

Region Wien-Bratislava



Austrian Background Report –
OECD Territorial Review,
Zusammenfassung der Hauptergebnisse und
Empfehlungen der OECD

Region Wien – Bratislava

Background Report für die OECD-Review 2003 – Zusammenfassung der Hauptergebnisse und Empfehlungen der OECD

Impressum

Eigentümer und Herausgeber

Stadtentwicklung Wien
MA 18 – Stadtentwicklung und
Stadtplanung;
www.wien.at/stadtentwicklung

Inhaltliche Koordination

OAR Hans-Jörg Hansely

Technische Koordination

Willibald Böck, MA 18

Cover

ReklameKontor Peter Franc

Druck – Cover

Agens-Werk

Copyright

© Stadtentwicklung Wien 2003

© Cover: GEOSPACE Austria, EURIMAGE/CNES

ISBN 3-902015-56-X

Bearbeitung

Christof Schremmer (Projektleitung)
Elisabeth Holzinger
Cornelia Krajasits
Ursula Mollay
Friedrich Schindegger
Gabriele Tatzberger
Österreichisches Institut für Raumplanung
(ÖIR)
A-1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27,
Tel.: +43 1 533 87 47,
Fax: +43 1 533 87 47-66
e-mail: oir@oir.at | www.oir.at

Johannes Steiner (jost.consult)

Beiträge Slowakische Republik:
Vojtech Hrdina (Projektleitung)
Julius Hanus
AUREX s.r.o., Bratislava

Übersetzung aus dem Englischen:
Edith Vanghelof (CAMELS, Wien)

INHALT

VORWORT 5

TEIL 1 ENTWICKLUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN 7

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Abgrenzung der Region Wien – Bratislava | 7 |
| 2. | Vergleich der beiden Stadtregionen | 10 |
| 3. | Stärken und Schwächen der Region Wien – Bratislava | 27 |
| 4. | Strategien und Maßnahmen für die territoriale Entwicklung | 29 |
| 4.1 | Allgemeine Strategien und Maßnahmen | 29 |
| 4.2 | Arbeitsmarkt, Migration | 33 |
| 4.3 | Verkehrsinfrastruktur | 36 |
| 4.4 | Innovation und Wissensaufbau | 41 |
| 5. | Gebietsverwaltung und grenzüberschreitender Aufbau von Institutionen | 43 |

TEIL 2 BEURTEILUNG UND EMPFEHLUNGEN DER OECD-MISSION 45

LITERATURVERZEICHNIS 55

TABELLEN UND KARTEN

| | | |
|-----------|---|----|
| Tabelle 1 | Bevölkerung und Bevölkerungsdichte in der Region Wien – Bratislava (2001) | 10 |
| Tabelle 2 | Bevölkerungsstruktur und Entwicklung in der Region Wien – Bratislava | 11 |
| Tabelle 3 | Regionale BIP in der Region Wien – Bratislava | 12 |
| Tabelle 4 | Beschäftigte in Österreich 2001 | 16 |
| Tabelle 5 | Arbeitnehmer 2001 in der Slowakischen Republik | 17 |
| Karte 1 | Lage in Europa | 8 |
| Karte 2 | Region Wien und Region Wien – Bratislava – Definition | 9 |
| Karte 3 | Hauptverkehrswegenetz – Individualverkehr | 20 |
| Karte 4 | Hauptverkehrswegenetz – Eisenbahn, Flug- und Donauhäfen | 21 |
| Karte 5 | Erreichbarkeit österreichischer Grenzregionen im motorisierten Individualverkehr innerhalb von 90 Minuten, ausgehend von den wichtigsten städtischen Zentren in den benachbarten Regionen | 24 |
| Karte 6 | Ausbaumaßnahmen in der Straßeninfrastruktur | 37 |
| Karte 7 | Infrastrukturausbau – Schiene, Donau, Frachtterminals | 38 |

VORWORT

Dieser Bericht enthält die zusammengefassten Ergebnisse der Bearbeitung des sogenannten Background-Reports für die Region Wien – Bratislava, der als Grundlage für die OECD Review dieser Region 2002/2003 erstellt wurde und darüber hinaus die Zusammenfassung jener Empfehlungen, die seitens der OECD-Delegation in ihrem abschließenden Bericht über die Perspektiven dieser grenzüberschreitend definierten Region abgegeben wurden.

Der Background Report diente als Informationsgrundlage für die Autoren der OECD-Review und wurde zunächst für den jeweils österreichischen und slowakischen Teil der Region Wien – Bratislava parallel, nach einer gemeinsamen thematischen Gliederung erstellt. Für den österreichischen Teil wurde das Österreichische Institut für Raumplanung, für den slowakischen Anteil das Institut Aurex s.r.o. in Bratislava beauftragt. Der im Folgenden dargestellte Teil 1, Trends und Herausforderungen, beinhaltet das gemeinsam, als vergleichende Zusammenschau konzipierte „Joint Chapter“ und wurde in Zusammenarbeit von ÖIR und Aurex verfasst.

Darauf aufbauend wurde im Rahmen einer mehrtägigen Mission der OECD-Vertreter mit einer großen Anzahl von Fachexperten und Vertretern der Stadtverwaltungen und der beteiligten Bundesländer die Situation und die (gemeinsamen) Entwicklungsperspektiven in der Stadtregion Wien – Bratislava diskutiert. Hauptthemen und Anliegen dabei waren die wirtschaftliche Entwicklung unter dem Aspekt der EU-Erweiterung, die Bevölkerungsentwicklung, der Arbeitsmarkt und die Bildungs- und Wissensbasis der Region. In einem abschließenden Kapitel der OECD-Review geht es um die Möglichkeiten und Instrumente der (grenzüberschreitend angelegten) Steuerung der regionalen Entwicklung. Die daraus resultierenden Einschätzungen und Empfehlungen der OECD-Delegation werden im Teil 2 dieser Kurzfassung wiedergegeben. Sie befassen sich mit der für das neue Europa modellhaften Situation der abgestimmten Steuerung von zwei Hauptstadtregionen in 60 km Entfernung, dies- und jenseits der alten Systemgrenze. Dabei geht es im Wesentlichen um die Frage, ob es gelingen kann, aus den erheblichen ökonomischen Unterschieden in der Region so etwas wie einen für beide Seiten fruchtbringenden Standortvorteil zu machen und, wenn ja, wie und wodurch dies erreicht werden kann.

TEIL 1

ENTWICKLUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

1. Abgrenzung der Region Wien – Bratislava

Die Region Wien – Bratislava entwickelte sich über weite Strecken ihrer Geschichte als gemeinsames, miteinander verbundenes Siedlungsgefüge und Sozialsystem. Dies gilt auch für jene Zeitperioden, in denen ihre beiden Teile – der heute österreichische und der heute slowakische – im Kompetenzbereich von verschiedenen Zentralregierungen (das Österreichische Kaiserreich und das Ungarische Königreich) lagen. Auch nach dem Zerfall der Donaumonarchie blieben die Beziehungen zwischen den beiden Teilen deutlich erkennbar. Zum Bruch der gegenseitigen Beziehungen kam es durch die Schaffung zweier ideologischer Welten in der Neuordnung Europas nach dem 2. Weltkrieg. Dieser dauerte bis zum Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts an.

Die Entwicklung der Region Wien – Bratislava wurde wesentlich von ihrer Position innerhalb Europas beeinflusst. Sie liegt im geographischen Zentrum Europas, mit äußerst vorteilhaften natürlichen Bedingungen. Mehrere bedeutende geo-morphologische Formationen des europäischen Raums laufen in dieser Region zusammen (die Alpen, die Karpaten, das Pannonische Becken, die Donau). Seit jeher definierten diese Gegebenheiten die wichtigsten Verkehrswege und Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen zu anderen europäischen Staaten. Diese Hauptachsen werden durch die neuen diagonalen Verbindungen quer durch Europa gestärkt werden. Dies wird unter den veränderten geopolitischen und wirtschaftlichen Bedingungen der nahen Zukunft von noch größerer Bedeutung sein.

In Anbetracht der neuen politisch-ökonomischen Veränderungen in den Staaten Mittel- und Osteuropas wird die Region Wien – Bratislava eine wichtige Plattform für die Wiederbelebung der Ost-West Beziehungen darstellen. Das Gebiet rückt ins Zentrum des Interesses, nicht nur aus nationaler Perspektive, sondern auch in gesamteuropäischer Betrachtung – als ein Knotenpunkt, der die neuen Verbindungen zwischen den einzelnen Staaten innerhalb Europas möglich macht.

Die Bedeutung der Region Wien – Bratislava wurde in den Ergebnissen der Studie „The production areas in Western and Eastern Europe“ (EMPIRICA, Bonn) bereits 1993 hervorgehoben. Der Verwaltungskreis Bratislava wurde darin auf Grund mehrerer Faktoren als das Gebiet mit den besten Aussichten aller in Europa beobachteten Regionen eingestuft. Gleichzeitig verzeichneten auch die angrenzenden Regionen – wie Győr-Sopron und das Burgenland – gute Ergebnisse in der Bewertung. Die angemessene Nutzung von Synergieeffekten verlangt die

optimale Kooperation dieser Regionen, basierend auf der Annahme, dass die kumulative Stärke aller Regionen die einzelnen positiven Faktoren übertrifft. Die so entstandene neue Siedlungs- und Transportinfrastruktur könnte sich zu einem Knotenpunkt von gesamteuropäischer Bedeutung herausbilden und damit die Integration nordöstlicher, südöstlicher und westlicher Teile Europas unterstützen.

Auch die vom Deutschen Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in Bonn im Februar 1994 ausgearbeiteten Szenarien („Raumordnungspolitiken im europäischen Kontext“) untermauern die besondere Rolle der Region Wien – Bratislava. Ihr wird darin als einem von sieben Zentren (Ballungsräumen) das höchste Maß an Bedeutung innerhalb des gesamten europäischen Raums zugewiesen.

Schließlich stärkt auch der Durchzug mehrerer transeuropäischer Korridore (TEN, TINA) die Position dieser Region, was in Zukunft ihre Attraktivität in Bezug auf Erreichbarkeit und Anbindung an andere bedeutende europäische Zentren und Agglomerationen weiter steigern wird.

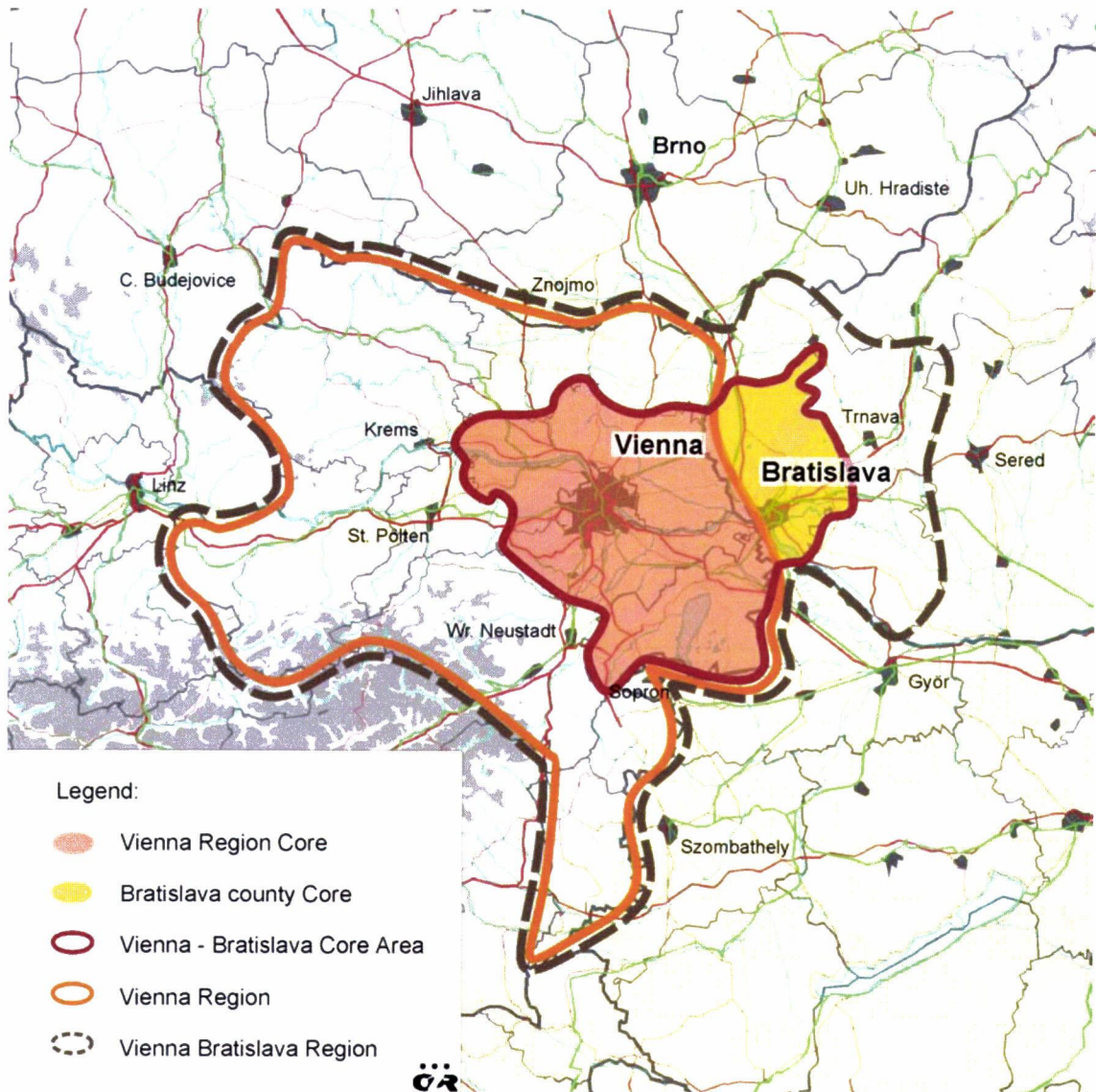
Karte 1

Lage in Europa



Quelle: ÖIR

Region Wien und Region Wien – Bratislava – Definition



Quelle: ÖIR

2. Vergleich der beiden Stadtregionen

Demographie

Tabelle 1

Bevölkerung und Bevölkerungsdichte in der Region Wien – Bratislava (2001)

| Region | Fläche in km ² | Einwohner | davon männ- lich in % | davon weib- lich in % | Bevölke- rungsdichte (Einw./km ²) |
|-------------------------------------|------------------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|---|
| Wien | 415 | 1.562.123 | 47 | 53 | 3.764 |
| Wiener Umland Nord | 2.722 | 278.843 | 49 | 51 | 102 |
| Wiener Umland Süd | 1.475 | 294.148 | 48 | 52 | 199 |
| Nord-Burgenland | 1.793 | 141.301 | 49 | 51 | 79 |
| <i>Region Wien (Kern)</i> | <i>6.405</i> | <i>2.276.774</i> | <i>49</i> | <i>51</i> | <i>355</i> |
| Niederösterreich | 19.174 | 1.545.804 | 47 | 53 | 81 |
| Burgenland | 3.965 | 277.569 | 49 | 51 | 70 |
| Bratislava – Stadt | 368 | 428.672 | 48 | 52 | 1.166 |
| <i>Kreis Bratislava (Kern)</i> | <i>2.053</i> | <i>599.015</i> | <i>47</i> | <i>53</i> | <i>291</i> |
| Region Trnava | 4.147 | 551.003 | 49 | 51 | 132 |
| <i>Kernregion Wien – Bratislava</i> | <i>8.457</i> | <i>2.875.789</i> | <i>48</i> | <i>52</i> | <i>340</i> |
| Region Wien – Bratislava | 29.754 | 4.533.514 | 48 | 52 | 152 |
| Österreich | 83.858 | 8.032.557 | 48 | 52 | 96 |
| Slowakische Republik | 49.033 | 5.379.455 | 49 | 51 | 109 |

Quelle: Statistik Austria, Statistical Office Slovakia

Tabelle 2

Bevölkerungsstruktur und Entwicklung in der Region Wien – Bratislava

| Region | Einwohner- Entwicklung 1991/2001 in % | Anteil Einwohner unter 15 Jahren in %, 2001 | Anteil Ein- wohner 15 – 59 in %, 2001 | Anteil Einwohner ab 60 Jahren in %, 2001 |
|--------------------------------------|--|--|--|--|
| Wien | + 0,7 | 15 | 64 | 21 |
| Wiener Umland Nord | + 11,2 | 17 | 62 | 21 |
| Wiener Umland Süd | + 8,0 | 16 | 62 | 22 |
| Nord-Burgenland | + 6,6 | 16 | 61 | 23 |
| <i>Region Wien(Kernregion)</i> | <i>+ 3,7</i> | <i>15</i> | <i>63</i> | <i>22</i> |
| Niederösterreich | + 4,9 | 17 | 61 | 22 |
| Burgenland | + 2,5 | 15 | 61 | 24 |
| Bratislava – Stadt | – 3,1 | 15 | 69 | 16 |
| <i>Kreis Bratislava (Kernregion)</i> | <i>– 1,2</i> | <i>16</i> | <i>68</i> | <i>16</i> |
| Region Trnava | + 1,7 | 18 | 67 | 15 |
| <i>Kernregion Wien – Bratislava</i> | <i>+ 2,6</i> | <i>15</i> | <i>64</i> | <i>21</i> |
| Region Wien – Bratislava | + 2,0 | 16 | 64 | 20 |
| Österreich | + 3,0 | 17 | 62 | 21 |
| Slowakische Republik | + 2,0 | 19 | 65 | 16 |

Quelle: Statistik Austria, Statistical Office Slovakia

2001 lebten rund 2,9 Millionen Einwohner in der Kernregion Wien – Bratislava, mit der Region Trnava und den übrigen Teilen der Bundesländer Burgenland und Niederösterreich sind es 4,5 Millionen. Über ein Drittel der gesamten österreichischen Bevölkerung lebt in der Kernregion, die ein Zehntel des österreichischen Territoriums ausmacht. Auf die Region entfällt auch ein gutes Viertel (29 Prozent) der gesamten Bevölkerung der Slowakei. Die Hauptstadtregion umfasst 13 Prozent des slowakischen Staatsgebiets. Ein Hauptmerkmal ist das ausgeprägte Stadt-Land-Gefälle innerhalb der Region. Die Hauptstädte sind daher mit der Herausforderung konfrontiert, wirtschaftlich extrem schwache Gebiete – wie etwa das Weinviertel und die südlichen Teile der Bezirke Bratislava-Umgebung und Trnava – in ihrem Nahbereich zu haben. Diese Umlandregionen sind vor allem über die Pendlerbeziehungen sehr eng mit den städtischen Zentren verbunden.

In den vergangenen Jahrzehnten war die demographische Entwicklung der Städte Wien und Bratislava deutlich gegenläufig. Während die Bevölkerung Wiens in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg eine stagnierende oder rückläufige Entwicklung verzeichnete, konnte man in Bratislava und den angrenzenden Gebieten eine sehr dynamische Entwicklung erleben. Zwischen 1991 und 2001 hingegen verlor die Stadt Bratislava als Folge der Suburbanisierung und des rückläufigen Zuzugs aus anderen slowakischen Gebieten, welcher auch aus einem allgemeinen Bevölkerungsrückgang und verringertem Zuzug aus den übrigen Städten resultierte,

einen Teil der Bevölkerung an die angrenzenden Bezirke. Im Gegensatz dazu verzeichnete die Bevölkerung Wiens in den 1990er Jahren erneutes leichtes Wachstum. Dies war das Ergebnis des Zuzugs aus den traditionellen Ursprungsländern von Arbeitsimmigranten sowie von Kriegsflüchtlingen aus dem ehemaligen Jugoslawien.

Regionale Wirtschaft

Wien und Bratislava sind innerhalb der beiden Länder Österreich und Slowakei die Wirtschaft- und Beschäftigungszentren. In Bezug auf Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftsniveau und wirtschaftliche Dynamik haben sie eindeutig eine zentrale Stellung inne.

Als Maßstab für das in den einzelnen Regionen erreichte Wirtschaftsniveau wird in der Regel das **regionale Bruttoinlandsprodukt (BIP)** herangezogen. Dieser Indikator gilt auch als erste Orientierungsgröße für die Regionalpolitik auf EU- sowie auf nationaler Ebene. Die verwendeten Indikatoren folgen dabei der auf NUTS-II und NUTS-III Ebene ansetzenden EUROSTAT-Methodik. Die BIP Werte werden auch in Form von Kaufkraftparitäten (PPP: purchasing power parities) dargestellt, was einen Vergleich der Inlandskaufkraft des BIP der jeweiligen Staaten erlaubt.

Tabelle 3

Regionale BIP in der Region Wien – Bratislava

| Regionales BIP in der Region Wien – Bratislava 1999 (SR) und 1998 (Österreich) | | | | | |
|---|---------------|----------------|---------------|---------------|--|
| Region | BIP (Mio.) | | BIP/Einw. | | BIP-Index /Einw. in KKP (EU-Durchschnitt = 100) |
| | EUR | PPP | EUR | PPP | |
| Wien | 54.451 | 52.618 | 34.055 | 32.909 | 163 |
| Niederösterreich | 29.349 | 28.361 | 19.125 | 18.482 | 91 |
| Burgenland | 3.995 | 3.860 | 14.396 | 13.911 | 69 |
| <i>Österreichischer Teil der Region Wien – Bratislava</i> | <i>87.795</i> | <i>84.839</i> | <i>25.636</i> | <i>24.772</i> | <i>117</i> |
| Bratislava | 4.189 | 12.518 | 6.789 | 20.286 | 95 |
| Trnava | 2.044 | 6.108 | 3.709 | 11.083 | 52 |
| <i>Slowakischer Teil der Region Wien – Bratislava</i> | <i>6.233</i> | <i>18.626</i> | <i>5.336</i> | <i>15.664</i> | <i>74</i> |
| Region Wien – Bratislava | 94.028 | 103.465 | 20.473 | 22.528 | 106 |

Die oben dargestellte Tabelle zeigt, dass das in den Städten Wien und Bratislava erzielte BIP-Niveau das Wirtschaftsniveau der analysierten Region bestimmt. Wien erreicht mit einem BIP/Kopf, das 63% über dem EU-Durchschnitt liegt, den höchsten Wert in der Region. Bratis-

lava liegt – nach Kaufkraftparitäten – knapp am EU-Durchschnitt. Das Burgenland und Trnava bleiben hingegen weit unter diesem Niveau zurück.

Der in den letzten Jahren wahrnehmbare Trend einer schrittweisen Integration in der Region Wien – Bratislava wurde durch günstigere endogene Marktverhältnisse in der Slowakei unterstützt. Dabei sind insbesondere hervorzuheben:

- eine diversifizierte industriell-gewerbliche Wirtschaft, mit einer sich beschleunigenden strukturellen Veränderung hin zum tertiären Sektor, insbesondere zu den Marktwirtschaftsdienstleistungen,
- ein hohes Bildungsniveau der Bevölkerung und ein dichtes Netzwerk von Bildungseinrichtungen
- die gut entwickelte Basis an wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen
- das attraktive Standortpotenzial als Folge der guten Verkehrsanbindung – Transportkorridore TINA und TEN

In Wien vollzieht sich vor allem in der verarbeitenden Industrie nun seit Jahren einen umfassenden Strukturwandel – mit dem Ergebnis einer hohen Konzentration in den technologieorientierten Industrien (Elektrotechnische Industrie, Straßenfahrzeugbau, Maschinenbau, Chemische Industrie) sowie in der Lebensmittelindustrie. Diese Phänomene der Deindustrialisierung sind nicht spezifisch für Wien, sie wurden in allen Großstadtgebieten beobachtet. Ein Großteil der Wachstumsbranchen der vergangenen Jahre zählt allerdings zum Dienstleistungssektor. In Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit wird Wien eine exzellente Ausgangssituation für eine günstige Weiterentwicklung attestiert, was auf seine modernisierte Wirtschaftsstruktur zurückzuführen ist. In Wien sind viele Industrien ansässig, denen in Folge des EU-Beitritts der MOEL ein hoher Beschäftigungszuwachs prognostiziert wird. Im Gegensatz dazu sind Branchen, für die die EU-Erweiterung ein Risiko darstellt, nur in einem durchschnittlichen Ausmaß repräsentiert

Eine Integration der beiden Stadtregionen und ihrer ökonomischen Potenziale, könnte besonders nach dem EU-Beitritt der Slowakischen Republik, die in hohem Maße konzentrierten regionalen Märkte nachhaltig stärken. Eine entsprechend abgestimmte Steuerung der künftigen urbanen und regionalen Entwicklungsprozesse könnte eine funktionell integrierte Großstadtregion von internationaler Bedeutung schaffen.

Die oben erwähnten Faktoren werden auch die Attraktivität der Region Wien – Bratislava sowie deren Wettbewerbsfähigkeit bei künftigen Investitionen bestimmen.

In den 80er und frühen 90er Jahren orteten Analysen noch übereinstimmend Defizite im Internationalisierungsgrad der Wiener Wirtschaft. In den letzten Jahren ist jedoch eine deutliche

Dynamisierung im Internationalisierungsprozess zu beobachten. Als Auslöser für diesen Wandel kann zweifellos die Integration durch Ostöffnung und EU-Beitritt Österreichs ausgemacht werden. Im Jahr 2000 nahm auch der Zustrom an ausländischen Direktinvestitionen in die Slowakische Republik kräftig zu. Der Großteil der gesamten FDIs der Slowakischen Republik konzentriert sich auf die Region Bratislava (Gesamt-FDIs 1999: USD 390 Mio. = EUR 369 Mio., 2000: USD 2,117 Mio. = EUR 2,006 Mio., basierend auf der Zahlungsbilanz).

Die Summe der österreichischen Direktinvestitionen in die MOEL betrug 1998 gesamt EUR 4,2 Mrd., davon wurden EUR 0,41 Mrd. in der Slowakischen Republik investiert. Dies zeigt die relativ hohe Bedeutung der Slowakei für österreichische Investoren. Die hohen Konzentration der FDIs in den jeweiligen Hauptstädten lässt auch darauf schließen, dass die wirtschaftliche Verbindung der Großstadregionen Wien und Bratislava in den letzten Jahren eine neue Qualität erreicht hat (es wird geschätzt, dass bis zu 70 Prozent der FDIs von Österreich in die MOEL aus der Region Wien kommen).

In den kommenden fünf bis acht Jahren werden insbesondere die bestehenden Wohlstandsniveauunterschiede die wirtschaftlichen Aktivitäten und die Investorentätigkeit prägen. Die niedrigeren Kosten bei den Produktionsfaktoren werden sich auf die Wettbewerbsfähigkeit v.a. im slowakischen Teil der Region günstig auswirken.

Die Disparität zwischen den Preisen in verschiedenen Regionen/Staaten wird im ERDI-Koeffizient (Exchange Rate Deviation Index, Index der Kursabweichung; er misst das Verhältnis von Kaufkraftparität zum aktuellen Wechselkurs) dargestellt. Derzeit ist der Indexwert für die Slowakische Republik im Vergleich zu Österreich sehr hoch, 2000 stand er bei 2,75. Für Investoren könnte diese Lücke einen speziellen, zusätzlichen Agglomerationsvorteil bedeuten, der zum potenziellen Anstieg der Renditen der Kapitalanlagen in der Region Wien – Bratislava und besonders in deren slowakischem Teil beitragen könnte. Diese Situation könnte den Prozess der regionalen und wirtschaftlichen Konvergenz der Slowakischen Republik und der österreichischen Teile der Region positiv beeinflussen und beschleunigen. Andererseits besteht das Risiko, dass diese Diskrepanz einen Prozess der Umverteilung auslöst. Diese Diskrepanz könnte sich darin ausdrücken, dass Teile der Produktion auf die slowakische Seite – die sich nach wie vor auf einem niedrigeren technologischen Niveau befindet – verlagert werden. Das Anheben des technologischen Niveaus der Produktion und der Dienstleistungen ist strategisches Ziel der Ansiedlungspolitik der Stadt Bratislava und der beteiligten slowakischen Gemeinden der Kreise Bratislava und Trnava.

Wirtschaftsstruktur

Wirtschaftliche Entwicklungen und die Situation auf dem Arbeitsmarkt wurden in den 90er Jahren von vier Faktoren beeinflusst: Von der Suburbanisierung, von strukturellen Anpassungen in bestimmten Industrien, von den Auswirkungen der Grenzöffnung und vom ökonomischen und politischen Transformationsprozess in der Slowakischen Republik.

Als Folge des dynamischen Wachstums des tertiären Sektors im slowakischen Teil der Region Wien – Bratislava kam es zur Annäherung der Wirtschaftsstrukturen in den beiden Regionsteilen, was der Region als Ganzes eine mit hoch entwickelten Regionen der EU vergleichbare Struktur verlieh.

Wien als Wirtschafts- und Arbeitsplatzzentrum, sowie eindeutiges administratives Zentrum Österreichs, dominiert die Vienna Core Region. Im Jahr 2000 arbeiteten in Wien 767.491 Personen, davon waren mehr als 70 Prozent im Dienstleistungssektor tätig, ein hoher Anteil davon im öffentlichen. Die Strukturreform in der städtischen Administration sowie die derzeit vorgehenden tiefgreifenden Veränderungen auf der Bundesebene werden in Zukunft zu einem Rückgang der Beschäftigten im öffentlichen Dienst führen. Die herausragende Stellung Wiens unter Österreichs Regionen wird durch die Tatsache deutlich, dass circa 30 Prozent des gesamten österreichischen BIP in Wien erzielt wird. Allein in Wien arbeiten rund 26 Prozent aller Beschäftigten in Österreich.

Im slowakischen Teil sind die wirtschaftlichen Kernaktivitäten ebenfalls stark auf die Stadt Bratislava konzentriert. Zur Jahrtausendwende verzeichnete Bratislava bereits ein BIP/Kopf, welches sich (in Kaufkraftparitäten) nahezu das Niveau des EU-Durchschnittes erreichte. Die wirtschaftlichen Disparitäten innerhalb der Region Wien – Bratislava zwischen den urbanisierten und den eher ländlichen Regionsteilen sind jedoch (in beiden Staaten) unverändert groß.

Tabelle 4

Beschäftigte in Österreich 2001

| Code | Wirtschaftszweig | Wien | | Niederösterreich | | Burgenland | | Gesamtregion | | Österreich | |
|-------|---|----------------|--------------|------------------|--------------|---------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | | Gesamt | % | Gesamt | % | Gesamt | % | Gesamt | % | Gesamt | % |
| A,B | Land- und Forstwirtschaft | 2.544 | 0,3 | 6.541 | 1,3 | 1.629 | 2,0 | 10.714 | 0,8 | 25.489 | 0,8 |
| C,D,E | Industrie | 95.697 | 12,5 | 114.550 | 22,0 | 13.880 | 17,1 | 224.127 | 16,4 | 656.009 | 20,8 |
| F | Bauwesen | 48.560 | 6,3 | 43.534 | 8,4 | 9.847 | 12,2 | 101.941 | 7,4 | 247.516 | 7,9 |
| G | Handel | 110.855 | 14,4 | 93.378 | 17,9 | 11.324 | 14,0 | 215.557 | 15,7 | 498.307 | 15,8 |
| H | Beherbergungs- und Gaststättenwesen | 31.293 | 4,1 | 19.691 | 3,8 | 4.017 | 5,0 | 55.001 | 4,0 | 150.572 | 4,8 |
| I | Verkehr, Nachrichtenübermittlung | 61.778 | 8,0 | 40.342 | 7,7 | 4.796 | 5,9 | 106.916 | 7,8 | 224.178 | 7,1 |
| J | Kredit-/Versicherungsw. | 37.594 | 4,9 | 13.247 | 2,5 | 2.656 | 3,3 | 53.497 | 3,9 | 110.161 | 3,5 |
| K | Wirtschaftsdienste | 118.144 | 15,4 | 28.844 | 5,5 | 3.350 | 4,1 | 150.338 | 11,0 | 266.928 | 8,5 |
| L | Öffentliche Verwaltung | 154.287 | 20,1 | 72.789 | 14,0 | 13.716 | 16,9 | 240.792 | 17,6 | 469.707 | 14,9 |
| M | Unterrichtswesen | 14.806 | 1,9 | 25.012 | 4,8 | 4.266 | 5,3 | 44.084 | 3,2 | 124.721 | 4,0 |
| N | Gesundheits-, Sozialwes. | 30.296 | 3,9 | 28.375 | 5,4 | 5.680 | 7,0 | 64.351 | 4,7 | 155.740 | 4,9 |
| O | sonstige öffentl., pers. Dienstleistungen | 46.211 | 6,0 | 20.888 | 4,0 | 3.902 | 4,8 | 71.001 | 5,2 | 142.237 | 4,5 |
| | Übrige | 15.426 | 2,0 | 13.772 | 2,6 | 1.908 | 2,4 | 31.106 | 2,3 | 76.612 | 2,4 |
| A,B | Primärsektor | 2.544 | 0,3 | 6.541 | 1,3 | 1.629 | 2,0 | 10.714 | 0,8 | 25.489 | 0,8 |
| C – F | Sekundärsektor | 144.257 | 18,8 | 158.084 | 30,3 | 23.727 | 29,3 | 326.068 | 23,8 | 903.525 | 28,7 |
| G – K | Marktorientierte Dienstleistungen | 359.664 | 46,9 | 195.502 | 37,5 | 26.143 | 32,3 | 581.309 | 42,4 | 1.250.146 | 39,7 |
| L – O | Nicht-marktorientierte Dienstleistungen | 245.600 | 32,0 | 147.064 | 28,2 | 27.564 | 34,0 | 420.228 | 30,7 | 892.405 | 28,3 |
| G – O | Tertiärer Sektor | 605.264 | 78,9 | 342.566 | 65,8 | 53.707 | 66,3 | 1.001.537 | 73,1 | 2.142.551 | 68,1 |
| | Gesamt | 767.491 | 100,0 | 520.963 | 100,0 | 80.971 | 100,0 | 1.369.425 | 100,0 | 3.148.177 | 100,0 |

Quelle: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger

Tabelle 5

Arbeitnehmer 2001 in der Slowakischen Republik

| Code | Wirtschaftszweig | Kreis Bratislava | | Kreis Trnava | | Gesamtregion | | Slovak. Republik | |
|---------------|---|------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|------------------|--------------|
| | | Gesamt | % | Gesamt | % | Gesamt | % | Gesamt | % |
| A,B | Land- und Forstwirtschaft | 5.342 | 1,5 | 17.704 | 9,3 | 23.046 | 4,2 | 125.182 | 6,3 |
| C,D,E | Industrie | 60.802 | 17,1 | 55.545 | 29,1 | 116.347 | 21,3 | 544.352 | 27,4 |
| F | Bauwesen | 22.277 | 6,3 | 14.183 | 7,4 | 36.460 | 6,7 | 132.297 | 6,7 |
| G | Handel | 69.081 | 19,4 | 30.588 | 16,0 | 99.669 | 18,3 | 327.585 | 16,5 |
| H | Beherbergungs- und Gaststättenwesen | 7.603 | 2,1 | 3.307 | 1,7 | 10.910 | 2,0 | 36.887 | 1,9 |
| I | Verkehr, Nachrichtenübermittlung | 32.751 | 9,2 | 11.745 | 6,2 | 44.496 | 8,1 | 144.140 | 7,2 |
| J | Kredit-/ Versicherungsw. | 15.185 | 4,3 | 1.960 | 1,0 | 17.145 | 3,1 | 34.641 | 1,7 |
| K | Wirtschaftsdienste | 55.681 | 15,7 | 11.122 | 5,8 | 66.803 | 12,2 | 145.580 | 7,3 |
| L | Öffentliche Verwaltung | 18.784 | 5,3 | 6.821 | 3,6 | 25.605 | 4,7 | 79.161 | 4,0 |
| M | Unterrichtswesen | 27.970 | 7,9 | 16.859 | 8,8 | 44.829 | 8,2 | 180.655 | 9,1 |
| N | Gesundheits-, Sozialwes. | 20.984 | 5,9 | 12.809 | 6,7 | 33.793 | 6,2 | 133.781 | 6,7 |
| O | sonstige öffentl., pers. Dienstleistungen | 19.006 | 5,3 | 8.016 | 4,2 | 27.022 | 4,9 | 104.891 | 5,3 |
| A,B | Primärsektor | 5.342 | 1,5 | 17.704 | 9,3 | 23.046 | 4,2 | 125.182 | 6,3 |
| C – F | Sekundärsektor | 83.079 | 23,4 | 69.728 | 36,6 | 152.807 | 28,0 | 676.649 | 34,0 |
| G – K | Marktorientierte Dienstleistungen | 180.301 | 50,7 | 58.722 | 30,8 | 239.023 | 43,8 | 688.833 | 34,6 |
| L – O | Nicht-marktorientierte Dienstleistungen | 86.744 | 24,4 | 44.505 | 23,3 | 131.249 | 24,0 | 498.488 | 25,1 |
| G – O | Tertiärer Sektor | 267.045 | 75,1 | 103.227 | 54,1 | 370.272 | 67,8 | 1.187.321 | 59,7 |
| Gesamt | | 355.466 | 100,0 | 190.659 | 100,0 | 546.125 | 100,0 | 1.989.152 | 100,0 |

Obwohl die Beschäftigtenstruktur im slowakischen Teil der Region zunehmend jener im österreichischen Teil ähnlicher wird, unterscheiden sich die Parameter in Bezug auf das Bruttoregionalprodukt im slowakischen Regionsteil aufgrund der niedrigeren Produktivität und des niedrigeren Lohnniveaus der meisten Branchen im sekundären und tertiären Sektor immer noch sehr deutlich von den Niveaus in Österreich oder in der EU.

Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur**Slowakischer Regionsteil**

Die Transportleistungen in der Region Wien – Bratislava basieren vor allem auf Straßen- und Schienenverkehr. In der Slowakei wird der öffentliche Verkehr durch öffentliche, derzeit im Privatisierungsprozess befindliche Organisationen angeboten. Im Schienenverkehr ist hierfür die Organisation „Railway of the SR“ gemeinsam mit der Unterorganisation „Railway Com-

pany" verantwortlich. Diese Unternehmen sind landesweit tätig. Der öffentliche Personenverkehr auf der Straße wird von „Slovak automobile transport – SAD“ (auch EUROLINES) unterhalten. Die Leitung der Unternehmen ist nach Kreisen gegliedert, in den einzelnen Bezirken ist je eine Vertretung angesiedelt. Die Privatisierung dieser Unternehmen erfolgte im Jahr 2000. Das in Bratislava ansässige Unternehmen SAD sorgt für die (Wieder)Anbindung an Österreich im öffentlichen Verkehr. Vom Bezirk Trnava aus wird diese Strecke derzeit von dem in Bratislava ansässigen Unternehmen SAD errichtet. In der Stadt Bratislava wird der öffentliche Verkehr vom Unternehmen „Transport company of Bratislava“ (DPB) unterhalten. Dessen Dienstleistungen beschränken sich auf das Stadtgebiet, eine Verbindung zu Österreich wird nicht angeboten.

Derzeit wird für die Region ein neues, integriertes öffentliches Verkehrssystem konzipiert, welches zunächst im Gebiet der Stadt Bratislava zum Einsatz kommen wird und gemeinsam von Unternehmen wie Railway Company, SAD und DPB errichtet wird. Das Ziel liegt in der Erweiterung des Verkehrssystems um die Bezirke Bratislava-Umgebung und Trnava.

Für den Straßengüterverkehr sollen die Autobahnen im Gebiet um Bratislava fertiggestellt sowie ein Umfahrungsring („Zero Ring“) errichtet werden. Dabei ist in Zusammenarbeit mit Österreich die Schaffung einer grenzüberschreitenden Straßenverbindung im Gebiet Devínska Nová Ves – Marchegg im Nordwesten Bratislavas geplant.

Im Bereich Schienenverkehr ist nicht mit der Errichtung von neuer Infrastruktur in der Grenzregion zu rechnen. Auf der slowakischen Seite wird die Modernisierung vorhandener Straßen entlang der internationalen Korridore in Betracht gezogen. Künftig ist auch der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Bratislava und Povazie (Nord-Ost Korridor Va) in Planung.

Was den Luft- und Wassertransport betrifft, so wird zwar eine Zusammenarbeit zwischen den Häfen und Flughäfen in Wien und Bratislava in Betracht gezogen, aber derzeit noch durch die unterschiedlichen Eigentümerstrukturen behindert. Mit der Fertigstellung der Autobahn zwischen den beiden internationalen Flughäfen Wien und Bratislava auf der österreichischen Seite wird eine schnelle Verbindung zwischen den Flughäfen ermöglicht (circa 30 Minuten Fahrzeit).

Der grenzüberschreitende Frachttransport im Straßengüterverkehr wird von einzelnen Transportunternehmen mit internationaler Lizenz durchgeführt. Im Bereich der Schiene wird der grenzüberschreitende Güterverkehr hauptsächlich der Strecke Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg – Wien abgewickelt. Diese Strecke könnte schließlich auch für den Personenverkehr interessant werden.

Derzeit von besonderer Bedeutung ist der grenzüberschreitende Pendlerverkehr mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln von Bratislava nach Wien als Folge der Attraktivität des

Arbeitsmarktes in Wien. Aufgrund der unterschiedlichen Lohnniveaus gibt es unterschiedliche Tarife bei den öffentlichen Verkehrsmitteln für österreichische und slowakische Pendler – diese Vereinbarung besteht seit 1998 und gilt als ein erfolgreiches Beispiel für grenzüberschreitende Koordination und Kooperation. Wesentlich ist hier die neue Schienenverbindung Petrzalka – Kittsee – Wien; hier pendeln die Züge zu den Stoßzeiten am Vormittag und Nachmittag stündlich, wobei die Kapazität zu mehr als 80 Prozent ausgelastet ist. Ein Nachteil dieser Verbindung ist die mangelnde Anbindung des Zentrums von Bratislava (Hauptbahnhof).

Der Ausbau und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Wien – Bratislava erfordert auf slowakischer Seite keine hohen Investitionen. Die wichtigsten Investitionen betreffen die Brücken über die March in Marchegg/Devínska Nová Ves, Angern/Záhorská Ves und Hohenau/Moravský Ján. Zudem ist die Errichtung einer neuen Donaubrücke im Süden der Stadt Bratislava zur Fertigstellung der Umfahrung („Zero Ring“) Bratislava erforderlich.

Österreichischer Regionsteil

Die infrastrukturelle Situation der Region Wien ist insgesamt als gut zu beurteilen, obwohl die jahrzehntelange periphere Lage der Region (zur Zeit des Eisernen Vorhangs) einen enormen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hatte. Die Lage der Region im Donaukorridor ermöglicht eine gute infrastrukturelle Erreichbarkeit, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene und der Wasserstraße Donau. Die Erreichbarkeit aus der Luft ist durch den internationalen Flughafen Schwechat gewährleistet, der als Flughafen für Ost-West-Transfers innerhalb Europas von großer Bedeutung ist. Für die Zukunft ist zu erwarten, dass es ein zwischen den beiden Flughäfen Schwechat und Bratislava verhandeltes und koordiniertes Angebot von Dienstleistungen geben wird. Eine schnelle Straßen- und Busverbindung zwischen den beiden Flughäfen wäre dafür eine wichtige Voraussetzung. Auf lange Sicht könnte auch eine Schienenverbindung in Erwägung gezogen werden.

Die überregionale Straßenverkehrsinfrastruktur in der Region Wien ist im Wesentlichen hochrangig ausgebaut. West-Ost-Verkehre entlang des Donaukorridors werden durchwegs über Autobahnen geführt, auch in südlicher Richtung steht eine Autobahn zur Verfügung. Der Ausbaugrad in Richtung Norden (Tschechische Republik) ist dagegen geringer. Ausbaumaßnahmen (Bau der Nordautobahn A5) sind jedoch bereits vorgesehen.

Ein Problem stellen im Straßenverkehr die Verkehrsmengen und Kapazitäten im Großraum Wien dar. Hier kommt es auf dem übergeordneten Straßennetz zu den Verkehrsspitzenzeiten regelmäßig durch zu große Verkehrsmengen zu Staus. Störungen beispielsweise durch Unfälle verursachen oftmals den Zusammenbruch eines Teils des Verkehrssystems. In den nächsten Jahren ist eine weitere Verschärfung dieser Probleme, unter anderem durch steigende Motorisierung und anhaltende Suburbanisierung sowie durch die Erhöhung des Verkehrsvolumens

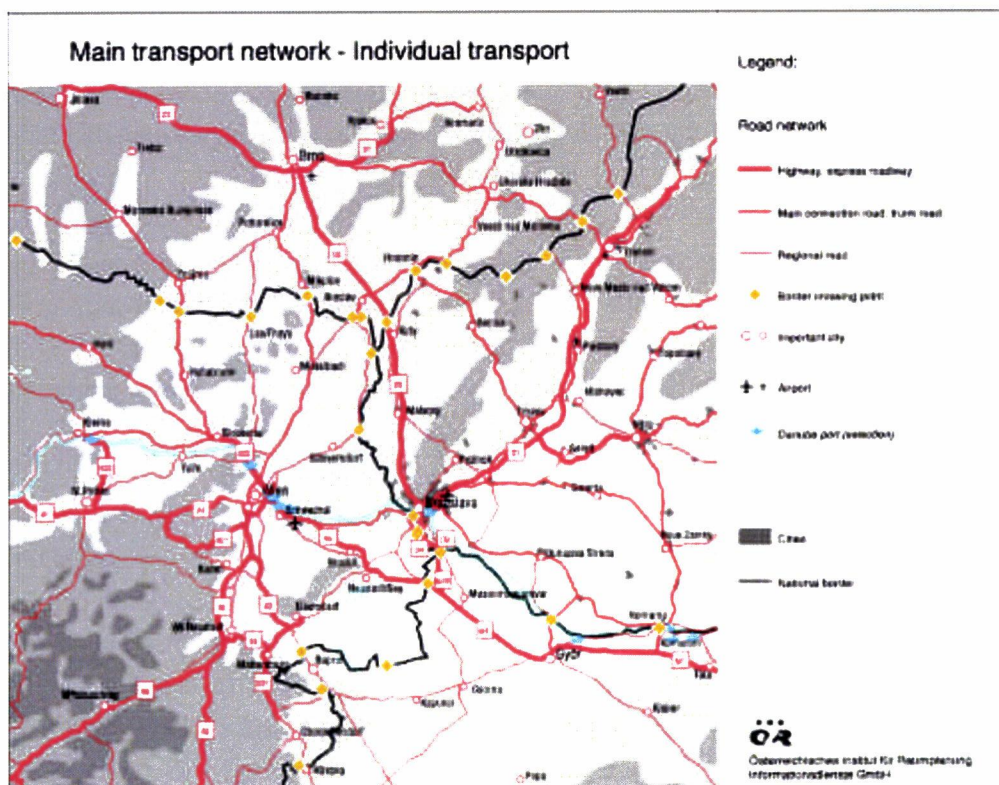
durch die EU-Erweiterung zu erwarten. Hier sind Ausbaumaßnahmen für eine Umfahrung Wiens in Richtung Ost-West zunächst im Süden (S1) und später im Norden vorgesehen.

Auch die Schieneninfrastruktur ist in der Region verhältnismäßig gut ausgebaut. Zweigleisige Verbindungen bestehen sowohl im Donaukorridor (West-Ost) als auch in der Nord-Süd-Relation. Die Westbahn wird derzeit viergleisig ausgebaut. Um die Verbindungen in den Osten zu verbessern, wird der Bau einer Schienenverbindung zwischen den Bahnhöfen Wien-West und Wien-Südbahnhof und die Schaffung eines Zentralbahnhofs notwendig, um so eine gute Direktverbindung durch das Zentrum Wiens zu schaffen.

Das öffentliche Verkehrssystem der Region ist stark auf die Stadt Wien ausgerichtet. Aber auch zwischen den Zentren im Umland bestehen in der Regel gute Verkehrsverbindungen mit Schnellbahnen, die in relativ kurzen Intervallen verkehren und günstigen Zeittickets im Angebot. Im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) werden mehr als 400 öffentliche Verkehrslinien durch eine gemeinsame Tarifpolitik und gemeinsames Marketing zusammengefasst. Der VOR umfasst die Stadt Wien als Kernzone sowie Teile des Landes Niederösterreich (im Norden und Osten bis zur Staatsgrenze, im Westen etwa bis St. Pölten und im Süden etwa bis Wr. Neustadt) sowie das Nordburgenland als Außenzonen. Im Jahr 2000 waren auf diesem Streckennetz von fast 8.000 km rund 783 Mio. Fahrgäste unterwegs.

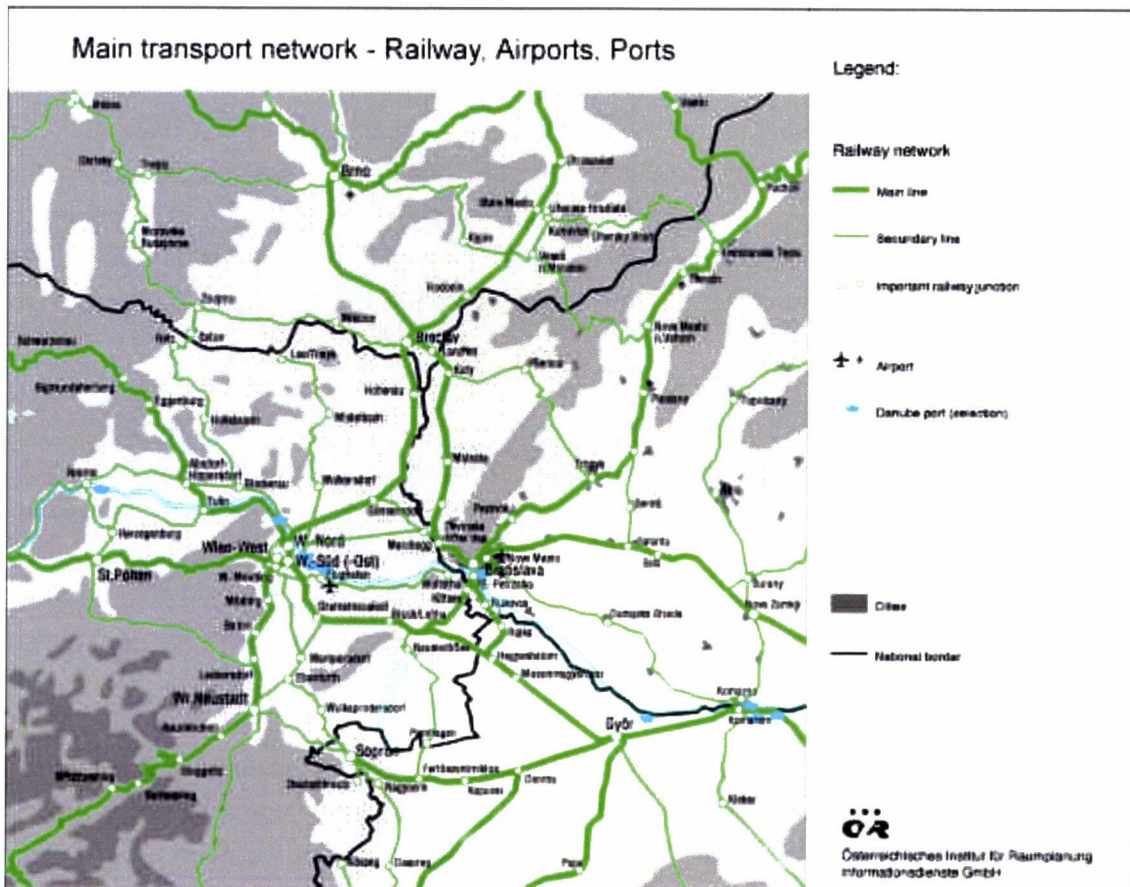
Karte 3

Hauptverkehrswegenetz – Individualverkehr



Quelle: ÖIR, in Zusammenarbeit mit AUREX

Hauptverkehrswegenetz – Eisenbahn, Flug- und Donauhäfen



Quelle: ÖIR, in Zusammenarbeit mit AUREX

Die Stadt Wien selbst bietet – als Kernzone des VOR – durch die Wiener Linien ein gutes öffentliches Verkehrssystem mit Schnellbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen an. Außerhalb der Betriebszeiten stehen für ausgewählte Verbindungen Nachtbusse im Stundentakt zur Verfügung.

Grenzüberschreitende Verbindungen

Im Gegensatz zur infrastrukturellen Situation innerhalb Österreichs sind auf der Verbindung Wien – Bratislava insbesondere auf der Straße gravierende Schwächen festzustellen. So verlaufen beide Straßenverbindungen nach Bratislava zumindest teilweise über zweispurige Bundesstraßen.

- Wien – Hainburg – Berg – Petralka – Bratislava (1): Der größte Teil dieser wesentlich kürzeren Verbindung ist zweispurig. In Hainburg allerdings werden Pkws mittels Einbahnregelung mit Ampel durch die Innenstadt geleitet.

- Wien – Parndorf – Kittsee – Petrzalka – Bratislava (2): Etwa die Hälfte dieser Verbindung verläuft auf der A4 (Ostautobahn), die übrige Strecke ist zweispurig.

Besonders ungünstig ist die Situation derzeit für den Lkw-Verkehr. Der 1999 eröffnete neue Grenzübergang Kittsee/international (2) steht derzeit nur für Lkws bis 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht zur Verfügung, Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t müssen über den Grenzübergang Berg ein- bzw. ausreisen, dabei werden Lkws auf dem nachrangigen Verkehrsnetz um die Stadt Hainburg geleitet. Diese Verbindung ist insofern von großer Bedeutung, als hier – zwar von einem geringen Niveau ausgehend, aber dennoch – sehr hohe Zuwachsraten des Lkw-Verkehrs zu verzeichnen und für die nächste Zukunft weiter zu erwarten sind.

Es gibt keine weiteren Grenzübergänge für Lkws mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 7,5 t. Weitere kleinere Grenzübergänge existieren (Hohenau/ Moravsky Jan, Angern/Zahorská Ves, Kittsee/ Petrzalka), ihnen sind aber in der Regel weitreichende Beschränkungen auferlegt, wie beispielsweise Gewichtslimits bis 3,5t zulässiges Gesamtgewicht, nur bilateraler Grenzverkehr (EU-SK Einwohner) und Einschränkungen der Öffnungszeiten. Größere Lkw müssen daher zwischen Bratislava und Wien über Ungarn nach Österreich fahren (Nickelsdorf).

Für den Eisenbahnverkehr bestehen zwei Routen, wobei die alte Verbindung über Marchegg nach Bratislava stark an Bedeutung verloren hat. Seit 1998 besteht eine Verbindung von Wien nach Bratislava/Petrzalka über Kittsee. Pro Werktag werden rund zehn Zugspaare angeboten, die Fahrzeit beträgt zwischen 45 und 75 Minuten.

Betrachtet man die Erreichbarkeiten innerhalb der Region Wien – Bratislava, so zeigt sich für die Kernzone der Region ein durchwegs positives Bild. Die ausgezeichnete Erschließung der Bundeshauptstadt bedingt eine sehr gute Situation für den gesamten Ballungsraum Wien, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Dies gilt jedoch nicht für den Norden Wiens, hier gibt es einige Lücken.

Erreichbarkeitsnachteile sind dagegen außerhalb des Ballungsraumes spürbar. In peripheren Lagen wie dem südlichen Burgenland oder Teilen Niederösterreichs (Waldviertel, südliches Mostviertel) ist die Erreichbarkeit auf den motorisierten Individualverkehr beschränkt. Im öffentlichen Verkehr machen sich außerhalb des Donaukorridors massive Benachteiligungen bereits in einem Umkreis von rund 60-70 km von Wien bemerkbar.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass derzeit und für die nächsten 7 bis 10 Jahre die mangelnde Kapazität und teilweise geringe Bedienungsqualitäten einen wesentlichen, limitierenden Faktor für die wirtschaftliche Integration der Region Wien-Bratislava darstellen. Die Nutzung

der Entwicklungspotenziale der Region wird zu einem wesentlichen Teil davon beeinflusst werden, ob und wie rasch die hier gegebenen Defizite abgebaut werden können.

Arbeitsmarkt

Aufgrund der Grenze und den damit verbundenen Restriktionen existiert für die Region Wien – Bratislava noch kein gemeinsamer Arbeitsmarkt, dieser wird aber im Rahmen der EU-Erweiterung rasch entstehen. Der derzeit bestehenden Arbeitsmärkte in der Region Wien – Bratislava haben im Gegensatz zu anderen Regionen der Slowakischen Republik und der angrenzenden Regionen Österreichs eigene, spezifische Merkmale:

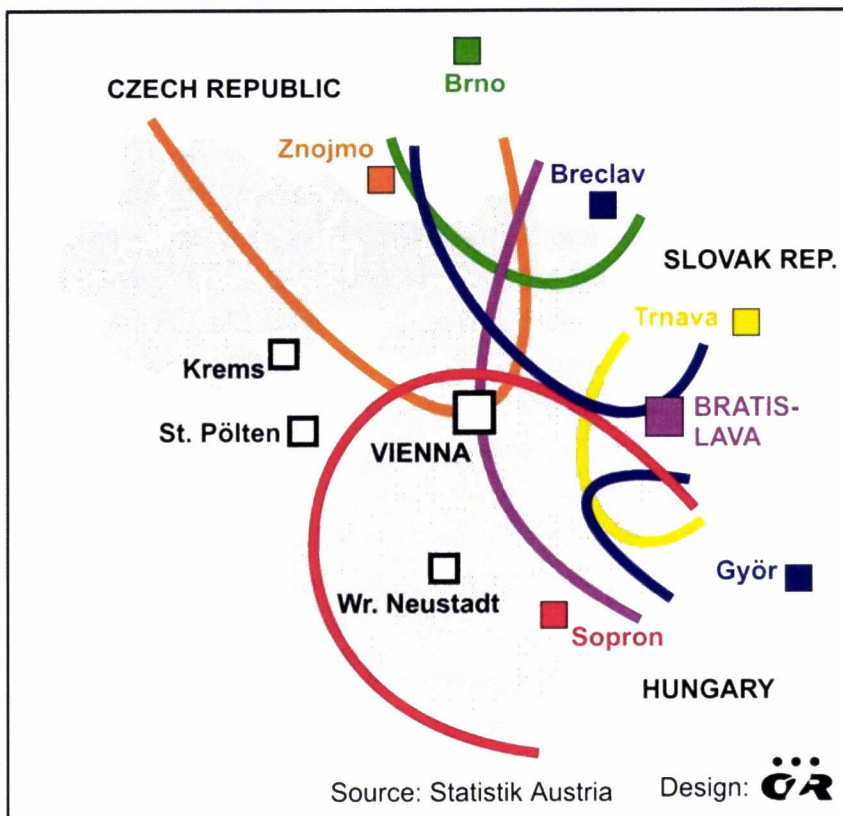
- Der hohe Anteil qualifizierter Einwohner in der Slowakischen Republik bildete die Grundlage für den raschen Wandel hin zur Marktwirtschaft. Dadurch wurde die Struktur der Wirtschaft besonders im Kreis Bratislava verändert. In Wien haben Strukturwandel und Abwanderung von Produktionen aus der Region oder Standortwechsel innerhalb der Region in die umliegenden Gebiete Niederösterreichs zu einer Deindustrialisierung geführt.
- Im slowakischen Teil der Region Wien – Bratislava Region sind 67,9 Prozent der Arbeitskräfte im tertiären Sektor beschäftigt gegenüber 72 Prozent im österreichischen Teil (Kreis Bratislava: 75%, Wien: 74%). So konnte der slowakische Teil der Region bereits einen Fortschritt hin zu einer Sektorstruktur verzeichnen, die mit hochentwickelten Regionen innerhalb der EU vergleichbar ist.
- In der Region Bratislava liegt die Arbeitslosenrate berechnet nach EUROSTAT Methode bei 10,1 Prozent, im österreichischen Teil der Wien – Bratislava Region liegt sie zwischen 2,8 und 5,8 Prozent (Österreichischer Durchschnittswert: 3,9 Prozent). Die Arbeitslosenraten variieren stark innerhalb der Regionen, z.B. liegt die Rate in im Bezirk Bratislava bei nur 5,8 Prozent, während sie im Bezirk Trnava auf 15,5 Prozent kommt (Eurostat 2000 für Österreich, 2001 für die Slowakische Republik). Die Arbeitslosenrate von 5,8 Prozent in der Stadt Wien liegt deutlich über dem österreichischen Durchschnitt und zählt zu den höchsten des Landes. Generell sind vor allem Männer vom Anstieg der Arbeitslosigkeit stärker betroffen, insgesamt ist jedoch die Arbeitslosigkeit bei Frauen höher (Arbeitslosenrate bei Frauen in Wien: 7,2 Prozent). Die Hälfte aller Arbeitslosen sind Langzeitarbeitslose, ein Großteil davon ist den Problemgruppen am Arbeitsmarkt (soziale und räumliche Mobilitätseinschränkungen, niedriges Qualifikationsniveau) zuzuordnen.
- Die Migration in den slowakischen Teil der Region (mit Wechsel des ständigen Wohnsitzes) hatte bisher keine bedeutenden Auswirkungen auf den regionalen Arbeitsmarkt. Im Gegensatz dazu ist jedoch das Tagespendeln äußerst typisch für die Region. Beschäftigungsmöglichkeiten sind vor allem in den Städten und besonders in Bratislava

zu finden, hier beträgt die Anzahl der Beschäftigten, die täglich zur Arbeit pendeln rund 75.000; zählt man die Anzahl der Studenten dazu, so erreicht die Pendlerzahl nach Bratislava rund 110.000 Personen.

- Wien ist innerhalb Österreichs Zentrum der Migration, der Bevölkerungsanteil ausländischer Wohnbevölkerung beträgt rund 18 Prozent. Mit der Öffnung der Ostgrenzen, dem starken Ansteigen der Zahl der Ausländer Anfang der 90er Jahre und der Zunahme der weltweiten Wanderungsbewegung wurde die Migration neu thematisiert.
- Als Folge der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Verkehrsangebotes haben sich die Einzugsgebiete Wiens in den vergangenen Jahrzehnten deutlich ins weitere Umland ausgeweitet und die Einpendlerquote weiter erhöht. Rund ein Viertel aller am Arbeitsort Beschäftigten sind Einpendler und die Zahl derer, die aus den umliegenden Regionen in die Bundeshauptstadt zur Arbeit kommen, steigt kontinuierlich an. Es ist aber gleichzeitig auch schon ein starker Anstieg jener Pendler zu verzeichnen, die täglich aus der Stadt ins Umland zur Arbeit fahren.

Karte 5

Erreichbarkeit österreichischer Grenzregionen im motorisierten Individualverkehr innerhalb von 90 Minuten, ausgehend von den wichtigsten städtischen Zentren in den benachbarten Regionen



Lohnstruktur

Der Durchschnittslohn im slowakischen Teil der Region Wien – Bratislava steigt zwar im Gleichklang mit dem Wachstum der regionalen Wertschöpfung kontinuierlich an, er liegt aber dennoch weit unter dem österreichischen Durchschnitt. Im Zeitraum 1997 bis 2001 stiegen die slowakischen Durchschnittslöhne von SKK 12.126 (EUR 292) auf SKK 16.993 (EUR 408) an – ein Anstieg von rund 39 Prozent. Im Bezirk Trnava verzeichneten die Durchschnittslöhne im angegebenen Zeitraum einen Anstieg von SKK 9.183 auf SKK 11.943 (Anstieg um rund 30 Prozent). Im Kreis Bratislava betragen die Durchschnittslöhne SKK 15.351, was zum derzeitigen Wechselkurs von 369 Euro und nach Kaufkraftparität 1.400 Euro entspricht. Im Vergleich zum Durchschnittswert der Slowakischen Republik sind die Durchschnittslöhne in der Region rund 18 Prozent höher, im Bezirk Bratislava jedoch liegen sie um 30 Prozent höher.

Im Jahr 2000 betragen die monatlichen Bruttogehälter und –löhne in Österreich EUR 1.817. Über dem österreichischen Durchschnitt liegen sie in Wien und im Süden Wiens (Wien: EUR 1.891, Niederösterreich: EUR 1.710, Burgenland: EUR 1.542). Ein Blick auf die Differenz zwischen der Höhe der Einkommen in Österreich und der Slowakischen Republik zeigt deutlich die großen Unterschiede (ausgedrückt zu aktuellen Wechselkursen). In der Slowakischen Republik beträgt das durchschnittliche Monatseinkommen weniger als ein Viertel des österreichischen Einkommens.

Wohnungsmarkt

Die Zerstörung der Wohngebiete während des zweiten Weltkriegs machte 1945 mehr als 85.000 Wohnungen in Wien unbewohnbar. In den darauffolgenden Jahren erbaute die Stadt Wien eine Vielzahl neuer Wohneinheiten und 1958 war die Rekonstruktion weitgehend abgeschlossen. Mitte der 70er Jahre begann die Stadt Wien ein groß angelegtes Restaurierungsprogramm alter Mietgebäude aus der Gründerzeit in Privatbesitz, gefolgt von einem Spezialprogramm Mitte der 80er für die Gemeindewohnungen. Die Stadt Wien ist damit der größte Wohnungseigentümer Österreichs und besitzt mehr als 240.000 Wohnungen (mehr als ein Viertel des gesamten Wohnungsbestands in Wien). Diese Wohnungen können nur unter bestimmten Bedingungen gemietet werden. In den letzten beiden Jahrzehnten wurden die neuen Gemeindebauten zunehmend unbedeutend. Der Großteil der neuen Wohnungen wird jetzt von privaten Unternehmen und gemeinnützigen Baugenossenschaften erbaut. Ein Großteil der Eigentumswohnungen und Mietwohnungen wird nach wie vor zum Teil durch öffentliche Mittel gefördert. Insgesamt kamen in den 80ern und 90ern pro Jahr durchschnittlich 6.000 neue Wohnungen auf den Markt. In der zweiten Hälfte der 90er stieg die Zahl der Wohnungen auf einen Höchststand von über 12.000 (1999); 2000, als die Bautätigkeit stark zurückging, kamen rund 6.000 Wohnungen pro Jahr dazu. In den suburbanen Gebieten Niederösterreichs und im Norden des Burgenlandes ist der Anteil an Einfamilienhäusern sehr hoch (zwischen 50 and 90

Prozent), die meisten befinden sich in Privatbesitz. Der Südosten der Wien Region verzeichnet in den letzten drei Jahrzehnten ein besonders hohes Wachstum im Bereich Wohnbau.

Die Entwicklung des Wohnbaus im slowakischen Teils der Region Wien – Bratislava war von einem steilen Anstieg der Zahl neuer Stadtwohnungen gekennzeichnet. In den Städten wurden zuvor neue Stadtteile mit Großwohnanlagen erbaut. Mit der Unterstützung eines staatlichen Programms wurden beispielsweise in Bratislava in den Jahren 1981-1991 34.000 Wohnungen – hauptsächlich vorgefertigte Wohneinheiten – erbaut. Diese Wohnungen befanden sich in Staatsbesitz oder im Besitz kooperativer (gemeinnütziger) Baugenossenschaften. In ländlichen Gebieten wurden vor allem Einfamilienhäuser in Privatbesitz erbaut.

Radikale Änderungen des Wohnbaus im slowakischen Teil der Wien – Bratislava Region begannen nach 1990 als Folge der allgemeinen politischen, sozialen und ökonomischen Veränderungen in der Gesellschaft, die jetzt schrittweise die Besitzverhältnisse der Wohnungen und die Prozesse beim Wohnungsbau verändern (Änderungen bei der finanziellen Unterstützung, veränderte Rollen der Hauptaktionäre im Wohnungsbau, etc.). Das führte auch zu massiver Investitionstätigkeit in die Renovierung bestehender Wohnungen und zu einer Reduzierung der Errichtung neuer Wohnungen. Im Zeitraum 1991-2001 etwa stieg die Anzahl der Wohnungen gegenüber der vorherigen Dekade bloß um rund 4000 an.

Ende der 80er förderte der Staat die starke Zuwanderung nach Bratislava, dieser Prozess fand jedoch seine Grenzen in der ungenügenden Wohnungskapazität und den relativ hohen Lebenshaltungskosten in Bratislava. So begann ein Suburbanisierungsprozess, von dem die Gemeinden innerhalb des unmittelbaren Umlandes mit guter Verkehrsanbindung zu Bratislava profitierten.

Im Jahr 2001 existierten in Bratislava und Trnava 387.441 dauerhaft genutzte Wohnsitze (23 Prozent aller dauerhaft genutzten Wohnsitze in der Slowakischen Republik), 39 Prozent davon Einfamilienhäuser. Mit der Privatisierung der Wohnungseinheiten – 77 Prozent aller Wohnsitze – fand eine einschneidende Veränderung in der Wohnungsstruktur statt. Der größte Teil der Wohnungen wurde im Kreis Bratislava von Gemeindeeigentum auf Privateigentum übertragen. Die Entwicklung seit 1998 zeigt, dass der Anteil der Wohnungen in Gemeindebesitz stetig zu Gunsten des Anteils der Wohnungen in Privatbesitz abnimmt.

3. Stärken und Schwächen der Region Wien – Bratislava

| | Stärken | Schwächen |
|---------------------------|---|--|
| Standort | Zentrale geographische Lage im Herzen Europas, wo vier Länder aneinander grenzen Wien und Bratislava – politische, administrative und wirtschaftliche Zentren Region Wien – Bratislava als Tor nach Ost- und Westeuropa | Periphere Lage der ländlichen Teile im Norden der Region und schlechte Anbindung an die Wirtschaftszentren und die Nachbarländer als Folge des Eisernen Vorhanges und/oder landschaftlicher Barrieren Im EU-Vergleich ungünstige Erreichbarkeit der Hauptzentren der EU |
| Demographie | Positive Bevölkerungsentwicklung aufgrund von Migration insb. in die Kernregionen | Steigender Anteil der alternden Bevölkerungsgruppen |
| Regionalwirtschaft | Hohes Niveau wirtschaftlicher Aktivitäten in den beiden Zentren Österreichs und der Slowakei Wien-Bratislava-Győr – sehr attraktiver Standort für Investitionen mit positiven Entwicklungsaussichten Unterschiedliche Einkommensniveaus als potenzielle Stärke in einer integrierten urbanen Wirtschaft | Schlechte Wettbewerbssituation der ländlichen Regionen hinsichtlich harter und weicher Standortfaktoren, starke Abhängigkeit von den städtischen Ballungszentren Inter- und intraregionale Disparitäten und deutliche Unterschiede bei den Folgen der Strukturänderungen (vergangene und zukünftige) (insbesondere in SR) Mangel an wirtschaftlichen grenzüberschreitenden Kooperationsprojekten bestehende Unterschiede in den rechtlichen/administrativen Rahmenbedingungen unterschiedliche Nominaleinkommen (A-SR) als möglicher, irreführender Anreiz für die Standortverlagerungen von wirtschaftlichen Aktivitäten Mangelnde Effizienz in der Koordination von Entwicklungsmaßnahmen |
| Industrie | Traditionelle starke Unternehmen von supra-regionaler Bedeutung (SR) Beachtliche Ansiedelungsdynamik von internationalen Großunternehmen (v.a. im Automotivbereich, SR) | Notwendigkeit der Restrukturierung von vormaligen Schlüsselindustrien (SR) Große Bedeutung des sekundären Sektors für die Stadtwirtschaft mit strukturellen Problemen Fehlende Gründungsdynamik und mangelnde Entwicklung von KMUs, insbesondere in den ländlichen Regionsteilen |
| Dienstleistungen | Große Nachfrage nach Dienstleistungen Positive Entwicklungsdynamik im Dienstleistungsbereich im Kerngebiet der Region Positive Entwicklungsdynamik, erfolgreiche CEE-Aktivitäten im Finanzsektor (A) Positive Dynamik der neuen Aktivitäten in der Software-intensiven Dienstleistungsindustrie | Geringe Entwicklungsdynamik im Dienstleistungsbereich in den ländlichen Gebieten des Ballungsraumes Hoher Anteil der öffentlichen Verwaltung (v.a. in A) Keine Spezialisierungsvorteile auf internationalem Niveau (nur Wien mit Tourismus) Geringe Anzahl von Unternehmenszentralen und R&D-Aktivitäten von multinationalen Unternehmen |
| Tourismus | Große Chancen der Realisierung einer Vielfalt von Tourismus- und Freizeitangeboten Wien als international bedeutende Tourismusdestination, auch im Bereich Kongresswesen gut positioniert | Mangelndes grenzüberschreitendes Management, fehlende PR und Organisation des Tourismus Geringe Entwicklung des Tourismus und der Freizeitmöglichkeiten in den ländlichen Regionen (Ausnahme nördliches Burgenland) |
| Arbeitsmarkt | Großes Angebot an hochqualifizierten Arbeitskräften und hohes Qualifikations- und Bildungsniveau der Bevölkerung, insb. in den städtischen Teilen der Region | Unterschiede in den rechtlichen Rahmenbedingungen Hohe Anzahl an Pendlern innerregional, potenziell Überlagerung durch Pendelströme zwischen den Stadtregionen nach Übergangsbestimmungen Unterschiedliche Einkommens- und Lohnniveaus in Österreich und im slowakischen Teil der Region als potenzielle Bedrohung für den Arbeitsmarkt nach der Erweiterung und Übergangsregelungen |

A – von besonderer Relevanz im österreichischen Teil der Region,
SR – von besonderer Relevanz in dem slowakischen Teil der Region

Stärken und Schwächen der Region Wien – Bratislava (Fortsetzung)

| | Stärken | Schwächen |
|--|--|--|
| Qualifikation | <p>Wien und Bratislava als Standorte von Universitäten und anderen Forschungszentren</p> <p>Großes Angebot an Bildungs- und Weiterbildungsinstitutionen sowie auch Forschungseinrichtungen in der Region</p> <p>Hoher Anteil von Personen mit Universitätsabschluss</p> | <p>Gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen im Bereich der universitären Ausbildung fehlt</p> <p>Weiterbildungsmöglichkeiten und lebenslanges Lernen sind nicht ausreichend</p> |
| Wissenschaft und Forschung | <p>Vorhandensein einer kritischen Masse an wissenschaftlichen Einrichtungen</p> <p>Hohe Anzahl von (tw. internationalen) Beratungsfirmen im Vergleich zum nationalen Durchschnitt</p> | <p>Geringe Investitionen in RTD seitens der Unternehmen (SK u. A)</p> <p>Geringe finanzielle Förderung, tw. Rückgänge der Forschungstätigkeit, schlechte finanzielle Dotierung der Universitäten</p> <p>Schwache Beziehungen zwischen Forschung und Wirtschaft</p> |
| Erreichbarkeit und Infrastruktur | <p>Direkte Verbindung zu TEN und TINA Verkehrskorridoren</p> <p>Donau als internationaler Verkehrsweg</p> | <p>Verkehrsinfrastruktur ist nicht ausreichend für die zukünftigen Herausforderungen der Grenzregion:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stark steigender grenzüberschreitender Personen- und Frachtverkehr ▪ Mangelnde Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur, bis zur Grenze (A) ▪ Mangelnde Kapazität der vorhandenen Grenzübergänge, Dienstleistungen und Information (A) ▪ sehr große Unterschiede in der Qualität der technischen Infrastruktur |
| Kulturelle und andere Freizeiteinrichtungen | <p>Wien und Bratislava als Hauptstädte bieten eine Vielzahl an kulturellen Einrichtungen, tw. international herausragend</p> | <p>Geringe Profilierung im nicht-traditionellen Bereich von Kunst und Gegenwartskultur</p> |
| Natürliche Ressourcen, Umwelt | <p>Landschaftsschutzgebiete und geschützte Zonen</p> <p>„Das grüne Herz“ der Stadregion W-B ist der National Park Donauauen</p> | <p>Unterschiede in den rechtlichen Rahmenbedingungen, den ökologischen Standards</p> <p>Gemeinsames Monitoring von Entwicklung und Steuerungsmaßnahmen fehlt</p> |
| Nachhaltige Entwicklung | <p>Niedrige Verschmutzung der Umwelt und hohe Lebensqualität (Wien)</p> <p>Verringerung der Umweltverschmutzung und Verbesserung der Lebensqualität in den letzten 10 Jahren (SR)</p> <p>Potenzial für regionale Kooperation im Bereich der erneuerbaren Energie und Naturressourcen</p> | <p>Höheres Verkehrsaufkommen, insb. Straßenverkehr mit negativen Folgen für die Umwelt</p> <p>landschaftliche Einschränkungen, Schutzgebiete als Barriere (March/Morava) für wirtschaftliche Entwicklung (z.B. Verkehr, Infrastruktur, Industrie)</p> |
| Soziale Bedingungen | <p>Kulturelle und soziale Beziehungen zu einer Vielzahl an Sprachgruppen (Minderheiten)</p> | <p>vorhandene Grenzen in den Köpfen der Menschen als Folge der Undurchlässigkeit der Grenze und der Unterbrechung der sozialen und kulturellen Beziehungen (Eiserner Vorhang)</p> <p>Sprachbarrieren</p> <p>Monarchie –Syndrom (A und SR)</p> <p>Problemereich Integration von Einwanderern und ihren Familien aus dem ehemaligen Jugoslawien und der Türkei (insbesondere in Wien)</p> |
| Regional Governance | <p>Einige spezialisierte, gemeinsame grenzüberschreitende Ausschüsse sowie auch einige informelle Vereinigungen</p> | <p>Mangel an gemeinsamer Regionalplanung und dafür geeigneter/beauftragter Institutionen</p> <p>Hohe Komplexität und Unterschiedlichkeit des jeweiligen Staatsaufbaues als Hindernis für regional fokussierte Organisation (Bund-Länder-Gemeinden, Verkehrsinstitutionen in A; Staat-Kreis- Gemeinde, viele privatisierte Verkehrsträger in SR)</p> |

A – von besonderer Relevanz im österreichischen Teil der Region
 SR – von besonderer Relevanz in dem slowakischen Teil der Region

4. Strategien und Maßnahmen für die territoriale Entwicklung

4.1 Allgemeine Strategien und Maßnahmen

Ein Strategiediskurs für eine grenzüberschreitende Region Wien-Bratislava muss zunächst von grundsätzlichen Fragestellungen ausgehen:

- Gibt es eine gemeinsame Vision für die Entwicklung einer grenzüberschreitenden Region? Wo ist diese festgelegt?
- Wie sehen die vordergründigen politischen Integrationsmaßnahmen aus? Gibt es eine Integrationsstrategie?
- Welche grenzüberschreitende Programme (EU-Programme, andere grenzüberschreitende Programme) werden derzeit implementiert?
- Welche Hauptszenarien lassen sich entwickeln, die sich aus der Integration ergeben können, inklusive der Vor- und Nachteile für beide Großstadtgebiete?

Für die Region Wien-Bratislava ergibt sich dabei folgender Befund: Es gibt keine offizielle gemeinsame Vision, aber es gibt grenzüberschreitende Initiativen, mit dem Versuch, Strategien zu entwickeln. Ein bedeutender Schritt in diese Richtung wurde im Herbst 2003 mit der Unterzeichnung der „Kittseer Erklärung“ gesetzt. Auf politischer Ebene (Landeshauptleute Niederösterreichs, des Burgenlands und Wiens sowie Bürgermeister der Städte Bratislava, Trnava, Sopron, Győr, Brünn, Eisenstadt, St. Pölten) wurde hiermit eine Deklaration zur intensiveren Zusammenarbeit in dieser Region unterzeichnet.

Ein anderes Konzept beispielsweise, „Die grüne Mitte“, das die Bedeutung des Nationalparks Donauauen vor Augen führt, wird von slowakischer und österreichischer Seite akzeptiert. Die folgenden Szenarien wurden im Rahmen einer Studie über die regionale Entwicklung von Bratislava (durchgeführt 1997 im Auftrag der Stadtverwaltung von Bratislava) erarbeitet und beschäftigen sich mit den allgemeinen Entwicklungsperspektiven der Region, mit dem Versuch, mögliche Alternativen der regionalen Entwicklung unter Einbeziehung der interregionalen grenzüberschreitenden Beziehungen zu finden.

Szenario „Wien-Agglomeration“

Auf Grundlage der Analyse interner und externer Faktoren der möglichen wirtschaftlichen Entwicklung und der Anziehungskraft, die die wirtschaftlichen Attraktivität der Region um Wien hat, wird eine Tendenz in Richtung Marginalisierung des slowakischen (aber auch des ungarischen und südmährischen) Teils der grenzüberschreitenden Region erwartet, mit einer einseitigen Orientierung der Region auf Wien. Dieser Prozess, der jetzt beobachtet werden kann, wird den Entwicklungen in Wien ähneln, bei der zwar Wien im Vordergrund steht, gleichzeitig aber wirtschaftliche Aktivitäten in das Umland und ökonomisch schwächere Regionsteile verlagert werden. Dieser (Suburbanisierungs-) Prozess wird aufgrund von Ansiedlungsbarrieren in der Umlandregion von Wien begrenzt werden. Die Regionen um Bratislava (aber auch um Győr und in Südmähren) hingegen, die einen beachtlichen Entwicklungsstand erreicht haben und deren wirtschaftliche Bedeutung bereits deutlich gestiegen ist, könnten unter solchen Bedingungen zu wettbewerbsfähigen Konkurrenten im Wettlauf um Ansiedlungen werden. Dieser Trend hat positive Aspekte, besonders wenn es darum geht, in kurzer Frist Ergebnisse zu erzielen. Unternehmen und autonome Gemeinden und Städte haben diesen Trend nicht nur akzeptiert, sondern unterstützen ihn im eigenen Interesse, um Finanzquellen zu erschließen. Ihm entspreche im Resultat ein Szenario mit Wien als starkem Agglomerationszentrum, das in Richtung auf eine stärker monozentristische Struktur der Region Wien- Bratislava hinausläuft.

Szenario „Region Wien – Bratislava“

Auf Grundlage der Wirkungsfaktoren und Potenziale für eine dynamische Entwicklung der grenzübergreifenden Region Wien – Bratislava spricht vieles für einen verstärkten Trend zur Entwicklung eines funktionell homogenen Großstadtgebiets, das soziale und wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten sowohl für Wien als auch für Bratislava bereithält. Die Förderung von koordinierten Aktivitäten der öffentlichen Verwaltung, von Unternehmen und NGO's könnte dazu beitragen, die notwendigen wirtschaftlichen Bedingungen zu schaffen, um ein funktionelles, ein auf dezentralen Siedlungsformen basierendes Gleichgewicht zu erreichen. Solch ein Trend würde ein Szenario mit einer eher bipolaren Region Wien – Bratislava ergeben.

Im Hinblick auf die langfristige günstige Entwicklung der wirtschaftlichen Basis, der Siedlungsstruktur, der Umwelt und der Lebensqualität der Einwohner der Region, wäre eine regionale Entwicklungspolitik – jedenfalls aus Sicht von Bratislava – am besten auf dem „Szenario Region Wien – Bratislava“ aufzubauen.

Aus Sicht Bratislavas wird diese Alternative aus folgenden Gründen präferiert:

- Die Konzentration auf die Stärken der Region und die Ausnutzung des Potenzials an hochqualifizierten Fachkräften schafft die Bedingungen für die Entwicklung der Wirtschaft im tertiären und im vierten Sektor. Im Sinne der Beteiligung von inländischem und ausländischem Kapital wird so eine bessere Grundlage für die Entwicklung von produzierenden Industrien mit hoher Wertschöpfung geschaffen.

- Der Strukturwandel in der Industrie bietet Möglichkeiten, um die verschiedenen beiderseitigen Umweltprobleme an der Wurzel zu bewältigen (Ökologisierung der technologischen Prozesse, Reduktion der Ausbeutung natürlicher Ressourcen, des Abfallvolumens und der Lärmbelastung, etc.). Demgegenüber würde das alternative ökonomische Szenario – „Wien-Agglomeration“ – zu ökologischen und räumlichen Kollisionen und zu Zielkonflikten führen.
- Das Qualifikationspotenzial der Einwohner der Region Wien – Bratislava wird besser genutzt, während das Szenario Wien-Agglomeration das noch immer bestehende Ungleichgewicht zwischen Beschäftigungsstruktur und den Bedürfnissen von jüngeren Bevölkerungsschichten verstärken würde. Das könnte einen Brain-Drain-Prozess, eine Abwanderung hochqualifizierter Arbeitskräfte auslösen, mit weitreichenden Folgen für die soziale, kulturelle und wirtschaftliche Situation in der Region.
- Es fördert eher die ausgleichenden Tendenzen in der sozialen Entwicklung, und trägt so zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in der Region bei.

Zwischen Österreich und den Nachbarstaaten Slowakische Republik, Ungarn und Tschechische Republik wurden für den Zeitraum 2000 bis 2006 einige INTERREG IIIA – PHARE CBC Programme ausgearbeitet.

Das Hauptziel ist die Entwicklung von sowohl wirtschaftlich als auch sozio-kulturell integrierten, grenzüberschreitenden Regionen. Aus den derzeitigen Stärken und Schwächen der Grenzregionen sowie aus den Chancen und Herausforderungen, die die EU-Erweiterung mit sich bringen, ergeben sich folgende notwendige Maßnahmen:

- Die Fokussierung auf eine gemeinsame Vision eines integrierten regionalen Wirtschaftsraumes, mit sozialer Kohäsion und stabilen nachbarschaftlichen Verhältnissen
- Die Unterstützung einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung auf beiden Seiten der Grenze
- Auf- und Ausbau von Infrastruktur und von Netzwerken für die räumliche Integration der grenzüberschreitenden Region
- Berücksichtigung des Umweltschutzes, der natürlichen Ressourcen und der Bedürfnisse der ortsansässigen Bevölkerung
- Unterstützung der Schaffung von grenzüberschreitenden Institutionen und Kapazitäten für die regionale Entwicklung und kulturellen Austausch.

Wie bereits erwähnt wurde im Jahr 2003 eine Initiative mit dem Ziel gestartet, eine „Europa-region Wien, Brno, Bratislava, Trnava, Győr, Sopron, Eisenstadt, St. Pölten“ zu schaffen, um eine multilaterale europäischen Region zu entwickeln, in der die Städte und Großstadtgebiete

die Motoren der Integration sind (unter dem Namen BAER – "Building A European Region"). Die Ziele sind:

- Schnelle soziale Integration innerhalb der Region
- Gemeinsame Nutzung und Weiterentwicklung vorhandener Innovationspotentiale
- Nachhaltiges Wachstum von wirtschaftlichem Wohlstand und Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit
- Aktive Berücksichtigung der kulturellen und sprachlichen Vielfalt

Zu den Vorläufern und Trägern der grenzüberschreitenden Aufbauarbeit, die in einer bottom-up-Entwicklung in den letzten Jahren dazu beigetragen haben, in verschiedenen Regionsteilen zum Entstehen einer solchen Europaregion beizutragen, zählen (unter anderen):

Die EUREGIO Weinviertel/Südmähren/Záhorie (Westlowakei) liegt in der Nähe von Wien und ist deshalb Teil der Region Wien. Die Idee hinter EUREGIO ist die unmittelbare Unterstützung grenzüberschreitender Kooperation und Kommunikation von Gemeinden, Städten, Bezirken und Projektinitiatoren. Eine Besonderheit der EUREGIO ist der Bottom-Up-Entwicklungsansatz, in dem so viele Partner innerhalb der Region wie möglich im Zentrum stehen. Projektvorschläge können vor Ort professionell überarbeitet, koordiniert und überwacht werden. Als Hauptziele der EUREGIO können sowohl die Verbesserung des Wirtschaftspotentials und der gemeinsamen Lebensqualität, als auch bessere Kenntnis des Nachbarn und der Möglichkeiten, Partner für grenzüberschreitende Kooperationen zu finden, definiert werden. In ähnlicher Weise arbeitet seit 1998 die EUREGIO West/Nyugat Pannonia, die das Burgenland und die drei ungarischen Komitate Zala, Vas und Győr-Moson-Sopron umfasst.

Das Interreg IIIA/Phare CBC Projekt JORDES+ (Joint Regional Development Strategy for the Wien-Bratislava-Győr-Region) verfolgt das Ziel, eine regionale Strategie für Planung und Projektentwicklung zu definieren, die von den regionalen Partnern koordiniert und akzeptiert wird. Die Umsetzung dieser Strategie soll eine zielgerichtete und optimierte Entwicklung hin zu einer international gut positionierten Wachstumsregion ermöglichen.

Diese Kooperations-Initiativen sind ein wichtiger erster Schritt für die Region, aber im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen (die Entstehung *einer* funktionellen Großstadregion) muss festgestellt werden, dass es keine verbindliche gemeinsame Arbeitsstruktur gibt. Deshalb besteht die Notwendigkeit, eine (oder mehrere abgestimmte) grenzüberschreitende Institution(en) zu gründen, die gemeinsam agieren und Entwicklungsmaßnahmen erfolgreich umsetzen könnten(n).

4.2 Arbeitsmarkt, Migration

Aus arbeitsmarkt- und migrationspolitischer Sicht stellen sich für die Region Wien-Bratislava vorrangig folgende Fragen:

- Wie sehen die derzeit geltenden arbeits- und steuerrechtlichen Vorgaben in den beiden Regionsteilen aus und welche Arbeitsmarktmaßnahmen werden implementiert? Welche migrationspolitischen Ansätze werden verfolgt?
- Was sind die wesentlichen, bisherigen Maßnahmen zur Förderung der Arbeitsmarktintegration in der Region Wien – Bratislava (z.B.: Informationsverbreitung, Arbeitsämter in der Region, etc.)
- Welche Haupthindernisse der Integration der Arbeitsmärkte der Region Wien – Bratislava lassen sich identifizieren?
- Was könnten die Hauptkonsequenzen der Integration für beide Großstadtgebiete in Bezug auf soziale Ungleichheiten und räumliche Polarisierung sein?

Dazu der Befund: Innerhalb der Region Wien – Bratislava wird der interregionale und, mit steigender Bedeutung, auch der grenzüberschreitende Berufspendlerverkehr künftig eine zentrale Rolle spielen, mit größerer Bedeutung als Migrationsströme. Wie Erfahrungen entlang offener Grenzen (wenn auch bisher vor allem zwischen Gebieten mit relativ ähnlichen Lebensstandards und Lohnniveaus) zeigen, sind grenzüberschreitende Arbeitsmärkte ein Schlüsselfaktor, um Regionen einander anzunähern und wirtschaftlichen Erfolg für beide Seiten zu bringen.

Bei der Beurteilung der Entwicklungsperspektiven der Region Wien – Bratislava muss auch die spezielle geographische und wirtschaftliche Situation berücksichtigt werden. Die Wien – Bratislava Region ist von zwei Großstadtgebieten, zwei Hauptstädten, gekennzeichnet, die

- in Tages-Berufspendler-Distanz voneinander entfernt sind,
- erhebliche Unterschiede bei Lebensstandard, Lohn- und Preisniveau aufweisen,
- Wirtschafts-, Arbeitsmarkt-, Bildungs- und Migrationszentren für die jeweiligen umliegenden Gebiete darstellen,
- sowie Arbeitsmärkte mit besonderen Spezifika haben

Keine andere Region in Europa verfügt über ähnliche regionale Konstellationen bei den Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen.

Die bevorstehende EU-Erweiterung schafft eine Situation, die die Konvergenz der Regionen fördert und in der sich auch grenzüberschreitende Arbeitsmärkte entwickeln können. Dennoch sind auch ernst zu nehmende Ängste vorhanden, dass unter den vorherrschenden Bedingun-

gen der freie Dienstleistungsverkehr und der freie Personenverkehr auf beiden Seiten der Grenze zu wirtschaftlichen und sozialen Problemen führen könnten.

Diese befürchteten Probleme können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die zusätzlichen (ausländischen) Arbeitskräfte können zu Verdrängungen am Arbeitsmarkt führen, besonders bei niedrig qualifizierten Arbeitsplätzen, in instabilen Bereichen und in Bereichen, die von ausländischen Arbeitskräften, die bereits in Österreich leben und mehr oder weniger integriert sind, dominiert werden.
- Segmentierungstendenzen können sich intensivieren.
- Flexible und unsichere Dienstverhältnisse können weiter zunehmen.
- Im Falle von Zuwanderung aus anderen Teilen Österreichs und der Slowakischen Republik in die Region Wien – Bratislava kann es auf dem Niedrigpreis-Wohnungsmarkt zu Engpässen kommen.
- Phänomene des Brain-Drain aus dem slowakischen in den österreichischen Teil der Region könnten spürbar werden.
- Im Berufspendlerverkehr muss mit zusätzlichen Verkehrsproblemen in den Agglomerationsgebieten gerechnet werden, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Verkehr.
- Zu erwarten ist auch ein spontaner Tages-Pendlerverkehr, besonders von arbeitslosen Personen aus den an Österreich unmittelbar angrenzenden Gebieten.

Andererseits ergeben sich Möglichkeiten, die genutzt werden sollten:

- Durch die Einbeziehung der Qualifikationen und Netzwerke der Zuwanderer kann spezifisches Know-how erarbeitet und verbreitet werden (Sprache, Wissen über die Strukturen im Heimatland, berufliche Qualifikationen).
- Es bietet sich die Chance, Kooperationsnetzwerke zu entwickeln.

Das Hauptziel auf dem Arbeitsmarkt im Hinblick auf die EU-Osterweiterung sollte die Schaffung von einheitlichen Bedingungen sein, um unter Zuhilfenahme verfügbarer Synergien ein Zusammenwachsen der Region zu ermöglichen. Die besondere Schwierigkeit scheint zu sein, dass das Vertrauen in Marktmechanismen (freier Personenverkehr) zu sozialen und gesellschaftlichen Spannungen und regionalen und wirtschaftlichen Problemen führen, Überregulierung hingegen die notwendigen Anpassungsprozesse hemmen kann.

Im Hinblick auf den Arbeitsmarkt und die EU-Erweiterung gelten im freien Personen-/Arbeitskräfteverkehr bis 2011 Übergangsbestimmungen im Zwei-drei-zwei-Jahres-System, mit der Möglichkeit der Überarbeitung während dieser Zeitspannen. So kann Österreich seine eta-

blierte Quotenregelung bis zu sieben Jahre nach dem Beitritt der Slowakischen Republik zur EU beibehalten, ist aber daran nicht gebunden und kann die Regelung abschaffen, wenn der Arbeitsmarkt es zulässt. Dennoch sollte vor dem Beitritt ein Überwachungssystem auf beiden Seiten der Grenze eingerichtet werden, um wesentliche Informationen für die sukzessive Anhebung der Arbeitsbewilligungen bereitzustellen.

Das Wirtschaftswachstum und die rapide Transformation der sektoralen Struktur der regionalen Wirtschaft haben den regionalen Arbeitsmarkt in der Slowakischen Republik positiv beeinflusst. Dies drückt sich aus in:

- einer niedrigeren Arbeitslosenquote im Vergleich zum Durchschnitt in der Slowakischen Republik,
- bei gleichzeitig höherem Lohnniveau, insbesondere im Kreis und in der Stadt Bratislava.

Auf dem Arbeitsmarkt haben sozioökonomische Entwicklungen in einzelnen Bezirken die bestehenden Unterschiede zum Rest der Slowakischen Republik verstärkt. Diese negativen Auswirkungen werden durch gute Transportmöglichkeiten zu den in Bratislava vorhandenen Arbeitsplätzen vermindert. Trotz des positiven wirtschaftlichen Trends gibt es zehn Jahre nach der Transformation immer noch bedeutende Unterschiede im Einkommensniveau zwischen dem österreichischen und dem slowakischen Arbeitsmarkt. Obwohl der Unterschied im Preisniveau (ERDI-Index) in der vorangegangenen Periode relativ hoch war, erwies sich die Angst vor einem Massenpendlerfluss in den österreichischen Teil der Region, wie sie zu Beginn der 1990er Jahre geäußert wurde, als nicht gerechtfertigt. Im Gegenteil, der Arbeitsmarkt der östlichen Bundesländer Österreichs wurde dank der guten wirtschaftlichen Entwicklung und der verbesserten Qualifikation der Arbeitskräfte attraktiver. Gleichzeitig gab es wenig Migration zwischen Slowakei und Österreich, aber vermehrt innerregionale Pendler ohne Änderung des Wohnsitzes.

Nach dem Beitritt der Slowakei zur EU wird sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt in der Großstadtregion nicht dramatisch verändern, weil einerseits die Preis- und Lohnniveauunterschiede nur langsam ausgeglichen werden und andererseits die Arbeitsmarktsituation von den Übergangsregelungen der EU in Bezug auf den freien Verkehr von Arbeitskräften bis 2011 beeinflusst werden wird. Diese Regelungen wurden vor allem von Österreich und Deutschland verlangt. Ein wirtschaftlicher Aufwärtstrend und eine alternde Bevölkerung in der Wien – Bratislava Kernzone kann zu verstärkter Zuwanderung und vermehrtem Berufspendlerverkehr aus entfernteren Teilen von Österreich und der Slowakischen Republik führen. Hier muss noch berücksichtigt werden, dass auch zwischen der Region Bratislava und dem Rest der Slowakischen Republik hohe wirtschaftliche Unterschiede bestehen bleiben werden. Es ist eher unwahrscheinlich, dass eine Annäherung der Arbeitsmärkte in der Region Wien – Bratislava als spontaner Prozess stattfinden wird. Vielmehr sollte ein kontrolliertes Wachstum der Arbeitkräf-

tezahl auf Grundlage von vertraglichen Vereinbarungen angestrebt werden. Auf diese Weise könnten Einschränkungen des freien Arbeitskräfteverkehrs Schritt für Schritt reduziert werden.

Andererseits könnte der Öffnungsprozess im derzeitigen Stadium des wirtschaftlichen Ungleichgewichts, besonders in Bratislava und anderen Agglomerationen mit guter Verkehrsanbindung zu größeren österreichischen Ballungszentren, potenzielle Migranten (und Zuwanderer aus Österreich) dazu veranlassen, den Vorteil zu nützen, auf der billigeren slowakischen Seite zu wohnen und auf der höher bezahlten österreichischen Seite zu arbeiten. Viele Slowaken zeigen bereits jetzt Interesse, in Grenzregionen im Ausland zu arbeiten. Ein demographisches Modell dazu sollte sich zumindest auf das hohe Wachstum in bestimmten Siedlungsregionen konzentrieren.

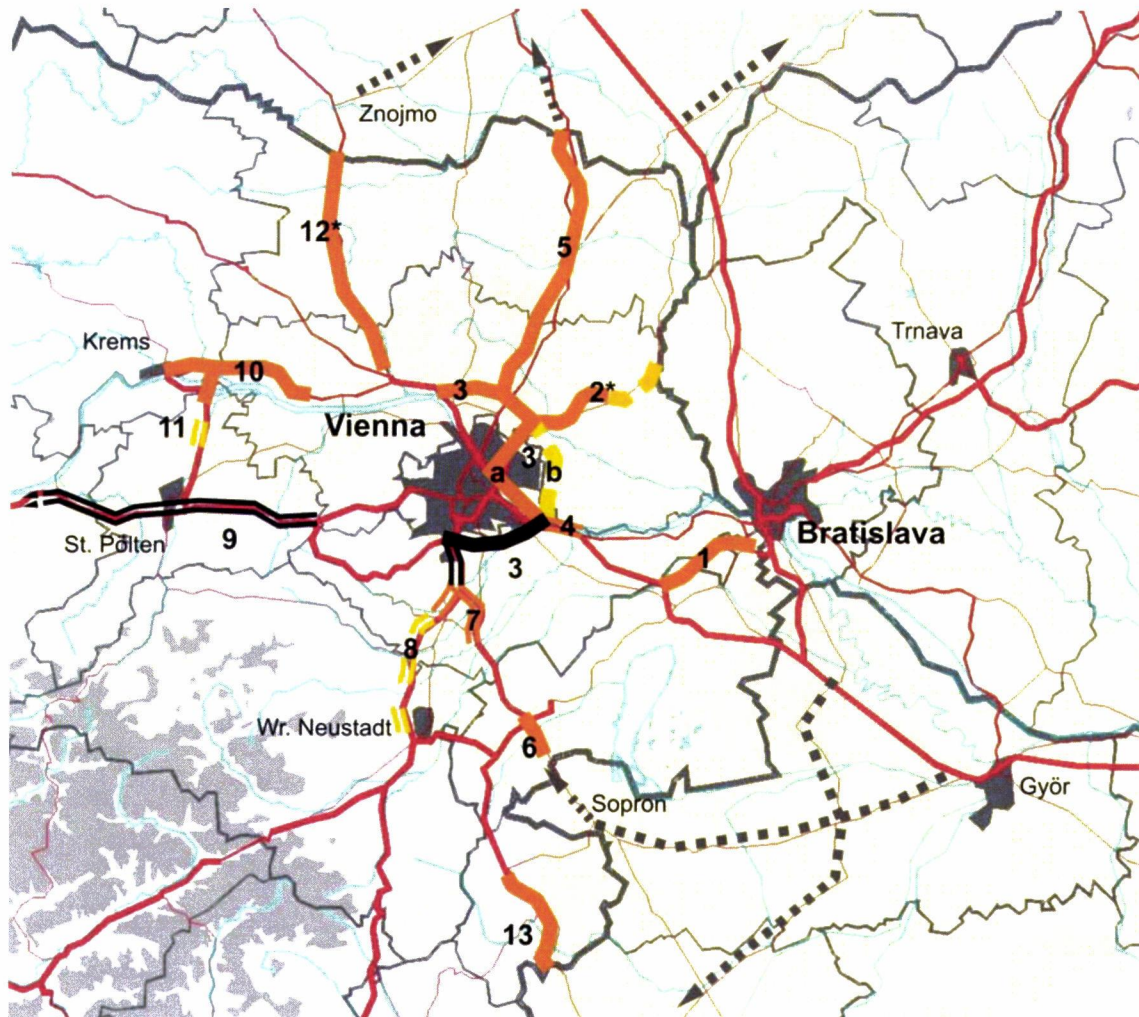
4.3 Verkehrsinfrastruktur

In Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur ergeben sich für die Region Wien – Bratislava folgende Fragen:

- Wie ist das gegebene Angebot an grenzüberschreitender Verkehrsinfrastruktur zu qualifizieren (Quantität, Qualität, Kapazitätsengpässe)?
- Welche Konzepte und Vorschläge für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur werden verfolgt, wo stellen sich der Umsetzung Hindernisse entgegen?
- Welche Finanzierungsgrundsätze sind zu berücksichtigen, welche neuen institutionellen Arbeitsformen (private-public-partnerships, Privatisierung, etc.) können dabei genutzt werden?

Der Befund: Aufgrund der derzeitigen Verkehrsinfrastruktur konzentrieren sich die Grenzübergänge auf das Gebiet in der Nähe von Bratislava. Im Straßenverkehr konzentrieren sich Grenzübergänge auf Petržalka – Berg, weil der Autobahn-Grenzübergang Jarovce-Kittsee noch nicht fertig gestellt ist, und Kapazitäten aufgrund der Überlastung des Transport-Netzwerks von Bratislava eingeschränkt sind. Diese Überlastung ist auf die für das derzeitige Verkehrsaufkommen unzureichenden Grenzübergangskapazitäten zurückzuführen. Die Grenzübergänge Moravský Svätý Ján – Hohenau (schwimmende Brücke – zeitweise aufgrund natürlicher Verhältnisse kein Grenzübergang möglich – hoher Wasserstand) und Záhorská Ves – Angern (Floß) liegen abseits der Haupttransportrouten und waren bisher nur von lokaler Bedeutung.

Ausbaumaßnahmen in der Straßeninfrastruktur



Legend:

existing infrastructure

- motorway, expressway
- road

improvement in road infrastructure
in the neighbouring countries

----▶ until 2015

road infrastructure projects

(source: GVP-Ö 2002/

* NÖ-Landesverkehrs-konzept)

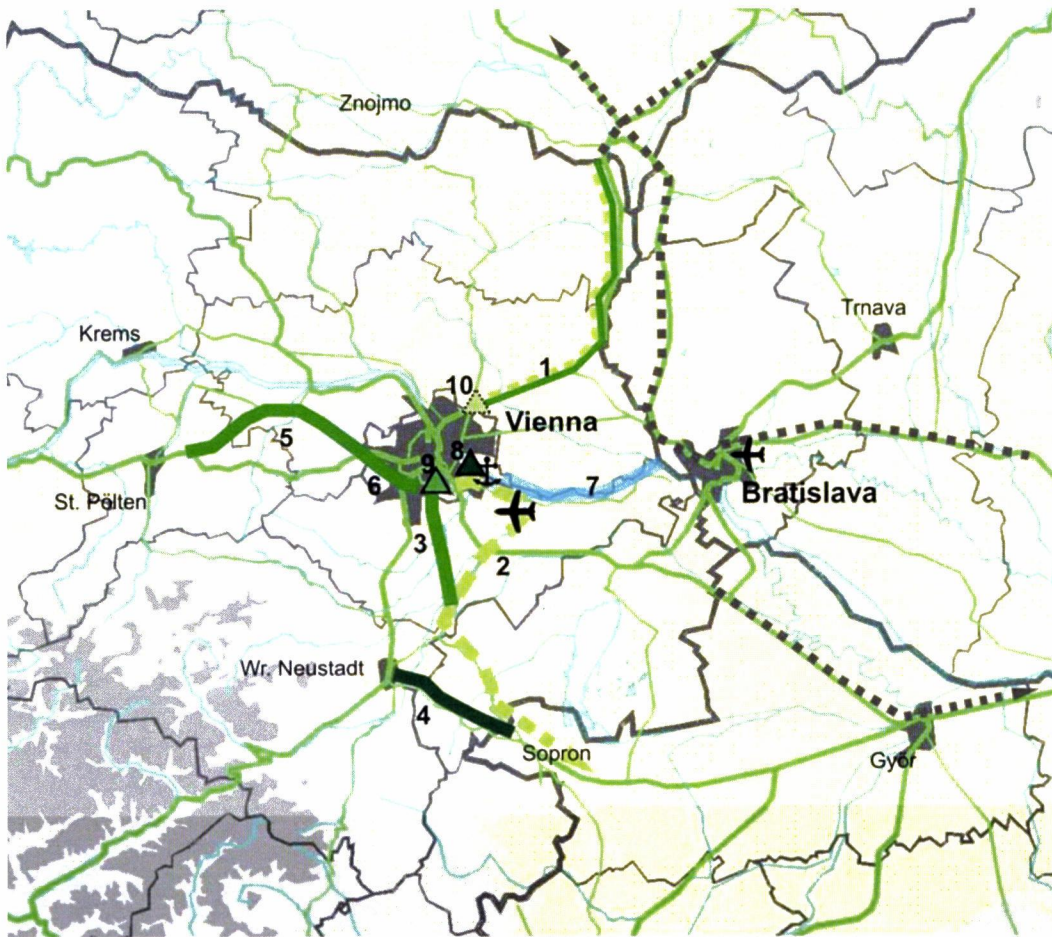
- under construction
- 2002-2011 (* short-mid term)
- after 2011(* long-term)

type of measure

- = increase of capacity
- = new link, significant improvement

Quelle: Generalverkehrsplan Österreich 2002, Generalverkehrsplan Niederösterreich

Infrastrukturausbau – Schiene, Donau, Frachtterminals



Legend:

existing infrastructure

- railway (main network)
- railway (secondary netw.)
- international airport

rail infrastructure projects (GVP-Ö 2002)

- 2002-2006
- 2007-2011
- after 2011

improvement in rail infrastructure
in the neighbouring countries

- until 2015

danube / terminals infrastructure projects
(Masterplan Wien)

- improvement of waterway danube (2002-20)
- terminal port Freudenu/Albern (2002-06)
- terminal Inzersdorf, (2002-11-20)
- terminal Nord Ost (2012-20)

Quelle: Generalverkehrsplan Österreich, Masterplan Wien

Um die Transportsituation zu verbessern, ist die Fertigstellung des Autobahn-Grenzübergangs Jarovce-Kittsee notwendig, um das internationale Routennetzwerk zu vervollständigen, wobei die grenzüberschreitende Straßenverbindung im Nordwesten von Bratislava (Devínska Nová Ves – Marchegg) dem Bau der Umfahrungsstraße (zero ring) um Bratislava vorzuziehen ist. Die Fertigstellung des Grenzübergangs Záhorská Ves – Angern hat Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Záhorie Region und wird sowohl in Niederösterreich als auch in der Region Záhorie grundlegende räumliche Entwicklungen mit sich bringen.

Die Fertigstellung der grenzüberschreitenden Transportinfrastruktur ist derzeit aufgrund von finanziellen Restriktionen in der Region Wien – Bratislava verzögert. Die Zusammenarbeit von Transportorganisationen ist aufgrund von unterschiedlichen Finanzstrukturen auf beiden Seiten der Grenze eingeschränkt.

Beim Schienenverkehr wird die zukünftige Verbesserung der Schienenverbindung zwischen Österreich und der Slowakei unter Berücksichtigung der derzeitigen Auslastung der Kapazitäten diskutiert, d.h. die Elektrifizierung der Route Devínska Nová Ves – Marchegg – Gänserndorf und zweigleisige Verbindungen für die Route Kittsee – Petrzalka. Darüber hinaus wird ein Ausbau der Schienenverbindungen zwischen den Flughäfen Wien Schwechat und Bratislava in der Slowakei in Betracht gezogen. Ein Projekt für die Entwicklung des Tourismusverkehrs, das sich mit den Möglichkeiten befasst, die Donau-Wasserstraße zwischen Wien und Bratislava zu nutzen, unter Berücksichtigung bereits bestehender Infrastrukturen und der Errichtung eines Grenzübergangs beim Hafen Devín, ist zur Zeit in Planung.

Der Bau eines Straßennetzes außerhalb des Gebietes von Bratislava fällt unter die Verantwortung des Transportministeriums und muss ebenso wie der Ausbau des Schienennetzes aus dem staatlichen Budget finanziert werden. Der Ausbau des Verkehrsnetzes in der Stadt Bratislava hängt von der wirtschaftlichen Situation der Stadt ab. Neue finanzielle Ressourcen basieren auf Förderungen seitens internationaler Institutionen (EU und andere) und dem Zufluss von Auslandskapital. Für die Autobahnfinanzierung werden neue Finanzierungsformen entwickelt, die auf eine Kooperation von Staat, Finanz- und Unternehmenssektor bei der Umsetzung und Finanzierung von Straßenprojekten abzielen.

Ausgehend von der derzeitigen Situation wurde bei der Beurteilung des vorhandenen österreichischen Gesamtverkehrskonzepts ein Bedarf an grundlegenden Infrastrukturmaßnahmen in der Region Wien in den nächsten Jahren festgestellt. Die vorrangig erwähnten Maßnahmen sind:

- Eine Schienenverbindung Wien – Wels
- Der Knoten Wien: Als Teil der TEN Korridore (Trans-European Network) wird der TEN Knoten Wien finanzielle Ressourcen für die Erweiterung erhalten. Diese Initiative TEN Knoten Wien wurde mit dem Ziel gestartet, eine Kompetenzbasis zu entwickeln, die

eine ausgewogene Mischung von Interessen an gewährleistet, um das zunehmende Güterverkehrsvolumen zu bewältigen. Ziel ist die weitgehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf Wasserwege. Zu diesem Zweck sollen die folgenden Güterterminals realisiert (Wien Nord-Ost mit den Knoten Süßenbrunn und Inzersdorf inkl. Ostschleife) bzw. ausgebaut (Wien Hafen Freudenau/Albern) werden.

Eines der mittelfristigen Hauptausbauprojekte in der Region Wien ist die Erweiterung des Straßennetzes in Richtung Tschechische Republik (A5 Nordautobahn) und in Richtung Osten in die Slowakische Republik (A6 Nordostautobahn, Spange Kittsee) und der Bau einer Autobahnumfahrung im Süden Wiens, die langfristig mit einer Nord-Ost-Autobahnumfahrung ergänzt werden soll.

Zusätzlich gibt es Projekte sowohl für die Erweiterung des Flughafens Wien Schwechat und dessen Anbindung an Wien, als auch für den Ausbau der U-Bahn-Linien in den inneren Bezirken der Stadt.

Die Region Wien ist auch von internationalen Planungs- und Entwicklungsvorhaben betroffen. Die Hauptverkehrsadern in Österreich sind Teil der Trans-Europäischen-Netzwerke, und Wien ist ein TEN-Knoten (siehe auch Infrastrukturmaßnahmen). Ein Teil des Europäischen Korridors IV, der Berlin und Prag über Brno und Budapest mit Sofia verbindet, und weiter mit Griechenland und der Türkei, führt über die Region Wien – Bratislava. Weiters wird die Region Wien auch von den Planungsvorhaben für den Donau-Korridor (European Corridor VII, Wasserstraße Donau) beeinflusst. Die Donau ist der zweitlängste Fluss in Europa und über knapp 2300 km befahrbar, was ihn zu einem potenziellen umweltfreundlichen Transportweg für den Nordwest-Südost-Korridor macht. Der Verkehr auf der Donau ist aus geographischer Sicht äußerst un- ausgewogen. Er konzentriert sich auf die westlichen und östlichen Enden, das Verkehrsaufkommen im Zentrum ist im Vergleich dazu relativ schwach (hauptsächlich eine Folge des Konflikts in Jugoslawien). Hier gibt es ein großes Entwicklungspotenzial, und nach der Freilegung des Donau-Verkehrswegs wird die technische und organisatorische Restrukturierung der Donau-Navigation eine wichtige Aufgabe für die transnationale Kooperation sein.

Eine weitere Möglichkeit, den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu verbessern, ist die Ausdehnung des Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR) auf das gesamte Kerngebiet der Region Wien – Bratislava. Hier gilt es, die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten zu prüfen und in einem Abstimmungsprozess auszuhandeln.

4.4 Innovation und Wissensaufbau

- Auf welche Beispiele für grenzüberschreitende Kooperationen auf dem Gebiet der Bildung, Forschung und Innovation kann die Region Wien-Bratislava zurückgreifen, wo sind weitere Entwicklungsmöglichkeiten erkennbar?

Unter der Vielzahl an Institutionen und Organisationen, die sich mit der Produktion von Wissen befassen (Bildungs- und Forschungseinrichtungen, Bibliotheken, Museen, etc.) spielen jene, die zur Weiterentwicklung der „lernenden Region“ beitragen, eine Schlüsselrolle. Sie können als Netzwerkknoten und Eintrittstore in den Informations- und Wissenstransfer fungieren. Dazu gehören Forschungsunternehmen, Forschungsinstitutionen und Impulszentren (Forschungs-, Technologie- und Start-Up-Zentren und Gewerbeparks). Sie tragen das Potenzial in sich, Netzwerke aufzubauen und mittels Kooperationen den Zugang zu externem technischen und organisatorischen Wissen zu eröffnen. Indikatoren für die Anzahl an innovativen Unternehmen zeigen deutliche Unterschiede zwischen der Slowakischen Republik und Österreich.

Um die universitäre Ausbildungsmobilität und die Arbeitsmobilität zwischen Österreich und der Slowakischen Republik zu vereinfachen, wurde im April 2002 eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, in der die gegenseitige Anerkennung der Qualifikationen auf dem Gebiet der Hochschulbildung niedergeschrieben wurde. Wird dieses Memorandum durch noch ausstehende politische Übereinkommen auf Ebene der Bildungsministerien als bilaterales Abkommen materialisiert, ist die gegenseitige Anerkennung von beruflichen Qualifikationen festgeschrieben. Derzeit ist die Zulassung von Studierenden aus der Slowakischen Republik zu einem Universitätsstudium in Österreich an den Nachweis einer Studienzulassung im jeweiligen Spezialgebiet an einer Heimatuniversität gebunden. Trotz der Einführung von Studiengebühren in Österreich sind slowakische Studierende aufgrund des österreichisch-slowakischen Kulturabkommens vom 13. Oktober 1999 von diesen Gebühren befreit; dies beruht auf Gegenseitigkeit.

Für slowakische Staatsbürger, die an einer slowakischen Bildungs- oder Forschungsinstitution studieren oder arbeiten, werden folgende Stipendien für Studien- bzw. Forschungsaufenthalte vergeben:

- Stipendien des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur in Österreich
- Stipendien im Rahmen des bilateralen Abkommens „Aktion Österreich – Slowakei, Wissenschafts- und Erziehungskooperation“
- Stipendien im Rahmen des CEEPUS Programms (Central European Exchange Programme for University Studies)

Im Jahr 2001 betrug das Budget für die Aktion Österreich – Slowakei ATS 4.157.223 (EUR 302.117), wobei das Bildungsministerium der Slowakischen Republik SKK 4 Millionen und das

österreichische Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur ATS 2.839 Millionen (EUR 210.243) beigesteuert hat. Im ersten bis vierten Quartal 2002 wurden auf slowakischer und auf österreichischer Seite jeweils 31 Projekte bewilligt. Eines der Kriterien für die Stipendienvergabe ist die regionale Verteilung der Mittel, deshalb wird versucht, jenen Projekten den Vorzug zu geben, die von Institutionen außerhalb der Hauptstädte der beiden Länder eingereicht werden.

Einige EU-Programme, wie zum Beispiel SOKRATES (ERASMUS) und LEONARDO DA VINCI, befassen sich mit der Kooperation zwischen slowakischen und österreichischen Universitäten und Forschungsinstitutionen. Zusätzlich zu den Stipendien des Bildungsministeriums und der multilateralen Programme gibt es Stipendien aus Stiftungsmitteln (z. B. Andrew W. Mellon Stiftung, Open Society Foundation, Junior Visiting Fellowships, etc.) und aus bilateralen Abkommen zwischen Universitäten und Institutionen (Institut für Höhere Studien, Sommersprachschulen). Für den Zeitraum 2002 – 2006 wird im Rahmen von SOKRATES II, und dem untergeordneten ERASMUS, gearbeitet, sowie anderen in untergeordneten Programmen zu entwickelnden Aktivitäten wie Comenius Grundtvig, Lingua und Minerva, LEONARDO DA VINCI II und YOUTH-MLÁDEZ.

Weitere Beispiele für gemeinsame Initiativen gibt es auf dem Gebiet der Volks- und Mittelschulbildung. In Bratislava wurden zwei zweisprachige Mittelschulen eingerichtet, die Deutschkurse anbieten; ein Gymnasium und eine Handelsakademie, mit österreichischen Lehrern und einem Schulabschluss, der die Zulassung zu Fachhochschulen und Universitäten in Österreich ermöglicht. Darüber hinaus können auch Mittelschulen in den angrenzenden österreichischen Gemeinden (Kittsee) besucht werden. Im Rahmen des Interreg-Programms wurde in Wien eine europäische Mittelschule entwickelt und realisiert, wo 11-14jährige Schüler nach einem zukunftsorientierten Lehrplan unterrichtet werden, mit besonderem Schwerpunkt auf Fremdsprachenkenntnissen und Europawissen mit Schülern aus Ungarn, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik.

Viele Institutionen, Agenturen, Zentren und Stiftungen fördern Innovationen in Unternehmen und Kooperationen zwischen Universitäten und Unternehmen. Erste grenzüberschreitende Kooperationsabkommen, z. B. zwischen regionalen Entwicklungsagenturen, wurden abgeschlossen, aber es gibt auf diesem Gebiet noch viel Potenzial für die Zukunft.

5. Gebietsverwaltung und grenzüberschreitender Aufbau von Institutionen

Was die grenzüberschreitende Entwicklung von Verwaltungsinstitutionen und Kooperationsformen in der Region Wien-Bratislava betrifft, geht es um folgende Fragen:

- Was ist aus der Evaluierung von grenzüberschreitenden Institutionen und Aktivitäten im Hinblick auf institutionelle Einbettung, Zielsetzungen, Umfang und Wirksamkeit der Ergebnisse zu lernen?
- Welche zentralen institutionellen Instrumente grenzüberschreitender und supra-nationaler Zusammenarbeit in der Region (gemeinsame Ausschüsse, inter-ministerielle Körper, Verbände, etc.) gibt es?
- Wie sieht es diesbezüglich mit der Verfügbarkeit finanzieller Ressourcen aus?
- Welche Auswirkungen haben diese Projekte auf die Ausformung politischer Entscheidungsprozesse?

Die Region Wien – Bratislava versteht sich als ein System, das imstande ist (oder dies zumindest künftig in immer stärkerem Ausmaß sein wird), ein sich über drei Länder (Österreich-Ungarn-Slowakei) erstreckendes Siedlungsgebiet zu repräsentieren – auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene. Die Region Wien – Bratislava war und ist bestrebt, Kooperationen zu fördern; die ersten Schritte in diese Richtung wurden bereits unternommen:

- die Österreichisch-slowakische Kommission für Transportkooperation
- die Einrichtung einer gemeinsamen Verwaltungsanlaufstelle mit einem Büro beim Grenzübergang Kittsee – Jarovce
- der Vorschlag für ein Abkommen für Grenzübergänge entlang der gemeinsamen Grenze und die Übereinkunft zu einem gemeinsamen Abkommen für Grenzübergänge und grenzüberschreitenden Tourismus.
- das Abkommen über die Kooperation bei der Entwicklung und Anwendung von Gemeindetechnologien aus dem Jahr 1999 (zwischen Bratislava und Wien)
- das Transportkonzept und seine Harmonisierung mit der Entwicklung der Stadt und der Region Bratislava
- das Arbeitsprogramm zwischen der Hauptstadt der Slowakischen Republik, Bratislava, inklusive der Bezirke Trnava und Bratislava, und dem Land Niederösterreich, für Ko-

operationen auf den verschiedenen Gebieten im Zeitraum 2000 und 2001 (Arbeitsgruppe Transportinfrastruktur)

- das Abkommen zwischen den Verwaltungskreisen Bratislava und Trnava, der Hauptstadt der Slowakischen Republik, Bratislava, und dem Land Niederösterreich, für eine grenzüberschreitende Kooperation im Zeitraum 2002 – 2003
- Regionale Kooperation und grenzüberschreitende Aktivitäten der Hauptstadt der Slowakischen Republik – Bratislava – Kommission für grenzüberschreitende Kooperation

Darüber hinaus gibt es bereits einige Aktivitäten auf dem Gebiet der grenzüberschreitenden und transnationalen Kooperation zur Synchronisierung gemeinsamer Interessen auf beiden Seiten der regionalen Grenze. Die wichtigsten sind:

- Industriepark Jarovce – Kittsee (Phare CBC Programm)
- Strategisches Rahmenprogramm für grenzüberschreitende Kooperation in der trilateralen Region Slowakei-Österreich-Ungarn (Phare CBC Projekt)
- Gemeinsames Programmplanungsdokument Interreg IIIA und Phare CBC 2000-2006 Österreich-Slowakei
- Grenzüberschreitende Kommunikation (Cross-Border Communication – Phare CBC – Phase II Projekt)
- Entwicklungsstudie über die Region Bratislava
- Gemeinsame regionale Entwicklungsstrategie für die Region Wien-Bratislava-Győr, die gerade im Rahmen von Jordes+ ausgearbeitet wird (Interreg IIIA)
- Das Projekt CEEC-LOGON (Local Governments Network of Central and Eastern European Countries; Interreg IIC Cadses) zur Förderung des Erfahrungs- und Wissensaustausches bezüglich des EU-Beitritts
- Das Projekt Direct Investment Agency Net (DIANE) befindet sich in der Entwicklungsphase und soll gemeinsame internationale Marketingmaßnahmen für die Region Wien-Brno-Bratislava-Győr fördern. Dies soll eine verstärkte Niederlassung von internationalen Unternehmen bewirken.

Weitere grenzüberschreitende Kooperationsprojekte in dieser Region werden im Informationssystem „Planning the Gateway“ (<http://www.Wienregion.net>) gesammelt und beschrieben, um einen ersten Eindruck über die Vielzahl an Aktivitäten auf diesem Gebiet, die meisten davon nicht institutionalisiert, zu vermitteln.

TEIL 2

BEURTEILUNG UND EMPFEHLUNGEN DER OECD-MISSION¹

¹ Der folgende Text beinhaltet die Übersetzung des abschließenden Kapitels „Einschätzungen und Empfehlungen“ der „OECD-Territorial Review Vienna-Bratislava“, Paris 2003 (S. 11 bis 19).

Integration hat sich für die grenzüberschreitende Region Wien – Bratislava als vorteilhaft erwiesen.

1. Die internationale grenzüberschreitende Region Wien – Bratislava ist ein hervorragendes Beispiel für zwei miteinander verbundene Trends in OECD Ländern und ihre positiven Auswirkungen auf Entwicklung und Wachstum: *erstens*, das Verschwinden nationaler Barrieren und die verstärkte Integration der lokalen Wirtschaft, und *zweitens*, die Entwicklung funktioneller Regionen, die administrative Grenzen überschreiten. Bis 1989 durch den Eisernen Vorhang streng voneinander getrennt, schlug die Region Wien – Bratislava nach der Grenzöffnung einen Weg der raschen Integration ein. Dieser Prozess brachte für beide Seiten der Region sehr positive Impulse. Seit 1995 sind sowohl die Region Bratislava, als auch, wenn auch nicht so deutlich, die Region Wien, schneller gewachsen als die jeweiligen Heimatländer. Darüber hinaus zeigen die meisten Indikatoren regionale Konvergenz. Während das nominelle BIP pro Kopf in Bratislava im Jahr 1995 20% des Wertes in Wien betrug, erreichte es 2002 30% und wird für 2015 auf 50% geschätzt. Die positiven Auswirkungen der Integration sind in der Region jedoch ungleich verteilt. Manche Gebiete haben mit überdurchschnittlichen Arbeitslosenraten zu kämpfen. Suburbanisierung verstärkt die Kluft zwischen funktioneller Organisation und administrativer Zuständigkeit, verursacht räumliche Zersiedlung und Ungleichgewichte in den Steuereinnahmen und verstärkt die Spannungen zwischen den lokalen und regionalen Verwaltungen. Suburbanisierung vermindert den Umweltwert ländlicher Gebiete und führt zum Verfall der inneren Stadtbezirke, Überlastung der Infrastruktur und Umweltverschmutzung.

Weitergehende Integration verlangt nach kohärenten grenzüberschreitenden Maßnahmen.

2. Während Grenzen auf internationaler und nationaler Ebene nach und nach verschwinden, sind lokale und regionale Politiker in immer größerem Maße herausgefordert, die auf lokaler und regionaler Ebenen bestehenden Hindernisse zu eliminieren. Obwohl die Dynamik der Integration und des grenzüberschreitenden Austausches für die Region als Ganzes positive Effekte bringt, könnten mangelhaft umgesetzte Integrationsschritte für manche Bevölkerungsteile negative Auswirkungen haben. Ängste vor weiterer Integration oder offener Widerstand könnten zu ernststen Rückschlägen für den weiteren Abbau von Barrieren führen. Um solchen Folgen vorzubeugen, sind Maßnahmen und institutionelle Anpassungen notwendig, die Wachstumsmöglichkeiten voll ausnützen und die positiven Effekte der Integration gleichmäßig verteilen. Die Entscheidungsträger sowohl auf nationaler als auch regionaler Ebene sind dazu angehalten, regionale Entwicklungsstrategien zu entwerfen, mit dem Ziel höherer Effizienz, Ausgewogenheit, Verantwortlichkeit und Kohärenz der Entscheidungen über administrative Zuständigkeitsgrenzen hinaus. Wenn es der Region gelingt, diese komplexe Interaktion der internationalen Integration, regionalen Konvergenz und Suburbanisierung erfolgreich durch-

zuführen, könnte dies zu einem Vorbild für zukünftige grenzüberschreitende Gebiete werden.

Grenzüberschreitenden Initiativen fehlt es an einer kohärenten Vision für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Region.

3. Während sich eine Vielzahl von Initiativen entwickelt hat, fehlt immer noch ein kohärentes Maßnahmenpaket für die regionale Entwicklung. Lange Zeit hindurch wurde die grenzüberschreitende Region Wien – Bratislava kaum wahrgenommen oder nur vage als lokales Projekt verfolgt. Regionale Integration war eher ein Nebenprodukt der zentral- und osteuropäischen Reformen, der Integration Österreichs in EU-Märkte, und des bevorstehenden Beitritts der Slowakischen Republik. In den 1990er Jahren öffneten internationale Vereinbarungen nationale Grenzen, und die EU-Erweiterung wird 2004 weitere Hindernisse abbauen, vor allem Restriktionen der Freizügigkeit von Personen. Seit Mitte der 1990er Jahre wurde eine Vielzahl von Projekten und Initiativen mit weitreichenden Effekten initiiert, indem sie das Prinzip gemeinsamen Agierens vorangetrieben haben. Sie regten jedoch keine klare lokale Strategie für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Region an, und so werden lokale Initiativen immer noch vor allem von externen Finanzquellen angetrieben. EU Programme wie INTERREG haben Anreize für eine Zusammenarbeit gebracht, aber eine Abklärung von Maßnahmenprioritäten und die Einrichtung nachhaltiger grenzüberschreitender Institutionen befinden sich immer noch in ihrer Anfangsphase und verlangen nach aktiverem lokalem Engagement. Mit der bevorstehenden weitergehenden Integration sollten sich die Hauptakteure besonders dem Arbeitsmarkt, der Transportinfrastruktur, und einer flexiblen, langfristigen Verwaltungsstruktur widmen.

Nach dem Beitritt sollten bilaterale Restriktionen der grenzüberschreitenden Mobilität geprüft werden.

4. Die erste Herausforderung für die Politik ist die Integration und Erweiterung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes. Auf österreichischer Seite wird immer wieder die Befürchtung einer potenziell verstärkten Zuwanderung niedrig qualifizierter Arbeitskräfte aus der Slowakischen Republik artikuliert, angetrieben von einem Lohngefälle von 1:5 und höheren Arbeitslosenraten in Bratislava (10%) im Vergleich zu Wien (7%). Diese Zuwanderungsströme, so wird vermutet, lassen einen Anstieg der Zahl der niedrig unqualifizierten Arbeitslosenzahlen in der Großstadtregion Wien erwarten, vor allem unter früheren Immigranten. Schätzungen zufolge wird es eingeschränkte Zuwanderungsströme, aber vermehrten grenzüberschreitenden Berufspendlerverkehr geben. Über das Ausmaß herrscht jedoch Uneinigkeit, was zu sehr unterschiedlichen Schätzwerten führt. Transnationale Quotenregelungen werden nach dem Beitritt der Slowakei zur EU zum Tragen kommen und bis zum Jahr 2011 nach und nach herabgesetzt. Bedenkt man die potenziell beträchtlichen Vorteile eines unbeschränkten regionalen Ar-

beitsmarktes, sollten Regelungen getroffen werden, um die Quoten, auf der Grundlage regulärer Beurteilung der Migration und der Pendlerströme, so schnell wie möglich reduzieren und aufheben zu können.

Es gibt Potenzial für eine verbesserte Organisation der Arbeitsmarktaktivitäten, möglicherweise durch die Einrichtung einer formellen grenzüberschreitenden Institution.

5. Die grenzüberschreitende Arbeitsmarktpolitik steckt immer noch in den Kinderschuhen und wird vor allem im Rahmen der INTERREG PHARE CBC Initiative verfolgt. Einige wenige Programme zielen auf die aktive Arbeitsplatzschaffung ab, die meisten Initiativen jedoch konzentrieren sich auf die Sammlung von Daten. Obwohl in ihrem Ausmaß limitiert, haben sich informelle Netzwerke zwischen bestimmten lokalen Arbeitsämtern beider Seiten entwickelt. Gemeinsame Projekte unterstützen und fördern die persönliche Interaktion und die Entwicklung von grenzüberschreitenden Informationsnetzen. Diese Formen der Zusammenarbeit sollten verstärkt werden, vor allem durch die beschleunigte Entwicklung von grenzüberschreitenden Informationsnetzwerkaktivitäten zu arbeitsmarktrelevanten Themen. So könnte die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Arbeitsmarktkommission oder eines Rates angebracht sein, unter Einbeziehung von Entscheidungsträgern aus dem öffentlichen und privaten Sektor und der Arbeitsämter aus der Region Wien – Bratislava. In naher Zukunft könnte solch eine Institution für begleitende Studien verantwortlich sein. Auf lange Sicht, mit einer fortgeschrittenen Arbeitsmarktintegration und konsolidierten institutionellen Rahmenbedingungen in der Slowakischen Republik, könnte sie eine aktivere Rolle bei aktiven grenzüberschreitenden arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen übernehmen.

In Wien sollten die regionalen Arbeitsämter der Großstadtregion enger zusammenarbeiten.

6. Neben der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollte die Arbeitsmarktintegration zuallererst innerhalb der Grenzen der jeweiligen Länder beginnen, vor allem weil viele Befürchtungen, die die potenziellen Auswirkungen der Grenzöffnung auslösen, in erster Linie auf bestehende interne Probleme auf dem jeweiligen Arbeitsmarkt zurückzuführen sind. Eine engere Zusammenarbeit der verschiedenen intra-regionalen Institutionen, die sich mit arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen befassen, ist notwendig. In beiden Ländern ist Arbeitsmarktpolitik eine zentrale Regierungskompetenz. Die Dezentralisierung der Arbeitsämter in Österreich brachte den regionalen Niederlassungen mehr Flexibilität in der Umsetzung von Maßnahmen. Es sollten jedoch Förderungsmechanismen eingeführt werden, um eine horizontale Kommunikation zwischen mehreren Arbeitsämtern der Großstadtregion um Wien anzuregen. Darüber hinaus sollte die Wirkungsbreite der territorialen Beschäftigungspakte (Territorial Employment Pacts (TEPs)) ausgeweitet werden. TEPs sind lokale Partnerschaften, die die Zusammenarbeit zwischen dem tra-

ditionell segregierten Arbeitsmarkt und den Entscheidungsträgern der wirtschaftlichen Entwicklung koordinieren, unter Einbeziehung von Behörden auf Bundes-, Regional- und Lokalebene. Sie stellen eine erfolgreiche Initiative dar, die durch die verstärkte Einführung von Bottom-Up-Mechanismen und Miteinbeziehung lokaler Arbeitgeber weiter verbessert werden könnte.

Angesichts des Problems der Arbeitslosigkeit und der regionalen Disparitäten muss die Slowakische Republik das derzeitige institutionelle Netzwerk von Arbeitsämtern konsolidieren.

7. Da sich die Arbeitsmarktpolitik in der Slowakei noch immer in einem weitreichenden Übergangs- und Reformprozess befindet, steht sie größeren Herausforderungen gegenüber als Österreich. Die Slowakische Republik ist mit hohen Arbeitslosenraten konfrontiert, die darüber hinaus je nach Region beträchtliche Unterschiede aufweisen. Deshalb besteht die Notwendigkeit, das Netz der nationalen Arbeitsämter auf sub-nationaler Ebene zu koordinieren und zu konsolidieren. Eine inter-ministerielle Kommission wäre für dort relevant, wo für die Verbesserung der Arbeitsmarktlage Reformen in verschiedenen Gebieten durchzuführen sind. Wichtig ist auch, dass die derzeit diskutierte Reform (weniger Bezirksämter und dafür mehr lokale Ämter) nicht zu einer Verschlechterung der Leistungen und des Zugangs zu Informationen führt. In Zukunft wird es notwendig sein, dass regionale und lokale Akteure, sowohl aus dem öffentlichen als auch aus dem privaten Sektor, in die verschiedenen Phasen der Arbeitsmarktpolitik stärker eingebunden sind. In naher Zukunft könnte der private Sektor als Anbieter von Ausbildungsprogrammen eine größere Rolle spielen.

Intensive Zusammenarbeit der Industrie und verstärkter Wissenstransfer über die Grenze kann Agglomerationseffekte auslösen.

8. Um die Agglomerationseffekte einer integrierten grenzüberschreitenden Region besser zu realisieren, könnte es für die Region Wien – Bratislava von Vorteil sein, eine lernende Region – d.h. eine Region mit hoch qualifizierten Arbeitskräften und einem dichten Netz von Firmen und Clustern – zu schaffen. Um diese zweite Herausforderung zu bewältigen, sind neue Initiativen notwendig, um die Beziehungen und den Wissensaustausch zwischen Unternehmen und Clustern zu verstärken, und um die neuen Skaleneffekte nutzen zu können. Die Einbindung von Industrien in ähnlichen Wertschöpfungsketten in einen regionalen Markt erhöht den Anreiz für lokale Unternehmen, neues Wissen zu akquirieren und umzusetzen. Darüber hinaus bietet grenzüberschreitende Integration, besonders in städtischen Gebieten, ein enormes Potenzial zur Spezialisierung und Verbesserung des regionalen Bildungs- und öffentlichen Forschungsangebotes für lokale Industrien, wodurch das Reservoir an spezialisierten Arbeitskräfte ausgebaut und das Potenzial für Produktivitätsfortschritte in regionalen Unternehmen gefördert wird. Die Stimulierung organisationalen Lernens kann auch das strategische Fundament zur

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit absichern helfen. Insgesamt wird dieser Prozess durch signifikantes grenzüberschreitendes Sozialkapital und durch motivierte Unternehmen, die gemeinsame Projekte initiieren, unterstützt.

Das Slowakische regionale Innovationssystem sollte stärker an die ostösterreichischen Forschungs- und Technologieinfrastruktur angebunden werden.

9. Die Region Wien-Bratislava weist ein signifikantes Potenzial zur Bildung einer lernenden Region auf. Sie verfügt über eine solide Wissensinfrastruktur, eine breite Wissensbasis und die von einer Vielzahl an Universitäten und Fachhochschulen bereitgestellte Expertise. Trotz einiger Schwächen, wie z.B. geringer Anteil an F&E des privaten Sektors, Überbetonung des Berufsbildungssystems, geringe Zahl an hoch qualifizierten Hochschulabsolventen und schwache Technologietransfer-Institutionen, bleibt Wien das wichtigste Hochtechnologiezentrum Österreichs, mit signifikanten Stärken in den Bereichen Elektronik, IT, Biotechnologie, Maschinenbau und „cultural industries“. Trotz dramatischer Restrukturierungen der Forschungs- und Bildungsaktivitäten, verminderter finanzieller Ressourcen für Forschung und Entwicklung, und geringen Spillovers von ausländischen Direktinvestitionen könnte in Bratislava eine robuste Forschungs- und Qualifikationsbasis revitalisiert werden. Die Herausforderung liegt dabei darin, das Innovationsnetzwerk von Bratislava an die stärkere, breit gefächerte Struktur in der Region Wien anzubinden. Entsprechende grenzüberschreitende Kooperationen von Forschungsinstitutionen und Unternehmen werden nicht nur die Wachstumsmöglichkeiten steigern, sondern auch die weltweite Stellung der Region Wien erhöhen, gleichzeitig Brain Drain vermindern und die Technologieinfrastruktur der slowakischen Hauptstadt verbessern.

Engere transportpolitische Koordination ist notwendig, um die externe und interne Erreichbarkeit der Region zu verbessern.

10. Ein dritter Aspekt ist die derzeitige grenzüberschreitende Transportinfrastruktur, die langsam, unzuverlässig, von Störungen betroffen, und an nationale und internationale Netze schlecht angebunden ist. Obwohl sich die grenzüberschreitende Transportnachfrage zwischen 1995 und 2000 verdoppelt hat und der jährliche Anstieg auf 10% geschätzt wird, gab es während der letzten 15 Jahre kaum politische Maßnahmen zur Beseitigung der infrastrukturellen Mängel zwischen Wien und Bratislava. Mangelnde Koordination der regionalen Maßnahmen auf beiden Seiten der Grenze hat die Entwicklung einer voll integrierten Transportregion verhindert. Die fehlenden infrastrukturellen Verbindungen gehen zum Teil auch auf unterschiedliche Sichtweisen der Ziele und Instrumente von transportpolitischen Maßnahmen zurück. Während Österreich befürchtet, dass verstärkter Straßenverkehr negative Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt und nur zögerlich in den Ausbau des Straßennetzes investiert, versucht die Slowakische Republik, ihre Infrastruktur an westeuropäische Standards anzugleichen und den

Zugang zu westeuropäischen Märkten zu verbessern. Erst kürzlich ist Österreich von seiner Position abgerückt und hat zwei große grenzüberschreitende Straßenbauinvestitionsprojekte akzeptiert. Die zukünftige Erhöhung des internationalen und grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens stellt eine beträchtliche Herausforderung für die Transportpolitik und das Verkehrsmanagement in der Region dar.

Transportbetreiber auf beiden Seiten der Grenze sollten gemeinsame Verwaltungsinstitutionen errichten.

11. Ausgewählte Infrastrukturprojekte sind für eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und der Zuverlässigkeit grenzüberschreitender Verbindungen unumgänglich. Darüber hinaus sollte die symbolische Bedeutung der sichtbaren Infrastrukturprojekte für die Integration nicht unterschätzt werden. Während Infrastruktur bei der Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches eine wichtige Rolle spielt, ist auch eine gute Regulierung und Verwaltung der Verkehrssysteme notwendig, um das Potenzial für die Integration zu maximieren. Eine enge und stabile Zusammenarbeit von politischen Entscheidungsträgern, Transportverbänden und Dienstleistungseinrichtungen kann den Verkehr von, zu und innerhalb der Region erleichtern. Für politische Entscheidungsträger könnte es sich als nützlich erweisen, die zwei voneinander getrennten, städtischen öffentlichen Verkehrssysteme in einem Verkehrsverbund für das Ballungszentrum Wien – Bratislava zusammenzufassen. Darüber hinaus könnte eine Änderung des rechtlichen Status des Flughafens Bratislava eine bessere Koordination der wirtschaftlichen Aktivitäten der beiden Flughäfen Wien und Bratislava ermöglichen, mit der langfristigen Perspektive einer gemeinsamen Flughafenverwaltung.

Road Pricing und verwandte Mechanismen können helfen, politische Ziele für eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen.

12. Die Entwicklung des Verkehrs in der Region Wien – Bratislava kann eine nachhaltig intakte Umwelt gefährden. Die Kombination aus steigendem internationalen Verkehrsaufkommen, verstärktem intra-regionalen grenzüberschreitendem Verkehr, wachsender Sub-Urbanisierung und einer Verlagerung von der Schiene auf die Straße kann die formulierten politischen Ziele regionaler Nachhaltigkeit und räumlicher Organisation in Frage stellen. Die aktuellen politischen Antworten, besonders die Koordination von Verkehr, umweltpolitischen Maßnahmen und Raumplanung scheinen inadäquat zu sein. Um die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber privaten Transportmitteln zu fördern, sollten lokale und regionale Verwaltungen die Widmung von Land enger an die Planung von neuen öffentlichen Verkehrsrouten binden. Nachhaltige Entwicklungsziele könnten durch wirtschaftliche Instrumente jedoch leichter erreicht werden als durch konventionelle regulatorische Maßnahmen. Die Einhebung von Gebühren im motorisierten Straßenverkehr je nach Grad des Verkehrsaufkommens und der Umweltverschmutzung könnte ein besseres Verkehrsmanagement in Großstadregionen ermög-

lichen und zur Reduktion von Umweltschäden und der Zersiedlung beitragen. Darüber hinaus könnten Erlöse daraus bei der Finanzierung von neuen Infrastrukturen und umweltpolitischen Maßnahmen helfen.

Der grenzüberschreitende institutionelle Rahmen ist noch schwach entwickelt.

13. Der institutionellen Rahmen, der die Beziehungen zwischen regionalen Akteuren in Österreich und der Slowakei bestimmt, ist relativ schwach und instabil und ist für öffentliche und private Akteure, die bereit sind, sich bei grenzüberschreitenden Aktivitäten einzubinden, eine große Belastung. Anders als mit anderen zentral- und osteuropäischen Ländern, haben die nationalen und regionalen Regierungen Österreichs mit der Slowakischen Republik noch keine dauerhaften, spezialisierten grenzüberschreitenden Institutionen und Organisationen gegründet. Grenzüberschreitende Abkommen werden immer noch vereinzelt und ad hoc abgeschlossen. Politische Institutionsgründung hat mit der funktionellen Integration der Region nicht mitgehalten. Wenn jedoch nicht gegen die politische Fragmentierung und den andauernden Mangel an grenzüberschreitenden Institutionen vorgegangen wird, kann dies das regionale Wachstum und die intraregionale Konvergenz belasten und sogar verhindern. Für nationale und regionale Entscheidungsträger könnte sich die Etablierung einer Rahmenstruktur für die Verwaltung als nützlich erweisen, innerhalb nationaler Grenzen und über diese hinaus, die die Kosten des grenzüberschreitenden Austausches senken und interregionale Beziehungen vereinfachen.

Eine stabile und dauerhafte Organisation für grenzüberschreitende Beziehungen sollte gegründet werden.

14. Um grenzüberschreitende Beziehungen zu verbessern, sollten lokale und regionale Regierungen auf beiden Seiten der Grenze einen Ausschuss gründen, dessen erklärtes Ziel es ist, grenzüberschreitende Aktivitäten zu erleichtern und zu fördern. Der Ausschuss sollte in der lokalen Wirtschaft und Gesellschaft fest verankert sein, und sollte Aktivitäten, die über international gesponserte Aktionen hinausgehen, anregen. Indem er als „Schaltzentrale“ fungiert, sollte dieser Ausschuss für grenzüberschreitende Aktivitäten relevante Information sammeln und verbreiten bzw. Projekte initiieren, die sich mit politischen Maßnahmen für den Arbeitsmarkt, den öffentlichen Verkehr, die Bildung oder die Tourismusförderung befassen. Er könnte außerdem als Frühwarnsystem dienen, um mögliche konfliktträchtige Themen, wie z.B. Besteuerung und Ausgleich von Steuereinnahmen grenzübergreifend zu identifizieren und zu lösen. Mit der Zeit könnte diese Einrichtung der Kern eines dauerhaften und stabilen Großstadtverwaltungsnetzes werden, das die bereits bestehenden, Bürgerinitiativen in vier Ländern – Österreich, Ungarn, Tschechische Republik und Slowakische Republik einbinden würde.

Nicht zuletzt könnte es von Vorteil sein, die Zusammenarbeit im Bereich der administrativen Zuständigkeiten innerhalb der Länder zu verbessern.

15. Schließlich könnte es vorteilhaft sein, nationale Verwaltungsrahmenbedingungen zu verbessern und die administrative Zusammenarbeit innerhalb der Länder zu verstärken. Zur Zeit bieten weder in Österreich noch in der Slowakei die nationalen Rahmenbedingungen für den Verwaltungsbereich günstige Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Regionen und Gemeinden. In Österreich sind Gemeinden und Länder mit einigen steuerlichen Nachteilen konfrontiert wenn sie zusammenarbeiten und einander gegenseitig unterstützen wollen. Obwohl die Bundesregierung einen beträchtlichen Einfluss auf sektorale Maßnahmen ausübt, hat sie keine direkte Entscheidungsgewalt bei der Raumplanung und keine Instrumente, um die Koordination der politischen Maßnahmen lokaler und regionaler Behörden anzuregen. In Wien werden Initiativen für die Koordinierung von politischen Maßnahmen für das gesamte Ballungszentrum dem Ermessen der Länder und Gemeinden überlassen. In der Slowakischen Republik wird interne administrative Zusammenarbeit ebenfalls durch externe Faktoren beschränkt. Trotz kürzlicher Dezentralisierung haben die lokalen Behörden in der Slowakei wenig steuerrechtliche Entscheidungsgewalt, und die administrativen Kapazitäten, neue Aufgaben zu übernehmen, sind begrenzt. Gemeinden können die Früchte der finanziellen Erfolge ihrer Entwicklungsbestrebungen oder gemeinsamen Aktivitäten kaum ernten. In beiden Ländern könnten Verwaltungsreformen Hindernisse für die Kooperation abbauen und lokalen und regionalen Regierungen helfen, politische grenzüberschreitende Kohärenz zu erreichen.

Insgesamt spielen die lokalen und regionalen Regierungen im Integrations- und Konvergenzprozess eine immer größere Rolle.

16. Es ist Zeit für Entscheidungsträger, grenzüberschreitende Integration aktiver zu gestalten. Langfristige Entwicklungen wie der Beitritt der osteuropäischen Staaten zur EU bereiten den Weg für eine rapide Integration und wirtschaftliche Konvergenz innerhalb der Region Wien-Bratislava. Internationale Abkommen werden nationale Grenzen weiter abbauen und dadurch bestehende Hürden auf lokaler und regionaler Ebene deutlicher sichtbar machen. Dies wird den Druck von nationalen und internationalen auf lokale und regionale Entscheidungsträger verlagern, die in wachsendem Ausmaß für den Integrationsprozess verantwortlich sein werden. Regionale Entscheidungsträger brauchen jetzt dauerhafte, stabile und vorhersagbare grenzüberschreitende Institutionen, und verbesserte Beziehungen zu ihren nationalen Regierungen, wenn sie kohärente Programme für ihre Bürger entwickeln sollen. Wenn regionale Entscheidungsträger es schaffen, in Zusammenarbeit mit der nationalen Ebene, die noch vorhandenen Barrieren abzubauen, und grenzüberschreitenden Austausch und wirtschaftliche Angleichung in der Region aktiv zu fördern, könnte die Region Wien-Bratislava zu einem Wachstumsmotor in Zentral- und Osteuropa und zu einem Vorbild für andere grenzübergreifende Regionen werden.

LITERATURVERZEICHNIS

Amt der Burgenländischen Landesregierung, Statistisches Jahrbuch Burgenland 2000, Eisenstadt, 2001

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich, 25. Jahrgang 2000/01, NÖ-Schriften 133 – Information, Maria Enzersdorf, 2001

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Umweltbericht Niederösterreich 1999, Umweltperspektiven Niederösterreich, St. Pölten, 1999

Automatische Straßenverkehrszählung, BMVIT, o.J.

BMW (Hrsg.), Kongresstourismus in Österreich 2000/01, Angebot – Nachfrage – Effekte – Konkurrenzsituation, Zusammenfassung der Hauptergebnisse, verfasst vom Institut für touristische Raumplanung (ITR), Wien, 2001.

COM, The EU-Compendium of spatial planning systems and policies, Austria, Number 28A, Regional development studies, Luxembourg 2000.

Delapina, F., Holzinger, E., Krajasits, C.: (1997) Regionale Wissensbasis

Ehalt, Christian, Wissenschaftsreferent der Stadt Wien, in: Der Standard, 18.9.2002

Fritz, O., Mayerhofer, P., WIFO, Bericht zur Wiener Wirtschaft, Konjunktur im Jahr 2001, Zur Internationalisierung der Wiener Wirtschaft – Der Stand der Dinge, Mai, 2002.

Generalverkehrsplan Österreich 2002, Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, Bericht Januar 2002

Huber, P., Pichelmann, K., Osterweiterung, struktureller Wandel und Arbeitsmärkte, Wirtschaftspolitische Blätter 4/1998.

Huber, P., et. al., WIFO, Analyse der Wiener Wirtschaftsaktivitäten, Teil I: Analyse, Wien 2002.

Huber, P., et. al., WIFO, Analyse der Wiener Wirtschaftsaktivitäten, Teil II: Branchenprofile, Wien 2002.

Köppl, A., Beyer, W., Gaubinger, W., Österreichische Umwelttechnikindustrie, Studie des österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Wien 2000

Magistrat der Stadt Wien, Beiträge zum Umweltschutz – Klimaschutzprogramm Wien, November 1999

Magistrat der Stadt Wien, Statistisches Amt der Stadt Wien (MA66), Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien. Ausgabe 2001. Wien

Magistrat der Stadt Wien, Umweltmusterstadt Wien, Beiträge zum Umweltschutz, Bestandsaufnahme, Rahmenbedingungen, Ziele, Perspektiven Spezial Heft 52, Beilage zur Sonderausgabe 5A/1999, Wien, 1999

Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltbericht, Beiträge zum Umweltschutz, Aktuelle Zahlen, Daten, Projekte, Maßnahmen, Perspektiven Spezial Heft 51, Sonderausgabe 5A/1999, Wien, 1999

Maskell, P./Eskelinen, H./Hannibalsson, I./Malmberg.A./Vatne, E. (1998): Competitiveness, Localised Learning and Regional Development. Specialisation and Prosperity in Small Open Economies. Routledge, London/New York

Mayerhofer, P., Palme G., Wirtschaftsstandort Wien: Positionierung im europäischen Städtetz, WIFO, Wien, 1996.

OECD (2003): Territorial Review Vienna-Bratislava, Paris

OECD (1998): Managing Innovation Systems, Paris

ÖIR, Entwicklung der Straßenverkehrsleistung und Schadstoffemissionen in Wien, im Auftrag der Arbeiterkammer, Wien, 2002

ÖIR, Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, AK-Reihe Verkehr und Infrastruktur Nr. 7, Wien, 2000.

ÖROK, Regionale Auswirkungen der EU-Integration der Mittel- und Osteuropäischen Länder, Band I, Wien 1999.

Österreich – Slowakei, INTERREG III A – PHARE-CBC, Gemeinsames Programmplanungsdokument 2000-2006, genehmigt mit der Entscheidung der Kommission CCI 2000 CB 16 O PC 004 vom 14. September 2001.

Österreichische Umwelttechnik-Datenbank, www.umwelttechnik.co.at

Preparity – Teilprojekt 5: Transnationale Direktinvestitionen und Kooperationen, Koord.: Mayerhofer, P., Palme, G., Strukturpolitik und Raumplanung in den Regionen an der mitteleuropäischen EU-Außengrenze zur Vorbereitung auf die EU-Osterweiterung, Wien 2000.

Preparity – Teilprojekt 6/1: Sachgüterproduktion und Dienstleistungen: Sektorale Wettbewerbsfähigkeit und regionale Integrationsfolgen, Koord.: Mayerhofer, P., Palme, G., Strukturpolitik und Raumplanung in den Regionen an der mitteleuropäischen EU-Außengrenze zur Vorbereitung auf die EU-Osterweiterung, Wien 2001.

Preparity – Teilprojekt 8: Aspekte der regionalen Wettbewerbsfähigkeit, Koord.: Mayerhofer, P., Palme, G., Strukturpolitik und Raumplanung in den Regionen an der mitteleuropäischen EU-Außengrenze zur Vorbereitung auf die EU-Osterweiterung, Wien 2001.

- Puwein, W.: Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den Verkehr in Österreich, WIFO-Monatsberichte 8/2001
- Rohn, W. (2002): Forschungseinrichtungen in der Agglomeration Wien – Stellung im Innovationsprozess und die Einbindung in innovative Netzwerke, Wien
- Schindegger, F., Raum. Planung. Politik. Ein Handbuch zur Raumplanung in Österreich, Wien 1999.
- Schremmer, Ch., Vienna's Location – A Regional Metropolis in the East of a New Europe, Urban Planning Vienna, Vienna Urban Planning – the state of the art, 2000.
- Stadt Wien (Hrsg.), Hauptergebnisse von Preparity, Wien 2001.
- Stadtplanung Wien, Stadtregion Wien, Band Nr. 33, Wien, 2000
- Stadtplanung Wien, Wien, Grünes Netzwerk, Der Stand der Dinge, Wien, 1996
- Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch Österreichs 2002, Wien.
- Steinbach, J.; Holzhauser, A.; Neudecker, K.: Historische Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet, Stadtplanung Wien, Band 35 der Werkstattberichte, Eichstätt, 2000
- Tecnoman, Wirtschaftsstandorte in der Tecnoman Wien Region – Vergleich, Bewertung, Perspektiven; Regional Consulting, Mai 2001.
- Troper, R.: Zusammenfassung der PREPARITY Hauptergebnisse für Wien; in: Statistische Mitteilungen der Stadt Wien, Heft 4/2001
- Troper, R.: Die Vorbereitung Wiens auf die EU-Erweiterung, Konzeptpapier – Entwurf August 2002
- Umweltbundesamt, Biologisches Gütebild der Fließgewässer Österreichs 1998, Wien, 1999.
- Urban Planning Vienna, Urban Development Report 2000
- Werkstattbericht der MA 18, Wien 1993
- Wurm, Christian, MA 26 – Wirtschafts- und Technologieentwicklung, Statusbericht zur Innovations- und Technologiepolitik, August 2002