle 25: ÖV 2023 – Differenz des ZO3-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag

ÖV 2023 – Differenz des ZO3-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag
Ankunft 7:00 bis 11:00

Bezirk	Schulfreier Werktag	Erreichbarkeitsgrad Schultag	Differenz
Jennersdorf	35,61 %	68,26 %	32,65 %-Punkte
Horn	45,00 %	58,81 %	13,81 %-Punkte
Waidhofen an der Thaya	55,81 %	67,12 %	11,31 %-Punkte
Güssing	38,06 %	49,02 %	10,96 %-Punkte
Hartberg-Fürstenfeld	36,34 %	45,83 %	9,49 %-Punkte
Südoststeiermark	29,01 %	37,79 %	8,78 %-Punkte
Dornbirn	83,37 %	91,90 %	8,54 %-Punkte
Völkermarkt	39,60 %	47,58 %	7,98 %-Punkte
Zwettl	37,89 %	45,62 %	7,73 %-Punkte
Gänserndorf	53,38 %	60,80 %	7,43 %-Punkte
Leibnitz	40,69 %	47,65 %	6,97 %-Punkte
Deutschlandsberg	29,29 %	34,98 %	5,69 %-Punkte
Weiz	54,56 %	60,15 %	5,59 %-Punkte
Eferding	58,29 %	63,64 %	5,35 %-Punkte
Amstetten	55,92 %	61,24 %	5,32 %-Punkte

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV-Verbindungen in die ausländischen Zentren schwach entwickelt

Im Vergleich zum MIV befindet sich im ÖV nur für einen geringen Teil der Bevölkerung das nächstgelegene Zentrum im benachbarten Ausland.

Salzburg weist mit knapp über 5 Prozent den größten Anteil auf. Das Burgenland mit historisch bedingter räumlicher Nähe zu Zentren jenseits der Grenze erreicht nur knapp unter 3 Prozent (siehe Tab. 26). Dies weist auf unzureichende grenzüberschreitende ÖV-Verbindungen hin.

Tabelle 26: ÖV 2023 – Nächstgelegene regionale Zentren im Ausland

ÖV 2023 – Nächstgelegene regionale Zentren im Ausland
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	Nächstgelegenes ZO3 in Österreich	Nächstgelegenes ZO3 im Ausland	Nicht öffentlich erschlossen
Burgenland	86,81 %	2,47 %	10,72 %
Kärnten	84,23 %	0,00 %	15,77 %
Niederösterreich	89,85 %	0,60 %	9,55 %
Oberösterreich	85,35 %	0,00 %	14,65 %
Salzburg	87,64 %	4,72 %	7,64 %
Steiermark	80,96 %	0,00 %	19,04 %
Tirol	94,22 %	0,35 %	5,43 %
Vorarlberg	96,97 %	0,02 %	3,01 %
Wien	99,98 %	0,00 %	0,02 %
Österreich gesamt	90,17 %	0,52 %	9,31 %
Österreich ohne Wien	87,43 %	0,67 %	11,90 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

1.3 Erreichbarkeit MIV und ÖV im Vergleich

Ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Qualität des Öffentlichen Verkehrs ist der zeitliche Vergleich mit dem privaten PKW – vor allem beim Weg in die regionalen und überregionalen Zentren, auf die der ÖV zumeist ausgerichtet ist. Um den Vergleich möglichst realitätsnah zu gestalten, wurde im Modell nicht ausschließlich die reine Fahrzeit mit den entsprechenden Verkehrsmitteln herangezogen:

- » Der ÖV-Weg wurde mit den Fußwegen zur und von der Haltestelle berechnet. Weiters wurde die mittlere Reisezeit aus mehreren Fahrten im betrachteten Zeitfenster herangezogen.
- » Im MIV wurden für das höherrangige Netz FCD-Daten, für das restliche Netz die Durchschnittsgeschwindigkeiten der GIP herangezogen, die – soweit möglich – realistische Fahrzeiten ermöglichen (siehe dazu Kapitel 1.3 in Berichtsteil A).
- » Weiters wurden in hochverdichteten Kernzonen¹¹ eine Parkplatzsuchzeit und ein Zugangsweg in Summe von fünf Minuten vom Parkplatz zum Ziel angesetzt.¹²

Weitere Details dazu finden sich in Kapitel 1 in Berichtsteil A.

Um die Differenz zwischen den Reisezeiten im privaten PKW und im Öffentlichen Verkehr in ihrer Wirkung möglichst realistisch beurteilen zu können, wurde nicht nur die zusätzlich aufzuwendende Zeit berechnet, sondern auch ihre relative Größe zur Reisezeit im MIV, da die Differenz je nach absoluter Reisezeit unterschiedlich beurteilt wird.

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. Das gute öffentliche Verkehrsnetz in Wien in Verbindung mit der hohen Anzahl an regionalen Zentren ermöglicht es jedoch, dass die mittlere gewichtete Reisezeit im ÖV im Durchschnitt nur um knapp zwei Minuten länger ist als mit dem PKW.

Zwischen den Bundesländern zeigen sich deutliche Unterschiede. So muss man für die Fahrt ins nächstgelegene regionale Zentrum im Burgenland im ÖV an die 90 Prozent mehr Zeit als im MIV aufwenden, während es in Vorarlberg nur 39 Prozent sind. Neben der unterschiedlichen Siedlungsstruktur – im Burgenland oft stark dispers, in Vorarlberg stark konzentriert auf Rheintal und Walgau – liegt die Ursache auch in der Ausrichtung des ÖV auf die überregionalen Zentren, speziell im Burgenland oft auf Wien.

Tabelle 27: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Mittlere Reisezeit in ein Zentrum nach Bundesland

Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – mittlere Reisezeit in ein Zentrum Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00								
Bundesland	regionales Zentrum				überregionales Zentrum			
	MIV	ÖV	Differenz	%	MIV	ÖV	Differenz	%
Burgenland	12,3	23,4	11,1	90%	31,9	54,6	22,7	71%
Kärnten	15,4	25,1	9,7	63%	28,7	42,1	13,4	47%
Niederösterreich	16,0	26,6	10,6	66%	29,8	43,6	13,8	46%
Oberösterreich	12,7	23,3	10,7	84%	29,6	43,4	13,8	47%
Salzburg	12,5	20,4	7,9	63%	37,2	51,2	14,0	38%
Steiermark	13,8	23,8	10,0	72%	33,3	48,6	15,3	46%
Tirol	16,0	24,1	8,1	51%	37,1	55,2	18,1	49%
Vorarlberg	15,8	22,0	6,2	39%	16,3	22,1	5,8	36%
Wien	9,0	10,8	1,8	20%	11,8	16,0	4,2	35%
Österreich gesamt	13,2	20,9	7,7	58%	26,8	38,1	11,3	42%
Österreich ohne Wien	14,4	24,1	9,7	67%	31,0	45,3	14,3	46%

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

11 gemäß der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria

12 Genauere Daten bzgl. der Parkplatzsuchzeit liegen nur für Wien vor. Für einen österreichweiten Vergleich konnten diese nicht herangezogen werden.

Auffällig ist auch, 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. Dies zeigt, dass der Fernverkehr und Teile des schnellen Regionalverkehrs bezüglich ihrer Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber dem privaten PKW durchwegs konkurrenzfähig sind.

Bei Betrachtung der Differenz der absoluten Reisezeit zwischen MIV und ÖV ist zu sehen, dass die Reisezeit ins nächstgelegene regionale Zentrum mit dem Öffentlichen Verkehr in den Bundesländern zwischen 2 und 11 Minuten länger dauert. Generell beträgt die Reisezeitdifferenz zwischen ÖV und MIV in Österreich (bei Ausblendung der Stadt Wien) in das nächste regionale Zentrum zehn Minuten, ins überregionale Zentrum 14 Minuten.

Bei bezirksweisem Vergleich von MIV- und ÖV-Reisezeiten ins nächstgelegene überregionale Zentrum ist zu erkennen, dass die Differenz besonders in peripheren, dünn und dispers besiedelten Gebieten groß ist, die im (liniengebundenen) Öffentlichen Verkehr nur schwer hochqualitativ zu versorgen sind. Die ungünstigsten Werte zeigen sich in Reutte, in Wolfsberg, im Südburgenland, in Schärding und Gmünd. Hier ist der Öffentliche Verkehr für viele im Vergleich zum privaten PKW nicht konkurrenzfähig. Gute Werte finden sich hingegen vor allem in den Ballungsräumen mit gut ausgebautem Öffentlichem Verkehr.

In Wien sind merkliche Unterschiede zwischen den dicht besiedelten Bezirken innerhalb des Gürtels und den Randbezirken festzustellen. In den Innenbezirken ist das Öffentliche Verkehrsnetz besonders dicht, bei kurzen Wegen fallen Park-

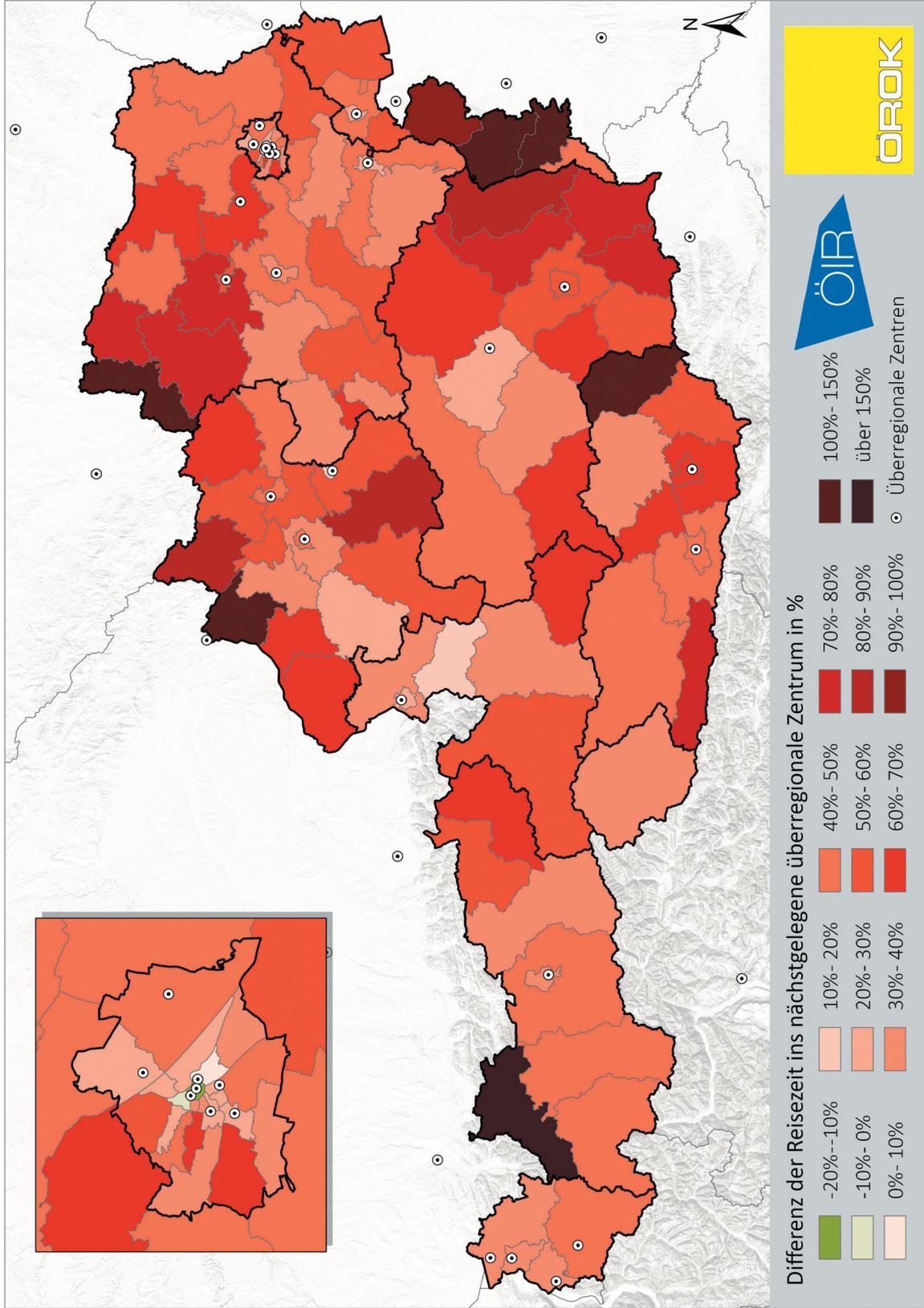
platzsuchzeiten stärker ins Gewicht, wodurch der Öffentliche Verkehr konkurrenzfähig ist. Er-sichtlich ist auch die fehlende Ausrichtung des ÖV auf die überregionalen Zentren. So sind die Bezirke 10, 13 und 23 nicht nur dünner besiedelt, es ist auch der Öffentliche Verkehr historisch nicht überall auf die nächstgelegenen überregionalen Zentren (Bahnhof Liesing, U4 Meidling und U3 Simmering) ausgerichtet.

Bei für den ÖV ungünstigen Ergebnissen im Vergleich mit dem MIV ist zu berücksichtigen, dass der Öffentliche Verkehr hier immer von der Haustür berechnet wird, was gerade im ländlichen, dünn besiedelten Bereich mit schwieriger Flächenerschließung unattraktive Verbindungen ergibt. Gerade dort wird der Öffentliche Verkehr oftmals in Kombination mit dem privaten PKW (Park & Ride) für den Weg ins nächste Zentrum genutzt, wobei die Vorteile des MIV in der Flächenerschließung und die hohe Leistungsfähigkeit des ÖV an der Achse kombiniert werden. Diese Verkehrsmittelkombination kann im vorliegenden Modellansatz nicht abgebildet werden.

Bei vergleichender kleinräumiger Betrachtung der Erreichbarkeit im MIV und ÖV zeigt sich deutlich, dass sich die Gebiete, von denen aus die Zentren – sowohl im MIV als auch im ÖV – innerhalb des Schwellenwertes erreicht werden können, im Wesentlichen auf das nahe Umland der Zentren und die Bahnachsen beschränken. Das Einzugsgebiet im MIV ist deutlich größer und nicht auf die Achsen beschränkt.

Gebiete, von denen aus die Reisezeit in das nächstgelegene Zentrum mit dem ÖV kürzer ist als mit dem MIV, sind selten und beschränken sich auf einige wenige Gebiete im Nahbereich der Bahnhöfe sowie auf Wien.

Abb. 24: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Mittlere Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Tabelle 28: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Mittlere Reisezeit in ein Zentrum nach Bezirk

Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – mittlere Reisezeit in ein Zentrum
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	regionales Zentrum				überregionales Zentrum			
	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]		Differenz	%	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]		Differenz	%
MIV	ÖV	MIV			ÖV			
Höchste Reisezeit-Differenz ins nächste regionale Zentrum								
Jennersdorf	8,5	25,9	17,4	203 %	61,0	87,7	26,7	44 %
Eferding	8,8	25,7	16,9	191 %	29,1	45,4	16,3	56 %
Rohrbach	15,5	42,8	27,3	176 %	42,8	77,5	34,7	81 %
Tamsweg	10,4	26,3	15,9	152 %	68,8	116,5	47,7	69 %
Liezen	10,3	25,0	14,8	144 %	71,9	104,8	33,0	46 %
Völkermarkt	12,6	30,5	17,9	142 %	36,9	56,9	20,0	54 %
Hartberg-Fürstenfeld	12,5	29,1	16,6	133 %	53,5	98,4	44,9	84 %
Südoststeiermark	13,6	31,2	17,7	130 %	49,1	85,7	36,6	75 %
Feldkirchen	8,4	18,9	10,4	124 %	32,5	53,5	21,0	65 %
Urfahr Umgebung	15,3	34,1	18,8	123 %	28,2	44,1	15,9	56 %
Höchste Reisezeit-Differenz ins nächste überregionale Zentrum								
Reutte	17,6	28,2	10,6	60 %	44,0	141,1	97,1	221 %
Güssing	12,8	27,3	14,5	114 %	46,7	116,2	69,5	149 %
Oberwart	9,7	19,5	9,8	101 %	38,3	92,8	54,6	143 %
Schärding	14,4	28,6	14,2	98 %	27,8	65,7	37,9	136 %
Gmünd	13,0	25,7	12,7	98 %	48,8	111,7	63,0	129 %
Wolfsberg	15,9	22,9	6,9	43 %	50,2	101,8	51,6	103 %
Oberpullendorf	12,2	23,0	10,7	88 %	29,4	56,2	26,9	92 %
Hartberg-Fürstenfeld	12,5	29,1	16,6	133 %	53,5	98,4	44,9	84 %
Rohrbach	15,5	42,8	27,3	176 %	42,8	77,5	34,7	81 %
Kirchdorf	11,8	24,8	13,0	110 %	34,7	62,7	28,1	81 %

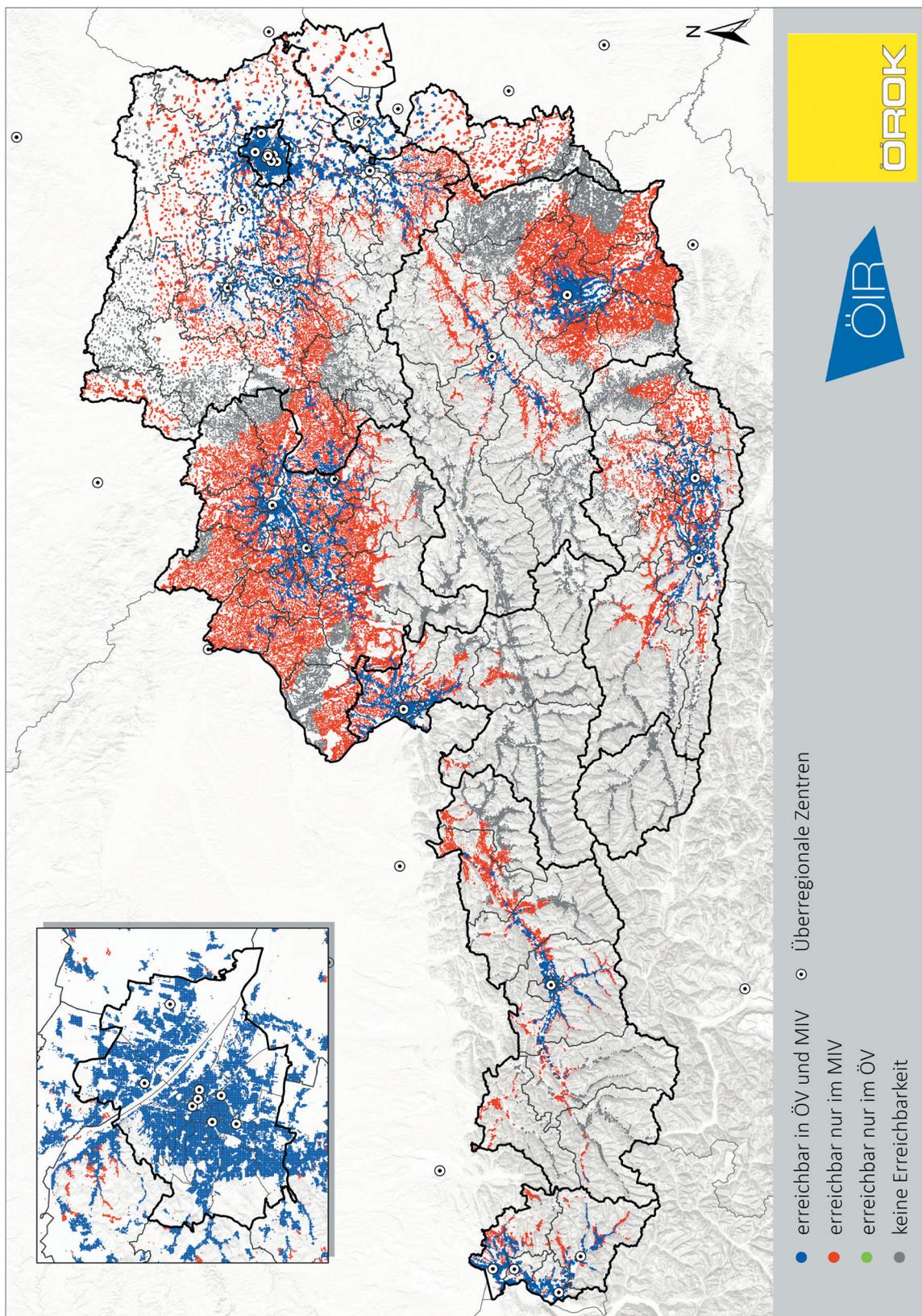
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Motorisierung hängt von der ÖV-Erreichbarkeit ab

Der Vergleich von Reisezeitdifferenz zwischen ÖV und MIV ins nächstgelegene regionale Zentrum – also der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs – und der Motorisierung weist darauf hin, dass der PKW-Besitz stark von der ÖV-Erreichbarkeit abhängt und stellt keinen Indikator mehr für hohen Wohlstand dar. Die Bezirke mit niedriger Motorisierung sind durchwegs die Wiener Bezirke, gefolgt von Innsbruck und Graz. Die Wiener Bezirke Liesing und Hietzing mit vergleichsweise geringer Siedlungsdichte, zum Teil größerer Entfernung von den regionalen Zentren und im Vergleich ungünstigeren ÖV-Anbindungen ver-

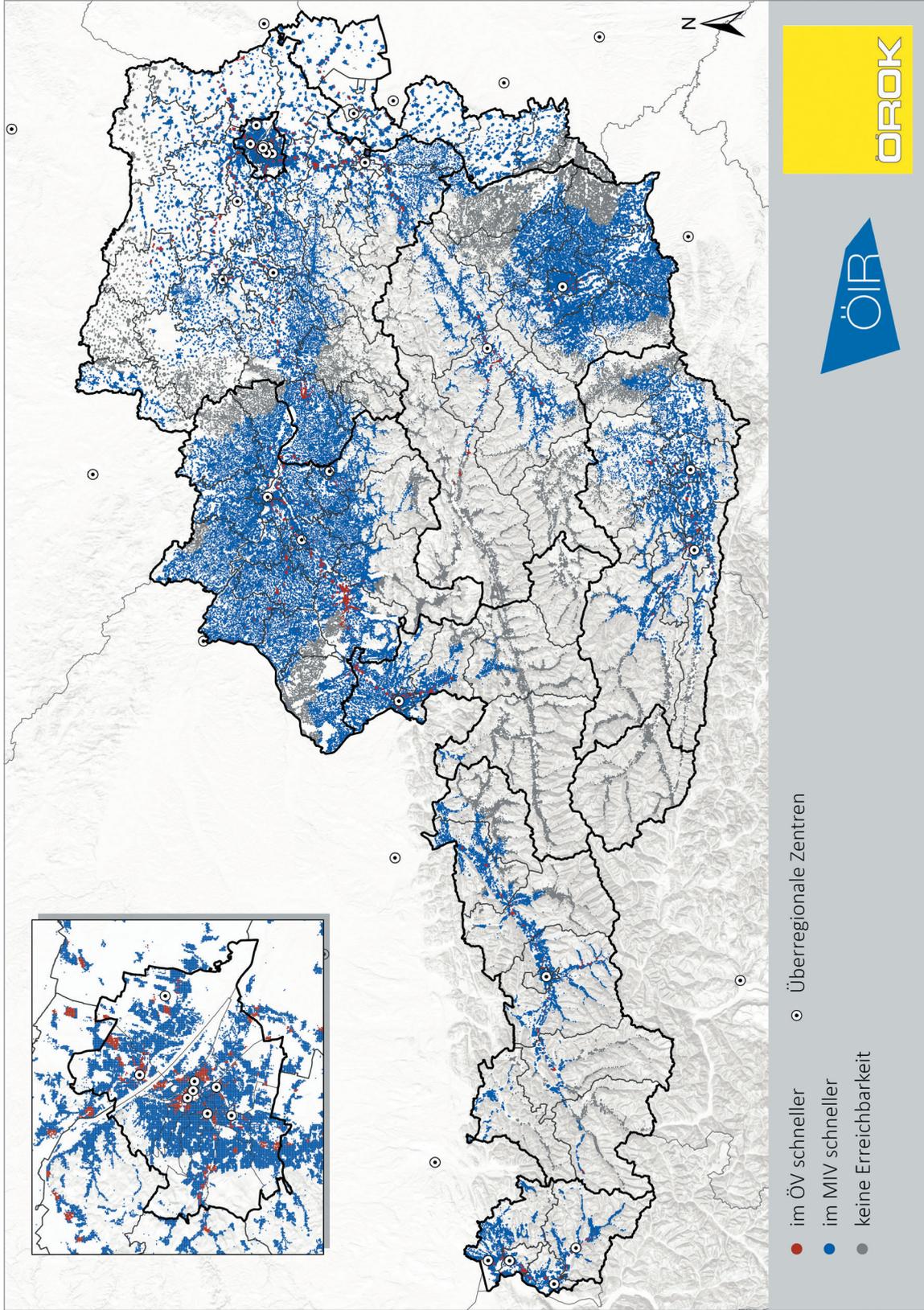
fügen auch über deutlich mehr PKW pro 1.000 Einwohner. Die höchsten Motorisierungsraten finden sich neben Waidhofen an der Thaya (760) in den Bezirken Gmünd, Horn, Güssing, Südoststeiermark, Hartberg-Fürstenfeld, Jennersdorf, Völkermarkt und Oberwart – allesamt periphere und wirtschaftlich schwächere Gebiete. Bei dieser Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass als Ziel das nächstgelegene regionale Zentrum herangezogen wurde, das nicht überall dem wichtigsten Ziel des Arbeitsverkehrs entspricht. Es ist davon auszugehen, dass bei komplexerer Betrachtung der Ziele des Alltagsverkehrs die Zusammenhänge von ÖV-Qualität und Motorisierung noch wesentlich stärker sichtbar sind.

Abb. 25: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren in MIV und ÖV



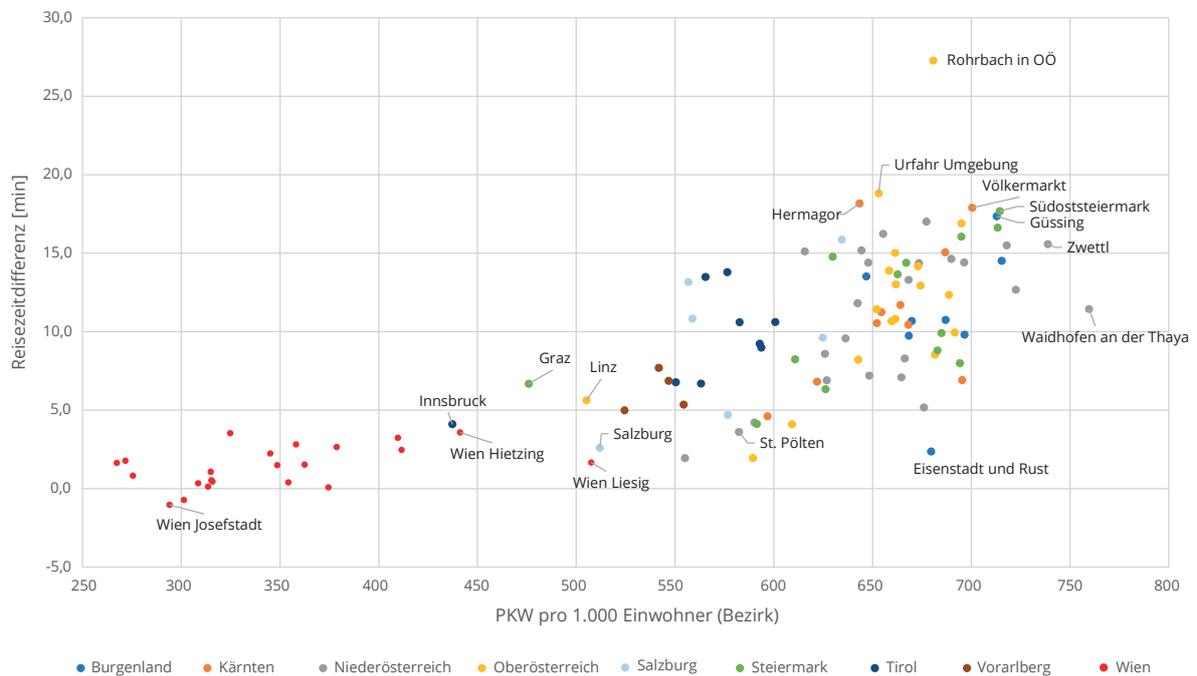
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 26: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Schnellere Erreichbarkeit von überregionalen Zentren in MIV und ÖV



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 27: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Reisedifferenz ÖV-MIV ins nächstgelegene regionale Zentrum und Motorisierungsgrad (PKW pro 1.000 Einwohner)¹³



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Unterschiedliche „nächstgelegene“ Zentren in ÖV und MIV

Welches regionale Zentrum am günstigsten zu erreichen ist, hängt von der Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur bzw. des Verkehrsangebots ab. Insbesondere beim Öffentlichen Verkehr entspricht die Orientierung nicht immer der räumlichen Nähe, wie sich beim Vergleich mit dem MIV zeigt, der meist wesentlich direktere Wege zulässt. Österreichweit ist für 17 Prozent der Bevölkerung ein anderes regionales Zentrum im ÖV günstiger erreichbar als mit dem PKW. Besonders viele Per-

sonen betrifft das in Wien, wo das dichte ÖV-Netz nicht primär auf bestimmte Ziele ausgerichtet ist. Das unzureichende grenzüberschreitende ÖV-Angebot zu den nächstgelegenen regionalen Zentren in Ungarn trägt auch zum 23-Prozent-Unterschied für viele Burgenländer:innen bei. Mit 20,5 Prozent sind auch viele Oberösterreicher:innen davon betroffen. Die Ursache ist die Nähe mehrerer regionaler Zentren im Zentralraum. In Tirol erreichen nur knapp 6,5 Prozent je nach Verkehrsmittelwahl ein anderes regionales Zentrum am schnellsten. Die Talerstruktur bewirkt hier, dass die Verkehrswege von MIV und ÖV meist parallel verlaufen.

13 Statistik Austria 2023

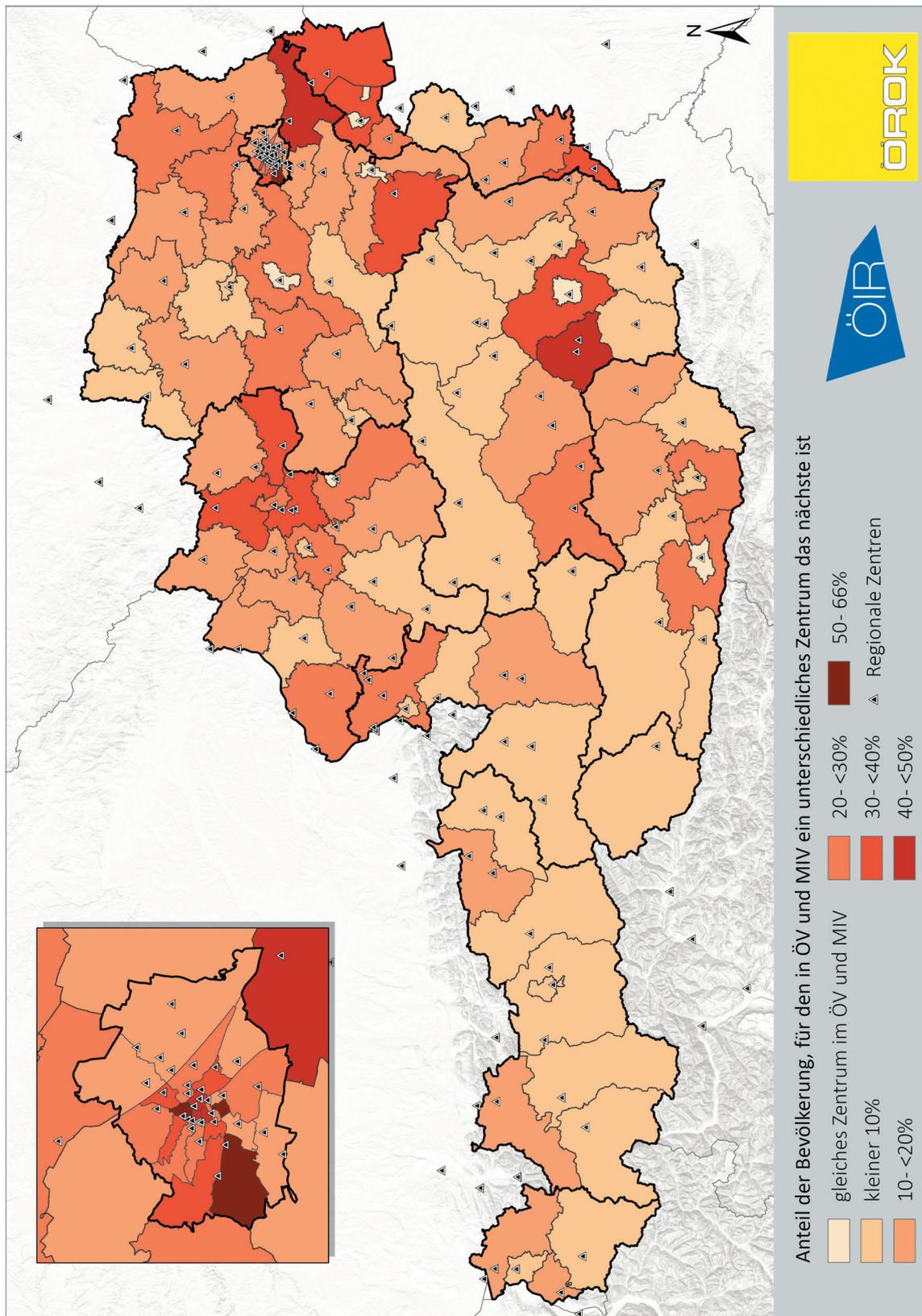
Tabelle 29: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – unterschiedliches regionales Zentrum

Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – unterschiedliches regionales Zentrum
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bundesland	Keine Erschließung im ÖV	Gleiches ZO3	Unterschiedliches ZO3
Burgenland	10,72 %	66,41 %	22,87 %
Kärnten	15,77 %	74,04 %	10,19 %
Niederösterreich	9,55 %	72,71 %	17,74 %
Oberösterreich	14,65 %	64,87 %	20,48 %
Salzburg	7,65 %	80,60 %	11,75 %
Steiermark	19,04 %	69,57 %	11,38 %
Tirol	5,43 %	88,05 %	6,53 %
Vorarlberg	3,01 %	84,54 %	12,45 %
Wien	0,02 %	73,82 %	26,16 %
Österreich gesamt	9,32 %	73,40 %	17,28 %
Österreich ohne Wien	11,90 %	73,28 %	14,82 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 28: Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Unterschiedliche nächstgelegene regionale Zentren in MIV und ÖV



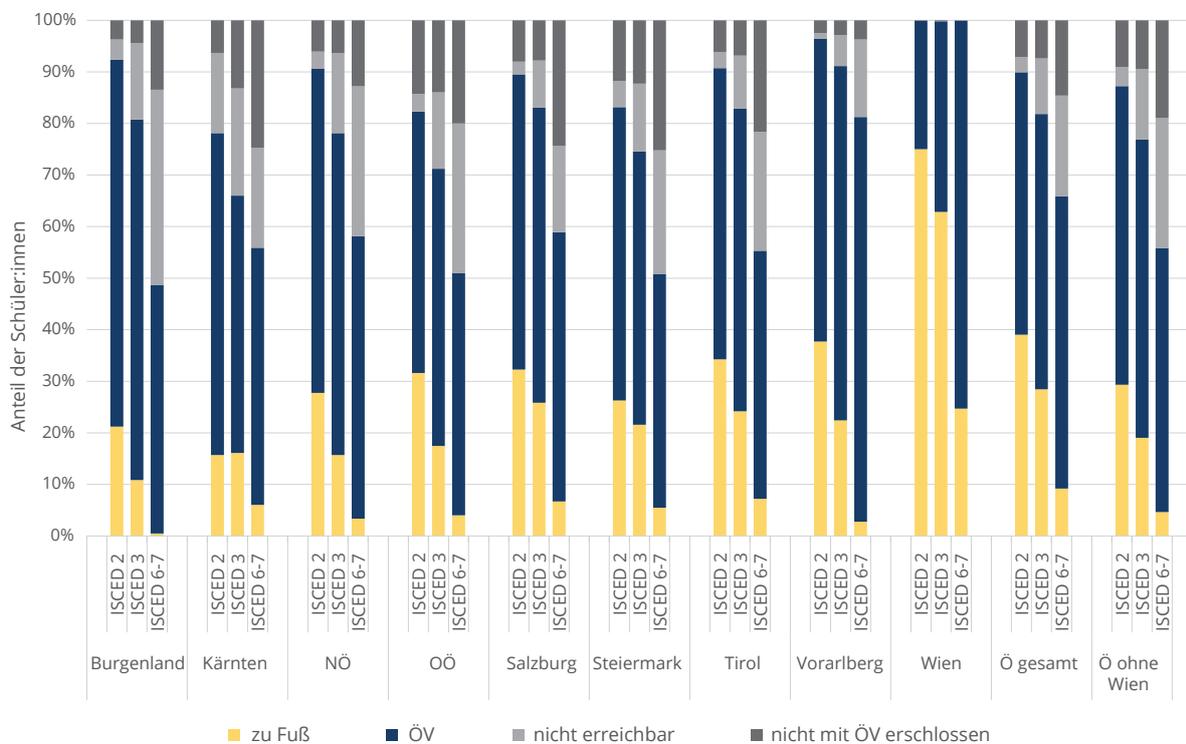
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

2. FOKUS BILDUNG

Nach der österreichweiten Gesamtbetrachtung der Erreichbarkeitsverhältnisse mit Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit der regionalen und über-regionalen Zentren jeweils unter Berücksichtigung der Gesamtbevölkerung werden in den nun folgenden Fokus-Kapiteln inhaltliche und räumliche Teilaspekte beleuchtet. Der seit 2018 neu eingeführte Ansatz ermöglicht eine detaillierte Betrachtung der Ergebnisse.

Gerade im Schulbereich kommt der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr eine hohe Bedeutung zu und daher wird diese vorrangig untersucht. Für die Analyse der Erreichbarkeitsverhältnisse im Bildungsbereich wurden die Bildungseinrichtungen nach der internationalen ISCED-Klassifikation¹⁴ betrachtet. Für die Ermittlung der Erreichbarkeitsgrade wurde hier nicht die Gesamtbevölkerung herangezogen, sondern die jeweils relevante Altersgruppe.

Abb. 29: Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen (ÖV 2023)



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

14 Die Zuordnung der Schulen zur ISCED-Klassifikation erfolgte nach dem Schultyp.
 ISCED Level 2 = Sekundarbildung Unterstufe (Mittelschule, AHS Unterstufe)
 ISCED Level 3 = Sekundarbildung Oberstufe (AHS Oberstufe, BHS, BMS u.Ä.)
 ISCED Level 6 und 7 = Tertiäre Bildung (FH, Universität, Akademie u.Ä.)

Deutliche Erreichbarkeitsunterschiede zwischen den Bundesländern

Schulen der ISCED-Stufe 2 (z.B. Mittelschulen, AHS Unterstufe) sind in allen Bundesländern weitgehend gut erreichbar. Im Bundesschnitt (ohne Wien) können 87 Prozent der 10 bis 14-jährigen Schüler:innen die Schule in 30 Minuten erreichen, wobei der Wert in Kärnten mit 82 Prozent am geringsten ist. Außer in Kärnten, Oberösterreich, Salzburg und der Steiermark ist der Erreichbarkeitsgrad der ISCED 2 Schulen über 90 Prozent. Zwischen 21 Prozent (Burgenland) und 38 Prozent (Vorarlberg) der Schüler:innen können die Schule zu Fuß erreichen. In Wien liegt der Wert bei 75 Prozent. Die mittlere Reisezeit liegt bei den Bundesländern (ohne Wien) zwischen 11 Minu-

ten in Vorarlberg und 16 Minuten in Kärnten, zeigt also keine großen Unterschiede.

Bei den Schulen der ISCED-Stufe 3 (z.B. AHS Oberstufe, BHS u.Ä.) nimmt der Erreichbarkeitsgrad aufgrund der geringeren Anzahl an Schulstandorten erwartungsgemäß ab. Können in Wien alle 15- bis 19-jährigen innerhalb von 30 Minuten eine Schule dieser Kategorie im Öffentlichen Verkehr erreichen, und weist Vorarlberg mit 91 Prozent noch einen sehr guten Wert auf, so sinkt dieser in Kärnten auf 66 Prozent. Somit hat dort ein Drittel der 15- bis 19-jährigen SchülerInnen einen Schulweg von über einer halben Stunde. Auch die mittlere Reisezeit der 15- bis 19-jährigen beträgt in Kärnten 22 Minuten und somit merklich mehr als in anderen Bundesländern (siehe Tab. 30).

Tabelle 30: Mittlere gewichtete Reisezeit zu den Bildungseinrichtungen (ÖV 2023)

ÖV 2023 – Erreichbarkeit der Schulen – Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Schultag, Ankunft 7:00 bis 8:15, Schüler:innen gemäß ISCED-Stufe

Bundesland	ISCED 2	ISCED 3	ISCED 6 u. 7
Burgenland	14,8	19,4	47,4
Kärnten	15,7	21,9	37,0
Niederösterreich	13,3	19,2	43,5
Oberösterreich	13,5	18,9	44,2
Salzburg	12,5	15,7	33,0
Steiermark	14,0	17,8	38,6
Tirol	12,6	16,3	39,3
Vorarlberg	10,7	14,7	34,8
Wien	6,7	8,2	15,9
Österreich gesamt	11,9	15,9	34,1
Österreich ohne Wien	13,4	18,2	40,7

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Im Bereich der Bildungseinrichtungen der ISCED-Stufen 6 und 7 – Hochschulbildung mit Universitäten, Fachhochschulen und ähnlichen Einrichtungen – sinkt der Erreichbarkeitsgrad mit Ausnahme von Wien in allen Bundesländern trotz einer für diese überregionalen Einrichtungen auf 50 Minuten angehobenen Zeitschranke nochmals ab. Auch hier kommt Vorarlberg mit einem Erreichbarkeitsgrad von 81 Prozent der Bundeshauptstadt noch am nächsten, während in der Steiermark über die Hälfte der Bevölkerung keine dieser Bildungseinrichtungen innerhalb der Zeitschranke erreichen kann. Durchschnittliche Reisezeiten um die 40 Minuten in vielen Bundesländern, im Burgenland sogar über 45 Minuten, lassen klar erkennen, dass es in ganz Österreich Räume gibt, aus denen ein tägliches Pendeln zu

einer Hochschule nicht möglich ist. Der tertiäre Bildungsweg führt aus diesen Regionen somit oft dauerhaft in die Zentren, verbunden mit einem Wohnsitzwechsel zum Nachteil dieser peripheren Gebiete.

Flächenbezirke mit relativ guter Erreichbarkeit von ISCED-2-Schulen

Bei Betrachtung der Erreichbarkeit der ISCED-2-Schulen auf Bezirksebene zeigen sich mit wenigen Ausnahmen durchwegs gute Werte. Auf Grund der geringen Entfernung können die Schüler:innen der Statutarstädte und der Wiener Bezirke ihre Schule innerhalb von 30 Minuten erreichen. Auch die Flächenbezirke weisen überwiegend Erreichbarkeitsgrade von über 70 Prozent

Tabelle 31: Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen (ÖV 2023)

ÖV 2023 – Erreichbarkeit der Schulen
Schultag, Ankunft 7:00 bis 8:15, Schüler:innen gemäß ISCED-Stufe

Bundesland	Schule fußläufig	ISCED-2-Stufe			ISCED-3-Stufe			ISCED-6 u. 7-FH, Universität o. Ä.				
		Erreichbar in 30 min.	In 30 min. Nicht eb.	Nicht erschlossen	Schule fußläufig	Erreichbar in 30 min.	In 30 min. Nicht eb.	Nicht erschlossen	Schule fußläufig	Erreichbar in 50 min.	In 50 min. Nicht eb.	Nicht erschlossen
Burgenland	21,20 %	71,15 %	3,95 %	3,70 %	10,84 %	69,95 %	14,79 %	4,42 %	0,46 %	48,23 %	37,84 %	13,47 %
Kärnten	22,15 %	59,74 %	6,92 %	11,19 %	16,10 %	49,89 %	20,81 %	13,20 %	6,03 %	49,88 %	19,39 %	24,70 %
Niederösterreich	27,73 %	62,86 %	3,36 %	6,05 %	15,70 %	62,42 %	15,51 %	6,37 %	3,34 %	54,79 %	29,07 %	12,80 %
Oberösterreich	31,63 %	50,67 %	3,44 %	14,27 %	17,44 %	53,76 %	14,83 %	13,97 %	4,01 %	46,91 %	29,08 %	20,00 %
Salzburg	32,25 %	57,28 %	2,44 %	8,02 %	25,82 %	57,21 %	9,16 %	7,81 %	6,69 %	52,19 %	16,74 %	24,37 %
Steiermark	26,29 %	56,86 %	5,08 %	11,76 %	21,55 %	52,99 %	13,17 %	12,28 %	5,49 %	45,32 %	23,95 %	25,24 %
Tirol	34,23 %	56,51 %	3,06 %	6,20 %	24,16 %	58,73 %	10,29 %	6,83 %	7,20 %	48,10 %	23,05 %	21,65 %
Vorarlberg	37,71 %	58,75 %	1,02 %	2,52 %	22,43 %	68,71 %	5,97 %	2,89 %	2,74 %	78,51 %	15,01 %	3,74 %
Wien	75,02 %	24,90 %	0,01 %	0,08 %	62,85 %	36,96 %	0,05 %	0,13 %	24,68 %	75,23 %	0,07 %	0,03 %
Österreich gesamt	39,04 %	50,89 %	2,92 %	7,15 %	28,45 %	53,37 %	10,76 %	7,43 %	9,20 %	56,67 %	19,53 %	14,60 %
Österreich ohne Wien	29,32 %	57,91 %	3,71 %	9,06 %	19,03 %	57,86 %	13,69 %	9,42 %	4,62 %	51,17 %	25,30 %	18,91 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

auf. Es gibt aber auch einige Bezirke mit deutlich schlechteren Erreichbarkeitsgraden zwischen 60 und 70 Prozent – Völkermarkt, Schärding, Zwettl, Südoststeiermark, Waidhofen an der Ybbs, Weiz, Rohrbach und Braunau. Dies ist einer dispersen Raumstruktur und der damit mangelhaften Abdeckung mit Schulstandorten geschuldet. Auffällig ist, dass neben Vorarlberg besonders das östliche Niederösterreich und das Nord- bzw. Mittelburgenland gute Erreichbarkeiten aufweisen, wofür neben der relativ geringen Zersiedelung auch eine entsprechende Schulstruktur verantwortlich ist. In den alpinen Bezirken spiegelt sich die vergleichsweise geringe Erreichbarkeit der Zentren nicht im Erreichbarkeitsgrad der ISCED-2-Schulen wider.

Erreichbarkeit der ISCED-3-Schulen in peripheren Bezirken zum Teil ungünstig

Beim Erreichbarkeitsgrad der ISCED-3-Schulen gibt es zwischen den Bezirken deutliche Unterschiede. Ist die Erreichbarkeit der ISCED-3-Schulen in den Statutarstädten und ihrer Umgebung mit jener der ISCED-2-Schulen vergleichbar, so sind die Werte in einigen peripheren Bezirken deutlich schlechter. In sieben Bezirken können weniger als die Hälfte der Schüler:innen innerhalb von 30 Minuten eine entsprechende Schule

erreichen. Auffällig ist, dass mit Spittal an der Drau, Hermagor, Völkermarkt und Villach Land vier dieser Bezirke in Kärnten liegen. Murau weist mit einem Erreichbarkeitsgrad von 34 Prozent den geringsten Wert auf.

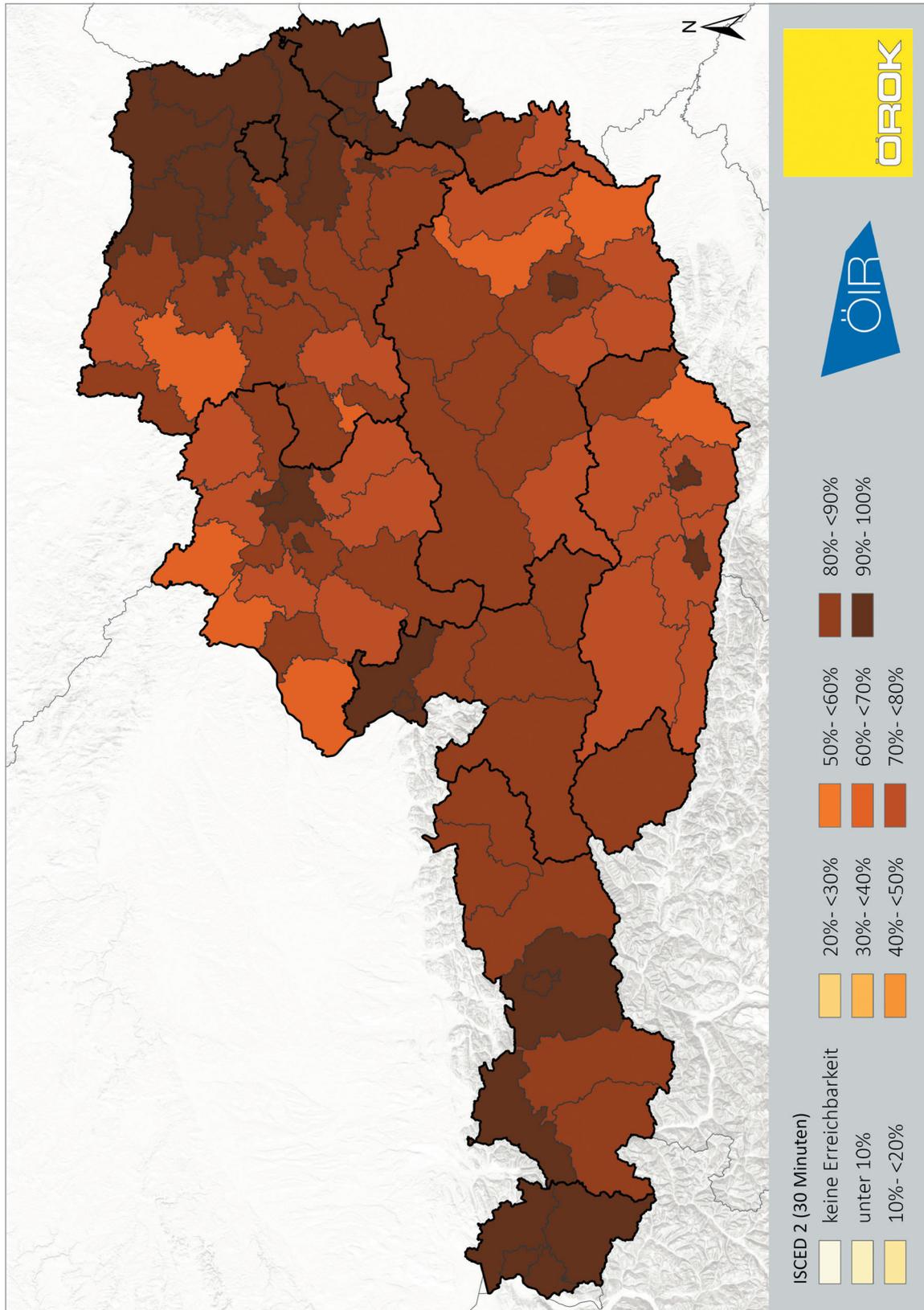
Fachhochschulen verbessern die Erreichbarkeitssituation auch außerhalb der Landeshauptstädte

War eine gute Erreichbarkeit von tertiären Bildungseinrichtungen (ISCED 6 und 7)¹⁵ früher auf die Universitätsstädte und einige wenige andere Standorte etwa von Pädagogischen Hochschulen beschränkt, verbesserten sich in den vergangenen Jahrzehnten die Erreichbarkeitsverhältnisse mit der Einrichtung von Fachhochschulen auch außerhalb der Landeshauptstädte kontinuierlich. Zwar weisen die großen Städte noch immer die besten Erreichbarkeitswerte auf, doch sinkt die Anzahl der Bezirke ohne jegliche Hochschule im Umkreis von 50 Minuten.

Dennoch gibt es weiterhin Räume in Österreich, die weit abseits jedes Hochschulstandortes liegen. Von 13 Bezirken aus ist es nicht möglich, im Öffentlichen Verkehr innerhalb von 50 Minuten eine tertiäre Bildungseinrichtung zu erreichen und weitere 14 Bezirke haben Erreichbarkeits-

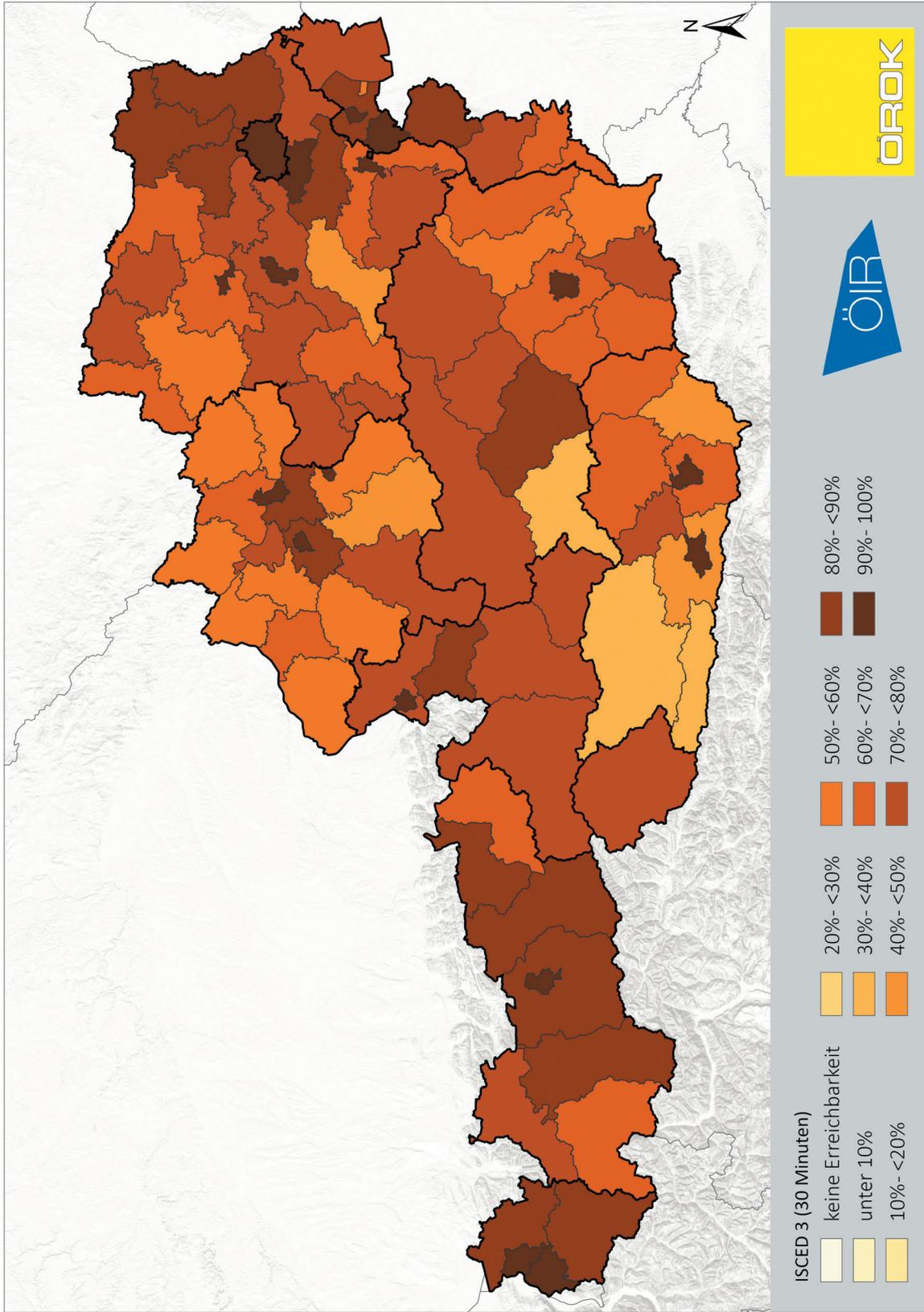
15 ISCED 6: Bachelor-Studiengänge an Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen bzw. gleichwertige Bildungsprogramme
ISCED 7: Master-Studiengänge an Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen bzw. gleichwertige Bildungsprogramme

Abb. 30: Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen der ISCED-2-Stufe im ÖV



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 31: Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen der ISCED-3-Stufe im ÖV



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Tabelle 32: Erreichbarkeit der ISCED-3-Schulen (ÖV 2023)

ÖV 2023 – fehlende Erreichbarkeit der ISCED-3-Schulen
Schultag, Ankunft 7:00 bis 8:15, 15- bis 19-Jährige

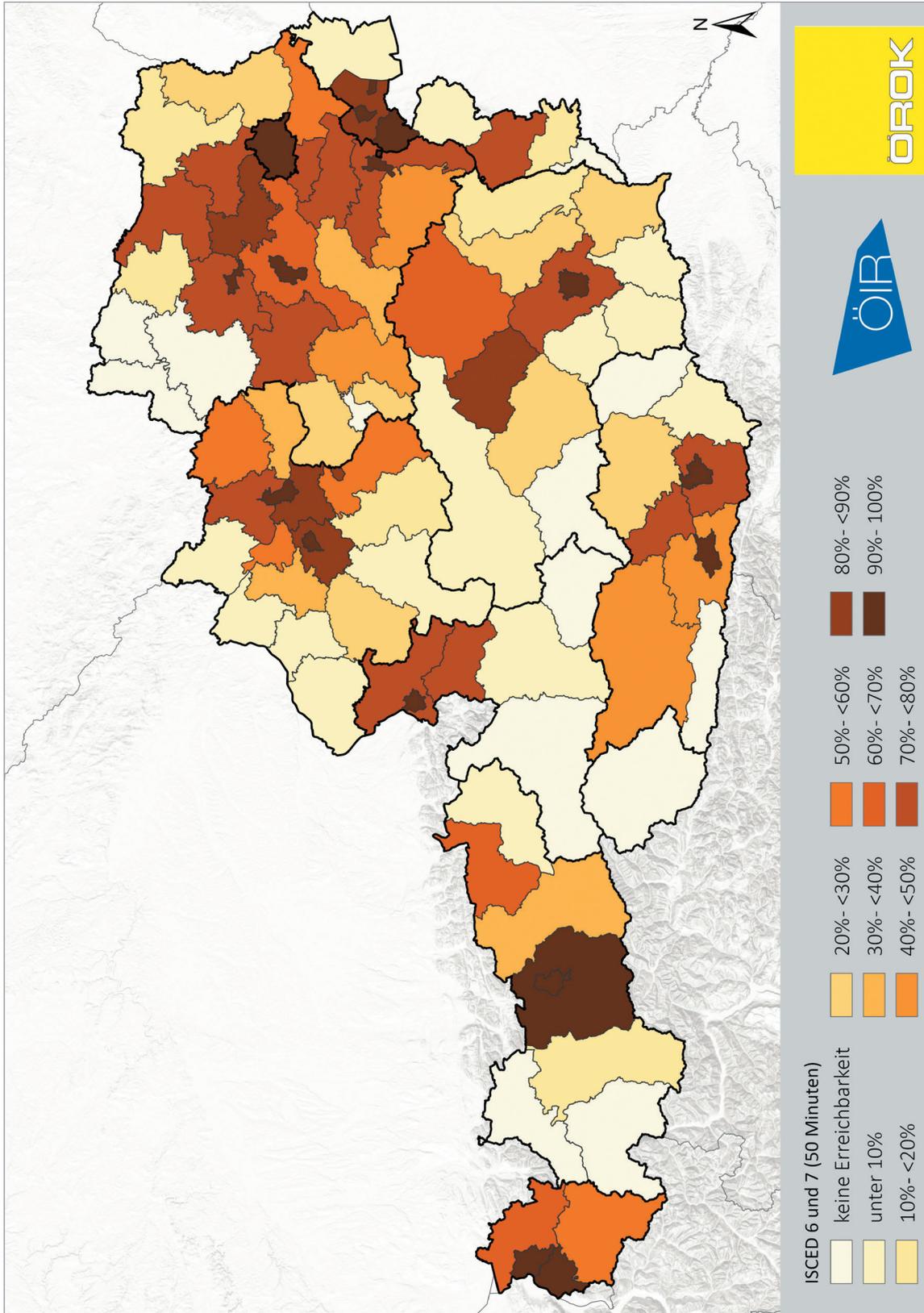
Bezirk	Schule fußläufig	Erreichbar in 30 Minuten	In 30 min im ÖV nicht erreichbar	Mittlere Reisezeit [min]
Murau	6 %	28 %	66 %	33,3
Spittal an der Drau	8 %	27 %	65 %	33,8
Hermagor	7 %	31 %	62 %	34,1
Völkermarkt	7 %	36 %	57 %	29,7
Lilienfeld	7 %	37 %	56 %	29,2
Villach Land	2 %	44 %	55 %	30,9
Kirchdorf	15 %	35 %	51 %	24,8
Rust	0 %	50 %	50 %	30,2
Zwettl	8 %	44 %	48 %	26,8
Perg	6 %	46 %	48 %	26,0
Schärding	10 %	42 %	48 %	24,2
Rohrbach	10 %	43 %	47 %	24,6
Vöcklabruck	9 %	46 %	45 %	23,6
Braunau	14 %	41 %	45 %	23,2
Weiz	14 %	42 %	44 %	23,9
Grieskirchen	5 %	53 %	42 %	23,4
Steyr Land	3 %	56 %	41 %	24,4
Südoststeiermark	13 %	46 %	41 %	21,0
Freistadt	13 %	47 %	40 %	20,9
Scheibbs	13 %	47 %	40 %	23,0

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

grade von unter 10 Prozent. Das Tiroler Oberland und Osttirol, die inneralpinen Salzburger Gaue, die nordwestliche Steiermark oder die nördlichen Randlagen Nieder- und Oberösterreichs sind Beispiele für Regionen mit sehr langen Reisezeiten. Berücksichtigt man noch die Vielfalt an

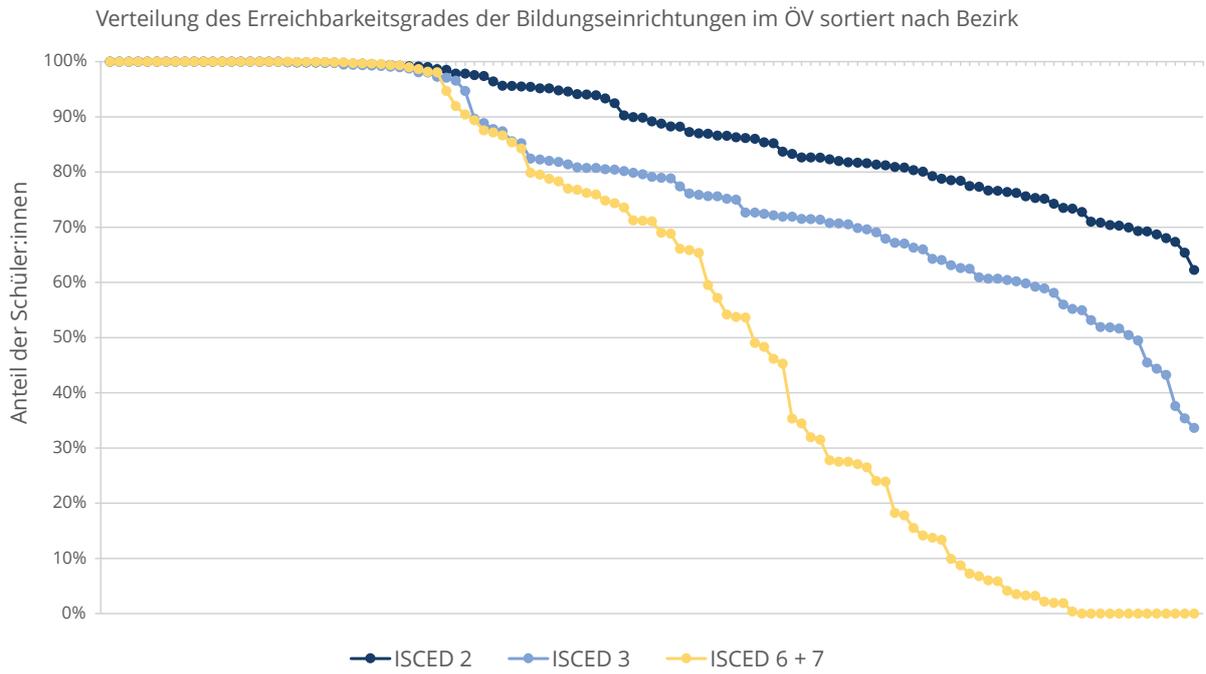
tertiären Bildungseinrichtungen und das daraus resultierende hoch spezialisierte Bildungsangebot kleinerer Fachhochschulen und Akademien, so ist eine tertiäre Ausbildung vom Wohnort aus in weiten Teilen Österreichs weiterhin oft nicht möglich.

Abb. 32: Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen der ISCED-Stufen 6 und 7 im ÖV



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Abb. 33: Verteilung des Erreichbarkeitsgrades der Bildungseinrichtungen



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

3. FOKUS PENDELN

Basis der Berechnungen sind die Pendlerdaten von Statistik Austria, insbesondere die Rasterdatengrundlage, welche Wohnort-Arbeitsort-Relationen für alle Pendler:innen in Österreich enthält. Analog zu den Erreichbarkeitsberechnungen wurde von AustriaTech der kürzeste Weg im öffentlichen Verkehr für jede Relation geroutet. Für die Darstellung der Reisezeit im MIV wurden die Originaldaten von Statistik Austria verwendet, da diese ein MIV-Routing auf Basis der Originaladressen durchgeführt hat.

In Österreich wohnen im Jahr 2021 rund 4,345 Millionen Erwerbstätige. 8,8 Prozent dieser Erwerbstätigen oder rund 383.000 Personen arbeiten am Wohnort, müssen also den Wohnstandort zum

Arbeiten nicht verlassen. Weitere 37,2 Prozent der Erwerbstätigen oder 1,61 Millionen Personen arbeiten in ihrer Wohngemeinde. Mehr als die Hälfte (54 Prozent) oder 2,35 Millionen Personen pendeln zu ihrem Arbeitsort aus der Wohngemeinde aus (siehe Tab. 33).

Insgesamt zeigt die Analyse, dass mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen dazu bereit ist, einer Arbeit in einer anderen Gemeinde nachzugehen, was zumeist mit einem längeren Pendelweg verbunden ist. Andererseits kann dies auch daran liegen, dass durch die Wahl des Wohnsitzes abseits der Zentren eine längere Anreise zum Arbeitsplatz in Kauf genommen wird.

Tabelle 33: Erwerbstätige in Österreich 2021 nach Pendelkategorien

Erwerbstätige am Wohnort	2021	Anteil in %
Erwerbstätige am Wohnort – Insgesamt	4.345.161	100,0
Nichtpendler:innen*	382.716	8,8
Gemeindebinnenpendler:innen	1.614.519	37,2
Auspendler:innen zusammen	2.347.926	54,0
Davon in andere Gemeinde eines politischen Bezirks	800.281	18,4
Davon in anderen politischen Bezirk des Bundeslandes	949.114	21,8
Davon in ein anderes Bundesland oder ins Ausland	598.531	13,8

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2021
 * Die Arbeitsstätte befindet sich im Wohngebäude.

Einpendler:innenzentren

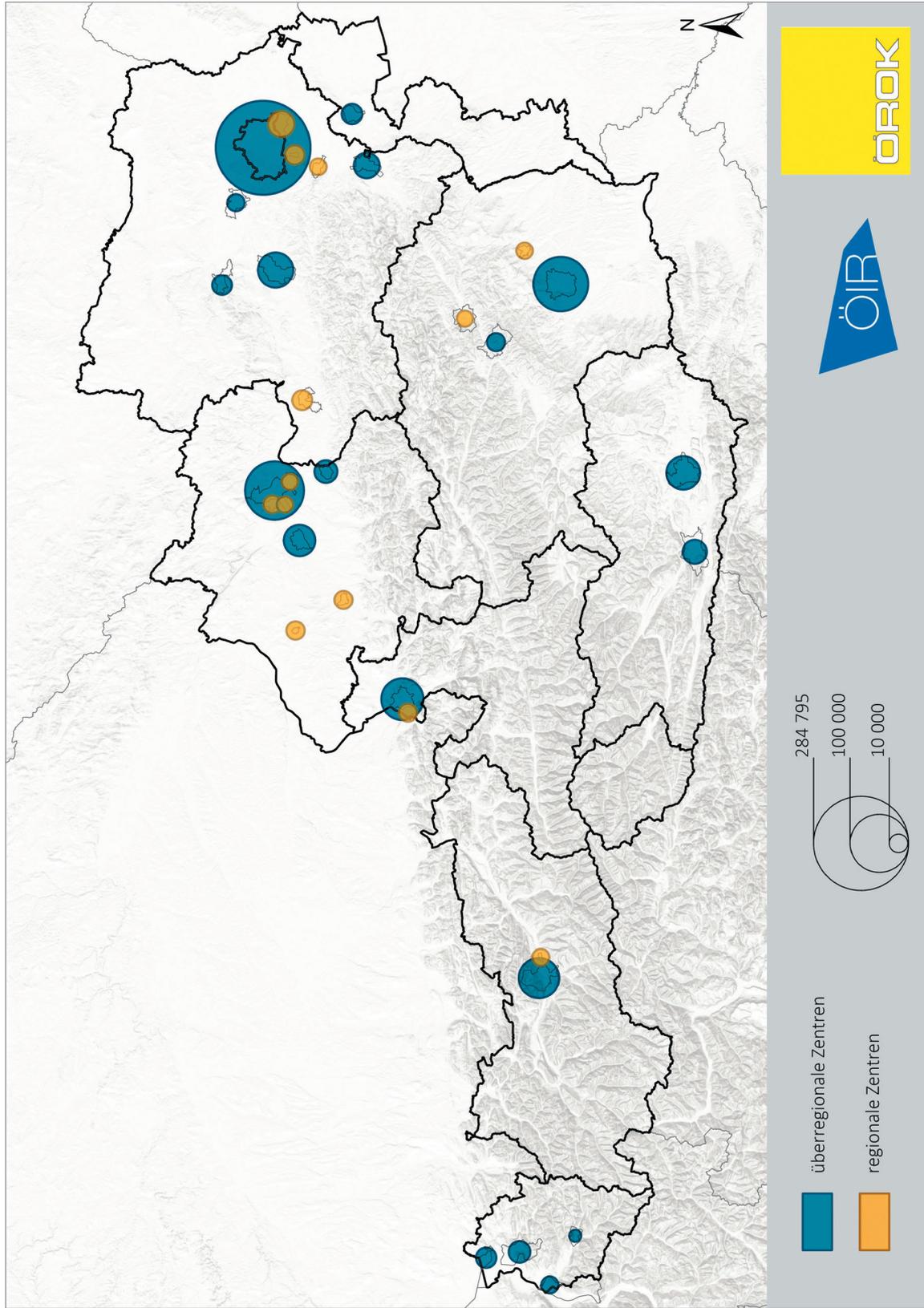
Die Wirtschaftsstandorte mit der größten Zahl an Einpendler:innen sind Wien, die Landeshauptstädte sowie Wels, Schwechat, Wiener Neustadt, Villach, Steyr und Dornbirn. In absoluten Zahlen ist Wien mit 284.800 Einpendler:innen das größte Einpendler:innenzentrum Österreichs, gefolgt von Linz mit 109.200 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.

Die folgende Karte zeigt alle überregionalen Zentren und darüber hinaus alle Einpendler:innenzentren mit mehr als 8.000 Einpendler:innen. Bludenz ist mit 4.730 Einpendler:innen das einzige überregionale Zentrum mit weniger als 8.000 Einpendler:innen. Auch zeigt sich – abseits der alpinen Gebiete – eine gute räumliche Verteilung an Wirtschaftsstandorten mit vielen Einpendler:innen.

Abb. 34: Einpendler:innenzentren in Österreich, 2021



Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2021, Volkszählung

Aussagekräftig ist das Verhältnis der wohnhaften Erwerbstätigen zu allen Erwerbstätigen einer Gemeinde (inklusive Einpendler:innen) – der sogenannte Pendlersaldo. Dieser ist insbesondere dann hoch, wenn die Zahl der Einpendler:innen die Zahl der wohnhaften Erwerbstätigen deut-

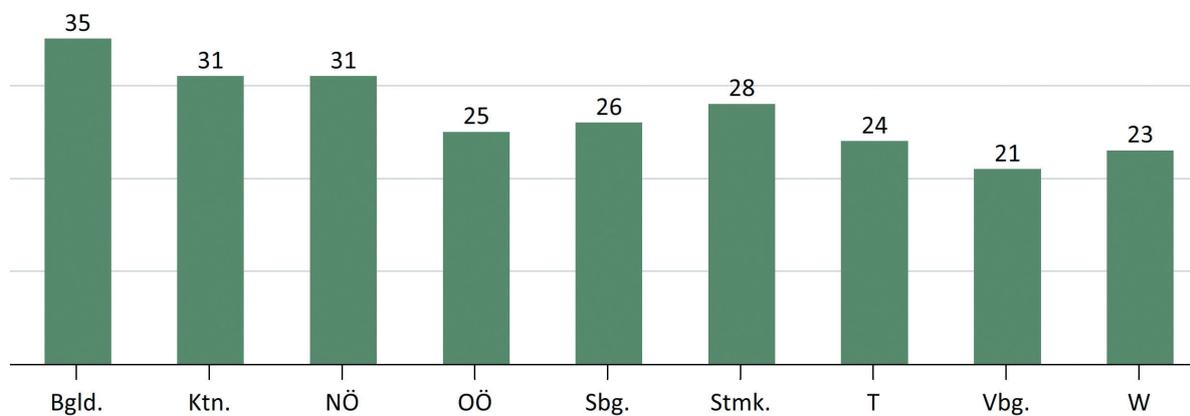
lich übersteigt. Wien und die Landeshauptstädte haben aufgrund ihrer hohen Arbeitsplatzdichte generell einen Pendlersaldo über 100, wobei der Pendlersaldo für Eisenstadt mit 235,9 am höchsten ist (siehe Tab. 34).

Tabelle 34: Erwerbstätige nach Bundesland – Pendlersaldo, Pendeldistanz und Wegzeit, 2021

Indikatoren	Österreich	Eisenstadt	Burgenland	Klagenfurt	Kärnten	Sankt Pölten	Niederösterreich	Linz	Oberösterreich
Pendlersaldo	.	235,9	72,7	146,0	94,0	214,9	85,1	175,3	99,2
Ø Pendeldistanz in Straßenkilometern	27,4	27,2	41,6	31,2	38,4	25,8	31,5	22,2	25,2
Ø Wegzeit in Minuten (Pkw)	27	23	35	25	31	23	31	20	25
Indikatoren	Salzburg Stadt	Salzburg	Graz	Steiermark	Innsbruck	Tirol	Bregenz	Vorarlberg	Wien
Pendlersaldo	143,3	102,6	139,1	97,5	152,7	97,7	139,0	93,8	120,0
Ø Pendeldistanz in Straßenkilometern	26,4	29,8	24,5	30,3	29,7	30,4	24,0	23,5	17,1
Ø Wegzeit in Minuten (Pkw)	23	26	23	28	23	24	19	21	23

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2021

Abb. 35: Durchschnittliche Wegzeit der Erwerbspendinger:innen nach Wohnbundesland, 2021 (Pkw, Minuten)



Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2021

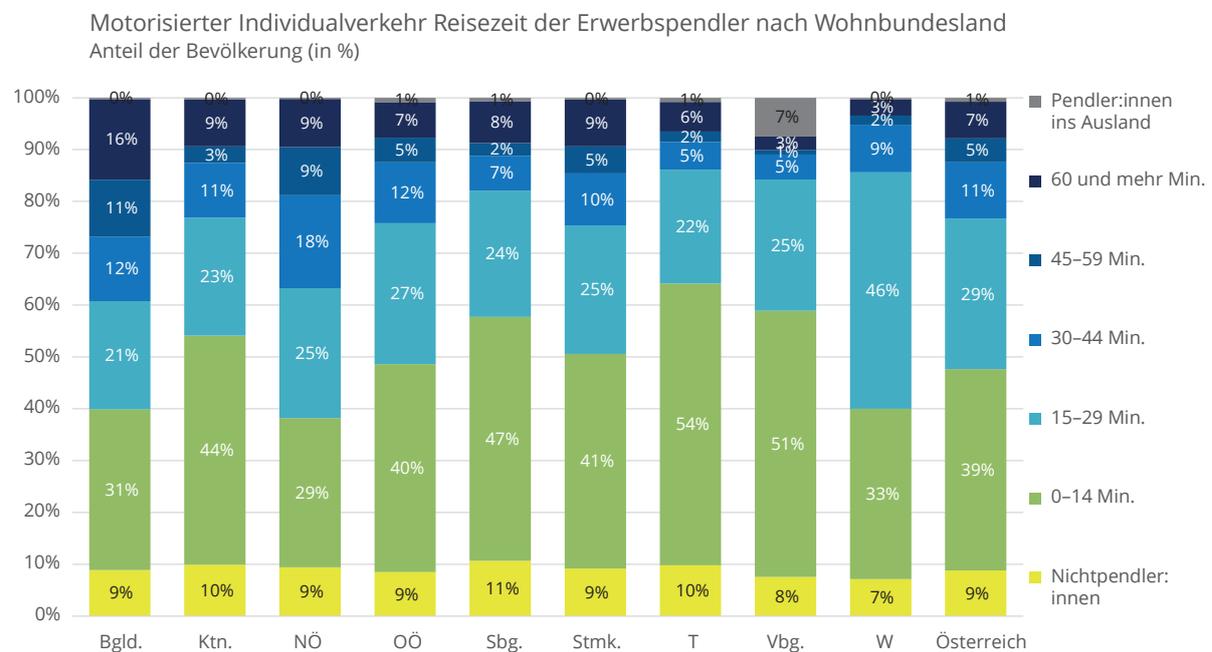
Wegzeiten der Pendler:innen im Straßenverkehr und Reisezeiten im öffentlichen Verkehr

Im Folgenden wird die Wegzeit im motorisierten Straßenverkehr (d.h. die Zeit für die Überwindung der Entfernungsdistanz im Straßennetz, nicht aber Parksuchverkehre oder der Weg von der Wohnungstür/dem Arbeitsplatz zum Pkw) dargestellt. Demgegenüber wird im Öffentlichen Verkehr die Reisezeit mit Zugang zur Haltestelle, Fahrtzeit, einer möglichen Wartezeit beim Um-

stieg und der Abgangszeit zum Arbeitsort dargestellt.

Mit dem Pkw (motorisierter Individualverkehr, MIV) können rund 39 Prozent der Pendler:innen ihren Arbeitsort in weniger als 15 Minuten erreichen. In Tirol und Vorarlberg erreichen mehr als die Hälfte der Erwerbspendler ihren Arbeitsort in weniger als 15 Minuten. Lediglich in Niederösterreich, dem Burgenland und Wien trifft dies nur auf rund ein Drittel der Erwerbspendler:innen zu.

Abb. 36: Anteil der Erwerbspendler:innen nach Wohnbundesland und Wegzeit im MIV, 2021 (Erwerbspersonen, %)



Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2021, Volkszählung

Im öffentlichen Verkehr stellt sich die Lage anders dar. Im Durchschnitt sind rund 9 Prozent Nichtpendler:innen, weitere 6 Prozent können ihren Arbeitsplatz innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen, 7 Prozent erreichen ihren Arbeitsplatz in weniger als 15 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr. In Summe können damit 13 Prozent der Pendler:innen ihren Arbeitsort in weniger als 15 Minuten zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehr erreichen. Inclusive der 9 Prozent Nichtpendler:innen sind dies 22 Prozent der Erwerbspersonen.

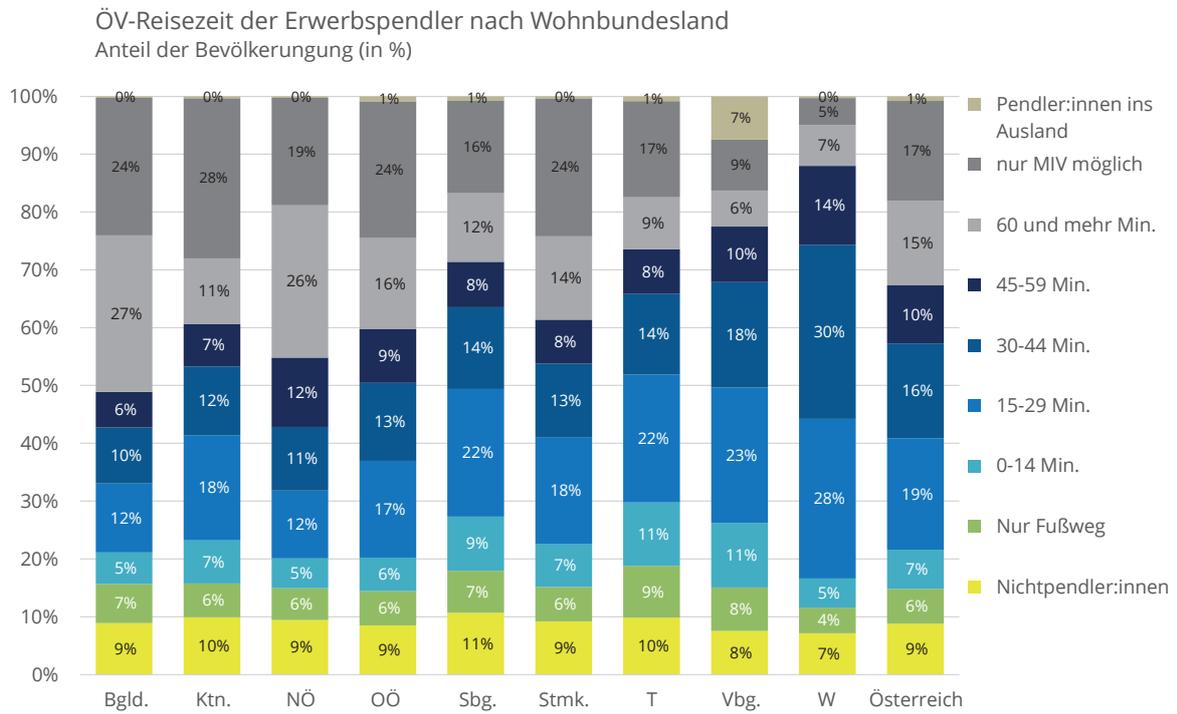
Immerhin ist es rund 32 Prozent der Pendler:innen (41 Prozent mit Nichtpendler:innen) möglich, ihren Arbeitsplatz in weniger als 30 Minuten zu Fuß oder mit dem ÖV zu erreichen. Überdurchschnittlich ist die Fuß- und ÖV-Erreichbar-

keit in Tirol, Vorarlberg, Salzburg und Wien. Im Burgenland und in Niederösterreich erreicht weniger als ein Viertel der Erwerbstätigen ihren Arbeitsort in weniger als 30 Minuten (ohne Nichtpendler:innen).

Insgesamt erreichen 48 Prozent der Pendler:innen in weniger als 45 Minuten zu Fuß oder öffentlich ihren Arbeitsplatz (57 Prozent inkl. Nichtpendler:innen).

Nur rund 17 Prozent der Erwerbstätigen ist das Erreichen ihres Arbeitsplatzes nur mit dem Pkw möglich. Gründe dafür sind zu große Distanzen zur nächsten ÖV-Haltestelle, zu häufiges Umsteigen und/oder zu lange Reisezeiten im öffentlichen Verkehr.

Abb. 37: Anteil der Erwerbsspendler:innen nach Wohnbundesland und Reisezeit im ÖV, 2021 (Erwerbspersonen, %)



Quelle: ÖIR auf Basis AustriaTech/Statistik Austria

4. FOKUS BUNDESLÄNDERERGEBNISSE

In diesem Kapitel werden die Erreichbarkeitsverhältnisse in den Bundesländern analysiert. Die vollständigen Ergebnisse finden sich im Tabellenanhang. Alle ÖV-Werte beziehen sich auf einen schulfreien Werktag. Die Erreichbarkeit einer Haltestelle (Erschließung) bezieht sich immer auf den Weg ins nächstgelegene regionale Zentrum.

4.1 Burgenland

Durch die Lage im Nahbereich mehrerer überregionaler Zentren ist der Norden des Burgenlandes deutlich gegenüber den anderen Landesteilen bevorzugt. Neben jenem der Landeshauptstadt Eisenstadt liegen weite Teile des Nordburgenlandes im Einzugsgebiet von Wiener Neustadt, Sopron und Bratislava – Städte, die allesamt nahe der Landesgrenze liegen. Für das Südburgenland erfolgt die Versorgung mit überregionalen Einrichtungen vorwiegend durch Graz und Szombathely, im äußersten Süden durch Zalaegerszeg und Maribor, alle Städte in deutlich größerer Entfernung. Die Versorgung mit regionalen Einrichtungen erfolgt im Wesentlichen über die Bezirkshauptstädte, ergänzt durch Pinkafeld. Die zentrale Lage der regionalen Zentren in den Bezirken spiegelt sich in hohen Erreichbarkeitsgraden wider. Ausnahme ist der Bezirk Neusiedl am See, dessen Bezirkshauptstadt dezentral im Norden liegt, mit längeren Reisezeiten aus den Gemeinden des Seewinkels.

Im Straßenverkehr wird das Nord- und Mittelburgenland durch die S31 Burgenland Schnellstraße Eisenstadt – Oberpullendorf und ihre Verlängerung als Landesstraße B61a bis zur Staatsgrenze nach Ungarn erschlossen. Andere bedeutende Zentren werden über die A3 Südost Autobahn, die A4 Ostautobahn und die S4 Mattersburger Schnellstraße erreicht. Auch die Verlängerung der Schnellstraße M85 auf ungarischer Seite Richtung Staatsgrenze bei Klingenbach ist für die Erreichbarkeit des überregionalen Zentrums Sopron für burgenländische Gemeinden relevant. Das Südburgenland ist weniger gut mit hochrangiger Straßeninfrastruktur versorgt und wird nur von der A2 Südautobahn im Westen berührt. Das überregionale Zentrum Graz wird über die neue Schnellstraße S7 und die B57 erreicht. Im öffentlichen Verkehr stehen im Norden mehrere Bahnstrecken Richtung Wien, dem bedeutendsten Pendler:innenziel zur Verfügung. Im Süden besteht über die Steirische Ostbahn eine Anbin-

dung an das steirische SBahnssystem. Weitere Bahnachsen fehlen im Süden, was zum Teil durch Schnellbuslinien kompensiert wird.

Die Nähe zu Wien und dem Wiener Südraum, aber auch die Nähe zu Bratislava führte im vergangenen Jahrzehnt im Nordburgenland zu einem beträchtlichen Bevölkerungswachstum, während die Bevölkerung im Mittel- und Südburgenland stagnierte.

» Erreichbarkeitswerte MIV

ZO5: Überregionale Zentren

Bei einer Betrachtung auf Bundesländerebene weist das Burgenland einen besonders hohen Erreichbarkeitsgrad von 91 Prozent auf, dieser liegt 5 Prozent über dem österreichischen Durchschnitt ohne Wien. Von diesen 91 Prozent der Bevölkerung erreichen mehr als die Hälfte ein überregionales Zentrum im Ausland. Würden nur österreichische Zentren berücksichtigt werden, könnten nur 63 Prozent der Burgenländer:innen ein Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen. Die mittlere Reisezeit zu einem ZO5 ist mit 31 Minuten nur um eine Minute länger als der Österreichische Durchschnitt (ohne Wien).

Eisenstadt, das einzige überregionale Zentrum des Burgenlands weist 155.000 Personen im Einzugsbereich auf. Der Rest der Burgenländischen Bevölkerung wird vor allem von den Zentren Szombathely mit 101.000 Personen und Sopron mit 29.000 Personen abgedeckt.

Die Analyse auf Bezirksebene zeigt, dass der Süden deutlich schlechter erreichbar ist. Das gilt insbesondere für den Bezirk Jennersdorf, welcher einer von nur vier Bezirken österreichweit ist, von dem aus in 50 Minuten kein überregionales Zentrum erreicht werden kann. Auch in Güssing haben nur 68 Prozent der Bevölkerung die Möglichkeit, ein Zentrum innerhalb dieser Zeitschranke zu erreichen. Oberwart erreicht hingegen mit 99 Prozent bereits einen hohen Wert, was auf die Nähe zu Szombathely zurückzuführen ist. Die mittlere Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum ist im Süden zum Teil mit bis zu 61 Minuten (Jennersdorf) und 47 Minuten (Güssing) sehr hoch, bedingt durch die beträchtliche Entfernung zu den Zentren und das Fehlen einer Hochleistungsstraße.

ZO3: Regionale Zentren

Dank der deutlich höheren Anzahl an regionalen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen – kann nahezu die gesamte Bevölkerung des Bundeslandes ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (98,9 Prozent). Durch die günstige Verteilung der regionalen Zentren sind diese auch – mit einer durchschnittlichen gewichteten Reisezeit von 12,3 Minuten – schneller zu erreichen als im österreichischen Durchschnitt.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren – in Kombination mit ihrer großen Anzahl – führen zu einer sehr guten ZO3-Erschließung der Bevölkerung des Landes. Ergänzend zu den acht regionalen Zentren im Burgenland profitiert die Bevölkerung auch von der Nähe zu anderen Zentren – wie Hartberg und Fürstenfeld in der Steiermark sowie Sopron, Kőszeg, Mosonmagyaróvár und Szentgotthárd in Ungarn. Zu erwähnen ist, dass die Bedeutung von Szombathely als regionales Zentrum nicht mehr gegeben ist (keine Personen im Einzugsbereich).

Die regionalen Zentren können im gesamten Bundesland in 30 Minuten erreicht werden. Ausnahme ist mit einem Erreichbarkeitswert von 94,7 Prozent wieder der Bezirk Neusiedl am See – bedingt durch die dezentrale Lage der Bezirkshauptstadt. Auffällig ist hier auch, dass der Nordteil des Bezirks trotz der Nähe der Bezirkshauptstadt im Einzugsgebiet von Bruck an der Leitha liegt, bedingt durch die A6 Nordost Autobahn.

» **Erreichbarkeitswerte ÖV****ZO5: Überregionale Zentren**

Im Bundesländervergleich ist das Burgenland bei der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr im unteren Bereich zu finden. Nur 44 Prozent der Burgenländer:innen können ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen. Ursachen dafür sind unter anderem die relativ große Distanz zum nächstgelegenen ZO5, die Ausrichtung der Verkehrsangebote auf die inländischen ZO5, auch wenn die ausländischen Zentren oftmals näher liegen, aber auch Lücken in der Versorgung mit Öffentlichen Verkehrsangeboten. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt fast 55 Minuten, eine um zehn Minuten längere Reisezeit als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien).

Auf Bezirksebene zeigen sich deutliche regionale Unterschiede der Erreichbarkeit. Die besten Erreichbarkeitswerte finden sich erwartungsgemäß im Nordburgenland – mit Erreichbarkeiten von 94

bis 100 Prozent in den Bezirken Eisenstadt, Eisenstadt Umgebung, Rust und Mattersburg. Auch die Reisezeiten ins nächste überregionale Zentrum sind dort die kürzesten – zwischen 11 und 30 Minuten. Die Bevölkerung der übrigen Bezirke aus dem Nord- und Mittelburgenland brauchen deutlich länger – zwischen 55 und 60 Minuten – bis zu einem Zentrum. Nur 42 Prozent der Bevölkerung des Bezirkes Oberpullendorf erreicht ein ZO5 in 30 Minuten, im Bezirk Neusiedl am See liegt dieser Wert bei 30 Prozent. Wie schon beim MIV ist der Süden auch beim Öffentlichen Verkehr gegenüber dem Norden deutlich benachteiligt. Von den drei südlichen Bezirken aus kann in 50 Minuten kein überregionales Zentrum erreicht werden. Die mittleren Reisezeiten im ÖV sind sehr hoch – Güssing mit 116 Minuten, Oberwart mit 93 und Jennersdorf mit 88 Minuten.

Eisenstadt weist als überregionales Zentrum ca. 152.000 Personen im Einzugsbereich auf – sehr ähnlich zum Einzugsbereich im MIV. Aufgrund eines stark reduzierten Angebots an ÖV-Verbindungen ins Nachbarland verlieren die ungarischen Zentren stark an Bedeutung. Sopron hat nur noch 19.000 Personen im Einzugsbereich und Szombathely verliert komplett die Bedeutung als ZO5.

ZO3: Regionale Zentren

Bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren ist das Burgenland mit 65 Prozent sehr nahe am Durchschnitt Österreichs (ohne Wien) von 63,8 Prozent. Auch die mittlere Reisezeit in das nächstgelegene regionale Zentrum ist mit 23 Minuten um eine Minute schneller als der Österreichdurchschnitt.

Die Einzugsgebiete der acht burgenländischen regionalen Zentren decken das Burgenland gut ab und dienen teilweise auch noch als nächstgelegenes Zentrum für Teile der Bezirke Hartberg-Fürstenfeld in der Steiermark und Bruck an der Leitha in Niederösterreich. Die Landeshauptstadt Eisenstadt selber erschließt ca. 68.000 Personen, Sopron hat nur noch knapp 6.000 Personen im Einzugsbereich.

Auf Bezirksebene ist eine breite Streuung zu erkennen – mit einem fast 100-Prozent-Ereichbarkeitsgrad in Eisenstadt, 86 Prozent im Bezirk Mattersburg und 78 Prozent in Oberpullendorf. Je weiter südlich die Bezirke liegen, desto stärker nimmt die Erreichbarkeit ab. Somit können nur 35,6 Prozent der Bevölkerung des Bezirkes Jennersdorf und nur 38 Prozent Güssings ein regionales Zentrum in 30 Minuten erreichen.

» **ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV**

10,7 Prozent der burgenländischen Bevölkerung ist nicht mit Öffentlichem Verkehr erschlossen¹⁶, was unter dem Österreichschnitt (ohne Wien) liegt. 51,9 Prozent können in 500 Metern eine Haltestelle erreichen, 71,6 Prozent in 750 Metern. Dieser Wert findet seine Ursache in der dispersen Siedlungsstruktur im Südburgenland. In den Bezirken Jennersdorf und Güssing haben nur 28 Prozent beziehungsweise 35 Prozent der Bevölkerung eine Haltestelle in 500 Metern und sind damit die Bezirke mit dem höchsten Anteil an nicht erschlossenen Personen in Österreich. Bedarfsgesteuerte Angebote stellen in manchen Fällen bereits heute die Zugänglichkeit zum Öffentlichen Verkehr bzw. die Erreichbarkeit der wichtigsten Versorgungseinrichtungen sicher. Diese konnten in der vorliegenden Analyse allerdings nicht berücksichtigt werden.

Der Vergleich der mittleren Reisezeit in MIV und ÖV, also die Attraktivität des ÖV, zeigt im Burgenland sehr ungünstige Werte. Die Reisezeit ins nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum ist im ÖV um +90 Prozent bzw. +71 Prozent länger – die höchsten Werte aller Bundesländer. Grund dafür ist das mit wenigen Ausnahmen fehlende Bahnnetz. Besonders schlechte Werte zeigen die Bezirke Jennersdorf (+203 Prozent ins nächste ZO3, +44 Prozent ins nächste ZO5), Güssing (+114 Prozent bzw. +149 Prozent) und Oberwart (+101 Prozent bzw. +143 Prozent).

4.2 Kärnten

In Kärnten ist der Zentralraum um die überregionalen Zentren Klagenfurt und Villach gut versorgt, primär durch das hochrangige Verkehrsnetz aus A2 Südautobahn, A10 Tauernautobahn, A11 Karawanken Autobahn und S37 Klagenfurter Schnellstraße im MIV und die Südbahn im ÖV. Die Bezirke außerhalb des Zentralraumes sind deutlich schlechter angebunden. Bei der Versorgung mit regionalen Einrichtungen wirkt sich die zum Teil dezentrale Lage der Bezirkshauptstädte, die längere Wege in das Zentrum bedingt, stark aus.

Während der Zentralraum mit Klagenfurt und Villach im vergangenen Jahrzehnt Bevölkerungszuwächse aufzuweisen hat, stagniert bzw. sinkt die Bevölkerungszahl in den übrigen Bezirken.

» **Erreichbarkeitswerte MIV**

ZO5: Überregionale Zentren

Die Betrachtung auf Bundesländerebene zeigt für Kärnten eine überdurchschnittliche Erreichbarkeit von 88,9 Prozent, um 3 Prozent über den Österreichischen Durchschnitt ohne Wien. Die mittlere Reisezeit zu einem ZO5 ist mit 28,7 Minuten um rund zwei Minuten schneller als der Österreichische Durchschnitt (ohne Wien).

Die Bevölkerung Kärntens liegt größtenteils im Einzugsbereich einer der beiden überregionalen Zentren, mit den nördlichen Teilen des Bezirkes Wolfsberg im Einzugsbereich von Graz und Leoben. 0 Prozent der Bevölkerung Kärntens befindet sich im Einzugsbereich eines ausländischen überregionalen Zentrums – eine Besonderheit, die Kärnten nur noch mit Wien teilt. Die beiden Kärntner überregionalen Zentren Klagenfurt und Villach weisen 330.000 Personen bzw. 303.000 Personen im Einzugsbereich auf. Damit erreichen sie innerhalb der überregionalen Zentren die Plätze acht und neun nach den Personen im Einzugsbereich. Bei Villach ist anzumerken, dass es das Zentrum mit der längsten mittleren gewichteten Reisezeit ist (ca. 42 Minuten), was sich durch die topographischen Gegebenheiten seines Einzugsbereiches ergibt.

Die Bezirke um den Zentralraum Klagenfurt und Villach – jeweils mit dem Umlandbezirk (alle 100 Prozent) –, Feldkirchen und Völkermarkt (beide 97 Prozent) erreichen sehr hohe Erreichbarkeitsgrade. Praktisch die gesamte Bevölkerung kann hier ein ZO5 in 50 Minuten erreichen. Im Gegensatz dazu weist der Bezirk Hermagor aufgrund vieler peripherer Gebiete mit 45 Prozent niedrige Werte auf.

ZO3: Regionale Zentren

Dank der deutlich höheren Anzahl an regionalen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen – kann ein sehr hoher Anteil der Bevölkerung des Bundeslandes ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (96 Prozent). Die Verteilung der regionalen Zentren führt zu einer durchschnittlichen gewichteten Reisezeit von 15,4 Minuten zu diesen Zentren – eine Reisezeit, die um eine Minute länger dauert als im österreichischen Durchschnitt.

16 Entsprechend der Güteklassen-Definition ist der Grenzwert 1.250 Meter geroutet über das Wegenetz.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren führt zu einer sehr guten ZO3-Erschließung eines Großteiles der Bevölkerung des Bundeslandes. Ausnahmen sind die Bezirke Spital an der Drau und Hermagor, wo nur 80,6 Prozent bzw. 89,6 Prozent der Bevölkerung ein Zentrum im 30 Minuten erreichen kann. Der Grund liegt in der dezentralen Lage der Bezirkshauptorte, in Spittal an der Drau aber auch in der Größe des Bezirks, was bei nur einem Zentrum naturgemäß lange Wege bedingt.

Trotz der großen Anzahl an regionalen Zentren fallen Teile der Kärntner Bevölkerung in den Einzugsbereich von Zentren, die außerhalb Kärntens liegen. Das trifft auf die Bewohner:innen der Bezirke Spital an der Drau und Sankt Veit an der Glan zu. Durch ihre große Flächenausdehnung und die dezentrale Lage der Zentren fallen sie teilweise in die Einzugsbereiche der Zentren Lienz und Tamsweg sowie Murau und Neumarkt in der Steiermark.

» Erreichbarkeitswerte ÖV¹⁷

ZO5: Überregionale Zentren

Kärnten weist eine ZO5-Erreichbarkeit von 56,6 Prozent auf, ident mit dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien). Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt 42,1 Minuten, eine um drei Minuten schnellere Reisezeit als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien).

Bei Betrachtung der Bezirkswerte zeigt sich, dass sich gute Erreichbarkeitswerte auf die überregionalen Zentren selbst und ihre Umlandbezirke beschränken. Von den Bezirken Hermagor und Wolfsberg aus ist es derzeit praktisch nicht möglich, ein ZO5 im ÖV innerhalb des Schwellenwertes von 50 Minuten zu erreichen (Hermagor 0,7 Prozent). Hier beträgt die mittlere Reisezeit 93,7 bzw. 101,8 Minuten. Die Erreichbarkeitsgrade der Bezirke Feldkirchen und Sankt Veit an der Glan sind mit 41,1 und 48,3 Prozent für einen alpin gelegenen Bezirk verhältnismäßig günstig.

Die beiden Kärntner überregionalen Zentren Klagenfurt und Villach dienen als nächste Zentren für den Großteil der Bevölkerung des Bundeslandes, mit Ausnahme des Bezirkes Wolfsberg, dessen Bevölkerung Graz als nächstgelegenes Zentrum hat, das die Bevölkerung aber nicht in unter 50 Minuten erreichen kann.

ZO3: Regionale Zentren

Bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren innerhalb von 30 Minuten liegt Kärnten im Bundesländervergleich mit 59,1 Prozent zwar über dem Erreichbarkeitswert der überregionalen Zentren, aber unter dem Durchschnitt Österreichs (ohne Wien) von 63,8 Prozent. Auch die mittlere gewichtete Reisezeit ist mit 25,1 Minuten eine der längsten aller Bundesländer.

Die Erreichbarkeit der regionalen Zentren ist abgesehen von den Statutarstädten Klagenfurt und Villach (92,7 und 95,7 Prozent) und den noch im Landesschnitt liegenden Bezirken Feldkirchen und Wolfsberg (77,6 und 54,8 Prozent) als schlecht zu bezeichnen. In allen anderen Kärntner Bezirken kann weniger als die Hälfte der Bevölkerung ein regionales Zentrum im ÖV in 30 Minuten erreichen. Oft liegt die Ursache in der dezentralen Lage der Zentren, im Südosten auch in der dispersen Siedlungsstruktur, die für eine ÖV-Erschließung ungünstig ist.

Die Landeshauptstadt Klagenfurt erschließt als regionales Zentrum ca. 154.000 Personen und ist somit das regionale Zentrum mit der sechstgrößten Anzahl an erschlossenen Personen in Österreich. Villach erschließt 117.000 Personen und befindet sich im Ranking auf Platz 11.

» ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV

Die Kärntner Bevölkerung ist im Österreichvergleich nur mäßig mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen. 15,8 Prozent der Bevölkerung kann keine Haltestelle erreichen und nur 52,8 Prozent innerhalb von 500 Metern Fußweg (Österreichschnitt ohne Wien 11,9 Prozent bzw. 56,4 Prozent). Die schlechtesten Werte finden sich in den Bezirken Völkermarkt und in Spittal an der Drau wo 31,3 Prozent bzw. 30 Prozent der Bevölkerung ohne ÖV-Anschluss sind und nur 33,3 Prozent beziehungsweise 39,2 Prozent eine Haltestelle innerhalb von 500 Metern haben. Auch hier ist der ungünstige Wert mit der dispersen Siedlungsstruktur einerseits und den Talstrukturen andererseits zu erklären. Wie für das Burgenland ist auch für Kärnten anzumerken, dass bedarfsgesteuerte Angebote, wie das in 38 Kärnten Gemeinden etablierte System GO-MOBIL, in der Analyse nicht berücksichtigt werden konnten.

¹⁷ Auf der Koralmbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Wolfsberg war vom 3.4. bis zum 9.12.2023 aufgrund von Bauarbeiten ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Der Vergleich der mittleren Reisezeit im MIV und ÖV zeigt in Kärnten recht günstige Werte für den ÖV. Die Reisezeit ins nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum ist im ÖV 63 Prozent bzw. 47 Prozent länger, sehr nahe dem Österreichschnitt (ohne Wien). In Bezug auf die Reisezeit ist der ÖV am wenigsten attraktiv in den Bezirken Völkermarkt (+142 Prozent ins nächste ZO3, +54 Prozent ins nächste ZO5) und Wolfsberg (+43 bzw. +103 Prozent).

4.3 Niederösterreich

Die Erreichbarkeitssituation in Niederösterreich wird von den überregionalen Zentren Sankt Pölten, Wiener Neustadt, Tulln und Krems an der Donau sowie den Zentren der Bundeshauptstadt Wien geprägt, die weite Teile des Landes mit überregionalen Einrichtungen versorgen. Deutlich wird dies auch im stetig wachsenden Stadtumland. Auch die Verkehrsinfrastruktur, deren wichtigsten Elemente die A1 Westautobahn, A2 Südautobahn, die Westbahn und die Südbahn sind, spiegelt in ihrer Ausrichtung die Bedeutung von Wien wider. Weitere bedeutende Hochleistungsstraßen und das Schnellbahnsystem der Ostregion vernetzen weite Teile Niederösterreichs mit den Zentren. Als strukturschwach gelten das Waldviertel, der Norden des Weinviertels und der äußerste Süden des Landes.

Die regionale Bevölkerungsentwicklung Niederösterreichs im vergangenen Jahrzehnt zeigt große Gegensätze. So weisen die Bezirke des Wiener Umlandes und der Südraum ein starkes Bevölkerungswachstum auf, während das Waldviertel mit Ausnahme der Bezirke Krems und Krems Land, aber auch die Bezirke Waidhofen an der Ybbs und Lilienfeld Rückgänge verzeichnen.

» Erreichbarkeitswerte MIV

ZO5: Überregionale Zentren

Im Bundesländervergleich hat Niederösterreich eine überdurchschnittliche Erreichbarkeit von 90,5 Prozent, um 5 Prozent über den Österreichischen Durchschnitt ohne Wien. Die mittlere Reisezeit zu einem ZO5 ist mit 29,8 Minuten um eine Minute schneller als der Österreichische Durchschnitt (ohne Wien).

Die überregionalen Zentren werden von Zentren außerhalb Niederösterreichs ergänzt, die für einen bedeutenden Anteil der Bevölkerung die nächsten Zentren sind. Dies wären das oberösterreichische Zentrum Steyr für die Bezirke Amstetten und Waidhofen an der Ybbs, Eisen-

stadt für Teile der Bezirke Bruck an der Leitha und Baden, sowie die Wiener Zentren für den Umkreis der Bundeshauptstadt sowie große Teile des Weinviertels. Zusätzlich dazu sind sämtliche ausländische Zentren die nächsten für einen kleinen Teil der Niederösterreicher:innen (5,8 Prozent). Diese Zentren sind České Budějovice für Gmünd und Waidhofen an der Thaya, Brunn für Teile Mistelbachs sowie Bratislava für die Bevölkerung entlang der slowakischen Grenze. Aus allen niederösterreichischen Zentren hat Wiener Neustadt mit 355.000 Personen den größten Einzugsbereich bei einer mittleren gewichteten Reisezeit von 26,2 Minuten.

Die zentral gelegenen Bezirke Niederösterreichs weisen eine sehr hohe Erreichbarkeit von über 90 Prozent auf. Dabei sind zwei Achsen zu erkennen – eine Ost-West und eine Nord-Süd-Achse. Diese Achsen spiegeln die hochrangigen Straßenverbindungen, wie A1, A2 etc. wider. Abseits davon gibt es Bezirke, wo der Anteil an Personen, die ein überregionales Zentrum in 50 Minuten erreichen kann, deutlich niedriger ist. Diese liegen vorwiegend im nördlichen Wald- und Weinviertel, aber auch im südlichen Mostviertel. Hervorzuheben sind die Bezirke Scheibbs (45,8 Prozent), Zwettl (39,9 Prozent) und Waidhofen an der Thaya (0 Prozent). Diese niedrigen Werte, sind hauptsächlich durch große Entfernungen zu den überregionalen Zentren und z.T. fehlende Hochleistungsinfrastruktur bedingt.

ZO3: Regionale Zentren

Dank der hohen Anzahl an regionalen Zentren – diese entsprechen den Bezirkshauptstädten, ohne Umlandbezirke – kann ein sehr hoher Anteil der Bevölkerung ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (97,8 Prozent). Die Verteilung der regionalen Zentren führt zu einer durchschnittlichen gewichteten Reisezeit von 16 Minuten. Die Reisezeit beträgt somit um mehr als zwei Minuten länger als im österreichischen Durchschnitt und stellt gleichzeitig die längste unter den Bundesländern dar. Dies wird durch längere Reisezeiten zu den Zentren verursacht, sowohl in den Bezirken des Waldviertels als in den alpinen Regionen und dem südlichen Industrieviertel.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren führt auch zu einer sehr guten ZO3-Erschließung in den Bezirken. Die meisten Bezirke weisen einen Erreichbarkeitsgrad von über 95 Prozent auf – mit nur wenigen Ausnahmen, in denen der Wert zwischen 90 und 95 Prozent liegt: Melk, Neunkirchen, Wiener Neustadt Land und Zwettl. Die gewichtete Reisezeit in den Bezirken hängt mit der

Verteilung der Bevölkerung innerhalb der Bezirke zusammen, ist aber in den Umlandbezirken etwas länger (ca. 18 bis 20 Minuten).

Trotz der großen Anzahl an regionalen Zentren werden Teile der niederösterreichischen Bevölkerung von Zentren außerhalb Niederösterreichs „mitversorgt“. Das trifft insbesondere auf die Bewohner:innen der Bezirke Amstetten und Neunkirchen zu, die teilweise in den Einzugsbereichen der Zentren Steyr und Enns einerseits sowie Mürzzuschlag andererseits liegen.

» Erreichbarkeitswerte ÖV

ZO5: Überregionale Zentren

Niederösterreich weist im ÖV eine ZO5-Erreichbarkeit von 62,1 Prozent auf – das sind 5 Prozent über dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien). Das ist vor allem dem dichten, auf die überregionalen Zentren ausgerichteten Bahnnetz geschuldet. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt 43,6 Minuten, eine Reisezeit, die sehr nahe am österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) liegt.

Der ZO5-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke im ÖV schwankt stark von über 90 Prozent in und um die Statutarstädte und um Wien und 0 Prozent im Waldviertel (Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Zwettl), in Scheibbs und in Waidhofen an der Ybbs, also in Regionen mit großer Entfernung zu überregionalen Zentren und abseits der Hauptbahnstrecken. Die mittlere gewichtete Reisezeit dieser Bezirke liegt zwischen 72,5 und 111,7 Minuten. Am anderen Ende der Reisezeit-Skala befinden sich die Bezirke Sankt Pölten und Krems an der Donau, deren Bevölkerung ein überregionales Zentrum durchschnittlich in 14 und 14,5 Minuten erreicht – eine der kürzesten Reisezeiten österreichweit.

Die vier niederösterreichischen überregionalen Zentren haben signifikante Einzugsbereiche, vor allem Wiener Neustadt mit 357.000 Personen und Sankt Pölten mit 278.000 Personen. Dies bedeutet die Plätze 7 und 8 in der österreichweiten Betrachtung. Ergänzt werden diese vor allem durch die Wiener Zentren für einen Großteil der Bevölkerung des Wein- und Industrieviertels.

ZO3: Regionale Zentren

Bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren liegt Niederösterreich im Bundesländervergleich mit 58,6 Prozent an letzter Stelle und um 5 Prozent unter dem Durchschnitt Österreichs (ohne Wien) von 63,8 Prozent. Auch die mittlere gewichtete

Reisezeit ist mit 26,6 Minuten die längste aller Bundesländer.

Die Erreichbarkeit der regionalen Zentren ist sehr unterschiedlich auf Bezirksebene. Drei der vier Statutarstädte (Krems, Wiener Neustadt und Sankt Pölten) sowie der Bezirk Mödling weisen einen Erreichbarkeitsgrad von über 90 Prozent auf, große Teile des Industrie- und Weinviertels sowie des nördlichen Waldviertels haben Erreichbarkeiten zwischen 90 und 40 Prozent und in vier Bezirken (Melk, Sankt Pölten Land, Scheibbs und Zwettl) liegt diese sogar darunter. Die vier Statutarstädte befinden sich unter den sieben Bezirken mit der kürzesten gewichteten Reisezeit ins ZO3 (11,3 bis 14 Minuten).

Wiener Neustadt, Sankt Pölten und Baden sind die drei niederösterreichischen regionalen Zentren mit den meisten Personen im Einzugsbereich (jeweils über 100.000). Auch im ÖV haben die Wiener Zentren einen Teil der Niederösterreichischen Bevölkerung in ihrem Einzugsbereich.

» ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV

In Niederösterreich sind 9,6 Prozent der Bevölkerung nicht mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen, was dem Österreichschnitt entspricht und deutlich unter dem Mittel der Bundesländer (ohne Wien) liegt (11,9 Prozent). 57,1 Prozent der Bevölkerung können innerhalb von 500 Metern eine Haltestelle erreichen, 73,4 Prozent innerhalb von 750 Metern. Beide Werte sind besser als das Bundesmittel (ohne Wien). Die niedrigste Erschließung weisen die Bezirke Zwettl und Amstetten mit 32,5 bzw. 27,7 Prozent Nicht-Erschlossenen auf. Beides sind Bezirke mit teilweise disperser Siedlungsstruktur.

Der Vergleich der mittleren Reisezeit im MIV und ÖV, also die Attraktivität des ÖV, zeigt in Niederösterreich recht günstige Werte. Die Reisezeit ins nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum ist im ÖV 66 bzw. 46 Prozent länger, was fast gleich hoch ist wie der Österreichschnitt (ohne Wien). Günstige Werte zeigen – neben den Statutarstädten – die Bezirke Amstetten, Melk oder Neunkirchen, in denen sowohl die MIV- als auch die ÖV-Reisezeiten recht lang sind. Besonders ungünstig sind die Werte im Waldviertel mit Werten bis zu +129 Prozent im Bezirk Gmünd.

4.4 Oberösterreich

Oberösterreich wird vom hochdynamischen Zentralraum zwischen den überregionalen Zentren Linz und Wels und der Achse entlang der A1 Westautobahn bzw. Westbahn geprägt, wobei mehrere Hochleistungsstraßen und Bahnen das gesamte Land mit dem Zentralraum verbinden. Der Zentralraum weist seit Jahrzehnten ein beträchtliches Bevölkerungswachstum auf. Auch die anderen Regionen Oberösterreichs weisen – mit Ausnahme von Steyr Stadt – eine positive Bevölkerungsentwicklung auf.

» Erreichbarkeitswerte MIV

ZO5: Überregionale Zentren

Dadurch, dass 90 Prozent der Bevölkerung des Bundeslandes ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen kann, liegt Oberösterreich fast 5 Prozent über dem Österreichdurchschnitt. Von diesen Personen haben nur 10 Prozent das nächstgelegene Zentrum im Ausland, was in etwa dem Bundesländerschnitt entspricht. Die mittlere Reisezeit zu einem ZO5 liegt mit 29,6 Minuten ebenfalls unter dem österreichischen Durchschnitt ohne Wien.

Durch die zentrale Lage der überregionalen Zentren Linz und Wels und mit dem nahen Steyr können praktisch alle Bewohner:innen des oberösterreichischen Zentralraumes ein ZO5 innerhalb von 50 Minuten erreichen. Allein im Einzugsbereich des Zentrums Linz leben 612.000 Personen und in jenem von Wels knapp unter einer halben Million. Vor allem im Norden und im Westen des Landes spielen auch andere überregionale Zentren eine Rolle, nämlich Salzburg und Passau. Umgekehrt hat Steyr durch seine Lage nahe der Landesgrenze einen Einzugsbereich, der weit nach Niederösterreich reicht und das nächste Zentrum für die Bevölkerung der Bezirke Waidhofen an der Ybbs sowie beinahe für den ganzen Bezirk Amstetten darstellt.

Auf Bezirksebene werden die regionalen Erreichbarkeitsunterschiede noch deutlicher. Bedingt durch die Nähe zu den überregionalen Zentren weisen die zentralen Bezirke des Bundeslandes deutlich höhere Erreichbarkeitswerte – von über 90 Prozent der Bevölkerung – auf. Die Bezirke Braunau und Gmunden hingegen haben einen Erreichbarkeitsgrad von 55,8 und 60,7 Prozent. Die Bewohner:innen der Stadt Wels haben mit 9,2 Minuten eine der kürzesten gewichteten Reisezeiten ins nächste Zentrum, Bewohner:innen von Steyr brauchen nur eine Minute länger. Hingegen be-

nötigen die Bewohner:innen von Braunau und Gmunden ca. 47 Minuten, um das nächste Zentrum zu erreichen.

ZO3: Regionale Zentren

Dank der deutlich höheren Anzahl an regionalen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen – kann nahezu die gesamte Bevölkerung des Bundeslandes ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (99,3 Prozent). Durch die günstige Verteilung der regionalen Zentren sind diese auch – mit einer durchschnittlichen gewichteten Reisezeit von 12,7 Minuten – schneller zu erreichen als im österreichischen Durchschnitt ohne Wien.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren – in Kombination mit ihrer großen Anzahl – führen zu einer sehr guten ZO3-Erschließung der Bevölkerung des Landes. Oberösterreich ist das Bundesland mit der drittgrößten Anzahl an regionalen Zentren, nach Wien und der Steiermark. Ergänzend zu den 25 regionalen Zentren profitiert die Bevölkerung des Bundeslandes auch von der Nähe zu Zentren außerhalb des Landes – wie Waidhofen an der Ybbs, Liezen, Straßwalchen, Oberndorf bei Salzburg sowie deutsche Zentren wie Passau und Burghausen. Umgekehrt betrachtet gelten mehrere regionale Zentren als nächstgelegene ZO3 für Teile der Bevölkerung anderer Bundesländer, nämlich Enns und Steyr für den Bezirk Amstetten sowie Bad Ischl und Mondsee für Teile von Salzburg Umgebung.

Auf Bezirksebene liegen die ZO3-Erreichbarkeiten ebenfalls bei fast 100 Prozent und weisen nicht mehr die großen Differenzen wie bei den ZO5 auf. Der Bezirk mit dem niedrigsten Erreichbarkeitsgrad ist Perg mit 94,8 Prozent. Alle anderen Bezirke weisen Werte von über 95 Prozent auf. Die mittlere gewichtete Reisezeit ist für jeden Bezirk niedrig, mit einer maximalen Dauer von 16,1 Minuten in Steyr Land, was vor allem durch das Fehlen der kurzen Wege erklärbar ist. Die gut ausgebaute Infrastruktur im Bezirk Eferding führt zu einer mittleren gewichteten Reisezeit von 8,8 Minuten in das nächstgelegene regionale Zentrum.

» Erreichbarkeitswerte ÖV

ZO5: Überregionale Zentren

Oberösterreich weist eine ZO5-Erreichbarkeit von 52,9 Prozent auf und hat somit einen unterdurchschnittlichen Erreichbarkeitsgrad, der um 3,5 Prozent unter dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) liegt. Neben den großen Distanzen zu den zentral gelegenen überregionalen Zentren

sind dafür auch disperse, für eine Erschließung im ÖV ungünstige Raumstrukturen verantwortlich. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt knapp unter 43,4 Minuten, eine um zwei Minuten kürzere Reisezeit als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien).

Auf Bezirksebene werden die großen Distanzen zu den Zentren noch deutlicher ersichtlich. Die Analyse zeigt eine relativ gute Erreichbarkeit in den Statutarstädten sowie in der Nähe dieser, mittlere Werte entlang den Hauptverkehrskorridoren und niedrige Werte vor allem im Norden des Bundeslandes – entlang der Staatsgrenze aber auch im Salzkammergut. Erreichbarkeitswerte zwischen 10 und 20 Prozent sind in den Bezirken Freistadt, Gmünd und Schärding zu finden, Werte unter 10 Prozent in den Bezirken Braunau, Perg und Rohrbach. Diese Bezirke weisen auch die längsten Reisezeiten in ein Zentrum – von über 70 Minuten – auf. Die Bewohner:innen der Städte Steyr und Wels haben hingegen zusätzlich zu einer sehr guten ÖV-Erreichbarkeit auch eine besonders kurze mittlere gewichtete Reisezeit bis ins nächstgelegene ZO5 von 12,1 und 13,3 Minuten.

Die Stadt Linz gilt als nächstgelegenes überregionales Zentrum für rund 633.000 Einwohner:innen und ist somit – hinter Wien und Graz – das ZO5 mit der drittgrößten Anzahl an Personen im Einzugsgebiet. Dank dem verbesserten ÖV-Angebot an Werktagen werden 663.000 Personen erreicht, sogar mehr als mit dem MIV.

ZO3: Regionale Zentren

Auch bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren liegt Oberösterreich mit einem Wert von 63,7 unter dem österreichischen Durchschnitt. Hier zeigt sich der Einfluss der dispersen Siedlungsstruktur besonders deutlich. Die mittlere gewichtete Reisezeit liegt mit ca. 24 Minuten im Bundesschnitt (ohne Wien).

Auf Bezirksebene zeigt sich ein ähnliches Bild zur ZO5 Erreichbarkeit – Bezirke mit hohen Erreichbarkeiten in und in der Nähe von den drei Statutarstädten und niedrigere Werte vor allem Richtung Norden zur Landesgrenze. Über 98 Prozent der Bevölkerung von Linz und Wels und sogar über 90 Prozent von Steyr erreicht ein regionales Zentrum mit dem ÖV in unter 30 Minuten, bei mittleren Reisezeiten von 17,3, 13,3 und 12,1 Minuten. Am anderen Ende der Skala finden sich die Bezirke Urfahr Umgebung mit einer Erreichbarkeit von 30,3 Prozent und Rohrbach mit einer Erreichbarkeit von unter 20 Prozent. Rohrbach weist nicht nur den schlechtesten Erreich-

barkeitsgrad in Oberösterreich, sondern auch österreichweit auf. Auch die gewichtete Reisezeit von Rohrbach ist bei weitem die höchste in ganz Österreich.

Linz ist mit 235.000 Personen im Einzugsbereich auch das drittgrößte regionale Zentrum. Die anderen Zentren Oberösterreichs weisen folgende Einzugsgebiete auf: Wels 107.000, Steyr 91.600, Vöcklabruck 74.300 und Leonding mit 70.700. In den übrigen Zentren leben weniger als 70.000 Personen im Einzugsbereich.

» ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV

14,7 Prozent der Oberösterreicher:innen sind nicht an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen, ein relativ hoher Wert. 51,5 Prozent der Bevölkerung können innerhalb von 500 Metern eine Haltestelle erreichen, 67,8 Prozent innerhalb von 750 Metern. Besonders ungünstige Werte weisen vor allem die Bezirke Rohrbach (29,5 Prozent), Schärding (26,4 Prozent) und Grieskirchen (25,1 Prozent) auf.

Der Vergleich der mittleren Reisezeit im MIV und ÖV, also die Attraktivität des ÖV, zeigt in Oberösterreich schlechtere Werte als das Österreich-mittel. Die Reisezeit ins nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum ist im ÖV 84 bzw. 47 Prozent länger als im MIV. Günstige Werte zeigen sich in Steyr und Wels bei der Reisezeit ins nächste ZO3. Wenig attraktiv in das nächste ZO3 ist der ÖV in Eferding (+191 Prozent) und Rohrbach (+176 Prozent). Ins nächste ZO5 weist vor allem Schärding mit +98 Prozent längerer ÖV-Reisezeit einen wenig attraktiven ÖV auf.

4.5 Salzburg

Die topographischen Gegebenheiten im Bundesland Salzburg haben einen starken Einfluss auf die Erreichbarkeitsverhältnisse. Die Topographie und die Siedlungsstruktur führen vor allem in den südlichen Landesteilen zu einer Konzentration der Bevölkerung in den Tälern, was Auswirkungen für die Erreichbarkeit und Erschließung hat.

Eine wesentliche Einflussgröße für die Erreichbarkeitsverhältnisse ist auch die Lage der Landeshauptstadt Salzburg, welche das einzige überregionale Zentrum des Landes ist und die über ein generell sehr gutes Verkehrsangebot verfügt. Dies betrifft sowohl die hochrangige Straßeninfrastruktur – A1 Westautobahn und A10 Tauernautobahn – als auch die hochrangigen ÖV-Verbindungen Richtung Deutschland, Oberösterreich, Kärnten und Tirol.

» **Erreichbarkeitswerte MIV**

ZO5: Überregionale Zentren

Nur knapp 70 Prozent der Bevölkerung des Bundeslandes kann ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen. Dieser Wert ist zwar deutlich niedriger als der österreichische Durchschnitt, ist aber primär durch die Topographie bedingt. Von diesen 70 Prozent der Bevölkerung erreichen mit 97,3 Prozent fast alle ein überregionales Zentrum in Österreich, 2,7 Prozent im Ausland. Die mittlere Reisezeit zu einem ZO5 ist mit 37,2 Minuten ebenfalls überdurchschnittlich.

Trotz einer guten Erschließung der Landeshauptstadt an das hochrangige Straßennetz, führt dessen dezentrale geografische Lage und die topographischen Gegebenheiten zu langen Wegen und limitierten Erreichbarkeiten für die Bevölkerung aus den südlichen Landesteilen. Dennoch liegt fast die gesamte Bevölkerung des Landes im Einzugsgebiet der Landeshauptstadt, nur das westliche Ende des Pinzgaus befindet sich im Einzugsbereich anderer überregionaler Zentren – Rosenheim und Innsbruck. Signifikante Anteile der Bevölkerung der Bundesländer Oberösterreich und Steiermark liegen ebenfalls im Einzugsbereich der Stadt Salzburg, welche mit einer Gesamtbevölkerung im Einzugsgebiet von über 714.000 das drittgrößte überregionale Zentrum Österreichs darstellt (wenn Wien als ein ZO5 zu betrachten ist).

Auf Bezirksebene werden die regionalen Erreichbarkeitsunterschiede noch deutlicher. Bedingt durch die Nähe zum überregionalen Zentrum Stadt Salzburg weisen die nördlichen Bezirke rund um die Landeshauptstadt deutlich höhere Erreichbarkeitswerte – von über 90 Prozent der Bevölkerung – auf. Der Bezirk Tamsweg ist hingegen einer von nur vier Bezirken in Österreich mit einer ZO5-Erreichbarkeit von 0 Prozent der Bevölkerung. Die durchschnittliche Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum beträgt fast 70 Minuten.

ZO3: Regionale Zentren

Dank der deutlich höheren Anzahl an regionalen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen – kann nahezu die gesamte Bevölkerung des Bundeslandes ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (97,8 Prozent). Durch die günstige Verteilung der regionalen Zentren sind diese auch – mit einer durchschnittlichen gewichteten Reisezeit von 12:30 Minuten – schneller zu erreichen als im österreichischen Durchschnitt.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren – in Kombination mit ihrer großen Anzahl – führen zu einer sehr guten ZO3-Erschließung der Bevölkerung des Landes. Ergänzend zu den zwölf regionalen Zentren im Bundesland Salzburg profitiert die Bevölkerung auch von der Nähe zu anderen Zentren – wie Schladming, Bad Ischl, Mondsee sowie Bad Reichenhall in Deutschland. Umgekehrt betrachtet gelten die regionalen Zentren Straßwalchen und Oberndorf im Salzburger Flachgau als nächstgelegene ZO3 für Teile der Bevölkerung Oberösterreichs.

Auf Bezirksebene liegen die ZO3-Erreichbarkeiten ebenfalls bei fast 100 Prozent und weisen nicht mehr die großen Differenzen zwischen dem Norden und Süden des Landes wie bei den ZO5 auf. Die mittlere gewichtete Reisezeit ist für jeden Bezirk niedrig, mit einer maximalen Dauer von 15,2 Minuten in Hallein. Kompaktere Siedlungsstrukturen in den Bezirken Tamsweg und Zell am See führen zu einer mittleren gewichteten Reisezeit von knapp über zehn Minuten in das nächstgelegene regionale Zentrum.

» **Erreichbarkeitswerte ÖV**

ZO5: Überregionale Zentren

Das Bundesland Salzburg weist eine ZO5-Erreichbarkeit von 58,7 Prozent auf, welche über dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) von 56,6 Prozent liegt. Die topographischen Merkmale des Landes spiegeln sich auch im ÖV wider und durch das singuläre und dezentral gelegene überregionale Zentrum – die Stadt Salzburg – entstehen auch längere Reisezeiten. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt 51 Minuten, eine um sechs Minuten längere Reisezeit als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien).

Die Erreichbarkeitsanalyse auf Bezirksebene zeigt ein ähnliches Bild wie die ZO5-Erreichbarkeit im MIV. Die nördlichen Bezirke weisen eine sehr gute Erreichbarkeit auf, die in den südlichen Bezirken stark abnimmt. An einem Ende des Spektrums liegt die Stadt Salzburg mit einem Erreichbarkeitsgrad von 99,5 Prozent, am anderen Ende die Bezirke Zell am See und Tamsweg mit einer 0-prozentigen Erreichbarkeit.

Die Stadt Salzburg gilt als nächstgelegenes überregionales Zentrum für rund 614.000 Einwohner:innen und ist somit das ZO5 mit der viertgrößten Anzahl an Personen im Einzugsgebiet (wenn Wien als ein ZO5 betrachtet wird).

ZO3: Regionale Zentren

Bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren liegt das Land Salzburg im Bundesländervergleich mit 76,5 deutlich über dem Durchschnitt Österreichs (ohne Wien) von 63,8 Prozent und sogar über dem österreichischen Durchschnitt mit Wien – 71,7 Prozent. Die guten ÖV-Anbindungen im Bundesland haben einen signifikanten Einfluss auf die Reisezeiten, sodass die mittlere Reisezeit in das nächstgelegene regionale Zentrum 20,4 Minuten beträgt. Dieser Wert liegt nicht nur unter dem gesamtösterreichischen Durchschnitt, sondern zeigt, dass Salzburg das Bundesland mit der zweitniedrigsten Reisezeit – nach Wien – ist.

Regionale Zentren haben eine hohe Bedeutung im Bundesland Salzburg. Die Landeshauptstadt selber erschließt ca. 174.000 Personen und ist somit das regionale Zentrum mit der fünftgrößten Anzahl an erschlossenen Personen.

Auf Bezirksebene ist eine breite Streuung zu erkennen – mit einem fast 100-Prozent-Erreichbarkeitsgrad in der Stadt Salzburg, Werte um die 70 Prozent in den Bezirken Hallein, Salzburg Umgebung und Zell am See sowie niedrigere Werte in den Bezirken Tamsweg (59 Prozent) und Sankt Johann im Pongau (48 Prozent).

» ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV

Acht Prozent der Salzburger:innen sind nicht an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen – ein relativ geringer Wert und unter dem Österreichschnitt. 60 Prozent der Bevölkerung können eine Haltestelle innerhalb von 500 Metern erreichen, was etwas über dem Schnitt der Bundesländer (ohne Wien) liegt.

Der Vergleich der mittleren Reisezeit im MIV und ÖV zeigt in Salzburg günstige Werte. Die Reisezeit ins nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum ist im ÖV 63 bzw. 38 Prozent länger als im MIV, was etwas weniger ist als im Österreichschnitt (ohne Wien). Günstige Werte zeigt neben der Stadt Salzburg der Bezirk Hallein – mit nur 18 bzw. 31 Prozent längerer Reisezeit im ÖV in ZO3 und ZO5. Zu begründen ist das mit der Konzentration der Bevölkerung an der Tauernbahn. Der disperser besiedelte Flachgau weist mit +84 bzw. +38 Prozent wesentlich ungünstigere Werte auf. Wenig attraktiv ist der ÖV bzgl. der Erreichbarkeit der Zentren im Pinzgau. So ist die Reisezeit ins nächste ZO3 im ÖV doppelt so lang wie die mit dem PKW.

4.6 Steiermark

Neben Graz verfügt die Steiermark mit Leoben über ein zweites überregionales Zentrum, wobei die Versorgung mit regionalen Einrichtungen entlang des Mur-Mürz-Tals in mehreren Städten stattfindet. Die bedeutenden Verkehrsverbindungen in der Steiermark sind entsprechend nicht nur die A2 Südautobahn, sondern auch die S6 Semmering Schnellstraße und die S36 Murtal Schnellstraße sowie weiters die A9 Pyhrn Autobahn. Im Öffentlichen Verkehr bildet neben der Südbahn und der Pyhrnbahn vor allem das S-Bahnnetz im Umfeld von Graz das Rückgrat.

Die regionale Bevölkerungsentwicklung ist in der Steiermark von Gegensätzen geprägt. Während die Bevölkerung in Graz und Umgebung und im Bezirk Leibnitz im vergangenen Jahrzehnt beträchtlich gewachsen ist, weisen die Bezirke des Mur-Mürz-Tals und die peripher gelegenen Bezirke – insbesondere Murau – deutliche Rückgänge auf.

» Erreichbarkeitswerte MIV

ZO5: Überregionale Zentren

Nur knapp 80 Prozent der Bevölkerung des Bundeslandes kann ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen. Dieser Wert ist niedriger als der österreichische Durchschnitt und teilweise durch die Topographie bedingt. Von diesen 80 Prozent der Bevölkerung erreichen mit 90 Prozent fast alle ein überregionales Zentrum in Österreich, 10 Prozent im Ausland. Die mittlere Reisezeit zu einem ZO5 liegt mit 33,3 Minuten knapp über den Österreichischen Durchschnitt ohne Wien.

Trotz einer guten Erschließung der Landeshauptstadt an das hochrangige Straßennetz, führen die langen Distanzen aus der Oststeiermark nach Graz zu langen Reisezeiten. Im Westen der Steiermark wird die Erreichbarkeit durch die Talstrukturen stark beeinflusst. Ein Großteil der Bevölkerung des Bundeslandes befindet sich in den Einzugsbereichen der beiden überregionalen Zentren. Die Landeshauptstadt Graz stellt mit knapp 770.000 Personen im Einzugsgebiet österreichweit das zweitwichtigste Zentrum dar. Leoben deckt die Bevölkerung der Obersteiermark gut ab. An den Rändern des Bundeslandes ist der Einfluss anderer überregionaler Zentren ersichtlich – einerseits inländische, wie Salzburg, Klagenfurt und Wiener Neustadt, aber auch ausländische, wie Szombathely und Maribor.

Auf Bezirksebene werden die regionalen Erreichbarkeitsunterschiede noch deutlicher. Bedingt durch die Nähe zu den überregionalen Zentren Graz und Leoben weisen die zentralen Bezirke des Bundeslandes deutlich höhere Erreichbarkeitswerte – von über 90 Prozent der Bevölkerung – auf. Die Bezirke Murau und Liezen hingegen haben einen einstelligen Erreichbarkeitswert und trotz der durchquerenden A2 Südautobahn erreichen nur 25 Prozent die Einwohner:innen des Bezirks Hartberg-Fürstenfeld ein Zentrum in unter 50 Minuten. In Graz beträgt die durchschnittliche Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum knapp zwölf Minuten, in Liezen sind es hingegen mehr als 70 Minuten.

ZO3: Regionale Zentren

Dank der deutlich höheren Anzahl an regionalen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen – kann nahezu die gesamte Bevölkerung der Steiermark ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen (99,25 Prozent). Durch die günstige Verteilung der regionalen Zentren sind diese auch – mit einer durchschnittlichen gewichteten Reisezeit von 13:48 Minuten – schneller zu erreichen als im österreichischen Durchschnitt ohne Wien.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren – in Kombination mit ihrer großen Anzahl – führen zu einer sehr guten ZO3-Erschließung der Bevölkerung des Landes. Die Steiermark ist nach Wien das Bundesland mit der zweitgrößten Anzahl an regionalen Zentren. Ergänzend zu den 27 regionalen Zentren profitiert die Bevölkerung auch von der Nähe zu Zentren außerhalb der Steiermark – wie Tamsweg, Pinkafeld und Jennersdorf, so wie Maribor in Slowenien. Umgekehrt betrachtet gelten mehrere steirische regionale Zentren als nächstgelegene ZO3 für Teile der Bevölkerung anderer Bundesländer – Neumarkt in der Steiermark und Murau für Sankt Veit an der Glan (Kärnten), Schladming für Teile des Salzburger Bezirks Sankt Johann im Pongau, Bad Aussee, Liezen und Sankt Gallen für das südliche Oberösterreich, Mariazell und Mürzzuschlag für die niederösterreichischen Bezirke Lilienfeld und Neunkirchen sowie Hartberg und Fürstenfeld für das Südburgenland.

Auf Bezirksebene liegen die ZO3-Erreichbarkeiten ebenfalls bei fast 100 Prozent und weisen nicht mehr die großen Differenzen zwischen den zentral gelegenen Bezirken und den Randlagen des Landes wie bei den ZO5 auf. Die mittlere gewichtete Reisezeit ist für jeden Bezirk relativ niedrig, mit einer maximalen Dauer von 20,8 Mi-

nuten im Bezirk Graz Umgebung, was vor allem durch das Fehlen der kurzen Wege (die in der Stadt selbst stattfinden) erklärbar ist. Kompaktere Siedlungsstrukturen im Bezirk Liezen führen zu einer mittleren gewichteten Reisezeit von knapp über zehn Minuten in das nächstgelegene regionale Zentrum.

» Erreichbarkeitswerte ÖV

ZO5: Überregionale Zentren

Die Steiermark weist mit 47 Prozent eines der schlechtesten ZO5-Erreichbarkeitsgrade auf und liegt 10 Prozent unter dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien). Die topographischen Verhältnisse des Landes in Kombination mit der dispersen Siedlungsstruktur und der niedrigen Anzahl an Zentren spiegeln sich auch im ÖV wider, was zu längeren Reisezeiten führt. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt knapp unter 49 Minuten, eine um drei Minuten längere Reisezeit als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien).

Auf Bezirksebene werden die großen Distanzen zu den Zentren noch deutlicher ersichtlich und es entsteht ein noch differenzierteres Bild als bei der Erreichbarkeit im MIV – das heißt eine relativ gute Erreichbarkeit in zentralen Bezirken und eine starke Abnahme in den östlichen und westlichen Landesteilen. Hervorzuheben ist die große Entfernung zum nächstgelegenen Zentrum Leoben aus den Bezirken Murau (0 Prozent erreichbar) und Liezen (5 Prozent) und ebenso die schlechte Erreichbarkeit der dispers besiedelten Räume der Bezirke Südoststeiermark und Hartberg-Fürstenfeld. Beide Bezirke erreichen im ÖV kein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten. Die gewichtete Reisezeit ist auf Bezirksebene recht lang, und überschreitet in sieben von 13 Bezirken die 1-Stunden-Schwelle. Etwas bessere Werte finden sich im Mur-Mürz-Tal, wo die Bevölkerung stärker konzentriert ist und die Südbahn eine gute Verbindung garantiert.

Die Stadt Graz gilt als nächstgelegenes überregionales Zentrum für rund 753.000 Einwohner:innen und ist somit nach Wien das ZO5 mit der zweitgrößten Anzahl an Personen im Einzugsgebiet. Das sind rund 120.000 Einwohner:innen mehr als im nächstgrößeren Zentrum Linz. Dank dem verbesserten ÖV-Angebot an Werktagen werden 815.000 Personen erreicht, das sind mehr als mit dem MIV.

ZO3: Regionale Zentren

Auch bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren

liegt die Steiermark mit einem Wert von 59 Prozent an vorletzter Stelle im Bundesländervergleich und somit auch unter dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) von 63,8 Prozent. Die mittlere gewichtete Reisezeit liegt mit ca. 24 Minuten im Bundesschnitt (ohne Wien).

Hier zeigt sich die für die Erschließung im ÖV ungünstige, disperse Siedlungsstruktur. Die schlechtesten Werte weisen – mit je 29 Prozent – die Bezirke Deutschlandsberg und Südoststeiermark auf. Beide Bezirkswerte gehören österreichweit zu den drei niedrigsten. Kaum höher sind die Werte von Hartberg-Fürstenfeld (36 Prozent) und Graz Umgebung (31 Prozent), wobei die Werte der Umland-Bezirke durch das Fehlen der kurzen Wege nur beschränkt vergleichbar sind. Die höchsten Werte neben Graz Stadt (89 Prozent) und Leoben (84 Prozent) zeigen Bruck-Mürzzuschlag mit 74 Prozent und der Bezirk Murtal (79 Prozent), wo mehrere Zentren, eine Konzentration der Bevölkerung am Talboden und gut ausgebaute Bahnstrecken für hohe Erreichbarkeitsgrade sorgen.

Graz ist mit 415.000 Personen im Einzugsbereich das zweitgrößte regionale Zentrum mit fast doppelt so vielen Personen wie das nächstgereichte Zentrum. Von diesen Personen erreichen nur knapp 300.000 das Zentrum in 30 Minuten. In den restlichen Zentren der Steiermark leben jeweils bis zu 60.000 Personen im Einzugsbereich, die mittleren Reisezeiten liegen zwischen 17 und 35 Minuten.

» **ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV**

In der Steiermark leben 19 Prozent der Bevölkerung mehr als 15 Minuten von einer ÖV-Haltestelle entfernt, von der sie mit dem Öffentlichen Verkehr innerhalb von 30 Minuten ein regionales Zentrum erreichen können. Das stellt die ungünstigsten Werte aller Bundesländer dar und ist eine Folge der schwer zu erschließenden, dispersen Siedlungsstrukturen. 52 Prozent der Bevölkerung können eine Haltestelle innerhalb von 500 Metern erreichen, was unter dem Durchschnitt der Bundesländer (ohne Wien) liegt.

Die mittlere Reisezeit ins nächstgelegene regionale Zentrum ist in der Steiermark im ÖV 72 Prozent länger als im MIV (entspricht ca. zehn Minuten), was sehr nah am Österreichschnitt liegt (ohne Wien). Beim überregionalen Zentrum entspricht der Vergleich dem Durchschnitt. Beim regionalen Zentrum weisen die Bezirke Liezen, Hartberg-Fürstenfeld und Südoststeiermark mit Werten zwischen +140 und +130 Prozent besonders

ungünstige Werte auf, beim überregionalen Zentrum Hartberg-Fürstenfeld sind es +84 Prozent.

4.7 Tirol

Die Bevölkerung Tirols konzentriert sich vor allem im Inntal und einigen Seitentälern. Wichtigste Verkehrsverbindungen sind die A12 Inntalautobahn, die Unterinntalbahn sowie die Arlbergbahn. Die Landeshauptstadt Innsbruck ist das dominierende überregionale Zentrum Tirols, wobei auch Zentren außerhalb der Landesgrenzen – wie Rosenheim, Kempten und Bludenz – von Bedeutung sind. Das nächste überregionale Zentrum für Osttirol ist Villach.

Tirol hat im vergangenen Jahrzehnt ein deutliches Bevölkerungswachstum verzeichnet, das vor allem in Innsbruck samt Umland, Kufstein, Schwaz und Imst stattfand. Osttirol ist hingegen die einzige Region mit stagnierender Bevölkerungszahl.

» **Erreichbarkeitswerte MIV**

ZO5: Überregionale Zentren

Im Bundesländervergleich findet sich Tirol bei der Erreichbarkeit überregionaler Zentren im MIV mit 75 Prozent auf dem vorletzten Platz. Der Erreichbarkeitsgrad liegt um 10 Prozentpunkte unter dem österreichischen Durchschnitt ohne Wien. Der Grund ist in der Größe des Landes mit den damit einhergehenden Distanzen, den vergleichsweise bevölkerungsreichen Tälern und dem einzigen überregionalen Zentrum zu finden. Von diesen 75 Prozent der Bevölkerung erreichen drei Viertel ein überregionales Zentrum in Österreich und ein Viertel einen im Ausland. Werden nur österreichische Zentren als mögliche Ziele herangezogen, würde die ZO5-Erreichbarkeit in Tirol auf unter 60 Prozent sinken. Auch die mittlere gewichtete Reisezeit zu einem ZO5 ist mit 37 Minuten sehr hoch und dauert um sechs Minuten länger als im österreichischen Durchschnitt ohne Wien.

Trotz einer guten Erschließung der Landeshauptstadt an das hochrangige Straßennetz führen die langen Distanzen nach Innsbruck zu langen Reisezeiten und niedrigen Erreichbarkeitsgraden. Die zentrale Lage des einzigen überregionalen Zentrums im Bundesland bewirkt, dass sich die östlichen und westlichen Landesteile eher in den Einzugsbereichen von Zentren außerhalb Tirols befinden: Rosenheim, Kempten in Deutschland und auch Bludenz und Villach. Bozen ist nur für wenige das nächste Zentrum – ausschließlich im Westen des Defereggentals und im Pustertal. Innsbruck ist mit 512.000 Personen im Einzugs-

bereich das fünftgrößte überregionale Zentrum im MIV.

Auf Bezirksebene werden die regionalen Erreichbarkeitsunterschiede noch deutlicher. Bedingt durch die Nähe zum überregionalen Zentrum Innsbruck aber auch zu externen Zentren – wie Rosenheim und Kempten – weisen manche Bezirke wie Innsbruck Stadt, Innsbruck Land und Kufstein hohe Erreichbarkeitswerte – von über 95 Prozent der Bevölkerung – auf. Die Bezirke Imst, Reutte und Schwaz haben Erreichbarkeitsgrade um 70 Prozent und Reisezeiten zwischen 40 und 48 Minuten. Allein der Bezirk Lienz hat eine ZO5-Erreichbarkeitsgrad von 0 Prozent und dessen Bevölkerung kann somit die nächstgelegenen Zentren (Villach und Bozen) innerhalb von 50 Minuten nicht erreichen.

ZO3: Regionale Zentren

Mit seinen neun regionalen Zentren – in Kombination mit denen außerhalb des Bundeslandes – weist Tirol einen hohen Erreichbarkeitsgrad von fast 91 Prozent auf. Nichtsdestotrotz liegt dieser Wert weit unter dem österreichischen Durchschnitt ohne Wien von 97 Prozent. Dazu trägt die Tälerstruktur und die dezentrale Lage der Zentren – oftmals an den Talausgängen – bei.

Die räumliche Verteilung der regionalen Zentren – in Kombination mit ihrer großen Anzahl – führen insgesamt zu einer sehr guten ZO3-Erschließung der Bevölkerung des Landes. Regionale Zentren außerhalb Tirols verlieren deshalb an Bedeutung für die Tiroler Bevölkerung. Lediglich Füssen und Garmisch-Partenkirchen in Deutschland sowie Mittersill im Pinzgau gelten als nächstgelegene Zentren für einen kleinen Anteil der Tiroler:innen. Umgekehrt gelten mehrere regionale Zentren in Tirol als nächstgelegene ZO3 für Teile der Bevölkerung anderer Bundesländer – Lienz und Sankt Johann in Tirol. Innsbruck ist das regionale Zentrum mit der zweitgrößten Anzahl an Personen im MIV-Einzugsbereich (202.000).

Auf Bezirksebene liegen die ZO3-Erreichbarkeitsgrade über 73 Prozent bei großen Unterschieden zwischen den Bezirken – v.a. bedingt durch die ausgeprägte Tälerstruktur. Vier der fünf Bezirke mit der niedrigsten ZO3-Erreichbarkeit befinden sich in Tirol – Schwaz und Lienz (beide mit 73 Prozent), sowie Imst mit 82 Prozent und Reutte mit 85 Prozent. Die mittleren gewichteten Reisezeiten liegen zwischen 11 und 22 Minuten, wobei die Reisezeit für den Bezirk Schwaz mit knapp 22 Minuten den höchsten aller österreichischen Bezirke darstellt.

» Erreichbarkeitswerte ÖV

ZO5: Überregionale Zentren

Tirol weist mit 50,8 Prozent einen ZO5-Erreichbarkeitsgrad auf, der deutlich unter dem österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) von 56,6 Prozent liegt. Die topographischen Verhältnisse des Landes spiegeln sich auch im ÖV wider und durch das singuläre und dezentral gelegene überregionale Zentrum – die Stadt Innsbruck – entstehen auch längere Reisezeiten. Im Gegensatz zum MIV ist das nächstgelegene ZO5 für fast ganz Tirol Innsbruck. Ausnahmen gibt es neben Osttirol noch in Teilen des Außerfern und im Bezirk Kitzbühel. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 beträgt mehr als 55 Minuten, eine um zehn Minuten längere Reisezeit als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) und gleichzeitig die längste mittlere gewichtete Reisezeit eines Bundeslandes.

Die Erreichbarkeitsanalyse auf Bezirksebene zeigt ein ähnliches Bild wie die ZO5-Erreichbarkeit im MIV. Gute Erreichbarkeitsgrade des ÖV finden sich ausschließlich in Innsbruck und Innsbruck Land mit 100 bzw. 92 Prozent. Eine mittelmäßige bis schlechte ÖV-Erschließung zeigen die Bezirke Schwaz (46 Prozent), Kufstein (32,3 Prozent) und Imst (19,6 Prozent), wobei alle drei Bezirke eine mittlere Reisezeit von über 55 Minuten aufweisen. Für die Bewohner:innen von vier Bezirken (Kitzbühel, Landeck, Lienz und Reutte) ist es fast unmöglich, ein regionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten zu erreichen.

Die Stadt Innsbruck gilt als nächstgelegenes überregionales Zentrum für rund 597.000 Einwohner:innen und ist somit das ZO5 mit der fünftgrößten Anzahl an Personen im Einzugsgebiet.

ZO3: Regionale Zentren

Die Erreichbarkeit der regionalen Zentren im ÖV ist im Vergleich zur Erreichbarkeit der überregionalen Zentren deutlich besser. Tirol liegt mit 70 Prozent über dem Österreich-Durchschnitt (ohne Wien). Hier zeigen sich die Vorteile der Tälerstruktur (Besiedelung wenig dispers, Konzentration in den Talböden und damit gut im ÖV erschließbar) und oftmals die klare Orientierung auf ein Zentrum. Die mittlere gewichtete Reisezeit entspricht dem österreichischen Durchschnitt ohne Wien.

Die höchsten Bezirkswerte finden sich neben Innsbruck in Kitzbühel mit 72 Prozent und Kufstein mit 70 Prozent, wo mit Sankt Johann und Wörgl jeweils ein zweites regionales Zentrum besteht.

Die Landeshauptstadt selbst erschließt ca. 210.000 Personen und ist somit das regionale Zentrum mit der viertgrößten Anzahl an erschlossenen Personen. Erwähnenswert ist auch, dass die beiden Zentren Landeck und Schwaz eine besonders lange gewichtete Reisezeit von über 35 Minuten aufweisen.

Auf Bezirksebene ist eine relativ breite Streuung zu erkennen – mit einem fast 100-Prozent-Erreichbarkeitsgrad in Innsbruck Stadt (der Bezirk mit der zweitgrößten Erreichbarkeit Österreichs), Werte über 70 Prozent in Kitzbühel, Kufstein und Innsbruck Land sowie dem niedrigsten Wert im Bezirk Schwaz (48,9 Prozent).

» **ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV**

Nur 5,4 Prozent der Tiroler:innen sind im Öffentlichen Verkehr mit keinem regionalen Zentrum erschlossen, nach Vorarlberg der zweitbeste Wert aller Bundesländer (ohne Wien). 66 Prozent der Bevölkerung können innerhalb von 500 Metern eine Haltestelle erreichen.

Der Vergleich der mittleren Reisezeit zwischen MIV und ÖV zeigt in Tirol beim nächstgelegenen regionalen Zentrum sehr gute Werte. Die Reisezeit im ÖV ist um 51 Prozent länger als im MIV, deutlich weniger als im österreichischen Durchschnitt. Beim überregionalen Zentrum liegt der Wert mit 49 Prozent über den Durchschnitt. Eine deutlich längere Reisezeit im ÖV ins nächste ZO5 tritt vor allem im Bezirk Reutte mit +221 Prozent auf, was mit der ungünstigen ÖV-Verbindung nach Kempten zu erklären ist.

4.8 Vorarlberg

In Vorarlberg konzentriert sich die Bevölkerung im Rheintal und Walgau und ist von der A14 Rheintal/Walgau Autobahn und der Vorarlbergbahn gut erschlossen. Die dünn besiedelten Gebiete außerhalb von Rheintal und Walgau sind im Öffentlichen Verkehr deutlich schlechter, aber im Österreichvergleich gut erreichbar. Überregionale und regionale Einrichtungen können in den vier Bezirkshauptstädten Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz, aber auch in den grenznahen Zentren erreicht werden.

Alle Bezirke des Landes Vorarlberg haben im vergangenen Jahrzehnt ein deutliches Bevölkerungswachstum verzeichnet. Die hohe Zahl von vier überregionalen Zentren in Vorarlberg ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

» **Erreichbarkeitswerte MIV**

ZO5: Überregionale Zentren

Im Bundesländervergleich liegt Vorarlberg bei einer nahezu 100-prozentigen Erreichbarkeit überregionaler Zentren im MIV deutlich über dem österreichischen Durchschnitt und nur knapp hinter Wien. Der Grund ist die Konzentration der Bevölkerung in Rheintal und Walgau mit nahezu städtischer Raumstruktur und einer durchquerenden Autobahn. Auch die mittlere gewichtete Reisezeit zu einem ZO5 ist mit sechs Minuten die zweitschnellste Zeit im Bundeslandranking – um 15 Minuten schneller als der österreichische Durchschnitt ohne Wien.

Die mit vier sehr hohe Anzahl an überregionalen Zentren – gleich viele wie Niederösterreich – in Kombination mit einer kleinen Landesfläche führt zu einer besonders guten Abdeckung der Erreichbarkeit. Das Zentrum Bludenz dient auch als nächstgelegenes überregionales Zentrum für Personen aus den Tiroler Bezirken Landeck und Reutte. Umgekehrt betrachtet, spielen auch Zentren, die sich nicht in Vorarlberg befinden, eine bedeutende Rolle, vor allem Kempten in Deutschland. Unter den österreichischen überregionalen Zentren haben jene aus Vorarlberg die niedrigste Zahl an Personen in ihren Einzugsbereichen, zwischen 92.000 und 132.000, aber auch einige der kürzesten mittleren Reisezeiten.

Auf Bezirksebene sind wenige Unterschiede zwischen den Bezirken ersichtlich. Alle vier haben eine Erreichbarkeit von über 99 Prozent und weisen dementsprechend kurze Reisezeiten – zwischen 13 Minuten in Dornbirn und 19 Minuten in Bregenz – auf.

ZO3: Regionale Zentren

Da die Anzahl an regionalen Zentren gegenüber den überregionalen unverändert bleibt, sind die regionalen Zentren außerhalb Vorarlbergs von großer Wichtigkeit für Teile der Bevölkerung. Mit einer Erreichbarkeit von 94 Prozent und einer mittleren gewichteten Reisezeit von fast 16 Minuten weist Vorarlberg die zweitschlechtesten Werte unter den Bundesländern auf und liegt somit auch unter dem österreichischen Durchschnitt. Grund dafür sind dünn besiedelte, von den Zentren weit entfernte Gebiete – etwa im Bregenzerwald oder im Montafon.

Im Bezirksvergleich liegt der Erreichbarkeitsgrad zwischen 86 Prozent in Bregenz und 100 Prozent in Dornbirn. Bemerkenswert ist, dass die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächstgelegene regionale

Zentrum im Bezirk Bregenz mit unter 18 Minuten etwas geringer ist als ins überregionale Zentrum, obwohl in Vorarlberg regionale und überregionale Zentren ident sind. Der Grund dafür sind die regionalen Zentren im grenznahen Ausland, die für viele Vorarlberger:innen mit dem Pkw schnell zu erreichen sind. Die Einzugsbereiche der Vorarlberger Zentren weisen zwischen 140.000 und 60.000 Personen auf, ähnlich zu den überregionalen Einzugsbereichen, außer beim Zentrum Bludenz, wo der Einfluss von Landeck in Tirol als ZO3 spürbar ist.

» **Erreichbarkeitswerte ÖV**

ZO5: Überregionale Zentren

Vorarlberg weist einen ZO5-Erreichbarkeitsgrad von 93 Prozent auf, der beste Wert unter den Bundesländern ohne Wien. Der gut ausgebaute Öffentliche Verkehr wird durch die hohe Dichte der Bevölkerung in Rheintal und Walgau unterstützt. Die mittlere gewichtete Reisezeit ins nächste ZO5 ist ebenfalls sehr kurz und beträgt 22 Minuten, mehr als 20 Minuten schneller als der österreichische Durchschnitt ohne Wien.

Im Bezirksvergleich zeigen sich deutlich Unterschiede zwischen den kleinen, großteils im Rheintal gelegenen Bezirken Dornbirn und Feldkirch mit jeweils fast 100 Prozent Erreichbarkeit und den großen Bezirken Bregenz und Bludenz, die auch alpine, dünn besiedelte Gebiete umfassen (86 bzw. 88 Prozent). Bei den gewichteten Reisezeiten ist dieser Unterschied ebenfalls ausgeprägt – mit Reisezeiten von 18 bis 25 Minuten.

Die vier Vorarlberger Zentren weisen eine ähnlich große Personenanzahl im ÖV-Einzugsbereich auf wie im MIV, jedoch mit leichten Abweichungen. Bregenz und Dornbirn haben mehr und Feldkirch und Bludenz weniger Personen im ÖV-Einzugsbereich als im MIV.

ZO3: Regionale Zentren

Im Gegensatz zum MIV ist in Vorarlberg der Erreichbarkeitsgrad der regionalen Zentren im Öffentlichen Verkehr mit 77 Prozent der beste aller Bundesländer (ohne Wien) – ein weiterer Beleg für die hohe Qualität des ÖV-Systems. Auch die mittlere gewichtete Reisezeit ist mit 22 Minuten eine der schnellsten – zwei Minuten schneller als der österreichische Durchschnitt (ohne Wien).

Beim Bezirksvergleich treten dieselben Unterschiede wie bei den überregionalen Zentren auf, zwischen den Bezirken Dornbirn (83 Prozent) und Feldkirch (89 Prozent) einerseits und den fläch-

geren Bezirken Bregenz (65 Prozent) und Bludenz (72 Prozent) andererseits. Die gewichteten Reisezeiten gleichen denen für die überregionalen Zentren.

Außer den vier Vorarlberger Zentren spielen bei der ÖV-ZO3 Erreichbarkeit keine weiteren Zentren eine signifikante Rolle. Zu erwähnen ist die Situation im Kleinwalsertal, dessen Bevölkerung sich im Einzugsbereich des Zentrums Oberstdorf in Deutschland befinden würde, aber durch fehlende Fahrplandaten nicht in der Modellierung berücksichtigt werden konnte.

» **ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV**

Nur drei Prozent der Vorarlberger:innen sind im Öffentlichen Verkehr nicht an ein regionales Zentrum angeschlossen, der mit Abstand beste Wert aller Bundesländer (ohne Wien). 72 Prozent der Bevölkerung kann innerhalb von 500 Metern eine Haltestelle erreichen.

Von allen Bundesländern (ohne Wien) ist der Vergleich von MIV und ÖV in die regionalen und überregionalen Zentren in Vorarlberg am günstigsten für den ÖV. Die Reisezeit im Öffentlichen Verkehr ist im Schnitt nur um 39 bzw. 36 Prozent länger als im MIV. Die Werte der Bezirke Dornbirn und Feldkirch sind aufgrund der Lage großteils im Rheintal mit +35 und +38 Prozent noch etwas besser – sowohl bei den ZO3 als auch bei den ZO5.

4.9 Wien

Wien als Bundeshauptstadt und gleichzeitig Bundesland nimmt in dieser Betrachtung eine Sonderstellung ein. Die geringe Wegelänge – verstärkt durch die Definition mehrerer regionaler und überregionaler Zentren – führen zu Reisezeiten, die immer unter den für diese Analyse festgelegten Schwellenwerten liegen.

Die Bevölkerungszahl der Stadt hat im vergangenen Jahrzehnt stark zugenommen, wobei es zwischen den Bezirken große Unterschiede gibt. In den inneren und westlichen Bezirken ist nur eine leichte Zunahme bzw. Stagnation festzustellen, in den südlichen und östlichen Bezirken hingegen ein starkes Wachstum, das vor allem auf große Stadtentwicklungsprojekte zurückzuführen ist. Das stärkste Bevölkerungswachstum fand in den Bezirken Donaustadt, Floridsdorf und Liesing statt, gefolgt von Favoriten und Simmering.

» Erreichbarkeitswerte MIV

ZO5: Überregionale Zentren

Die für Wien definierten acht überregionalen Zentren (siehe im Anhang) können von den Wiener:innen im Mittel im MIV in 11,8 Minuten erreicht werden.¹⁸

Alle Wiener Zentren weisen in Summe rund 2,5 Millionen Personen im Einzugsbereich auf. Dieser Wert liegt deutlich über der Wiener Bevölkerungszahl und berücksichtigt auch Teile Niederösterreichs. Eine detaillierte Untersuchung der Einzugsbereiche der Wiener ZO5 hat gezeigt, dass acht der neun Zentren mehr als 100.000 Personen im Einzugsbereich aufweisen, teilweise sogar deutlich mehr. Die meisten Personen finden sich im Einzugsbereich der Zentren Wien Floridsdorf (574.000), Wien Meidling (544.000) und Wien Hauptbahnhof (477.000). Den kleinsten Einzugsbereich hat das Zentrum Wien Innere Stadt mit nur 7.000 Personen, was vor allem auf die große Zahl an weiteren Zentren in dessen Nähe zurückzuführen ist. Die Einzugsbereiche der Zentren Floridsdorf und Donaustadt decken einen großen Teil des Weinviertels ab, die Zentren Hauptbahnhof und Meidling den Norden des Industrieviertels. Angesichts der künftigen Stadtentwicklung in den östlichen und südlichen Außenbezirken ist davon auszugehen, dass dort der Anteil der Wiener:innen im Einzugsgebiet weiter steigen wird.

Auf Wiener Bezirksebene ist der Erreichbarkeitsgrad nicht relevant, da dieser überall 100 Prozent beträgt. Bei den durchschnittlichen Reisezeiten sind hingegen Unterschiede zu beobachten – mit besonders niedrigen Reisezeiten in Wieden (7,7 Minuten), Innere Stadt (7,8 Minuten) und Neubau (8,3 Minuten). Die längsten Reisezeiten zu einem überregionalen Zentrum benötigen die Bewohner:innen der Bezirke Liesing (14,7 Minuten), Döbling (15,1 Minuten) und Simmering (15,3 Minuten).

ZO3: Regionale Zentren

Wien weist mit 34 regionalen Zentren die höchste Zahl aller Bundesländer auf. Dank der deutlich höheren Anzahl an regionalen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen – bleibt der Erreichbarkeitsgrad bei 100 Prozent, aber die mittlere gewichtete Reisezeit sinkt auf neun Minuten.

Bei den Wiener Zentren sind einige Besonderheiten zu beobachten. Einerseits gibt es einige Zentren mit weniger als 10.000 Personen im Einzugsbereich: Wien AKH mit 8.000, Wien Schottentor (U2) mit 7.000 und Wien Innere Stadt mit 6.000 Personen. Andererseits gibt es drei Zentren mit mehr als 100.000 Personen im Einzugsbereich: Wien Meidling (119.000) Wien Floridsdorf (143.000) und Wien Hauptbahnhof mit 191.000. Der Einfluss der Wiener regionalen Zentren auf das angrenzende Niederösterreich hält sich durch die größere Anzahl der niederösterreichischen Zentren – im Vergleich zu den überregionalen Zentren – in Grenzen.

Auf Bezirksebene gibt es Unterschiede bei den Reisezeiten, auch wenn diese recht klein ausfallen. Nur noch drei Bezirke haben eine Reisezeit über zehn Minuten: Penzing (zehn Minuten), Hietzing (10,4 Minuten) und Floridsdorf mit 10,7 Minuten. Die kürzeste Reisezeit haben die Bezirke Innere Stadt und Josefstadt mit 7,2 Minuten.

» Erreichbarkeitswerte ÖV

ZO5: Überregionale Zentren

Die Erreichbarkeit in Wien liegt im ÖV bei nahezu 100 Prozent. Nur ganz wenige Wiener:innen können eine ÖV-Haltestelle nicht innerhalb von 15 Minuten erreichen. Die mittlere gewichtete Reisezeit beträgt 16 Minuten.

Die Einzugsbereiche der Wiener Zentren zeigen ein ähnliches innerstädtisches Muster wie im MIV. Trotzdem sind einige Unterschiede zu erkennen. Das Zentrum mit den meisten Personen im Einzugsgebiet ist weiterhin Wien Floridsdorf mit rund 633.000 – rund 35.000 Personen mehr als im MIV. Das Zentrum mit den wenigsten Personen im Einzugsbereich ist auch hier die Wiener Innenstadt mit 73.000 Personen – rund zehn Mal so viel wie im MIV. Der Einzugsbereich von Wien Schottentor (U2) steigt auf den 2,5-fachen Wert im Vergleich zum MIV und umgekehrt verlieren Wien Hauptbahnhof und Wien Meidling 97.000 bzw. 89.000 Personen im Vergleich zum MIV-Einzugsbereich.

Bei der Betrachtung auf Bezirksebene sind minimale Unterschiede in der ZO5-Erreichbarkeit zu erkennen. Obwohl alle Bezirke einen Erreichbar-

¹⁸ Bei allen Erreichbarkeitswerten des MIV ist in Wien zu berücksichtigen, dass um österreichweit vergleichbare Werte zu gewinnen, Parkplatzsuche und Wege vom Fahrzeug zum Ziel stark vereinfacht berücksichtigt wurden. Siehe dazu Kapitel 1.3 in Berichtsteil A.

keitswert von über 99 Prozent haben, ist der Bezirk Penzing derjenige, in dem der größte Anteil an Bewohner:innen (0,2 Prozent) kein Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen können. Bei den Reisezeiten sind mehr Unterschiede zu beobachten – hauptsächlich kurze Reisezeiten in den kleinen dichten Bezirken innerhalb des Gürtels und längere in den Außenbezirken. Die Extremwerte sind Wien Innere Stadt mit 6,6 Minuten und Döbling mit 22,7 Minuten.

ZO3: Regionale Zentren

Die Erreichbarkeit in Wien ist bei den regionalen Zentren noch etwas geringer als bei den überregionalen Zentren und liegt bei 99,87 Prozent. Die mittlere gewichtete Reisezeit beträgt 10,8 Minuten, was vor allem auf die hohe Dichte an Zentren zurückzuführen ist.

Bei den Einzugsbereichen der Wiener regionalen Zentren sind ähnliche Muster wie beim MIV zu erkennen. Zentren mit weniger als 10.000 Personen im Einzugsbereich gibt es nur noch eines – Wien AKH mit 615 Personen. Die Zentren mit den meisten Personen im Einzugsbereich sind Wien Simmering (U3) (146.000), Wien Hauptbahnhof (151.000) und Wien Floridsdorf mit 187.000.

Die Betrachtung auf Bezirksebene zeigt minimale Unterschiede in der ZO3-Erreichbarkeit. Die inneren Bezirke sowie Ottakring und Brigittenau weisen eine 100-prozentige Erreichbarkeit auf. In Hietzing kann hingegen 1,1 Prozent der Bevölkerung kein regionales Zentrum in 30 Minuten erreichen. Bei den mittleren gewichteten Reisezeiten sind ähnliche Muster zu beobachten – Reisezeiten unter zehn Minuten innerhalb des Gürtels (außer Margareten) und längere Reisezeiten in äußeren Bezirken, bis zu 13,9 Minuten in Hietzing.

» ZO3: ÖV-Erschließung und Vergleich zum MIV

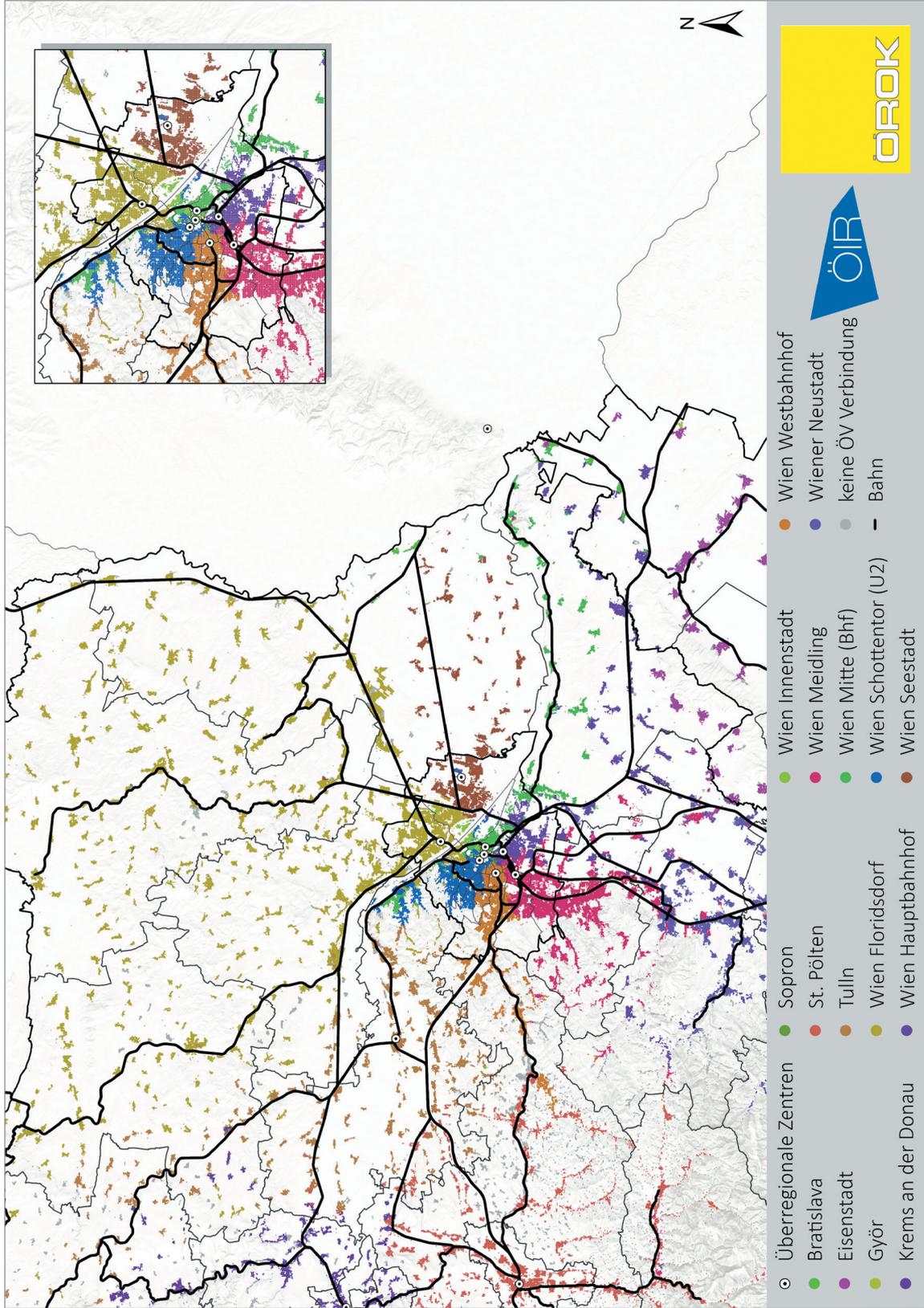
In Wien können 90 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 500 Metern eine Haltestelle oder ein ZO3 direkt zu Fuß erreichen, 98 Prozent innerhalb von 750 Metern.¹⁹

Die Einzugsgebiete der Wiener überregionalen Zentren im Öffentlichen Verkehr ragen weit in das niederösterreichische Umland und folgen – wie in Abb. 38 zu sehen – den Bahnachsen. Deutlich

zeigt sich die Bedeutung des Zentrums Floridsdorf, dessen Einzugsbereich von Nordwestbahn, der Laaer Ostbahn und Nordbahn gebildet wird. Die Seestadt ist das nächstgelegene ZO5 für das Einzugsgebiet der Marchegger Ostbahn, Meidling für die Südbahn bis Bad Vöslau (und auch für den südlichen Wienerwald) und der Westbahnhof für die Westbahn.

¹⁹ Hier ist zu berücksichtigen, dass sich bei dieser Analyse die Entfernung immer auf die Haltestelle bezieht, die den günstigsten Weg zum nächstgelegenen regionalen Zentrum ermöglicht. Aufgrund der großen Dichte des städtischen ÖV in Wien ist diese Haltestelle nicht nur in Ausnahmefällen die nächstgelegene.

Abb. 38: ÖV 2023 – Einzugsgebiete der überregionalen Zentren im Öffentlichen Verkehr



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

5. ERREICHBARKEITSVERÄNDERUNGEN UND RAUMSTRUKTURELLE ZUSAMMENHÄNGE

5.1 Ursachen für Erreichbarkeitsveränderungen

Neben modellbedingten Unterschieden der Erreichbarkeitsberechnungen für den MIV und ÖV (siehe dazu Kapitel 2 in Berichtsteil A) gibt es eine Reihe von tatsächlichen Änderungen der Erreichbarkeiten unterschiedlichen Ursprungs. Es ist bei allen Änderungen daher zu berücksichtigen, dass sich für gewöhnlich mehrere Faktoren geändert haben können – wie die Veränderung der Verteilung der Bevölkerung im Raum oder die Veränderung der Reisezeiten und des Verkehrsangebots. Ein direkter Schluss auf eine einzelne Ursache ist daher stets problematisch.

5.1.1 Demografische Entwicklungen

Abwanderungen aus peripheren Gebieten in zentralere Bereiche und das stärkere Bevölkerungswachstum in den Städten und ihrer Umgebung führen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeitsmittelwerte, insbesondere der Gebiete, die sowohl periphere als auch zentrale Flächen beinhalten (siehe dazu Abb. 4 und die folgende Abb. 39).

Gleichzeitig gibt es kleinräumige Bewegungen der Bevölkerung innerhalb der (oft ländlichen) Ortschaften, die sich in Erreichbarkeitsänderungen widerspiegeln. So ziehen Junge oft bei der Familiengründung an den Ortsrand, während die Ortskerne zunehmend dünner besiedelt und von Älteren bewohnt sind. Trotz dieser Bevölkerungsbewegung verbleiben die Busstationen meist zentrumsnah, was letztlich zu einer Verschlechterung der ÖV-Erreichbarkeit führt.

5.1.2 Infrastrukturausbau und Fahrpläne

Großen Einfluss auf die Erreichbarkeit haben naturgemäß Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur. Hier ist zu berücksichtigen, dass bei Erreichbarkeitsberechnungen ausschließlich Änderungen der Reisezeit berücksichtigt werden. Fahrplanverbesserungen scheinen daher bei Erreichbarkeitswerten nur dann auf, wenn es tatsächlich zu Reisezeitveränderungen kommt. Verkürzte Intervalle, eine größere Anzahl von Kursen oder eine Vertaktung wirken sich nicht direkt auf die Erreichbarkeit aus. Aufgrund der Beurteilung der Erreichbarkeit durch Mittelwerte relativ gro-

ßer Gebiete (Bezirke, Bundesländer) wirken sich relativ kleine Änderungen an Infrastruktur und Fahrplan oft nur gering aus.

5.1.3 Modelländerungen

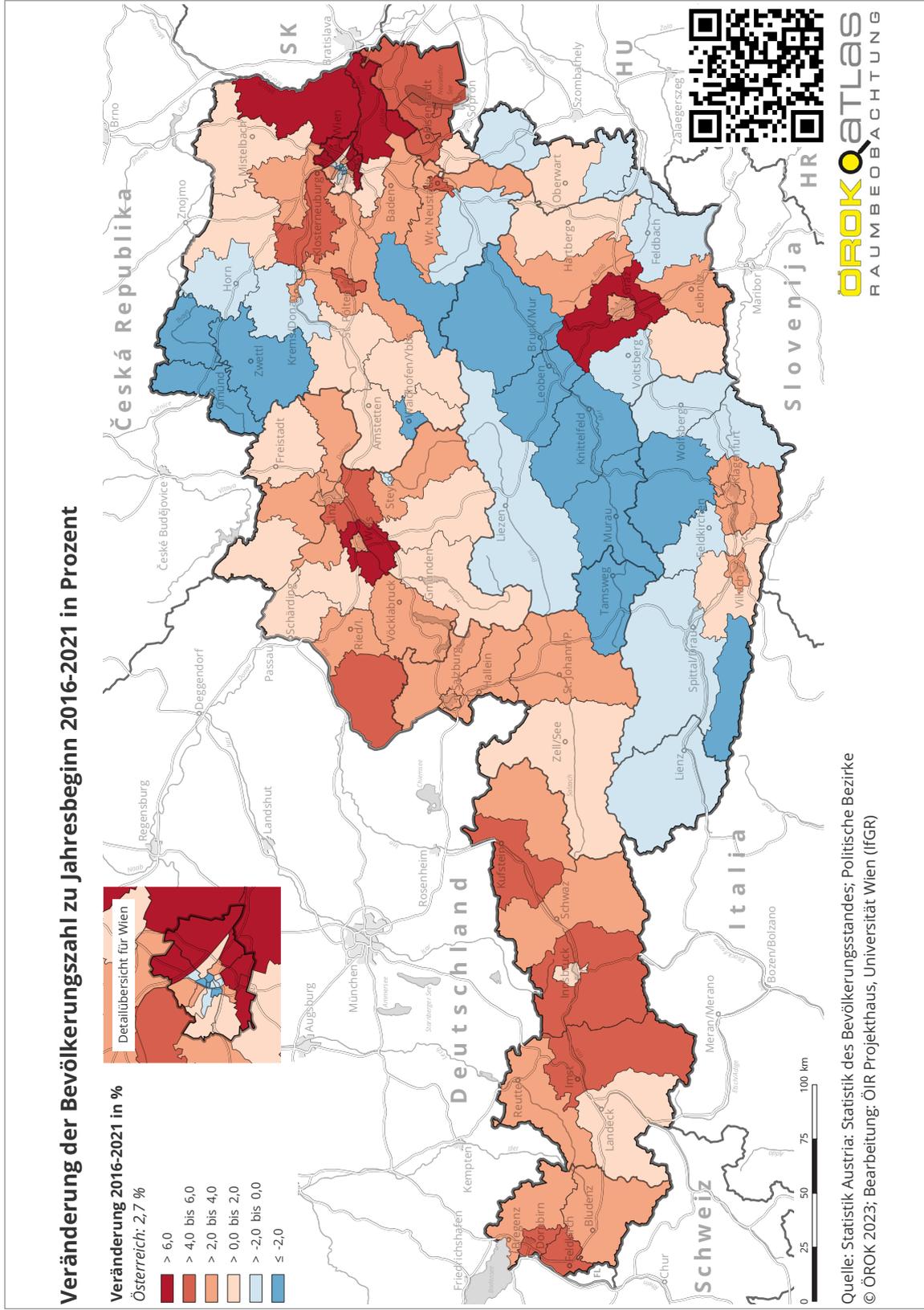
Ein Teil der Veränderungen in den Ergebnisdaten – und dadurch problematisch für die Vergleichbarkeit mit der Erreichbarkeitsanalyse 2018 – basiert aufgrund von Änderungen und Verbesserungen an Modell- und Grundlagendaten, bedingt durch die zwischenzeitlich weitergehenden technischen Möglichkeiten und verbesserte verfügbare Daten.

Im Bereich des MIV ist das Modell stabil geblieben, jedoch die dahinterliegenden Daten zum Netzwerk sind zum Teil auf Verbesserungen in der Realität zurückzuführen, zum anderen Teil aber auch auf die Verbesserung der Datengrundlagen an sich. Im konkreten bezieht sich dies auf Verbesserungen in GIP und Auslandsnetzwerk sowie die dazugehörigen Geschwindigkeiten.

Im Bereich des ÖV wurde auf ein neues Modell bzw. Routingsystem umgestellt, um zwischenzeitlich neue Anforderungen – auch in anderen Tätigkeitsbereichen – zu erfüllen (u.a. Multimodalität) sowie verbesserte Handhabbarkeit und Flexibilität in Arbeit und Anwendung zu ermöglichen. Diese Umstellung bringt im Detail einige Änderungen mit sich, z.B. im Bereich der fußläufigen Erreichbarkeit, ermöglichen aber auch eine verbesserte Berechnung der Gesamtroute aus einem Modellsystem. Abgesehen davon sind natürlich auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs Verbesserungen in den Grundlagendaten (u.a. Fahrplan, Fußwegenetzwerk) umgesetzt worden. Diese Umstände erschweren daher einen direkten 1:1 Vergleich bzw. machen einen sinnvollen Vergleich nicht möglich. Es ist nur schwer bzw. nicht möglich, zu unterscheiden, ob eine Veränderung eines Erreichbarkeitsgrades oder einer mittleren Reisezeit auf Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur bzw. ÖV-Fahrplanangebotes oder auf die geänderte Rechenmethode bzw. Grundlagendaten zurückzuführen ist.

Eine umfassendere und detailliertere Beschreibung der Änderungen ist in Berichtsteil A „Methodik“ zu finden.

Abb. 39: Änderung Wohnbevölkerung der Bezirke 2016 bis 2021



5.2 Infrastrukturänderungen seit 2016

Die folgenden Tabellen zeigen erreichbarkeitsrelevante Änderungen der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsorganisation im Öffentlichen Verkehr und auf der Straße seit 2016. Die Maßnah-

men wurden von Vertreter:innen der ASFINAG und der Bundesländer in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ bekannt gegeben und umfassen den Zeitraum Mai 2016 bis Oktober 2023.

Tabelle 35: Größere Baumaßnahmen im Bereich der ASFINAG

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
A5 Nord-/Weinviertel Autobahn	Schrick - Poysbrunn	Mai 19	Neubau
A5 Nord-/Weinviertel Autobahn	Umfahrung Drasenhofen	Sept. 19	Neubau
S03 Weinviertel Schnellstraße	Hollabrunn Süd - Hollabr. Nord	Juni 19	Neubau
S03 Weinviertel Schnellstraße	Hollabrunn Nord - Guntersdorf	Nov. 20	Neubau
S36 Murtal Schnellstraße	Sankt Georgen - Scheifling	Sept. 21	Neubau
A8 ASt Wels Wirtschaftspark	Wels Wirtschaftspark	Nov. 19	neue Anschlussstelle
A14 ASt Bludenz/Bürs	Bludenz/Bürs	Nov. 21	neue Anschlussstelle
S1 ASt Güterzentrum Wien Süd	Inzersdorf	Okt. 16	neue Anschlussstelle
A9 ASt Hengsberg	Hengsberg	Juni 18	neue Anschlussstelle
A14 ASt Rheintal Mitte (ASt Dornbirn Süd)	Dornbirn Süd	Feb. 22	neue Anschlussstelle
A12 ASt Zirl Ost/Kematen Um-bau	Zirl Ost/Kematen	Aug. 18	Umbau Anschlussstelle
A4 ASt Neusiedl/Gewerbepark	Neusiedl/Gewerbepark	Dez. 13	neue Anschlussstelle
A4 Fischamend - Bruck West	Fischamend - Bruck West	Aug. 22	zusätzliche Fahrstreifen
S33/A1 Knoten Sankt Pölten - Sankt Pölten Nord	Knoten Sankt Pölten - Sankt Pölten Nord	Nov. 21	zusätzliche Fahrstreifen
A1 Matzleinsdorf - Pöchlarn	Matzleinsdorf - Pöchlarn	April 18	zusätzliche Fahrstreifen
A7 Donau Bypass-Brücke Linz	Donau Bypass-Brücke Linz	Aug. 20	zusätzliche Fahrstreifen
A9 Tunnelkette Klaus	Tunnelkette Klaus	Sept. 17	zusätzliche Fahrstreifen (neue Tunnelröhren)
A9 Gleinalmtunnel	Gleinalmtunnel	Juli 17	zusätzliche Fahrstreifen (neue Tunnelröhre)
A10	Oswaldibergtunnel	2017	Generalsanierung, 2016 nur 1 Tunnelröhre verfügbar, 2017 Freigabe beider Röhren
A1 Salzburg	Salzburg	Nov. 22	Aufhebung 80 km/h

Tabelle 36: Änderungen in den Bundesländern

Burgenland

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
Neusiedler Seebahn	Bahnhof Gols	April 22	Ausweiche Gols

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
B 61a (Verlängerung S31 zur Staatsgrenze AT/HU)	Steinberg-Dörfl - Rattersdorf - Staatsgrenze AT/HU	Nov. 20	Neubau/Umfahrung (Ortschaften Rattersdorf, Mannersdorf a. d. Rabnitz, Unterloisdorf, Oberloisdorf, Steinberg)

Kärnten

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
Einstellung Gailtalbahn zw. Hermagor und Kötschach-Mauthen	Hermagor – Kötschach Mauthen	Dez. 16	Schließung
Einführung der S-Bahn zwischen Hermagor, Arnoldstein und Villach	Villach – Hermagor	Dez. 16	Elektrifizierung und Taktverdichtung
Modernes Buskonzept im oberen Gailtal	Hermagor – Kötschach Mauthen	Dez. 16	neue Linienführung inkl. Takteinrichtung auf der Straße
Einstellung Rosentalbahn zwischen Weizelsdorf und Rosenbach	Weizelsdorf – Rosenbach	Dez. 16	Schließung
Modernes Buskonzept zwischen Weizelsdorf und Rosenbach	Weizelsdorf – Rosenbach	Dez. 16	neue Linienführung inkl. Takteinrichtung auf der Straße
Neubau der Haltestelle Ledenitzen in neuer Lage, Schließung des ehemaligen Bahnhof Ledenitzen	Villach – Rosenbach	2017	Verlegung/Bau in neuer Lage in ca. 1,2 km Entfernung zum Altbestand
Schließung Haltestelle Oberfalkenstein auf der Tauernstrecke	Spittal – Mallnitz	Dez. 19	Auflassung Bahnhof
Neubau Haltestelle Villach Landskron auf der Strecke Villach – Feldkirchen	Villach – Feldkirchen	Dez. 19	Neubau Bahnhof
Einführung der S-Bahn (elektrifiziert) zwischen Weizelsdorf und Klagenfurt	Weizelsdorf – Klagenfurt	April 21	Elektrifizierung und Taktverdichtung
Neubau Haltestelle Lambichl auf der Strecke Klagenfurt – Weizelsdorf	Weizelsdorf – Klagenfurt	Dez. 22	Neubau Bahnhof
Schienenersatzverkehr zwischen Klagenfurt und Wolfsberg – Bauarbeiten Koralmbahn	Klagenfurt – Wolfsberg	April 23 bis Dez. 23	Schienenersatzverkehr mit Bussen auf der Straße

Straße: keine relevanten Veränderungen

Niederösterreich

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
Bahnlinie Kamptalbahn-Kremser Bahn	Horn – Hadersdorf – Krems – Sankt Pölten	2016	Durchbindung aller Züge, Verkürzung der gesamten Reisezeit
Bahnlinie Nordwestbahn	Wien Floridsdorf – Korneuburg – Stockerau	Dez. 16	Einführung 15-Minuten-Takt bis Korneuburg, bis Stockerau verkehren einzelne Züge zusätzlich zum 30-Minuten-Takt
Bahnlinie Westbahn-Strecke	Wien – Tullnerfeld – Sankt Pölten – Pöchlarn – Amstetten	Dez. 17	Einführung neuer Cityjet-Express (CJX) mit neuen Desiro Mainline Zügen über die Neubaustrecke als Ersatz für REX200 (nicht barrierefrei) Züge auf der neuen Westbahn-Strecke
Bahnlinie Franz-Josefs-Bahn	Wien – Klosterneuburg – Kritzensdorf	Dez. 17	Verdichtung Angebot auf 4 Züge pro Stunde bis Kritzensdorf, ab 2020 erfolgte die Verlängerung der zwei in Kritzensdorf endenden Züge bis Sankt Andrä-Wördern
Regionalbahnen NÖ	Erlaufalbahn Scheibbs – Wieselburg, Traisentalbahn Sankt Pölten – Traisen – Schrambach/Hainfeld, Kamptalbahn Sigmundsherberg – Horn – Krems – Sankt Pölten, Leobersdorfer Bahn Leobersdorf – Weißenbahn-Neuhaus, Gutensteinerbahn Wiener Neustadt – Gutenstein, Puchberger Bahn Wr. Neustadt – Puchberg am Schneeberg, Aspangbahn Wr. Neustadt – Aspang	Dez. 18, Mai 19 und Dez. 19	Einführung täglicher Stundentakt von 5 bis 23 Uhr auf allen Bahnstrecken, Einführung bzw. Ausweitung Halbstundentakt morgens + nachmittags für Pendler; letzte Abfahrt von regionalen Zentren bzw. aus Ballungsraum Wien mit einer Abfahrt in die Region ab 22 Uhr möglich auf den NÖ Regionalbahnen
Bahnlinien in NÖ bei REX und S-Bahn	Franz-Josefs-Bahn Wien FJB – Krems, Wien FJB – Gmünd NÖ; Nordwestbahn Wien Floridsdorf – Retz, Laaer Ostbahn Wien Floridsdorf – Laa an der Thaya, Nordbahn Wien Floridsdorf – Gänserndorf – Breclav, Flughafen S-Bahn Wien Floridsdorf – Wolfsthal, Ostbahn Wien Hbf. – Bruck an der Leitha, Südbahn Wien Hbf. – Wiener Neustadt – Payerbach-Reichenau	Dez. 19	Einführung täglicher Stundentakt auf allen Strecken sowie Ausweitung der Abendverkehrszeit bis 23/0 Uhr
Bahnlinie Badner Bahn	Wien Oper – Wiener Neudorf – Baden Josefsplatz	Dez. 20	Einführung 7,5 Minuten-Takt Wien Oper – Wiener Neudorf von 6 bis 21 Uhr, Einführung täglicher 15-Minuten-Takt bis 24 Uhr statt bisher bis 21 Uhr bis Baden Josefsplatz
Bahnlinie Mariazellerbahn	Sankt Pölten Hbf. – Laubenbachmühle	Dez. 20	Einführung täglicher Stundentakt von 5 bis 23 Uhr sowie Halbstundentakt im Frühverkehr nach Sankt Pölten, Laubenbachmühle – Mariazell 2-Stunden-Takt
Bahnlinie Marchegger Ostbahn	Stadtgrenze Wien nächst Aspern Nord – Marchegg	Dez. 22	Elektrifizierung, Fahrzeitkürzung bei Nahverkehrszügen
Bahnlinie Franz-Josefs-Bahn	Wien FJB – Gmünd – Ceske Velenice	Dez. 22	Einführung Direktzüge Prag – Tabor – Gmünd NÖ – Wien FJB mit 2 Zugpaaren, Ausbau grenzüberschreitendes Angebot
Bahnlinie Pottendorfer Linie	Stadtgrenze Wien – Ebreichsdorf – Wampersdorf	Sept. 23	2-gleisiger Ausbau, tw. Neubau Münchendorf – Wampersdorf, Umfahrung Ebreichsdorf

Niederösterreich

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
B37 Kremser Straße	7,111–8,546	2019	Spurzulegung
B37 Kremser Straße	5,375–6,928	2019	Spurzulegung
L112 Aspam –Traismaurer Straße B43	0,000–2,756	2020	Umfahrung
L76 Lugendorf – Rastbach	11,484–12,953	2023	Umfahrung
B26 Puchberger Straße	44,490–44,600	2020	Niveaufreimachung Eisenbahnkreuzung
L4132 Rohrbach a. Steinfeldelde – Köttlach	3,630–3,690	2020	Niveaufreimachung Eisenbahnkreuzung
L4132 Rohrbach a. Steinfeldelde – Köttlach	3,200–3,800	2022	Niveaufreimachung Eisenbahnkreuzung
L11a	0,000–1,200	2019	Umfahrung
B15 Mannersdorfer Straße	16,872–17,435	2019	Niveaufreimachung Eisenbahnkreuzung
B21 Gutensteiner Straße	21,057–21,863	2020	Umlegung
L9 Orth a. d. Donau – Gänserndorf	18,600–22,100	2019	Umlegung
B46 Staatzer Straße	5,240–6,000	2016	Umfahrung
B40 Mistelbacher Straße	44,780–48,910	2016	Umfahrung
B45 Pulkautal Straße	59,109–61,806	2017	Umfahrung
L10	31,228–31,782	2017	Umfahrung
L1020 Kleinhöflein – Retzbach	0,000–2,354	2016	Spange
L1026 Jetzelsdorf – Retz	8,422–9,036	2016	Spange
B25 Erlaufthal Straße	7,100–15,817	2021	Umfahrung
L105 Wieselburg – Sankt Leonhard am Forst	1,200–1,820	2021	Überführung
L6141 Schachau – Bodensdorf	6,910–7,330	2021	Überführung
L6142 Wieselburg – Purgstall an der Erlauf	2,844–3,266	2021	Überführung
L96 Plaika – Wieselburg – Randegg	4,200–4,440	2021	Überführung
B2 Waldviertler Straße	59,385–60,320	2016	Niveaufreimachung
L6140 Oberdörfel – Wieselburg	12,957–13,027	2021	Unterführung
B38 Böhmerwald Straße	0,064–0,402	2016	Niveaufreimachung
B34 Kamptal Straße	44,614–44,772	2016	Niveaufreimachung
B38 Böhmerwald Straße	38,040–48,595	2017	Umfahrung
B123 Mauthausener Straße	1,969–4,506	2017	Umfahrung
B123a Mauthausener Straße	6,909–7,120	2017	Umfahrung
B38a Böhmerwald Straße Abzweigung Horn	0,375–1,011	2016	Niveaufreimachung
B30 Thayatal Straße	0,070–1,213	2020	Spange
L88 Speckberg – Trefflingtal – Böhlerwerk	12,492–14,762	2018	Spange
L2043 Maria Ellend	0,010–0,196	2018	Neubau
B38 Böhmerwald Straße	55,201–57,100	2018	Spurzulegung
L5246 Kettenreith – Kilb – Roggendorf	0,000–1,401	2020	Anbindung
L5293 Inning – Löbersdorf	0,000–0,300	2020	Anbindung
L5246 Kettenreith – Kilb – Roggendorf	12,900–13,150	2020	Anbindung
B20 Mariazeller Straße	7,649–7,918	2021	Niveaufreimachung Eisenbahnkreuzung
L5102 Stattersdorf – Sankt Georgen/Steinfeldelde	7,280–7,941	2021	Niveaufreimachung Eisenbahnkreuzung
B37 Kremser Straße	3,950–5,400	2021	Sicherheitsausbau
B36 Zwettler Straße	51,566–52,826	2022	Spurzulegung

Oberösterreich

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
B 1 4-streifiger Ausbau Hörsching	Km 196,56–198,64	2022	Ausbau
B 38 Umfahrung Peilstein, 1. Teil	L 1151 bis B 38 Ortsende Ri. Kollerschlag	20222	Umfahrung
B 147 Umfahrung Munderfing		2017	Umfahrung
B 140 Umlegung Obergrünburg	Km 10,8–11,4	2020	Umlegung
B 130 Umfahrung Eferding, 2. Teil	B 219 Hinzenbach – B 130 südl. Popping	Okt. 16	Umfahrung
A 7 Vöest-Bypassbrücken		2020/21	Brücke
Neue Linzer Eisenbahnbrücke		2021	Brücke

Schiene/Öffentlicher Verkehr: keine relevanten Veränderungen

Salzburg

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
B168a – Entlastungsstraße Schüttdorf, Zell am See	B311 Pinzgauer Straße südlich Schüttdorf – B168 Mittersiller Straße	2022	Umfahrung
L214 Ortsentlastung Wagrain	Kreisverkehr B163 – Kreisverkehr L214	9/2023–6/2025	Umlegung

Schiene/Öffentlicher Verkehr: keine relevanten Veränderungen

Steiermark

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
Schiene Südbahn	Bruck/Mur – Leoben	Dez. 21	Neue Haltestelle Leoben-Lerchenfeld
Schiene Südbahn	Mürzzuschlag – Bruck/Mur	Dez. 22	Auflassung Haltestelle Hönigsberg

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
B64, Rechbergstraße	Weiz – Gleisdorf	Mai 22	Ortsumfahrung Weiz 2. Teil
S36, Murtal Schnellstraße	Judenburg – Scheifling	Nov. 20	Schnellstraßen-ausbau Sankt Georgen – Unzmarkt
A9, Pyhrnautobahn	Graz – Leibnitz	Juni 18	Neue Anschlussstelle Hengsberg

Tirol

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
ÖBB Unterinntalstrecke Innsbruck – Wörgl	Neue Haltestelle Hall-Thaur	Dez. 17	Neue ÖBB-Haltestelle entlang bestehender Strecke
ÖBB Unterinntalstrecke Innsbruck – Wörgl	Neue Haltestelle Innsbruck Messe	Dez. 21	Neue ÖBB-Haltestelle entlang bestehender Strecke
Straßenbahnlinie 2 und 5, Innsbruck, Westast	Straßenbahnverlängerung von „Hötting-West“ zur „Technik“ und den beiden weiterführenden Ästen von „Technik“ bis Peerhofsiedlung (Linie 2) bzw. Technik West (Linie 5)	Dez. 17	Neue Straßenbahntrasse sowie 8 neue Haltestellen in der Stadt Innsbruck
Straßenbahnlinie 2 und 5, Innsbruck, Ostast	Straßenbahnverlängerung von „Leipziger Platz“ bis Schützenstraße bzw. Josef-Kerschbaumerstraße	Jänner 19	Neue Straßenbahngleise sowie 12 neue Haltestellen in der Stadt Innsbruck
Straßenbahnlinie 5 Innsbruck, Schützenstraße – Rum Bahnhof	Straßenbahnverlängerung von der Haltestelle Innsbruck Schützenstraße bis Rum Bahnhof (Anschluss an ÖBB) inkl. neue dazwischenliegende Haltestellen Neu-Rum Volksschule und Neu-Rum Serlesstraße	März 23	Neue Straßenbahngleise der Stadt Innsbruck und der Marktgemeinde Rum sowie drei neue Haltestellen (alle in Rum).

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
B177 Umfahrung Scharnitz	Kreuzung B177 Innsbruckerstraße (südlich von Scharnitz) zur Kreuzung B177/Innsbruckerstraße (nördlich von Scharnitz)	Nov. 18	Neubau Umfahrungsstraße, Verlegung Landesstraße B von Ortsgebiet auf Umfahrungsstraße
B100/B107	B100/B107 „Glocknerkreis“ Nußdorf-Debant	Nov. 18	Zweispuriger Ausbau des Kreisverkehrs

Vorarlberg

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
Eisenbahn – Strecke Lauterach-Sankt Margrethen	Lauterach-Hard km 8,55	Sept. 22	Errichtung neue Haltestelle, Lauterach-Unterfeld
Eisenbahn – Strecke Lauterach-Sankt Margrethen	Lauterach-Hard km 6,4–8,5	Dez. 21	Errichtung Doppelspur Hard-Lauterach*
Eisenbahn – Strecke Lauterach-Sankt Margrethen	Lustenau-Hard km 3,4–6,4	Dez. 21	Erhöhung Vmax auf 130 km/h (mit NT)*
Eisenbahn – Strecke Lochau-Lindau	Lochau-Lindau (auf deutschem Staatsgebiet) km 2,46	Dez. 20	Errichtung neuer Durchgangsbahnhof Lindau-Reutin*
Eisenbahn – Strecke Bludenz-Bregenz	Wolfurt, km 16,99	Okt. 18	Ausbau Güterterminal Wolfurt

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
A14, Rheintal/Walgauautobahn, AST Dornbirn Süd	Km 19,9	Feb. 22	Neubau Anschlussstelle
L45a, Bleichestraße	Km 0,0–1,17	Dez. 20	Neubau Landesstraße
L39, Lastenstraße	Km 0,0–1,43	Feb. 22	Neubau Landesstraße
A14, Rheintal/Walgauautobahn, AST Bludenz-Bürs	Km 59,16	Dez. 21	Ausbau AST
L82a, Äulestraße	Km 0–0,1	Dez. 21	Neubau Landesstraße gemeinsam mit AST
L200, Nordumfahrung Bühel	Km 20,1–21,6	Okt. 16	Neubau Landesstraße

* Teil der Maßnahmen zur Beschleunigung des Eurocity Zürich-München

Wien

Schiene/Öffentlicher Verkehr

Verkehrsmittel/Strecke	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
U1-Verlängerung	Reumannplatz-Oberlaa	2018	U1-Süd-Verlängerung inkl. Optimierte Busnetz im 10. Bezirk sowie Neuausrichtung der Regionalbusse (Konzentration auf Endhaltestelle U1 Oberlaa) gleichzeitig Einstellung der Straßenbahnlinie 67
Straßenbahn Linie D Hauptbahnhof	Hauptbahnhof – Gudrunstraße/Absberggasse	2019	Verlängerung durch neues Stadtentwicklungsgebiet
Neuorganisation Straßenbahnen im 10. Bezirk (Einstellung Linie 67; neue Linie 11; neue Wendeschleife Geiereckstraße)			Anpassung infolge U1-Süd-Verlängerung; Verdichtung Angebot Quellenstraße (2 Linien)
Straßenbahnlinie O Nordbahnviertel	Praterstern – Bruno-Marek-Allee	2020	Verlängerung durch neues Stadtentwicklungsgebiet
Wiener Lokalbahn	Oper Wiener Neudorf	2020	7,5 Min. Takt
Diverse Verbesserungen im S-Bahn-Netz Ostregion			

Straße

Straße	Abschnitt	Verkehrswirksam	Art der Maßnahmen
Neuerrichtung Straßenzug Eva-Zilcher-G. – Südbahnhofbrücke – Franz-Grill-Straße	Gudrunstraße- Landstraßer Gürtel (HB 221)	2021	Neue Straßenverbindung mit Brücke über die Ostbahn und durch das Arsenal
Sperre der Leopoldsdorfer Straße von der Kreuzung Himberger Straße über die Brücke S1 für den Individualverkehr	von der Kreuzung Himberger Straße bis Spange Leopoldsdorf	2018	Sperre Straßenverbindung für MIV zur Bevorrangung Bus—Verkehr zur U1 Oberlaa
Diverse Erschließungsstraßen in den Stadtentwicklungsgebieten zur lokalen Erschließung			
Mariahilfer Straße	Westbahnhof/Gürtel – Getreidemarkt	2016	Begegnungszone, im Abschnitt um Neubaugasse Fußgängerzone
Umleitungen/Sperren durch Errichtung der U2xU5 im Westen Wiens	Matzleinsd Pl.; Reinprechtsdorfer Str., Wienzeile bei Pilgramg., Kircheng, Landesgerichtsstr., Alserstr./ Universitätsstraße	2020–2028	Mehrere Sperren bzw. Umleitungen im Hauptstraßennetz

5.3 Erreichbarkeitsveränderungen 2016–2023 und raumstrukturelle Zusammenhänge

Grundlage dieses Abschnittes ist die Gegenüberstellung der Ergebnisse der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 mit jenen aus dem Jahr 2018 auf mehreren Ebenen – Österreich, Bundesländer, Zentren und Bezirke. Die signifikantesten Unterschiede hinsichtlich der durchschnittlichen Erreichbarkeit von regionalen und überregionalen Zentren und der gewichteten Reisezeit in die Zentren werden im Folgenden analytisch beschrieben.

Nachdem im Kapitel 5.1 die möglichen Ursachen für Erreichbarkeitsveränderungen auf einer generellen Ebene aufgezeigt wurden – demografische Entwicklungen, Infrastrukturausbau und Fahrpläne, Modelländerungen – und Kapitel 5.2 die einzelnen Infrastrukturänderungen auf der Straße und im ÖV seit 2016 enthält, versucht dieser Abschnitt größere Erreichbarkeitsveränderungen zwischen 2016 und 2023 aufzuzeigen, ihre möglichen Ursachen abzuleiten und in integrierter Weise zu erklären.

Für die Interpretation der signifikantesten Änderungen in den Bundesländern und Regionen werden einerseits demografische Veränderungen, andererseits Infrastrukturänderungen und Fahrplanänderungen berücksichtigt. Weitere relevante Faktoren für Erreichbarkeitsveränderungen sind auch die Anzahl und die räumliche Lage der regionalen und überregionalen Zentren. Eine Karte zur Lage der Zentren findet sich im Kapitel 1.2 im Berichtsteil A sowie eine Auflistung auch in den Ergebnistabellen im Anhang.

Gesamtheitliches Bild der Veränderungen

Zuerst werden die Ergebnisse der beiden Analysen auf Österreich-Ebene verglichen, sowohl im MIV als auch im ÖV.

Die Änderung des Erreichbarkeitsgrades der überregionalen Zentren weist eine positive Tendenz auf – mit einem Anstieg der Erreichbarkeit von überregionalen sowie regionalen Zentren im **Motorisierten Individualverkehr**. Die 3,5-prozentige Verbesserung kann als Kumulationseffekt interpretiert werden, begründet durch einen Anstieg der Bevölkerungszahl und einer gleichzeitigen stärkeren Konzentration dieser in gut erreichbaren Regionen. Der weniger starke Zuwachs der Erreichbarkeit regionaler Zentren im MIV ist vor allem auf den Wegfall von einigen regionalen Zen-

tren in Niederösterreich zurückzuführen. Trotzdem bleibt die Tendenz insgesamt positiv.

Bereits die ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 hat einen deutlichen Zusammenhang von Erreichbarkeit und Bevölkerungsentwicklung aufgezeigt: Je besser die Erreichbarkeit der Zentren ist – insbesondere im ÖV – desto stärker wächst die Bevölkerung. Die Attraktivität der Bezirke als Wohnstandort wird dabei stärker von der Erreichbarkeit der überregionalen Zentren, als von der Erreichbarkeit der regionalen Zentren beeinflusst. Dies erklärt auch die starke Bevölkerungsentwicklung in größeren Städten und ihrem Umland.

Bei der Erreichbarkeit im **Öffentlichen Verkehr** haben sich – im Vergleich zur Methode 2016 – einige methodische Änderungen bei der Berechnung der Erreichbarkeiten ergeben. Im Kapitel 1 des Berichtsteils A werden diese unterschiedlichen methodischen Zugänge im Detail beschrieben. Ein Vergleich von ÖV-Erreichbarkeitswerten zwischen den beiden Analysejahren kann somit nur begrenzt durchgeführt werden.

Nichtsdestotrotz sind beim direkten Vergleich der ÖV-Erreichbarkeiten auf Bundesebene folgende Ergebnisse zu erwähnen: Die überregionalen Zentren können von einer größeren Anzahl an Personen erreicht werden und deren Erreichbarkeit hat sich insgesamt um 1,8 Prozentpunkte gegenüber dem Jahr 2016 auf 66 Prozent verbessert.

Bei den regionalen Zentren ist hingegen eine leichte Abnahme der Erreichbarkeit im ÖV von weniger als einem Prozentpunkt festzustellen. Dies ist – wie auch bei der Erreichbarkeit im MIV – vor allem mit der Änderung der Anzahl und Lage der regionalen Zentren zu begründen, weniger mit ÖV-Maßnahmen.

Tabelle 37: Vergleich der Erreichbarkeitsgrade des nächsten Zentrums 2018 und 2023

	2018	2023	Differenz
MIV ZO5	85,30 %	88,83 %	+3,53 %
MIV ZO3	97,30 %	97,91 %	+0,61 %
ÖV ZO5 (schulfrei)	64,20 %	66,00 %	+1,80 %
ÖV ZO3 (schulfrei)	72,40 %	71,66 %	-0,74 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Bei der Betrachtung der mittleren gewichteten Reisezeit zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Erreichbarkeitsgraden. Österreich verfügt bereits

über ein gut ausgebautes Straßennetz. Insgesamt ist nur eine geringe Veränderung der Reisezeiten festzustellen. Die größten Verbesserungen zeigen sich bei den überregionalen Zentren im MIV mit minus 1,8 Minuten auf nunmehr 26,8 Minuten. Im MIV kommt es auch bei den regionalen Zentren zu kürzeren Reisezeiten, beim ÖV nur bei den überregionalen Zentren. Die ÖV-Reisezeiten zu den regionalen Zentren verschlechtert sich leicht. Die Veränderungen im ÖV sind neben tatsächlichen Erreichbarkeitsveränderungen aufgrund Infrastruktur- und Fahrplanänderungen, auch auf eine Kombination mehrerer Faktoren zurückzuführen – wie Bevölkerungsentwicklung, Anzahl und Lage der Zentren, sowie Modelländerungen.

Tabelle 38: Vergleich der mittleren gewichteten Reisezeit 2018 und 2023 [min]

Min.	2018	2023	Differenz
MIV ZO5	28,6	26,8	-1,8
MIV ZO3	13,7	13,2	-0,5
ÖV ZO5 (schulfrei)	38,5	38,1	-0,4
ÖV ZO3 (schulfrei)	20,1	20,9	+0,8

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

In den folgenden Abschnitten werden die wichtigsten Ergebnisse, die sich aus dem Kapitel 1 des Teil B mit Bezug zu Erreichbarkeitsveränderungen zwischen 2018 und 2023 ergeben, beschrieben – jeweils für den MIV und ÖV bzw. überregionale und regionale Zentren.

MIV-Erreichbarkeit überregionaler Zentren

Die Erreichbarkeit der überregionalen Zentren (innerhalb von 50 Minuten) ist im Burgenland von 82,3 auf 91 Prozent gestiegen (+8,3 Prozentpunkte), die Reisezeit hat sich um 2,6 Minuten auf 31,9 Minuten verkürzt. Ein möglicher Grund ist die Verlängerung der S31 Burgenland Schnellstraße Eisenstadt – Oberpullendorf als Landesstraße B61a bis zur Staatsgrenze nach Ungarn sowie die Verlängerung der Schnellstraße M85 auf ungarischer Seite.

Auch Tirol verzeichnet Erreichbarkeitsverbesserungen bei den überregionalen Zentren um 8 Prozent auf 75,3 Prozent und eine Reisezeitverkürzung um 4,5 Minuten auf nunmehr 37,1 Minuten. Die vertiefte Analyse auf Bezirksebene zeigt, dass die Erreichbarkeitsgrade vor allem im Bezirk Kitzbühel und im Bereich des Unterinntals im Raum Kufstein deutlich gestiegen sind. Für diese Ände-

rung konnten keine infrastrukturellen Gründe gefunden werden, möglicherweise waren die MIV-Reisezeiten im Jahr 2016 aber noch von den damals strengeren Grenzkontrollen beeinflusst.

Die Erreichbarkeit der überregionalen Zentren in Kärnten hat sich um 7 Prozentpunkte auf 88,9 Prozent verbessert, die Reisezeit ist um 2,6 Minuten kürzer als 2016 und beträgt nunmehr 28,7 Minuten – vor allem im Bezirk Spittal an der Drau hat sich die Erreichbarkeit deutlich verbessert. Ein möglicher Grund ist die Fertigstellung der Generalsanierung des zweiröhriigen Oswaldibergtunnels auf der A10 im Jahr 2017, wodurch der einröhriige Betrieb während des Jahres 2016 beendet werden konnte.

Durch die Aufnahme der Stadt Tulln als überregionales Zentrum hat sich die mittlere Reisezeit im Bezirk Tulln um 15 Minuten deutlich verbessert. Der gegenteilige Effekt tritt im Bezirk Mödling auf, wo die durchschnittliche Reisezeit um drei Minuten zugenommen hat, in erster Linie bedingt durch den Wegfall des nahegelegenen überregionalen Zentrums Wien Siebenhirten.

Zwischen 2016 und 2023 hat die Bevölkerung im Einzugsbereich der überregionalen Zentren zugenommen, allen voran in Wien mit +74.000 Personen, Graz mit +42.000, Wels mit +25.000, Innsbruck +19.000 und Linz mit +12.000 Personen. Dies ist vor allem auf den starken Bevölkerungszuwachs in den Städten und ihrem Umland zurückzuführen und weniger auf die Ausdehnung der Einzugsbereiche aufgrund von Infrastrukturverbesserungen.

MIV-Erreichbarkeit regionaler Zentren

Die ZO3-Erreichbarkeit hat sich im MIV (innerhalb von 30 Minuten) in den Bundesländern durchgängig leicht verbessert: in Tirol und Kärnten um 2,5 Prozentpunkte, im Burgenland um 1,5 Prozentpunkte und in den übrigen Bundesländern im Ausmaß von bis zu 0,5 Prozentpunkten. Änderungen bei der Anzahl und Lage der regionalen Zentren gab es nur in Wien und Niederösterreich. Die mittlere gewichtete Reisezeit hat sich um 0,2 Minuten in Oberösterreich bis hin zu mehr als einer Minute in Tirol verkürzt. Ein Sonderfall ist Wien, wo sich die mittlere gewichtete Reisezeit um 0,9 Minuten verkürzt hat, vermutlich vor allem wegen der erhöhten Anzahl an regionalen Zentren. Waren es im Jahr 2016 noch 21 sind es 33 im Jahr 2023.

Generell war zwischen 2016 und 2023 ein starker Bevölkerungszuwachs im Einzugsbereich der re-

gionalen Zentren zu verzeichnen, allen voran in Wien mit +196.000 Personen, Graz mit +43.000, Linz mit +24.000 und Salzburg mit +15.000 Personen.

Starke Erreichbarkeitszunahmen gab es in den Bezirken Lienz mit +7 Prozentpunkte auf 73,3 Prozent, Spittal an der Drau (+9 Prozentpunkte auf 80,6 Prozent), Neusiedl am See (+8 Prozentpunkte auf 94,7 Prozent) und im Bezirk Innsbruck Land mit +6 Prozentpunkte auf 93,6 Prozent. Die Änderungen im Bezirk Neusiedl lassen sich durch geringfügige Änderungen im Straßennetz (z.B. Ausbau der A4) und das Bevölkerungswachstum erklären. Gleichzeitig gab es merkbare Verschlechterungen der Erreichbarkeit um 3 bis 4 Prozentpunkte in den niederösterreichischen Bezirken Melk und Scheibbs. Parallel dazu hat sich auch die mittlere gewichtete Reisezeit in den Bezirken Amstetten, Melk und Scheibbs signifikant verlängert (zwischen 3 und 4 Minuten). Dies ist im Wesentlichen durch den Wegfall von vier regionalen Zentren im westlichen Niederösterreich zu erklären.

ÖV-Erreichbarkeit überregionaler Zentren

Auf Bundesländerebene zeigen sich bei der ÖV-Erreichbarkeit überregionaler Zentren die stärksten Erreichbarkeitsverbesserung in Tirol mit +3,8 Prozentpunkten, gefolgt von der Steiermark und Kärnten mit jeweils +2,5 Prozentpunkten. In Niederösterreich führt vor allem das zusätzliche überregionale Zentrum Tulln dazu, dass sich die Erreichbarkeit im Vergleich zum Jahr 2016 um 1,7 Prozent verbessert hat.

Bei der Analyse der mittleren gewichteten Reisezeiten fällt auf, dass sich diese in Wien von 11,1 Minuten im Jahr 2016 um fünf Minuten auf nunmehr 16 Minuten im Jahr 2023 verlängert haben. Dieser Unterschied lässt sich auf folgende Gründe zurückführen:

- » Der Wegfall von vier überregionalen Zentren in Wien und die Ergänzung um nur ein neues hat zu einem Netto-Verlust von drei überregionalen Zentren im Wiener Stadtgebiet geführt. Folge davon sind verlängerte Reisezeiten. Zusätzlich ist das neu dazugekommene Zentrum bereits in der Nähe von zwei vorhandenen Zentren, wodurch dessen Effekte auf die Erreichbarkeit nur einen begrenzten Einfluss hat.
- » Das verbesserte Berechnungsmodell der Erreichbarkeitsanalyse 2023/24, welches bewirkt, dass kurze Wege eher fußläufig zurückgelegt werden als mit dem ÖV. Dadurch entstehen

allerdings längere Reisezeiten (siehe dazu auch die Erläuterungen in den Abschnitten 2.1.2 im Berichtsteil A und 5.1.3 im Berichtsteil B).

Im Burgenland gab es zwischen 2016 und 2023 eine überdurchschnittliche Verkürzung der mittleren gewichteten Reisezeit von acht Minuten auf nunmehr 54,6 Minuten. In anderen Bundesländern machen die Verbesserungen 2 bis 3 Minuten aus – außer Wien und Vorarlberg mit +5 bzw. +1 Minute.

Die Erreichbarkeitsanalyse auf Bezirksebene zeigt die stärksten Verbesserungen des Erreichbarkeitsgrads in den Bezirken Tulln (+33 Prozentpunkte), Bruck an der Leitha (+30 Prozentpunkte), Kufstein (+22 Prozentpunkte), Horn +15 Prozentpunkte und Eferding (+13 Prozentpunkte) – drei davon befinden sich in Niederösterreich.

Die größten Zunahmen bei den Personen im Einzugsbereich der überregionalen Zentren zeigen sich in Wien mit +64.000 auf nunmehr 2,61 Millionen Personen. Obwohl in Wien und Umland ein starker Bevölkerungszuwachs stattgefunden hat, hat sich gleichzeitig durch das neue hinzugekommene Zentrum Tulln in Niederösterreich der Einzugsbereich verkleinert. Durch den Wegfall einiger ZO5 in den Wiener Außenbezirken hat sich der Einzugsbereich zum Teil auf niederösterreichische Zentren verschoben. Weiter starke Zunahmen der Personen im Einzugsbereich verzeichnen die Städte Graz mit +50.000, Linz +32.000, Salzburg +22.000, Wels +21.000, Wiener Neustadt +38.000. In Innsbruck hat sich der Einzugsbereich hingegen um 21.000 Personen verringert bzw. nach Rosenheim in Deutschland verschoben, denn gleichzeitig hat das überregionale Zentrum Rosenheim um 57.000 Personen hinzugewonnen. Tulln erreicht als neues ZO5 119.000 Personen – auf Kosten der überregionalen Zentren Krems mit -16.000 Personen und Sankt Pölten mit -60.000 Personen.

ÖV-Erreichbarkeit regionaler Zentren

Die ÖV-Erreichbarkeit regionaler Zentren ist stark beeinflusst durch Modelländerungen in der Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 und daher nur begrenzt mit der Erreichbarkeitsanalyse 2018 vergleichbar.

Auf Bundeslandebene finden sich die größten Erreichbarkeitsverbesserungen im Burgenland und in Salzburg mit jeweils +2,2 Prozentpunkten. Abnahmen der Erreichbarkeiten ergeben sich in Vorarlberg, Oberösterreich und vor allem in

Niederösterreich mit -4,9 Prozentpunkten, was wiederum durch den Wegfall von vier regionalen Zentren im westlichen Niederösterreich zu erklären ist.

Die Analyse der Erreichbarkeit auf Bezirksebene zeigt die größten Verbesserungen der ÖV-Erschließung in Jennersdorf (um +25 Prozentpunkte auf 35,6 Prozent) und in Feldkirchen (+17,8 Prozentpunkte auf 77,6 Prozent).

Den größten Zuwachs bei den Personen im Einzugsbereich der regionalen Zentren weisen die Städte Wien mit +270.000 Personen, Graz mit +14.000 und Salzburg mit +13.000 Personen auf.

Die gewichtete ÖV-Reisezeit zu vielen regionalen Zentren hat sich zum Teil verschlechtert. Dies ist auf Änderungen im Berechnungsmodell 2023/24 zurückzuführen, in welchem kurze Wege eher fußläufig als mit dem ÖV zurückgelegt werden.

6. EMPFEHLUNGEN FÜR KÜNFTIGE ERREICHBARKEITSANALYSEN

Im Zuge der Bearbeitungen der vorliegenden Erreichbarkeitsanalyse wurden Kenntnisse gewonnen, die in einer zukünftigen Erreichbarkeitsanalyse berücksichtigt werden sollten – die betrifft insbesondere die Weiterentwicklung des Modells.

Regionale und überregionale Zentren

Bei der vorliegenden Erreichbarkeitsanalyse wurden die regionalen und überregionalen Zentren von den Ländern definiert. Eine österreichweit einheitliche Definition der Zentren liegt der Festlegung keine zu Grunde, was einen Vergleich der Erreichbarkeitswerte zwischen Bundesländern erschwerte. Vorarlberg verfügt beispielsweise über vier überregionale Zentren und die wesentlich größeren Länder Tirol und Salzburg über jeweils nur eines. Um künftig eine bessere Vergleichbarkeit zwischen Bundesländerergebnissen herzustellen, ist im Zuge einer Aktualisierung der Erreichbarkeitsanalyse im Vorfeld eine einheitliche Zentrenfestlegung anzudenken. Dabei sind entsprechende Kriterien abzustimmen, die für eine bundesweit einheitliche Definition als überregionales bzw. regionales Zentrum herangezogen werden können.

Bedarfsverkehre und Verkehrsmittelkombinationen

Bei der Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 wurde – wie schon 2018, 2005 und 1997 – die Erreichbarkeit nur für den MIV und den ÖV errechnet. In den bisherigen Erreichbarkeitsanalysen konnten Bedarfsverkehre („Mikro-ÖV“-Lösungen) aufgrund der unzureichenden und nicht flächendeckenden Datenlage nicht berücksichtigt werden. Bedarfsverkehre sind flexible Mobilitätsangebote, die es in einer wachsenden Zahl österreichischer Gemeinden gibt²⁰. Im Frühjahr 2024 waren 284 aktive Systeme in 828 Gemeinden erfasst. Um den öffentlichen Verkehr detailgetreuer im Modell abbilden zu können, ist die Aufnahme von Bedarfsverkehren zu empfehlen.

Multimodale Kombinationen – wie z.B. Park&Ride, Bike&Ride etc. – machen einen hohen Anteil an der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs aus und werden immer stärker genutzt, konnten

aber in bisherigen Erreichbarkeitsanalysen aufgrund unzureichender Datengrundlagen ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Es könnte jedoch zukünftig, aufgrund der immer größeren Verfügbarkeit an Daten und Modellen, angedacht werden, bestimmte Verkehrsmittel-Kombinationen zu berücksichtigen und die Berechnungen und Analysen zu erweitern.

Stichtage

Bei der Auswahl der Stichtage sollte künftig auch auf temporäre Änderungen von Fahrplänen sowie Verkehrsinfrastrukturen – zum Beispiel Schienenersatzverkehre, Sanierung von Tunnelröhren etc. – geachtet werden und dementsprechend zwischen den Bundesländern abgestimmt werden.

Parkplatzsuchzeiten

Parkplatzsuchzeiten wirken sich auf die Reisezeiten im MIV aus. In der Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 werden Parkplatzsuchzeiten gemäß der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria in „hochverdichteten Kernzonen“ mit einem Aufschlag von fünf Minuten berücksichtigt. Entsprechend der Datenverfügbarkeit sollte bei einer nächsten Analyse ein realitätsadäquaterer Zugang gewählt werden, der neben einer besseren Abschätzung der tatsächlichen Parkplatzsuchzeiten auch die Wegzeiten hin zum Parkplatz abbildet.

Zumutbarkeitskriterien für die Nutzung des ÖV

In der Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 gilt eine Umsteigehäufigkeit von maximal drei sowie eine maximale Distanz zur Haltestelle von 1.250 m als zumutbar für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Diese Kriterien wären vor der Durchführung einer künftigen Erreichbarkeitsanalyse zu überprüfen.

Pendleranalysen

Die Verfügbarkeit von räumlich feineren Daten zu den Pendler:innenverflechtungen auf Ebene von 100 x 100-Meter-Rasterzellen könnte zur Verbesserung der ÖV-Routingqualität beitragen und die Ergebnisse in der ÖV-Modellierung noch besser

20 Die Website www.bedarfsverkehr.at bietet detaillierte Informationen zu den österreichischen Bedarfsverkehrssystemen.

an jene des MIV-Routings von Statistik Austria (adressgenaues Routing) angleichen.

Neue Points of Interest

Es ist anzudenken, die Erreichbarkeitsanalysen auf weitere Points of Interest in Zusammenhang mit zentralörtlichen Funktionen – wie z.B. Supermärkte, Apotheken, Ärzte, Krankenhäuser, etc. auszudehnen.

ANHANG

ERGEBNISSE - ZENTREN

Überregionales Zentrum (Z05) mit Personen im Einzugsbereich

Überregionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Eisenstadt	Burgenland	155.150	152.215	147.900
Klagenfurt	Kärnten	329.819	219.782	244.221
Villach	Kärnten	303.070	246.234	261.495
Krems an der Donau	Niederösterreich	187.014	144.019	166.402
Sankt Pölten	Niederösterreich	290.608	277.769	287.004
Wiener Neustadt	Niederösterreich	355.417	357.283	386.320
Tulln	Niederösterreich	159.562	118.885	123.772
Linz	Oberösterreich	612.340	632.753	662.608
Steyr	Oberösterreich	241.875	128.998	135.306
Wels	Oberösterreich	494.833	444.524	452.890
Salzburg	Salzburg	713.843	617.088	622.937
Graz	Steiermark	771.442	752.567	815.085
Leoben	Steiermark	301.305	266.479	293.441
Innsbruck	Tirol	511.760	596.724	595.189
Bregenz	Vorarlberg	96.711	101.499	100.766
Dornbirn	Vorarlberg	139.446	143.875	143.275
Feldkirch	Vorarlberg	96.634	90.777	92.247
Bludenz	Vorarlberg	91.944	74.370	74.972
Wien Floridsdorf	Wien	573.736	608.745	632.866
Wien Hauptbahnhof	Wien	477.202	379.733	396.662
Wien Meidling	Wien	543.608	454.871	443.534
Wien Mitte (Bhf)	Wien	174.716	267.812	264.101
Wien Schottentor (U2)	Wien	133.484	324.364	304.028
Wien Westbahnhof	Wien	387.081	359.342	361.650
Wien Seestadt	Wien	193.873	146.199	144.756
Wien Innere Stadt	Wien	7.352	72.808	73.904
Sankt Gallen	Schweiz	1.898	0	0
Brno	Tschechien	4.296	0	54
Ceske-Budejovice	Tschechien	51.309	507	650
Jihlava	Tschechien	7.343	0	0
Győr	Ungarn	1.362	319	319
Sopron	Ungarn	29.159	19.285	23.959
Szombathely	Ungarn	101.602	0	0
Zalaegerszeg	Ungarn	8.103	0	0
Bozen	Italien	8.748	0	0
Trieste	Italien	0	0	0
Kempten	Deutschland	37.605	0	0
München	Deutschland	0	0	0
Passau	Deutschland	154.466	36.108	48.369
Rosenheim	Deutschland	167.093	57.319	64.591
Bratislava	Slowakei	73.915	6.520	9.156

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Überregionales Zentrum (Z05) mit Personen im Einzugsbereich

Überregionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Trnava	Slowakei	0	0	0
Ljubljana	Slowenien	0	0	62
Maribor	Slowenien	114.048	0	0

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Regionales Zentrum (Z03) mit Personen im Einzugsbereich

Regionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Eisenstadt	Burgenland	40.188	68.200	66.341
Güssing	Burgenland	20.735	14.449	18.737
Jennersdorf	Burgenland	17.085	4.669	12.576
Mattersburg	Burgenland	75.002	28.612	28.096
Neusiedl am See	Burgenland	52.147	41.761	42.262
Oberpullendorf	Burgenland	38.654	34.599	35.714
Oberwart	Burgenland	36.986	43.262	41.630
Pinkafeld	Burgenland	35.847	11.467	20.872
Klagenfurt	Kärnten	136.502	153.619	150.497
Villach	Kärnten	111.918	117.424	123.472
Feldkirchen in Kärnten	Kärnten	58.514	31.882	30.205
Hermagor - Pressegger See	Kärnten	28.202	16.185	18.797
Sankt Veit an der Glan	Kärnten	38.968	31.787	38.140
Spittal an der Drau	Kärnten	64.434	47.871	50.106
Völkermarkt	Kärnten	64.102	29.898	40.295
Wolfsberg	Kärnten	43.817	38.858	41.557
Krems an der Donau	Niederösterreich	86.566	71.635	85.718
Sankt Pölten	Niederösterreich	115.117	131.255	134.224
Wiener Neustadt	Niederösterreich	113.828	146.331	146.269
Amstetten	Niederösterreich	54.232	57.479	64.729
Baden	Niederösterreich	137.412	124.468	132.255
Bruck an der Leitha	Niederösterreich	46.931	62.450	64.336
Gänserndorf	Niederösterreich	73.267	66.580	71.077
Gmünd	Niederösterreich	29.378	22.122	24.286
Hollabrunn	Niederösterreich	58.857	43.881	52.645
Horn	Niederösterreich	41.841	29.449	32.476
Korneuburg	Niederösterreich	67.806	72.791	72.002
Lilienfeld	Niederösterreich	44.990	24.487	24.941
Melk	Niederösterreich	78.295	45.639	53.720
Mistelbach	Niederösterreich	76.512	75.314	74.633
Mödling	Niederösterreich	63.483	75.675	79.293
Neunkirchen	Niederösterreich	70.313	65.680	67.741
Scheibbs	Niederösterreich	48.373	37.707	39.856
Tulln	Niederösterreich	72.312	76.472	74.057
Waidhofen an der Thaya	Niederösterreich	35.945	27.620	34.339
Waidhofen an der Ybbs	Niederösterreich	53.023	29.432	33.898

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Regionales Zentrum (Z03) mit Personen im Einzugsbereich

Regionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Zwettl	Niederösterreich	40.060	25.365	32.217
Linz	Oberösterreich	148.276	235.306	226.788
Steyr	Oberösterreich	78.985	91.618	93.177
Wels	Oberösterreich	78.373	106.894	109.940
Ansfielden	Oberösterreich	113.251	26.498	33.680
Bad Ischl	Oberösterreich	41.328	35.597	37.943
Bad Leonfelden	Oberösterreich	36.167	19.079	21.021
Braunau am Inn	Oberösterreich	31.909	32.973	36.390
Eferding	Oberösterreich	72.275	27.427	31.185
Enns	Oberösterreich	48.656	53.433	51.515
Freistadt	Oberösterreich	34.288	24.588	29.270
Gmunden	Oberösterreich	51.259	48.691	48.412
Grieskirchen	Oberösterreich	68.879	46.743	45.891
Kirchdorf an der Krems	Oberösterreich	37.823	34.513	35.568
Kremsmünster	Oberösterreich	49.540	22.654	25.326
Lambach	Oberösterreich	63.683	46.828	44.453
Leonding	Oberösterreich	71.023	70.729	68.709
Mattighofen	Oberösterreich	51.265	29.963	28.824
Mondsee	Oberösterreich	46.741	28.639	27.997
Perg	Oberösterreich	68.315	31.011	37.993
Pregarten	Oberösterreich	74.465	43.110	43.225
Ried im Innkreis	Oberösterreich	56.835	59.148	58.821
Rohrbach in OÖ	Oberösterreich	48.895	34.164	41.085
Schärding	Oberösterreich	55.911	42.706	45.603
Traun	Oberösterreich	11.496	38.417	34.040
Vöcklabruck	Oberösterreich	78.247	74.256	81.005
Salzburg	Salzburg	163.587	174.279	173.273
Bischofshofen	Salzburg	32.547	31.793	34.477
Hallein	Salzburg	78.037	70.159	72.787
Mittersill	Salzburg	24.014	18.537	19.263
Neumarkt am Wallersee	Salzburg	17.460	28.806	28.996
Oberndorf bei Salzburg	Salzburg	40.580	30.585	32.167
Saalfelden	Salzburg	26.619	24.201	25.061
Sankt Johann im Pongau	Salzburg	44.841	41.009	41.618
Seekirchen	Salzburg	36.750	26.961	28.259
Straßwalchen	Salzburg	30.858	4.660	4.888
Tamsweg	Salzburg	23.836	20.583	19.594
Zell am See	Salzburg	35.614	35.001	34.235
Graz	Steiermark	390.064	415.628	423.159
Leoben	Steiermark	51.594	50.002	50.865
Bad Aussee	Steiermark	14.493	14.102	14.259
Bad Radkersburg	Steiermark	19.261	11.129	12.384
Birkfeld	Steiermark	26.748	8.479	14.263
Bruck an der Mur	Steiermark	28.120	24.502	29.001

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Regionales Zentrum (Z03) mit Personen im Einzugsbereich

Regionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Deutschlandsberg	Steiermark	71.057	31.392	40.902
Eisenerz	Steiermark	6.365	5.971	6.455
Feldbach	Steiermark	56.493	29.003	40.128
Fürstenfeld	Steiermark	28.958	16.450	26.954
Gleisdorf	Steiermark	100.991	41.250	49.044
Gröbming	Steiermark	12.139	9.732	8.027
Hartberg	Steiermark	51.022	38.140	42.768
Judenburg	Steiermark	39.463	27.409	31.721
Kapfenberg	Steiermark	43.991	43.564	40.916
Knittelfeld	Steiermark	32.275	38.461	36.225
Köflach	Steiermark	49.044	12.287	14.970
Leibnitz	Steiermark	78.303	56.569	70.709
Liezen	Steiermark	43.308	30.313	37.998
Mariazell	Steiermark	5.506	4.678	4.222
Murau	Steiermark	16.112	13.379	15.795
Mürzzuschlag	Steiermark	39.641	21.435	23.742
Neumarkt in der Steiermark	Steiermark	20.045	8.149	8.198
Sankt Gallen	Steiermark	11.907	7.480	7.068
Schladming	Steiermark	21.709	8.831	10.218
Voitsberg	Steiermark	8.226	28.833	31.230
Weiz	Steiermark	32.472	33.400	37.629
Innsbruck	Tirol	202.319	210.001	206.278
Hall in Tirol	Tirol	71.661	63.263	61.810
Imst	Tirol	48.983	42.098	48.687
Kitzbühel	Tirol	26.073	20.547	21.659
Kufstein	Tirol	41.381	44.175	44.515
Landeck	Tirol	46.532	30.154	39.198
Lienz	Tirol	60.206	52.766	53.409
Reutte	Tirol	27.453	29.034	31.529
Sankt Johann in Tirol	Tirol	39.515	30.720	32.840
Schwaz	Tirol	93.605	79.998	88.309
Telfs	Tirol	51.037	48.214	50.273
Wörgl	Tirol	67.300	54.115	59.099
Bregenz	Vorarlberg	84.259	101.083	100.874
Dornbirn	Vorarlberg	137.183	142.967	143.122
Feldkirch	Vorarlberg	96.364	90.527	92.394
Bludenz	Vorarlberg	64.716	61.090	60.729
Wien Donauzentrum	Wien	70.101	63.311	59.582
Wien Floridsdorf	Wien	142.722	186.521	182.795
Wien Hauptbahnhof	Wien	191.436	150.546	170.445
Wien Meidling	Wien	118.824	126.940	119.288
Wien Mitte (Bhf)	Wien	35.143	53.714	50.175
Wien Schottentor (U2)	Wien	7.188	26.767	27.833
Wien Westbahnhof	Wien	82.838	70.705	70.264

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Regionales Zentrum (Z03) mit Personen im Einzugsbereich

Regionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Wien Aderklaaer Straße/ Citygate (U1)	Wien	67.162	47.034	47.682
Wien Seestadt	Wien	53.676	56.260	57.115
Wien Klinik Donaustadt	Wien	70.925	69.455	74.021
Wien Flughafen	Wien	78.944	29.155	26.719
Wien Erdberg (U3)	Wien	43.304	24.806	27.081
Wien Hanssonzentrum	Wien	90.740	80.354	65.634
Wien AKH	Wien	8.151	615	604
Wien Alt-Erlaa (U6)	Wien	97.771	72.521	72.218
Wien Liesing (Bhf)	Wien	90.100	99.987	99.897
Wien Handelskai (Bhf)	Wien	71.271	48.105	49.001
Wien Heiligenstadt	Wien	76.338	106.674	105.550
Wien Hietzing (U4)	Wien	72.663	72.337	70.772
Wien Hütteldorf	Wien	74.767	98.740	100.320
Wien Ottakring	Wien	89.293	114.654	119.376
Wien Simmering (U3)	Wien	86.994	145.899	148.398
Wien Innere Stadt	Wien	6.365	10.206	10.564
Wien Praterstraße - Praterstern - Nordbahnhof	Wien	35.331	53.152	54.097
Wien Taborstraße	Wien	66.408	60.094	59.691
Wien Äußere Währinger Straße	Wien	97.883	58.004	55.683
Wien Hernalser Zentralbereich	Wien	69.254	59.638	57.333
Wien Alser Straße	Wien	19.423	18.203	17.710
Wien Josefstädter Straße	Wien	13.515	28.192	28.217
Wien Thaliastraße	Wien	51.493	41.988	39.935
Wien Neubaugasse	Wien	22.940	50.295	50.255
Wien Wiedner Hauptstraße	Wien	39.685	29.201	30.185
Wien Donaucity	Wien	32.547	19.611	19.383
Wien Stadion - Waterfront - Donaumarina	Wien	15.640	28.611	28.667
Sankt Gallen (CH)	Schweiz	1.898	0	0
Buchs	Schweiz	270	86	10
Brno	Tschechien	0	0	0
Ceske-Budejovice	Tschechien	0	0	0
Jihlava	Tschechien	0	0	0
Breclav	Tschechien	8.551	3.347	4.338
Cesk-Krumlov	Tschechien	23	0	0
Jindrichuv Hradec	Tschechien	928	0	0
Znojmo	Tschechien	7.706	4.752	2.615
Győr	Ungarn	0	0	0
Sopron	Ungarn	3.875	6.027	5.351
Szombathely	Ungarn	0	0	0
Zalaegerszeg	Ungarn	0	0	0
Mosonmagyaróvár	Ungarn	3.967	0	0
Köszeg	Ungarn	4.054	0	0
Szentgotthard	Ungarn	1.861	502	479

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Regionales Zentrum (Z03) mit Personen im Einzugsbereich

Regionales Zentrum	Land	MIV	Personen im Einzugsbereich ÖV	
			Schulfreier Werktag	Schultag
Bozen	Italien	0	0	0
Trieste	Italien	0	0	0
Belluno	Italien	0	0	0
Bressanone	Italien	84	0	0
Brunico	Italien	16	0	0
Merano	Italien	390	0	0
Udine	Italien	0	0	0
Pordenone	Italien	0	0	0
Gorizia	Italien	0	0	0
Kempten	Deutschland	0	0	0
München	Deutschland	0	0	0
Passau	Deutschland	5.029	39	1.057
Rosenheim	Deutschland	0	0	0
Bad Reichenhall	Deutschland	9.966	16.602	16.955
Berchtesgaden	Deutschland	80	0	0
Burghausen	Deutschland	9.594	0	0
Freilassing	Deutschland	5.024	10.243	7.673
Füssen	Deutschland	2.174	386	279
Garmisch-Partenkirchen	Deutschland	4.559	2.547	1.352
Immenstadt	Deutschland	4.440	0	0
Laufen	Deutschland	0	0	56
Lindau (Bodensee)	Deutschland	10.585	0	0
Oberstdorf	Deutschland	5.883	0	0
Traunstein	Deutschland	0	0	0
Bratislava	Slowakei	12.734	3.126	2.064
Trnava	Slowakei	0	0	0
Malacky	Slowakei	5.208	0	0
Ljubljana	Slowenien	0	0	0
Maribor	Slowenien	2.863	0	0
Celje	Slowenien	0	0	0
Kranj	Slowenien	11	0	0

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ERGEBNISSE – BEZIRKE

ÖV 2023 – Z03-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
101	Eisenstadt	99,71 %	10,9	99,54 %	11,0
102	Rust	53,00 %	30,2	49,08 %	30,4
103	Eisenstadt Umgebung	61,97 %	26,4	63,40 %	26,5
104	Güssing	38,06 %	27,3	49,02 %	27,3
105	Jennersdorf	35,61 %	25,9	68,26 %	22,7
106	Mattersburg	86,25 %	19,5	88,02 %	19,6
107	Neusiedl am See	52,47 %	28,9	51,51 %	29,6
108	Oberpullendorf	78,16 %	23,0	81,44 %	21,7
109	Oberwart	69,14 %	19,5	73,89 %	21,6
201	Klagenfurt am Wörthersee	92,73 %	17,7	92,44 %	18,1
202	Villach	95,66 %	15,1	95,81 %	15,1
203	Hermagor	45,10 %	34,1	47,13 %	34,3
204	Klagenfurt Land	37,88 %	33,7	35,25 %	33,8
205	Sankt Veit an der Glan	49,61 %	27,2	51,65 %	28,5
206	Spittal an der Drau	35,05 %	32,1	39,03 %	32,6
207	Villach Land	35,87 %	32,9	36,83 %	32,7
208	Völkermarkt	39,60 %	30,5	47,58 %	28,4
209	Wolfsberg	54,78 %	22,9	57,64 %	22,6
210	Feldkirchen	77,64 %	18,9	75,43 %	19,8
301	Krems an der Donau	98,14 %	13,5	98,96 %	13,5
302	Sankt Pölten	98,61 %	14,0	98,72 %	13,9
303	Waidhofen an der Ybbs	72,07 %	13,0	77,05 %	17,6
304	Wiener Neustadt	99,55 %	11,3	99,51 %	11,2
305	Amstetten	55,92 %	22,7	61,24 %	26,5
306	Baden	63,19 %	26,5	62,59 %	27,0
307	Bruck an der Leitha	54,86 %	29,4	55,73 %	29,1
308	Gänserndorf	53,38 %	30,0	60,80 %	28,6
309	Gmünd	52,49 %	25,7	57,40 %	27,8
310	Hollabrunn	48,36 %	30,9	50,33 %	30,0
311	Horn	45,00 %	28,3	58,81 %	27,5
312	Korneuburg	76,79 %	22,6	79,22 %	22,4
313	Krems Land	43,83 %	33,2	45,06 %	33,2
314	Lilienfeld	48,82 %	29,4	49,97 %	28,0
315	Melk	39,45 %	31,4	39,32 %	35,1
316	Mistelbach	40,72 %	32,1	39,71 %	31,7
317	Mödling	90,20 %	18,5	90,73 %	18,3
318	Neunkirchen	60,34 %	26,5	62,12 %	26,5
319	Sankt Pölten Land	37,16 %	32,4	38,60 %	33,2
320	Scheibbs	39,05 %	30,9	39,22 %	31,5
321	Tulln	58,16 %	27,8	57,28 %	28,0
322	Waidhofen an der Thaya	55,81 %	24,0	67,12 %	22,9

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z03-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
323	Wiener Neustadt Land	51,70 %	34,0	51,67 %	33,4
325	Zwettl	37,89 %	32,2	45,62 %	31,5
401	Linz	98,04 %	17,3	98,03 %	17,6
402	Steyr	99,15 %	12,1	99,09 %	12,5
403	Wels	98,91 %	13,3	99,46 %	13,5
404	Braunau	46,61 %	27,6	46,56 %	27,5
405	Eferding	58,29 %	25,7	63,64 %	25,4
406	Freistadt	57,87 %	22,3	59,96 %	21,2
407	Gmunden	59,66 %	24,9	60,83 %	25,3
408	Grieskirchen	46,90 %	25,8	46,64 %	26,4
409	Kirchdorf	51,76 %	24,8	52,11 %	25,0
410	Linz Land	80,62 %	18,0	82,70 %	18,5
411	Perg	53,68 %	27,4	57,89 %	27,1
412	Ried	62,23 %	24,0	62,38 %	24,4
413	Rohrbach	19,60 %	42,8	20,50 %	38,9
414	Schärding	43,89 %	28,6	43,70 %	28,6
415	Steyr Land	52,43 %	29,0	49,84 %	29,2
416	Urfahr Umgebung	30,30 %	34,1	31,13 %	33,4
417	Vöcklabruck	53,61 %	25,5	54,84 %	24,9
418	Wels Land	74,09 %	20,9	76,50 %	21,3
501	Salzburg	97,43 %	15,2	97,96 %	15,6
502	Hallein	72,80 %	19,9	72,74 %	20,5
503	Salzburg Umgebung	76,95 %	21,1	77,36 %	21,3
504	Sankt Johann im Pongau	48,12 %	27,8	48,40 %	28,1
505	Tamsweg	59,42 %	26,3	64,22 %	25,8
506	Zell am See	71,92 %	21,4	71,80 %	21,3
601	Graz	88,70 %	18,8	86,00 %	19,5
603	Deutschlandsberg	29,29 %	29,9	34,98 %	37,2
606	Graz Umgebung	30,84 %	34,5	29,60 %	35,3
610	Leibnitz	40,69 %	26,9	47,65 %	30,3
611	Leoben	84,09 %	18,8	84,95 %	19,1
612	Liezen	56,95 %	25,0	59,85 %	25,5
614	Murau	48,25 %	26,3	49,16 %	28,1
616	Voitsberg	63,56 %	19,9	68,00 %	19,2
617	Weiz	54,56 %	19,3	60,15 %	21,7
620	Murtal	78,61 %	19,8	80,65 %	18,9
621	Bruck-Mürzzuschlag	73,84 %	20,8	76,68 %	20,8
622	Hartberg-Fürstenfeld	36,34 %	29,1	45,83 %	30,1
623	Südoststeiermark	29,01 %	31,2	37,79 %	32,9
701	Innsbruck	99,64 %	14,4	99,79 %	14,6
702	Imst	59,78 %	29,3	60,03 %	29,7
703	Innsbruck Land	70,11 %	24,2	70,49 %	24,3
704	Kitzbühel	73,11 %	21,1	71,97 %	21,9
705	Kufstein	71,02 %	21,6	70,98 %	21,5

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z03-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
706	Landeck	54,36 %	28,6	54,43 %	27,9
707	Lienz	56,35 %	28,8	56,97 %	28,6
708	Reutte	57,86 %	28,2	60,42 %	27,9
709	Schwaz	48,91 %	35,4	48,55 %	35,6
801	Bludenz	72,36 %	23,7	72,83 %	23,5
802	Bregenz	65,12 %	25,3	66,46 %	25,8
803	Dornbirn	83,37 %	18,2	91,90 %	17,2
804	Feldkirch	89,29 %	20,5	89,54 %	20,6
900	Wien	99,87 %	10,8	99,85 %	10,9

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z03-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Wiener Bezirken

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z03-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
901	Wien Innere Stadt	100,00 %	6,0	100,00 %	6,1
902	Wien Leopoldstadt	100,00 %	8,0	100,00 %	8,0
903	Wien Landstraße	100,00 %	8,8	100,00 %	9,0
904	Wien Wieden	100,00 %	7,6	100,00 %	7,6
905	Wien Margareten	100,00 %	10,2	100,00 %	10,3
906	Wien Mariahilf	100,00 %	8,2	100,00 %	8,2
907	Wien Neubau	100,00 %	6,5	100,00 %	6,6
908	Wien Josefstadt	100,00 %	6,1	100,00 %	6,2
909	Wien Alsergrund	100,00 %	7,8	100,00 %	7,7
910	Wien Favoriten	99,79 %	13,1	99,78 %	13,1
911	Wien Simmering	99,58 %	11,5	99,67 %	11,8
912	Wien Meidling	99,97 %	10,6	99,97 %	10,7
913	Wien Hietzing	98,92 %	13,9	99,05 %	13,9
914	Wien Penzing	99,53 %	11,5	99,39 %	11,6
915	Wien Rudolfsheim-Fünfhaus	99,87 %	10,5	99,87 %	10,5
916	Wien Ottakring	100,00 %	8,4	100,00 %	8,4
917	Wien Hernals	99,36 %	9,5	99,26 %	9,6
918	Wien Währing	99,68 %	10,5	99,68 %	10,4
919	Wien Döbling	99,46 %	12,9	99,54 %	13,0
920	Wien Brigittenau	100,00 %	8,9	100,00 %	8,9
921	Wien Floridsdorf	99,43 %	13,3	99,34 %	13,5
922	Wien Donaustadt	99,72 %	11,6	99,54 %	11,5
923	Wien Liesing	99,89 %	11,2	99,86 %	11,4

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
101	Eisenstadt	99,61 %	11,0	99,99 %	10,9
102	Rust	100,00 %	30,2	100,00 %	30,4
103	Eisenstadt Umgebung	94,52 %	27,5	96,79 %	27,3
104	Güssing	0,00 %	116,2	0,00 %	121,4
105	Jennersdorf	0,00 %	87,7	0,00 %	106,5
106	Mattersburg	95,39 %	29,8	95,05 %	30,4
107	Neusiedl am See	29,92 %	60,0	31,26 %	60,5
108	Oberpullendorf	42,37 %	56,2	44,93 %	57,6
109	Oberwart	0,00 %	92,8	0,00 %	99,1
201	Klagenfurt am Wörthersee	97,78 %	18,1	97,79 %	18,6
202	Villach	98,22 %	15,0	98,78 %	15,1
203	Hermagor	0,66 %	93,7	1,10 %	91,9
204	Klagenfurt Land	72,25 %	34,3	79,46 %	35,0
205	Sankt Veit an der Glan	48,33 %	47,0	49,20 %	49,5
206	Spittal an der Drau	18,31 %	67,4	17,58 %	66,7
207	Villach Land	79,04 %	33,6	81,79 %	33,5
208	Völkermarkt	17,29 %	56,9	16,26 %	69,1
209	Wolfsberg	0,00 %	101,8	0,00 %	99,5
210	Feldkirchen	41,06 %	53,5	41,46 %	53,5
301	Krems an der Donau	99,16 %	14,5	99,57 %	13,5
302	Sankt Pölten	99,35 %	14,0	99,51 %	13,9
303	Waidhofen an der Ybbs	0,00 %	72,5	0,00 %	72,1
304	Wiener Neustadt	99,81 %	11,3	99,90 %	11,2
305	Amstetten	44,04 %	46,8	46,74 %	49,4
306	Baden	83,62 %	38,8	84,66 %	38,7
307	Bruck an der Leitha	70,99 %	42,4	71,37 %	42,7
308	Gänserndorf	55,09 %	48,1	60,01 %	47,4
309	Gmünd	0,00 %	111,7	0,00 %	116,3
310	Hollabrunn	17,45 %	66,3	18,58 %	65,3
311	Horn	16,13 %	67,2	6,72 %	73,0
312	Korneuburg	83,59 %	33,2	86,70 %	33,4
313	Krems Land	68,49 %	36,2	79,20 %	34,5
314	Lilienfeld	31,03 %	61,5	29,08 %	60,1
315	Melk	36,80 %	52,0	35,20 %	54,9
316	Mistelbach	25,25 %	66,3	25,58 %	67,4
317	Mödling	94,00 %	33,5	95,55 %	32,6
318	Neunkirchen	74,72 %	36,5	73,21 %	37,7
319	Sankt Pölten Land	73,79 %	35,6	78,89 %	36,0
320	Scheibbs	0,04 %	83,8	0,04 %	85,8
321	Tulln	88,99 %	31,6	90,40 %	31,9
322	Waidhofen an der Thaya	0,00 %	106,4	0,00 %	109,5
323	Wiener Neustadt Land	76,03 %	32,5	77,57 %	33,2
325	Zwettl	0,00 %	93,1	0,00 %	95,3
401	Linz	99,84 %	17,9	99,82 %	18,2

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
402	Steyr	99,57 %	12,1	99,60 %	12,4
403	Wels	98,99 %	13,3	99,95 %	13,4
404	Braunau	4,72 %	78,2	4,69 %	78,7
405	Eferding	57,09 %	45,4	56,80 %	45,9
406	Freistadt	14,80 %	65,0	12,25 %	66,9
407	Gmunden	11,24 %	71,5	9,95 %	73,8
408	Grieskirchen	48,32 %	43,9	47,27 %	45,1
409	Kirchdorf	21,49 %	62,7	21,06 %	63,6
410	Linz Land	91,28 %	28,7	93,57 %	29,2
411	Perg	45,87 %	53,1	44,96 %	53,2
412	Ried	5,34 %	70,7	1,85 %	72,6
413	Rohrbach	2,31 %	77,5	1,82 %	81,4
414	Schärding	19,41 %	65,7	24,36 %	63,1
415	Steyr Land	64,26 %	36,4	65,32 %	37,6
416	Urfahr Umgebung	56,76 %	44,1	54,81 %	45,9
417	Vöcklabruck	41,59 %	52,0	42,89 %	50,6
418	Wels Land	85,24 %	25,9	88,98 %	26,4
501	Salzburg	99,47 %	15,3	99,02 %	15,9
502	Hallein	72,56 %	38,7	72,33 %	39,3
503	Salzburg Umgebung	82,72 %	34,7	82,39 %	35,8
504	Sankt Johann im Pongau	3,70 %	78,9	3,70 %	79,1
505	Tamsweg	0,00 %	116,5	0,00 %	117,3
506	Zell am See	0,00 %	122,5	0,00 %	124,2
601	Graz	99,13 %	18,7	99,20 %	19,5
603	Deutschlandsberg	13,20 %	62,7	12,95 %	73,9
606	Graz Umgebung	75,43 %	37,7	76,13 %	38,7
610	Leibnitz	26,86 %	54,2	23,45 %	61,1
611	Leoben	85,88 %	21,7	86,94 %	23,5
612	Liezen	5,49 %	104,8	5,48 %	108,2
614	Murau	0,00 %	110,6	0,00 %	105,2
616	Voitsberg	7,67 %	64,6	7,69 %	65,0
617	Weiz	8,00 %	74,0	7,59 %	79,3
620	Murtal	47,67 %	50,2	43,42 %	53,4
621	Bruck-Mürzzuschlag	44,66 %	53,5	44,31 %	54,4
622	Hartberg-Fürstenfeld	0,03 %	98,4	0,03 %	99,6
623	Südoststeiermark	0,01 %	85,7	0,01 %	91,7
701	Innsbruck	99,95 %	14,6	99,95 %	14,8
702	Imst	19,60 %	67,6	19,29 %	67,4
703	Innsbruck Land	91,98 %	32,7	91,24 %	32,1
704	Kitzbühel	0,54 %	92,5	0,54 %	92,8
705	Kufstein	32,33 %	57,5	32,69 %	56,7
706	Landeck	3,84 %	86,4	4,07 %	83,7
707	Lienz	0,00 %	135,9	0,00 %	132,6
708	Reutte	0,00 %	141,1	0,00 %	141,7

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
709	Schwaz	46,04 %	55,4	48,97 %	54,4
801	Bludenz	88,07 %	23,7	88,34 %	23,5
802	Bregenz	86,13 %	25,3	86,32 %	25,8
803	Dornbirn	99,65 %	18,3	99,65 %	17,1
804	Feldkirch	99,49 %	20,5	99,45 %	20,6
900	Wien	99,96 %	16,0	99,98 %	16,0

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

ÖV 2023 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Wiener Bezirken

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
901	Wien Innere Stadt	100,00 %	6,6	100,00 %	6,6
902	Wien Leopoldstadt	100,00 %	14,0	100,00 %	14,0
903	Wien Landstraße	100,00 %	10,0	100,00 %	10,2
904	Wien Wieden	100,00 %	9,3	100,00 %	9,2
905	Wien Margareten	100,00 %	11,7	100,00 %	11,7
906	Wien Mariahilf	100,00 %	12,1	100,00 %	12,1
907	Wien Neubau	100,00 %	10,9	100,00 %	10,8
908	Wien Josefstadt	100,00 %	12,1	100,00 %	12,1
909	Wien Alsergrund	100,00 %	9,6	100,00 %	9,4
910	Wien Favoriten	100,00 %	15,3	100,00 %	15,4
911	Wien Simmering	99,94 %	20,6	99,96 %	20,5
912	Wien Meidling	100,00 %	11,0	100,00 %	11,1
913	Wien Hietzing	99,98 %	22,0	99,98 %	21,7
914	Wien Penzing	99,80 %	19,7	99,80 %	19,8
915	Wien Rudolfsheim-Fünfhaus	100,00 %	11,3	100,00 %	11,3
916	Wien Ottakring	100,00 %	18,5	100,00 %	18,6
917	Wien Hernals	99,99 %	20,2	99,99 %	20,3
918	Wien Währing	100,00 %	17,7	100,00 %	17,3
919	Wien Döbling	99,94 %	22,7	99,94 %	22,2
920	Wien Brigittenau	100,00 %	13,9	100,00 %	14,3
921	Wien Floridsdorf	99,81 %	14,4	99,95 %	14,6
922	Wien Donaustadt	99,99 %	19,1	99,99 %	19,1
923	Wien Liesing	99,99 %	20,2	99,99 %	20,3

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Regionales Zentrum (ZO3)		Überregionales Zentrum (ZO5)	
		Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
101	Eisenstadt	100,00 %	8,6	100,00 %	8,6
102	Rust	100,00 %	20,8	100,00 %	20,8
103	Eisenstadt Umgebung	100,00 %	16,6	100,00 %	18,4
104	Güssing	100,00 %	12,8	67,57 %	46,7
105	Jennersdorf	100,00 %	8,5	0,00 %	61,0
106	Mattersburg	100,00 %	8,9	100,00 %	19,8
107	Neusiedl am See	94,75 %	15,3	98,71 %	37,6
108	Oberpullendorf	100,00 %	12,2	100,00 %	29,4
109	Oberwart	100,00 %	9,7	98,89 %	38,3
201	Klagenfurt am Wörthersee	100,00 %	10,9	100,00 %	11,0
202	Villach	100,00 %	10,5	100,00 %	10,5
203	Hermagor	89,64 %	15,9	45,08 %	54,8
204	Klagenfurt Land	97,28 %	18,6	100,00 %	21,0
205	Sankt Veit an der Glan	97,80 %	16,0	90,57 %	35,4
206	Spittal an der Drau	80,57 %	21,5	67,90 %	47,9
207	Villach Land	97,59 %	21,2	100,00 %	22,9
208	Völkermarkt	99,19 %	12,6	96,61 %	36,9
209	Wolfsberg	98,06 %	15,9	59,10 %	50,2
210	Feldkirchen	99,38 %	8,4	96,88 %	32,5
301	Krems an der Donau	100,00 %	9,3	100,00 %	9,3
302	Sankt Pölten	100,00 %	10,4	100,00 %	10,4
303	Waidhofen an der Ybbs	100,00 %	6,1	98,66 %	43,1
304	Wiener Neustadt	100,00 %	9,3	100,00 %	9,3
305	Amstetten	99,59 %	15,6	93,54 %	35,3
306	Baden	96,64 %	17,9	99,99 %	27,8
307	Bruck an der Leitha	100,00 %	14,2	100,00 %	27,6
308	Gänserndorf	98,19 %	15,6	90,70 %	33,8
309	Gmünd	98,98 %	13,0	60,66 %	48,8
310	Hollabrunn	99,67 %	13,9	79,55 %	40,8
311	Horn	98,84 %	12,8	72,80 %	46,8
312	Korneuburg	100,00 %	15,4	100,00 %	22,3
313	Krems Land	98,13 %	18,6	100,00 %	21,0
314	Lilienfeld	99,19 %	14,2	87,51 %	40,0
315	Melk	93,88 %	17,1	92,38 %	37,7
316	Mistelbach	99,19 %	17,7	64,55 %	44,6
317	Mödling	99,91 %	13,4	100,00 %	22,4
318	Neunkirchen	93,26 %	18,2	99,26 %	27,2
319	Sankt Pölten Land	97,36 %	20,5	99,56 %	24,6
320	Scheibbs	95,25 %	14,7	45,76 %	53,5
321	Tulln	99,99 %	18,3	100,00 %	19,3
322	Waidhofen an der Thaya	98,66 %	12,6	0,00 %	62,3
323	Wiener Neustadt Land	90,23 %	20,7	99,44 %	23,0
325	Zwettl	94,56 %	16,6	39,94 %	52,8
401	Stadt Linz	100,00 %	11,7	100,00 %	12,7

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Regionales Zentrum (ZO3)		Überregionales Zentrum (ZO5)	
		Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
402	Stadt Steyr	100,00 %	10,2	100,00 %	10,2
403	Stadt Wels	100,00 %	9,2	100,00 %	9,2
404	Braunau	100,00 %	12,6	55,75 %	47,6
405	Eferding	100,00 %	8,8	100,00 %	29,1
406	Freistadt	95,88 %	11,5	84,18 %	40,6
407	Gmunden	99,34 %	13,5	60,74 %	47,0
408	Grieskirchen	99,71 %	13,5	100,00 %	31,7
409	Kirchdorf	99,43 %	11,8	85,06 %	34,7
410	Linz Land	100,00 %	9,8	100,00 %	19,0
411	Perg	94,79 %	13,5	81,11 %	37,7
412	Ried	100,00 %	15,4	90,25 %	42,2
413	Rohrbach	98,26 %	15,5	86,67 %	42,8
414	Schärding	99,44 %	14,4	100,00 %	27,8
415	Steyr Land	97,75 %	16,1	98,78 %	23,6
416	Urfahr Umgebung	100,00 %	15,3	99,76 %	28,2
417	Vöcklabruck	99,88 %	14,8	90,06 %	41,2
418	Wels Land	100,00 %	11,0	100,00 %	18,8
501	Salzburg	100,00 %	12,6	100,00 %	12,7
502	Hallein	90,50 %	15,2	92,59 %	32,7
503	Salzburg Umgebung	99,94 %	11,5	98,97 %	25,2
504	Sankt Johann im Pongau	93,39 %	14,6	24,81 %	57,4
505	Tamsweg	98,56 %	10,4	0,00 %	68,8
506	Zell am See	98,98 %	10,6	5,32 %	78,1
601	Graz	100,00 %	12,1	100,00 %	12,1
603	Deutschlandsberg	99,28 %	13,8	93,25 %	39,9
606	Graz Umgebung	98,48 %	20,8	100,00 %	23,8
610	Leibnitz	99,90 %	17,0	100,00 %	31,7
611	Leoben	95,26 %	14,7	99,17 %	17,6
612	Liezen	99,14 %	10,3	4,69 %	71,9
614	Murau	99,84 %	11,9	1,27 %	66,8
616	Voitsberg	99,95 %	11,1	95,21 %	38,9
617	Weiz	99,50 %	11,3	80,86 %	42,8
620	Murtal	98,32 %	13,5	92,39 %	37,7
621	Bruck-Mürzzuschlag	99,00 %	12,6	94,07 %	32,7
622	Hartberg-Fürstenfeld	99,85 %	12,5	25,46 %	53,5
623	Südoststeiermark	99,90 %	13,6	50,52 %	49,1
701	Innsbruck-Stadt	100,00 %	10,3	100,00 %	10,4
702	Imst	82,30 %	20,1	68,85 %	47,9
703	Innsbruck Land	93,61 %	17,4	100,00 %	22,8
704	Kitzbühel	100,00 %	10,5	23,12 %	54,5
705	Kufstein	97,19 %	14,9	95,56 %	36,3
706	Landeck	93,20 %	14,8	19,91 %	57,8
707	Lienz	73,28 %	19,9	0,00 %	97,3
708	Reutte	85,24 %	17,6	72,49 %	44,0

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Regionales Zentrum (ZO3)		Überregionales Zentrum (ZO5)	
		Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
709	Schwaz	73,08 %	21,9	75,64 %	40,8
801	Bludenz	91,70 %	16,8	99,70 %	16,8
802	Bregenz	86,32 %	17,6	99,38 %	19,0
803	Dornbirn	100,00 %	13,2	100,00 %	13,2
804	Feldkirch	99,78 %	15,2	100,00 %	15,2
900	Wien	100,00 %	9,0	100,00 %	11,8

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Wiener Bezirken

BKZ	Bezirk	Regionales Zentrum (ZO3)		Überregionales Zentrum (ZO5)	
		Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
901	Wien Innere Stadt	100,00 %	7,5	100,00 %	7,8
902	Wien Leopoldstadt	100,00 %	7,5	100,00 %	11,1
903	Wien Landstraße	100,00 %	8,7	100,00 %	9,4
904	Wien Wieden	100,00 %	7,2	100,00 %	7,7
905	Wien Margareten	100,00 %	8,6	100,00 %	9,1
906	Wien Mariahilf	100,00 %	7,8	100,00 %	9,4
907	Wien Neubau	100,00 %	7,3	100,00 %	8,3
908	Wien Josefstadt	100,00 %	7,2	100,00 %	9,3
909	Wien Alsergrund	100,00 %	7,6	100,00 %	10,3
910	Wien Favoriten	100,00 %	9,5	100,00 %	10,9
911	Wien Simmering	100,00 %	8,7	100,00 %	15,3
912	Wien Meidling	100,00 %	8,4	100,00 %	8,6
913	Wien Hietzing	100,00 %	10,4	100,00 %	13,5
914	Wien Penzing	100,00 %	10,0	100,00 %	14,5
915	Wien Rudolfsheim-Fünfhaus	100,00 %	8,7	100,00 %	8,9
916	Wien Ottakring	100,00 %	7,9	100,00 %	11,5
917	Wien Hernals	100,00 %	8,4	100,00 %	13,6
918	Wien Währing	100,00 %	9,0	100,00 %	14,0
919	Wien Döbling	100,00 %	9,7	100,00 %	15,1
920	Wien Brigittenau	100,00 %	8,1	100,00 %	11,4
921	Wien Floridsdorf	100,00 %	10,7	100,00 %	11,6
922	Wien Donaustadt	100,00 %	9,1	100,00 %	13,0
923	Wien Liesing	100,00 %	9,5	100,00 %	14,7

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Anteil der Erwerbsspendler nach Reisezeit im ÖV, 2021 in %

BKZ	Bezirk	Nicht- pendle- rinnen	Nur Fuß- weg	0-14 Min.	15-29 Min.	30-44 Min.	45-59 Min.	60 und mehr Min.	nur MIV möglich	Ins Ausland	Ins- gesamt
101	Eisenstadt	7,7%	10,2%	17,8%	17,4%	5,9%	3,0%	29,6%	8,1%	0,4%	100,0%
102	Rust	10,8%	16,6%	2,8%	8,0%	19,9%	3,0%	25,6%	13,3%	0,1%	100,0%
103	Eisenstadt Umgebung	8,6%	6,0%	2,7%	14,0%	12,1%	6,2%	32,1%	18,1%	0,2%	100,0%
104	Güssing	9,8%	5,0%	5,1%	8,2%	7,5%	5,2%	19,1%	39,9%	0,3%	100,0%
105	Jennersdorf	9,2%	4,6%	4,6%	10,1%	6,9%	4,6%	16,2%	43,5%	0,3%	100,0%
106	Mattersburg	7,6%	5,9%	6,0%	12,6%	14,1%	10,0%	30,8%	12,7%	0,2%	100,0%
107	Neusiedl am See	10,5%	7,7%	3,2%	8,1%	7,6%	6,2%	26,4%	29,8%	0,4%	100,0%
108	Oberpullendorf	8,7%	6,9%	5,7%	13,1%	9,0%	6,2%	33,2%	16,9%	0,2%	100,0%
109	Oberwart	8,2%	7,1%	6,7%	14,0%	9,6%	5,0%	22,9%	26,2%	0,2%	100,0%
201	Klagenfurt	6,9%	6,8%	12,7%	31,5%	12,8%	5,0%	8,3%	15,8%	0,3%	100,0%
202	Villach	6,7%	7,3%	10,3%	27,6%	13,7%	7,5%	9,8%	16,8%	0,3%	100,0%
203	Hermagor	15,2%	8,1%	9,8%	14,1%	6,6%	3,3%	14,4%	28,1%	0,3%	100,0%
204	Klagenfurt Land	10,8%	3,1%	3,8%	13,2%	16,7%	10,8%	12,4%	29,0%	0,3%	100,0%
205	Sankt Veit an der Glan	10,8%	6,7%	6,9%	12,6%	10,7%	8,7%	12,1%	31,2%	0,3%	100,0%
206	Spittal an der Drau	12,0%	7,3%	6,1%	12,9%	7,5%	4,7%	10,3%	38,9%	0,5%	100,0%
207	Villach Land	10,5%	3,6%	3,5%	11,1%	16,5%	12,8%	15,9%	25,8%	0,3%	100,0%
208	Völkermarkt	10,4%	5,0%	3,7%	9,8%	7,9%	8,6%	15,7%	38,7%	0,3%	100,0%
209	Wolfsberg	10,9%	5,5%	8,0%	19,2%	10,7%	3,8%	4,8%	36,7%	0,4%	100,0%
210	Feldkirchen	11,9%	5,5%	6,2%	13,3%	8,4%	8,3%	18,0%	28,1%	0,3%	100,0%
301	Krems an der Donau	6,8%	10,3%	11,3%	17,2%	7,7%	7,4%	23,6%	15,5%	0,2%	100,0%
302	Sankt Pölten	6,0%	7,2%	12,9%	27,6%	11,2%	7,9%	17,9%	9,0%	0,2%	100,0%
303	Waidhofen an der Ybbs	11,6%	7,8%	12,7%	15,6%	8,3%	5,7%	14,6%	23,5%	0,2%	100,0%
304	Wiener Neustadt	5,4%	5,7%	10,7%	18,3%	9,3%	10,6%	29,3%	10,6%	0,2%	100,0%
305	Amstetten	9,9%	4,8%	5,2%	14,4%	12,5%	9,7%	17,4%	26,0%	0,3%	100,0%
306	Baden	8,4%	5,2%	5,1%	11,4%	11,2%	14,1%	31,8%	12,5%	0,4%	100,0%
307	Bruck an der Leitha	6,9%	5,5%	4,4%	9,3%	13,1%	16,4%	28,8%	15,3%	0,3%	100,0%
308	Gänserndorf	8,2%	4,9%	3,3%	7,3%	8,6%	14,0%	40,6%	13,0%	0,2%	100,0%
309	Gmünd	10,6%	7,6%	6,2%	16,2%	9,4%	5,5%	11,9%	32,4%	0,1%	100,0%
310	Hollabrunn	10,6%	6,3%	4,8%	8,6%	7,0%	6,7%	37,9%	17,8%	0,2%	100,0%
311	Horn	12,0%	7,2%	7,0%	13,4%	8,2%	5,1%	23,7%	23,3%	0,2%	100,0%
312	Korneuburg	8,7%	4,2%	4,5%	10,3%	13,5%	19,9%	26,2%	12,3%	0,3%	100,0%
313	Krems Land	11,9%	4,8%	3,4%	10,3%	10,5%	7,3%	24,9%	26,7%	0,1%	100,0%
314	Lilienfeld	11,0%	8,3%	7,6%	14,7%	10,0%	7,2%	17,2%	23,8%	0,2%	100,0%
315	Melk	10,0%	6,2%	4,7%	11,1%	10,0%	8,7%	21,1%	28,1%	0,2%	100,0%
316	Mistelbach	8,5%	5,9%	4,9%	10,5%	8,7%	10,0%	37,7%	13,6%	0,2%	100,0%
317	Mödling	10,0%	4,7%	4,7%	12,5%	17,1%	21,3%	20,8%	8,5%	0,4%	100,0%
318	Neunkirchen	8,6%	5,6%	5,3%	12,5%	9,9%	8,6%	25,8%	23,5%	0,3%	100,0%
319	Sankt Pölten Land	10,6%	4,2%	3,6%	9,4%	12,2%	12,6%	25,6%	21,6%	0,2%	100,0%
320	Scheibbs	12,7%	8,3%	3,9%	11,4%	8,6%	6,6%	18,8%	29,4%	0,2%	100,0%
321	Tulln	9,8%	5,1%	4,8%	9,6%	10,7%	16,1%	30,9%	12,8%	0,3%	100,0%
322	Waidhofen an der Thaya	12,2%	8,4%	6,3%	12,7%	8,2%	6,2%	14,2%	31,6%	0,2%	100,0%
323	Wiener Neustadt Land	9,3%	4,7%	3,5%	9,5%	10,7%	9,4%	31,5%	21,1%	0,3%	100,0%
325	Zwettl	14,6%	6,0%	3,7%	9,9%	7,0%	4,7%	13,6%	40,4%	0,2%	100,0%
401	Linz	4,9%	6,5%	9,9%	32,9%	19,9%	7,9%	11,1%	6,7%	0,2%	100,0%

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Anteil der Erwerbsspendler nach Reisezeit im ÖV, 2021 in %

BKZ	Bezirk	Nicht- pendle- rinnen	Nur Fuß- weg	0-14 Min.	15-29 Min.	30-44 Min.	45-59 Min.	60 und mehr Min.	nur MIV möglich	Ins Ausland	Ins- gesamt
402	Steyr	4,7%	9,1%	11,6%	25,4%	12,1%	5,2%	19,5%	12,3%	0,2%	100,0%
403	Wels	5,2%	7,5%	10,5%	27,1%	15,8%	9,0%	12,0%	12,4%	0,5%	100,0%
404	Braunau am Inn	8,8%	6,0%	4,8%	12,8%	7,8%	5,8%	11,8%	37,2%	5,1%	100,0%
405	Eferding	9,7%	5,3%	4,3%	12,0%	12,2%	12,8%	20,5%	22,9%	0,3%	100,0%
406	Freistadt	10,8%	5,8%	2,7%	8,9%	8,6%	9,9%	23,7%	29,5%	0,2%	100,0%
407	Gmunden	9,3%	6,8%	8,0%	16,9%	10,4%	6,7%	17,3%	24,1%	0,4%	100,0%
408	Grieskirchen	9,6%	6,4%	4,3%	10,9%	10,3%	8,8%	17,0%	32,2%	0,3%	100,0%
409	Kirchdorf	10,9%	7,0%	4,9%	11,5%	8,0%	5,4%	15,4%	36,5%	0,3%	100,0%
410	Linz Land	6,8%	4,3%	5,0%	18,6%	20,3%	15,3%	16,8%	12,7%	0,3%	100,0%
411	Perg	9,1%	5,8%	4,6%	10,6%	13,7%	11,9%	19,3%	24,8%	0,2%	100,0%
412	Ried im Innkreis	9,5%	7,2%	7,2%	16,6%	11,3%	5,3%	11,7%	30,2%	1,2%	100,0%
413	Rohrbach	10,5%	7,3%	2,7%	9,2%	8,3%	6,1%	19,9%	35,1%	0,9%	100,0%
414	Schärding	10,5%	5,9%	4,1%	9,8%	7,4%	5,3%	12,2%	41,3%	3,5%	100,0%
415	Steyr Land	10,2%	4,9%	4,7%	15,0%	12,2%	9,2%	17,4%	26,2%	0,2%	100,0%
416	Urfahr Umgebung	9,7%	4,5%	2,9%	10,8%	16,7%	15,0%	17,3%	22,9%	0,3%	100,0%
417	Vöcklabruck	9,7%	5,7%	4,9%	13,4%	11,0%	8,6%	16,7%	29,5%	0,5%	100,0%
418	Wels Land	9,5%	4,4%	3,8%	13,4%	17,1%	13,0%	16,3%	22,1%	0,4%	100,0%
501	Salzburg	7,8%	6,7%	13,7%	36,3%	14,7%	3,9%	8,4%	7,7%	0,8%	100,0%
502	Hallein	9,6%	5,7%	7,1%	17,8%	17,1%	10,9%	11,5%	19,5%	0,6%	100,0%
503	Salzburg Umgebung	11,4%	5,4%	5,8%	16,0%	18,8%	13,5%	13,3%	15,0%	1,0%	100,0%
504	Sankt Johann im Pongau	12,0%	9,5%	9,8%	15,8%	7,9%	5,8%	16,0%	23,1%	0,2%	100,0%
505	Tamsweg	13,6%	10,7%	8,9%	17,5%	7,1%	2,7%	12,7%	26,3%	0,3%	100,0%
506	Zell am See	13,2%	9,9%	10,0%	18,7%	10,2%	5,2%	11,3%	21,1%	0,4%	100,0%
601	Graz	6,6%	6,1%	11,3%	34,1%	17,7%	5,6%	10,9%	7,4%	0,3%	100,0%
603	Deutschlandsberg	10,6%	5,2%	4,6%	9,5%	7,0%	6,6%	17,1%	39,1%	0,4%	100,0%
606	Graz Umgebung	8,8%	3,1%	4,0%	12,1%	21,6%	16,6%	15,6%	17,8%	0,4%	100,0%
610	Leibnitz	10,3%	4,3%	3,7%	9,1%	6,5%	8,7%	19,6%	37,4%	0,4%	100,0%
611	Leoben	6,4%	8,9%	10,9%	22,5%	14,2%	6,7%	15,4%	14,6%	0,3%	100,0%
612	Liezen	11,1%	10,5%	8,8%	15,6%	9,4%	5,4%	9,1%	29,7%	0,3%	100,0%
614	Murau	14,2%	8,5%	5,8%	11,0%	8,2%	5,0%	11,4%	35,3%	0,5%	100,0%
616	Voitsberg	9,2%	4,9%	5,4%	12,9%	8,0%	6,4%	21,0%	31,7%	0,4%	100,0%
617	Weiz	11,2%	5,9%	4,4%	11,3%	8,6%	8,1%	15,8%	34,4%	0,4%	100,0%
620	Murtal	9,4%	7,7%	10,1%	19,5%	12,8%	6,8%	13,5%	19,6%	0,4%	100,0%
621	Bruck-Mürzzuschlag	8,0%	8,0%	10,6%	20,6%	12,0%	7,1%	14,1%	19,3%	0,3%	100,0%
622	Hartberg-Fürstenfeld	11,7%	5,2%	5,6%	11,6%	7,9%	5,4%	18,1%	34,2%	0,3%	100,0%
623	Südoststeiermark	11,3%	5,0%	4,3%	9,5%	6,1%	4,1%	14,2%	45,2%	0,3%	100,0%
701	Innsbruck-Stadt	6,6%	9,4%	20,4%	34,9%	10,9%	4,4%	4,8%	8,2%	0,4%	100,0%
702	Imst	10,2%	7,8%	8,2%	16,1%	11,2%	10,0%	15,3%	21,1%	0,2%	100,0%
703	Innsbruck Land	9,0%	7,1%	7,7%	22,8%	22,1%	10,4%	8,9%	11,6%	0,4%	100,0%
704	Kitzbühel	14,1%	9,8%	8,7%	18,6%	10,6%	5,2%	8,8%	23,3%	0,8%	100,0%
705	Kufstein	9,8%	8,9%	9,8%	19,0%	14,0%	9,1%	11,0%	16,9%	1,5%	100,0%
706	Landeck	12,7%	11,0%	8,0%	15,7%	8,2%	4,7%	13,4%	24,9%	1,4%	100,0%
707	Lienz	10,1%	10,8%	11,5%	20,3%	8,3%	5,8%	7,5%	25,0%	0,8%	100,0%
708	Reutte	11,1%	13,0%	14,4%	19,9%	7,7%	5,2%	5,5%	18,4%	4,8%	100,0%

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Anteil der Erwerbsspendler nach Reisezeit im ÖV, 2021 in %

BKZ	Bezirk	Nicht- pendle- r:innen	Nur Fuß- weg	0-14 Min.	15-29 Min.	30-44 Min.	45-59 Min.	60 und mehr Min.	nur MIV möglich	Ins Ausland	Ins- gesamt
709	Schwaz	11,1%	9,3%	9,1%	17,8%	13,4%	8,8%	8,1%	22,2%	0,3%	100,0%
801	Bludenz	8,0%	9,0%	11,5%	20,0%	15,1%	9,1%	11,4%	11,4%	4,6%	100,0%
802	Bregenz	9,2%	7,7%	11,5%	23,5%	15,8%	8,9%	7,1%	11,3%	4,9%	100,0%
803	Dornbirn	6,2%	8,0%	11,1%	28,5%	22,6%	7,8%	2,9%	6,4%	6,6%	100,0%
804	Feldkirch	6,4%	6,0%	10,5%	21,4%	19,4%	12,1%	5,1%	6,2%	13,0%	100,0%
901	Wien Innere Stadt	24,4%	17,8%	9,8%	26,4%	8,4%	2,3%	3,9%	6,6%	0,5%	100,0%
902	Wien Leopoldstadt	8,0%	6,4%	6,1%	38,4%	24,2%	6,4%	4,8%	5,3%	0,3%	100,0%
903	Wien Landstraße	9,0%	7,0%	9,0%	37,7%	21,3%	5,5%	4,4%	5,5%	0,4%	100,0%
904	Wien Wieden	12,4%	9,1%	7,4%	40,6%	17,3%	3,8%	4,0%	4,9%	0,6%	100,0%
905	Wien Margareten	8,5%	6,1%	7,1%	38,4%	24,7%	5,6%	4,7%	4,5%	0,4%	100,0%
906	Wien Mariahilf	12,2%	8,4%	6,5%	40,1%	18,5%	4,4%	4,2%	5,4%	0,5%	100,0%
907	Wien Neubau	13,3%	8,6%	7,4%	38,5%	18,0%	4,6%	4,6%	4,6%	0,4%	100,0%
908	Wien Josefstadt	12,4%	10,4%	8,8%	36,1%	16,9%	4,1%	4,9%	6,0%	0,5%	100,0%
909	Wien Alsergrund	10,7%	8,5%	8,9%	35,8%	20,0%	5,1%	5,3%	5,3%	0,4%	100,0%
910	Wien Favoriten	4,6%	3,9%	4,5%	28,3%	34,5%	13,5%	5,7%	4,8%	0,2%	100,0%
911	Wien Simmering	4,3%	3,1%	4,2%	25,8%	32,7%	17,2%	7,8%	4,7%	0,2%	100,0%
912	Wien Meidling	5,6%	3,8%	4,2%	31,4%	35,0%	10,0%	5,4%	4,3%	0,2%	100,0%
913	Wien Hietzing	10,5%	3,3%	2,6%	14,5%	36,0%	19,5%	8,1%	5,1%	0,5%	100,0%
914	Wien Penzing	7,2%	3,3%	3,7%	21,7%	34,9%	15,8%	8,9%	4,2%	0,3%	100,0%
915	Wien Rudolfsheim-Fünfhaus	6,9%	4,7%	5,6%	36,2%	26,7%	8,9%	6,1%	4,5%	0,3%	100,0%
916	Wien Ottakring	6,6%	5,0%	6,8%	29,7%	28,7%	11,7%	7,4%	3,8%	0,2%	100,0%
917	Wien Hernals	7,8%	4,3%	5,2%	26,4%	29,0%	14,4%	8,2%	4,4%	0,2%	100,0%
918	Wien Währing	10,7%	4,6%	4,3%	29,2%	27,6%	11,3%	6,8%	5,1%	0,4%	100,0%
919	Wien Döbling	10,6%	3,2%	3,5%	25,0%	32,6%	13,0%	7,0%	4,7%	0,4%	100,0%
920	Wien Brigittenau	5,2%	3,6%	6,8%	36,3%	30,1%	8,7%	5,2%	3,9%	0,2%	100,0%
921	Wien Floridsdorf	4,7%	2,3%	3,3%	18,0%	35,9%	21,8%	9,3%	4,6%	0,2%	100,0%
922	Wien Donaustadt	4,9%	2,3%	2,8%	16,5%	34,7%	22,8%	11,3%	4,4%	0,2%	100,0%
923	Wien Liesing	5,9%	2,9%	3,4%	17,2%	33,6%	24,3%	8,4%	4,1%	0,3%	100,0%

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Anteil der Erwerbsspendler nach Reisezeit im MIV, 2021 in %

BKZ	Bezirk	Nicht- pendle- rinnen	0-14 Min.	15-29 Min.	30-44 Min.	45-59 Min.	60 und mehr Min.	Pendler- innen ins Ausland	Insges- amt
101	Eisenstadt	7,7 %	50,1 %	10,4 %	13,4 %	13,8 %	4,2 %	0,4 %	100,0 %
102	Rust	10,8 %	29,4 %	28,7 %	9,8 %	10,2 %	10,9 %	0,1 %	100,0 %
103	Eisenstadt Umgebung	8,6 %	30,2 %	21,8 %	18,1 %	15,1 %	6,0 %	0,2 %	100,0 %
104	Güssing	9,8 %	27,1 %	21,8 %	11,1 %	3,8 %	26,1 %	0,3 %	100,0 %
105	Jennersdorf	9,2 %	30,4 %	20,3 %	10,5 %	5,9 %	23,4 %	0,3 %	100,0 %
106	Mattersburg	7,6 %	30,0 %	30,0 %	10,4 %	12,9 %	8,9 %	0,2 %	100,0 %
107	Neusiedl am See	10,5 %	26,1 %	15,9 %	15,5 %	19,3 %	12,3 %	0,4 %	100,0 %
108	Oberpullendorf	8,7 %	29,0 %	19,4 %	12,7 %	6,6 %	23,4 %	0,2 %	100,0 %
109	Oberwart	8,2 %	36,0 %	22,1 %	6,7 %	3,7 %	23,1 %	0,2 %	100,0 %
201	Klagenfurt am Wörthersee	6,9 %	64,5 %	12,6 %	6,4 %	1,1 %	8,1 %	0,3 %	100,0 %
202	Villach	6,7 %	61,3 %	11,1 %	11,9 %	0,9 %	7,7 %	0,3 %	100,0 %
203	Hermagor	15,2 %	42,0 %	13,1 %	10,0 %	5,1 %	14,2 %	0,3 %	100,0 %
204	Klagenfurt Land	10,8 %	29,8 %	40,9 %	9,3 %	1,6 %	7,3 %	0,3 %	100,0 %
205	Sankt Veit an der Glan	10,8 %	36,1 %	28,4 %	11,7 %	4,4 %	8,3 %	0,3 %	100,0 %
206	Spittal an der Drau	12,0 %	39,1 %	18,3 %	10,0 %	4,8 %	15,4 %	0,5 %	100,0 %
207	Villach Land	10,5 %	30,6 %	36,8 %	11,9 %	2,4 %	7,5 %	0,3 %	100,0 %
208	Völkermarkt	10,4 %	33,6 %	25,7 %	17,2 %	4,8 %	8,0 %	0,3 %	100,0 %
209	Wolfsberg	10,9 %	46,8 %	19,4 %	6,8 %	6,8 %	8,8 %	0,4 %	100,0 %
210	Feldkirchen	11,9 %	35,1 %	22,8 %	19,1 %	3,6 %	7,3 %	0,3 %	100,0 %
301	Krems an der Donau	6,8 %	48,9 %	13,0 %	10,3 %	8,4 %	12,4 %	0,2 %	100,0 %
302	Sankt Pölten	6,0 %	54,6 %	14,9 %	5,7 %	7,7 %	10,9 %	0,2 %	100,0 %
303	Waidhofen an der Ybbs	11,6 %	43,2 %	16,3 %	10,2 %	5,8 %	12,6 %	0,2 %	100,0 %
304	Wiener Neustadt	5,4 %	40,7 %	18,1 %	14,4 %	14,5 %	6,8 %	0,2 %	100,0 %
305	Amstetten	9,9 %	35,2 %	28,9 %	12,9 %	5,2 %	7,8 %	0,3 %	100,0 %
306	Baden	8,4 %	26,5 %	28,6 %	24,9 %	6,9 %	4,3 %	0,4 %	100,0 %
307	Bruck an der Leitha	6,9 %	23,0 %	32,0 %	24,2 %	8,4 %	5,3 %	0,3 %	100,0 %
308	Gänserndorf	8,2 %	17,8 %	16,7 %	27,3 %	18,2 %	11,6 %	0,2 %	100,0 %
309	Gmünd	10,6 %	39,8 %	24,4 %	8,9 %	2,2 %	13,9 %	0,1 %	100,0 %
310	Hollabrunn	10,6 %	24,3 %	16,8 %	14,5 %	17,5 %	16,0 %	0,2 %	100,0 %
311	Horn	12,0 %	33,7 %	19,7 %	7,7 %	4,6 %	22,1 %	0,2 %	100,0 %
312	Korneuburg	8,7 %	22,3 %	33,5 %	26,0 %	5,8 %	3,4 %	0,3 %	100,0 %
313	Krems Land	11,9 %	29,4 %	25,1 %	13,1 %	6,5 %	13,8 %	0,1 %	100,0 %
314	Lilienfeld	11,0 %	35,3 %	17,4 %	15,8 %	7,0 %	13,3 %	0,2 %	100,0 %
315	Melk	10,0 %	31,1 %	27,6 %	13,5 %	4,5 %	13,1 %	0,2 %	100,0 %
316	Mistelbach	8,5 %	24,4 %	20,2 %	20,5 %	13,3 %	12,9 %	0,2 %	100,0 %
317	Mödling	10,0 %	27,9 %	33,0 %	21,5 %	3,7 %	3,4 %	0,4 %	100,0 %
318	Neunkirchen	8,6 %	31,2 %	26,2 %	12,4 %	8,3 %	13,1 %	0,3 %	100,0 %
319	Sankt Pölten Land	10,6 %	23,9 %	26,4 %	16,9 %	13,4 %	8,4 %	0,2 %	100,0 %
320	Scheibbs	12,7 %	36,3 %	22,9 %	10,2 %	5,1 %	12,6 %	0,2 %	100,0 %
321	Tulln	9,8 %	23,4 %	19,1 %	22,6 %	18,4 %	6,4 %	0,3 %	100,0 %
322	Waidhofen an der Thaya	12,2 %	36,6 %	23,3 %	9,8 %	2,9 %	15,0 %	0,2 %	100,0 %
323	Wiener Neustadt Land	9,3 %	23,8 %	26,5 %	18,7 %	12,5 %	8,9 %	0,3 %	100,0 %
325	Zwettl	14,6 %	30,5 %	22,4 %	11,1 %	5,0 %	16,3 %	0,2 %	100,0 %
401	Linz	4,9 %	61,3 %	20,3 %	4,9 %	1,6 %	6,7 %	0,2 %	100,0 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Anteil der Erwerbsspendler nach Reisezeit im MIV, 2021 in %

BKZ	Bezirk	Nicht- pendle- r:innen	0-14 Min.	15-29 Min.	30-44 Min.	45-59 Min.	60 und mehr Min.	Pendler- innen ins Ausland	Insgesamt
402	Steyr	4,7 %	58,9 %	10,6 %	13,2 %	6,0 %	6,3 %	0,2 %	100,0 %
403	Wels	5,2 %	59,7 %	18,0 %	10,3 %	1,5 %	4,9 %	0,5 %	100,0 %
404	Braunau am Inn	8,8 %	38,3 %	23,3 %	12,7 %	4,2 %	7,6 %	5,1 %	100,0 %
405	Eferding	9,7 %	29,0 %	27,5 %	22,2 %	7,1 %	4,3 %	0,3 %	100,0 %
406	Freistadt	10,8 %	26,2 %	27,6 %	20,7 %	7,9 %	6,6 %	0,2 %	100,0 %
407	Gmunden	9,3 %	40,9 %	23,1 %	10,9 %	6,3 %	9,2 %	0,4 %	100,0 %
408	Grieskirchen	9,6 %	33,7 %	28,8 %	14,8 %	7,3 %	5,4 %	0,3 %	100,0 %
409	Kirchdorf	10,9 %	39,1 %	24,6 %	14,4 %	5,4 %	5,3 %	0,3 %	100,0 %
410	Linz Land	6,8 %	39,1 %	40,3 %	6,9 %	1,5 %	5,1 %	0,3 %	100,0 %
411	Perg	9,1 %	28,8 %	30,3 %	17,4 %	7,6 %	6,7 %	0,2 %	100,0 %
412	Ried im Innkreis	9,5 %	43,1 %	26,7 %	8,4 %	5,2 %	6,0 %	1,2 %	100,0 %
413	Rohrbach	10,5 %	30,9 %	21,4 %	9,3 %	9,9 %	17,2 %	0,9 %	100,0 %
414	Schärding	10,5 %	34,8 %	25,7 %	10,3 %	4,3 %	10,9 %	3,5 %	100,0 %
415	Steyr Land	10,2 %	34,9 %	25,9 %	15,5 %	6,5 %	6,7 %	0,2 %	100,0 %
416	Urfahr Umgebung	9,7 %	25,5 %	35,5 %	18,8 %	4,9 %	5,4 %	0,3 %	100,0 %
417	Vöcklabruck	9,7 %	36,1 %	28,2 %	12,1 %	6,4 %	7,1 %	0,5 %	100,0 %
418	Wels Land	9,5 %	35,7 %	36,5 %	11,3 %	2,2 %	4,2 %	0,4 %	100,0 %
501	Salzburg	7,8 %	6,5 %	17,0 %	1,9 %	1,1 %	7,8 %	0,8 %	100,0 %
502	Hallein	9,6 %	38,0 %	34,8 %	9,4 %	2,4 %	5,2 %	0,6 %	100,0 %
503	Salzburg Umgebung	11,4 %	34,8 %	35,6 %	10,1 %	1,4 %	5,7 %	1,0 %	100,0 %
504	Sankt Johann im Pongau	12,0 %	45,9 %	17,9 %	8,9 %	7,1 %	7,9 %	0,2 %	100,0 %
505	Tamsweg	13,6 %	46,3 %	11,9 %	2,7 %	2,2 %	23,0 %	0,3 %	100,0 %
506	Zell am See	13,2 %	49,1 %	17,6 %	5,6 %	2,5 %	11,5 %	0,4 %	100,0 %
601	Graz	6,6 %	61,1 %	17,7 %	3,2 %	3,3 %	7,7 %	0,3 %	100,0 %
603	Deutschlandsberg	10,6 %	32,1 %	23,9 %	15,7 %	8,3 %	9,0 %	0,4 %	100,0 %
606	Graz Umgebung	8,8 %	25,7 %	45,9 %	11,2 %	2,1 %	5,8 %	0,4 %	100,0 %
610	Leibnitz	10,3 %	28,8 %	26,9 %	21,9 %	4,8 %	7,0 %	0,4 %	100,0 %
611	Leoben	6,4 %	44,5 %	26,8 %	6,9 %	7,0 %	8,1 %	0,3 %	100,0 %
612	Liezen	11,1 %	42,6 %	20,9 %	6,9 %	3,2 %	15,1 %	0,3 %	100,0 %
614	Murau	14,2 %	31,5 %	22,2 %	9,4 %	4,0 %	18,2 %	0,5 %	100,0 %
616	Voitsberg	9,2 %	33,2 %	22,1 %	17,5 %	10,7 %	6,9 %	0,4 %	100,0 %
617	Weiz	11,2 %	34,5 %	24,5 %	17,2 %	5,1 %	7,1 %	0,4 %	100,0 %
620	Murtal	9,4 %	47,4 %	21,0 %	6,2 %	4,8 %	10,8 %	0,4 %	100,0 %
621	Bruck-Mürzzuschlag	8,0 %	49,4 %	21,9 %	6,1 %	5,0 %	9,3 %	0,3 %	100,0 %
622	Hartberg-Fürstenfeld	11,7 %	32,3 %	22,5 %	11,7 %	8,5 %	12,9 %	0,3 %	100,0 %
623	Südoststeiermark	11,3 %	32,0 %	19,8 %	13,4 %	11,1 %	12,2 %	0,3 %	100,0 %
701	Innsbruck	6,6 %	73,7 %	10,0 %	1,7 %	1,4 %	6,2 %	0,4 %	100,0 %
702	Imst	10,2 %	43,4 %	23,9 %	14,3 %	3,3 %	4,8 %	0,2 %	100,0 %
703	Innsbruck Land	9,0 %	48,0 %	33,6 %	4,0 %	0,9 %	4,3 %	0,4 %	100,0 %
704	Kitzbühel	14,1 %	52,4 %	18,6 %	4,7 %	1,8 %	7,6 %	0,8 %	100,0 %
705	Kufstein	9,8 %	52,7 %	22,0 %	6,2 %	3,2 %	4,6 %	1,5 %	100,0 %
706	Landeck	12,7 %	46,5 %	19,7 %	5,8 %	6,7 %	7,3 %	1,4 %	100,0 %
707	Lienz	10,1 %	54,7 %	14,2 %	5,8 %	1,0 %	13,5 %	0,8 %	100,0 %
708	Reutte	11,1 %	59,9 %	13,3 %	3,2 %	1,1 %	6,5 %	4,8 %	100,0 %

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, ÖIR

Anteil der Erwerbsspendler nach Reisezeit im MIV, 2021 in %

BKZ	Bezirk	Nicht- pendle- r:innen	0-14 Min.	15-29 Min.	30-44 Min.	45-59 Min.	60 und mehr Min.	Pendler- :innen ins Ausland	Insges- amt
709	Schwaz	11,1 %	52,3 %	24,5 %	6,7 %	1,5 %	3,6 %	0,3 %	100,0 %
801	Bludenz	8,0 %	48,1 %	24,8 %	9,4 %	1,9 %	3,3 %	4,6 %	100,0 %
802	Bregenz	9,2 %	52,2 %	22,8 %	6,6 %	1,4 %	2,9 %	4,9 %	100,0 %
803	Dornbirn	6,2 %	58,9 %	24,3 %	1,7 %	0,2 %	2,2 %	6,6 %	100,0 %
804	Feldkirch	6,4 %	46,0 %	29,6 %	2,6 %	0,2 %	2,2 %	13,0 %	100,0 %
901	Wien Innere Stadt	24,4 %	50,5 %	17,1 %	2,2 %	1,3 %	4,0 %	0,5 %	100,0 %
902	Wien Leopoldstadt	8,0 %	48,4 %	35,2 %	3,4 %	1,3 %	3,2 %	0,3 %	100,0 %
903	Wien Landstraße	9,0 %	49,4 %	34,0 %	2,7 %	1,2 %	3,3 %	0,4 %	100,0 %
904	Wien Wieden	12,4 %	53,7 %	25,2 %	2,7 %	1,8 %	3,6 %	0,6 %	100,0 %
905	Wien Margareten	8,5 %	50,5 %	32,2 %	3,2 %	1,6 %	3,6 %	0,4 %	100,0 %
906	Wien Mariahilf	12,2 %	49,7 %	29,4 %	3,0 %	1,8 %	3,4 %	0,5 %	100,0 %
907	Wien Neubau	13,3 %	50,6 %	27,3 %	3,1 %	1,7 %	3,6 %	0,4 %	100,0 %
908	Wien Josefstadt	12,4 %	53,5 %	24,7 %	3,7 %	1,6 %	3,7 %	0,5 %	100,0 %
909	Wien Alsergrund	10,7 %	52,3 %	26,9 %	4,2 %	1,5 %	4,0 %	0,4 %	100,0 %
910	Wien Favoriten	4,6 %	34,8 %	51,1 %	4,8 %	1,4 %	3,0 %	0,2 %	100,0 %
911	Wien Simmering	4,3 %	20,4 %	60,1 %	10,5 %	1,5 %	3,1 %	0,2 %	100,0 %
912	Wien Meidling	5,6 %	36,3 %	47,2 %	5,6 %	1,8 %	3,3 %	0,2 %	100,0 %
913	Wien Hietzing	10,5 %	16,8 %	50,4 %	16,4 %	2,4 %	3,1 %	0,5 %	100,0 %
914	Wien Penzing	7,2 %	19,9 %	49,0 %	17,3 %	3,2 %	3,1 %	0,3 %	100,0 %
915	Wien Rudolfsheim-Fünfhaus	6,9 %	39,3 %	41,8 %	5,7 %	2,1 %	3,9 %	0,3 %	100,0 %
916	Wien Ottakring	6,6 %	36,0 %	42,9 %	8,7 %	2,2 %	3,3 %	0,2 %	100,0 %
917	Wien Hernals	7,8 %	31,0 %	43,5 %	11,6 %	2,2 %	3,7 %	0,2 %	100,0 %
918	Wien Währing	10,7 %	33,9 %	42,0 %	7,3 %	1,8 %	4,0 %	0,4 %	100,0 %
919	Wien Döbling	10,6 %	22,4 %	50,9 %	10,5 %	1,7 %	3,5 %	0,4 %	100,0 %
920	Wien Brigittenau	5,2 %	39,2 %	44,0 %	6,6 %	1,6 %	3,1 %	0,2 %	100,0 %
921	Wien Floridsdorf	4,7 %	21,0 %	57,1 %	12,7 %	1,6 %	2,8 %	0,2 %	100,0 %
922	Wien Donaustadt	4,9 %	19,8 %	53,2 %	17,6 %	1,8 %	2,5 %	0,2 %	100,0 %
923	Wien Liesing	5,9 %	22,1 %	51,5 %	16,1 %	1,7 %	2,5 %	0,3 %	100,0 %

Quelle: Statistik Austria

EXKURS ZUR „ÖROK-ERREICHBARKEITS-ANALYSE 2018 (DATENBASIS 2016)“

Da der Bericht zur ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 einige fehlerhafte Teile enthält, werden im Folgenden die korrigierten Tabellen, Karten und deren Beschreibung wiedergegeben. Dies betrifft

die Seiten 44 bis 52 im Bericht aus 2018. Beschriftung und Nummerierung der Tabellen und Karten sind dabei ident mit jenen im Bericht 2018.

Korrigierte Tab. 20: ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien) nach der Reisezeit

ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit
Schulfreier Werktag, Ankunft 7:00 bis 11:00

Bezirk	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
Wiener Neustadt	99,9%	11,2
Steyr	99,7%	11,2
Krems an der Donau	99,9%	11,3
Sankt Pölten	99,1%	11,9
Innsbruck	99,8%	12,5
Eisenstadt	99,8%	13,1
Villach	98,3%	13,5
Wels	99,5%	14,0
Salzburg	99,8%	14,8
Linz	99,8%	15,7
...
Kitzbühel	0,0%	104,0
Reutte	0,0%	110,0
Liezen	1,9%	110,0
Jennersdorf	0,0%	111,7
Oberwart	0,0%	112,1
Waidhofen an der Thaya	0,0%	117,0
Zell am See	0,0%	129,6
Tamsweg	0,0%	130,1
Lienz	0,0%	131,4
Güssing	0,0%	133,6

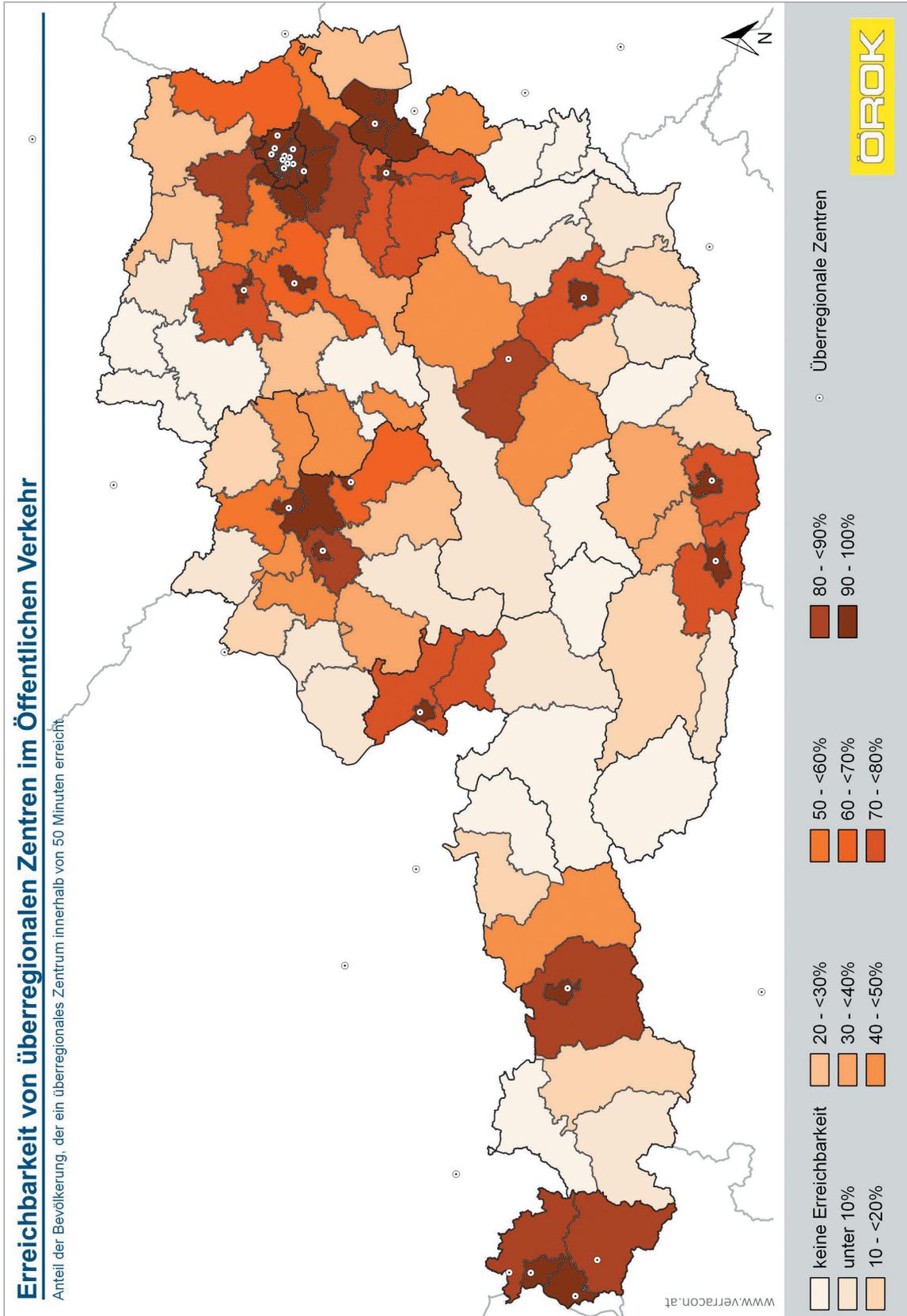
Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ARGE ÖVV, ptv

Korrigierter Absatz auf Seite 44 der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018

Bei der Betrachtung der Erreichbarkeitsverhältnisse auf Bezirksebene sticht ins Auge, dass aus 15 Bezirken gar kein überregionales Zentrum in-

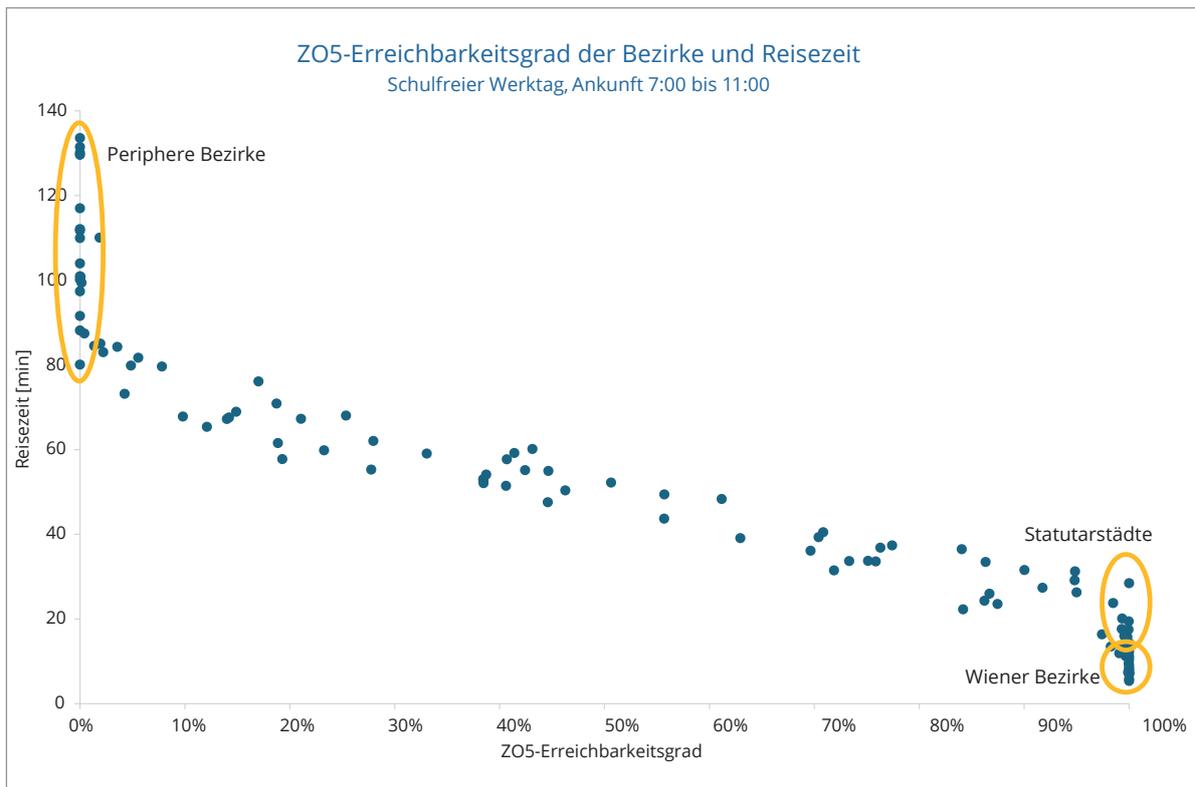
nerhalb der 50-Minuten-Schranke erreicht werden kann. Diese Bezirke, häufig inneralpin, aber auch im Osten der Steiermark, im Süden des Burgenlandes oder im nördlichen Niederösterreich gelegen, weisen teilweise mittlere Reisezeiten im Bereich von zwei Stunden auf.

Korrigierte Abb. 13: ÖV 2016 Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (Z05) nach Bezirken



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ARGE ÖVV, ptv

Korrigierte Abb. 14: ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke und Reisezeit



Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ARGE ÖVV, ptv

Korrigierter Absatz auf Seite 48 der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018

Insgesamt stehen den Bezirken mit sehr hohen ZO5-Erreichbarkeitsgraden (inkl. den Wiener Bezirken) nahezu gleich viele Bezirke ohne Erreichbarkeit gegenüber. Bei den restlichen Bezirken korrelieren Erreichbarkeitsgrad und mittlere

Reisezeit nahezu perfekt (siehe korrigierte Abbildung 14). Auffällig ist die geringe Reisezeit ins nächste überregionale Zentrum bei den Bezirken Leoben, Bregenz, Bludenz und Wels Land, was mit der hohen Konzentration der Bevölkerung und der damit kurzen Entfernung zum Zentrum erklärbar ist.

Korrigierte Tab. 23: ÖV 2016 – Differenz des ZO5-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag

ÖV 2016 – Differenz des ZO5-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag Ankunft 7:00 bis 11:00			
Bezirk	Schulfreier Werktag	Erreichbarkeitsgrad Schultag	Differenz
Eferding	46,3 %	59,0 %	12,7 %-Punkte
Tulln	55,7 %	65,5 %	9,8 %-Punkte
Krems Land	75,1 %	82,7 %	7,6 %-Punkte
Sankt Pölten Land	69,6 %	76,5 %	6,9 %-Punkte
Neunkirchen	70,4 %	76,3 %	5,9 %-Punkte
Völkermarkt	19,3 %	23,9 %	4,6 %-Punkte
Melk	27,8 %	32,2 %	4,4 %-Punkte
Amstetten	40,6 %	44,3 %	3,7 %-Punkte
Baden	84,0 %	87,5 %	3,4 %-Punkte
Murtal	42,4 %	45,6 %	3,2 %-Punkte
Gänserndorf	61,2 %	64,1 %	2,9 %-Punkte
Klagenfurt Land	73,3 %	76,2 %	2,9 %-Punkte
Linz Land	91,8 %	94,4 %	2,6 %-Punkte
Vöcklabruck	38,4 %	41,0 %	2,5 %-Punkte
Sankt Veit an der Glan	38,7 %	41,1 %	2,4 %-Punkte
Feldkirchen	38,5 %	40,7 %	2,2 %-Punkte
Salzburg Umgebung	77,4 %	79,4 %	2,2 %-Punkte
Wels Land	86,7 %	88,6 %	1,9 %-Punkte
Villach Land	75,9 %	77,7 %	1,8 %-Punkte
Grieskirchen	44,6 %	46,4 %	1,8 %-Punkte

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ARGE ÖVV, ptv

Korrigierter Absatz auf Seite 51 der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018

Wie auch schon bei der Erschließung soll an dieser Stelle betrachtet werden, ob es durch die zusätzlichen Angebote an Schultagen zu einer wesentlichen Verbesserung der ZO5-Erreichbarkeit kommt. Bei einer Analyse auf Bezirksebene zeigt sich, dass es im überwiegenden Teil der

Bezirke keine oder nur eine geringfügige Veränderung des Erreichbarkeitsgrades gibt. Allerdings weisen fünf Bezirke (5 Prozent der Bezirke ohne Wien) eine Änderung des Erreichbarkeitsgrades von über fünf Prozentpunkten auf. Eine wesentlich bessere Erreichbarkeit an Schultagen haben die Bezirke Eferding und Tulln mit einer Steigerung des Erreichbarkeitsgrades um 13 bzw. 10 Prozentpunkte.

KORREKTUR ANHANG: ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
101	Eisenstadt	99,8%	13,1	100,0%	12,9
102	Rust	100,0%	28,4	100,0%	28,4
103	Eisenstadt Umgebung	95,0%	26,3	95,7%	26,2
104	Güssing	0,0%	133,6	0,0%	141,9
105	Jennersdorf	0,0%	111,7	0,0%	121,5
106	Mattersburg	94,8%	29,1	95,1%	29,3
107	Neusiedl am See	28,0%	62,1	27,6%	63,7
108	Oberpullendorf	40,7%	57,7	40,0%	57,2
109	Oberwart	0,0%	112,1	0,0%	109,0
201	Klagenfurt am Wörthersee	97,4%	16,4	97,7%	16,7
202	Villach	98,3%	13,5	98,8%	13,3
203	Hermagor	0,1%	99,4	0,1%	95,9
204	Klagenfurt Land	73,3%	33,7	76,2%	34,2
205	Sankt Veit an der Glan	38,7%	54,1	41,1%	53,3
206	Spittal an der Drau	17,0%	76,1	18,4%	73,4
207	Villach Land	75,9%	33,6	77,7%	35,5
208	Völkermarkt	19,3%	57,8	23,9%	56,4
209	Wolfsberg	0,0%	91,5	0,0%	88,1
210	Feldkirchen	38,5%	52,1	40,7%	54,5
301	Krems an der Donau	99,9%	11,3	99,9%	10,7
302	Sankt Pölten	99,1%	11,9	99,5%	11,9
303	Waidhofen an der Ybbs	0,0%	80,0	0,0%	77,3
304	Wiener Neustadt	99,9%	11,2	99,9%	11,1
305	Amstetten	40,6%	51,4	44,3%	50,8
306	Baden	84,0%	36,5	87,5%	36,1
307	Bruck an der Leitha	50,6%	52,2	49,4%	52,3
308	Gänserndorf	61,2%	48,3	64,1%	47,1
309	Gmünd	0,0%	100,9	0,0%	102,1
310	Hollabrunn	21,1%	67,3	22,3%	65,0
311	Horn	2,2%	83,0	2,2%	80,5
312	Korneuburg	86,3%	33,5	86,5%	32,7
313	Krems Land	75,1%	33,7	82,7%	32,0
314	Lilienfeld	33,1%	59,0	30,4%	59,7
315	Melk	27,8%	55,3	32,2%	55,7
316	Mistelbach	25,4%	68,0	26,6%	68,4
317	Mödling	98,5%	23,8	98,6%	23,2
318	Neunkirchen	70,4%	39,3	76,3%	37,5
319	Sankt Pölten Land	69,6%	36,1	76,5%	35,9
320	Scheibbs	0,0%	88,1	0,0%	86,4
321	Tulln	55,7%	49,4	65,5%	46,4
322	Waidhofen an der Thaya	0,0%	117,0	0,0%	114,5
323	Wiener Neustadt Land	71,9%	31,5	73,6%	32,1
324	Wien Umgebung	94,9%	31,2	96,7%	30,8
325	Zwettl	0,0%	100,2	0,0%	96,9

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ptv, ARGE ÖVV

KORREKTUR ANHANG: ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
401	Linz	99,8 %	15,7	99,8%	15,7
402	Steyr	99,7 %	11,2	99,7%	11,2
403	Wels	99,5 %	14,0	100,0%	14,0
404	Braunau am Inn	5,6 %	81,7	4,7%	80,8
405	Eferding	46,3 %	50,4	59,0%	45,3
406	Freistadt	14,0 %	67,2	13,5%	68,2
407	Gmunden	7,8 %	79,6	7,4%	79,4
408	Grieskirchen	44,6 %	47,6	46,4%	46,5
409	Kirchdorf an der Krems	23,3 %	59,8	23,0%	61,0
410	Linz Land	91,8 %	27,4	94,4%	28,0
411	Perg	44,6 %	55,0	44,0%	55,2
412	Ried im Innkreis	1,3 %	84,5	1,3%	80,8
413	Rohrbach	3,6 %	84,2	3,3%	85,5
414	Schärding	18,7 %	70,9	13,4%	70,5
415	Steyr Land	62,9 %	39,1	62,4%	39,3
416	Urfahr Umgebung	55,7 %	43,7	56,4%	43,8
417	Vocklabruck	38,4 %	53,0	41,0%	52,5
418	Wels Land	86,7 %	26,0	88,6%	25,9
501	Salzburg	99,8 %	14,8	99,8%	14,5
502	Hallein	70,8 %	40,5	70,8%	40,0
503	Salzburg Umgebung	77,4 %	37,4	79,4%	36,7
504	Sankt Johann im Pongau	4,9 %	79,8	4,9%	77,8
505	Tamsweg	0,0 %	130,1	0,0%	133,2
506	Zell am See	0,0 %	129,6	0,0%	129,2
601	Graz Stadt	99,3 %	17,7	99,4%	17,6
603	Deutschlandsberg	9,8 %	67,8	10,0%	71,5
606	Graz Umgebung	76,3 %	36,9	76,5%	37,1
610	Leibnitz	18,9 %	61,5	19,4%	62,7
611	Leoben	84,2 %	22,3	84,9%	23,7
612	Liezen	1,9 %	110,0	1,9%	107,9
614	Murau	0,0 %	97,4	0,0%	104,3
616	Voitsberg	12,1 %	65,4	12,8%	63,9
617	Weiz	4,2 %	73,2	5,9%	78,8
620	Murtal	42,4 %	55,1	45,6%	52,9
621	Bruck-Mürzzuschlag	41,4 %	59,2	41,1%	56,5
622	Hartberg-Fürstenfeld	0,0 %	100,8	0,0%	110,2
623	Südoststeiermark	0,4 %	87,4	0,4%	94,3
701	Innsbruck	99,8 %	12,5	99,8%	12,4
702	Imst	14,9 %	68,9	14,9%	67,4
703	Innsbruck Land	90,0 %	31,6	91,5%	31,4
704	Kitzbüchel	0,0 %	104,0	0,0%	103,3
705	Kufstein	14,2 %	67,6	14,1%	67,5
706	Landeck	1,9 %	85,0	1,9%	85,4
707	Lienz	0,0 %	131,4	0,0%	134,9

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, pvt, ARGE ÖVV

KORREKTUR ANHANG: ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Bezirk

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
708	Reutte	0,0 %	110,0	0,0 %	116,3
709	Schwaz	43,1 %	60,1	43,1 %	59,9
801	Bludenz	87,5 %	23,5	87,5 %	23,5
802	Bregenz	86,2 %	24,3	86,2 %	24,3
803	Dornbirn	99,5 %	16,0	99,5 %	16,0
804	Feldkirch	99,3 %	20,1	99,3 %	20,1

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ptv, ARGE ÖVV

KORREKTUR ANHANG: ÖV 2016 – Z05-Erreichbarkeitsgrad und mittlere gewichtete Reisezeit nach Wiener Bezirken

BKZ	Bezirk	Schulfreier Werktag		Schultag	
		Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]	Z05-Erreichbarkeit	Mittlere gewichtete Reisezeit [min]
901	Wien Innere Stadt	100,00 %	6,6	100,00 %	6,6
902	Wien Leopoldstadt	100,00 %	14,0	99,59 %	14,0
903	Wien Landstraße	100,00 %	10,0	100,00 %	10,2
904	Wien Wieden	100,00 %	9,3	99,57 %	9,2
905	Wien Margareten	100,00 %	11,7	100,00 %	11,7
906	Wien Mariahilf	100,00 %	12,1	98,11 %	12,0
907	Wien Neubau	100,00 %	10,9	99,62 %	10,8
908	Wien Josefstadt	100,00 %	12,1	98,60 %	12,0
909	Wien Alsergrund	100,00 %	9,6	100,00 %	9,4
910	Wien Favoriten	100,00 %	15,3	100,00 %	15,4
911	Wien Simmering	99,94 %	20,6	99,96 %	20,5
912	Wien Meidling	100,00 %	11,0	99,97 %	11,1
913	Wien Hietzing	99,98 %	22,0	99,98 %	21,7
914	Wien Penzing	99,80 %	19,7	99,80 %	19,8
915	Wien Rudolfsheim-Fünfhaus	100,00 %	11,3	99,82 %	11,3
916	Wien Ottakring	100,00 %	18,5	99,91 %	18,6
917	Wien Hernals	99,99 %	20,2	99,99 %	20,3
918	Wien Währing	100,00 %	17,7	100,00 %	17,3
919	Wien Döbling	99,94 %	22,7	99,94 %	22,2
920	Wien Brigittenau	100,00 %	13,9	100,00 %	14,3
921	Wien Floridsdorf	99,81 %	14,4	99,95 %	14,6
922	Wien Donaustadt	99,99 %	19,1	99,97 %	19,1
923	Wien Liesing	99,99 %	20,2	99,99 %	20,3

Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Veracon, ptv, ARGE ÖVV

GLOSSAR

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Erreichbarkeitsgrad	Anteil der Personen, der innerhalb eines festgelegten Zeitaufwandes ein definiertes Ziel erreicht
Erschließungsgrad	Anteil der Personen, der eine Haltestelle mit einem festgelegten Zeitaufwand zu Fuß erreichen kann
FCD	Floating Car Data
FRC	Functional Road Class
GIP	Graphenintegrationsplattform
ISCED	Internationale Standardklassifikationen im Bildungswesen
Mittlere gewichtete Reisezeit	Durchschnittliche Reisezeit; berechnet aus den Reisezeiten von den 100-Meter-Rasterzellen, gewichtet mit der Bevölkerung der Rasterzelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-Güteklassen	Bedienungsqualität und Erschließungsgüte im ÖV; berechnet aus Fußweg zur Haltestelle und Anzahl der Abfahrten
REX	Regional-Express
Versorgungsqualität	Berechnet aus Entfernung, Art und Anzahl der Einrichtungen, je nach Fragestellung
ZO3	Zentraler Ort 3. Ordnung (hier auch 4. Ordnung) = regionales Zentrum
ZO5	Zentraler Ort 5. Ordnung (hier 5. oder höherer Ordnung) = überregionales Zentrum

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Übersicht der überregionalen Zentren 2016-2023/2024	15
Abbildung 2:	Übersicht der regionalen Zentren 2016-2023/2024.....	16
Abbildung 3:	Auswertung der Ergebnisse des Routers für eine Verbindung mit mehreren Routen	18
Abbildung 4:	Bevölkerungsentwicklung 2016 bis 2021	22
Abbildung 5:	MIV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5)	27
Abbildung 6:	MIV 2023 – Verteilung der Bevölkerung nach Reiseklassen ins nächste überregionale Zentrum	28
Abbildung 7:	MIV 2023 – Verteilung der Bevölkerung nach Reiseklassen ins nächste überregionale Zentrum (Summenlinie)	28
Abbildung 8:	MIV 2023 – Einzugsgebiete der überregionalen Zentren (ZO5).....	29
Abbildung 9:	MIV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) nach Bezirk	32
Abbildung 10:	MIV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3)	35
Abbildung 11:	MIV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) nach Bezirk	36
Abbildung 12:	MIV 2023 – Einzugsgebiete der regionalen Zentren (ZO3)	39
Abbildung 13:	ÖV2023 – ZO3 Erschließung, Vergleich schulfreier Werktag und Schultag	42
Abbildung 14:	ÖV 2023 – Verteilung der Bevölkerung nach Reiseklassen ins nächste überregionale Zentrum (Summenlinie)	45
Abbildung 15:	ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5).....	46
Abbildung 16:	ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (ZO5) nach Bezirken	47
Abbildung 17:	ZO5-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien) nach der Reisezeit	48
Abbildung 18:	ÖV 2023 – Einzugsgebiete der überregionalen Zentren (ZO5)	50
Abbildung 19:	ÖV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3)	55
Abbildung 20:	ÖV 2023 – Erreichbarkeit von regionalen Zentren (ZO3) nach Bezirken	57
Abbildung 21:	ÖV 2023 – Kategorisierung ZO3-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke.....	58
Abbildung 22:	ÖV 2023 – Einzugsgebiete der regionalen Zentren – Reisezeiten und Personen	60
Abbildung 23:	ÖV 2023 – Einzugsgebiete der regionalen Zentren (ZO3).....	61
Abbildung 24:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Mittlere Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum	66
Abbildung 25:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Erreichbarkeit von überregionalen Zentren in MIV und ÖV	68
Abbildung 26:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Schnellere Erreichbarkeit von überregionalen Zentren in MIV und ÖV	69
Abbildung 27:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Reisedifferenz ÖV-MIV ins nächstgelegene regionale Zentrum und Motorisierungsgrad (PKW pro 1.000 Einwohner)	70
Abbildung 28:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Unterschiedliche nächstgelegene regionale Zentren in MIV und ÖV	72
Abbildung 29:	Erreichbarkeitsgrad der Bildungseinrichtungen (ÖV 2023).....	73
Abbildung 30:	Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen der ISCED-2-Stufe im ÖV.....	76
Abbildung 31:	Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen der ISCED-3-Stufe im ÖV.....	77
Abbildung 32:	Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen der ISCED-Stufen 6 und 7 im ÖV	79
Abbildung 33:	Verteilung des Erreichbarkeitsgrades der Bildungseinrichtungen	80
Abbildung 34:	Einpendler:innenzentren in Österreich, 2021	82
Abbildung 35:	Durchschnittliche Wegzeit der Erwerbspendler:innen nach Wohnbundesland, 2021 (Pkw, Minuten)	83
Abbildung 36:	Anteil der Erwerbspendler:innen nach Wohnbundesland und Wegzeit im MIV, 2021 (Erwerbspersonen, %)	84
Abbildung 37:	Anteil der Erwerbspendler:innen nach Wohnbundesland und Reisezeit im ÖV, 2021 (Erwerbspersonen, %)	85
Abbildung 38:	ÖV 2023 – Einzugsgebiete der überregionalen Zentren im Öffentlichen Verkehr	104
Abbildung 39:	Änderung Wohnbevölkerung der Bezirke 2016 bis 2021	106

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Anzahl der Zentren 2016–2023/2024.....	14
Tabelle 2:	Ziele des Bildungsverkehrs	14
Tabelle 3:	Zeitscheiben der Erreichbarkeit in die Zentren und Schulen	18
Tabelle 4:	MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten überregionalen Zentrums (ZO5) nach Bundesland	26
Tabelle 5:	MIV 2023 – In- oder ausländische Lage des nächstgelegenen überregionalen Zentrums und ZO5-Erreichbarkeit	30
Tabelle 6:	MIV 2023 – Reisezeit ins nächstgelegene überregionale Zentrum mit und ohne Zentren im Ausland	31
Tabelle 7:	MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten überregionalen Zentrums nach Bezirk	31
Tabelle 8:	MIV 2023 – Bevölkerung im Einzugsgebiet der überregionalen Zentren (ZO5)	33
Tabelle 9:	MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten regionalen Zentrums (ZO3)	34
Tabelle 10:	MIV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten ZO3 nach Bezirk.....	37
Tabelle 11:	MIV 2023 – Personen im Einzugsgebiet der regionalen Zentren (ohne Wien)	38
Tabelle 12:	ÖV 2023 – ZO3 Erschließung nach Bundesland an einem schulfreien Werktag	40
Tabelle 13:	ÖV 2023 – Mittlere Fußweglänge zur nächsten Haltestelle	41
Tabelle 14:	ÖV 2023 – ZO3 Erschließung nach Bundesland an einem Schultag	41
Tabelle 15:	ÖV 2023 – ZO3 Erschließung nach Bezirk (ohne Wien) an einem schulfreien Werktag.....	43
Tabelle 16:	ÖV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten überregionalen Zentrums (ZO5) nach Bundesland	44
Tabelle 17:	ÖV 2023 – ZO5-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien) nach der Reisezeit	49
Tabelle 18:	ÖV 2023 – Einzugsgebiet der überregionalen Zentren (ZO5)	51
Tabelle 19:	ÖV 2023 – Umsteigehäufigkeit zum nächstgelegenen überregionalen Zentrum	52
Tabelle 20:	ÖV 2023 – Differenz des ZO5-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag.....	53
Tabelle 21:	ÖV 2023 – Erreichbarkeitsgrad des nächsten regionalen Zentrums (ZO3) nach Bundesland	54
Tabelle 22:	ÖV 2023 – ZO3-Erreichbarkeitsgrad der Bezirke (ohne Wien).....	56
Tabelle 23:	ÖV 2023 – Einzugsgebiet der regionalen Zentren (ZO3)	59
Tabelle 24:	ÖV 2023 – Umsteigehäufigkeit zum nächstgelegenen regionalen Zentrum	62
Tabelle 25:	ÖV 2023 – Differenz des ZO3-Erreichbarkeitsgrades zwischen schulfreiem Werktag und Schultag.....	63
Tabelle 26:	ÖV 2023 – Nächstgelegene regionale Zentren im Ausland	63
Tabelle 27:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Mittlere Reisezeit in ein Zentrum nach Bundesland	64
Tabelle 28:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – Mittlere Reisezeit in ein Zentrum nach Bezirk	67
Tabelle 29:	Vergleich MIV 2023 – ÖV 2023 – unterschiedliches regionales Zentrum.....	71
Tabelle 30:	Mittlere gewichtete Reisezeit zu den Bildungseinrichtungen (ÖV 2023).....	74
Tabelle 31:	Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen (ÖV 2023).....	75
Tabelle 32:	Erreichbarkeit der ISCED-3-Schulen (ÖV 2023)	78
Tabelle 33:	Erwerbstätige in Österreich 2021 nach Pendelkategorien.....	81
Tabelle 34:	Erwerbstätige nach Bundesland – Pendlersaldo, Pendeldistanz und Wegzeit, 2021	83
Tabelle 35:	Größere Baumaßnahmen im Bereich der ASFINAG	107
Tabelle 36:	Änderungen in den Bundesländern	107
Tabelle 37:	Vergleich der Erreichbarkeitsgrade des nächsten Zentrums 2018 und 2023	115
Tabelle 38:	Vergleich der mittleren gewichteten Reisezeit 2018 und 2023 [min].....	116

ÖROK-SCHRIFTENREIHENVERZEICHNIS

- 216 ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024
- 215 ÖROK-Haushaltsprognose 2022–2051, Wien 2024
- 214 Steuerung von Freizeitwohnsitzen in Österreich, Fachempfehlungen und Materialienband, Wien 2022
- 213 Räumliche Dimensionen der Digitalisierung, Fachempfehlungen und Materialienband, Wien 2022
- 212 ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050: Bevölkerung, Wien 2022
- 211 50 Jahre Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Wien 2021
- 210 Österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2030 – Raum für Wandel, Wien 2021
- 209 16. Raumordnungsbericht, Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2018–2020, Wien 2021
- 208 Die regionale Handlungsebene stärken: Status, Impulse, Perspektiven, Wien 2020
- 207 Quantitative Wirkungen der EU-Struktur- und Kohäsionspolitik in Österreich – ein Beitrag zu 25 Jahre Österreich in der EU, Wien 2020
- 206 STRAT.AT-Fortschrittsbericht 2019, STRAT.AT Progress Report 2019, Wien 2019
- 205 Stärkung von Orts- und Stadtkernen in Österreich, Materialienband, Wien 2019
- 204 15. Raumordnungsbericht. Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2015–2017, Wien 2018
- 203 ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016), Analysen zum ÖV und MIV, Wien 2018
- 202 Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik, Dt. und engl. Version, Wien 2018
- 201 Zwischenevaluierung des Österreichischen Raumordnungskonzepts 2011 (ÖREK 2011), Reflexion zu Inhalten, Umsetzung, Ausblick, Endbericht, Wien 2018
- 200 Fortschrittsbericht 2017 Österreichs zur Umsetzung des STRAT.AT 2020/Progress Report 2017 Austria on the implementation of STRAT.AT 2020, Wien 2017
- 199 Politikrahmen zu Smart Specialisation in Österreich/Policy framework for smart specialisation in Austria, Wien 2016
- 198 Agenda Stadtregionen in Österreich. Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ und Materialienband, Wien 2016
- 197 EFRE-Programm Investitionen in Wachstum und Beschäftigung Österreich 2014–2020, Wien 2015
- 196/III ÖROK-Regionalprognosen 2014–2030, Teil 3: Haushalte, Wien 2017
- 196/II ÖROK-Regionalprognosen 2014–2030, Teil 2: Erwerbsprognosen, Wien 2015
- 196/I ÖROK-Regionalprognosen 2014–2030, Teil 1: Bevölkerung, Wien 2015
- 195 14. Raumordnungsbericht, Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2012–2014, Wien 2015
- 194 Die regionale Handlungsebene stärken, Fachliche Empfehlungen und Materialienband, Wien 2015
- 193 Risikomanagement für gravitative Naturgefahren in der Raumplanung, Ergebnisse der ÖREK-Partnerschaft. Fachliche Empfehlungen und Materialienband, Wien 2015
- 192 Energieraumplanung, Ergebnisse der ÖREK-Partnerschaft, Materialienband, Wien 2014
- 191 Beiträge der Raumordnung zur Unterstützung „leistbaren Wohnens“, Ergebnisse der ÖREK-Partnerschaft, Wien 2014
- 190 Vielfalt und Integration im Raum, Ergebnisse der ÖREK-Partnerschaft, Wien 2014
- 189 Flächenfreihaltung für linienhafte Infrastrukturvorhaben: Grundlagen, Handlungsbedarf & Lösungsvorschläge, Wien 2013
- 188 STRAT.AT-Bericht 2012/STRAT.AT-Report 2012, Wien 2013
- 187 13. Raumordnungsbericht, Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2008–2011, Wien 2012
- 186 Wirkungsevaluierung – ein Praxistest am Beispiel der EFRE-geförderten Umweltmaßnahmen des Bundes 2007–2013, Wien 2011
- 185 Österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2011, Wien 2011 samt Ergänzungsdokumenten
- 185en Austrian Spatial Development Concept (ÖREK) 2011, Wien 2011
- 184 ÖROK-Regionalprognosen 2010–2030: Bevölkerung, Erwerbspersonen und Haushalte, Wien 2011
- 183 15 Jahre INTERREG/ETZ in Österreich: Rückschau und Ausblick, Wien 2011
- 182 STRAT.AT-Bericht 2009, Wien 2010
- 181 Neue Handlungsmöglichkeiten für periphere ländliche Räume, Wien 2009 Raum für Notizen

- 180 EU-Kohäsionspolitik in Österreich 1995–2007 – Eine Bilanz, Materialienband, Wien 2009
- 179 Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen, Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten, Wien 2009
- 178 Energie und Raumentwicklung, Räumliche Potenziale erneuerbarer Energieträger, Wien 2009
- 177 Zwölfter Raumordnungsbericht, Wien 2008
- 176/II Szenarien der Raumentwicklung Österreichs 2030, Regionale Herausforderungen und Handlungsstrategien, Wien 2009
- 176/I Szenarien der Raumentwicklung Österreichs 2030, Materialienband, Wien 2008
- 175 strat.at 2007–2013, Nationaler strategischer Rahmenplan Österreich, Wien 2007
- 174 Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005, Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV (bearbeitet von IPE GmbH.), Wien 2007
- 173 Freiraum & Kulturlandschaft – Gedankenräume – Planungsräume, Materialienband, Wien 2006
- 172 Zentralität und Standortplanung der öffentlichen Hand (bearbeitet von Regional Consulting ZT GmbH), Wien 2006
- 171 Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ländlicher Räume (bearbeitet von Rosinak & Partner), Wien 2006
- 170 Elfter Raumordnungsbericht, Wien 2005
- 169 Europaregionen – Herausforderungen Ziele, Kooperationsformen (bearbeitet von ÖAR), Wien 2005
- 168 Präventiver Umgang mit Naturgefahren in der Raumordnung, Materialienband, Wien 2005
- 167 Zentralität und Raumentwicklung (bearbeitet von H. Fassmann, W. Hesina, P. Weichhart), Wien 2005
- 166/II ÖROK-Prognosen 2001–2031 Teil 2: Haushalte und Wohnungsbedarf nach Regionen und Bezirken Österreichs (bearbeitet von STATISTIK AUSTRIA), Wien 2005
- 166/I ÖROK-Prognosen 2001–2031 Teil 1: Bevölkerung und Erwerbstätige nach Regionen und Bezirken Österreichs (bearbeitet von STATISTIK AUSTRIA), Wien 2004
- 165 EU-Regionalpolitik und Gender Mainstreaming in Österreich (BAB GmbH & ÖAR GmbH), Wien 2004
- 164 Methode zur Evaluierung von Umweltwirkungen der Strukturfondsprogramme (bearbeitet vom ÖIR), Wien 2003
- 163 Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, Wien 2002
- 163a Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001 – Kurzfassung, Wien 2002
- 163b The Austrian Spatial Development Concept 2001 – Abbreviated version, Vienna 2002
- 163c Le Schéma autrichien de développement du territoire 2001 – Résumé, Vienne 2002
- 162 Räumliche Disparitäten im österreichischen Schulsystem – Strukturen, Trends und politische Implikationen (bearbeitet von Heinz Faßmann), Wien 2002
- 161 Ex-post-Evaluierung Ziel-5b- und LEADER II-Programme 1995–1999 in Österreich, (Bearbeitung: Forschungszentrum Seibersdorf Ges.m.b.H), Wien 2002
- 160 Zehnter Raumordnungsbericht, Wien 2002



