



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN**
Vienna University of Technology

MASTERARBEIT

Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel: EU-Erweiterung und verbesserte Erreichbarkeit als Chancen für die Region

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Univ.Prof. Mag. Dr. Rudolf Giffinger

E280/2

Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Fachbereich Stadt- und Regionalforschung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Iris Jöchlinger

0525411

Franz Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram

Wien, am

.....

Iris Jöchlinger

– Ich widme diese Arbeit meinen Eltern für die Unterstützung während meiner Studienzeit. –

Kurzfassung

Durch die EU-Erweiterung im Jahr 2004, die Erweiterung des Schengen-Raumes 2007 sowie den Bau der A5 Nord Autobahn seit 2007 haben sich die Voraussetzungen für die Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel in den letzten Jahren stark geändert.

In dieser Arbeit wird die Frage behandelt, wie die EU-Erweiterung und die A5 Nord Autobahn die Regionalentwicklung in der Grenzregion im nordöstlichen Weinviertel beeinflussen und wie sich in Zukunft Erreichbarkeiten, Bevölkerung und Wirtschaft in der Region verändern werden. Darauf aufbauend werden Potenziale und Herausforderungen für die Region ermittelt und strategische Empfehlungen für eine zukünftige positive Entwicklung abgegeben. Zur Bearbeitung der Themenstellung werden neben theoretischer Literatur hauptsächlich vorhandene Daten der Statistik Austria und Eurostat, Berechnungen und Prognosen aus Planungen für die A5 Nord Autobahn sowie Studien über die EU-Erweiterung herangezogen. Ergänzend werden auch die Ergebnisse von Expertenbefragungen mit einbezogen.

Standorttheoretiker schreiben der geografischen Lage einer Region für ihre Entwicklung im Zuge der EU-Erweiterung eine große Bedeutung zu. Bisher ist es zwar durch die EU-Erweiterung im Jahr 2004 nicht zu großen Veränderungen am österreichischen Arbeitsmarkt gekommen, mit dem Wegfall der Übergangsbestimmungen im Jahr 2011 wird es aber möglicherweise zu Umbrüchen kommen, da die untersuchten Regionen nordöstliches Weinviertel sowie Südmähren in wirtschaftlicher Hinsicht immer noch sehr unterschiedlich entwickelt sind.

Durch die verbesserten Erreichbarkeiten werden sich in Zukunft Mobilitätsmuster verändern, es wird etwa die grenzüberschreitende Mobilität von Arbeitskräften steigen. Es wird erwartet, dass insbesondere die Relationen nach Wien und Brünn gestärkt werden.

Aus theoretischer Sicht ist es nicht eindeutig, ob die Autobahn mehr Vor- oder Nachteile für die Region bringt, Experten aus der Praxis sehen jedoch eindeutig ein Überwiegen der positiven Auswirkungen. Die größten Effekte der A5 liegen jedoch noch in der Zukunft, da mit dem Bau des Nordabschnittes der Autobahn bis an die tschechische Grenze noch nicht begonnen wurde.

Die Erwartungen für die Zukunft lassen auf Bevölkerungszuwächse, Betriebsansiedlungen, mehr Arbeitsplätze sowie positive Auswirkungen auf den Tourismus hoffen. Durch die A5 Nord Autobahn werden hauptsächlich Effekte in unmittelbarer Nähe der Trasse erwartet, abseits der A5 rechnet man nicht mit starken Auswirkungen. Konkrete Prognosen bzw.

Zahlen über die zukünftige Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel sind aber aufgrund der schwierigen Vorhersagbarkeit bisher kaum vorhanden.

Für das nordöstliche Weinviertel bedeutet die EU-Erweiterung eine geänderte Lage in Europa. Das Weinviertel rückt von der östlichen Grenze in die Mitte der EU. Diese räumliche Lage wird gerne auch als „Drehscheibe“ in den Osten bezeichnet, von der die Region in Zukunft profitieren soll. Die A5 Nord Autobahn bis an die tschechische Grenze kann positive Entwicklungen verstärken.

Die Hauptprobleme, mit denen das nordöstliche Weinviertel zurzeit konfrontiert ist, sind die Abwanderungs- und die Auspendlerproblematik. Entgegen dem für Niederösterreich bzw. das Weinviertel prognostizierten Bevölkerungswachstum, setzte sich in der Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel bisher die Abwanderung fort. Daneben schwächen auch die hohen Auspendlerzahlen, die vor allem aus fehlenden Arbeitsplätzen resultieren, die Region zusehends, da die Wertschöpfung nicht in der Region gehalten werden kann. Experten rechnen bezüglich dieser Problematiken jedoch mit einer Verbesserung der Situation in den nächsten Jahren.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Standortwettbewerb in der Region in Zukunft zunehmen wird. Aus diesem Grund sind interkommunale und grenzüberschreitende Kooperationen, etwa in Form von gemeinsamen Wirtschaftsparks, eine große Chance, eine positive und vor allem langfristig effiziente wirtschaftliche Entwicklung voranzutreiben. Die Region verfügt durch Flächenreserven, niedrige Grundstückspreise und die Nähe zu osteuropäischen Staaten über Wettbewerbsvorteile, die sie nicht ungenutzt lassen sollte. Es sind auch bereits einige Projekte für Wirtschaftsparks in Planung bzw. schon umgesetzt worden.

Grenzüberschreitende Beziehungen nach Tschechien werden durch die durchgängige Autobahn- bzw. Schnellstraßenverbindung gefördert, aber auch noch weiterhin durch immaterielle Barrieren, wie etwa sprachliche oder kulturelle Differenzen, gehemmt. Frühere grenzüberschreitende „Einbahnbeziehungen“ entwickeln sich zwar immer mehr zu gleichberechtigten Kooperationen, aber immer noch sind immaterielle Barrieren auf österreichischer Seite stärker ausgeprägt.

Experten sehen besonders das Fehlen eines klaren Profils als Schwäche der Region. Das nordöstliche Weinviertel sollte in Zukunft verstärkt daran arbeiten, eine regionale Identität aufzubauen, um sich im Standortwettbewerb des polyzentrischen Umfeldes behaupten zu können. Ein besonderes Potenzial, das mit der A5 Nord Autobahn sogar noch wächst, wird hierfür im Tourismus gesehen. Mit der steigenden Lebensqualität erhöht sich außerdem die Attraktivität der Region als Wohnstandort.

Inhaltsverzeichnis

1. AUFGABENSTELLUNG	8
1.1. Fragestellungen und Zielsetzungen	8
1.2. Methodik und Aufbau	9
2. AUSGANGSSITUATION UND RAHMENBEDINGUNGEN	10
2.1. Das Projekt A5 Nord Autobahn	10
2.2. EU-Erweiterung 2004, Erweiterung des Schengen-Raumes 2007	13
2.3. Abgrenzung des Untersuchungsraumes	15
2.3.1. Engeres Untersuchungsgebiet	15
2.3.2. Weiteres Untersuchungsgebiet	18
3. ERREICHBARKEIT UND REGIONALENTWICKLUNG – THEORETISCHE GRUNDLAGEN	19
3.1. Begriffsdefinitionen	19
3.1.1. Erreichbarkeit	19
3.1.2. Regionalentwicklung	19
3.1.3. Zentralität	20
3.1.4. Mobilität	22
3.2. Veränderte Voraussetzungen durch die EU-Erweiterung und den Infrastrukturausbau	24
3.2.1. Wichtige Argumente zur Regionalentwicklung	24
3.2.2. Effekte der EU-Erweiterung	29
3.2.3. Effekte von Verkehrsinfrastruktur(aus)bauten	34
3.3. Theoriegestützte Arbeitshypothesen	40
4. VORAUSSETZUNGEN ZUR REGIONALENTWICKLUNG IM NORDÖSTLICHEN WEINVIERTEL	41
4.1. Erreichbarkeit der Gemeinden im Untersuchungsraum	41
4.1.1. Anbindung an Wien, Brunn und die nächstgelegene Bezirkshauptstadt	42
4.1.2. Verringerte Fahrzeiten	46
4.1.3. Hauptrelationen	47

4.2.	Wirtschaftsentwicklung in der Grenzregion	50
4.2.1.	Der österreichische Arbeitsmarkt vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung ...	50
4.2.2.	Der tschechische Arbeitsmarkt vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung	51
4.2.3.	Ländervergleich anhand ausgewählter wirtschaftlicher Kennzahlen	52
4.2.4.	Bildungseinrichtungen und Bildungsstruktur	62
4.2.5.	Leitbranchen und –betriebe	63
4.3.	Zentralität und regionale Beziehungen	64
4.3.1.	Das Zentrale-Orte-Konzept und seine Anwendung im Untersuchungsraum ...	64
4.3.2.	Immaterielle Barrieren für grenzüberschreitende Verflechtungen	68
4.3.3.	Das Projekt „Zukunftsregion A5“	69
5.	TRENDS DER REGIONALENTWICKLUNG	71
5.1.	Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturentwicklung	71
5.1.1.	Bevölkerungsentwicklung	71
5.1.2.	Siedlungsstrukturentwicklung	82
5.2.	Wirtschaft und Arbeitsplätze: Entwicklung von Betriebsansiedlungen und Beschäftigten	86
5.2.1.	Rahmenbedingungen	86
5.2.2.	Betriebe und Beschäftigte	87
5.2.3.	Wirtschaftsstandorte in der Untersuchungsregion	93
5.3.	Mobilität und Verkehr: Veränderte Erreichbarkeiten und Mobilitätsmuster ..	95
5.3.1.	Veränderung der Erreichbarkeiten und Reisezeiten	96
5.3.2.	Mögliche veränderte Mobilitätsmuster	99
6.	AUSBLICK: PERSPEKTIVEN FÜR EINE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER REGION	103
6.1.	Regionsprofil nordöstliches Weinviertel	103
6.1.1.	Lage in der EU und Positionierung der Region	103
6.1.2.	Naturraum und Landwirtschaft	104
6.1.3.	Bevölkerung	105
6.1.4.	Wirtschaft	106
6.1.5.	Bedeutende Akteure, Aktivitäten und Projekte	107
6.1.6.	Grenzüberschreitende Beziehungen	109
6.2.	Potenziale und Herausforderungen für die Region	111
6.2.1.	Potenziale	111
6.2.2.	Herausforderungen	113

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	116
7.1. Beobachtete und erwartete Wirkungen.....	116
7.2. Strategische Empfehlungen.....	122
7.2.1. Langfristiges Denken und Planen.....	122
7.2.2. Regionsprofil schärfen.....	123
7.2.3. Interkommunale und grenzüberschreitende Kooperationen und Leitprojekte	126
8. VERZEICHNISSE	130
8.1. Abkürzungsverzeichnis	130
8.2. Literaturverzeichnis.....	132
8.3. Abbildungsverzeichnis	137
8.4. Tabellenverzeichnis	138
9. ANHANG	139

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung (z.B.: EinwohnerInnen) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

1. AUFGABENSTELLUNG

1.1. Fragestellungen und Zielsetzungen

Mit der fünften EU-Erweiterung im Jahr 2004 traten unter anderem Österreichs östliche Nachbarländer Slowenien, Ungarn, Slowakei und die Tschechische Republik der EU bei. Im Dezember 2007 wurde auch der Schengen-Raum erweitert und seither sind die Grenzen nach Osteuropa geöffnet.

In Niederösterreich wird zudem durch den Bau der A5 Nord Autobahn eine direkte Autobahn- bzw. Schnellstraßenverbindung zwischen Wien und Brünn geschaffen und damit ein weiterer Schritt zur besseren Erreichbarkeit der gesamten Region zwischen den beiden Städten gemacht.

Aus diesen Entwicklungen leitet sich folgende Forschungsfrage ab, die durch vier Subfragen weiter definiert bzw. differenziert wird:

Wie beeinflussen die EU-Erweiterung und die A5 Nord Autobahn die Regionalentwicklung in der Grenzregion im nordöstlichen Weinviertel?

- Wie werden sich in Zukunft Erreichbarkeiten, Bevölkerung und Wirtschaft in der Region verändern?
- Wird die Grenzregion eine Aufwertung erfahren (z.B. in Form von gesteigerter Lebensqualität, Zuzügen, Betriebsansiedlungen etc.)?
- Gibt es Barrieren, die weiterhin grenzüberschreitende Beziehungen mit den östlichen Nachbarstaaten einschränken? Fällt die Grenze auch in den Köpfen der Menschen?
- Durch welche Strategien und Maßnahmen kann die zukünftige Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel positiv beeinflusst werden? Wo liegen Potenziale, wo Herausforderungen für die Region?

Ziel der Arbeit ist es, zu ermitteln, in welcher Form die aktuellen politischen und infrastrukturellen Veränderungen Auswirkungen auf grenznahe Gemeinden in Niederösterreich haben werden. Die Chancen und Potenziale sowie Risiken und Herausforderungen für die Gemeinden im Untersuchungsraum stellen einen wichtigen Schwerpunkt der Arbeit dar, aus denen Handlungsoptionen abgeleitet werden sollen.

1.2. Methodik und Aufbau

Zur Bearbeitung der Themenstellung werden neben der theoretischen Literatur hauptsächlich vorhandene Daten der Statistik Austria und Eurostat, Berechnungen und Prognosen aus Planungen für die A5 Nord Autobahn sowie diverse Studien über die EU-Erweiterung herangezogen. Mögliche zukünftige Veränderungen werden ergänzend zu diesem Datenmaterial auch in qualitativer Form durch Expertenbefragungen eingeschätzt.

Die Arbeit hat einen zukunftsorientierten Charakter, da der Schwerpunkt auf zukünftigen Entwicklungen liegt und mit dem Bau des nördlichen Abschnittes der A5 zwischen Schrick und der Staatsgrenze bei Drasenhofen, der für die Untersuchungsregion von besonderer Bedeutung ist, derzeit noch nicht begonnen wurde.

Die Arbeit gliedert sich in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Im theoretischen Teil (Kapitel 3) werden zunächst die veränderten Voraussetzungen und die zu erwartenden Wirkungen, die sich aus der EU-Erweiterung und dem Autobahnbau ergeben können, thematisiert. Diese Wirkungen werden theoretisch begründet. Es werden dabei verschiedene, zum Teil konträre Werthaltungen betrachtet.

Die Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen für die empirische Bearbeitung werden in Kapitel 4 erläutert. Die Schwerpunkte der empirischen Arbeit umfassen die Themen Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturentwicklung, Wirtschaft und Arbeitsplätze sowie Erreichbarkeitsveränderungen, Mobilität und (Pendel-)Verkehr und sind als "Trends der Regionalentwicklung" in Kapitel 5 dargestellt.

Als wichtiger abschließender Teil der Arbeit wird in Kapitel 6 ein Ausblick auf die potenzielle zukünftige Entwicklung der Region gegeben. Dabei werden die Chancen bzw. die entstehenden Probleme für die Gemeinden und die gesamte Region eingeschätzt. Anschließend werden strategische Empfehlungen abgegeben. Steigende Erreichbarkeit bringt neue Qualitäten, allerdings auch Herausforderungen mit sich. Es ist entscheidend, inwiefern die Region nordöstliches Weinviertel bzw. die einzelnen Gemeinden auf aktuelle Entwicklungen reagieren und von diesen profitieren können.

2. AUSGANGSSITUATION UND RAHMENBEDINGUNGEN

2.1. Das Projekt A5 Nord Autobahn

Die A5 Nord Autobahn ist eines der zahlreichen Straßeninfrastrukturprojekte, die derzeit in Niederösterreich umgesetzt werden. Die A5 wird in Zukunft eine schnelle Verbindung zwischen Wien und Brunn ermöglichen und die B7 Brünner Straße sowie zahlreiche Gemeinden im Weinviertel entlasten. Generell soll das Straßenbauprojekt zu einer Aufwertung und Steigerung der Lebensqualität im Weinviertel beitragen.

Das Projekt A5 Nord Autobahn wird durch die ASFINAG in Form eines PPP-Modells (Bonaventura Straßenerrichtung GmbH) durchgeführt und ist in zwei Abschnitte geteilt – den Südabschnitt zwischen Eibesbrunn und Schrick, der seit Februar 2010 für den Verkehr freigegeben ist, und den Nordabschnitt zwischen Schrick und der Staatsgrenze bei Drasenhofen, für den ein baldiger Baubeginn angestrebt wird. Die Gesamtlänge beider Abschnitte beträgt 57,5 Kilometer. (vgl. ASFINAG online I, am 13.04.2010)

Der Südabschnitt der A5 mündet bei Eibesbrunn in die ebenfalls erst kürzlich eröffnete S1 Wiener Außenring Schnellstraße ein und bietet eine hochrangige Anbindung sowohl in Richtung Osten als auch in Richtung Westen von Wien (siehe Abbildung 1).

Die A5 Nord Autobahn auf österreichischer Seite und in weiterer Folge die Schnellstraße R52 auf tschechischer Seite sollen die zukünftigen Hauptverkehrsträger zwischen Wien und Brunn sein. Sie sind beide Bestandteil des geplanten gesamteuropäischen Hauptverkehrsnetzes TEN (Trans-European-Network), stellen eine wichtige Verbindung europäischer Wirtschaftsräume dar und sichern somit die hochwertige Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien und der für ganz Österreich bedeutenden Vienna Region. Weiters leistet die A5 auch einen wesentlichen Beitrag zur Erschließung des österreichischen Ostraumes. (vgl. ASFINAG online I, am 18.09.2009)

Mit der Realisierung der A5 werden vor allem folgende Zielsetzungen verbunden:

- Herstellung der Nord-Süd-Verbindung zwischen Wien (über das Weinviertel) und der Tschechischen Republik, vor allem aber mit dem Raum Brunn
- Wappnung für die regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Veränderungen, die die EU-Erweiterung mit sich bringt

- Aufnahme der auf Wien ausgerichteten Beziehungen des Arbeitspendel- und Wirtschaftsverkehrs
- Entlastung der stark belasteten Ortskerne und des untergeordneten Straßennetzes
- Senkung der Unfallhäufigkeiten

(ASFINAG online I, am 18.09.2009)

Abbildung 1 zeigt den Streckenverlauf der A5 Nord Autobahn durch das Weinviertel sowie die einzelnen Anschlussstellen und die Teilung in den Nord- und Südabschnitt.

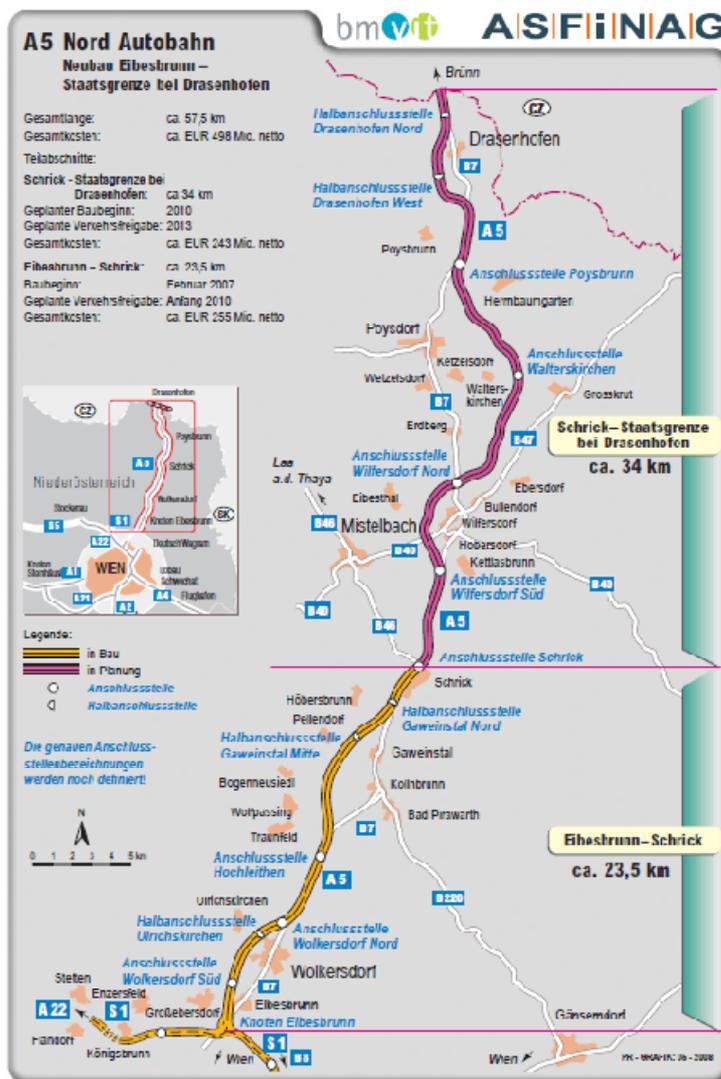


Abbildung 1: Streckengrafik A5 Nord Autobahn; Quelle: ASFINAG online II, am 18.09.2009

Start der Baufeldfreimachung für den 22,7 km langen Südabschnitt der A5 Nord Autobahn war im Februar 2007 und im Februar 2010 wurde dieser Teil eröffnet. Die Gesamtlänge der Trasse des Nordabschnittes im Bereich Schrick – Staatsgrenze beträgt 33,6 km. Der Baubeginn wurde ursprünglich für das Jahr 2010 festgesetzt, die Verkehrsfreigabe dieses Abschnittes für 2013. Es wurde mittlerweile aber eine Verzögerung des Baubeginns bis 2011 bzw. sogar ein möglicher Baustopp für den Nordabschnitt vorausgesagt (vgl. Wetz 2010).

Das UVP-Verfahren für die A5 Nord Autobahn im Abschnitt von Schrick bis Poysbrunn wurde am 20. November 2009 mit der Ausstellung des UVP-Bescheides abgeschlossen. Für den folgenden Abschnitt von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze bei Drasenhofen wurde mit einem Bescheid im Frühjahr 2010 gerechnet, bisher liegt dieser aber noch nicht vor.

Mit der Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen Österreich und Tschechien am 23. Januar 2009 wurde die Autobahnanbindung der A5 Nord Autobahn an Tschechien vertraglich fixiert.

(vgl. ASFINAG online I, am 13.04.2010)

2.2. EU-Erweiterung 2004, Erweiterung des Schengen-Raumes 2007

Wie bereits in oben erläuterten Zielsetzungen für die Realisierung der A5 Nord Autobahn angedeutet, steht der Autobahnbau in engem Zusammenhang mit der EU-Erweiterung 2004 (nachfolgend auch nur „EU-Erweiterung“) und der Erweiterung des Schengen-Raumes 2007. Eine derart hochrangige Verkehrsverbindung wie die A5 Nord Autobahn macht nur im Kontext der gesamten, grenzüberschreitenden Region Sinn (in diesem Zusammenhang spielt auch der Zusammenschluss zur CENTROPE eine Rolle – siehe Kapitel 4.2.1.).

Solange die Grenzen in den Osten geschlossen und relativ undurchlässig waren, war das niederösterreichische Grenzgebiet eine „tote Region“, in die kaum investiert wurde. Erst durch die Öffnung der Grenzen wurde mit Infrastrukturausbauten in den Osten verstärkt begonnen.

In diesem Kapitel sollen daher die wichtigsten Schritte für die Aufnahme der östlichen Nachbarstaaten Österreichs in die Europäische Union in aller Kürze zusammengefasst werden.

Mit dem politischen Umbruch durch den Fall des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989 begannen die Bemühungen der osteuropäischen Länder um eine Neuorientierung von Ost nach West. Besonders die Öffnung der Märkte für Produkte aus Osteuropa war von großer Bedeutung für eine erste Annäherung zwischen Ost und West. Bereits 1992 traten die wichtigsten Teile der Europaverträge der EU mit Ungarn, Polen und der damaligen Tschechoslowakei in Kraft, die einen schnellen Zollabbau in der EU für Zölle von Industriewaren vorsahen. Den Bemühungen um eine Aufnahme in die Europäische Union stand die EU anfangs zurückhaltend gegenüber, im Jahr 1993 öffnete der Europäische Rat in Kopenhagen schließlich den Weg Osteuropas in die Union. (vgl. ÖROK 1999: 19)

Mit der EU-Erweiterung im Jahr 2004 traten acht Länder Mittel- und Osteuropas – Estland, Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Slowenien, die Tschechische Republik und Ungarn – der EU bei, wodurch die 60 Jahre zuvor in Jalta beschlossene Teilung Europas endete. Malta und Zypern wurden in diesem Jahr ebenfalls EU-Mitglieder.

Für Österreich spielte dieser Erweiterungsschritt der EU eine ganz besondere Rolle, da nun alle vier östlichen Nachbarländer ebenfalls EU-Mitgliedsstaaten wurden und Österreich damit vom äußersten Rand direkt ins Zentrum der Europäischen Union rückte.

Mit der Aufnahme Bulgariens und Rumäniens im Jänner 2007 wurde die fünfte EU-Erweiterung abgeschlossen.

Der Zugang zum Arbeitsmarkt der alten Mitgliedsstaaten (EU15) ist für die Arbeitnehmer aus der Tschechischen Republik, aus Estland, Lettland, Litauen, Ungarn, Polen, Slowenien und der Slowakei (EU8) jedoch noch durch Übergangsregelungen eingeschränkt. Diese Beschränkungen ermöglichen es, kurz- bzw. mittelfristig den Zugang von Bürgern neuer EU-Staaten zum Arbeitsmarkt zu kontrollieren und quantitativ zu limitieren. Sie bilden allerdings keine Rechtsgrundlage dafür, Zuwanderung zu verhindern, die nicht auf die Aufnahme einer unselbständigen Erwerbstätigkeit abzielt. (vgl. ÖROK 2004: 47)

Arbeitnehmern aus den Mitgliedsstaaten, die der EU am 1. Mai 2004 beigetreten sind und für die Übergangsregelungen gelten, wird immerhin Vorrang vor Arbeitnehmern aus Drittstaaten eingeräumt. Sobald ein Arbeitnehmer aus einem EU8-Land in einem EU15-Land Arbeit gefunden hat, gilt für ihn dort die volle Freizügigkeit.

Die Übergangsregelungen laufen unwiderruflich im April 2011 aus. Für die im Jahr 2007 der EU beigetretenen Staaten Rumänien und Bulgarien gelten entsprechende Regelungen, die spätestens 2014 auslaufen.

(vgl. Euro-Informationen online, am 14.04.2010)

Der nächste bedeutende Schritt für ein Zusammenwachsen Europas nach der EU-Erweiterung 2004 war die Erweiterung des Schengen-Raumes im Jahr 2007. In diesem Jahr wurde die östliche Grenze des Schengen-Raumes, dessen Mitglieder ein Übereinkommen über den Verzicht auf Kontrollen des Personenverkehrs an ihren gemeinsamen Grenzen unterzeichnet haben, weiter in Richtung Osten verschoben. Seit Dezember 2007 gibt es nun keine derartigen Kontrollen an den Grenzen zu Österreichs östlichen Nachbarstaaten mehr.

Erste Evaluierungen der fünften EU-Erweiterung im Jahr 2004 bzw. 2007 zeigen, dass die Wirtschaft seither in den meisten neuen EU-Mitgliedsländern rascher als zuvor gewachsen ist. Durch die EU-Erweiterung verringerte sich aber gleichzeitig auch das durchschnittliche BIP pro Kopf in der erweiterten EU, was einer statistischen „Verarmung“ entspricht.

Der Handel zwischen alten und neuen EU-Mitgliedsländern wurde ausgeweitet, besonders stark aber jener zwischen den neuen EU-Staaten untereinander. Auch die Länder der EU15 lenkten ihre Handelsströme zum Teil in die neuen Mitgliedsländer um. (vgl. Breuss 2007: 948 f.)

2.3. Abgrenzung des Untersuchungsraumes

2.3.1. Engeres Untersuchungsgebiet

Als Untersuchungsraum für die vorliegende Arbeit wird die NUTS3–Region AT 125 (Weinviertel) herangezogen. Diese Gebietsabgrenzung erstreckt sich über den Gerichtsbezirk Laa an der Thaya (Politischer Bezirk Mistelbach), den Gerichtsbezirk Mistelbach ohne die Gemeinden Bockfließ, Groß-Engersdorf, Großebersdorf, Hochleithen, Kreuttal, Kreuzstetten, Pillichsdorf, Ulrichskirchen-Schleinbach und Wolkersdorf im Weinviertel (Politischer Bezirk Mistelbach), den Gerichtsbezirk Zistersdorf ohne die Gemeinden Ebenthal, Hohenruppersdorf, Spannberg und Velm-Götzendorf (Politischer Bezirk Gänserndorf) sowie den gesamten Politischen Bezirk Hollabrunn.

Der Politische Bezirk Hollabrunn liegt von der Trasse der A5 Nord Autobahn bereits relativ weit entfernt und ist für die Arbeit eigentlich kaum relevant. Konkrete quantitative Daten für die Untersuchungsregion (z.B. Statistik Austria, Eurostat etc.) sind jedoch oft nur auf NUTS3- (bzw. zum Teil sogar auf NUTS2-) Ebene verfügbar, weshalb für derartige Erhebungen der Politische Bezirk Hollabrunn mit einbezogen wird.

Bei Erhebungen auf Gemeindeebene wird allerdings der Schwerpunkt auf den nordöstlichen Bereich der NUTS3–Region ohne dem Politischen Bezirk Hollabrunn gelegt (engeres Untersuchungsgebiet – siehe Abbildung 2 und 3).

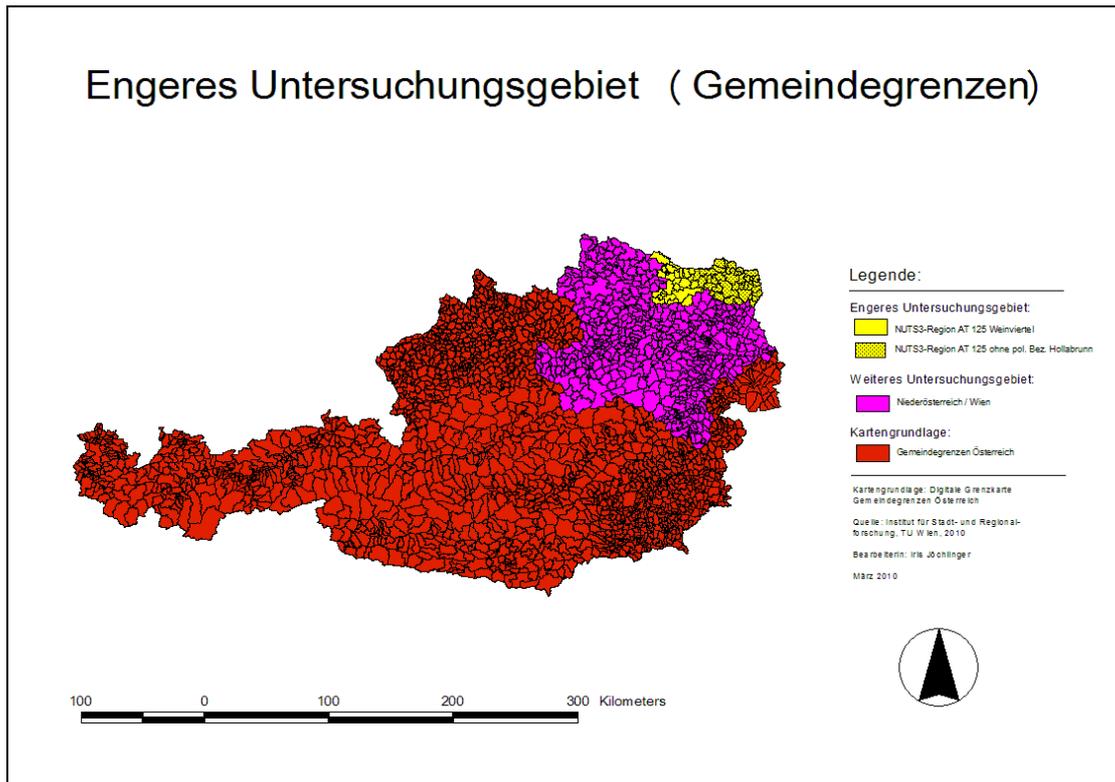


Abbildung 2: Das Untersuchungsgebiet auf Gemeindeebene; eigene Darstellung, 2010

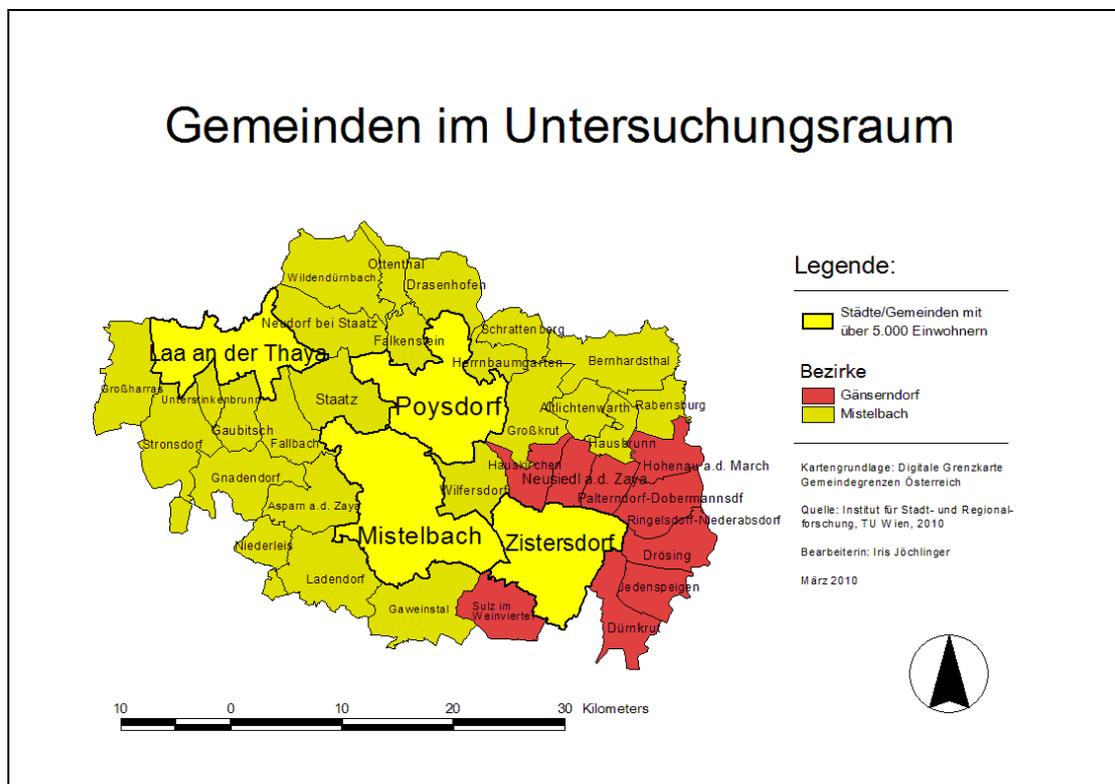


Abbildung 3: Engeres Untersuchungsgebiet (AT 125 ohne pol. Bez. Hollabrunn); eigene Darstellung, 2010

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ergibt sich zum einen aus der Trasse der A5 Nord Autobahn – es wurden Gemeinden in räumlicher Nähe zur Autobahn gewählt. Der genaue Verlauf bzw. die Lage der Autobahn im Untersuchungsraum wird in einem späteren Kapitel dargestellt.

Andererseits wurde der Untersuchungsraum auf Gemeinden in Grenznähe eingeschränkt, weshalb sich die Betrachtung auf den nördlichen Teil des Weinviertels bzw. den nördlichen Abschnitt der Autobahn bezieht.

Die Größe des gewählten Untersuchungsraumes soll einen Detaillierungsgrad zulassen, der für einzelne Teilbereiche der Arbeit bis auf Gemeindeebene gehen kann.

Der engere Untersuchungsraum umfasst somit 37 Gemeinden: Drösing, Dürnkrot, Hauskirchen, Hohenau an der March, Jedenspeigen, Neusiedl an der Zaya, Palterndorf-Dobermannsdorf, Ringelsdorf-Niederabsdorf, Sulz im Weinviertel und Zistersdorf (Bezirk Gänserndorf), Altlichtenwarth, Asparn an der Zaya, Bernhardsthal, Drasenhofen, Falkenstein, Fallbach, Gaubitsch, Gaweinstal, Gnadendorf, Großharras, Großkrut, Hausbrunn, Herrnbaumgarten, Laa an der Thaya, Ladendorf, Mistelbach, Neudorf bei Staats, Niederleis, Poysdorf, Rabensburg, Schrattenberg, Staats, Stronsdorf, Unterstinkenbrunn, Wildendürnbach, Wilfersdorf und Ottenthal (Bezirk Mistelbach) (sortiert nach Gemeindekennzahlen).

2.3.2. Weiteres Untersuchungsgebiet

Zum weiteren Untersuchungsraum zählen auch der Südosten Tschechiens bzw. Südmähren sowie das restliche Niederösterreich und Wien (siehe Abbildung 4).

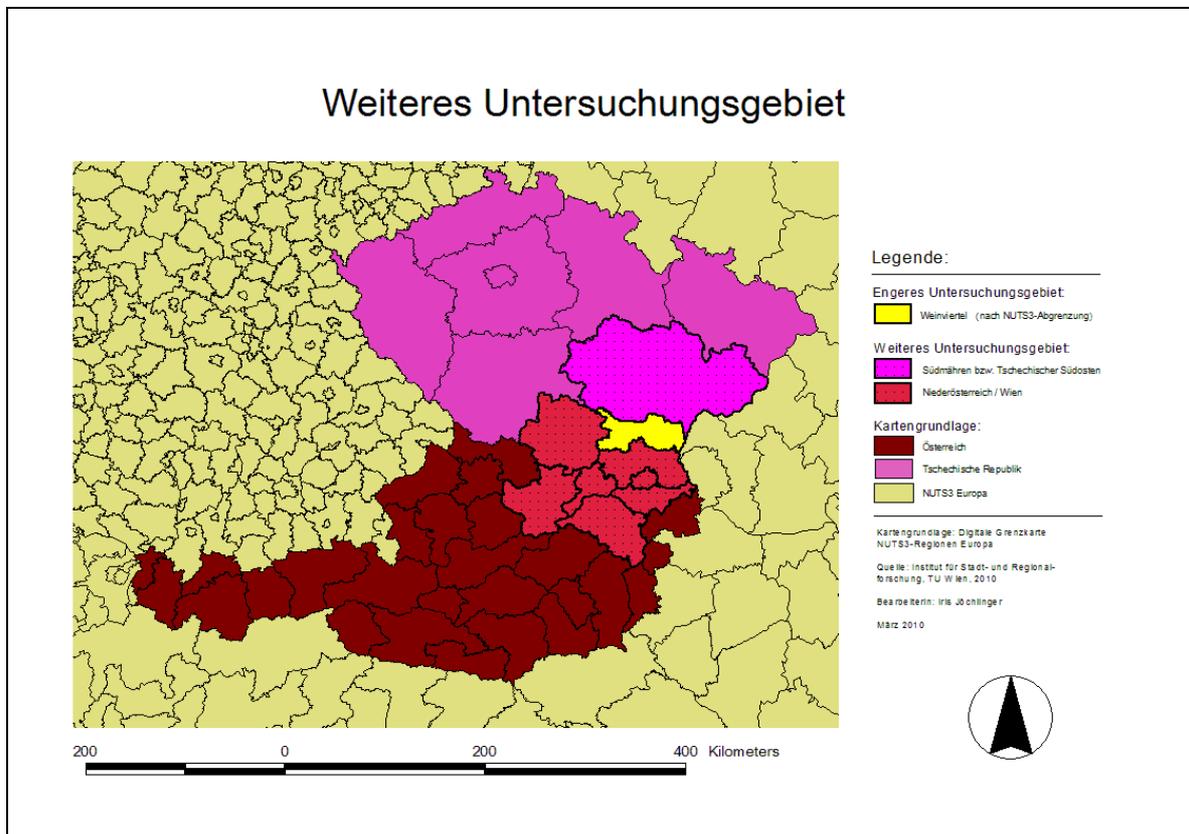


Abbildung 4: Weiteres Untersuchungsgebiet auf Basis der NUTS3-Regionen; eigene Darstellung, 2010

Tschechien bzw. Südmähren wird dabei insbesondere bei wirtschaftlichen Fragestellungen mit berücksichtigt, um Vergleiche zwischen dem Weinviertel und der benachbarten Region Südmähren anstellen zu können. Die wirtschaftliche Entwicklung ist jene, die für grenzüberschreitende Zusammenhänge relevant ist und wo sich durch die EU-Erweiterungen entscheidende Veränderungen ergeben. Genauere Angaben über die Abgrenzung der herangezogenen NUTS-Regionen finden sich in Kapitel 4.2.3.

Fragen der Bevölkerung und der Erreichbarkeit werden aber nur für die 37 Gemeinden der engeren Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel behandelt.

3. ERREICHBARKEIT UND REGIONALENTWICKLUNG – THEORETISCHE GRUNDLAGEN

3.1. Begriffsdefinitionen

3.1.1. Erreichbarkeit

„Erreichbarkeit“ ist ein sehr vielseitiger Begriff, der auf verschiedene Arten interpretiert werden kann und auch über mehrere Wortbedeutungen verfügt.

In Zusammenhang mit der Verkehrs- und Raumplanung ist der Begriff jedoch immer eng mit Infrastrukturen verbunden und bezieht sich auf die Interaktionen zwischen verschiedenen Teilräumen. Die Erreichbarkeit einer Stadt oder Gemeinde für sich allein kann eigentlich nicht bestimmt werden, da Erreichbarkeit immer nur relativ (also in Bezug auf andere Städte oder Gemeinden) gesehen werden kann.

Bökemann und Kramar (2000) definieren etwa die standörtliche Erreichbarkeit als *„relative Standortgunst hinsichtlich der Verfügbarkeit von Gütern, Produktionsfaktoren und Information sowie der Nähe zu potentiellen Absatzmärkten“* (Bökemann et al. 2000: 35) und sehen darin einen Beitrag zur Erklärung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Regionen.

3.1.2. Regionalentwicklung

Zur Definition des Begriffes „Regionalentwicklung“ wird zunächst eine Unterteilung in die Begriffe „Region“ und „Entwicklung“ vorgenommen. Beide Begriffe sind jedoch nicht eindeutig und knapp zu definieren. Daher soll in dieser Arbeit lediglich eine Kurzdefinition mit Schwerpunkt auf die konkrete Bedeutung der Begriffe für die behandelte Themenstellung gegeben werden und auf eine umfassende Definition verzichtet werden.

Unter „Region“ versteht man prinzipiell eine von einem staatlichen Hoheitsgebiet abweichende Gebietseinteilung. Man unterscheidet sub-nationale, supra-nationale und trans-nationale Territorien bzw. Regionen. Es werden solche Gebietseinheiten zu Regionen zusammengefasst, die wichtige Gemeinsamkeiten aufweisen. Daraus ergeben sich hauptsächlich zwei Kriterien für die Regionsabgrenzung, nämlich das Homogenitätskriterium und das Funktionalitätskriterium. (vgl. Maier et al.: 13 ff.)

Regionen können nur schwer scharf abgegrenzt werden. Oft verschwimmen die Grenzen bzw. können Regionen sich auch überlappen. Das ist auch der Grund, warum in dieser

Arbeit die Untersuchungsregion je nach bearbeiteter Thematik nicht immer gleich abgegrenzt wird und diese Abgrenzung zum Teil auch bewusst offen gewählt wird.

Lange Zeit wurde der Begriff „Entwicklung“ mit wirtschaftlicher Entwicklung und vor allem mit Wirtschaftswachstum gleichgesetzt. Tatsächlich sind Pro-Kopf-Einkommen, Wirtschaftswachstum und andere Kenngrößen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für Entwicklung relevant, jedoch nicht ausreichend als Erklärungsgrößen. Weitere bedeutende Kerngrößen, die als Komponenten für Entwicklung zu betrachten sind, sind etwa Arbeit, Gleichheit und Gerechtigkeit, Partizipation, Freiheit sowie Unabhängigkeit und Eigenständigkeit.

Es lässt sich nicht vermeiden, dass bei der Definition des Begriffes „Entwicklung“ Werturteile gefällt und in die Betrachtung mit einbezogen werden. Im Prinzip muss für jeden konkreten Fall bzw. jede Person der exakte Inhalt des Begriffes eigens definiert werden. (vgl. Maier et al.: 18 ff.)

D. Seers etwa versteht Entwicklung allgemein als normativen Begriff im Sinne einer langfristigen Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bevölkerung (vgl. Schätzl 2003: 98).

Der Begriff „Regionalentwicklung“ bezieht sich in dieser Arbeit weniger auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region als vielmehr auf die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung sowie Erreichbarkeitsveränderungen und das Arbeitsplatzangebot.

3.1.3. Zentralität

Der Begriff „Zentralität“ wird oft – so auch in dieser Arbeit – in Zusammenhang mit der „Theorie der zentralen Orte“ von Walter Christaller verwendet¹. Nach dieser Theorie werden Siedlungen durch ein System von Zentren („Zentrale Orte“) hierarchisch organisiert. Die Argumentation im Rahmen der Zentrale-Orte-Theorie beruht unter anderem auf den Begriffen „Zentrales Gut“ (räumlich determinierte gutspezifische Nachfrage), „Zentrale Einrichtungen“ (von hier aus werden die zentralen Güter angeboten), „Zentrale Funktion“ (kennzeichnet die Art oder Branche von zentralen Gütern und Einrichtungen) und „Zentraler Ort“ (kennzeichnet die Anhäufung von zentralen Einrichtungen, die nach zentralen Funktionen differenziert werden können).

¹ Das bekannte Werk von Christaller mit dem Titel „Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen“ erschien 1933.

Zentralität ist der Bedeutungsüberschuss eines zentralen Ortes, gekennzeichnet durch die zentralen Güter, die der Versorgung der Bezugsbevölkerung dienen. „Zentralität“ bezeichnet also die Gesamtheit der Versorgungsaktivitäten in einem Versorgungszentrum.

(vgl. Bökemann 1983: 2 f.)

Der Begriff „zentral“ wird meist vor allem in Zusammenhang mit dicht besiedelten Gebieten bzw. Städten gebracht. Gerade aus diesem Grund spielt er auch für die hier behandelte Themenstellung eine Rolle – Grenzgebiete werden in den meisten Fällen eben nicht als „zentral“ empfunden, sondern vielmehr als eine Art Gegenpol zu Zentralität und Zentralen Orten. Auf der anderen Seite steht das Untersuchungsgebiet in Beziehung mit dem Zentralen Ort auf höchster Hierarchiestufe in Österreich, der Bundeshauptstadt Wien.

Ergänzend wird ein Überblick über die wichtigsten Aussagen der erweiterten Theorie der Zentralen Orte, und hier insbesondere in Bezug auf das Transportsystem, nach August Lösch gegeben.

Die erweiterte Theorie der Zentralen Orte bzw. die Theorie der Marktnetze nach August Lösch setzt sich mit der Frage nach dem (optimalen) Standort sowie der Untersuchung von Wirtschaftsgebieten und internationalem Handel auseinander.

Lösch geht im Gegensatz zu Christaller von einer Überlagerung der Marktnetze aus. In der Untersuchung des Standortproblems unterscheidet er die Frage nach dem Standort der Erzeugung und des Verbrauchs. Zwischen den Orten der Erzeugung und den Orten des Verbrauchs besteht in Betracht auf dasselbe Gut eine Kombination. Lösch listet eine Vielzahl solcher möglichen Kombinationen auf. Die wichtigsten dieser Kombinationen sind die Absatz- und Bezugsgebiete. Diese beiden Grundformen von Lagebeziehungen bilden laut Lösch (1940: 1 ff.) „das Kernstück jeder Standortbestimmung“. Solche Gebiete entstehen bei vollkommenem Wettbewerb, wenn also die Erzeugnisse vollkommen vergleichbar sind, und sind folgendermaßen definiert: Ein Absatzgebiet ist die Kombination aus einem Erzeugungsort mit mehreren Verbrauchsorten, ein Bezugsgebiet ist genau das Gegenteil, also mehrere Erzeugungsorte und ein Verbrauchsort.

Aus der Unterscheidung zwischen Orten der Erzeugung und Orten des Verbrauchs ergibt sich eine Spezialisierung, Handel und in weiterer Folge ein hierarchisch abgestuftes Transportsystem. Während Christaller in seiner Theorie nicht auf die Möglichkeit des Austausches eingeht, spielt bei Lösch Spezialisierung, Handel und der Aufbau des Infrastruktursystems eine wichtige Rolle.

In Zusammenhang mit der angesprochenen Thematik des Aufbaus des Infrastruktursystems wird der Begriff „Verkehrszentralität“ näher erläutert, der für das behandelte Thema von besonderer Bedeutung ist.

„Unter „Verkehrszentralität“ wird [...] generell die Einbindung von Einzelstandorten, Standortkomplexen oder ganzen Regionen in das Verkehrsnetz verstanden. Besonders relevant ist dabei die Lage an hochrangigen Leitlinien und vor allem an wichtigen Knoten des Verkehrssystems. Verkehrszentralität lässt sich funktional als „zeiträumliche Nähe zu Autobahnanschlüssen, Bahnhöfen und Flughäfen“ umschreiben.“ (Eberling, Henckel, Krug, Hollbach-Grömig oder Sandner in Weichhart et al. 2005: 42)

Hohe Verkehrszentralität kann als Standortfaktor für die Ansiedlung bestimmter Formen der marktorientierten Zentralität wirksam werden, das Sinken von Verkehrszentralität kann zum Verlust zentralörtlicher Funktionen führen. Verkehrszentralität bezieht sich auf die verkehrliche Erreichbarkeit eines Standortes für ein Einzugsgebiet, die anhand des Zeitaufwandes und der Bequemlichkeit gemessen werden kann. Zentrale Orte sind immer auch Verkehrsknotenpunkte, deren Lage im Verkehrsnetz die Erschließung des zugeordneten Bereichs sicherstellt. (vgl. Weichhart et al. 2005: 42)

Für die in der weiteren Bearbeitung durchgeführte Behandlung der Thematik von Arbeitsplätzen und Pendelverhalten ist außerdem der Begriff der „Arbeitszentralität“ grundlegend. *„Arbeits(platz)zentralität“ verweist auf eine „Zentralität“, die ein Ort aufgrund seines den lokalen Bedarf übersteigenden Arbeitsplatzangebots besitzt.“* (Weichhart et al. 2005: 43). Einen solchen Ort nennt man üblicherweise „Einpendlergemeinde“. Ein Einpendlerüberschuss allein sagt aber noch nichts über die Position der Gemeinde im zentralörtlichen System aus. Dafür ist eine Differenzierung der Zugehörigkeit der Arbeitsplätze erforderlich.

Auf das Zentrale Orte–Konzept und seine Anwendung im Untersuchungsraum bzw. das Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm für Niederösterreich wird in Kapitel 4.3.1. ausführlicher eingegangen.

3.1.4. Mobilität

Mobilität kann allgemein als physische, psychische oder soziale „Beweglichkeit“ (von lat. *mobilitas*: Beweglichkeit, Schnelligkeit, Gewandtheit) definiert werden. Im verkehrlichen Kontext wird der Begriff Mobilität auf die Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum

Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen eingeschränkt. Mobilität dient auch dazu, den Lebensraum optimal zu nutzen und zu erweitern. Vielfach wird Mobilität auch als Bereitschaft und Fähigkeit definiert, räumliche Standortveränderungen vornehmen zu wollen oder zu können. Unter Mobilität versteht man also die Bewegungswünsche und Bewegungsmöglichkeiten von Personen, Gütern und Nachrichten. Das Mobilitätsverhalten zeichnet sich dadurch aus, wie Personen die ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsressourcen nutzen. (vgl. Herry 2007: 85 und Grüssinger et al. 2009: 12)

Das Mobilitätsverhalten von Personen lässt sich in viele Einzelerkenntnisse zerlegen. Wichtig sind dabei die Häufigkeit und der Anlass der Ortsveränderungen sowie deren räumliche, zeitliche und modale Aspekte. Zur Abbildung dieser Aspekte steht eine Reihe von Mobilitätsmerkmalen, wie z.B. die Verkehrsmittelwahl, der Wegzweck, die Weglänge und die Wegdauer, zur Verfügung. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2009: 7)

3.2. Veränderte Voraussetzungen durch die EU-Erweiterung und den Infrastrukturausbau

Zur Darstellung der theoretischen Grundlagen für diese Arbeit soll vorweg genommen werden, dass es meist keine eindeutigen bzw. unumstrittenen oder allgemein anerkannten Erklärungen für Fragen der Regionalentwicklung gibt. Es wird in diesem Kapitel versucht, bedeutende und zum Teil auch sehr unterschiedliche Ansätze aufzuzeigen, die die thematisierten Entwicklungen auf einer theoretischen Ebene zu erklären versuchen. Es besteht allerdings kein Anspruch, eine eindeutige theoretische „Lösung“ aufzuzeigen.

3.2.1. Wichtige Argumente zur Regionalentwicklung

3.2.1.1. Neoklassische Theorie

Die Grundidee der Neoklassik beruht auf folgenden Annahmen: Treten in einer Wirtschaft Knappheiten auf, so kommt es zu Preisunterschieden, die Möglichkeiten für Investitionen, gewinnbringenden Handel oder nutzenerhöhende Verlagerungen von Produktionsfaktoren signalisieren. Da die Wirtschaftssubjekte solche Möglichkeiten nicht ungenutzt lassen, reagieren sie auf die Preisunterschiede so lange, bis diese und die sie verursachenden Knappheiten wieder ausgeglichen sind.

Folgende grundlegende (stark vereinfachende) Annahmen bilden die Basis der Theorie:

- **Nutzenmaximierung:** Die Wirtschaftssubjekte trachten danach, ihren Nutzen zu maximieren (bzw. Unternehmen streben Gewinnmaximierung an).
- **Vollständige Information:** Die Wirtschaftssubjekte sind über alle relevanten Preise perfekt informiert.
- **Flexible Preise:** Preise passen sich unmittelbar der Situation am Markt an, signalisieren also Knappheiten. Dies gilt auch für Löhne auf dem Arbeitsmarkt.
- **Atomistische Konkurrenz:** Auf allen Märkten stehen einander so viele Anbieter und Nachfrager gegenüber, dass keiner den Marktpreis beeinflussen kann.

Als Konsequenz aus diesen Annahmen ergibt sich ein Gleichgewicht auf allen Märkten, Angebot und Nachfrage gleichen sich also aus.

(vgl. Maier et al. 2006: 55)

Auf den folgenden Seiten soll die Frage beantwortet werden, welche Beziehungen sich im neoklassischen Modell im Fall von mehreren Regionen ergeben und wie sich das Wachstum bzw. Veränderungen in einer Region auf die anderen Regionen auswirken.

Dies erscheint für die vorliegende Arbeit besonders interessant, da es in der behandelten Region nordöstliches Weinviertel einerseits in Zukunft zu enormen Veränderungen in der Erreichbarkeit kommen wird (A5 Nord Autobahn), die sich auch auf angrenzende Regionen bzw. die Beziehungen mit diesen auswirken werden und andererseits durch die EU-Erweiterung und die vollständige Öffnung der Grenzen ein verstärkter Austausch oder sogar ein teilweises Verschmelzen von Regionen angeregt wird. Das bedeutet, dass sich die Entwicklungen von angrenzenden Regionen in diesem Raum in Zukunft stärker gegenseitig beeinflussen werden.

Für ebendiese Aspekte soll an dieser Stelle eine theoretische Basis gebildet werden.

Wachstumsausgleich durch Faktorwanderung

In dem einfachen neoklassischen Modell werden zwei Produktionsfaktoren unterschieden – Arbeit und Kapital. Wegen der grundlegenden Annahmen der Neoklassik werden beide Produktionsfaktoren nach dem Wert ihres Grenzprodukts entschädigt – für den Faktor Arbeit ist dies der Lohnsatz, für den Faktor Kapital der Kapitalzins. Die Produktionsfaktoren fließen immer in jene Nutzung, in der sie am produktivsten sind.

Nimmt man an, dass die Produktionsfaktoren vollkommen mobil sind, dass also keine Transportkosten anfallen, und dass aufgrund einer exogenen Störung Region 1 kapitalintensiver produziert als Region 2 (also relativ mehr Kapital einsetzt als Arbeitskräfte; in dieser Region liegt der Lohnsatz über jenem in der zweiten Region, der Kapitalzins darunter), so besteht ein Anreiz für die Arbeitskräfte, von Region 2 in Region 1 zu wandern. Da sich das Kapital am Kapitalzins orientiert, wird es in umgekehrter Richtung, nämlich von Region 1 in die Region 2 wandern.

Diese Wanderungsbewegungen führen aber weiter dazu, dass sich die Einsatzverhältnisse von Kapital und Arbeit in den beiden Regionen verschieben und sich die Kapitalintensitäten der beiden Regionen angleichen. Die ungehinderte Faktorwanderung führt im neoklassischen Modell also zu einem Ausgleich von Lohn- und Zinsunterschieden zwischen den Regionen.

(vgl. Maier et al. 2006: 62 ff.)

Die folgenden beiden Abbildungen stellen diesen Prozess grafisch dar:

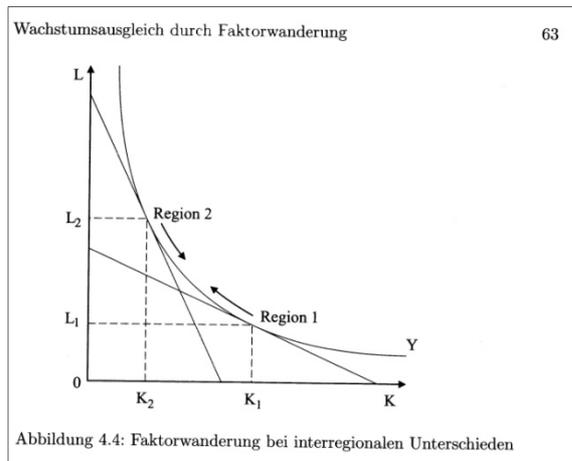


Abbildung 5: Faktorwanderung bei interregionalen Unterschieden; Quelle: Maier et al. 2006: 63

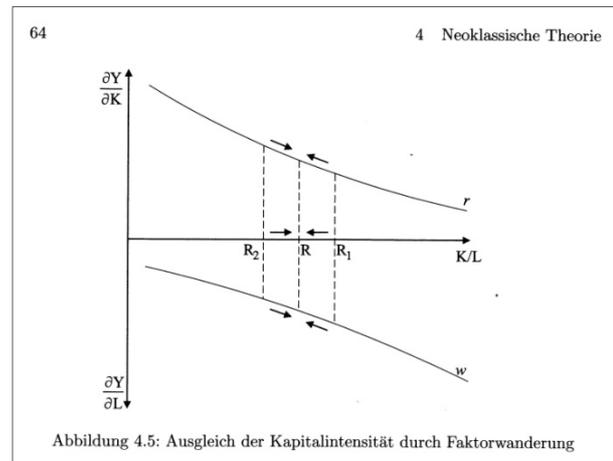


Abbildung 6: Ausgleich der Kapitalintensität durch Faktorwanderung; Quelle: Maier et al. 2006: 64

Wachstumsausgleich durch interregionalen Handel (Heckscher & Ohlin Modell)

Grundlegende Annahmen der außenhandelstheoretischen Analyse von Heckscher und Ohlin (1991) besagen, dass die Regionen keine Produktionsfaktoren austauschen, dass sie also von Unterschieden in der Faktorausstattung profitieren können. Es wird angenommen, dass Güter vollkommen mobil, Produktionsfaktoren hingegen vollkommen immobil sind.

Dabei wird wiederum von zwei Regionen ausgegangen, die die gleiche Produktionstechnologie verwenden, sich aber in der Ausstattung mit Arbeit und Kapital unterscheiden. Um die Auswirkungen interregionalen Handels aufzuzeigen, zieht man zwei Güter als Beispiele heran, etwa Textilien (arbeitsintensiv) und Stahl (kapitalintensiv).

Man geht von der Situation aus, dass kein Handel betrieben wird. Nachdem Region 1 über mehr Kapital verfügt, wird der relative Preis von Kapital dort niedriger sein als in Region 2.

Da sich die Produktionstechnologien zwischen den Regionen nicht unterscheiden, können die Industrien in beiden Regionen auf gleiche Weise Arbeit gegen Kapital und umgekehrt substituieren. Da Kapital in Region 1 leichter verfügbar und damit billiger ist als in Region 2, wird jede der beiden Industrien in Region 1 relativ mehr Kapital einsetzen als die entsprechende Industrie in Region 2. Die unterschiedlichen Faktorpreise und die Unterschiede in der Faktorintensität der beiden Sektoren wirken sich auf die Güterpreise in den beiden Regionen aus. Da die Textilindustrie in Region 1 mehr von dem dort knappen Faktor Arbeit benötigt als die Stahlindustrie, können Textilien dort nur relativ teurer produziert werden. Gleiches gilt für Stahlindustrie in Region 2. Wird in dieser Situation interregionaler Handel zugelassen (oder zumindest erleichtert, siehe Beispiel EU-Erweiterung), so werden

Textilien von Region 2 nach Region 1 verkauft werden, Stahl hingegen von Region 1 in Region 2. Für diese Handelsströme sind nicht die absoluten, sondern die relativen Preise relevant. Durch die Güterströme kann sich jede Region auf jenes Produkt spezialisieren, für das sie besser ausgestattet ist. In weiterer Folge kommt es jedoch dazu, dass sich die relativen Faktorpreise aufeinander zubewegen und es kommt einerseits zu einer Angleichung der relativen Güterpreise, andererseits auch zu einem Ausgleich der Kapitalintensitäten zwischen den Regionen in jedem der beiden Sektoren – in einer neoklassischen Welt so lange, bis Gleichgewichtspreise erreicht sind. Interregionaler Handel führt also zu einem Ausgleich der relativen Faktorpreise, selbst wenn die Produktionsfaktoren nicht zwischen den Regionen wandern.

Die grundlegende Erkenntnis der Theorie von Heckscher und Ohlin kann leicht auf mehr Ressourcen als nur Arbeit und Kapital ausgedehnt werden, zum Beispiel Rohstoffe und andere natürliche Ressourcen.

(vgl. Maier et al. 2006: 65 ff.)

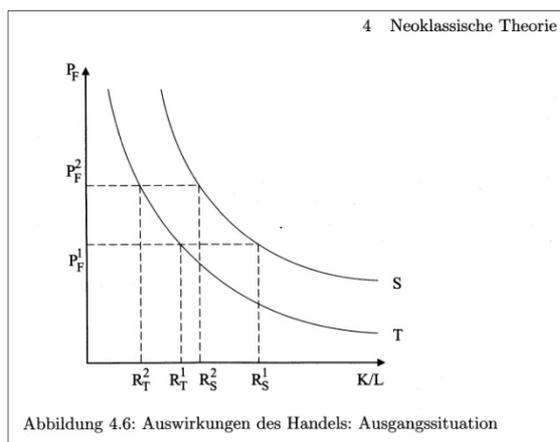


Abbildung 7: Auswirkungen des Handels: Ausgangssituation; Quelle: Maier et al. 2006: 66

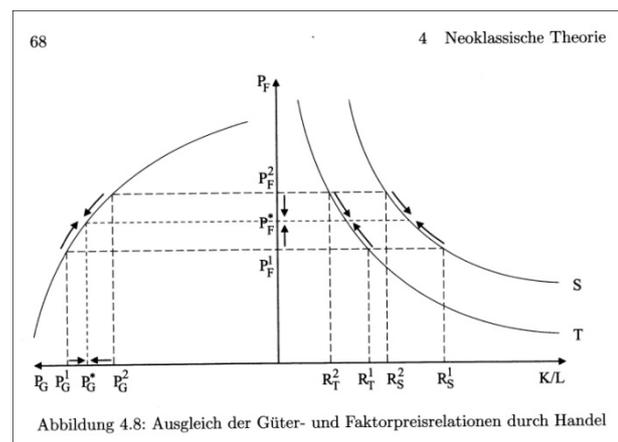


Abbildung 8: Ausgleich der Güter- und Faktorpreisrelationen durch Handel; Quelle: Maier et al. 2006: 68

3.2.1.2. Polarisierungstheorie

Vor allem die in der Neoklassik inhärente Tendenz zum Gleichgewicht wird nicht allgemein widerstandslos akzeptiert, sondern stößt immer wieder auf Kritik. Der Gleichgewichtstendenz steht die Erfahrung gegenüber, dass im Wirtschaftsleben prosperierende und stagnierende Bereiche nebeneinander auftreten, seien es nun verschiedene Regionen, Länder oder Sektoren, zwischen denen oft erhebliche Einkommens- und Preisunterschiede bestehen.

Aus dieser Auseinandersetzung mit der Neoklassik ist die Polarisierungstheorie entstanden. Die polarisierungstheoretischen Argumente wurden induktiv gewonnen, sie sind das Ergebnis detaillierter empirischer Untersuchungen.

Die Polarisationsansätze stellen der Gleichgewichts- und Konvergenztendenz der Neoklassik die Vorstellung ungleichgewichtiger und divergierender Entwicklungspfade gegenüber. Demnach führt der Entwicklungsprozess nicht zu einem Ausgleich, sondern eher zu einer Verstärkung von Unterschieden.

Die Polarisierungstheorie beruht auf folgenden Annahmen:

- Produktionsfaktoren werden als heterogen und zumindest teilweise immobil angesehen.
- Die Märkte sind nicht durch vollständige Konkurrenz, sondern durch Monopole, Oligopole und Externalitäten geprägt.
- Informationen sind nicht automatisch überall frei verfügbar, sondern breiten sich im Raum und durch das Wirtschaftssystem aus.

(vgl. Maier et al. 2006: 77 f.)

Es wird eine generelle Unterscheidung vorgenommen in sektorale und regionale Polarisierung, wobei für die hier behandelte Themenstellung eher die regionale Polarisierung von Bedeutung ist. Bei der regionalen Polarisierung werden vor allem die Unterschiede zwischen Regionen hervorgehoben. Klassische Vertreter dieses Zweiges der Polarisierungstheorie sind Gunnar Myrdal und Alfred O. Hirschman.

Während in der neoklassischen Vorstellung eine Abweichung vom Gleichgewicht Prozesse auslöst, die die abweichende wirtschaftliche Größe wiederum auf ihren Gleichgewichtswert zurückführt, wird in der polarisierungstheoretischen Sicht mit Zusammenhängen argumentiert, die auf die ursprüngliche Abweichung so zurückwirken, dass sie verstärkt wird. Impulse in positiver oder negativer Richtung kumulieren daher im Laufe der Zeit zu ausgeprägten und stabilen Entwicklungsunterschieden. Es wird ein Nebeneinander positiver und negativer Rückkoppelungseffekte gesehen, während in der Neoklassik nur negative Rückkoppelungseffekte betrachtet werden. (vgl. Maier et al. 2006: 80)

Entwicklung ist nach diesen Vorstellungen jedenfalls untrennbar mit Ungleichheit verbunden, weil Entwicklung ungleichmäßig, auf wenige Regionen konzentriert, auftritt.

Polarisierungstheoretiker unterscheiden bei den Interaktionen zwischen den Regionen zwei gegenläufige Effekte – Ausbreitungs- („spread“) und Entzugseffekte („backwash effects“)

(Myrdal) bzw. Sicker-effekte („trickling-down effects“) und Polarisierungseffekte („polarization effects“) (Hirschman). Ausbreitungs- (oder Sicker-) effekte führen zur räumlichen Ausbreitung von Entwicklungsimpulsen, indem sie einen positiven Anstoß auf die Nachbarregionen geben. Entzugs- (oder Polarisations-) effekte wirken negativ auf ihre Umgebung, etwa durch Entzug qualifizierter Arbeitskräfte oder von innovativem Potenzial. (vgl. Maier et al. 2006: 83) Oft treten Entzugseffekte von regionalen Zentren ausgehend auf die nahen ländlichen Regionen auf.

3.2.2. Effekte der EU-Erweiterung

Die unterschiedlichen Effekte der EU-Erweiterung sind nicht immer eindeutig erkenn- und beschreibbar. Die tatsächlich stattfindenden Entwicklungen, die durch die EU-Erweiterung hervorgerufen werden, liegen meist in der Mitte der theoretischen Vorhersagen und können auch nicht immer eindeutig bestimmten Ursachen zugeschrieben werden.

Daher darf nicht davon ausgegangen werden, dass die in Folge aufgezeigten Theorien in jedem Fall auch tatsächlich eintreten.

Es kann aber eindeutig festgestellt werden, dass durch die EU-Erweiterung Potenziale geschaffen und Transaktionskosten (in erster Linie Transportkosten) abgebaut werden.

3.2.2.1. Standorttheorien

Nach den Ansätzen der Standorttheorien ist die geografische Lage einer Region für ihre Entwicklung im Zuge der EU-Erweiterung mit entscheidend.

Standorttheorien befassen sich mit einzelwirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Lokalisationsproblemen. Dabei ermitteln die einzelwirtschaftlichen Standorttheorien den optimalen Standort für einen Einzelbetrieb, während die gesamtwirtschaftlichen Modelle nach der optimalen räumlichen Struktur aller ökonomischen Aktivitäten einer Volkswirtschaft fragen. (vgl. Schätzl 2003: 29 f.)

Zu den bedeutendsten Theorien der einzelwirtschaftlichen Betrachtung zählt die Industriestandorttheorie Alfred Webers (bzw. auch die Modelle von Moses und Palander), bedeutende Vertreter der gesamtwirtschaftlichen Standortstrukturtheorien sind Johann Heinrich von Thünen mit seiner Theorie der Landnutzung, Walter Christaller mit der Theorie der zentralen Orte sowie August Lösch (Theorie der Marktnetze) (vgl. Kapitel 3.1.3.).

In dieser Arbeit sollen die verschiedenen Theorien nicht im Einzelnen erläutert werden, da dies zu umfangreich wäre. Es wird allerdings auf die Bedeutung der Standorttheorien vor

dem Hintergrund der EU-Erweiterung und auch vor dem Hintergrund der A5 Nord Autobahn hingewiesen.

Unterschiedliche Steuern oder Löhne beeinflussen die Produktionskosten und zusammen mit den Regeln für den Handel weiter die Standortwahl von Unternehmen und die Größe der Betriebe. Dies wirkt sich wieder auf das Verkehrsaufkommen aus und hat Rückwirkungen auf den Infrastrukturaufbau. (vgl. Kilpatrick 2007: 14)

Durch die EU-Erweiterung kommt es zu veränderten Standortmustern („Zusammenwachsen“ zweier Regionen, die vormals fast völlig voneinander abgegrenzt waren), neuen Inputquellen und Absatzmärkten sowie einer Aufwertung grenznaher Räume, und durch die Autobahn verändern sich Erreichbarkeiten und Lagegunst, die sich auf Betriebsansiedlungen auswirken (siehe Kapitel 3.2.3.1.).

3.2.2.2. Räumliche (interregionale) Mobilität von Arbeitskräften

Unter dem Begriff räumliche (interregionale) Mobilität der Arbeitskräfte wird jede Veränderung des Produktionsfaktors Arbeit von einem Raumpunkt (Region) zu einem anderen Raumpunkt (Region) verstanden. Bei räumlichen Arbeitskräftebewegungen mit gleichzeitigem Wechsel des Wohnortes spricht man von Wanderung (Migration), bei räumlicher Arbeitskräftebewegung, die nicht mit einer Verlagerung des Wohnsitzes verbunden ist, von Berufspendlern. (vgl. Schätzl 2003: 104)

In Kapitel 3.2.1. wurden bereits verschiedene theoretische Grundkonzepte vor dem Hintergrund der Mobilität bzw. Immobilität von Produktionsfaktoren (bzw. Arbeitskräften) erläutert. An dieser Stelle soll nun besonders auf theoretische Aspekte der regions- und grenzüberschreitenden Mobilität von Arbeitskräften eingegangen werden.

Die räumliche – und dabei besonders die grenzüberschreitende – Mobilität der Arbeitskräfte spielt eine wichtige Rolle in Zusammenhang mit der EU-Erweiterung. Zunächst stellt die Unzufriedenheit eines Individuums oder einer Gruppe mit der ökonomischen oder gesellschaftlichen Situation in einer bestimmten Region und die Kenntnis von alternativen Regionen, die eine bessere Verwirklichung des individuellen Anspruchsniveaus erwarten lassen, eine grundlegende Voraussetzung für räumliche Mobilitätsentscheidungen dar (vgl. Schätzl 2003: 105). Allein die *Kenntnis* von alternativen Regionen, die eine bessere Verwirklichung des Anspruchsniveaus erwarten lassen, reicht aber oft nicht aus – grundlegende Voraussetzungen für realisierte Mobilität, wie zum Beispiel die Öffnung der Grenzen, müssen ebenfalls erfüllt sein. An dieser Stelle knüpft die Theorie der räumlichen Mobilität der Arbeitskräfte an die Praxis des in dieser Arbeit behandelten Themas an – durch

die EU-Erweiterung und den völligen Wegfall der Grenzkontrollen wird räumliche Mobilität der Arbeitskräfte – sowohl für Migranten als auch für Berufspendler – leichter ermöglicht. Vollkommene Mobilität zwischen Regionen würde bedeuten, dass keine Transportkosten anfallen, wenn die Produktionsfaktoren bzw. Arbeitskräfte von einer Region in eine andere verfrachtet werden (vgl. Maier et al. 2006: 62). Dies ist ein idealtypischer Zustand, der nicht erreicht werden kann, die Kernaussage ist jedoch, dass mit sinkenden Transportkosten die räumliche Mobilität steigt.

Die bisher realisierten Pendler- und Migrationsbewegungen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten (NMS) nach Österreich entstanden unter dem Regime der Übergangsfristen, in dem die grenzüberschreitende Arbeitskräftewanderung durch institutionelle Bestimmungen eingeschränkt wird (siehe Kapitel 2.2.). Dadurch stellt sich die Frage, wie hoch Migration bzw. grenzüberschreitendes Pendeln bisher gewesen wären, wenn es keine Übergangsfristen gegeben hätte bzw. wie hoch die generelle Mobilitätsbereitschaft in den benachbarten Regionen der neuen EU-Mitgliedstaaten ist. Betrachtet man dabei die Voraussagen der Migrationstheorie zu den Motiven der Arbeitskräftewanderung, so ist von einem nicht unerheblichen Potenzial an wanderungswilligen Arbeitskräften in der Grenzregion auszugehen. (vgl. Huber 2007: 41)

Vor der EU-Erweiterung wurde vorausgesagt, dass bei einer frühzeitigen Liberalisierung des Arbeitsmarktes kurzfristig relativ viele ausländische Arbeitskräfte in die österreichischen Grenzgebiete einpendeln würden. Als Grund dafür wurden vor allem die Unterschiede in den Nominalöhnen zu Wechselkursen gesehen. Migration in den Grenzgebieten wurde hingegen als nicht bedeutsam eingestuft. (vgl. Palme 1999: 101 f.)

3.2.2.3. Integrationseffekte

Von der EU-Erweiterung wurde bereits in den 1990ern erwartet, dass sie die wirtschaftliche Entwicklung in den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) fördern und den Handel zwischen den MOEL und Westeuropa beleben würde. Außerdem war offensichtlich, dass die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs den Modal Split stark ändern würde.

Der vermehrte Wohlstand in den MOEL durch die EU-Erweiterung belebt aber auch den Personenverkehr. Bereits in den 1990ern wurde zusätzlich zur wachsenden touristischen Nachfrage eine erhöhte, grenzüberschreitende berufliche Mobilität (Pendler) vorausgesagt. (vgl. Puwein 2000: 2 f.)

Abbildung 9 gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Integrationseffekte, die im Vorfeld der EU-Erweiterung theoretisch erwartet wurden:

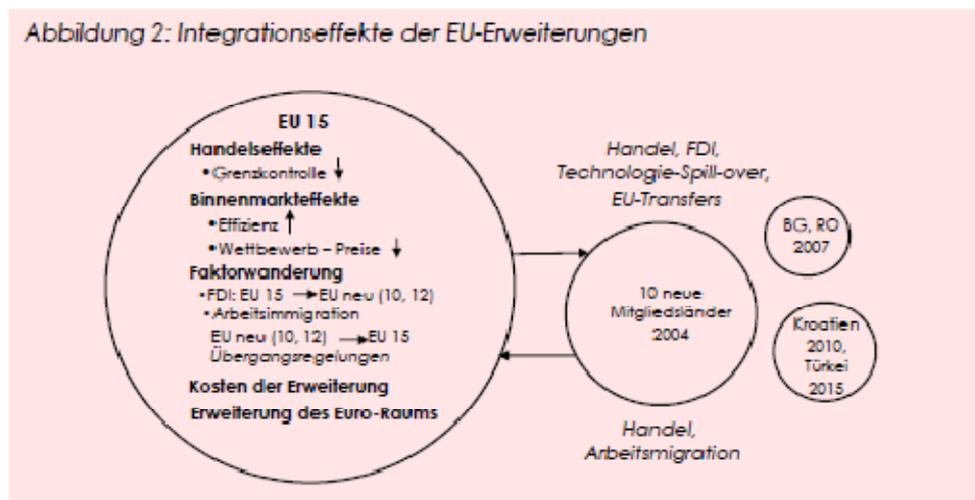


Abbildung 9: Integrationseffekte der EU-Erweiterungen; Quelle: Breuss 2007: 939

- **Handelseffekte:** Die Teilnahme am EG-Binnenmarkt bedeutet zum einen die Teilnahme an der EU-Zollunion und den Wegfall der Grenzkontrollen (im Ausmaß von rund 2½% des Handelswertes), der ähnlich wie ein Zollabbau wirkt.
- **Binnenmarkteffekte:** Als Folge der Teilnahme am erweiterten Binnenmarkt wird die Produktivität (Effizienz) gesteigert und der Wettbewerb intensiviert (die Preise sinken). Es ergeben sich „Wachstumseffekte“.
- **Faktorwanderung:** Kapital wandert vom Westen in den Osten. Die Lohnunterschiede würden zudem theoretisch eine Arbeitsmigration von Ost nach West induzieren; diese wurde teilweise durch die 7-jährigen Übergangsfristen unterbunden. Bei freier Wanderung des Faktors Arbeit wäre im Westen ein positiver, im Osten ein negativer makroökonomischer Effekt zu erwarten.
- **Kosten der EU-Erweiterung:** Wegen ihres niedrigen Entwicklungsniveaus sind die neuen Mitgliedsländer Nettoempfänger aus dem EU-Haushalt; die Strukturmittel können zur Verbesserung der Infrastruktur verwendet werden. Die alten Kohäsionsländer (Griechenland, Irland, Portugal und Spanien) verlieren durch Umverteilung der Mittel in die neuen Mitgliedsländer.
- **Teilnahme an der Wirtschafts- und Währungsunion:** Die erste Ex-ante-Studie für Slowenien prognostiziert für dieses Land mäßige Wachstumsimpulse durch die Übernahme der gemeinsamen Währung (Neck – Weyerstrass, 2007).

(vgl. Breuss 2007: 938)

Die Erwartungen in Bezug auf oben beschriebene Integrationseffekte haben sich in den neuen Mitgliedsländern mehr als erfüllt. Nahezu alle neuen EU-Volkswirtschaften wachsen wesentlich schneller als vor der Integration in den EU-Binnenmarkt. Die Teilnahme an der Zollunion der EU hatte eine beträchtliche Zunahme des Handels zur Folge.

(vgl. Breuss 2007: 933)

Für die österreichischen Regionen im Speziellen wurden durch die EU-Erweiterung 2004 zum Teil sehr unterschiedliche Auswirkungen erwartet. Diese ergeben sich zum einen aus der Wirtschaftsstruktur der einzelnen Teilräume, zum anderen aus vorhandenen Standortfaktoren und anderen Indikatoren. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die EU-Erweiterung auf die regionale Wirtschaftsstruktur eher polarisierend wirkt.

Für die hier bearbeitete Themenstellung sind die Integrationserwartungen für ländliche Regionen auf der einen Seite und für Grenzräume auf der anderen Seite besonders interessant. Experten sehen gerade in ländlichen Gebieten in den Grenzregionen zu den MOEL eine besondere Problemlage. Zu den bereits in der Vergangenheit passierten Verlusten an komparativen Standortvorteilen in der Sachgüterproduktion kommen nun Anpassungsprobleme für regional handelbare Dienstleistungen aus dem Aufbrechen bisher durch die Grenze segmentierter Märkte hinzu.

Besondere Probleme der ländlichen Grenzregionen liegen in der überdurchschnittlichen Ausrichtung auf regionale Märkte und in der wesentlich schlechteren Ausstattung mit Standortfaktoren, die aber gerade in einer internationalen, wissensorientierten Wirtschaft von Bedeutung sind. Durch den im Grenzraum zu erwartenden verstärkten Wettbewerbsdruck auf regionalen Märkten kommen auf die peripheren ländlichen Grenzgebiete weitere Herausforderungen zu. (vgl. Mayerhofer et al. 2001: 689 ff.) Unternehmen können nun leichter direkt in den MOEL anstatt in österreichischen Grenzgebieten investieren, wodurch besonders die Standortattraktivität der strukturschwachen Randgebiete weiter geschwächt wird. Die Gewerbegebiete der österreichischen Grenzgebiete sind einer starken Konkurrenz ausgesetzt, da sich die Lohnunterschiede in den Preisen niederschlagen. Ländliche Grenzgebiete sind vor allem in den frühen Integrationsphasen benachteiligt, der Anpassungsdruck in den Grenzgebieten wird jedoch mit zunehmender Integration der MOEL tendenziell abnehmen. Langfristig wird der Druck auf die Arbeitsmärkte der österreichischen Grenzgebiete schwächer sein als in den Verdichtungsregionen. (vgl. Palme 1999: 100 ff.)

Dennoch darf in dieser Hinsicht nicht zu stark vereinfacht argumentiert werden. Die ursprüngliche verallgemeinernde Annahme, dass periphere Regionen die Verlierer und die zentralen Räume die Gewinner der Ostöffnung durch den Fall des Eisernen Vorhanges 1989

seien, wurde als in dieser Vereinfachung nicht haltbar widerlegt. Es sind seither auch in peripheren Regionen dynamisierende Effekte durch die Durchlässigkeit der Grenzen entstanden. (vgl. Höfler et al. 1999: 34)

3.2.3. Effekte von Verkehrsinfrastruktur(aus)bauten

Zur Frage der Effekte oder Auswirkungen von Verkehrsinfrastruktur(aus)bauten gibt es in Fachkreisen sehr unterschiedliche und sogar ziemlich konträre Ansätze. Die in diesem Kapitel dargestellten gegensätzlichen Sichtweisen (positive bzw. negative Effekte) beruhen im Wesentlichen auf den oben erläuterten theoretischen Konzepten der Gleichgewichtstheorie auf der einen bzw. der Polarisierungstheorie auf der anderen Seite.

3.2.3.1. Positive Effekte durch Verkehrsinfrastrukturausbauten

Der Grund für die umfangreichen Investitionen in den Verkehrsinfrastrukturausbau sind die unterschiedlichen positiven Wirkungen, die aus diesen Einrichtungen erwartet werden.

Standorteigentümer bzw. –nutzer als tatsächliche oder potenzielle Benutzer von Verkehrsinfrastrukturen sowie deren Betreiber und Produzenten verfolgen beim Aus- und Umbau von Verkehrssystemen unterschiedliche Ziele: während die einzelnen Verkehrsteilnehmer Maßnahmen nach dem Ausmaß ihrer Reisezeit- und Transportkostensparnis bewerten, fragen die Eigentümer von Standorten nach der Erhöhung von deren Nutzungspotenzial und Marktwert, während sich die Standortnutzer dabei primär für die Steigerung ihrer nutzungsabhängigen Gewinnchance bzw. ihrer Lebensqualität interessieren. (vgl. Bökemann et al. 2000: 10)

Vier bedeutende positive Entwicklungen in Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturausbauten werden in dieser Arbeit näher beleuchtet: Standortqualität, Erreichbarkeit, Bevölkerungszuwächse und Betriebsansiedlungen.

Standortqualität

Etwa aus der Sicht von Bökemann (1999) hat der (Aus-)bau von Infrastruktur immer die Entstehung oder Verbesserung von Standortqualität (der Lagegunst des Standortes) zur Folge. Mit dem Anschluss an ein infrastrukturelles Leitungssystem entstehen Gelegenheiten auf dem Standort, die einen Austausch mit anderen Standorten ermöglichen und daraus Vorteile für den Standort selbst entstehen lassen.

Bökemann greift dabei insbesondere auf das Potenzialmodell zurück. Die zugrunde liegende Hypothese dieses Modells besagt, dass die allgemeine lagebezogene Nutzbarkeit, also das

Potenzial eines Standortes, mit der realen Nutzungsintensität der umgebenden Standorte wächst und mit deren Entfernung bzw. mit der entsprechenden Widerstandsfunktion abnimmt. (vgl. Bökemann 1999: 45)

Die Entfernung zwischen zwei Standorten ist eine unveränderbare Größe, die Widerstandsfunktion kann jedoch unter anderem durch Verkehrsinfrastrukturausbauten verändert werden. Die Widerstandsfunktion im Potenzialmodell sinkt zum Beispiel, wenn eine Freilandstraße zu einer Autobahn ausgebaut wird. Gemäß dieser Definition steigt also das Potenzial bzw. die Nutzbarkeit eines Standortes durch Infrastrukturausbau (damit verbundene Verminderungen der Nutzbarkeit durch verkehrsbedingte Störungen müssen natürlich ebenfalls berücksichtigt werden).

Derartige Gelegenheiten, die sich durch Infrastrukturanschlüsse ergeben, können etwa Kosten- und Innovationsvorteile (Großbetriebsvorteile, Freisetzung von Ressourcen durch Fremdbezug von Rohstoffen etc.) sowie die Teilhabe an Großbetriebsvorteilen andernorts erzeugter Güter sein (vgl. Bökemann 1999: 54 f.).

Mit dem Ausbau von Verkehrsinfrastruktur steigt aber nicht nur die betriebliche Standortqualität, sondern durch Mobilitätserhöhung verbessert sich auch die Lebensqualität der auf den betroffenen Standorten ansässigen Bevölkerung. Der Handlungsspielraum des Einzelnen wird vergrößert, indem die Zahl der Arbeits-, Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitgelegenheiten gesteigert und der Zeitaufwand für Aktivitäten verringert wird. Die „standörtliche Versorgungsqualität“ steigt. (vgl. Bökemann et al. 2000: 122)

Erreichbarkeit

Für die regionale Erreichbarkeit einer Gemeinde kann ein äußerst attraktiver Zielstandort in größerer Entfernung ebenso wichtig sein wie ein weniger bedeutender in unmittelbarer Nähe. Durch die Verringerung der Reisezeit zwischen zwei Gemeinden steigt die Erreichbarkeit automatisch für beide Standorte (vgl. Bökemann et al. 2000: 35). Die Reisezeiten zwischen Standorten stellen die Grundlage von Erreichbarkeitsanalysen dar.

An dieser Stelle setzt wiederum das Thema „Verkehrsinfrastrukturausbau“ an, das in dieser Arbeit behandelt wird. Verkehrsinfrastrukturausbau führt zu einer Verringerung der Reisezeiten zwischen Gemeinden und erhöht damit die Erreichbarkeit der Standorte, die an dieser Einrichtung liegen.

Bevölkerungszuwächse

Als Folge von erhöhter Standortqualität sowie verbesserten Erreichbarkeiten wird eine Region zumeist auch als Wohnstandort attraktiver. Im Allgemeinen kann davon

ausgegangen werden, dass durch Verkehrsinfrastrukturausbau ein Bevölkerungszuwachs hervorgerufen wird. Durch eine verbesserte Verkehrsverbindung zwischen einer Stadt und einer ländlichen Region kann beispielsweise der Einzugsbereich der Stadt vergrößert werden. Das bedeutet, dass auch weiter vom Stadtgebiet entfernte Gemeinden für Pendler als Wohnstandort attraktiv werden, da der Arbeitsplatz auch vom Land weiterhin gut erreichbar ist.

Loibl und Kramar (2001) konnten beispielsweise anhand von Modellberechnungen feststellen, dass die Zuwanderungspotenziale für die Gemeinden im Wiener Umland seit 1971 kontinuierlich zunehmen. Für die Zukunft bis etwa 2015 werden bei verbesserten Erreichbarkeitsbedingungen (Berücksichtigung eines wahrscheinlichen zukünftigen Straßennetzes) im Norden neben Klosterneuburg und Tulln vor allem in Stockerau und Wolkersdorf Wanderungszunahmen erwartet. Im Osten ist für Deutsch-Wagram, Großenzersdorf und Schwechat mit einem Anstieg an Wiener Zuwanderern zu rechnen. Im Südosten profitieren vor allem Pottendorf und Ebreichsdorf, im Westen hauptsächlich Neulengbach und im Süden wie bisher die Gemeinden Perchtoldsdorf, Mödling und Baden, aber verstärkt auch Bad Vöslau und Traiskirchen. Auch in wachsender Entfernung von Wien wird eine weitere Zunahme an Zuwanderern aus Wien und damit verstärkter Siedlungsdruck eintreten. (vgl. Loibl et al. 2001: 314) Für den Großraum Wien wird also Suburbanisierung als eine der Folgen von verbesserten Erreichbarkeitsbedingungen prognostiziert.

Betriebsansiedlungen

Wird Verkehrsinfrastruktur ausgebaut, so verringert sich der Transportwiderstand für den Güterverkehr und in einer idealen Marktwirtschaft (keine Monopole, keine staatlichen Eingriffe) ergeben sich geringere Transportkosten, die zur Senkung von Güter- und Dienstleistungskosten und damit zu einer Senkung der Produktionskosten führen. Unternehmen können in einem größeren Absatzgebiet ihre Produkte verkaufen. Dadurch und durch die niedrigeren Preise steigt der Konsum und damit die Produktion, was wieder eine Beschäftigungswirkung haben kann (vgl. Kilpatrick 2007: 12 f.).

Sieht man diese Zusammenhänge in Verbindung mit den Bevölkerungszuwächsen, die sich aus Verkehrsinfrastrukturausbauten ergeben und dem damit verbundenen steigenden Angebot an Arbeitskräften sowie mit den besseren Erreichbarkeiten für Kunden, so lässt sich schnell erkennen, dass Regionen durch Verkehrsinfrastrukturausbauten auch für Betriebsansiedlungen interessanter werden.

Zahlreiche österreichische und internationale Beispiele belegen die Tatsache, dass Betriebsansiedlungen zunehmen, sobald Autobahnen gebaut werden. Eine gute Verkehrsanbindung kann eine Grundlage für betrieblichen Erfolg sein.

3.2.3.2. Negative Effekte durch Verkehrsinfrastrukturausbauten

Neben dieser beschriebenen Sichtweise über den theoretischen Zusammenhang zwischen Infrastruktur und Standortqualität und der positiven Wirkung von Infrastrukturausbauten sind jedoch auch konträre Thesen nicht außer Acht zu lassen.

Auf der anderen Seite stehen nämlich Argumente, die Infrastrukturausbau in Zusammenhang mit der Vernichtung von Dorfstrukturen und –kulturen sehen. So sieht zum Beispiel Knoflacher negative Auswirkungen durch die hohen Geschwindigkeiten und die geringen Kosten des heutigen Verkehrssystems auf die Struktur der Orte, den Zusammenbruch der Nahversorgung, des Gewerbes und auch der Landwirtschaft (vgl. Knoflacher 1997: 55). Die Gefahr, dass Dörfer zu monofunktionalen Wohnsiedlungen ohne Arbeitsplätze werden, ist tatsächlich nicht zu leugnen, wie man an zahlreichen österreichischen Beispielen erkennen kann.

Aber auch Kilpatrick versucht in den dichten Verkehrsnetzen nicht nur die Vor- sondern auch die Nachteile zu sehen. Er betrachtet dabei vor allem den großen Flächen- und Bodenverbrauch, die Zerschneidungswirkung für Landschaften und Lebensräume und die Zerstörung von gewachsenen Stadtstrukturen sowie zusätzliche Schäden durch den Verkehr selbst. (vgl. Kilpatrick 2007: 7)

Steigende Weglängen

Ein wichtiger Aspekt, den auch Knoflacher in Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturausbauten immer wieder kritisch aufgreift, ist der (theoretische) Zeitgewinn durch Geschwindigkeitserhöhung. Wird eine Freilandstraße, die von A nach B führt und auf der eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt ist, zur Autobahn mit erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ausgebaut, so gelangt man in kürzerer Zeit von A nach B. Demnach liegt der Nutzen aus dem Bau dieser Verkehrseinlage unter anderem im Zeitgewinn. Versucht man zu ermitteln, wie die „übrig gebliebene“ Zeit genutzt wird, so zeigt sich jedoch, dass die Zeit eine sehr harte Verhaltenskonstante ist, die zwar im Einzelfall große Elastizität aufweist, aber im Durchschnitt offensichtlich überhaupt nicht verändert werden kann (vgl. Knoflacher 1997: 42 ff). Die durch eine bessere Verkehrsverbindung gewonnene Zeit wird also zumindest teilweise wieder zur Fortbewegung genutzt. Das bedeutet, dass die Wege im Durchschnitt länger werden und die Strukturen im Raum sich

verändern. Man spricht von einem konstanten Zeitbudget, das bei kürzerer Fahrzeit in steigende Weglängen investiert wird.

Steigende Pendlerzahlen

Oft wird in der Raumplanung die These vertreten, strukturschwache müssen mit strukturstarke Räume verbunden werden, damit sich die strukturschwachen entwickeln. Es wird also davon ausgegangen, dass durch Erschließungsverbesserung zwingend immer eine Standortaufwertung entsteht. Vertreter der entgegen gesetzten Sichtweise meinen jedoch, dass *„jede Standortaufwertung auch immer eine relative Standortabwertung bedeutet“* (Knoflacher 1997: 91). Wird nämlich ein zentraler Ort an mehrere strukturschwache Gebiete angebunden, so steigt dessen Wertigkeit noch weiter und wird damit zu den peripheren Gebieten relativ größer – die Disparitäten steigen, die peripheren Gebiete werden wirtschaftlich weiter geschwächt und die Zahl der Auspendler nimmt zu. Es gibt demnach also in jedem Fall Gewinner und Verlierer (vgl. auch Kilpatrick 2007: 18).

Knoflacher geht aber sogar noch weiter und sagt, dass das Versagen einer Gemeinde bzw. eines Bürgermeisters oder einer Bürgermeisterin Arbeitsplätze im Ort zu schaffen, direkt am Maß der externen Mobilität abgelesen werden kann. Anders ausgedrückt, kann anhand der Auspendleranteile ein fehlendes Angebot an Arbeitsplätzen gemessen werden. Nach Knoflacher ist es die Aufgabe eines Bürgermeisters oder einer Bürgermeisterin, Arbeitsplätze im Ort zu schaffen anstatt Verkehrsverbindungen zu den nächsten zentralen Orten zu verlangen, die die Gemeinde strukturell und wirtschaftlich noch weiter aushöhlen würden. (vgl. Knoflacher 1997: 37) Die steigenden Pendlerzahlen, die sich oft aus Infrastrukturausbauten ergeben, sind also nicht nur als positiv im Sinne von „bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplätze“ sondern auch als negativ im Sinne von „Abwanderung der lokalen Arbeitskräfte“ zu sehen.

Kaufkraftabfluss

Der Wunsch nach neuen und schnelleren Verkehrsverbindungen – wie etwa im Falle der A5 Nord Autobahn – ist also in dieser Hinsicht der sprichwörtliche „Schuss ins Knie“. Weiters wird nämlich auch dort extern eingekauft wo extern gearbeitet wird und demnach verlieren Orte, die ihre Arbeitsplätze verloren haben, im nächsten Schritt auch ihre Kaufkraft (vgl. Knoflacher 1997: 37).

Zum Kaufkraftabfluss durch die Auspendler, die am Arbeitsort auch gleich ihre Einkäufe tätigen, kommt noch der zusätzliche Kaufkraftabfluss durch die Tatsache, dass durch die

verbesserte Verkehrsanbindung Einkaufsmöglichkeiten in anderen Gemeinden besser erreichbar werden. Die externen Einkaufsmöglichkeiten werden also auch für Nicht-Pendler attraktiver.

Zersiedlung

Mit dem Ausbau von Verkehrsinfrastruktur wird Wohnen am Land bei gleichzeitiger guter Verbindung in die Stadt besser ermöglicht. Dadurch wird jedoch immer auch Zersiedlung vorangetrieben.

Im Gegensatz zu oben beschriebenem Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit und Bevölkerungszuwächsen zeigt sich in der Modellberechnung für den Großraum Wien auf der anderen Seite nämlich auch, dass sich die Zuwanderungsschwerpunkte weg von der Kernstadt Wien bewegen und die Siedlungsachsen mit guter Verkehrsanbindung verlassen. Es kommt also zu fortschreitender Zersiedlung. In wachsendem Ausmaß werden auch weniger attraktive Standorte als neue Wohnstandorte in Betracht gezogen. Der Wunsch nach Wohnen im Grünen ist oft so stark, dass Standortfaktoren wie landschaftliche Attraktivität oder Versorgungsinfrastrukturausstattung in den Hintergrund treten. Zudem werden durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten immer weiter entfernte Wanderungsziele in Betracht gezogen. (vgl. Loibl et al. 2001: 313)

Diese Gegenüberstellung von positiven und negativen Effekten von Verkehrsinfrastrukturen ist ein Vergleich zweier äußerst konträrer Sichtweisen. Es werden hier zwei Extreme betrachtet, die beide nicht als vollkommen stimmig erachtet werden. Während Bökemann etwa die negativen Effekte von Verkehrsinfrastrukturausbauten, wie die Zerschneidung von Lebensräumen oder die steigenden Pendlerzahlen, völlig außer Acht lässt, wählt Knoflacher eine Sichtweise, die im Grunde eine Entstehung räumlicher Monopole in jedem „Dorf“ (das keine Chance bekommen soll, sich zur „Stadt“ weiterzuentwickeln), fordert. Die durch dieses Fehlen von Wettbewerb entstehende Benachteiligung der Bevölkerung in der Peripherie klammert er bei seiner Betrachtung aus.

Es werden also beide gegenübergestellte Sichtweisen nicht als vollkommen richtig oder vollständig erachtet. Durch eine kritische Auseinandersetzung mit möglichen positiven und negativen Effekten kann jedoch aufgezeigt werden, dass Verkehrsinfrastrukturen immer sowohl positive als auch negative Auswirkungen haben können. Im konkreten Fall müssen diese daher gegeneinander aufgewogen und der Nutzen (etwa einer Autobahn) für die Region eingeschätzt werden.

3.3. Theoriegestützte Arbeitshypothesen

Aus obigen theoretischen Ausführungen zu den Themen Erreichbarkeit und Regionalentwicklung lassen sich nun Arbeitshypothesen formulieren, die die Grundlage für die weitere empirische Bearbeitung darstellen.

Die Hypothesen bauen auf den wesentlichen Faktoren und Erwartungen der Theorie auf und beziehen sich auf die zukünftige Entwicklung der Region nordöstliches Weinviertel und die in Kapitel 1.1. genannten Fragestellungen.

Folgende Arbeitshypothesen werden aus der theoretischen Bearbeitung abgeleitet:

- 1.) Durch die EU-Erweiterung werden Verflechtungen mit den östlichen Nachbarstaaten zunehmen. Dies wird beispielsweise durch gegenseitigen „Austausch“ von Gütern und Arbeitskräften passieren – das nordöstliche Weinviertel wird vermehrt Arbeitskräfte aus dem Osten aufnehmen, es werden aber zukünftig auch mehr österreichische Arbeitskräfte in den östlichen Nachbarstaaten arbeiten. Die wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Osten werden an Bedeutung gewinnen.
- 2.) Die Mobilität der Bevölkerung wird steigen – im Pendel-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, sowohl innerregional als auch grenzüberschreitend.
- 3.) Die Erreichbarkeiten in der Region nordöstliches Weinviertel werden sich verbessern und daraus Bevölkerungszuwächse und Betriebsansiedlungen resultieren.
- 4.) Die Bevölkerung wird die durch Betriebsansiedlungen neu geschaffenen Arbeitsplätze nur zum Teil annehmen, da das Pendeln zu Arbeitsplätzen in Wien erleichtert wird.
- 5.) Die Pendler werden aufgrund der kürzeren Fahrzeiten im Durchschnitt weitere Strecken zurücklegen (auch ins benachbarte Ausland). Damit in Zusammenhang steht auch ein Zuzug von Arbeitskräften aus Wien, die ihren Arbeitsplatz behalten und gleichzeitig am Land wohnen wollen.
- 6.) Im Sinne der Polarisierungstheorie können positive Trends in der Regionalentwicklung nur erwartet werden, wenn es gelingt, Ausbreitungseffekte von den Zentren aufzugreifen und gleichzeitig Entzugseffekte abzuwehren.

In den folgenden Kapiteln sollen die Grundlagen zur Verifizierung oder Falsifizierung dieser Hypothesen gebildet werden.

4. VORAUSSETZUNGEN ZUR REGIONALENTWICKLUNG IM NORDÖSTLICHEN WEINVIERTEL

Durch die aktuellen Entwicklungen in infrastruktureller und politischer Hinsicht verändern sich die Rahmenbedingungen für die zukünftige Regionalentwicklung in der Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel entscheidend. Durch die EU-Erweiterung und die Fertigstellung der A5 Nord Autobahn werden vor allem wirtschaftliche Verhältnisse und Erreichbarkeiten neu definiert.

Als Grundlage für mögliche zukünftige Veränderungen von Bevölkerung, Siedlungsstruktur, Arbeitsplätzen und Mobilität werden in diesem Kapitel die aktuellen Rahmenbedingungen in verkehrlicher, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht erläutert. Dabei wird zum Teil – je nach Themenstellung – auch die angrenzende südmährische Region in die Analyse mit einbezogen.

4.1. Erreichbarkeit der Gemeinden im Untersuchungsraum

In diesem Kapitel wird die Qualität der Anbindung der einzelnen Gemeinden des Untersuchungsraumes an Wien, Brünn und die jeweils nächstgelegene Bezirkshauptstadt als zweitrangiges Zentrum analysiert. Dabei werden nur die 37 Gemeinden des engeren Untersuchungsgebietes betrachtet, für die in Zukunft starke Veränderungen durch die A5 Nord Autobahn zu erwarten sind.

Es wird nur die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) untersucht, da es in diesem Bereich zu Veränderungen kommt. Der öffentliche Verkehr wird in dieser Arbeit ausgeklammert. Die Erreichbarkeit richtet sich in der Betrachtung nach der Fahrzeit (Minuten) und nicht nach der Streckenlänge (Kilometer).

Weiters wird ein Überblick gegeben über die Hauptrelationen und Hauptverkehrsstränge in der Region, die die Erreichbarkeit maßgeblich beeinflussen.

4.1.1. Anbindung an Wien, Brunn und die nächstgelegene Bezirkshauptstadt

Tabelle 1: Fahrzeiten im MIV (ohne A5 bzw. S1) in Minuten; Quelle: Google Maps online, am 01.04.2010, eigene Darstellung

Gemeinde im Untersuchungsgebiet	Fahrzeit nach Wien (Stephansplatz) (ohne A5 bzw. S1)	Fahrzeit nach Brunn (hlavní nádraží)	Fahrzeit in die nächste Bezirkshauptstadt (Mistelbach, Gänserndorf bzw. Hollabrunn)
Drösing	79	65	27
Dürnkrut	68	73	16
Hauskirchen	84	66	21
Hohenau a.d. March	85	56	32
Jedenspeigen	71	69	19
Neusiedl a.d. Zaya	84	69	21
Palterndorf- Dobermannsdorf	87	65	27
Ringelsdorf- Niederabsdorf	80	64	27
Sulz im Weinviertel	68	81	18
Zistersdorf	80	74	20
Altlichtenwarth	87	59	24
Asparn a.d. Zaya	76	77	9
Bernhardsthal	94	53	30
Drasenhofen	90	45	27
Falkenstein	89	55	30
Fallbach	69	68	24
Gaubitsch	64	68	26
Gaweinstal	57	74	12
Gnadendorf	58	74	19
Großharras	61	77	24
Großkrut	80	59	17
Hausbrunn	90	63	27
Herrnbaumgarten	89	56	26
Laa a.d. Thaya	70	58	25
Ladendorf	52	83	9
Mistelbach	63	73	0

Neudorf bei Staatsz	79	68	23
Niederleis	49	84	20
Poysdorf	81	54	18
Rabensburg	90	61	38
Schrattenberg	94	50	30
Staatz	75	68	17
Stronsdorf	63	73	28
Unterstinkenbrunn	61	68	30
Wildendürnbach	83	64	29
Wilfersdorf	71	69	8
Ottenthal	89	55	35
Durchschnittliche Fahrzeit	76 Minuten	66 Minuten	23 Minuten
Maximalwert	94 Minuten	84 Minuten	38 Minuten
Minimalwert	49 Minuten	45 Minuten	0 Minuten

Tabelle 1 zeigt eine Matrix der Fahrzeiten von jeder Gemeinde der Untersuchungsregion nach Wien (der Vergleichbarkeit halber nicht über den bereits eröffneten Abschnitt der A5 und S1, sondern über die B7, B6 oder andere geeignete Strecken), nach Brünn sowie in die nächstgelegene Bezirkshauptstadt. Dabei wird immer jene Bezirkshauptstadt herangezogen, die im MIV am schnellsten erreichbar ist, was nicht in allen Fällen der der jeweiligen Gemeinde zugeordneten Bezirkshauptstadt entspricht.

Besonders interessant ist bei Fahrzeitenmatrizen immer ein Vergleich der Minimal- und Maximalwerte sowie der durchschnittlichen Fahrzeiten.

Die durchschnittliche Fahrzeit aus der Untersuchungsregion nach Wien im MIV liegt (bei der Betrachtung ohne A5 bzw. S1) bei 76 Minuten, nach Brünn bei 66 Minuten und in die nächstgelegene Bezirkshauptstadt bei 23 Minuten. Es zeigt sich also sofort, dass die Anbindung an Brünn zum Stand ohne A5 / S1 für die Untersuchungsregion eindeutig besser ist als jene nach Wien. Durch die Grenze, die zwischen der Untersuchungsregion und Brünn liegt, erscheint diese Tatsache oft überraschend. Obwohl die durchschnittliche Fahrzeit um 10 Minuten kürzer ist, liegt Brünn kilometermäßig dennoch für viele Gemeinden gar nicht näher als Wien. Der Grund für die gute Erreichbarkeit liegt vor allem in der hochwertigen Anbindung durch die Autobahn D2, die von Bratislava nach Brünn führt. Die Autobahn D2 verläuft relativ nahe an der Grenze und ist daher aus der Untersuchungsregion schnell zu erreichen (siehe Abbildung 10 und 11).

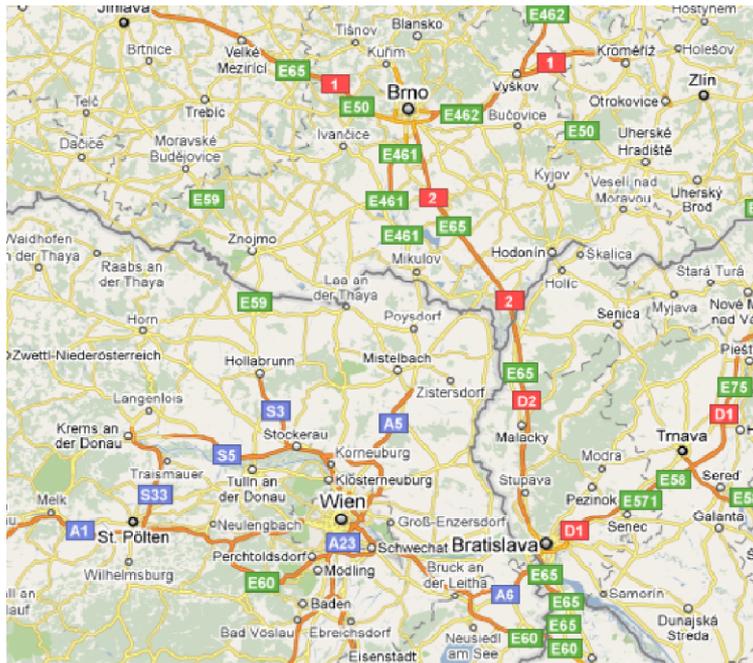


Abbildung 10: Das aktuelle Straßennetz zwischen Wien und Brünn (Stand April 2010); Quelle: Google maps online, am 01.04.2010

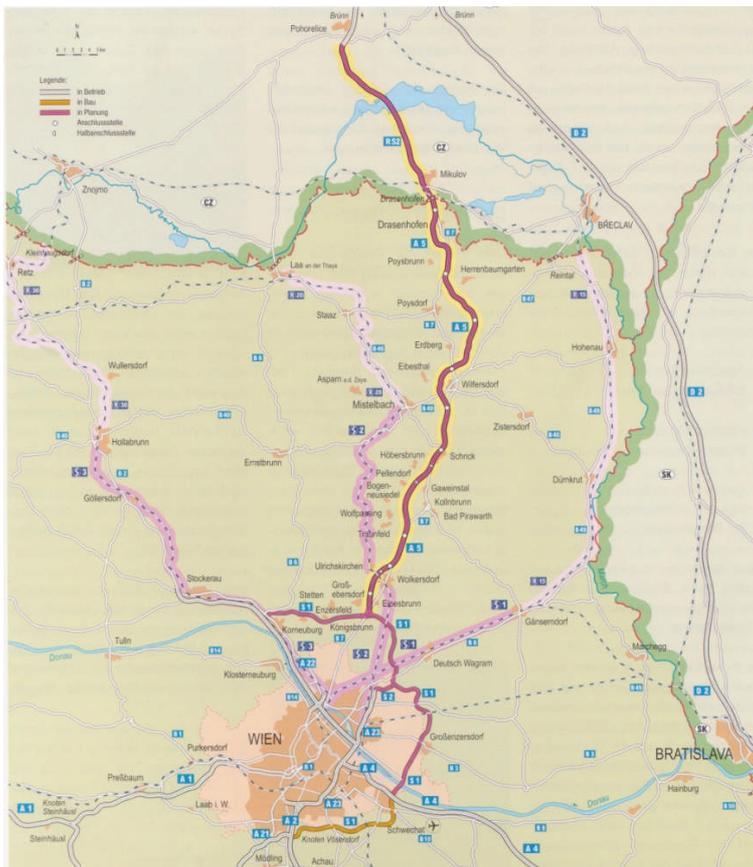


Abbildung 11: Das zukünftige Straßennetz zwischen Wien und Brünn nach Ausbau der A5; Quelle: Amt der NÖ Landesregierung 2003: 11

Die minimale Fahrzeit nach Wien Stephansplatz lag zum Stand vor Eröffnung der A5 bzw. S1 bei 49 Minuten (Niederleis). Der kürzeste Weg von Niederleis nach Wien Stephansplatz führt über die B6 und die A22, weshalb die A5 auf dieser Relation kaum eine Rolle spielt.

Die maximale Fahrzeit nach Wien ohne A5 bzw. S1 liegt bei 1h 34 min (Schrattenberg, über Poysdorf, Mistelbach, die B6 und A22 sowie Bernhardsthal, über Mistelbach, die B6 und A22). Mit dem bereits eröffneten Abschnitt der A5 und S1 verkürzt sich diese Fahrzeit jedoch bereits auf 1h 11 min von Schrattenberg bzw. 1h 13 min von Bernhardsthal und mit Fertigstellung des Nordabschnittes der A5 wird sich die Fahrzeit noch weiter verringern.

Auffällig ist, dass bei dieser Betrachtung ohne A5 bzw. S1 tendenziell jene Gemeinden der Untersuchungsregion vergleichsweise besser an die Bundeshauptstadt Wien angebunden sind, von denen aus die schnellste Verbindung über die B6 nach Wien führt, selbst wenn sie streckenmäßig weiter von Wien entfernt sind als Gemeinden an der B7. Generell stellt sich auf der Verbindung von der Untersuchungsregion nach Wien Stephansplatz der Weg über die B6 als eine relativ günstige Strecke heraus.

Mit der Verkehrsfreigabe der A5/S1 ändert sich diese Situation jedenfalls stark. Nicht nur die A5 Nord Autobahn, sondern vor allem auch die bisher fehlenden hochrangigen Anschlüsse an der Wiener Stadtgrenze (S1 Wiener Außenring Schnellstraße), die im Bereich der Verlängerung der B6 durch die A22 bereits länger gegeben waren, rufen in der Relation Weinviertel-Wien über die jetzige Brünner Straße eine enorme Fahrzeitverkürzung hervor. Aber auch eine Betrachtung der Verbindung etwa nach Wien Leopoldau anstatt Wien Stephansplatz als Fahrziel würde andere Strecken (B7) in den Vordergrund rücken.

Es soll an dieser Stelle also eindeutig darauf hingewiesen werden, dass die Angabe der Fahrzeiten nur eine von vielen möglichen Betrachtungsweisen bzw. eine Momentaufnahme darstellt, da sie stark von den gewählten Voraussetzungen bzw. Relationen abhängt.

Die minimale Fahrzeit nach Brünn liegt bei 45 Minuten von der Grenzgemeinde Drasenhofen aus. Dieser Wert liegt unter dem Minimalwert der Fahrzeit nach Wien. Beim Maximalwert zeigt sich dieselbe Situation: 84 Minuten Fahrzeit von der Gemeinde Niederleis aus ist die längste Fahrzeit aus der Untersuchungsregion nach Brünn. Niederleis ist zugleich die Gemeinde, von der aus die kürzeste Fahrzeit nach Wien benötigt wird (siehe oben).

Die minimale Fahrzeit in die nächste Bezirkshauptstadt liegt bei 0 Minuten für die Bezirkshauptstadt Mistelbach selbst, die maximale Fahrzeit wird mit 38 Minuten von Rabensburg aus nach Mistelbach benötigt.

4.1.2. Verringerte Fahrzeiten

Datenmaterial mit Schätzungen über zukünftige Verringerungen der Fahrzeiten durch die Fertigstellung der A5 Nord Autobahn sind nur in sehr grober Form vorhanden (siehe Kapitel 5.3.1.). Daher soll hier durch Annahmen exemplarisch berechnet werden, wie die geänderten Fahrzeiten von der Untersuchungsregion nach Wien nach Fertigstellung des Nordabschnittes der A5 aussehen könnten.

Die grundlegende Annahme besteht darin, dass man am Weg von der Untersuchungsregion in Richtung Wien durch die Fertigstellung des Nordabschnittes der A5 Nord Autobahn auf diesem Streckenabschnitt um durchschnittlich 20 km/h schneller unterwegs ist, dass man also pro Stunde um 20 Kilometer weiter fahren kann als bisher. Daher gilt diese Berechnung auf Basis der genannten Annahme auch nur für Gemeinden, für die der Nordabschnitt der A5 auch tatsächlich am Weg nach Wien genutzt wird und kann nicht für alle Gemeinden des engeren Untersuchungsgebietes durchgeführt werden. Nicht von allen Gemeinden aus führen die kürzesten Wege nach Wien in jedem Fall über die A5 und auch die zukünftige Streckenlänge über die A5 kann für viele Gemeinden nur schwer abgeschätzt werden. Um grobe Ungenauigkeiten zu vermeiden, wird die mögliche Veränderung der Fahrzeit daher nur exemplarisch anhand von sieben Grenzgemeinden in der Nähe der Trasse der A5 aufgezeigt.

Zunächst wird die Vorgehensweise bei der Berechnung anhand des Beispiels der Gemeinde Drasenhofen erläutert und anschließend die konkreten Zahlen für die sieben ausgewählten Gemeinden in Tabelle 2 dargestellt.

Die Fahrzeit von Drasenhofen nach Wien (Stephansplatz) lag vor Eröffnung der A5 und S1 bei etwa 1h 30min. Bei Betrachtung der mittlerweile für den Verkehr freigegebenen Strecke über den Südabschnitt der A5 und S1 verkürzt sich diese Fahrzeit bereits auf 1h 8min. Die Strecke Schrick – Wien Stephansplatz über die A5 und S1 ist 51 km lang und kann in rund 42 min zurückgelegt werden. Diese Angaben werden auch für nachfolgende Berechnungen (siehe Tabelle 2) als Grundlage herangezogen. Nimmt man nun weiter an, dass man auf dem 28 Kilometer langen Abschnitt zwischen Drasenhofen und Schrick, der derzeit noch nicht als Autobahn ausgebaut ist, sondern nach wie vor über die B7 Brünner Straße führt, über den fertiggestellten Nordabschnitt der Autobahn durchschnittlich um etwa 20 km/h schneller fahren könnte, so kann man die zukünftige Fahrzeit abschätzen. Bei gleichbleibender Kilometerzahl ergibt sich eine Verringerung auf diesem Abschnitt von derzeit 26 Minuten (das entspricht einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 65

km/h) auf eine Fahrzeit von etwa 20 Minuten (das entspricht der um 20 km/h erhöhten Durchschnittsgeschwindigkeit, also 85 km/h).

Man kann unter diesen Annahmen also damit rechnen, dass die 79 km lange Strecke von Drasenhofen nach Wien Stephansplatz nach Fertigstellung des Nordabschnittes der A5 in Summe in rund 62 Minuten erreichbar sein wird, also um knapp eine halbe Stunde bzw. ein Drittel der Fahrzeit weniger als vor der A5 und S1. (vgl. Google maps online, am 03.05.2010, eigene Berechnungen)

Für die anderen Gemeinden der Untersuchungsregion können ähnliche Schätzungen vorgenommen werden. Wo es aufgrund der räumlichen Nähe zur Trasse des Nordabschnittes der A5 sinnvoll erscheint, wurden in dieser Arbeit exemplarisch mögliche Fahrzeiten analog zum Beispiel Drasenhofen auf dieselbe Art und Weise berechnet. Diese sind in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2: Exemplarische Berechnung möglicher zukünftiger Fahrzeiten über den Nordabschnitt der A5; eigene Berechnungen auf Basis von Google maps online, am 03.05.2010

Beispiel Gemeinde im Untersuchungsgebiet	Fahrzeit nach Wien (Stephansplatz) ohne A5 bzw. S1 in min	Fahrzeit nach Wien (Stephansplatz) über Südabschnitt der A5 in min	Kilometer über A5	Zufahrt zum Südabschnitt der A5 in km	Zufahrt zum Südabschnitt der A5 in min	Durchschnittsgeschwindigkeit Zufahrt zum Südabschnitt der A5 in km/h	Angenommene zukünftige Fahrzeit über gesamte A5 in min	Ersparnis gesamte A5 gegenüber nur Südabschnitt in min	Ersparnis gesamte A5 und S1 gegenüber B7 in min
Bernhardsthal	94	73	82	31	31	60	65	8	29
Drasenhofen	90	68	79	28	26	65	62	6	28
Herrnbaumgarten	89	66	73	22	24	55	60	6	29
Neudorf bei Staats	79	74	77	26	32	49	65	9	14
Poysdorf	81	58	68	17	16	64	54	4	27
Schrattenberg	94	71	80	29	29	60	64	7	30
Wildendümbach	83	80	82	31	38	49	69	11	14
Durchschnitt	87	70	77	26	26	57	63	7	25

Als Grundlage für die Berechnungen in Tabelle 2 wurde analog zum oben erläuterten Beispiel der Gemeinde Drasenhofen eine um 20 km/h erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Zufahrtsstrecke bis zum Südabschnitt der A5 angenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei lediglich um eine Schätzung unter äußerst groben Annahmen handelt und diese Zahlen keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit haben.

4.1.3. Hauptrelationen

Wie bereits in Kapitel 4.1.1. angedeutet, liegen die Hauptverbindungsachsen im Untersuchungsgebiet bzw. vom Untersuchungsgebiet ausgehend auf der B7 Brünner Bundesstraße, der B6 Laaer Bundesstraße sowie der Autobahn D2 im tschechischen und slowakischen Raum. Die B7 Brünner Bundesstraße wurde bzw. wird durch die A5 Nord

Autobahn abgelöst und nimmt in Zukunft nur noch eine regionale Bedeutung ein. Auf tschechischer Seite mündet die B7 bzw. A5 in die R52.

Geringere Bedeutung weisen die B40 Mistelbacher Bundesstraße, die B46 Staatzer Bundesstraße, B47 Lundenburger Bundesstraße, B48 Erdöl Bundesstraße sowie die B49 Bernstein Bundesstraße und in weiterer Folge die B8 Angerner Bundesstraße Richtung Wien auf (siehe auch Abbildung 11).

(vgl. Google Maps online, am 01.04.2010)

Abbildung 12 zeigt die Verkehrsbelastungen (Richtungsbelastungen) der einzelnen Straßen in einem Ausschnitt der Untersuchungsregion (DTVw [KFZ/24h]) zum Stand 2003.



Abbildung 12: Verkehrsbelastungen 2003; Quelle: arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 7

Die Verkehrsbelastungen waren besonders an der B7 Brünner Straße in den letzten Jahren stets vergleichsweise hoch. Bei Erhebungen als Grundlage für Abbildung 12 wurden im

Analysejahr 2003 an der B7 nördlich von Poysdorf Verkehrsstärken im werktäglichen Verkehr von ca. 7.900 Kfz/24h gemessen. Auf Höhe Wilfersdorf betragen diese durch Überlagerung der verschiedenen Verkehrsströme ca. 14.500 Kfz/24h. Zwischen Wilfersdorf und Schrick (nördlich der B46 Staatzer Straße) lagen diese schließlich bei etwa 9.900 Kfz/24h. (vgl. arealConsulz ZT Ges.m.b.H. 2005 II: 1)

Mit der Fertigstellung der A5 Nord Autobahn bis an die Grenze bei Drasenhofen wird die Verkehrserschließung enorm verbessert und Verkehrsströme werden sich weg von oben genannten Straßen auf die A5 verlagern. Dadurch werden aktuelle Probleme, wie hohe Verkehrsbelastungen, Staus und Durchzugsverkehr verringert und gleichzeitig die Anbindung an die Transeuropäischen Netze gesichert.

4.2. Wirtschaftsentwicklung in der Grenzregion

„Der regionale Arbeitsmarkt ist eng mit den Entwicklungen an den Städten Wien, Brunn und Bratislava verbunden. Obwohl die Arbeitslosigkeit im Weinviertel unter dem niederösterreichischen Durchschnitt liegt, führt der Mangel an Arbeitsplätzen vor Ort zu starken Pendelwanderungen nach Wien. In den Umlandregionen von Brunn und Bratislava ist es durch die Ansiedlung von großen Betrieben gelungen, die Arbeitslosigkeit deutlich zu reduzieren.“ (Weinviertel Management online I, am 07.04.2010)

Die politische Grenze, die zwischen dem Weinviertel und Südmähren liegt, ist auch in den Gegebenheiten am Arbeitsmarkt noch relativ stark spürbar. Die grenzüberschreitende Region weist keineswegs einheitliche wirtschaftliche Verhältnisse auf, sondern ist immer noch stark geprägt von der langen Ost-West-Trennung Europas in der Vergangenheit.

Aus diesem Grund sollen auf den nachfolgenden Seiten die Arbeitsmarktverhältnisse und deren Entwicklung in den letzten Jahren in Österreich bzw. in Niederösterreich und in der Tschechischen Republik bzw. in Südmähren analysiert und verglichen werden. Die Unterschiede und Gemeinsamkeiten stellen die Basis für mögliche zukünftige wirtschaftliche Entwicklungen in der Region dar. Auf langfristige Sicht werden aller Voraussicht nach der tschechische und österreichische Arbeitsmarkt bis zu einem gewissen Grad miteinander verschmelzen – Arbeitsmarktverhältnisse „halten sich“ nur bedingt an politische Grenzen.

Aus diesem Grund werden auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die gesamte weitere Untersuchungsregion und nicht nur für die 37 Gemeinden des engeren Untersuchungsgebietes analysiert.

4.2.1. Der österreichische Arbeitsmarkt vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung

Der österreichische Arbeitsmarkt, und dabei besonders der ostösterreichische Arbeitsmarkt im Grenzbereich zu den neuen EU-Mitgliedsstaaten, wurde in den letzten Jahren verstärkt vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung und der Öffnung der Märkte sowie dem freien Arbeitsmarktzugang betrachtet.

Dabei spielt die Lage Österreichs in der CENTROPE eine besondere Rolle. Zahlreiche wirtschaftliche Untersuchungen wurden auf Basis der Abgrenzung der CENTROPE und der Zusammenarbeit der beteiligten Staaten der CENTROPE durchgeführt.

Laut Experten ergibt sich jedoch kein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Datum der EU-Erweiterung 2004 und der regionalen Arbeitsmarktentwicklung in der CENTROPE. Es ist seit dem Jahr 2004 kaum zu Veränderungen am österreichischen Arbeitsmarkt gekommen. Dies liegt zum einen daran, dass der Außenhandel zwischen den neuen und alten EU-Staaten bereits in den Jahren vor dem Beitritt weitgehend liberalisiert wurde und zum anderen an den Restriktionen in Bezug auf den freien Arbeitsmarktzugang von Arbeitskräften aus neuen EU-Mitgliedstaaten. Die Übergangsfristen für den freien Arbeitsmarktzugang trugen allerdings auch dazu bei, dass indirekt illegale Beschäftigungsverhältnisse gefördert wurden. (vgl. Huber u.a. 2007: 26 und Huber 2009: 17 bzw. Paul Lazarsfeld Gesellschaft für Sozialforschung 2007: 24)

4.2.2. Der tschechische Arbeitsmarkt vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung

Prinzipiell sind die Regionen in der CENTROPE in den neuen EU-Mitgliedstaaten meist gegenüber dem nationalen Durchschnitt bevorzugte Regionen. Dies ist etwa in Westungarn am deutlichsten der Fall. Die Region gehört nach Budapest zu den Regionen mit der höchsten Beschäftigungsquote und der geringsten Arbeitslosigkeit in Ungarn. Auch die Westslowakei mit der Stadt Bratislava ist gegenüber dem Rest des Landes bevorzugt.

Gerade für Südmähren, die Region an der tschechisch-österreichischen Grenze, gilt diese Aussage jedoch nicht. Weite Bereiche Südmährens sind durch eine im Landesvergleich überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit und geringere Beschäftigungsdynamik geprägt. Dies ist vor allem eine Folge ihrer starken ländlichen Prägung und eines deutlich industriellen Strukturwandels. Die Arbeitsmarktverhältnisse in Südmähren sind also im Vergleich zu gesamt Tschechien nur unterdurchschnittlich gut.

(vgl. Huber u.a. 2007: 21 f.)

Tschechische Experten vermuten, dass es bei einer freien Beweglichkeit der Arbeitskräfte innerhalb der EU zu keinen besonderen Veränderungen am Arbeitsmarkt kommen wird, was die nach Österreich strömenden Arbeitsmigranten betrifft. Der Grund wird darin gesehen, dass die Mobilitätsbereitschaft in Tschechien eher gering ist und Migrationswillige das Land zumeist schon früher verlassen haben.

Während in Ungarn und der Slowakei bezüglich Arbeitsmigration vor allem die grenzüberschreitende Pendelmigration überwiegt, wird in Tschechien eher ein Überwiegen des Phänomens der permanenten Arbeitsmigration in das weiter entfernte Ausland beobachtet.

Als Herausforderungen in der Arbeitsmarktpolitik wird von Experten eine Verbesserung der Qualität der Bildungssysteme im Allgemeinen bzw. die Forcierung von wirtschaftsnäheren Ausbildungen im Besonderen gesehen. Außerdem wird dem Ausbau der Infrastruktur für neue Betriebsansiedlungen besondere Bedeutung beigemessen. Allgemeines Ziel ist die Senkung der (Langzeit-)Arbeitslosigkeit in den Regionen. (vgl. Paul Lazarsfeld Gesellschaft für Sozialforschung 2007: 24 ff.)

4.2.3. Ländervergleich anhand ausgewählter wirtschaftlicher Kennzahlen

In diesem Kapitel werden statistische Daten über die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Untersuchungsregion (sowohl auf österreichischer als auch auf tschechischer Seite) erläutert. Der Schwerpunkt liegt dabei auf einem Vergleich zwischen den EU-Mitgliedstaaten Österreich und Tschechien einerseits bzw. zwischen den Regionen Weinviertel und Südmähren andererseits.

4.2.3.1. Gliederung NUTS

Die herangezogenen statistischen Daten stammen zum Großteil von der Eurostat und sind demnach auf die verschiedenen Ebenen der NUTS aggregiert.

Die Systematik der Gebietseinheiten NUTS ist eine hierarchische Gliederung des Territoriums der EU für die Statistik, die von der Eurostat in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten etabliert wurde.

Das Territorium der EU wird auf drei Ebenen unterteilt, die in der Regel aus ganzen Verwaltungseinheiten oder Zusammenfassungen derselben bestehen. Die NUTS ermöglicht es, vergleichbare statistische Daten auf regionaler Ebene zu sammeln und zur Verfügung zu stellen.

In Österreich entspricht die Ebene NUTS0 dem gesamten Mitgliedsstaat Österreich, auf der Ebene NUTS1 wird in Ost-, Süd- und Westösterreich untergliedert, die Ebene NUTS2 entspricht den Bundesländern und NUTS3 (insgesamt 35 NUTS3-Regionen in Österreich) bestehen zumeist aus einem oder mehreren politischen Bezirken bzw. Gerichtsbezirken.

(vgl. Statistik Austria online II, am 01.04.2010)

Die folgenden Tabellen und Kartendarstellungen zeigen die Gliederung der NUTS für die EU-Staaten Österreich und Tschechien, die gleichzeitig die Grundlage für die weitere Bearbeitung darstellt.

Tabelle 3: NUTS-Regionen Österreich; Quelle: Europäische Gemeinschaften, 1995-2010 online, am 23.10.2009, eigene Darstellung

Code	Land	NUTS Ebene 1	NUTS Ebene 2	NUTS Ebene 3
AT	ÖSTERREICH			
AT1		OSTÖSTERREICH		
AT11			Burgenland (A)	
AT111				Mittelburgenland
AT112				Nordburgenland
AT113				Südburgenland
AT12			Niederösterreich	
AT121				Mostviertel-Eisenwurzen
AT122				Niederösterreich-Süd
AT123				Sankt Pölten
AT124				Waldviertel
AT125				Weinviertel
AT126				Wiener Umland/Nordteil
AT127				Wiener Umland/Südteil
AT13			Wien	
AT130				Wien

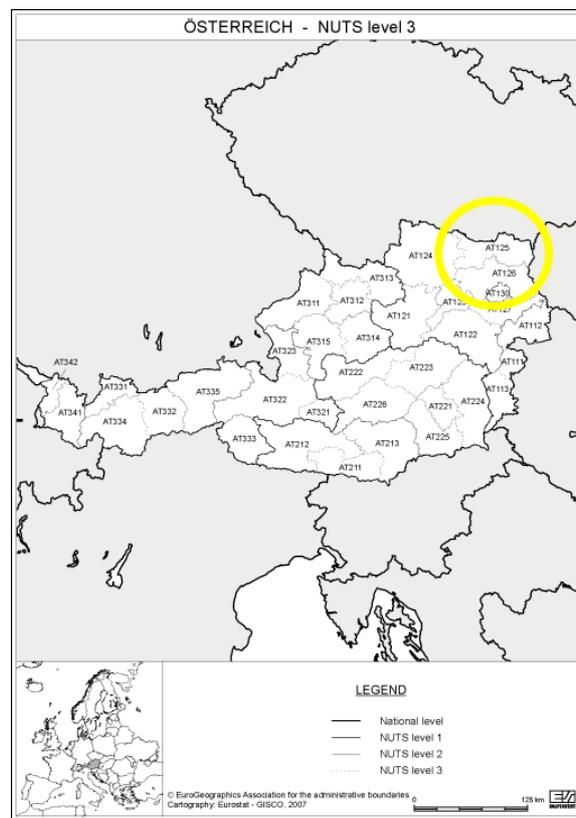


Abbildung 13: NUTS3-Regionen Österreich; Quelle: Europäische Gemeinschaften, 1995-2010 online, am 01.04.2010

Tabelle 4: NUTS-Regionen Tschechische Republik; Quelle: Europäische Gemeinschaften, 1995-2010 online, am 23.10.2009, eigene Darstellung

Code	Land	NUTS Ebene 1	NUTS Ebene 2	NUTS Ebene 3
CZ	CESKA REPUBLIKA			
CZ0		CESKA REPUBLIKA		
CZ010				Hlavni mesto Praha
CZ02			Stredni Cechy	
CZ020				Stredoocesky kraj
CZ03			Jihozapad	
CZ031				Jihocesky kraj
CZ032				Plzensky kraj
CZ04			Severozapad	
CZ041				Karlovarsky kraj
CZ042				Ustecky kraj
CZ05			Severovychod	
CZ051				Liberecky kraj
CZ052				Kralovehradecky kraj
CZ053				Pardubicky kraj
CZ06			Jihovychod	
CZ063				Vysocina
CZ064				Jihomoravsky kraj
CZ07			Stredni Morava	
CZ071				Olomoucky kraj
CZ072				Zlinsky kraj
CZ08			Moravskoslezsko	
CZ080				Moravskoslezsky kraj



Abbildung 14: NUTS3-Regionen Tschechische Republik; Quelle: Europäische Gemeinschaften, 1995-2010 online, am 01.04.2010

Die gelb hervorgehobenen NUTS Regionen sind jene, die in dieser Arbeit näher behandelt werden. Je nach Datenverfügbarkeit werden Daten auf NUTS2- oder NUTS3-Ebene herangezogen. Besonderer Fokus wird auf den direkten Vergleich der NUTS3-Regionen AT125 (Weinviertel) und CZ064 (Jihomoravský Kraj – deutsch: Südmährische Region) gelegt. Da besonders die Eurostat aber oft nur Daten auf NUTS2-Ebene anbietet, wird in Folge häufig ein Vergleich der NUTS2-Regionen AT12 (Niederösterreich) und CZ06 (Jihovýchod – deutsch: Südosten) vorgenommen.

4.2.3.2. Durchschnittseinkommen, Kaufkraft und Lohnniveau

Die Wirtschaftsentwicklung im Weinviertel ist im Vergleich zu jener in Niederösterreich rückläufig. Das Durchschnittseinkommen liegt sowohl unter dem Niederösterreich- als auch unter dem Österreichschnitt. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 15)

Tabelle 5: Bruttoeinkommen im Vergleich; Quelle: ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 15

Ø Bruttoeinkommen monatlich (2002)	
Bezirk Mistelbach	1.784€
Bezirk Gänserndorf	1.858€
Niederösterreich	1.949€
Österreich	2.026€
Bezirk Südmähren	14.019 CSK (~440€) ⁶

Quelle: ecoplus, 2003

Auch in der Kaufkraft pro Einwohner liegt der Bezirk Mistelbach unter dem Durchschnitt des Weinviertels (Mistelbach: 4.690 € pro Einwohner; Weinviertel: 5.070 € pro Einwohner) (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 15)

Eine generelle Anhebung des Lebensstandards in der Tschechischen Republik ist festzustellen, dennoch betrug die Kaufkraft im Jahr 2005 erst etwa 60% des Wertes in Österreich (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 44)

Das Lohnniveau in Tschechien lag im Jahr 2005 bei einem Fünftel, die Lohnstückkosten bei 40% des österreichischen Niveaus (vgl. Huber 2009: 25). Das Lohngefälle von West nach Ost wird voraussichtlich noch 15 bis 20 Jahre weiter bestehen (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 46)

4.2.3.3. BIP pro Kopf

Auf Basis des regionalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) ist das nordöstliche Weinviertel als eine der wirtschaftsschwächsten Regionen Österreichs einzustufen. Zur tschechischen Region besteht jedoch noch ein signifikanter Abstand. Im Vergleich dazu wird im Großraum Bratislava ein deutlich höheres BIP pro Kopf ausgewiesen. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 16)

Das nationale BIP pro Kopf zu laufenden Marktpreisen lag im Jahr 2006 in Österreich bei rund 31.100 Euro pro Einwohner, in Tschechien bei rund 11.100 Euro pro Einwohner, also um rund zwei Drittel niedriger (vgl. Eurostat online, am 23.10.2009, siehe Abbildung 15).

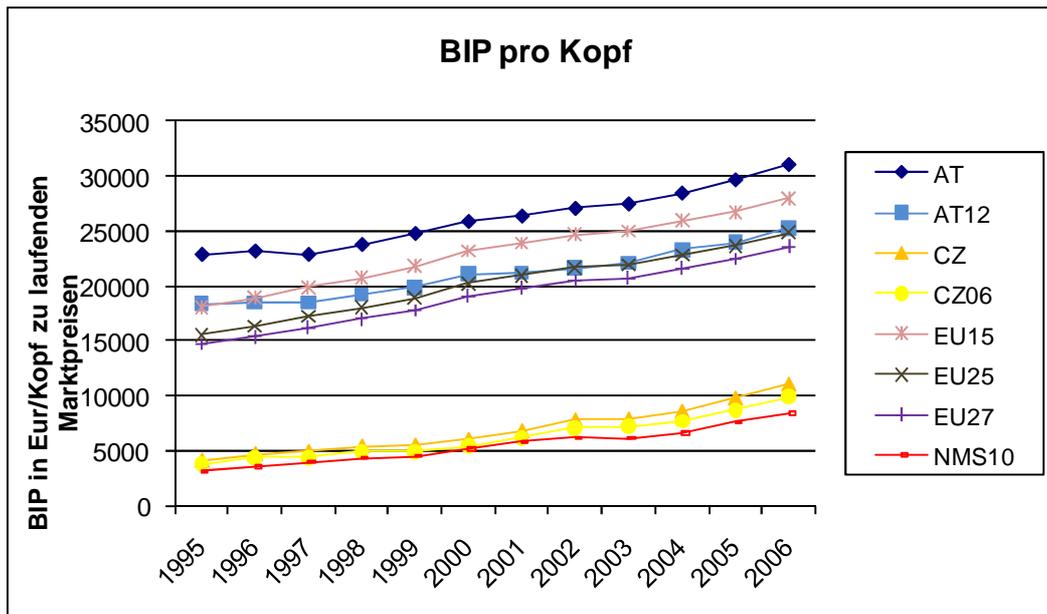


Abbildung 15: BIP pro Kopf auf Ebene der NUTS2; Quelle: Eurostat online, am 23.10.2009, eigene Darstellung

Wie bereits angedeutet, kann man in Abbildung 15 deutlich erkennen, dass das BIP pro Kopf zu laufenden Marktpreisen in Österreich bis 2006 immer noch weit über dem in der Tschechischen Republik lag.

Auffällig ist auch, dass sowohl in Österreich als auch in Tschechien jeweils die in der Arbeit behandelten Regionen, also Niederösterreich bzw. Jihovýchod, im BIP/Kopf unter dem jeweiligen nationalen Durchschnitt liegen. In Niederösterreich liegt das regionale BIP pro Kopf zu laufenden Marktpreisen sogar unter jenem der gesamten EU15 und in etwa auf gleicher Höhe mit dem BIP pro Kopf der EU25.

Tschechien liegt über dem Durchschnitt der 10 neuen EU-Mitgliedstaaten von 2004 (NMS10), jedoch immer noch weit unter dem Durchschnitt der EU25.

In allen Regionen, sowohl auf Ebene der NUTS2-Regionen als auch auf EU-weiter Ebene, lässt sich tendenziell ein Anstieg des BIP pro Kopf erkennen.

Eine Betrachtung auf niedrigerer Ebene, nämlich jener der NUTS3-Regionen Weinviertel und Jihomoravský, zeigt ebenfalls große Unterschiede in der Wirtschaftskraft: Das BIP pro Kopf zu laufenden Marktpreisen beträgt im Weinviertel mehr als das Doppelte der tschechischen Grenzregion. Verglichen mit der Region Wiener Umland Nord hat das Weinviertel aber noch Aufholbedarf. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 15)

Der starke Unterschied im BIP pro Kopf zwischen Österreich und Tschechien wird auch durch die Grafik in Abbildung 16 bestätigt, die einen direkten Vergleich des BIP pro Kopf in den einzelnen Regionen der CENTROPE (Stand 2006) zeigt.

Es lässt sich hier ebenfalls gut erkennen, dass Niederösterreich ziemlich genau dem Durchschnitt der EU27 entspricht, während das BIP pro Kopf in Südmähren deutlich geringer ist.

Die genaue Höhe des BIP pro Kopf in Südmähren bzw. Jihovýchod stimmt in Abbildung 15 und 16 jedoch nicht überein – in Abbildung 15 liegt dieses im Jahr 2006 bei knapp 10.000 Euro pro Kopf (das entspricht einem Anteil von knapp der Hälfte der EU27), während in Abbildung 16 das BIP/Kopf in Südmähren mit 16.400 Euro pro Kopf bei rund 75% des Durchschnitts der EU27 liegt. Diese unterschiedlichen Angaben resultieren vermutlich daraus, dass die Regionen nicht genau übereinstimmen – die NUTS2-Region Jihovýchod umfasst neben der Region Südmähren auch noch die NUTS3-Region Vysocina, ist also in ihrer Abgrenzung weiter gefasst.

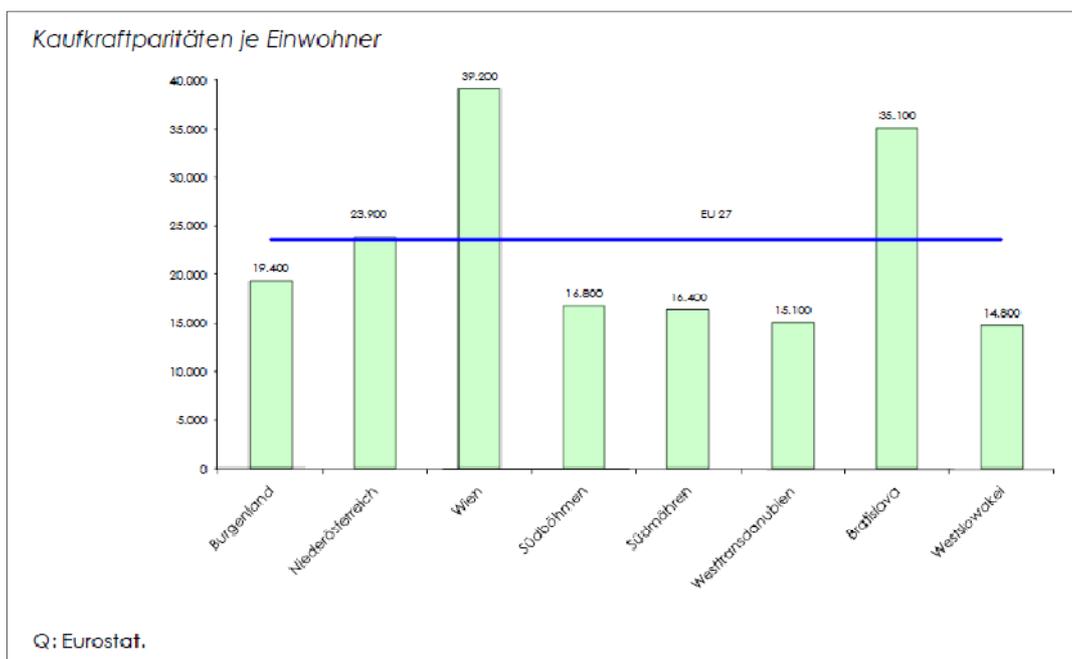


Abbildung 16: BIP pro Kopf in der CENTROPE 2006; Quelle: Huber 2009: 36

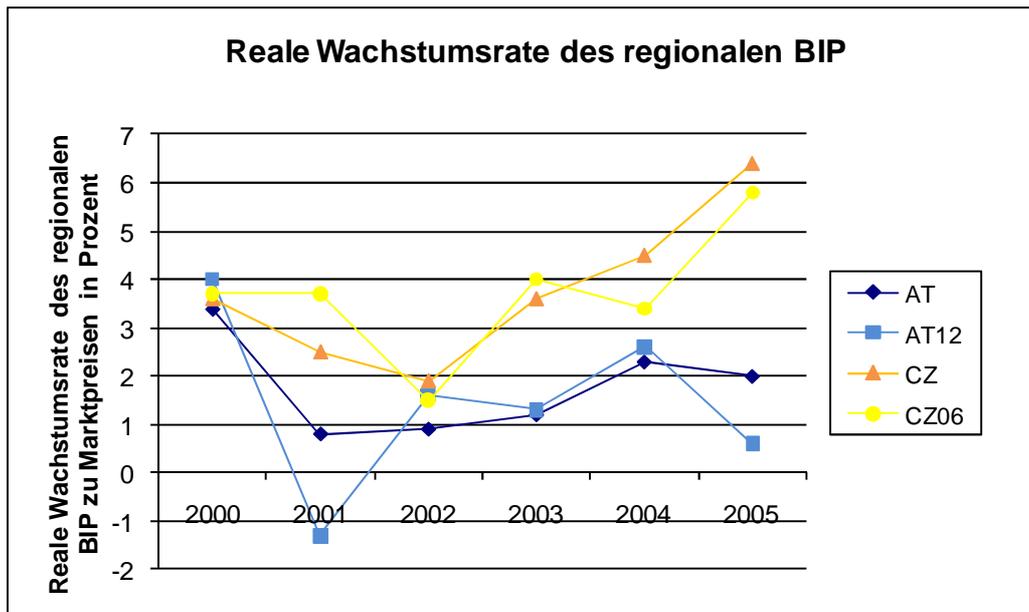


Abbildung 17: Reale Wachstumsrate des regionalen BIP auf Ebene der NUTS2; Quelle: Eurostat online, am 23.10.2009, eigene Darstellung

Langfristig kann ein deutlich höheres Wirtschaftswachstum in Tschechien (bzw. in allen neuen EU-Mitgliedsstaaten der CENTROPE) als in Österreich verzeichnet werden. Die neuen EU-Mitgliedsländer unterliegen bereits das gesamte letzte Jahrzehnt einem Aufholprozess gegenüber dem EU-Durchschnitt, welcher sich auch in den Jahren seit dem EU-Beitritt in den meisten Ländern fortgesetzt hat. (vgl. Huber 2009: 26)

Dieser Aufholprozess zeigt sich auch in Abbildung 17, wo deutlich erkennbar ist, dass das regionale BIP zu Marktpreisen in Tschechien vergleichsweise stärker wächst als in Österreich. Für die gesamte Tschechische Republik ist bereits seit dem Jahr 2002 ein eindeutiger Aufwärtstrend spürbar – das regionale BIP wächst zunehmend an.

In Österreich hingegen ging die Wachstumsrate des BIP, nach einem Anstieg in den Jahren 2001 bis 2004, zwischen 2004 und 2005 leicht zurück – in Niederösterreich sogar ziemlich eindeutig von 2,6 auf 0,6%.

Die Wachstumsrate des regionalen BIP der Tschechischen Republik lag im Jahr 2005 bei 6,4%.

Auffällig ist die generell gegenläufige Entwicklung in Niederösterreich und dem Südosten Tschechiens. In den Jahren, in denen die reale Wachstumsrate des regionalen BIP in Niederösterreich anstieg, ging sie im Südosten Tschechiens zurück und umgekehrt.

4.2.3.4. Arbeitslosigkeit

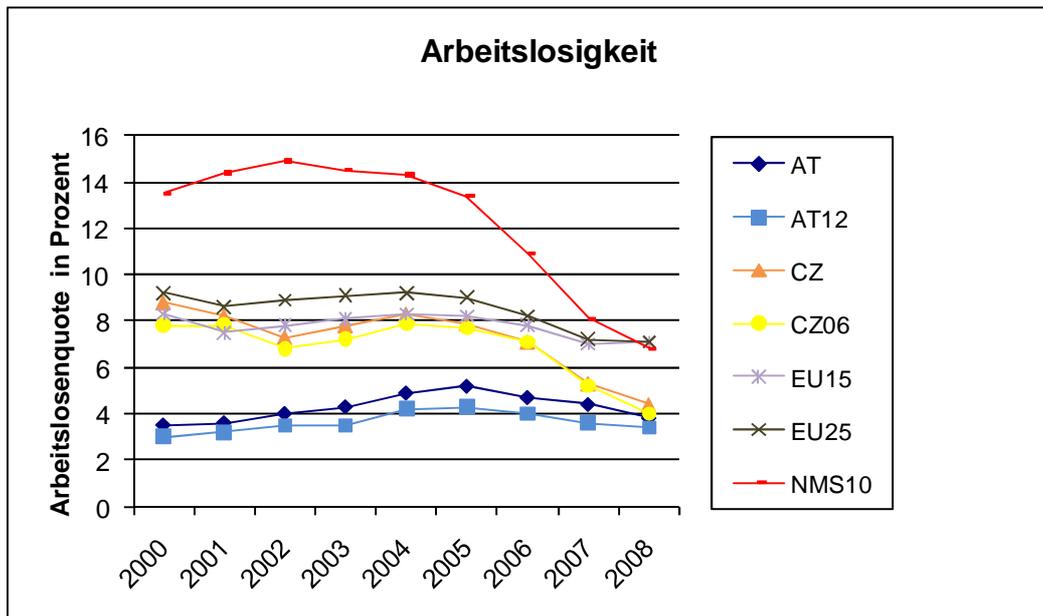


Abbildung 18: Arbeitslosenquote in Prozent auf Ebene der NUTS2; Quelle: Eurostat online, am 23.10.2009, eigene Darstellung

Die Jahre seit 2004 waren durch eine deutliche Konvergenz der Arbeitslosenquoten² geprägt.

Besonders auffällig ist die Entwicklung der Arbeitslosenquote der 10 neuen EU-Mitgliedstaaten, die im Jahr 2004 der EU beitraten. Die Kurve blieb bis 2004 auf hohem Niveau konstant und nahm seit 2004 rasant ab. 2008 lag die Arbeitslosenquote der neuen Mitgliedstaaten bereits unter jener der gesamten EU25.

Der Vergleich zwischen Österreich und Tschechien zeigt eine leichte Annäherung in den letzten Jahren. In Österreich nahm die Arbeitslosigkeit zwischen 2000 und 2005 kontinuierlich zu und ab dem Jahr 2005 wieder leicht ab. Die Arbeitslosenquote für Österreich im Jahr 2008 lag bei 3,8 %, für Niederösterreich bei 3,4%.

In der Tschechischen Republik hingegen ist bereits seit 2000 ein ungebrochener Rückgang der Arbeitslosigkeit zu erkennen. Vom Jahr 2000 bis ins Jahr 2008 hat sich die Arbeitslosigkeit halbiert – die Arbeitslosenquote für die Tschechische Republik sank von 8,8 auf 4,4%.

In Tschechien gibt es Arbeitskräftebedarf vor allem an Facharbeitern in der Industrie, in den Branchen Bau, Textil und Transport, aber auch im einfachen Handwerk. Die Zahl der Arbeitsplätze ist tendenziell eher steigend, das Lohnniveau in Tschechien steigt jedoch nicht

² Anteil der Arbeitslosen an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen

so stark an wie in der Slowakei. (vgl. Paul Lazarsfeld Gesellschaft für Sozialforschung 2007: 28)

Die Arbeitslosenquote in der NUTS2-Region Jihovýchod liegt leicht unter jener der gesamten Tschechischen Republik. Würde man jedoch nur die südmährische Region für sich allein betrachten, so liegt die Arbeitslosenquote über dem nationalen Durchschnitt (vgl. Huber u.a. 2007: 21 f.).

4.2.3.5. Pendelverhalten

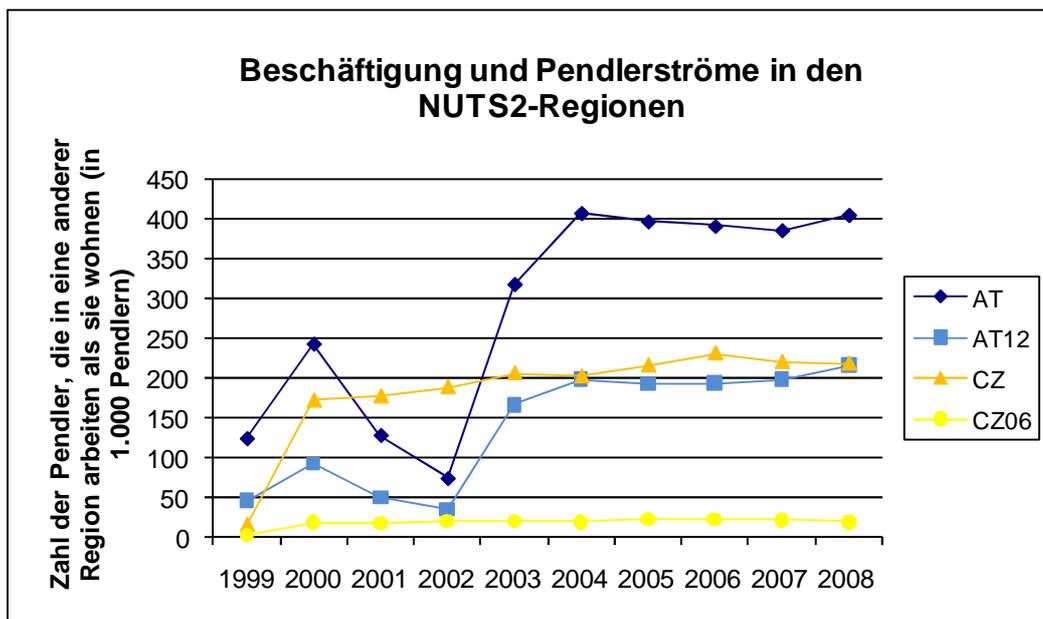


Abbildung 19: Beschäftigung und Pendlerströme auf Ebene der NUTS2; Quelle: Eurostat online, am 23.10.2009, eigene Darstellung

Generell zeigt sich, dass die meisten Pendler, also Personen, die in einer anderen Region arbeiten als sie wohnen, in Gesamtösterreich zu finden sind (ca. 400.000 Pendler). Dies ist insofern interessant, als Tschechien mehr Einwohner hat als Österreich (Tschechien: rund 10,5 Mio Einwohner; Österreich: rund 8,4 Mio Einwohner). In Tschechien arbeiten nur rund 220.000 Menschen in einer anderen Region als sie wohnen, das ist nur knapp über die Hälfte der Pendler in Österreich.

Im Vergleich Österreich-Tschechien scheint Österreich also ein starkes „Pendler-Land“ zu sein, während in Tschechien das Pendeln weniger häufig vorkommt.

Allein in Niederösterreich gibt es in etwa gleich viele Pendler wie in Gesamtschechien. Dies bedeutet einerseits, dass Niederösterreich alleine so viele Pendler beheimatet wie ganz Tschechien, und andererseits auch, dass mehr als die Hälfte aller österreichischen Pendler aus Niederösterreich kommen. In Niederösterreich wird also sowohl im Österreichvergleich

als auch im Vergleich mit Tschechien relativ viel gependelt. Dies resultiert vermutlich vor allem aus dem räumlichen Naheverhältnis zur Bundeshauptstadt Wien.

In der Region Jihovýchod ist die Zahl der Pendler gering – dort arbeiten nur rund 20.000 Menschen in einer anderen Region als sie wohnen. Interessant ist, dass diese Zahl seit dem Jahr 2000 konstant geblieben ist, während in den anderen Vergleichsregionen relativ starke Schwankungen erkennbar sind.

4.2.4. Bildungseinrichtungen und Bildungsstruktur

4.2.4.1. Bildungseinrichtungen

Neben allgemeinbildenden Schulen, einer Handelsakademie und einem Oberstufen-Realgymnasium verfügt die engere Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel auch über Ausbildungsangebote im technischen und höheren technischen Lehrbereich, wie zum Beispiel eine HTL für Gesundheitstechnik in Mistelbach, eine Landesberufsschule für Metall-, Fahrzeug- und Baumaschinentchnik in Mistelbach und eine Landesberufsschule für Sanitär-, Heizungs- und Lüftungstechnik mit modernster Laboranlage in Zistersdorf. Weiters gibt es eine landwirtschaftliche Fachschule in Poysdorf sowie ein WIFI Weiterbildungsinstitut der Wirtschaft in Mistelbach. Hervorzuheben ist auch das AMS NÖ Ausbildungszentrum (ABZ) in der Firma Dürr (Zistersdorf).

Als weiterer bedeutender Standort für Bildungseinrichtungen fungiert die Bezirkshauptstadt Gänserndorf (Gymnasium, Handelsakademie, WIFI, etc.), die jedoch bereits relativ weit entfernt von der Untersuchungsregion liegt. Dennoch sind Pendelbeziehungen im Bildungsbereich nach Gänserndorf keine Seltenheit.

Auf tschechischer Seite der Untersuchungsregion sind als bedeutende Bildungseinrichtungen eine HTL in Břeclav und eine Außenstelle der Mendel Universität für Land- und Forstwirtschaft in Lednice zu nennen.

(vgl. Weinviertel Management 2007: 6 bzw. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 26)

4.2.4.2. Bildungsstruktur

Zur Bildungsstruktur der Arbeitskräfte in den beiden Regionen auf österreichischer und tschechischer Seite lässt sich sagen, dass laut Berechnungen und Klassifizierungen des WIFO in Südmähren der Anteil der Beschäftigten im mittleren Qualifikationsbereich auffällig hoch ist (ca. 78,6% haben eine „mittlere“ Ausbildung als höchste erreichte Ausbildung). In Niederösterreich haben im Vergleich dazu „nur“ 67,2% der Beschäftigten eine mittlere Ausbildung. Der Anteil der hoch qualifizierten Beschäftigten ist in Niederösterreich und

Südmähren in etwa gleich. Dementsprechend ist der Anteil der Beschäftigten mit niedriger Ausbildung in Niederösterreich deutlich höher als in Südmähren (Niederösterreich: 16,5%, Südmähren: 4,7%). Im Durchschnitt gesehen hat Südmähren also eine etwas höhere Bildungsstruktur als Niederösterreich (vgl. Huber 2009: 38)

4.2.5. Leitbranchen und –betriebe

Wichtige Standorte des industriell-gewerblichen Sektors in der Untersuchungsregion sind Poysdorf, Laa an der Thaya, Drasenhofen und Gaweinstal. Die größten Produktionsbetriebe sind den Branchen Metallindustrie, chemische Industrie, Bauwirtschaft, Fahrzeugbau und Nahrungsmittelindustrie zuzuordnen.

Die Stadtgemeinde Mistelbach fungiert eher als Dienstleistungszentrum (Handel, Gesundheit, Bildung, öffentliche Institutionen), während zum Beispiel in Poysdorf, Wilfersdorf und Drasenhofen der sekundäre Sektor vergleichsweise stark ist.

(vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 17)

Im produzierenden Bereich gibt es in der Region nur wenige große Leitbetriebe. Diese spielen dafür aber eine wichtige Rolle bei der Beschäftigung und weisen auf die Kompetenzfelder der Region hin. Einige Betriebe haben bereits Erfahrungen mit dem grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum und verfügen in der Tschechischen Republik über Tochterunternehmen. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 52)

Als exemplarische Leitbetriebe der Region können etwa genannt werden:

- Dürr Anlagenbau GmbH, Zistersdorf
- Kleespitz, Poysdorf (Samenverwertung, Landwirtschaftliche Produkte)
- ABID Biotreibstoffe AG, Hohenau an der March
- Wottle, Maschinen- und Weinpressenbau GmbH, Poysdorf
- Therme Laa, Laa an der Thaya.

Der Trend in der Verteilung der Arbeitsplätze über die einzelnen Branchen geht deutlich hin zu einer Zunahme von Arbeitsplätzen im Dienstleistungs- und Tourismusbereich, während die Landwirtschaft gemäß dem allgemeinen Trend stark an Bedeutung verliert. Auch die Forstwirtschaft spielt keine bedeutende Rolle in der Region. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 18; 21)

4.3. Zentralität und regionale Beziehungen

4.3.1. Das Zentrale-Orte-Konzept und seine Anwendung im Untersuchungsraum

Nach wie vor gilt in Österreich die Theorie der Zentralen Orte als die theoretische und strukturbestimmende Basis der räumlichen Entwicklung. Demnach geht die Dynamik von Regionen über Diffusionsprozesse ausschließlich von in hierarchischer Ordnung miteinander verbundenen Zentren aus. Die regionalen Zentren schöpfen Entwicklungsdynamik unter anderem aus guten Verkehrsverbindungen zu den überregionalen Zentren, während die überregionalen Zentren wiederum ihre Entwicklungsimpulse aus ihrer Lage an Verkehrslinien des internationalen Verkehrs erhalten. (vgl. Höfler et al. 1999: 36).

Der Begriff „Zentraler Ort“, der besonders durch Walter Christaller geprägt wurde (siehe Kapitel 3.1.3.), findet sich in rechtlich verbindlichen Dokumenten für Niederösterreich hauptsächlich im Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz 1976 (NÖ ROG) und im Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm (ZO ROP) für Niederösterreich (vgl. Land Niederösterreich 2007 bzw. Land Niederösterreich 1992).

Als Zentraler Ort wird *„das baulich zusammenhängende Siedlungsgebiet, das innerhalb einer Gemeinde die Funktion des Hauptortes erfüllt und im besonderen Maße Standort zentraler Einrichtungen ist, die in der Regel nicht nur die Bevölkerung der eigenen Gemeinde, sondern auch die Bevölkerung der Umlandgemeinden versorgen“* verstanden (NÖ ROG § 1 Abs. 9 bzw. ZO ROP § 2 Abs. 1). Als Ziel des Zentralitätskonzeptes gilt es, sicherzustellen, dass die Bevölkerung die Möglichkeit hat, *„alle Arten von zentralen Einrichtungen innerhalb zumutbarer Entfernung und mit einem zumutbaren Aufwand an Zeit und Kosten in Anspruch nehmen zu können“* (ZO ROP § 1 Abs. 1).

Die definierten Zentralen Orte werden in Niederösterreich auf sechs Stufen aufgeteilt, die mit den Ziffern I bis VI klassifiziert werden. Gemäß Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm sollen in Zentralen Orten der Stufe I alle zentralen Einrichtungen zur Grundversorgung der Bevölkerung vollständig vorhanden sein. In Zentralen Orten der Stufe II sollen diese zentralen Einrichtungen in größerer Zahl und Vielfalt als in Zentralen Orten der Stufe I bereitgestellt werden, ein Zentraler Ort der Stufe III soll bereits Standort höherrangiger Schul- und Gesundheitseinrichtungen und höherrangiger Verwaltungseinrichtungen sein sowie Erholungs-, Vergnügungs-, Freizeit- und Sporteinrichtungen bereitstellen. Die Stufe IV zeichnet sich dadurch aus, dass der Zentrale Ort in der Lage ist, die in seinem Gesamtbereich wohnende Bevölkerung mit allen öffentlichen und privaten zentralen

Einrichtungen zu versorgen, während Zentrale Orte der Stufe V darüber hinaus auch zentrale Güter und Dienste anbieten, die selten nachgefragt werden.

Als Zentraler Ort der Stufe VI gilt in Niederösterreich nur St. Pölten als voll ausgestattete Landeshauptstadt. (vgl. ZO ROP §§ 9-13a)

Die Zuordnung der einzelnen Gemeinden auf die Stufen der Zentralen Orte geschieht anhand von drei Merkmalsdimensionen:

- 1.) die zentralen und jeweils Stufen bildenden Einrichtungen, die jeweils vorhanden sein sollen
- 2.) Einwohner im zentralörtlichen Gesamtbereich und im Zentralen Ort
- 3.) Entfernung zum nächsten Zentralen Ort.

(vgl. Weichhart et al. 2005: 94 f.)

4.3.1.1. Zentrale Orte in der Untersuchungsregion

Für das engere Untersuchungsgebiet, das für diese Arbeit festgelegt wurde, sind in Bezug auf ihre Zentralität folgende Orte klassifiziert worden:

- Die Gemeinde Mistelbach ist als Zentraler Ort der Stufe IV von besonderer Bedeutung für die gesamte Region. Nicht umsonst wird Mistelbach als die „Hauptstadt des Weinviertels“ bezeichnet.
- Im Untersuchungsgebiet liegt kein Zentraler Ort der Stufe III.
- Als Zentrale Orte der Stufe II sind Laa an der Thaya, Poysdorf und Zistersdorf ausgewiesen.
- Dürnkrut, Hohenau an der March, Neusiedl an der Zaya, Gaweinstal und Stronsdorf gelten als Zentrale Orte der Stufe I.
- Die Gemeinden Drösing, Hauskirchen, Jedenspeigen, Palterndorf-Dobermannsdorf, Ringelsdorf-Niederabsdorf, Sulz im Weinviertel, Altlichtenwarth, Asparn an der Zaya, Bernhardsthal, Drasenhofen, Falkenstein, Fallbach, Gnadendorf, Großharras, Großkrut, Hausbrunn, Herrnbaumgarten, Ladendorf, Neudorf bei Staats, Niederleis, Rabensburg, Schrattenberg, Staats, Wildendürnbach und Wilfersdorf werden lediglich als „Allgemeiner Standort für zentrale Einrichtungen“ bezeichnet.
- Gaubitsch, Ottenthal und Unterstinkenbrunn werden im Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm nicht erwähnt.

Die Typen von Zentralen Orten in Niederösterreich stellten auch eine Planungsgrundlage im Zuge des Planungsprozesses für die A5 Nord Autobahn dar – siehe Abbildung 20.

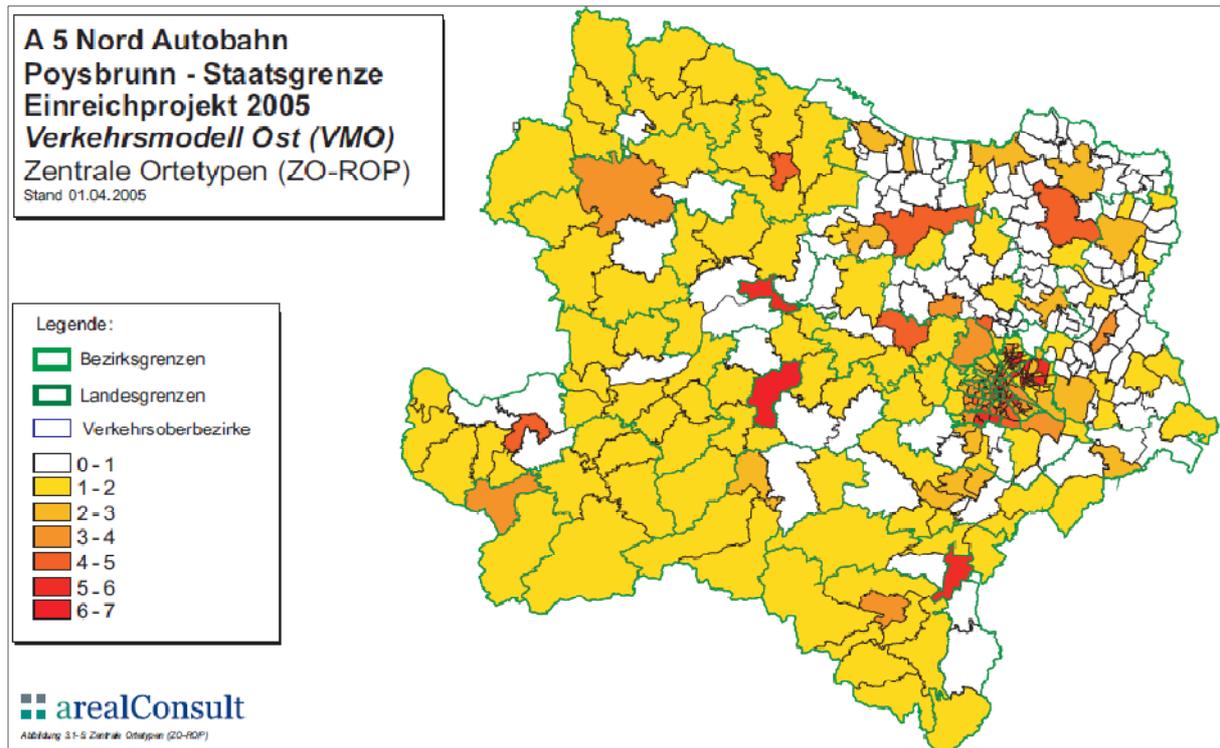


Abbildung 20: Zentrale Orte in Niederösterreich; Quelle: arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 21

Als Vergleich bzw. Ergänzung zu den Zentralen Orten in Niederösterreich nach dem Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm kann eine grobe Einteilung der Gemeinden in der angrenzenden tschechischen Region herangezogen werden:

In der tschechischen Grenzregion stellen Hustopece, Břeclav und Mikulov mit über 5.000 Einwohnern regionale Zentren dar, weitere Zentren mit weniger als 5.000 Einwohnern bilden Pohorelice, Velké Pavlovice, Valtice und Podivin (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 39).

4.3.1.2. Verkehrszentralität

Unter Verkehrszentralität wird generell die Einbindung von Einzelstandorten, Standortkomplexen oder ganzen Regionen in das Verkehrsnetz verstanden (siehe Kapitel 3.1.3.). Dabei spielt die Lage des Standortes eine besondere Rolle – ob etwa eine Nähe zu Autobahnanschlüssen, Bahnhöfen und Flughäfen gegeben ist oder in welcher Entfernung wichtige Verkehrsachsen oder Verkehrsknoten liegen. Verkehrszentralität steht also in unmittelbarem Zusammenhang mit „Erreichbarkeit“. Zentrale Orte sind entsprechend ihrer Hierarchiestufe immer auch Verkehrsknotenpunkte, deren Lage im Verkehrsnetz die Erschließung des zugeordneten Bereichs sicherstellt. (vgl. Weichhart et al. 2005: 42)

Dementsprechend führt jede Veränderung des Verkehrssystems – wie etwa der Autobahnbau im Weinviertel – zu Änderungen der Erreichbarkeitsverhältnisse in der Region und in einem weiteren Schritt wird sich in Zukunft auch die Hierarchie der zentralen Orte in der Region verändern. Es kann zu Verlagerungen in aufstrebende Zentren kommen, die erst durch die Autobahn an Bedeutung gewinnen. Mit abnehmender Entfernung zur Autobahn nimmt die Zentralität tendenziell zu.

4.3.1.3. Grenzüberschreitende Zentralität

Die Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften für Zentralitätskonzepte erstrecken sich naturgemäß immer nur über den betreffenden Verwaltungsraum. In der Realität enden Zentralität und die Beziehungen innerhalb zentralörtlicher Systeme jedoch nicht an den Verwaltungsgrenzen. Gerade mit dem Zusammenwachsen der EU-Mitgliedsstaaten werden grenzüberschreitende Zentralitätsbeziehungen immer bedeutender. Staatsgrenzen stellen Barrieren für Zentralitätsbeziehungen dar, deren Bedeutung im Laufe der gegenwärtigen Entwicklungen immer mehr abnimmt.

Grenzüberschreitende Zentralität ist prinzipiell auf allen Zentralitätsstufen relevant, hat aber die größte Wirkung und Reichweite auf der höchsten Stufe – also etwa auf Ebene der Landeshauptstädte.

(vgl. Weichhart et al. 2005: 57)

Alle wichtigen Standorträume Österreichs befinden sich in Grenznähe – so auch die Untersuchungsregion dieser Arbeit. Bei der Positionierung und Entwicklung müssen daher auch die Wechselwirkungen mit den Standorten und die räumliche Entwicklung in den Nachbarstaaten berücksichtigt werden.

Verkehrsnetze sowie Arbeits- und Wirtschaftsbeziehungen wirken über die Grenzen hinweg auf nationale räumliche Strukturen. Es muss auch von Seiten der Raumordnung die Binnenansicht weitgehend aufgegeben und das Bewusstsein entwickelt werden, Teil eines transnationalen Netzes von miteinander verflochtenen Standorten zu sein. (vgl. Weichhart et al. 2005: 142)

Die Frage der grenzüberschreitenden Zentralität und Beziehungen sowie Barrieren innerhalb grenzüberschreitender Systeme ist eine, die in Kapitel 4.3.2. noch ausführlicher behandelt werden soll.

4.3.2. Immaterielle Barrieren für grenzüberschreitende Verflechtungen

Die EU-Mitgliedstaaten wachsen immer mehr zusammen, es entsteht zunehmend ein gemeinsamer Wirtschafts- und langfristig auch Lebensraum.

Dennoch werden Grenzen durch politische Machtakte nicht sofort vollständig geöffnet. Für den grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Güterverkehr haben nationale Grenzen eine geringere Bedeutung als für den privaten Personenverkehr. Besonders grenzüberschreitende Pendelbeziehungen können auch nach der Öffnung der Grenzen weiterhin gehemmt werden. Diese Barrieren verschwinden nur langsam aus den Köpfen der Bevölkerung.

In diesem Kapitel soll auf verschiedene Arten von Barrieren eingegangen werden, die Verflechtungen über die Grenzen hinweg – etwa zwischen dem Weinviertel und Südmähren – auch nach der EU-Erweiterung und der Erweiterung des Schengen-Raumes weiterhin einschränken. Darunter fallen hauptsächlich immaterielle Barrieren, wie etwa sprachliche und kulturelle Unterschiede.

Als theoretischer Hintergrund für verschiedenartige Barrieren kann etwa Bökemann mit seinem bekannten Werk „Theorie der Raumplanung“ herangezogen werden. Bökemann kommt auf den Begriff „Barriere“ als bodenordnungsbezogene Standorteigenschaft zu sprechen. Dabei definiert er den Begriff „Barriere“ als Beitrag zur Verhinderung von unregelmäßigem und somit unkontrolliertem Abfluss von standörtlichen Ressourcen oder auf dem Standort erzeugten Produkten, sowie dem Zufluss von Störungen oder auf anderen Standorten erzeugten Abfallstoffen. Barrieren garantieren zugleich die exklusive Verfügungsgewalt des Eigentümers über die auf seinem Standort befindlichen infrastrukturellen Gelegenheiten, welche den Bezug bestimmter Güter und Produktionsfaktoren von anderen Standorten regeln. Es werden jeweils ganz bestimmte (positive und negative) Güterströme von oder zu benachbarten Standorten durch entsprechende Barrieren verhindert. (vgl. Bökemann 1999: 63)

Diese Definition nach Bökemann beschränkt sich wörtlich zwar lediglich auf Güterströme, kann aber sinngemäß genauso auf Personenströme (also z.B. Verkehrsströme im MIV) umgelegt werden.

Bökemann unterscheidet weiters materielle und immaterielle Barrieren. Materielle Barrieren können etwa Bauwerke oder Zäune sein, immaterielle Barrieren sind vor allem vertraglicher und gesetzlicher Art. Dabei kann zwischen ein- und beidseitig gerichteten Barrieren

unterschieden werden. Als (eigentumsregelnde) Grenze wird die Gesamtheit aller gleichartigen Barrieren, welche einem Standort zugeordnet sind, definiert. (vgl. Bökemann 1999: 63 f.)

Unter immaterielle Barrieren fallen also vor allem sprachliche und kulturelle Hürden sowie politische Grenzen. Oft sind diese Hürden nicht beidseitig gleichermaßen ausgeprägt, sondern dominieren eher einseitig auf österreichischer Seite. (*„Wir sind mehr an den Österreichern interessiert, als die Österreicher an uns.“* (Strasser 2009 online)) Beispielsweise durch Angebote in Kindergärten und Volksschulen, die slowakische oder tschechische Sprache zu lernen, werden Schritte zum Fallen dieser Barrieren getan.

„Gerade einmal jeder fünfte Österreicher könnte sich überhaupt vorstellen, irgendwo in Osteuropa zu arbeiten“ (Strasser 2009 online). Dennoch sieht etwa Peter Lizák, Botschafter der Slowakei in Österreich, eine Belebung der Arbeitsströme mit zunehmender Vernetzung der Regionen in Österreich und den benachbarten osteuropäischen Ländern. *„Die österreichischen Kinder von heute werden morgen nach Bratislava pendeln“*, ist er überzeugt und kann sich etwa einen systematischen Mittelschüler-Austausch zwischen Österreich und der Slowakei vorstellen, der dazu beitragen soll, dass die Barrieren in den Köpfen fallen. (vgl. Peter Lizák in Strasser 2009 online)

4.3.3. Das Projekt „Zukunftsregion A5“

Seit 1997 arbeiten die Regionen Weinviertel, Südmähren und Westslowakei in einer EUREGIO zusammen, in deren Rahmen zahlreiche grenzüberschreitende Projekte durchgeführt werden. Um die neuen Chancen, die sich für die Region nordöstliches Weinviertel durch die A5 Nord Autobahn ergeben, rechtzeitig zu nutzen, haben sich die sieben Weinviertler Gemeinden Drasenhofen, Großkrut, Herrnbaumgarten, Mistelbach, Poysdorf, Wilfersdorf und Zistersdorf zudem zur „Zukunftsregion A5 – Standortkooperation Weinviertel Südmähren“ zusammengeschlossen.

Dabei stehen die Lage in unmittelbarer Nähe zu den mittel- und osteuropäischen Ländern und die über Generationen gewachsenen Kontakte im Vordergrund, die das Weinviertel zur *„wirtschaftlichen und kulturellen Drehscheibe zwischen den alten und neuen Mitgliedsländern der EU“* (Weinviertel Management 2007: 3) machen.

Die Region vermarktet sich also zunehmend mit genau denselben Schwerpunkten, auf denen auch diese Arbeit aufbaut – die A5 Nord Autobahn und die EU-Osterweiterung – und versucht, diese Faktoren möglichst optimal für eine positive Regionalentwicklung zu nutzen.

Die besonderen Vorteile („*das Weinviertel, der beste Platz zwischen Wien, Brno und Bratislava*“ (Weinviertel Management 2007: 2)), unter denen sich die Region als „Zukunftsregion A5“ präsentiert, werden insbesondere gesehen in:

- verfügbaren Flächen und topografisch günstigen Lagen
- Einrichtungen und Services für Unternehmer und Gründer
- einer leistungsfähigen Infrastruktur und attraktiven Verkehrsanbindung
- der Nähe zu wirtschaftlich interessanten und neuen Märkten
- einer hohen Lebensqualität.

Das Projekt stellt eine Kooperation mit Ecoplus und dem Regionalmanagement dar und wird gefördert vom Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE) im Rahmen von INTERREG IIIA, dem Land Niederösterreich und der Ecoplus.

(vgl. Weinviertel Management 2007: 3 ff.)

5. TRENDS DER REGIONALENTWICKLUNG

5.1. Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturentwicklung

5.1.1. Bevölkerungsentwicklung

5.1.1.1. Einflussfaktoren auf die Bevölkerungsentwicklung in der Untersuchungsregion

Die Bevölkerungsentwicklung in der Untersuchungsregion im nordöstlichen Teil Niederösterreichs wird aktuell ganz besonders durch zwei Faktoren stark beeinflusst: Die EU-Erweiterung und den Bau der A5 Nord Autobahn bis an die Staatsgrenze nach Tschechien.

Einfluss der EU-Erweiterung

Die Geburtenbilanz in Niederösterreich ist bereits jetzt stark negativ und das Geburtendefizit wird sich bis zum Jahr 2075 auf etwa das fünf- bis sechsfache (auf mehr als -8.000) erhöhen (vgl. Statistik Austria 2009 II: 1 ff.) Das bedeutet, dass Niederösterreich, wie die meisten Regionen Österreichs auch, auf Zuwanderung angewiesen ist, um die Bevölkerungszahlen stabil zu halten oder zu erhöhen. Zuwanderung entsteht einerseits durch Binnenwanderung innerhalb Österreichs und andererseits durch internationale Wanderung, also Zuzüge von Menschen aus anderen Staaten nach Österreich.

Durch die EU-Erweiterung haben sich auch die Rahmenbedingungen der internationalen Migration stark verändert. Für Österreich, und ganz konkret für die Untersuchungsregion dieser Arbeit, sind die möglichen Auswirkungen der Erweiterung auf das Migrationsvolumen aufgrund der geografischen Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zu den neuen Mitgliedsstaaten von besonderer Bedeutung.

Besonderen Einfluss auf Migrationsbewegungen haben die ökonomischen Disparitäten zwischen Österreich und den neuen EU-Staaten. Vor allem die Lohndifferenzen stellen einen wesentlichen Push-Faktor für Migrationen aus dem Osten und damit Zuzüge nach Österreich dar. Die ökonomischen Disparitäten werden voraussichtlich nur langfristig unter jene Schwellenwerte sinken, die wanderungsauslösend wirken. Dennoch rechnet die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) nicht damit, dass diese Unterschiede ausreichend sein werden, um über einen längeren Zeitraum ein Emigrationspotenzial in Ostmitteleuropa zu erzeugen, da die betreffenden Geburtskohorten erstens deutlich kleiner sein werden als die heutigen und zweitens in einer wachsenden heimischen Volkswirtschaft

das jeweilige Bildungssystem verlassen werden. Zusätzlich wird auch das System der EU-Regionalförderung die NMS in ihrem Aufholprozess unterstützen. Langfristig ist also sowohl aus demografischen als auch aus ökonomischen Gründen mit einem Rückgang der Zuwanderung aus Ostmitteleuropa zu rechnen – das Migrationspotenzial in Ostmitteleuropa wird sich reduzieren. (vgl. ÖROK 2004: 47 f.)

Es können also Befürchtungen, dass Österreich in Zukunft von Osteuropäern „überschwemmt“ wird, hintangehalten werden – aktuelle Prognosen sehen langfristig eher einen Rückgang dieser Migrationsbewegungen.

Der Gesamtwanderungssaldo für Niederösterreich ist dennoch positiv (mehr Zuwanderung als Abwanderung) und ergibt sich neben der internationalen Wanderung auch zu einem großen Teil aus Binnenwanderung.

Einfluss der A5 Nord Autobahn

Prognosen der ÖROK stellen Zuwächse in der Wohnbevölkerung unter anderem ganz konkret mit Verkehrsinfrastrukturen in Verbindung. So werden Bevölkerungszuwächse in jenen Regionen vorausgesagt, die an den großen Verkehrsachsen des Landes liegen. In Zukunft wird auch die A5 Nord Autobahn eine solche bedeutende Verkehrsachse darstellen. Entlang derartiger Achsen ist stets eine überdurchschnittlich starke wirtschaftliche Dynamik zu beobachten, da die Standorte gut erreichbar und für Industrie- und Dienstleistungsunternehmen attraktiv sind.

Eine besondere Ausprägung dieser Dynamik ist in den Bereichen Österreichs zu erkennen, wo Effekte großer Verkehrsachsen in Zusammenhang mit Agglomerationsvorteilen von Großstädten wirksam werden (etwa im Süden Wiens). Dieses Zusammenspiel mit der Bundeshauptstadt Wien wird im nördlichen Grenzbereich nur noch eine untergeordnete Rolle spielen, wirkt sich aber jedenfalls im Raum Wolkersdorf stark auf die Bevölkerungsentwicklung aus. Auch für den Bezirk Korneuburg rechnet man mit enormen Zuwächsen – es wird vorausgesagt, dass der Bezirk mit knapp 21% bis 2031 die am stärksten wachsende Region Österreichs sein wird, wozu die verbesserte Verkehrsanbindung durch die A5 und den nördlichen Wiener Außenring beitragen wird. (vgl. ÖROK 2004: 66)

Geht man davon aus, dass die Fertigstellung der A5 Nord Autobahn bis zur Grenze eine weitere Verringerung der Fahrzeiten nach Wien bewirken wird (siehe Kapitel 4.1.), so liegt es

nahe, dass dadurch der Einzugsbereich von Wien als größtes Arbeitsplatzzentrum der Region und damit auch die Attraktivität des Weinviertels als Wohnstandort wachsen wird. Aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit einer Kürzeste-Wege-Matrix kann das genaue Ausmaß der Veränderungen in dieser Arbeit nicht quantitativ exakt dargestellt werden (etwa durch ein Isochronenmodell). Es kann aber eine grobe Schätzung vorgenommen werden, für welche Gemeinden in Zukunft mit Zuzügen von Wienpendlern zu rechnen ist, indem von durchschnittlichen Pendelzeiten (bzw. maximal akzeptablen Fahrzeiten) ausgegangen wird und diese auf die durchschnittliche Fahrzeit nach Wien umgelegt werden. Durch bessere Erreichbarkeiten werden auch weiter von Wien entfernt gelegene Gemeinden als Wohnorte für Pendler interessant.

Die Fahrzeiten von jeder Gemeinde der engeren Untersuchungsregion nach Wien wurden bereits in Kapitel 4.1.1. behandelt. In Kapitel 4.1.2. wurden zudem für ausgewählte Gemeinden mögliche Veränderungen durch eine Fertigstellung der A5 bis an die Grenze exemplarisch aufgezeigt.

Nimmt man beispielsweise eine maximal akzeptable Pendelzeit von einer Stunde an, so kann etwa am Beispiel der Gemeinde Herrnbäumgarten gezeigt werden, wie sich die Attraktivität des Standortes als Wohnort für Wienpendler durch verringerte Fahrzeiten enorm erhöhen kann. Bei Betrachtung der Fahrzeit von Herrnbäumgarten nach Wien Stephansplatz ohne A5 bzw. S1 ergibt sich eine Fahrzeit von 1h 29min, also für Pendler unter den getroffenen Annahmen nicht akzeptabel. Mit Eröffnung des Südabschnittes verbessert sich die Situation bereits enorm und bei der berechneten Fahrzeit über die gesamte fertiggestellte A5 erreicht man das Wiener Stadtzentrum bereits in der maximal akzeptablen Pendelzeit von einer Stunde (für die genannten Fahrzeiten siehe Tabelle 2).

Nach diesem Prinzip werden die einzelnen Gemeinden durch die verbesserten Erreichbarkeiten als Wohnstandort für Pendler interessanter und es ist mit Zuzügen zu rechnen – besonders in den Gemeinden in räumlicher Nähe zur Trasse der A5.

In Zusammenhang mit der Nähe oder Entfernung zu Agglomerationen und großen Verkehrsachsen steht die „geografische“ oder „ökonomische Zentralität“, die eine wichtige Rolle für die Bevölkerungsentwicklung einer Region spielen kann. Bezirke, die außerhalb der großen Stadtregionen liegen und deren Anschluss an die wichtigen West-Ost- und Nord-Süd-Verkehrsachsen nur schlecht gewährleistet werden kann und die dazu noch strukturell durch stagnierende oder „alte“ Wirtschaftssektoren gekennzeichnet sind, weisen meist auch eine stagnierende oder rückläufige Bevölkerung auf. Häufig hängen die Faktoren fehlende

Einbindung in die Stadtregionen, fehlender Anschluss an große Verkehrsachsen und strukturelle Peripherie zusammen und verstärken sich gegenseitig.

Als Regionen, die unter diesen Problemen leiden, gelten vor allem die Obersteiermark, das nördliche Waldviertel sowie einige Bezirke südlich des Alpenhauptkammes. Das nördliche Weinviertel wird von der ÖROK jedoch nicht als eine derart schlecht gestellte Region eingestuft und mit der A5 wird sich die Situation jedenfalls weiter verbessern. (vgl. ÖROK 2004: 68)

5.1.1.2. Bevölkerungsprognosen für Niederösterreich

Ganz Niederösterreich hat aktuell (Stand 2010) rund 1,6 Mio. Einwohner. Bis zum Jahr 2075 wird ein Anstieg auf über 2 Mio. Einwohner erwartet.

Tabelle 6 gibt einen Überblick über die aktuellste Bevölkerungsprognose für Niederösterreich von der Statistik Austria aus dem Jahr 2009.

Tabelle 6: Bevölkerungsprognose Niederösterreich; Quelle: Statistik Austria online 2009, am 05.04.2010, eigene Darstellung

Jahr	Vorausgerechnete Bevölkerungsstruktur für Niederösterreich 2009-2075 laut Hauptszenario						
	Insgesamt	Unter 15 Jahre	15 bis unter 60 Jahre	60 und mehr Jahre	Unter 15 Jahre	15 bis unter 60 Jahre	60 und mehr Jahre
	absolut				in %		
2008	1.601.183	247.077	975.289	378.817	15,4	60,9	23,7
2009	1.609.072	244.576	979.164	385.332	15,2	60,9	23,9
2010	1.617.024	242.655	983.516	390.853	15,0	60,8	24,2
2011	1.625.239	240.971	988.428	395.840	14,8	60,8	24,4
2012	1.633.935	239.741	993.422	400.772	14,7	60,8	24,5
2013	1.642.926	239.385	997.516	406.025	14,6	60,7	24,7
2014	1.652.053	239.788	1000.742	411.523	14,5	60,6	24,9
2015	1.661.389	240.617	1003.273	417.499	14,5	60,4	25,1
2020	1.707.671	246.328	1002.354	458.989	14,4	58,7	26,9
2025	1.753.306	254.237	981.644	517.425	14,5	56,0	29,5
2030	1.797.740	260.589	964.270	572.881	14,5	53,6	31,9
2035	1.838.503	262.661	968.436	607.406	14,3	52,7	33,0
2040	1.876.354	262.548	984.260	629.546	14,0	52,5	33,6
2045	1.911.152	263.256	991.624	656.272	13,8	51,9	34,3
2050	1.941.837	266.305	996.887	678.645	13,7	51,3	34,9
2075	2.024.572	280.267	1.041.550	702.755	13,8	51,4	34,7

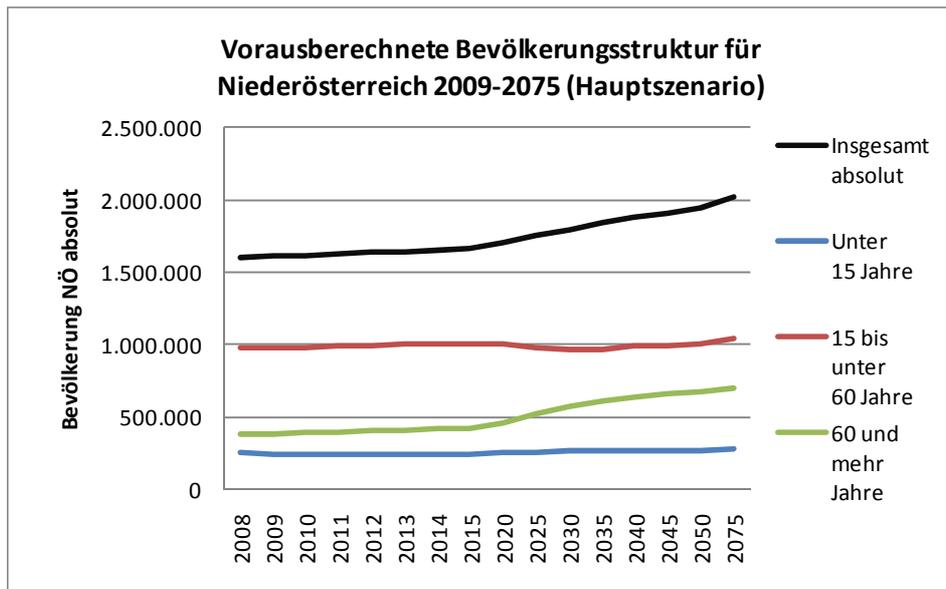


Abbildung 21: Bevölkerungsprognose Niederösterreich in absoluten Zahlen; Quelle: Statistik Austria online 2009, am 05.04.2010, eigene Darstellung

Interessant ist, dass in der aktuellen Bevölkerungsprognose von der Statistik Austria aus dem Jahr 2009 ein stetiges Wachstum vorausgesagt wird, während noch im Jahr 2004 von der ÖROK für die Periode 2034 bis 2050 bereits wieder eine Abnahme der Bevölkerung in Niederösterreich prognostiziert wurde (vgl. ÖROK 2004: 62).

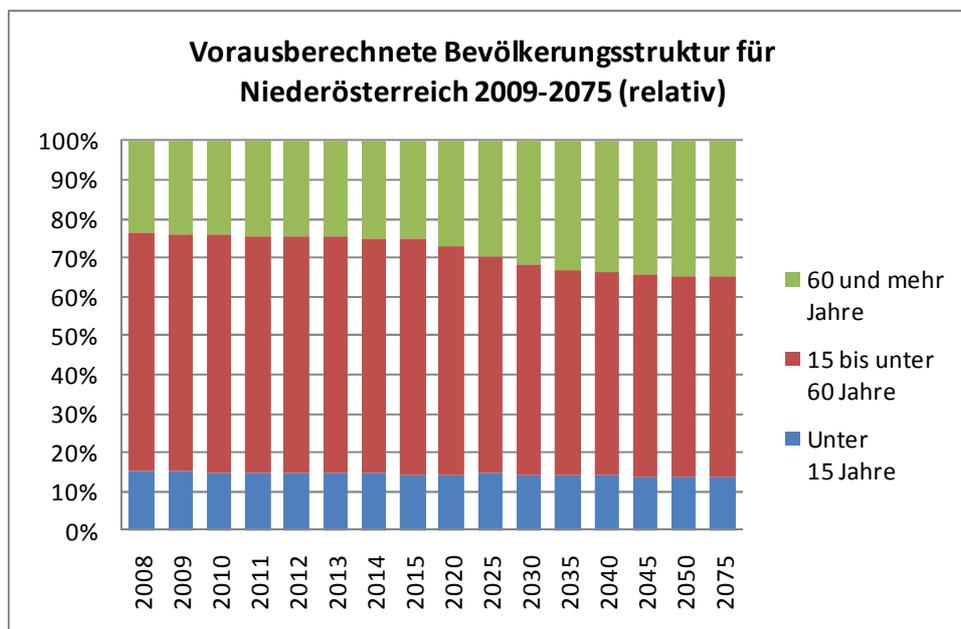


Abbildung 22: Bevölkerungsprognose Niederösterreich in relativen Zahlen; Quelle: Statistik Austria online 2009, am 05.04.2010, eigene Darstellung

In Tabelle 6 und Abbildung 21 und 22 zeigt sich auch deutlich der Trend zur Überalterung – der Anteil der Bevölkerung über 60 Jahre wird von rund 24 auf über 34% ansteigen, während der Anteil der Bevölkerung unter 15 Jahre leicht und der Anteil der 15- bis 60-jährigen relativ stark (um knapp 10%) abnehmen wird.

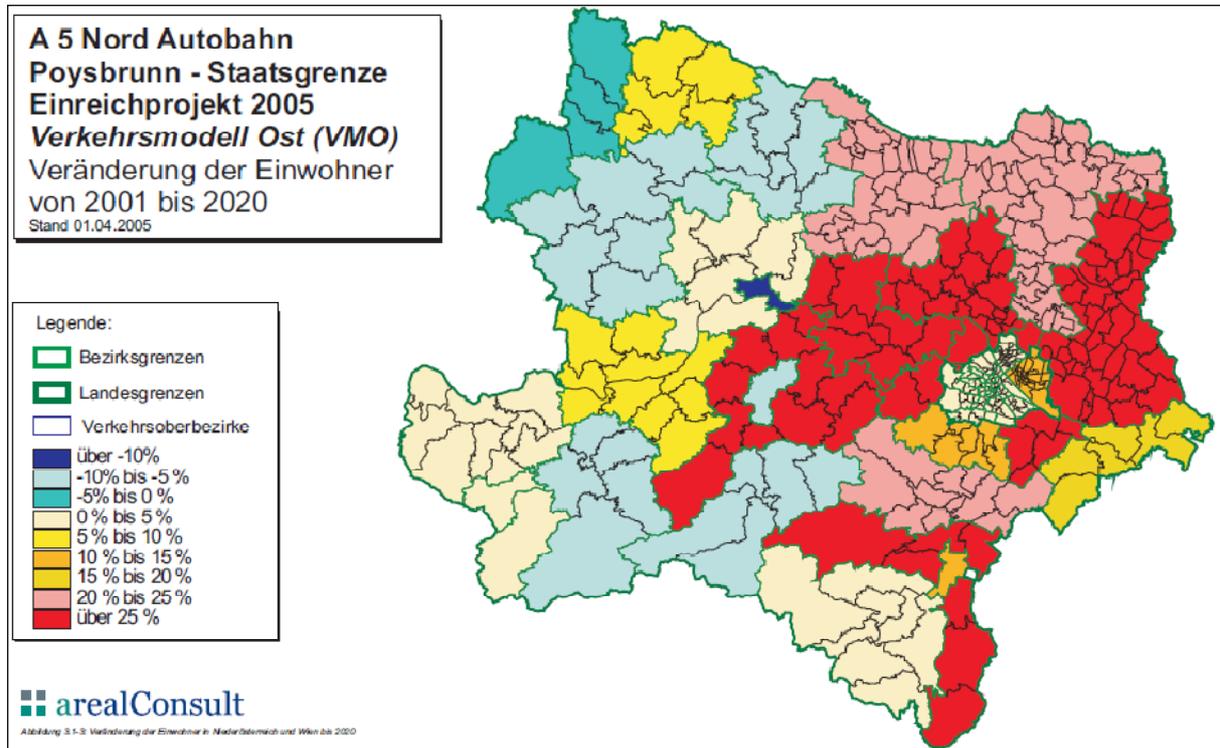


Abbildung 23: Bevölkerungsprognose vor dem Hintergrund der A5; Quelle: arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 19

Abbildung 23 zeigt eine andere Bevölkerungsprognose, die im Zuge der Einreichunterlagen für die A5 Nord Autobahn erstellt wurde. Die zugrundeliegenden Daten für die Berechnung der Veränderung der Einwohner der einzelnen Gemeinden Niederösterreichs von 2001 bis 2020 wurden aus der Bevölkerungsprognose 2021 der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) entnommen. Dabei wurde das Wachstumsszenario angenommen, das hohe Binnenwanderung, einen hohen Außenwanderungssaldo und eine stärker steigende Lebenserwartung mit hoher Fertilität voraussetzt. (vgl. arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 18)

Es lässt sich deutlich erkennen, dass das gesamte Weinviertel unter diesen Annahmen in einem Bereich liegt, für den ein Wachstum von mindestens 20% vorausgesagt wird. Die Gemeinden ganz in der östlichen Grenzregion im Bezirk Gänserndorf lassen sogar über 25%

Bevölkerungswachstum erwarten. Im Gegensatz dazu werden für das westliche Niederösterreich nur geringfügige Bevölkerungszunahmen bzw. sogar –abnahmen prognostiziert. Es zeigt sich also deutlich die erwartete positive Auswirkung der A5 auf die Bevölkerungsentwicklung im Weinviertel.

Bisher konnten die erwarteten Bevölkerungszuwächse um 20 bis über 25% allerdings noch nicht erreicht werden (siehe unten). Das liegt aber jedenfalls auch daran, dass die Autobahn noch nicht vollständig bis zur Grenze fertiggestellt ist und auch der ursprünglich vorgesehene Zeitrahmen für den Autobahnbau, der die Grundlage für Abbildung 23 darstellt, nicht eingehalten werden konnte.

5.1.1.3. Bevölkerungveränderung im Weinviertel

Die NUTS3-Region Weinviertel zählte im Jahr 2001 123.407 Einwohner, am Jahresanfang des Jahres 2008 bereits 123.848 Einwohner. Die ÖROK-Bevölkerungsprognose sagt für diese Region bis ins Jahr 2031 einen Zuwachs auf 130.198 Einwohner voraus. Dies entspricht einem Zuwachs von etwa 5,5% gegenüber 2001, was knapp unter dem durchschnittlichen Wachstum von ganz Niederösterreich liegt. Die stärksten Zuwächse werden in Niederösterreich aufgrund der aktuellen Suburbanisierungstendenzen für das Wiener Stadtumland vorausgesagt.

Interessant ist auch ein Vergleich mit den angrenzenden Regionen Waldviertel sowie Wiener Umland Nord: Im Waldviertel wird ein Bevölkerungsrückgang von rund 5% prognostiziert, im nördlichen Wiener Umland ein Zuwachs von mehr als 20% gegenüber 2001.

(vgl. ÖROK 2004: 116)

5.1.1.4. Bevölkerungsveränderung nach Bezirken

Tabelle 7: Bevölkerungsveränderung in den Bezirken Mistelbach und Gänserndorf; Quelle: Statistik Austria 2009 I, eigene Darstellung

Jahr	Bevölkerung im Bezirk Mistelbach (Jahresanfang)	Bevölkerung im Bezirk Gänserndorf (Jahresanfang)
2002	72.483	88.190
2003	72.618	88.547
2004	72.655	89.281
2005	73.041	90.339
2006	73.457	91.524
2007	73.711	92.532
2008	74.018	93.401
Veränderung 2002 – 2008 in Prozent	+ 2,12%	+ 5,91%

In Tabelle 7 lässt sich erkennen, dass die Bevölkerungszahlen zwischen 2002 und 2008 im Bezirk Gänserndorf prozentuell deutlich stärker gestiegen sind als im Bezirk Mistelbach. Wie auch in nachfolgender Tabelle 8 ersichtlich, sind die starken Bevölkerungszunahmen aber weniger in der engeren Untersuchungsregion im nördlichen Teil des Bezirkes, sondern vor allem in jenen Gemeinden des Bezirkes passiert, die näher bei Wien (also nicht mehr in der engeren Untersuchungsregion) liegen.

Generell ist ein Trend zu steigenden Bevölkerungszahlen in beiden Bezirken der Untersuchungsregion erkennbar.

5.1.1.5. Bevölkerungsveränderung in der engeren Untersuchungsregion

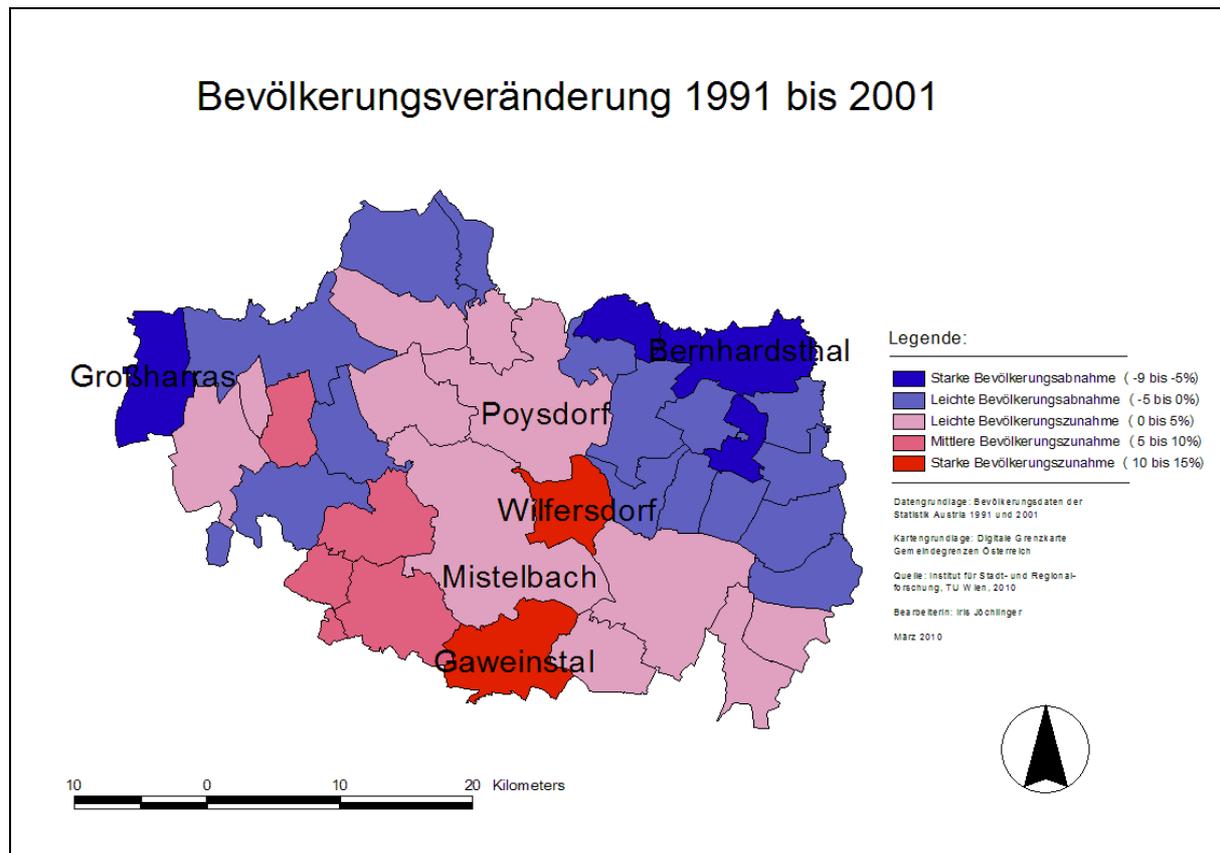


Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der engeren Untersuchungsregion 1991 bis 2001; eigene Darstellung, 2010

Die relative Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit zeigt deutlich, dass zwischen 1991 und 2001 vor allem in den unmittelbaren Grenzgemeinden (z.B. Bernhardsthal) Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen waren. Je näher am Landesinneren, desto eher sind Bevölkerungszunahmen passiert. Relativ starke Bevölkerungszuwächse im Bereich zwischen 10 und 15% konnten zwischen 1991 und 2001 nur in Wilfersdorf und Gaweinstal verzeichnet werden.

Die aufsummierte prozentuelle weitere Veränderung der Bevölkerungszahlen zwischen 2002 und 2009 ist in der Kartendarstellung in Abbildung 25 dargestellt. Dabei wurden der Vergleichbarkeit halber dieselben Klassifizierungen wie für die Darstellung der Bevölkerungsveränderung zwischen 1991 und 2001 in Abbildung 24 verwendet. Es zeigt sich, dass die Bevölkerungsentwicklung in den Jahren 2002 bis 2009 für die gesamte engere Untersuchungsregion tendenziell stärker rückläufig war als zwischen 1991 und 2001.

Nicht außer Acht gelassen darf bei einem direkten Vergleich der beiden Abbildungen jedoch, dass sich Abbildung 24 auf eine Periode von zehn Jahren bezieht, während in Abbildung 25 nur ein Zeitraum von acht Jahren betrachtet wird. Dies ist auch ein Grund dafür, dass bisher in Summe keine starken Bevölkerungszuwächse von 10 bis 15% erreicht werden konnten. Umso kritischer ist die Situation für jene Gemeinden, die bereits innerhalb von acht Jahren starke Bevölkerungsabnahmen hinnehmen mussten (z.B. Schrattenberg).

Der generelle Trend, der aus einem direkten Vergleich der beiden Abbildungen abgelesen werden kann ist, dass die Bevölkerung in der Untersuchungsregion in den letzten knapp 10 Jahren tendenziell noch stärker rückläufig war als in der Periode davor.

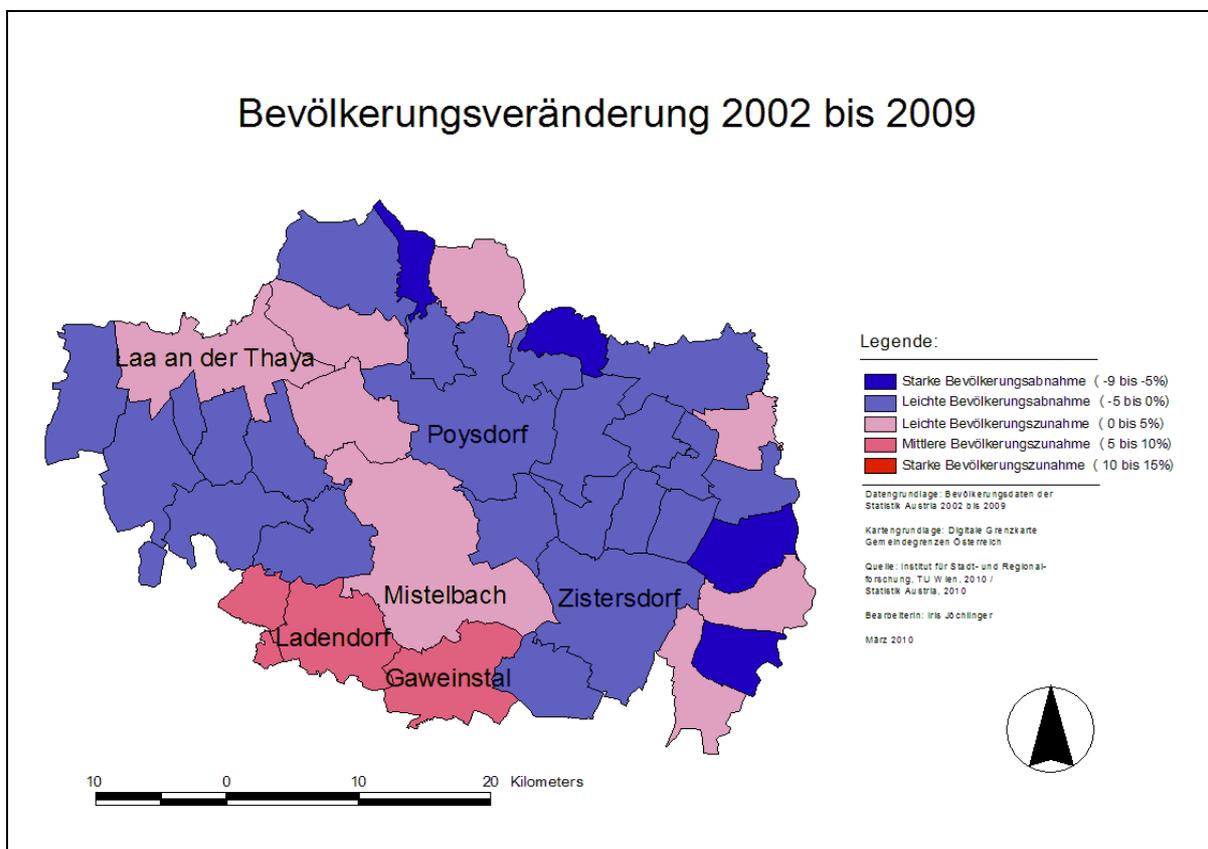


Abbildung 25: Bevölkerungsentwicklung in der engeren Untersuchungsregion 2002 bis 2009; eigene Darstellung, 2010

Die 37 Gemeinden der engeren Untersuchungsregion dieser Arbeit zählten in Summe im Jahr 2001 73.716 Einwohner. Bis 2009 verringerte sich diese Zahl auf 73.668 Einwohner (Zählung jeweils im ersten Quartal 2009) (siehe Tabelle 8). Insgesamt war also in den letzten Jahren weiterhin ein Abwanderingstrend zu spüren, der nicht den Prognosen für gesamt Niederösterreich entspricht (wie in Tabelle 6 gezeigt). Die genaue prozentuelle Änderung für

die Jahre 2001 bis 2009 ist in Tabelle 8 abzulesen. Darin lässt sich auch erkennen, dass zwischen 2008 und 2009 mit 0,21% dennoch eine Bevölkerungszunahme passiert ist, die in den vorangegangenen Jahren in diesem „Ausmaß“ nicht erreicht werden konnte.

Tabelle 8: Bevölkerungsveränderung in der engeren Untersuchungsregion 2001-2009; Quelle: Statistik Austria online I, am 03.05.2010, eigene Darstellung

	Gemeinde	Bevölkerung 2001	Veränderung 2001-2002	Veränderung 2002-2003	Veränderung 2003-2004	Veränderung 2004-2005	Veränderung 2005-2006	Veränderung 2006-2007	Veränderung 2007-2008	Veränderung 2008-2009	Bevölkerung 2009
Bezirk Gänserndorf	Drösing	1.192	-1,76%	0,68%	-1,44%	0,17%	-0,43%	1,12%	0,94%	-0,85%	1.173
	Dürnkrut	2.207	0,14%	0,00%	1,09%	0,67%	0,22%	-1,46%	0,72%	1,07%	2.261
	Hauskirchen	1.265	-1,11%	0,08%	0,80%	-0,55%	-0,24%	-2,56%	-0,25%	-1,40%	1.200
	Hohenau an der March	2.772	0,25%	0,25%	0,04%	0,57%	-1,32%	-1,34%	0,51%	-0,80%	2.721
	Jedenspeigen	1.166	0,17%	-0,77%	-0,43%	-2,77%	-0,53%	0,36%	-1,61%	-0,18%	1.100
	Neusiedl an der Zaya	1.263	-1,03%	-1,60%	0,89%	1,13%	-1,35%	-1,21%	-1,14%	-0,08%	1.208
	Palterndorf-Dobermannsdorf	1.264	-1,34%	-0,64%	0,08%	0,65%	-1,04%	-0,49%	0,73%	-0,73%	1.229
	Ringelsdorf-Niederabsdorf	1.424	-0,63%	-1,13%	-0,86%	0,07%	0,00%	-2,45%	-1,99%	-1,28%	1.310
	Sulz im Weinviertel	1.188	0,34%	0,34%	-0,25%	-2,01%	0,43%	0,34%	0,93%	-0,34%	1.185
	Zistersdorf	5.632	-0,44%	-0,89%	-0,50%	-0,56%	-0,04%	0,29%	-0,40%	1,22%	5.557
Bezirk Mistelbach	Altlichtenwarth	783	-1,02%	-0,77%	-0,39%	-0,52%	1,44%	1,16%	-1,02%	-2,07%	758
	Asparn an der Zaya	1.814	-0,88%	1,39%	-0,99%	-0,61%	-1,17%	-1,86%	1,38%	0,40%	1.771
	Bernhardsthal	1.685	-1,01%	0,18%	-0,84%	0,00%	-0,54%	-0,85%	0,49%	-0,18%	1.639
	Drasenhofen	1.143	-0,61%	-0,53%	0,62%	0,00%	0,00%	-0,44%	-0,53%	1,95%	1.148
	Falkenstein	468	-0,21%	-2,57%	1,54%	0,22%	1,30%	-0,85%	1,08%	-0,64%	467
	Fallbach	861	-0,70%	-1,87%	-0,24%	1,08%	-1,42%	-0,12%	-1,08%	2,06%	841
	Gäubitsch	937	0,11%	0,00%	-1,17%	-0,76%	-1,20%	-0,44%	0,33%	-0,66%	902
	Gaweinstal	3.485	1,55%	0,17%	0,90%	1,59%	1,07%	-0,11%	0,95%	0,97%	3.740
	Gnadendorf	1.175	0,77%	-0,76%	0,09%	1,11%	-1,09%	0,09%	-0,34%	-0,51%	1.167
	Großharras	1.202	-0,25%	-1,50%	0,00%	-0,25%	-0,51%	0,43%	0,00%	-0,59%	1.170
	Großkrut	1.643	-0,06%	-0,43%	-1,83%	1,12%	-0,80%	-0,43%	-1,12%	-1,20%	1.566
	Hausbrunn	869	-1,50%	0,00%	-0,93%	0,71%	0,59%	-0,47%	-0,82%	0,94%	856
	Herrnbaumgarten	1.007	-2,38%	-1,02%	-0,82%	2,69%	-0,91%	-1,93%	-0,31%	0,63%	966
	Laa an der Thaya	6.137	-0,49%	-0,20%	-0,74%	-0,21%	1,19%	1,18%	-0,13%	1,05%	6.238
	Ladendorf	2.110	-0,28%	1,05%	0,71%	0,98%	1,30%	0,96%	-0,14%	0,91%	2.228
	Mistelbach	10.644	-0,04%	0,72%	0,48%	1,24%	0,65%	0,53%	-0,11%	0,64%	11.089
	Neudorf bei Staats	1.345	1,12%	-0,07%	0,44%	0,81%	0,65%	0,14%	1,51%	1,35%	1.427
	Niederleis	766	-0,91%	2,11%	3,61%	1,87%	-0,24%	1,23%	0,97%	-0,12%	833
	Poysdorf	5.606	-0,70%	-0,41%	-0,14%	-0,29%	0,25%	-0,51%	0,16%	-0,18%	5.505
	Rabensburg	1.101	0,36%	-0,18%	-1,00%	0,37%	2,83%	-1,24%	1,62%	-0,80%	1.122
	Schrattenberg	899	-1,56%	-3,50%	-1,05%	-2,25%	-0,61%	3,41%	-0,59%	-1,30%	833
	Staats	2.065	-2,23%	0,59%	-1,18%	-0,25%	0,75%	0,64%	0,54%	-0,54%	2.030
	Stronsdorf	1.725	-0,81%	-0,35%	-1,29%	-1,84%	0,36%	0,54%	-0,36%	0,30%	1.666
Unterstinkenbrunn	598	0,17%	-1,17%	-1,69%	0,69%	-1,71%	-0,87%	0,00%	0,53%	574	
Wildendürnbach	1.612	-1,30%	-1,19%	0,13%	-0,06%	-0,06%	-1,15%	0,06%	1,16%	1.573	
Wilfersdorf	2.037	-0,20%	0,05%	-0,39%	-0,99%	0,30%	0,30%	1,83%	-1,80%	2.018	
Ottenthal	626	1,12%	-1,74%	-0,32%	-1,13%	0,65%	-0,49%	-0,98%	-1,81%	597	
	Summe	73.716	-0,37%	-0,16%	-0,14%	0,20%	0,18%	-0,07%	0,08%	0,21%	73.668

Ergänzend zu Tabelle 8 und Abbildung 25 wird an dieser Stelle für fünf Gemeinden der engeren Untersuchungsregion exemplarisch die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2001 und 2009 in absoluten und relativen Zahlen aufgezeigt:

- **Mistelbach:** 10.644 Einwohner (2001) – 11.089 Einwohner (2009), das entspricht einer Bevölkerungszunahme von 4,2%. Mistelbach gewann also weiterhin an Einwohnern.
- **Wilfersdorf:** 2.037 Einwohner (2001) – 2.018 Einwohner (2009), das entspricht einem Bevölkerungsrückgang um 1%. Das ist eine auffällige Veränderung – obwohl Wilfersdorf von 1991 bis 2001 eine Bevölkerungszunahme von mehr als 10%

verzeichnen konnte, nahm die Bevölkerung zwischen 2001 und 2009 bereits wieder ab.

- **Gaweinstal:** 3.485 Einwohner (2001) – 3.740 Einwohner (2009), das entspricht einer Bevölkerungszunahme von 7,3%. Gaweinstal konnte die starken Bevölkerungszuwächse halten.
- **Bernhardsthal:** 1.685 Einwohner (2001) – 1.639 Einwohner (2009), das entspricht einem Bevölkerungsrückgang um 2,7%. In der Gemeinde Bernhardsthal konnte die Abwanderung weiterhin nicht gestoppt werden.
- **Großharras:** 1.202 Einwohner (2001) – 1.170 Einwohner (2009), das entspricht einem Bevölkerungsrückgang um 2,7%. Großharras verlor ebenfalls weiter an Bevölkerung.

Aus dieser exemplarischen Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in fünf ausgewählten Gemeinden zeigt sich, dass sich die Trends, die sich zwischen 1991 und 2001 abzeichneten, bis auf die Gemeinde Wilfersdorf in allen ausgewählten Gemeinden auch bis ins Jahr 2009 fortsetzten. Die Gewinnergemeinden Mistelbach und Gaweinstal konnten in Summe weitere Bevölkerungszunahmen verzeichnen, während Bernhardsthal und Großharras weiter verloren.

Wilfersdorf bildet die Ausnahme – nach sehr starken Bevölkerungszunahmen zwischen 1991 und 2001 nahm die Bevölkerung seit 2001 in Summe bereits wieder ab.

Die für gesamt Niederösterreich prognostizierten Bevölkerungszuwächse konnten bisher in der Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel nicht erreicht werden.

5.1.2. Siedlungsstrukturentwicklung

Die Entwicklung von städtischen Regionen ist schon seit Jahrzehnten geprägt durch ein Wechselspiel aus Suburbanisierung, Verkehrserschließung und verbesserten Erreichbarkeitsbedingungen, das ein polyzentrisches und räumlich differenziertes Siedlungsgefüge hervorbringt. Die Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel liegt im Grenzbereich der Stadtumlandregion von Wien, kann also nicht eindeutig als Stadtumland oder als ländliche Region ohne direkten Bezug zu einer Großstadt definiert werden. Durch die verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse durch die A5 Nord Autobahn rückt die Region auf jeden Fall bildlich gesprochen etwas näher an Wien heran.

Die oben genannten Entwicklungen und Trends haben großen Einfluss auf ursprünglich klar strukturierte Siedlungsräume und Kulturlandschaften, die in oft kurzer Zeit durch das

Wachstum der Siedlungsflächen, zusätzliche Straßen- und Bahnkorridore sowie neue Verkehrs- und Güterverflechtungen (Arbeitspendler, Einkaufsverkehr) massiv verändert worden sind. (vgl. Loibl et al. 2002 II: 5)

Aber auch die zunehmende Tendenz zur Trennung von Wohnen und Arbeiten („weg vom direkten Wohnen beim Arbeitsplatz und hinaus ins Grüne“ (Mötz 2010)) wirkt sich auf die Siedlungsstruktur aus.

Derzeit sind noch einige Nebenerwerbslandwirte in der Region tätig, für die die Nahebeziehung von (Haupt-)Arbeitsplatz und landwirtschaftlichem Betrieb notwendig ist. Der Rückgang dieser Nebenerwerbslandwirte wird in Zukunft dazu führen, dass das Abkoppeln von Wohnen und Arbeiten noch stärker möglich ist. Analog zu derartigen Trends entwickelt sich auch die Siedlungsstruktur.

5.1.2.1. Regionales Leitbild Weinviertel, Land NÖ

Wie die künftige Entwicklung der Siedlungsstruktur im Weinviertel im optimalen Fall aussehen soll, wurde als „Regionales Leitbild“ von einem Expertenteam des Landes Niederösterreich festgelegt (Siedlungsstruktur als ein Teilbereich dieses Leitbildes neben weiteren Themenbereichen wie Wirtschaft, Verkehr, Umwelt).

Die Entwicklung eines „neuen“ Wirtschaftsraumes im Weinviertel soll entlang von Entwicklungsachsen – eine solche bedeutende Entwicklungsachse entsteht in der Region durch die A5 Nord Autobahn – und durch die Stärkung von definierten Funktionsräumen passieren. So soll eine gezielte Standortentwicklung und Positionierung im mitteleuropäischen Zentralraum entlang der hochrangigen Verkehrsachsen gelingen. Die Region soll eine Kombination von Wirtschaft, Wohnen, Naherholung, Landwirtschaft und Naturraum verkörpern. Ergänzend soll ein innovativer Agro-Cluster aufgebaut werden – die Landwirtschaft soll also auch weiterhin, wenn auch zum Teil mit Schwerpunkt Agro-Tourismus, eine bedeutende Rolle für die Region spielen. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2005: 52)

Konkrete Strategien für das Siedlungswesen, die zur erfolgreichen Umsetzung dieser Zielvorstellungen beitragen sollen, sind:

- *geschlossene Orte erhalten und Zersiedlung vermeiden*
- *Ortskerne aktivieren und bestehende Bausubstanz nutzen*
- *neues Bauland vorrangig in den zentralen Orten und im Einzugsbereich von Achsen des öffentlichen Verkehrs festlegen und kleinregional abstimmen*

- *Wohnbauförderung (WBF) für verdichtete Bauformen auf Achsen und Einzugsbereiche des öffentlichen Verkehrs konzentrieren.*

(Amt der NÖ Landesregierung 2005: 53)

Weiters soll der Entleerung des ländlichen Raumes in Teilen des Weinviertels entgegen gewirkt werden. Die Gemeinden sind zum Teil stark von abnehmenden Infrastrukturen, Angeboten und Dienstleistungen betroffen. Als Gegenstrategie soll die Strategie der „Dezentralen Konzentration“ herangezogen werden. Es sollen sich in Form einer polyzentralen Siedlungsstruktur mehrere Zentren im Sinne des Zentrale-Orte-Raumordnungsprogrammes (siehe Kapitel 4.3.1.) etablieren und nebeneinander bestehen können – mehrere Siedlungsschwerpunkte auf niedrigerer hierarchischer Ebene können sich herauskristallisieren.

Zersiedlung wird als ein mögliches Risiko der Siedlungsentwicklung angesehen, dem mit entsprechenden Strategien entgegen gewirkt werden soll. Vor allem in den kleinen Ortschaften im Norden des Weinviertels soll auf kompakte Siedlungsformen geachtet werden. Es wird eine Belegung der alten Ortskerne angestrebt, um bestehende Siedlungen aufzuwerten, anstatt neue große Siedlungen auf der „grünen Wiese“ zu errichten.

(vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2005: 53)

Konkrete Prognosen, wie sich die Siedlungsstruktur im Weinviertel in Zukunft tatsächlich verändern wird, gibt es jedoch nicht. Die erläuterten Ziele und Strategien stellen lediglich Leitideen dar, an denen man sich in Zukunft orientieren will und deren Umsetzung angestrebt wird. Verbindlich ist ein solches Leitbild allerdings nicht, und ob alle Ziele auch tatsächlich verwirklicht werden können, ist daher fraglich.

Es lässt sich also nur schwer voraussagen, wie sich die Siedlungsstruktur in den nächsten Jahren tatsächlich entwickeln wird. Man kann aber jedenfalls davon ausgehen, dass die Schwerpunkte an der neuen Autobahn liegen und parallel zu deren Ausbau voranschreiten werden.

5.1.2.2. Szenarien der Raumentwicklung 2030, ÖROK

Um doch einen Überblick über *mögliche* künftige Entwicklungen der Siedlungsstruktur in einer Region zu bekommen, können die Annahmen der Szenarien der Raumentwicklung, die von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) für Österreich im Jahr 2030 definiert wurden, herangezogen werden.

Die ÖROK hat für ihre definierten Szenarien einige besonders relevante und wahrscheinlich eintretende räumliche Entwicklungen festgehalten, die aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit, mit der sie zu erwarten sind, in drei Viertel dieser Szenarien Einfluss haben. Diese räumlichen Entwicklungen werden für die vorliegende Arbeit ebenfalls als bedeutend eingestuft. Dazu zählen insbesondere Trends zu

- Bodenknappheit, auch in ländlichen Räumen
- intensivem überregionalem und regionalem Standortwettbewerb
- Abwanderung, Bevölkerungsrückgang und Überalterung abseits der Agglomerationen, Zentralräume und Zentren.

Weiters wird festgehalten, dass die meisten Ortschaften im ländlichen Raum suburbane und periurbane Wohn- und Auspendlerorte sind und die Fläche von wenigen Betrieben bewirtschaftet wird.

In Zukunft werden zunehmend neue staatsgrenzenüberschreitende Funktionsräume entstehen, die Zentralräume werden ihre Einzugsgebiete erweitern und Peripherien werden in Zentralräume integriert.

(vgl. ÖROK 2009: 8)

Unabhängig von den konkreten Annahmen der einzelnen Szenarien, zeigt sich auch, dass in Zukunft mit wachsender Standortkonkurrenz zu rechnen ist. Agglomerationen sind Wachstumspole, während kleine periphere Standorte an Bedeutung verlieren. (vgl. ÖROK 2009: 155)

Diese Trends und Herausforderungen wirken also Großteils auch auf die Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel und lassen Rückschlüsse auf mögliche zukünftige Siedlungsstrukturentwicklungen zu. Als negativ angesehenen Entwicklungen (z.B. hohe Auspendleranteile, Überalterung) muss rechtzeitig mit geeigneten Mitteln entgegengewirkt und positive Trends (z.B. erweiterte Einzugsgebiete) müssen entsprechend genutzt werden.

Konkrete strategische Empfehlungen für den Umgang mit siedlungsstrukturellen Herausforderungen in der Untersuchungsregion werden im abschließenden Kapitel 7.2. erläutert.

5.2. Wirtschaft und Arbeitsplätze: Entwicklung von Betriebsansiedlungen und Beschäftigten

5.2.1. Rahmenbedingungen

Das östliche Niederösterreich befindet sich durch die EU-Erweiterung in einer ganz besonderen Lage – es rückt vom Rand der EU mitten ins Zentrum und wird zu einer „Drehscheibe“ zwischen den alten und neuen Mitgliedsstaaten. In wirtschaftlicher bzw. standörtlicher Hinsicht bedeutet die EU-Erweiterung einen enormen Gewinn und ein großes Potenzial für die Region Weinviertel. Durch die A5 Nord Autobahn wird dieses Potenzial noch weiter ausgebaut. Die Region erfährt zurzeit in wirtschaftlicher Hinsicht einen starken Aufwertungsprozess.

Das Standortpotenzial des Weinviertels liegt vor allem in Flächenreserven in topografisch günstigen Lagen und prognostizierten überdurchschnittlichen Wirtschafts- und Kaufkraftdaten. Die Grundstückspreise sind besonders in der Untersuchungsregion dieser Arbeit, dem nordöstlichen Weinviertel, im Vergleich zu anderen Standorten sehr günstig.

Große Chancen für Betriebsansiedlungen werden in der Nähe zu neuen Märkten in Mittel- und Osteuropa gesehen. Ein attraktives Umfeld, wie etwa Unternehmen der Automobilproduktion und Zulieferbetriebe in der Slowakei und der technologieorientierte südmährische Zentralraum, bietet Chancen für neue Wirtschaftsnetzungen, Cluster und Ansiedlungen.

Weiters kann das Weinviertel auf EU-Förderungen zurückgreifen, die höher als in anderen Regionen Österreichs sind. Der Standort wird als ideal gesehen für Betriebe, die in Österreich arbeiten wollen, aber in Beschaffung und Vertrieb nach Osteuropa orientiert sind. (vgl. Weinviertel Management 2007: 4 ff.)

Zusätzlich zur räumlichen Nähe zu und zunehmenden Verflechtung mit osteuropäischen Nachbarstaaten stellt auch die A5 Nord Autobahn einen positiven Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung des Weinviertels dar. Von Beginn an wurde mit dem Bau der A5 auch das Ziel verbunden, eine verbesserte regionale Versorgung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten zu schaffen und positive Impulse für die regionale Wirtschaft und Arbeitsplatzsituation zu generieren. Es wird erwartet, dass Klein- und Mittelbetriebe aus dem Weinviertel aufgrund der besseren Verkehrsanbindung neue Kunden im Wiener Ballungsraum erschließen können. Die Entwicklungsdynamik und Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsstandortes nordöstliches Weinviertel sollen also verbessert werden. (vgl. Amt der

NÖ Landesregierung 2003: 9) Aus diesem Grund wurden bereits im Planungsprozess der A5 auch schon Konzepte für großflächige Betriebsgebiete und Wirtschaftsparks erstellt (siehe Kapitel 5.2.3.).

Der Raum Mistelbach gilt im Entwurf zum Regionalen Leitbild Weinviertel als Eignungsraum Industrie/Gewerbe/Dienstleistung/Logistik. In diesen Bereichen ist die Ansiedlung von neuen größeren Wirtschaftsbetrieben bzw. Leitbetrieben anzustreben. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 32)

5.2.2. Betriebe und Beschäftigte

5.2.2.1. Ausgangssituation

In Folge werden einige Daten und Zahlen für die einzelnen Gemeinden der engeren Untersuchungsregion dargestellt. Zum Teil sind diese Zahlen noch aus dem Jahr 2001, da in diesem Jahr die letzte Volks- und Arbeitsstätten- (sowie auch Gebäude und Wohnungs-) zählung durchgeführt wurde. Aktuellere Daten sind von Seiten der Statistik Austria zur Bearbeitungszeit nicht vorhanden (bzw. lediglich ausschnittsweise durch die Probezählung 2006).

Diese Zahlen aus dem Jahr 2001 werden nur einleitend und um einen Überblick zu geben, dargestellt. Der Vorteil eines Vergleichs mit diesen relativ alten Daten liegt darin, dass im Jahr 2001 die A5 Nord Autobahn und die EU-Erweiterung noch keine aktuellen Themen für die Region waren, die Daten also tatsächlich die Situation vor der A5 und der EU-Erweiterung zeigen.

Anschließend werden Prognosen, die im Zuge der Planung zur A5 Nord Autobahn durchgeführt wurden, erläutert.

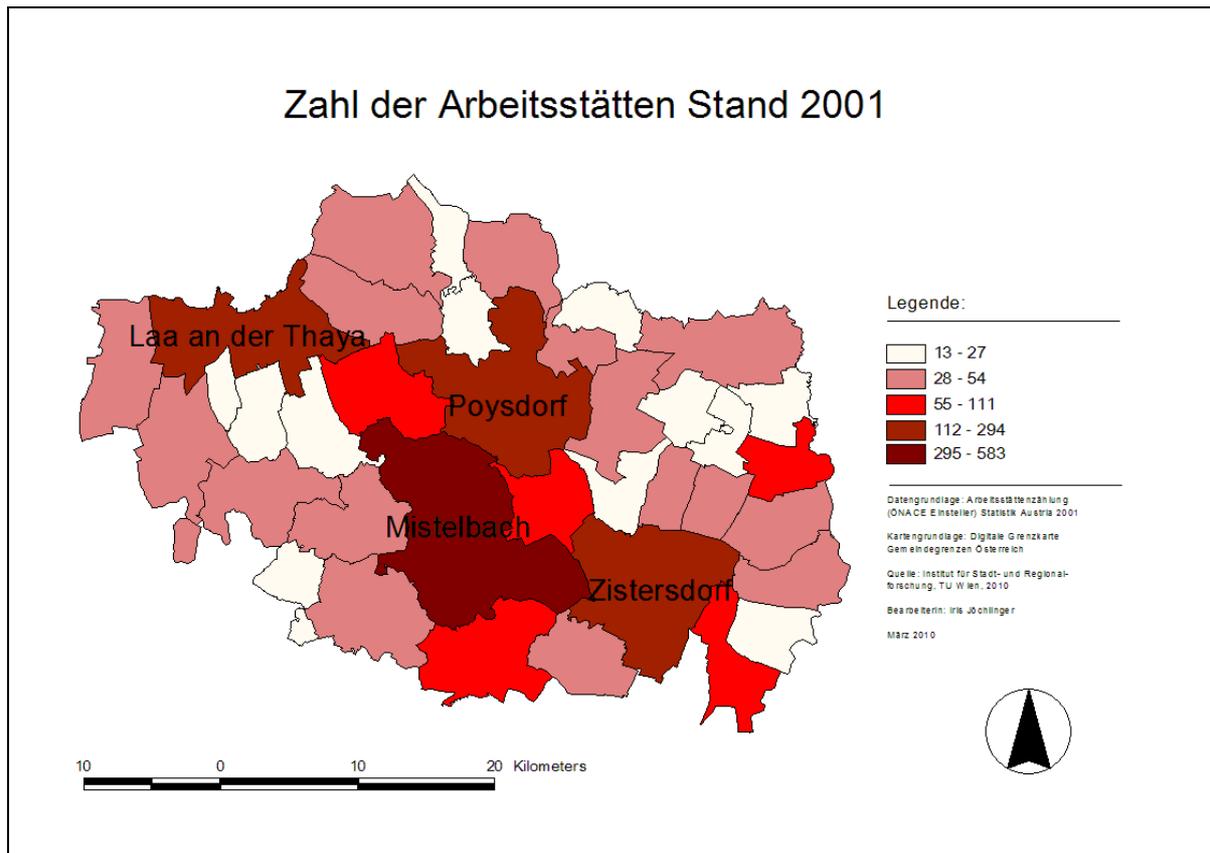


Abbildung 26: Arbeitsstätten in der engeren Untersuchungsregion 2001; eigene Darstellung, 2010

Die Zahl der Arbeitsstätten in einer Gemeinde hängt naturgemäß unter anderem mit der Größe des Gemeindegebietes und der Einwohnerzahl zusammen. In der engeren Untersuchungsregion gab es 2001 mit 583 die meisten Arbeitsstätten in Mistelbach. Über die wenigsten Arbeitsstätten pro Gemeinde verfügen vor allem grenznahe kleine Gemeinden, wie etwa Drasenhofen.

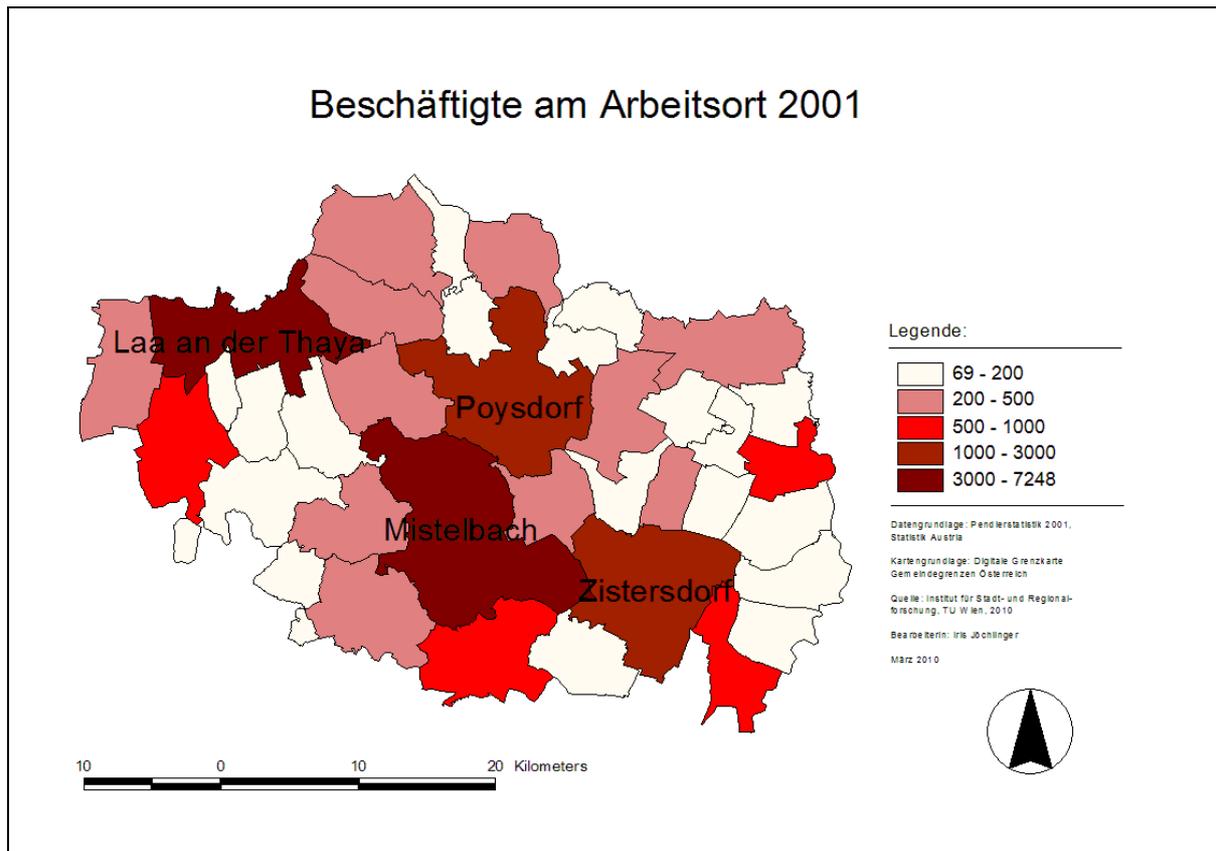


Abbildung 27: Beschäftigte in der engeren Untersuchungsregion 2001; eigene Darstellung, 2010

Die Beschäftigten am Arbeitsort setzen sich zusammen aus der Summe der Ein- und Binnenpendler pro Gemeinde, das entspricht also der Summe jener Personen, die in einer Gemeinde arbeiten, unabhängig von ihrem Wohnort. Analog zur Zahl der Arbeitsstätten je Gemeinde finden sich in Mistelbach auch die meisten Beschäftigten (7.248), während vor allem kleine grenznahe Gemeinden im Jahr 2001 zum Teil nicht einmal 200 Beschäftigte in ihrer Gemeinde verzeichnen konnten.

Wie in Abbildung 28 dargestellt wird, waren jene Gemeinden, die im Jahr 2001 die meisten Arbeitsstätten und Beschäftigten aufweisen konnten, tendenziell auch jene, die die geringsten Auspendleranteile an den Beschäftigten zu verzeichnen hatten („Arbeitsplatzzentren“).

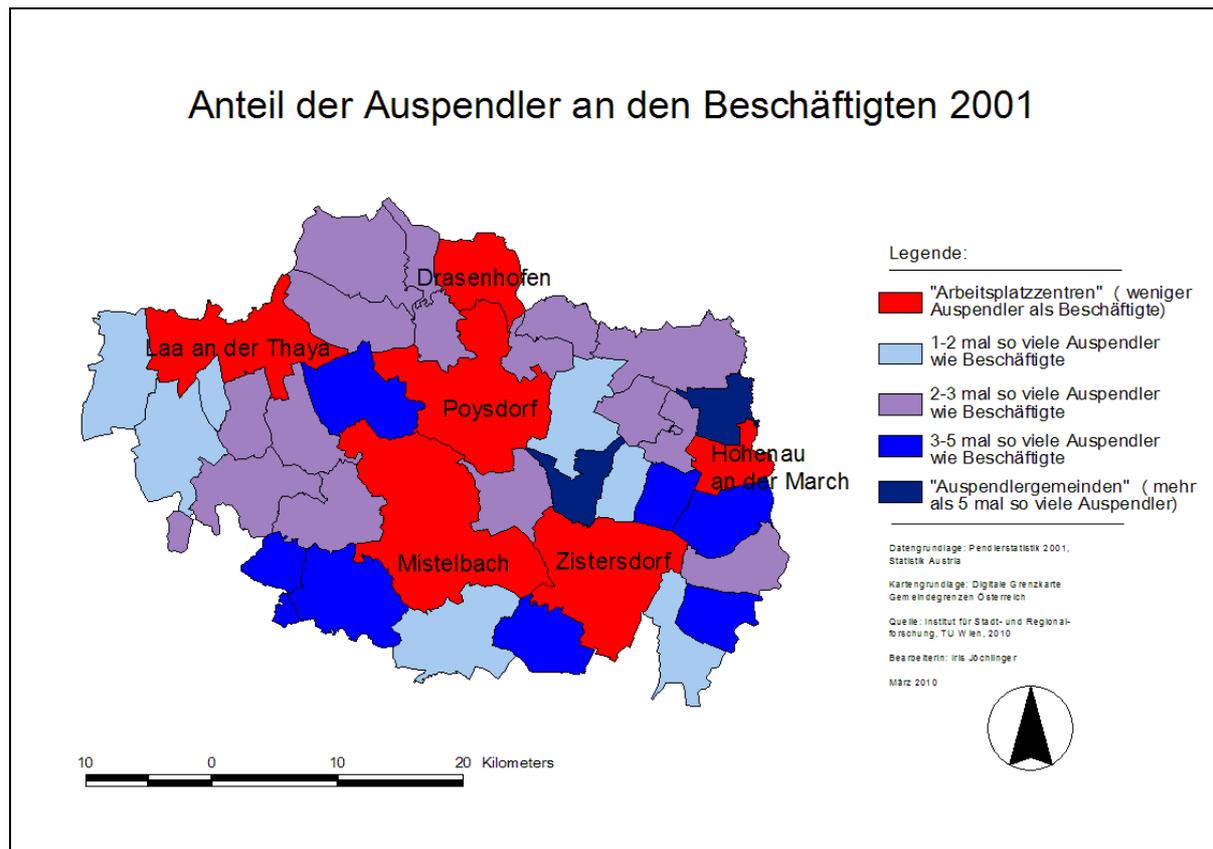


Abbildung 28: Auspendleranteile 2001; eigene Darstellung, 2010

Es zeigt sich, dass im Jahr 2001 nur wenige Gemeinden der Untersuchungsregion weniger Auspendler als Beschäftigte in ihrer Gemeinde zu verzeichnen hatten. Diese Gemeinden sind in Abbildung 28 als „Arbeitsplatzzentren“ ausgewiesen, da sie anteilmäßig über relativ viele Arbeitsplätze verfügen. Vor allem die großen Gemeinden, die zum Teil auch große Betriebe beherbergen (z.B. Therme Laa) konnten viele Arbeitsplätze und wenige Auspendler aufweisen.

Im Gegensatz dazu gab es 2001 vor allem in der östlichen Grenzregion auch Gemeinden, die sogar mehr als fünf Mal so viele Auspendler wie Beschäftigte zu verzeichnen hatten.

5.2.2.2. Prognosen

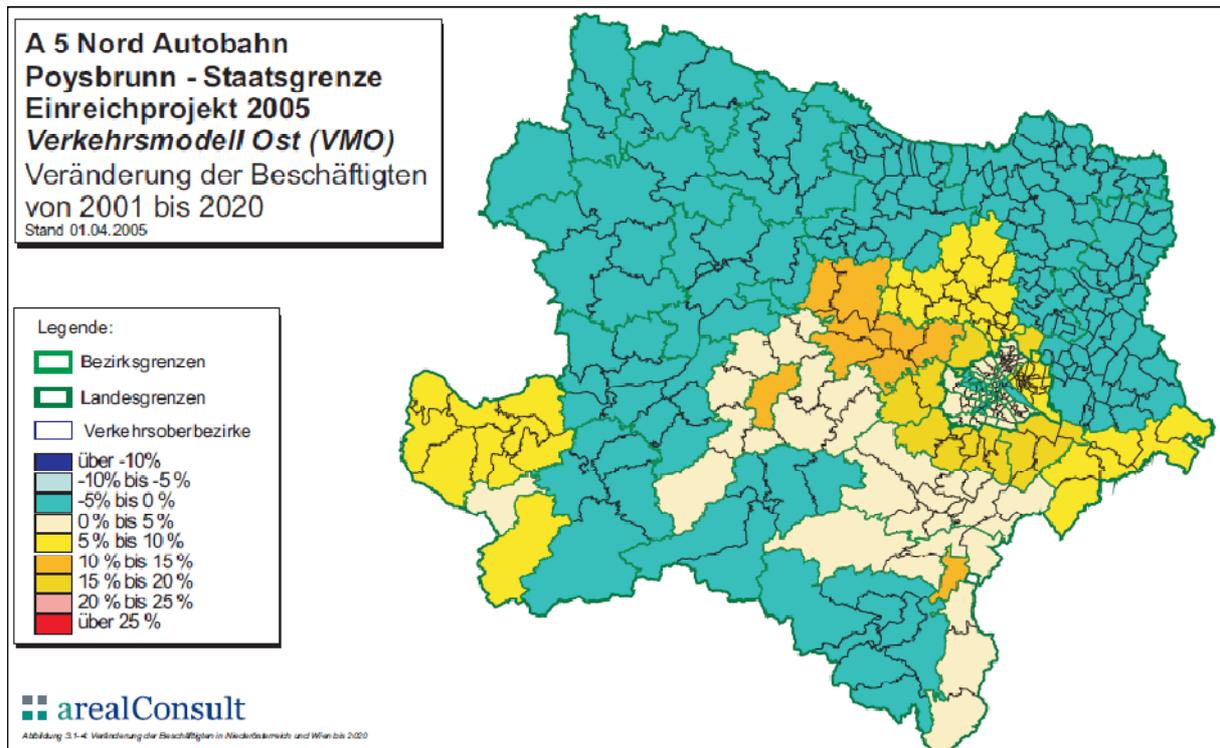


Abbildung 29: Prognose der Veränderung der Beschäftigten in Niederösterreich; Quelle: arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 20

Die Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort wurde im Zuge der Prognosen zur A5 Nord Autobahn in Analogie zur historischen Entwicklung im letzten Jahrzehnt abgeleitet. Es wurde in der Prognose unterstellt, dass die Beschäftigten in den kommenden knapp 20 Jahren ebenso stark wachsen wie zwischen 1991 und 2001 (im Mittel zwischen 3,0 und 3,5%). (vgl. arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 I: 18)

In der Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel ist bei dieser Betrachtung ein Rückgang der Zahl der Beschäftigten um bis zu -5% zu erwarten.

Zusätzlich zu der in Abbildung 29 dargestellten Fortschreibung der Entwicklung der Beschäftigten wurden jedoch auch Berechnungen angestellt, wie viele zusätzliche Beschäftigte durch die A5 Nord Autobahn gewonnen werden können – siehe Abbildung 30.

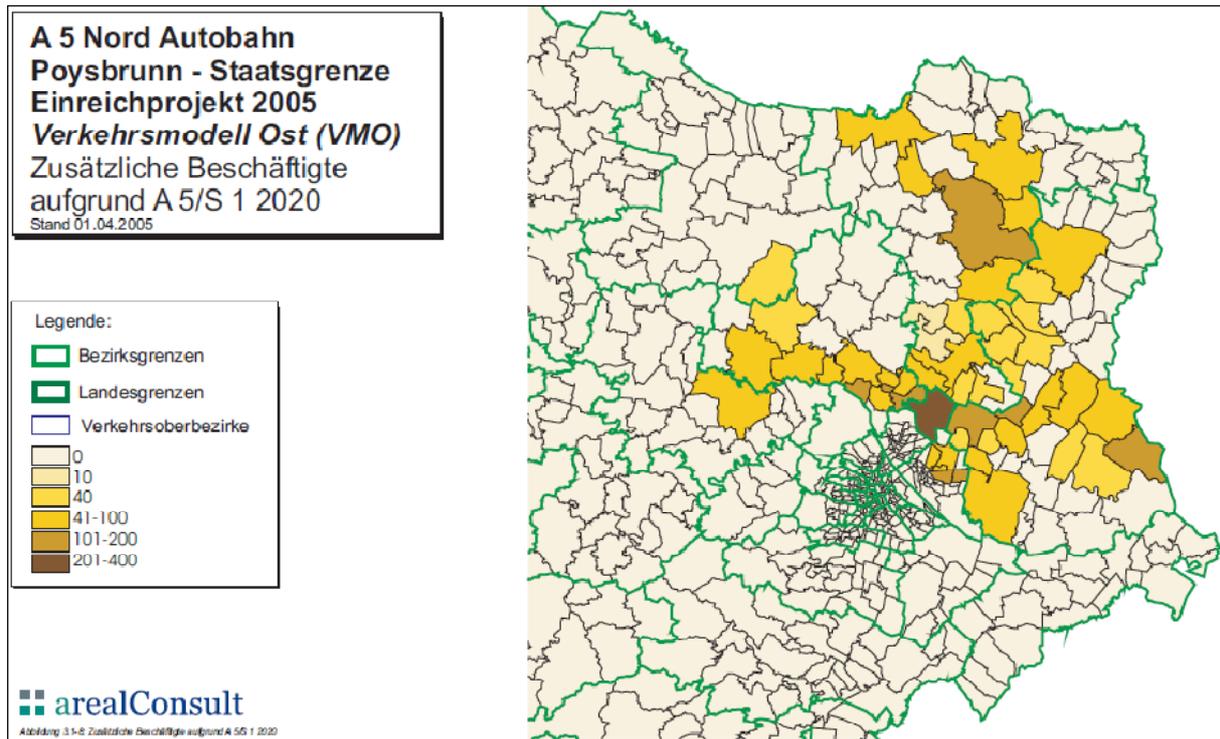


Abbildung 30: Zusätzliche Beschäftigte vor dem Hintergrund der A5; Quelle: arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 25

Die Zahl der Beschäftigten steigt durch den Ausbau von großräumigen Gewerbeflächen bzw. Handelseinrichtungen an. Für die Darstellung in Abbildung 30 wurden Betriebs- und Industriegebietsflächen aus den Örtlichen Raumordnungsprogrammen der an die S1 Wiener Außenring Schnellstraße und die A5 Nord Autobahn anrainenden Gemeinden erhoben und ein mögliches Entwicklungsszenario erarbeitet. Dabei wurde auf das Nordraumkonzept vom Land Niederösterreich (2002) zurückgegriffen, worin mögliche Entwicklungsszenarien für 2030 und darüber hinaus abgeleitet wurden. Es wurde angenommen, dass hinsichtlich der Arbeitsplätze mit Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur bis 2020 etwa ein Viertel des theoretisch möglichen Potenzials ausgeschöpft wird. Pro Arbeitsplatz wurde ein Wert von etwa 380 bis 450 m² Betriebs- und Industriegebietsfläche angenommen. Für die NUTS2-Region Nördliches Wiener Umland ergibt das etwa 3.500 zusätzliche Arbeitsplätze, im nordöstlichen Weinviertel (ebenfalls nach NUTS2) wurde die Entwicklung von ca. 400 weiteren zusätzlichen Arbeitsplätzen unterstellt. (vgl. arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 I: 22) Die konkrete Aufteilung dieser zusätzlichen Arbeitsplätze ist in Abbildung 30 dargestellt. Es zeigt sich jedoch, dass zusätzliche Beschäftigte durch die Autobahn voraussichtlich nur in den unmittelbar an der Autobahn gelegenen Gemeinden zu erwarten sind. In der östlichen Grenzregion ist zum Beispiel nicht mit zusätzlichen Beschäftigten durch die Autobahn zu rechnen.

Durch die Förderung von wirtschaftlichen Vernetzungen und Clustern mit den angrenzenden osteuropäischen Nachbarstaaten können weitere Chancen für Betriebsansiedlungen geschaffen werden. Hierfür liegen jedoch keine konkreten Prognosen vor.

5.2.3. Wirtschaftsstandorte in der Untersuchungsregion

Abbildung 31 zeigt die wichtigsten Wirtschaftsstandorte entlang der A5 Nord Autobahn.

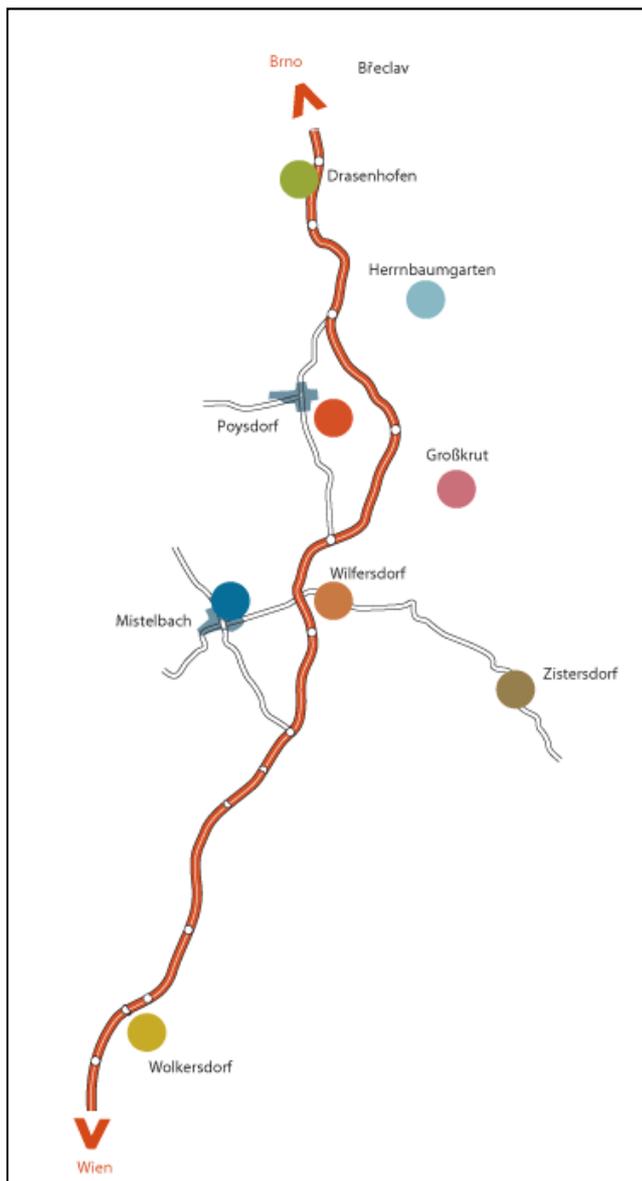


Abbildung 31: Wirtschaftsstandorte an der A5 Nord Autobahn; Quelle: Weinviertel Management online II, am 05.04.2010

An der A5 Nord Autobahn bestehen bereits zwei große Ecoplus³ Wirtschaftsparks.

Der Wirtschaftspark Wolkersdorf erstreckt sich über eine Freifläche von 63 ha. Die Grundstücke sind als Industriegebiet gewidmet und beherbergen derzeit 31 Produktions- und Dienstleistungsbetriebe. Unternehmen vor Ort sind zum Beispiel Akkutron, Beltec, CE Services, Herz Austria, Kotanyi, Kramess, Malik, Manner, Ölz, Papier Mettler, Regber, Schwölberger und Velux. Der große Vorteil des Wirtschaftsparks Wolkersdorf liegt in den Flächenreserven in Kombination mit der Nähe zu Wien.

Der Wirtschaftspark Poysdorf liegt direkt in der Untersuchungsregion und hat eine

³ Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich. Schnitt- und Servicestelle zwischen Wirtschaft und Politik, Unternehmen und Verwaltung, Investoren und Initiatoren regionaler Projekte. Ecoplus initiiert, unterstützt und berät regionale Impulsprojekte in Niederösterreich. (vgl. <http://www.ecoplus.at>)

Fläche von 14 ha gewidmeter und voll aufgeschlossener Betriebsfläche. Derzeit sind 13 Unternehmen im Wirtschaftspark Poysdorf angesiedelt, unter anderem Kleespitz, Macho, Post AG, und Hofer. (vgl. Ecoplus online, 06.04.2010)

Der Spatenstich zu einem weiteren großen Wirtschaftspark in Form eines Kooperationsprojekts der Gemeinden Mistelbach und Wilfersdorf wurde im März 2010 gesetzt. Vorläufig wird das Wirtschaftsparkareal in erster Ausbaustufe etwa 100.000 m² umfassen. 2011 sollen bereits die ersten Unternehmen im Wirtschaftspark Mistelbach-Wilfersdorf eröffnen können. (vgl. Köhler 2010 bzw. Mistelbach TV online 2010)

In der weiteren Umgebung finden sich zudem ein Logistikpark in Břeclav und ein Wirtschaftspark in Strasshof / Markgrafneusiedl (GIP Wien Nord-Ost / Marchfeld).

Neben diesen „zentralen“ Betriebsflächen sind auch in den übrigen Gemeinden der Untersuchungsregion große potenzielle Flächen, teilweise in Privatbesitz, vorhanden.

Es gibt genügend Flächenreserven, mit denen unterschiedlicher Nachfrage entsprochen werden kann. Die Verfügbarkeit (z.B. bestehende Flächenwidmungen) sind dabei unterschiedlich, teilweise wurden auch Flächensicherungsmaßnahmen (Optionsverträge) getroffen. (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 32; 35) Offiziell angebotene, verfügbare Wirtschaftsflächen in der Untersuchungsregion gibt es zum Bearbeitungszeitpunkt (Stand: April 2010) in Drasenhofen (8.600 m² Gewerbegrundstücke), in Herrnbaumgarten (999 m² Gewerbegrundstücke) und in Zistersdorf (270 m² Gewerbeobjekte/Geschäftsflächen und 15.465 m² Gewerbegrundstücke) (vgl. Komsis online, am 07.04.2010).

Diese beschriebene, sehr dynamische Entwicklung von Betriebsflächen lässt durchaus auf eine zukünftig steigende Zahl von Betriebsansiedlungen schließen. Das Potenzial für große Betriebe ist jedenfalls vorhanden.

5.3. Mobilität und Verkehr: Veränderte Erreichbarkeiten und Mobilitätsmuster

Durch die räumliche Nähe des Brünner Korridors zur Bundeshauptstadt Wien einerseits und den nordöstlichen Nachbarstaaten andererseits kommt es bereits längere Zeit zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der Region. Die Ortsdurchfahrten sind stark überlastet, wobei dieser Durchzugsverkehr in Zukunft nicht weniger wird. Im nördlichen Abschnitt der B7 zwischen Poysbrunn und der Staatsgrenze werden etwa 25.000 KFZ an Werktagen prognostiziert, die ohne Autobahn die Ortsdurchfahrten weiter belasten würden. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2004 I: 2)

Die A5 Nord Autobahn bringt aber nicht nur eine Entlastung der Ortsdurchfahrten, sondern auch verbesserte Erreichbarkeiten bzw. kürzere Fahrzeiten mit sich. Aus diesen geänderten Voraussetzungen können sich in weiterer Folge die Mobilitätsmuster in der Region verändern.

Abbildung 32 zeigt den Verlauf des geplanten Nordabschnittes der A5 Nord Autobahn bis Drasenhofen in der Untersuchungsregion. Dargestellt sind jene Gemeinden der engeren Untersuchungsregion, die sich in einem 3 Kilometer–Einzugsgebiet der Anschluss- und Halbanschlussstellen befinden.



Abbildung 32: Der Verlauf des Nordabschnittes der A5; eigene Darstellung, 2010

5.3.1. Veränderung der Erreichbarkeiten und Reisezeiten

Für die nachfolgenden Erläuterungen ist eine grundsätzliche Unterscheidung der Begriffe „Fahrzeit“ und „Reisezeit“ entscheidend. Während die Fahrzeit nur auf das jeweilige Transportmittel bezogen ist, ist die Reisezeit darüber hinaus abhängig von Zu- bzw. Abgangswegen und Umsteigezeitbedarf (Wartezeit). Die Reisezeit ist ein weiter gefasster Begriff und schließt die reine Fahrzeit neben anderen Faktoren mit ein.

In dieser Arbeit werden grundsätzlich immer Fahrzeiten betrachtet. In Berechnungen, die aus externen Studien entnommen wurden, ist jedoch oft von Reisezeiten die Rede.

Im Zuge des „STAU-Wien“-Projektes⁴ wurde eine Prognose der Erreichbarkeitsverbesserungen aufgrund neuer Straßen bis zum Jahr 2015 gemacht. Dabei wurden vor allem im gesamten östlichen Weinviertel (Bau der A5), im Marchfeld (B305 mit einer neuen Donaubrücke), in der Wachau (B304) und in der Umgebung von Bratislava (Spange Kittsee) Fahrzeitverkürzungen vorausgesagt – siehe Abbildung 33.

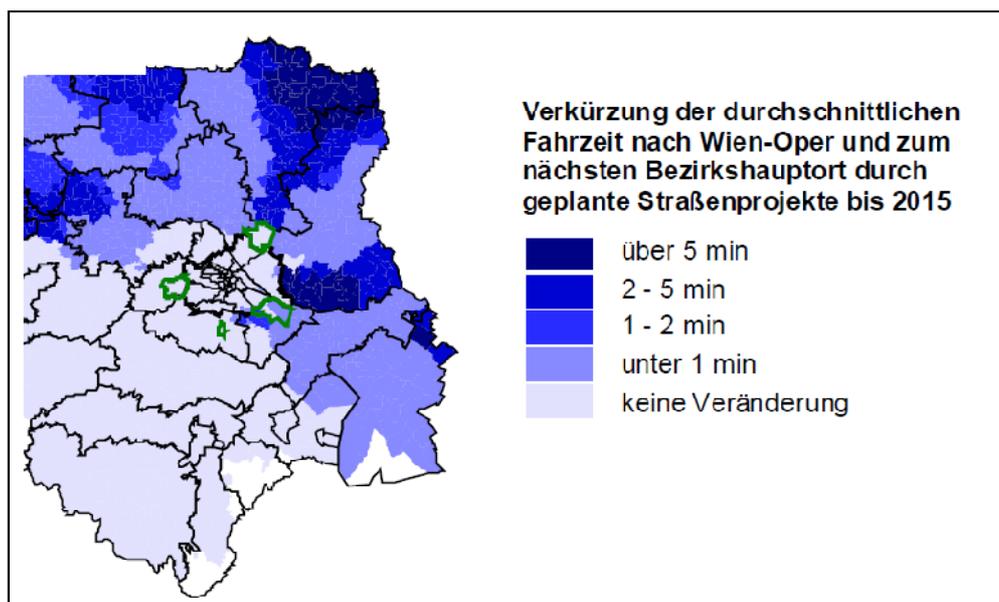


Abbildung 33: Fahrzeitveränderungen in die regionalen Zentren durch Straßenbauprojekte; Quelle: Loibl et al. 2002 I: 52

Die Untersuchungsregion im nordöstlichen Weinviertel kann dabei besonders große prognostizierte Fahrzeitverkürzungen aufweisen. Im Vergleich mit den Berechnungen in Tabelle 2 erscheinen die in Abbildung 33 prognostizierten Fahrzeitverkürzungen jedoch noch etwas geringer. Dies ergibt sich daraus, dass diese sich neben Wien auch auf die Fahrzeit

⁴ Stadt-Umlandbeziehungen in der Region Wien: Siedlungsentwicklung, Interaktionen und Stoffflüsse, vgl. Loibl et al. 2002

zum nächsten Bezirkshauptort beziehen, während für die Berechnungen in Tabelle 2 nur die Fahrzeit nach Wien Stephansplatz betrachtet wurde.

In vorgelagerten Verkehrsuntersuchungen im Zuge des Planungsprozesses zur A5 Nord Autobahn wurden die Erreichbarkeitsverhältnisse in unterschiedlichen Planfällen ermittelt und verglichen. Auf die einzelnen Rahmenbedingungen und Grundlagen der verschiedenen Planfälle soll in dieser Arbeit aber nicht näher eingegangen werden. Es geht hier lediglich um überblicksmäßige Vergleiche.

Als konkrete verkehrliche Wirkung nach Fertigstellung der A5 Nord Autobahn wird zum Beispiel die Verringerung der durchschnittlichen Reise- und Pendler-Fahrzeiten beim motorisierten Individualverkehr bis 2020 auf etwa die Hälfte gegenüber dem Planfall Null 2003 genannt (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2003: 10, arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 12, arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 II: 15).

Die Ergebnisse aus der Berechnung der KFZ-Reisezeitveränderungen für die Gemeinden⁵ Poysdorf, Wilfersdorf und Drasenhofen zeigen weiters, dass sich die Reisezeiten im Planfall A5/S1 2020 im Gegensatz zu Planfall Null 2020 deutlich verringern. Der Rückgang der Gesamtreisezeiten beträgt etwa für Poysdorf 21% und für Wilfersdorf 25% (vgl. arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 12), für Drasenhofen 27% (vgl. arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 II: 15), für Mistelbach 25% und Eibesbrunn 18% (vgl. Snizek 2003: 21).

⁵ Die Verkehrszellen des durchgeführten Verkehrsmodelles (VMO – Verkehrsmodell Ost) sind im Weinviertel die Gemeinden und Ortschaften und in Wien die Zählbezirke (Verkehrsoberbezirke) (vgl. arealConsult ZT Ges.m.b.H. 2005 III: 26).



Abbildung 35: Verkehrsszenario 2020: die Entwicklung des Verkehrs bei Beibehaltung des Bestandes; Quelle: Amt der NÖ Landesregierung 2003: 10

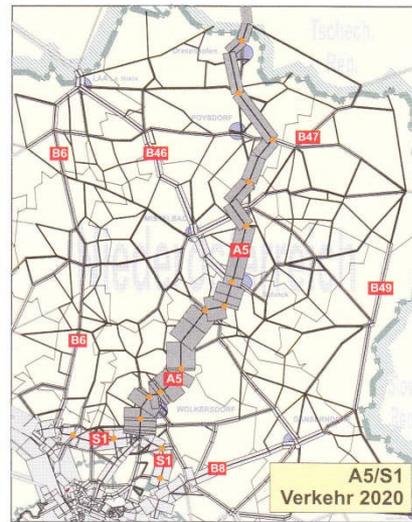


Abbildung 36: Verkehrsszenario 2020: Verkehrsbelastungen durch den Bau der A5 in Zusammenhang mit der S1; Quelle: Amt der NÖ Landesregierung 2003: 10

5.3.2. Mögliche veränderte Mobilitätsmuster

Durch die verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse steigen die verschiedenen Möglichkeiten, in der Region mobil zu sein. Aufgrund kürzerer Fahrzeiten können weitere Wege in derselben Zeit zurückgelegt werden. Es können und werden sich daher in Zukunft veränderte Mobilitätsmuster auf regionaler Ebene herauskristallisieren. Wie diese neuen Mobilitätsmuster aussehen werden und in welchem Ausmaß sich das Mobilitätsverhalten in der Region verändern wird, kann heute nur schwer abgeschätzt werden. Es können aber Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie diese Veränderungen in Zukunft aussehen könnten.

5.3.2.1. Verbindung Weinviertel – Wien

Einerseits wird durch die A5 Nord Autobahn jedenfalls die Beziehung der Region mit Wien gestärkt werden. Wer früher in der unmittelbaren Umgebung des Wohnortes gearbeitet hat, nimmt nun unter Umständen einen Arbeitsplatz in Wien an, da die Fahrzeit durch die Autobahn akzeptabel wird. Aber auch ein Teil der regionalen Kaufkraft wird dadurch nach Wien abfließen.

Umgekehrt kann damit gerechnet werden, dass mehr Leute von Wien „hinaus“ ins Weinviertel ziehen, da ihr Arbeitsplatz in Wien weiterhin in einer vertretbaren Zeit erreichbar bleibt und sie gleichzeitig trotzdem am Land wohnen können (siehe dazu auch Kapitel

5.1.1.1.). Dadurch wird Zersiedlung vorangetrieben, die täglichen Arbeitswege werden länger und die Verkehrsbelastungen steigen.

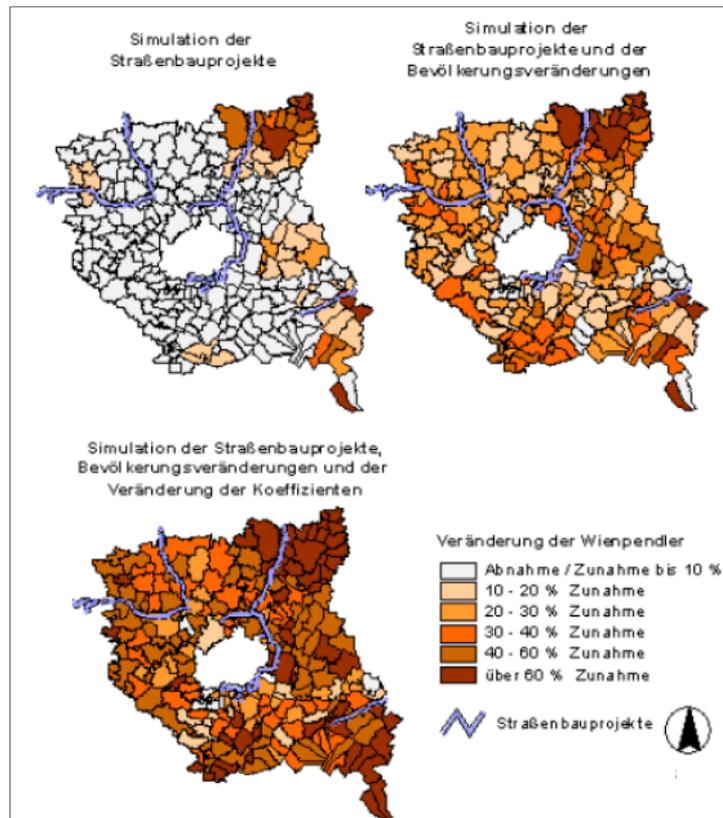


Abbildung 37: Simulation der Veränderung der Wienpendler 1991 bis 2011; Quelle: Loibl et al. 2002 I: 54

Abbildung 37 zeigt eine im Zuge des „STAU-Wien“-Projektes durchgeführte Simulation der Veränderung der Wienpendler bis 2011.

Die Berechnung der zukünftigen Entwicklung der Pendlerzahlen nach Wien bis 2011 erfolgte dabei in drei Varianten: Zunächst wurden die Auswirkungen der wichtigsten Straßenbaumaßnahmen unter der Annahme sonst gleich bleibender Rahmenbedingungen ermittelt. Danach wurde zusätzlich der erwartete Bevölkerungsanstieg in den Umlandgemeinden berücksichtigt und in einer dritten Variante wurde von einer weiteren Veränderung des Pendelverhaltens (Distanzsensibilität) ausgegangen. (vgl. Loibl et al. 2002 I: 53)

Es zeigt sich deutlich eine sehr starke Zunahme der Wienpendler (über 60% Zunahme im Jahr 2011 gegenüber 1991) im Nordosten von Wien. In diesem Bereich wird sich im Vergleich zum restlichen Niederösterreich die Zahl der Wienpendler am meisten erhöhen – und das bereits in den nächsten Jahren.

5.3.2.2. Verbindung Weinviertel – Tschechische Republik

Neben der Anbindung nach Wien werden die Voraussetzungen für grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen ebenfalls kontinuierlich verbessert und der grenzüberschreitende Verkehr in Zukunft weiter zunehmen.

Diesbezüglich wurde bereits in einer Studie aus dem Jahr 1999 festgestellt, dass durch die EU-Erweiterung vor allem die größeren Zentren verkehrliche Auswirkungen spüren und Entwicklungsmöglichkeiten erhalten werden, da sie Zielpunkte des Verkehrs sind. Kleinere Gemeinden im Grenzraum werden in verkehrlicher Hinsicht durch die EU-Erweiterung nicht beeinflusst. Einzige Ausnahme sind Fremdenverkehrsgemeinden, für die sich aus der EU-Erweiterung neue Entwicklungsmöglichkeiten ergeben. (vgl. Höfler et al. 1999: 41) Daraus ergibt sich umgekehrt der Schluss, dass durch die EU-Erweiterung Potenziale für den Fremdenverkehr in der Region entstehen können.

Neben dem grenzüberschreitenden Güterverkehr, für den die Staatsgrenzen bereits jetzt keine große Rolle mehr spielen, belebt der vermehrte Wohlstand in den MOEL durch die EU-Erweiterung auch den Personenverkehr. Bereits in den 1990ern wurde zusätzlich zur wachsenden touristischen Nachfrage eine erhöhte, grenzüberschreitende berufliche Mobilität (Pendler) vorausgesagt. (vgl. Puwein 2000: 3)

Es werden in Zukunft durch die A5 Nord Autobahn also auch Pendler- und Einkaufsbeziehungen in die Nachbarstaaten (besonders nach Tschechien) an Attraktivität gewinnen. Für einige grenznahe Gemeinden wird in Zukunft Brünn noch besser erreichbar sein. Es ist hier mit Verlagerungen von Pendler- und Einkaufsbeziehungen zu rechnen, wie dies etwa in der Grenzregion an der March (Beziehungen mit Bratislava) bereits stärker in Gang ist. „Die österreichischen Kinder von heute werden morgen nach Bratislava pendeln“, sagt etwa Peter Lizák, Botschafter der Slowakei in Österreich (vgl. Strasser 2009 online). Genauso kann davon ausgegangen werden, dass im nördlichen Grenzbereich Pendelbeziehungen nach Tschechien zunehmen werden.

Eine Prognose für das Jahr 2015, die im Zuge des Planungsprozesses zur A5 Nord Autobahn gemacht wurde, zeigt etwa, dass auf bestimmten Verkehrsachsen der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs deutlich anwachsen wird. Dennoch wird der regionale Verkehr auch weiterhin bei weitem der bedeutendste bleiben (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2003: 10).

Viel diskutiert ist auch die Bereitschaft bzw. der Wille der östlichen Nachbarn, in Österreich zu arbeiten. Oft wurde und wird eine „Überschwemmung des Arbeitsmarktes“ prognostiziert, die durch eine Autobahnverbindung bis Brünn noch vorangetrieben werden könnte.

Zurzeit hält sich das grenzüberschreitende Pendeln jedoch noch in Grenzen, wie eine Untersuchung des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) für die gesamte CENTROPE zeigt. Besonders aus der österreichischen CENTROPE-Region gibt es kaum grenzüberschreitendes Pendeln in die anderen CENTROPE-Länder und aus den tschechischen CENTROPE-Regionen pendeln gerade einmal 0,2% der Beschäftigten am Wohnort in andere CENTROPE-Länder aus. Es zeigt sich bei dieser Untersuchung auch, dass diese grenzüberschreitenden Pendelbewegungen in der CENTROPE zumeist unter den neuen EU-Mitgliedsländern und weniger zwischen Österreich und den neuen Mitgliedsländern stattfinden. (vgl. Huber 2009: 57)

Betrachtet man eine andere Untersuchung des WIFO zu Veränderungen des Arbeitsmarktes im Zuge der EU-Erweiterung, so zeigt sich auch, dass das generelle Mobilitätspotenzial⁶ gerade in der Tschechischen Republik am niedrigsten von allen neuen Mitgliedsstaaten und in den letzten Jahren sogar noch gesunken ist. 2004/05 konnten sich 5,1% der tschechischen Bevölkerung über 15 Jahre generell vorstellen, über die Grenze zu pendeln (Pendlerpotenzial), 2006/07 waren es nur noch 3,8% (NMS: 5,6%). In Österreich ist das Mobilitätspotenzial noch geringer als in den neuen EU-Mitgliedsstaaten (vgl. Huber 2007: 46 ff.). Der Anteil der Menschen, die sich in Zukunft einen Arbeitsplatz im benachbarten Ausland suchen werden, wird also voraussichtlich auch nicht sehr hoch sein.

In Bezug auf Migration in Form einer gänzlichen Verlagerung des Wohnsitzes ist Österreich innerhalb der CENTROPE zwar weiterhin eindeutig das wichtigste Anzugsgebiet für Zuwanderung, allerdings ist auch hier die Zuwanderung aus anderen Regionen immer noch wichtiger als jene aus den benachbarten CENTROPE-Ländern (vgl. Huber 2009: 0).

Zu ähnlichen Schlüssen kommt auch die ÖROK in ihren Prognosen für Bevölkerung und Arbeitskräfte bis 2031. Demnach werden die ökonomischen Disparitäten (z.B. Lohnunterschiede) zwischen Österreich und den neuen EU-Staaten nicht ausreichend sein, um über einen längeren Zeitraum ein Emigrationspotenzial in Ostmitteleuropa zu erzeugen. (vgl. ÖROK 2004: 47 f.; siehe Kapitel 5.1.1.1.)

⁶Das "generelle Mobilitätspotenzial" umfasst sowohl das generelle Pendler- als auch das generelle Migrationspotenzial. Das "generelle Pendlerpotenzial" umfasst jene Personen, die gegenwärtig nicht im Ausland arbeiten, es in Betracht ziehen, im Ausland Arbeit zu suchen, aber beabsichtigen, täglich bzw. wöchentlich aus ihrem Heimat- an ihren Arbeitsort im Ausland zu pendeln. Im "generellen Migrationspotenzial" werden alle Personen zusammengefasst, die gegenwärtig nicht im Ausland arbeiten, es aber in Betracht ziehen, im Ausland Arbeit zu suchen und auch dort zu leben bzw. nicht öfter als einmal monatlich wieder in ihr Heimatland zurückzukehren. (vgl. Huber 2007: 45)

6. AUSBLICK: PERSPEKTIVEN FÜR EINE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER REGION

6.1. Regionsprofil nordöstliches Weinviertel

Die folgende Darstellung eines groben Regionsprofils der Region nordöstliches Weinviertel beruht auf einer Expertenbefragung, bei der neun Experten aus der Region zu Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken, Potenzialen und Herausforderungen sowie bedeutenden Aktivitäten, Akteuren und Projekten in der Region befragt wurden.⁷

Es soll in dieser Arbeit keine „klassische“ Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse in Matrixform gemacht werden, sondern die bedeutendsten Eigenschaften der Region sollen zu einem qualitativen, praxisnahen Gesamtbild zusammengefügt werden, das wiederum die Basis für die Herausarbeitung der Potenziale und Herausforderungen für die Zukunft darstellt.

6.1.1. Lage in der EU und Positionierung der Region

Die Region nordöstliches Weinviertel liegt in einem polyzentralen Umfeld – mehrere Großstädte befinden sich in nicht allzu weiter Entfernung. Seit der EU-Erweiterung 2004 begannen vormals völlig voneinander getrennte Regionen zusammenzuwachsen. Wo ursprünglich eine „doppelte Peripherie“ war (Grenze und schlechte Erreichbarkeit), entsteht eine Region im Mittelpunkt zwischen mehreren Zentren. Transaktionskosten – und dabei in erster Linie Transportkosten – werden abgebaut und die Standortqualität (die Lagegunst) verbessert sich enorm.

Es besteht jedoch auch das Risiko einer gewissen „Zerrissenheit“ und fehlender Zugehörigkeit der Region. Die EU-Erweiterung wirkt auf die regionale Wirtschaftsstruktur polarisierend – einerseits zwischen ländlich-peripheren Gebieten und den Zentralräumen und andererseits auch regionsintern (vgl. Dittrich et al. 2010).

Aus Expertensicht wird das Fehlen eines klaren Profils für die Region nordöstliches Weinviertel und die einzelnen Gemeinden als eine der bedeutendsten Schwächen erkannt. Dies ist möglicherweise eine Folge der langen Zeit des „Eisernen Vorhanges“ und der infrastrukturellen Vernachlässigung. Die regionale Identität ist nur schwach ausgeprägt und

⁷ Die Befragung wurde in schriftlicher Form mittels eines qualitativen Fragebogens vorgenommen (siehe Anhang). Die befragten Personen waren: Mag. Werner Bauer, Bereichsleiter Projekte & Impulse, Ecoplus; Mag. Dominik Dittrich und Mag. Marianne Vitovec, Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik; DI Michael Fleischmann, Planungs- und Beratungsunternehmen RaumRegionMensch; Waltraud Hackenberg, Leiterin des AMS Gänserndorf; DI Hermann Hansy, Regionalmanagement NÖ-Weinviertel; Mag. Klaus Kaweczka, Leiter Bezirksstelle Mistelbach der WKO; Josef Mötz, Stadtdirektor der Gemeinde Zistersdorf; Franz Schweng, Bürgermeister der Gemeinde Großkrut und Prof. Friedrich Zibuschka, Land NÖ, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten.

ein klares Regionsprofil (Wohnstandort, Betriebsstandort, Tourismus, Kultur, Naturraum...) fehlt weitgehend. (vgl. Fleischmann 2010 bzw. Hansy 2010)

„Dem Weinviertel fehlt das Selbstbewusstsein des Waldviertels.“ (Fleischmann 2010) Es gibt zu wenig Bereitschaft der Bevölkerung, sich stolz als Region mit ihren Stärken zu präsentieren. Ein möglicher Schwerpunkt für die Positionierung der Region wird vor allem im Tourismus gesehen, doch es gibt generell in allen Bereichen noch zu wenige innovative Personen, die das Risiko von Investitionen eingehen.

Das Profil der Region wird durch die grenzüberschreitende Option und die Polarisierung der regionalen Wirtschaftsstruktur stärker geformt. Ländliche Gebiete profitieren durch eine „Spezialisierung“ weil der Standortraum grenzüberschreitend offen wird (z.B. Tourismus).

Mit der Erstellung von Regionalen Raumordnungs- und Entwicklungsprogrammen können und sollen die Gemeinden ihre Positionierung klar vorantreiben und entwickeln.

6.1.2. Naturraum und Landwirtschaft

Die Landschaft und der Naturraum des Weinviertels sind wichtige Stärken der Region – und damit auch das gesamte Thema „Wein“, das zur Vermarktung der Region beiträgt bzw. noch stärker beitragen kann.

Die landschaftliche Unverbrauchtheit und die daraus resultierenden freien Ressourcen, eine noch weitgehend intakte, von Landwirtschaft geprägte Kulturlandschaft und klar abgegrenzte Siedlungsbereiche bilden eine gute Basis für zukünftige Entwicklungen. Naturräumliche Qualitäten wirken sich auf die Attraktivität der Region als Wohnstandort aus und es ergeben sich Chancen im touristischen Bereich in den Themenfeldern Weintourismus, Erholungsfunktion und Freizeitwirtschaft als Alternativraum zu den urbanen Zonen rund um Wien bzw. Brunn.

In Zukunft wird eine Umstrukturierung per se stattfinden. Das heißt, die Attraktivierung als Wohnstandort mit Freizeitangeboten und einer Landwirtschaft, die auch Erholungsfunktionen und Freizeitattraktivitäten anbietet, bringt ein völlig neues Bild in die Region. (vgl. Hansy 2010)

Beim Bau der A5 Nord Autobahn wurde zwar prinzipiell auf landschaftliche „Verträglichkeit“ ein besonders großes Augenmerk gelegt, sodass negative Auswirkungen möglichst hintangehalten werden, dennoch findet in jedem Fall auch Flächen- und Bodeninanspruchnahme statt und es entstehen Zerschneidungswirkungen für Landschaften und Lebensräume. Es besteht das Risiko, dass bestehende landwirtschaftliche Flächen und der Naturraum in Zukunft verstärkt durch neue Nutzungen verdrängt werden. Der größte Teil

der Flächen- bzw. Bodeninanspruchnahme resultiert aber nicht aus der Autobahn selbst, sondern ist Folge der Bevölkerungszunahme (Nachfrage nach Grundstücken, Einfamilienhäuser, Erschließung,...) (vgl. Dittrich et al. 2010).

6.1.3. Bevölkerung

Im nordöstlichen Weinviertel ist eindeutig ein Trend zur Abwanderung und längerfristig zur Überalterung spürbar, der besonders in Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise als großes Problem für die Gemeinden gesehen wird. Mit der Überalterung in der Grenzregion verbundene negative Konsequenzen können ein baulicher Verfall der Dörfer und Zerfall der Dorfgemeinschaften sowie Probleme der Daseinsvorsorge (Schulen, Nah-, Gesundheits- und Altersversorgung etc.) sein. (vgl. Schweng 2010 bzw. Bauer 2010)

In Zukunft wird jedoch mit einer Verbesserung der Situation gerechnet. Aus verringerten Reisezeiten bzw. verbesserten Erreichbarkeiten durch die A5 Nord Autobahn in Zusammenhang mit naturräumlichen Qualitäten, verfügbarem Wohnraum, relativ günstigen Baulandpreisen etc. resultiert eine gesteigerte Attraktivität als Wohnstandort und damit sind Bevölkerungszuwächse zu erwarten. Experten gehen außerdem davon aus, dass die gute Lebensqualität im Weinviertel in Verbindung mit einem zukünftig größeren Angebot an Arbeitsplätzen ihren Beitrag zu einem Abwanderungsstopp leisten und zu Bevölkerungszuwächsen in der Region führen wird (vgl. Kaweczka 2010). Derartige Entwicklungen wurden auch bereits in der Vergangenheit insofern festgestellt, als die Zuzüge von Familien, die im Ballungsraum Wien einen Arbeitsplatz haben und „auf dem Land“ wohnen wollen, zunehmen. Bei diesen Ansiedlungen handelte es sich bisher vor allem um Einkommensstrukturen, die der „gehobenen Führungsebene“ zuzuordnen sind (vgl. Mötz 2010).

Dennoch wird das Bevölkerungswachstum in der Region in Zukunft voraussichtlich zweigeteilt sein. Mit der Entfernung von Wien (als wichtigstes Arbeitsplatzzentrum der Region) nimmt die Dynamik der Bevölkerungsgewinne ab, nicht alle Gemeinden im Untersuchungsraum werden wachsen. Bevölkerungszuwächse werden insbesondere in jenen Gemeinden, die Wien am nächsten sind und in jenen, die direkt an der Achse der A5 liegen, erwartet. Gemeinden abseits der Autobahn können weiterhin mit Schrumpfung konfrontiert sein. (vgl. Dittrich et al. 2010)

6.1.4. Wirtschaft

Das nordöstliche Weinviertel ist ein struktur- bzw. entwicklungsschwaches Gebiet, weil es jahrzehntelang am „Eisernen Vorhang“ gelegen ist. Durch die EU-Erweiterung steigt der Wettbewerbsdruck auf diese ohnehin wirtschaftlich schwache Region. Es herrscht ein Defizit an Arbeitsplätzen, weshalb die Region ein Quell- und nicht ein Zielgebiet für Pendler ist. In den hohen Auspendleranteilen werden aus Expertensicht große Gefahren gesehen, da Wertschöpfung nicht in der Region gehalten werden kann und ein Verlust an gut ausgebildeten Menschen die Strukturen schwächt. Die Region nordöstliches Weinviertel verfügt derzeit über zu wenige Facharbeiter vor Ort, da diese oft auspendeln, weil die Verdienste vor allem in Wien besser sind. Aber nicht nur Arbeitskräfte verlassen die Region – auch zum Einkaufen wird immer wieder das benachbarte Tschechien den Einkaufsmöglichkeiten in Österreich vorgezogen. (vgl. Schweng 2010)

Ein Zusammenbruch der Nahversorgung, des Gewerbes und der Landwirtschaft sowie eine strukturelle und wirtschaftliche „Aushöhlung“ der Gemeinden vor allem auch durch die A5 Nord Autobahn stellen mögliche Risikofaktoren für die Zukunft dar. Zu wenige Konsumenten vor Ort gefährden eine wirtschaftliche Geschäftsführung. Als Ursache für diese wirtschaftlichen Probleme der Region sieht etwa Mötz (2010) die *„bestehende und seit Jahrzehnten gleichbleibende Vorgabe für die Verteilung der Steuermittel“* (Finanzausgleich). Die Unterstützung der Gemeinden abhängig von Einwohnerzahl und Arbeitsplatzangebot führe demnach seit langem zu einem starken Stadt-Land-Gefälle, das in Niederösterreich durch den hohen Anteil an Zweitwohnsitzen noch verstärkt wird.

In Zukunft kann es zu einem weiteren Verlust an Arbeitsplätzen und noch stärkerer Abwanderung der lokalen Arbeitskräfte bzw. steigenden Pendlerzahlen durch fehlende Arbeitsplätze und bessere Verkehrsverbindungen kommen. Kaufkraftabfluss durch Auspendler und bessere Erreichbarkeiten externer Einkaufsmöglichkeiten sowie Zersiedlung (Wohnen am Land bei gleichzeitig guter Verbindung in die Stadt) wären weitere Folgen. Gibt es jedoch in Zukunft mehr Arbeitsplätze in der Region, wird es auch hier zu einer (gemäßigten) Trendumkehr kommen. Es werden sich in Zukunft zum Teil neue Betriebe in der Untersuchungsregion ansiedeln, zum Teil werden Betriebe aber auch dem Wettbewerbsdruck nicht standhalten können und geschlossen werden bzw. absiedeln (vgl. Dittrich et al. 2010).

„Wir haben fast alles außer Geld.“ (Schweng, Bürgermeister der Gemeinde Großkrut, 2010)
– Vor allem in den kleinen Gemeinden in der Region fehlt das Geld, etwa um touristische Potenziale optimal nutzen zu können.

Durch den Autobahnbau kann aber zumindest teilweise negativen Entwicklungen entgegen gewirkt werden. Noch herrschen ein niedriges Grundstückspreisniveau und flächenmäßig große Entwicklungsmöglichkeiten. Durch die EU-Erweiterung können auf der betrieblichen Seite neue Inputquellen und Absatzmärkte erschlossen und Kostenvorteile genutzt werden – Voraussetzung ist aber, dass entsprechend innovative und wettbewerbsfähige Unternehmen in der Region vorhanden sind. Mit dem Wegfall der EU-Übergangsbeschränkungen kann ein zusätzliches Arbeitskräfteangebot genutzt werden. Grenzüberschreitende Absprachen, z.B. für Betriebsgebiete, sind bereits jetzt Usus.

Der erhöhte Wettbewerbsdruck kann sich auch positiv auf die Wirtschaft auswirken, indem Konkurrenz zu einem Umdenken bei überalterten Betriebsstrukturen führt und überholte Arbeitsweisen durch moderne ersetzt werden (vgl. Mötz 2010).

Die Region gewinnt an Attraktivität für Betriebsansiedlungen. Diese werden sich verstärkt auf die neue Verkehrsader konzentrieren, was sich aber längerfristig auch auf das Umland auswirken wird. Mötz sieht dabei etwa eine Zone in einer Entfernung von bis zu 10 oder 15 Kilometer zum nächstgelegenen Autobahnanschluss und einen Zeitraum von 10 Jahren als relevant an (vgl. Mötz 2010).

In Zukunft rechnet man damit, zusätzliche Arbeitsplätze schaffen zu können. Dadurch erhöht sich auch die Kaufkraft und die Bewohner können vermehrt Arbeit in der Region finden. Aber auch für Wienpendler wird sich die Situation verbessern: *„Mit der rascheren Erreichbarkeit des Arbeitsplatzzentrums Wien durch die hochrangige Verkehrsinfrastruktur wird es tendenziell den Bewohnern des Weinviertels ermöglicht ihren Wohnstandort im Weinviertel zu erhalten, da sie ansonsten tendenziell daran interessiert sind, ihren Wohnstandort in Richtung Arbeitsplatz zu verlagern, aufgrund der täglich hohen Fahrzeiten.“* (Zibuschka 2010).

6.1.5. Bedeutende Akteure, Aktivitäten und Projekte

Das Regionalmanagement Weinviertel sowie die EUREGIO und die Destination Weinviertel Tourismus GmbH sind wichtige Institutionen mit positiver Wirkung auf die Region und deren Entscheidungsträger.

Ebenfalls von großer Bedeutung für die Regionalentwicklung im Weinviertel sind die EU-Förderungen, die in der Region bereits eine Vielzahl von Projekten ermöglicht haben (z.B.:

Ziel 2-Programm Niederösterreich – Unterstützung des Projekts „Therme Laa“). Aber auch INTERREG-Projekte (heute: Europäische Territoriale Zusammenarbeit) zur Sprachkompetenz sowie die Vorbereitung und Umsetzung der LEADER-Strategien in den LEADER-Regionen fördern die Zusammenarbeit zur regionalen Entwicklung und schaffen Möglichkeiten für die Realisierung von innovativen Projekten.

Eine gezielte Entwicklung von interkommunalen Betriebsgebieten, wie z.B. beim interkommunalen Wirtschaftspark A5 Mistelbach-Wilfersdorf, trägt zur positiven und nachhaltigen regionalen Wirtschaftsentwicklung bei.

Touristische Leitprojekte, wie etwa die Therme mit angeschlossenem Hotel in Laa an der Thaya, sind wichtige Arbeitgeber mit regionaler Wertschöpfungskette, die die regionale Wirtschaft ankurbeln.

In der Region gibt es außerdem eine Reihe an Regionalförderprojekten, wie z.B.: NÖ Weinstraßen, Wienerlebniswelt Poysdorf, Festspiele Staats, Nitsch Museum Mistelbach, Schulmuseum Michelstetten, Museumsdorf Niedersulz, Eurovelo 9, KTM-Radweg, Draisinenbahn Asparn-Ernstbrunn, Jakobsweg Weinviertel etc.

Von großer Bedeutung für die Region ist auch die geplante Landesausstellung 2013 im Weinviertel. Vor allem der Tourismus kann von dieser Veranstaltung profitieren, wodurch indirekt auch wieder andere Branchen Nutznießer sein werden (wie es auch schon am Projekt „Therme Laa“ beobachtet werden konnte). (vgl. Kaweczka 2010)

Im Zuge der Landesausstellung sind unter anderem ein „Haus des Weines“ sowie der Ausbau des Museumsdorfes Niedersulz zu einem „Volkskulturzentrum im Weinviertel“ geplant. (vgl. APA-OTS Originaltext-Service GmbH online 2010; vgl. Eder 2010 online)

Auch kleinere Gemeinden im nordöstlichen Weinviertel erwarten sich indirekt Vorteile durch die Landesausstellung, selbst wenn sie nicht unmittelbar mitwirken (vgl. Schweng 2010).

Kritisch gesehen wird zum Teil eine zu stark theoretisch orientierte Sichtweise bei Überlegungen zu wirtschaftlichen Impulsen und Aktivitäten. Oft werden diese einfach auf die unterschiedlichen Einrichtungen abgeschoben und man begnügt sich mit Studien externer Firmen, die zum Teil nur als Alibi-Aktionen betrachtet werden (vgl. Mötz 2010).

6.1.6. Grenzüberschreitende Beziehungen

„Nach wie vor fällt die Grenze in den Köpfen nicht weg. Es fehlt die Denkweise des grenzüberschreitenden Nutzens, weil grenzüberschreitende Zusammenarbeit mehrheitlich nach wie vor eine Einbahn von Ost nach West (im Weinviertel von Nord nach Süd) ist.“ (Hansy 2010)

Diese ungleiche Herangehensweise für grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf österreichischer und tschechischer Seite wird allerdings nicht mehr von allen Experten in dieser Form gesehen. Auf der anderen Seite wird nämlich auch beobachtet, dass sich die sehr lange anhaltenden wirtschaftlichen Einbahnbeziehungen (z.B. überwiegend slowakische Unternehmen als Anbieter in Österreich) immer mehr zu echten wirtschaftlichen Kooperationen entwickeln, dass also vermehrt Produktions- und Absatzkooperationen zwischen Österreich und osteuropäischen Staaten entstehen. Positive Impulse für die Wirtschaftsentwicklung ergeben sich etwa in Form von Beteiligungen osteuropäischer Unternehmen, durch welche österreichische Unternehmen das niedrigere Lohnniveau nutzen und ihre Produktionskosten halten bzw. senken können. (vgl. Hackenberg 2010)

Die Öffnung der Grenzen ermöglicht bzw. verbessert die Voraussetzungen für räumliche Mobilität. Es besteht ein nicht unerhebliches Potenzial an wanderungswilligen Arbeitskräften in der Grenzregion und der vermehrte Wohlstand in den MOEL belebt auch den Personenverkehr. Sowohl für Migranten als auch für Berufspendler wird Mobilität von Arbeitskräften leichter ermöglicht.

Dennoch wird immer noch ein sehr großes Risiko bezüglich derartiger grenzüberschreitender Verflechtungen, das in der Realität auch immer wieder zum Tragen kommt, in immateriellen Barrieren gesehen. Die Grenze ist in den Köpfen der Menschen noch nicht ganz gefallen. Besonders kulturelle und sprachliche Barrieren hemmen grenzüberschreitende Verflechtungen stark – und das immer noch verstärkt auf österreichischer Seite. So zieht etwa Hackenberg einen Vergleich zwischen österreichischen und slowakischen Arbeitskräften: *„Im Gegensatz zu den slowakischen Arbeitskräften, die die deutsche Sprache zur Verständigung und möglichen Arbeitsaufnahme in Österreich beherrschen, haben österreichische Arbeitskräfte aufgrund fehlender slowakischer Sprachkenntnisse kaum Chancen am slowakischen Arbeitsmarkt Fuß fassen zu können.“* (Hackenberg 2010)

Aber auch Dittrich und Vitovec schreiben sprachlichen Kompetenzen eine große Bedeutung zu: *„Die Kenntnis von Slowakisch und Tschechisch ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Zusammenwachsen.“* (Dittrich et al. 2010) Dennoch haben die meisten Schulen in der Region auf die geänderten Voraussetzungen noch nicht reagiert. Nur vereinzelt gibt es

Pflichtschulen, in denen eine Ostsprache angeboten wird – und wenn dann nur als Freigegegenstand (vgl. Mötzt 2010).

Generell wird aus Expertensicht die Nähe zu Osteuropa in der derzeitigen Situation eher als Chance denn als Risiko gesehen – die Vorteile überwiegen klar.

Neben oben genannten Chancen für betriebliche Kooperationen ergeben sich auch Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Verkehrskooperation, die wiederum zur Attraktivierung des Wirtschaftsraumes beitragen können.

Dennoch werden auch die bestehenden Risiken nicht außer Acht gelassen. Mit dem Wegfall der EU-Übergangsbeschränkungen im Jahr 2011 ist etwa damit zu rechnen, dass sich wesentlich weniger slowakische Arbeitskräfte für die Landwirtschaft anbieten (derzeit ist die saisonale Beschäftigung von slowakischen Saisonarbeitskräften in der regionalen Landwirtschaft besonders ausgeprägt), weil sie in Arbeitsmärkte nach ihren Berufsausbildungen abwandern werden (vgl. Hackenberg 2010).

Die Möglichkeit einer verstärkten Abwanderung der lokalen Betriebe ins benachbarte Ausland besteht zwar generell schon, wird allerdings nicht als sehr dramatisch angesehen. Lohn- und Lohnnebenkosten sind in den östlichen Staaten zwar niedriger, jedoch „hinken“ Qualität und Arbeitseinstellung noch nach. Österreich bzw. das Weinviertel liegt also immer noch hinsichtlich der Produktivität der Mitarbeiter deutlich vor den östlichen Mitbewerbern. (vgl. Kaweczka 2010)

6.2. Potenziale und Herausforderungen für die Region

„Ohne Autobahn würde die Zukunft unserer Region düster aussehen! Hinsichtlich EU-Erweiterung überwiegen die Vorteile, auch wenn dies von Skeptikern gerne verneint wird.“
(Kaweczka 2010)

Dennoch wird die Region nordöstliches Weinviertel in Zukunft nicht nur vorhandene und entstehende Potenziale ausschöpfen können, sondern auch mit einigen Herausforderungen zu kämpfen haben. Die bedeutendsten Potenziale und Herausforderungen aus Expertensicht, mit denen die Region nordöstliches Weinviertel in Zukunft umzugehen hat, werden auf den folgenden Seiten dargestellt.

6.2.1. Potenziale

6.2.1.1. Lebensqualität und Tourismus

Eines der großen Potenziale der Region nordöstliches Weinviertel wird in einer Ausgleichs- und Erholungsfunktion in der Dreiländerposition mit Südmähren und der Westslowakei gesehen. Die geringe Zahl an Arbeitsplätzen kann in einem attraktiven Freizeitumfeld und hoher Wohnqualität ausgeglichen werden.

Die Region gewinnt außerdem zunehmend an Attraktivität als Ausflugsziel und birgt große Potenziale im touristischen Bereich. Vor allem im Tagestourismus wird ein großes Besucherpotenzial (wie auch im gesamten Land um Wien) geortet. Etwa durch die March-Thaya-Auen und die Vermarktung des Weingenussses mit all seinen Facetten (Kellergassen, Heurige, Radwege in den Weinbergen etc.) kann für die künftige Entwicklung der Region ein stärkerer Schwerpunkt im Tourismus gesetzt werden. Im Naturraum werden große Potenziale gesehen und auch bestehende große Einrichtungen, wie etwa die Therme Laa oder das Nitsch-Museum Mistelbach sowie die geplante Landesausstellung 2013 bergen Möglichkeiten zur besseren Vermarktung der Region für den Tourismus. Die touristischen Einrichtungen in der Region werden durch die A5 Nord Autobahn noch aufgewertet.

Durch einen Schwerpunkt im Tourismus kann auch gleichzeitig das (bisher noch weitgehend fehlende – siehe Kapitel 6.1.1.) Profil der Region geschärft werden.

6.2.1.2. Betriebsstandort nordöstliches Weinviertel

Das Weinviertel verfügt über ausreichend Flächenreserven für Betriebe bei gleichzeitig niedrigen Grundstückspreisen, was einen enormen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen

österreichischen Regionen darstellt. In Zusammenhang mit der EU-Erweiterung und der A5 Nord Autobahn sowie der Nähe zu Tschechien und der Slowakei lässt sich aus diesen Stärken ein großes Potenzial für Betriebsansiedlungen erkennen.

Die in der Region bestehenden Betriebe bieten Ansatzpunkte für ganz spezielle Entwicklungen im Städtedreieck Wien – Brünn – Bratislava. Die grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen mit Tschechien und der Slowakei nehmen zu und die sehr lange anhaltenden wirtschaftlichen Einbahnbeziehungen entwickeln sich immer mehr zu echten wirtschaftlichen Kooperationen. Dabei werden jedoch immer noch Möglichkeiten zu einer weiteren, noch stärkeren Intensivierung von grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen gesehen, etwa durch eine raschere Überwindung der sprachlichen Barrieren oder die Einführung des Euro in Tschechien (vgl. Bauer 2010).

Hinzu kommt die Aufwertung der Region als Betriebsstandort durch die Autobahn. Experten rechnen damit, die schon aufgeschlossenen Industrie- und Gewerbegrundstücke in den anliegenden Gemeinden sehr rasch mit produzierenden Unternehmen zu besiedeln.

Es herrscht ein großes Arbeitskräftepotenzial in der Region, es gibt derzeit eine große Zahl an Berufspendlern, die bei verbesserten Chancen bzw. einem höheren Arbeitsplatzangebot in der Region bleiben würden. Experten sind überzeugt, dass neu entstehende Arbeitsplätze auch von der Wohnbevölkerung bevorzugt angenommen werden und dadurch das Auspendeln verringert werden kann (vgl. Hackenberg 2010).

Für die bestehenden Betriebe bedeuten die infrastrukturellen Maßnahmen eine gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit, weil sich der wirtschaftlich sinnvoll zu bearbeitende Einsatzkreis (das Einzugsgebiet) vergrößert. Weiters rechnet man auch mit einem Kaufkraftrückfluss in die Region, der für Handel und Gewerbe entstehen wird.

6.2.1.3. Wohnstandort nordöstliches Weinviertel

Besonders durch die A5 Nord Autobahn wird die Region als Wohnstandort aufgewertet und aktuellen Abwanderungstendenzen kann entgegen gewirkt werden. Steigende Lebensqualität und steigende Wohnbevölkerung sind die Folge und stärken die Region.

Zunächst rechnet man damit, dass Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden, die von der Wohnbevölkerung angenommen werden und das Auspendeln dadurch verringert werden kann. In weiterer Folge bremst ein qualitativ höheres Beschäftigungsangebot auch die Abwanderung der jungen Bevölkerung und kurbelt den Zuzug in den Gemeinden an. Flächenreserven für Wohnraumschaffung sind in der Region ausreichend vorhanden.

Nicht vergessen werden darf dabei jedoch, dass durch die A5 Nord Autobahn auch die Grundstückspreise steigen werden.

Generell erkennen Experten ein Wachstumspotenzial für die Region sowie ein gut nutzbares Angebot von erneuerbarer Energie bzw. nachwachsender Rohstoffe (vgl. Fleischmann 2010).

Bei der Darstellung von Potenzialen für eine Region ist es entscheidend, zu berücksichtigen, dass Potenziale allein nichts über das tatsächliche Verhalten der Menschen aussagen – ein Potenzial bringt der Region nur etwas, wenn es auch genutzt wird. Es muss also in einem weiteren Schritt auch eingeschätzt werden, welche Reaktionen auf vorhandene Potenziale in Zukunft zu erwarten sind und welche Potenziale tatsächlich genutzt werden (können).

6.2.2. Herausforderungen

6.2.2.1. Vorausschauende, nachhaltige Planung

Eine große Herausforderung für Politik und Planung liegt darin, eine Bewusstseinsänderung in Bezug auf die Lage der Region in Europa und die Potenziale, die sich daraus ergeben, herauszuarbeiten.

Der Entwicklungsdruck, der zusätzlich noch durch die verbesserte Erreichbarkeit entstanden ist bzw. noch entstehen wird, sollte rechtzeitig aufgegriffen und durch vorausschauende Planung gelenkt werden. Dabei ist es wichtig, künftige Entwicklungen realistisch einzuschätzen und zu bewerten. „*Ist eine Weiterführung der Autobahn A5 Richtung Norden bis an die Staatsgrenze seit einigen Monaten überhaupt noch eine realistische Annahme???*“, sieht etwa Mötz (2010) in den aktuellen Diskussionen um eine Bauverzögerung des Nordabschnittes bewusst provokativ die Möglichkeit, dass die geplante Weiterführung der Autobahn aus finanziellen Überlegungen gar nicht realisiert wird. Es besteht also die Notwendigkeit für die Politik, eine realistische Gesamtbeurteilung der Lage vorzunehmen und daraus gemeinsame, langfristige Planungen abzuleiten.

Eine große Herausforderung für Politik und Planung wird es außerdem sein, die positiven und negativen Effekte gerecht in der Region, aber auch zwischen der Region und seinen Nachbarn aufzuteilen – also einen sogenannten „Kosten-Nutzen-Ausgleich“ bzw. eine „Win-Win-Situation“ zu schaffen (vgl. Dittrich et al. 2010).

Es wird die Gefahr gesehen, dass es durch Fehlentwicklungen nicht zu einem echten Mehrwert in der Region kommt sondern nur zu einer innerregionalen Umverteilung (vgl. Bauer 2010). Dem sollte im Vorhinein entgegengewirkt werden.

Der Faktor „Qualität“ wird in Zukunft an Bedeutung zunehmen – Qualität muss in allen Bereichen soweit als möglich erhalten und Nachteile hintangehalten werden. Die Sicherung der Lebensqualität und Standortattraktivität für Betriebe sowie generell die Sicherung von Lebensräumen stellen die Grundlage für eine nachhaltige Regionalentwicklung dar. Weiters ist es enorm wichtig, eine Basisinfrastruktur in der Region im Bildungssektor zu schaffen, da Bildung auch neue Ansätze für die Wirtschaft bringt. Aber auch die Sicherung der Daseinsvorsorge vor dem Hintergrund der Bevölkerungsprognose stellt eine langfristige, große Herausforderung für die Zukunft dar, die nicht nur das Weinviertel betrifft.

Positiv anzusehende Vorhaben sollten verstärkt durch Förderungen unterstützt und optimale Rahmenbedingungen für solche geschaffen werden. Eine „vernünftige“ Ansiedlungsplanung für Betriebe ist eine wichtige Grundlage für eine erfolgreiche Entwicklung: Es wird als sinnvoller erachtet, einige größere Betriebsgebiete zu schaffen, als viele kleinere und damit vielfach unattraktivere Ansiedlungsmöglichkeiten. Dadurch wird an einer Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Akteuren kein Weg vorbei führen.

6.2.2.2. Wirtschaftliche Stärkung

Die großen Abwanderungsprobleme im nordöstlichen Weinviertel sind für Politik und Planung keine einfache Aufgabe. Es wird verstärkt versucht, der Abwanderung entgegenzuwirken, was jedoch gerade zur Zeit der Nachwirkungen der Wirtschaftskrise sehr schwierig ist (vgl. Schweng 2010). Außerdem bestehen Herausforderungen im Umgang mit der immer noch geringen Erwerbsquote der älteren Menschen und der steigenden Jugendarbeitslosigkeit (vgl. Huber 2009: 50)

Ein wichtiges Ziel für die Region ist die Schaffung von Arbeitsplätzen zur Verringerung von Abwanderung, Berufsauspendlern und Kaufkraftabfluss. Um Kaufkraftabfluss und wirtschaftlicher Aushöhlung der Region entgegenzuwirken, ist umgekehrt jedoch eine entsprechende Angebotsschaffung notwendig. Die Region muss Angebote schaffen, um Wohn- und Arbeitsbevölkerung und damit verbunden auch Kaufkraft in der Region zu halten. Dafür ist auch eine effiziente Planung und Umgestaltung von Ortszentren zu attraktiven Einkaufs- und Freizeitzentren unverzichtbar. So kann gleichzeitig auch die Identifikation der Bevölkerung mit der Region gestärkt werden. Dies stellt eine politische und investive Herausforderung für die Region dar, die stark von politischen Meinungen und Strukturen abhängt. Ortszentren können beispielsweise über Förderaktionen wie NAFES oder Dorf- und Stadterneuerung gestärkt werden.

Dennoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass das Zusperrern von kleinen Nahversorgern (Greißler, Tante Emma Laden) auch von geänderten Kundenbedürfnissen abhängt, wodurch zum Beispiel oft neue Supermärkte am Ortsrand entstehen, die von den Pendlern auch in Anspruch genommen werden. (vgl. Dittrich et al. 2010)

Bei der erwarteten Bevölkerungszunahme wird auch die Schaffung von Eigentums- und Genossenschaftswohnungen in der Region notwendig werden. Die Grundstückspreise werden durch die A5 Nord Autobahn steigen.

6.2.2.3. Kooperation, Motivation und Innovation

In Zusammenhang mit oben erwähnter „vernünftiger“ Ansiedlungsplanung (siehe Kapitel 6.2.2.1.) sind Zusammenarbeit und Absprachen zwischen Gemeinden unverzichtbar. Derartige Ansätze für eine freiwillige Abstimmung der einzelnen Akteure bzw. Kooperationen sind jedoch „von selbst“ meist kaum vorhanden. Solch motivierte und innovative Geister zu wecken, stellt eine politische und planerische Herausforderung dar, besonders da das betriebliche Innovationspotenzial des nordöstlichen Weinviertels als eher gering eingeschätzt wird (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 24).

Die Gemeinden müssen insofern umdenken, dass keine „Einzelkämpfe“ für eine wirtschaftliche Belebung entlang der Autobahn geführt werden, sondern dass möglichst viele langfristige Überlegungen gemeinsam angestellt werden, um nicht im Konkurrenzdenken das Fernziel aus den Augen zu verlieren (vgl. Mötz 2010). Wenn sanfte Methoden nicht greifen, könnten im härtesten Fall beispielsweise Wirtschaftsparks und Betriebsflächen an der Autobahn nur dann zugelassen werden, wenn diese interkommunal geführt werden, wenn sich also Gemeinden zusammenschließen um diese gemeinsam zu betreiben (vgl. Hansy 2010).

Aber nicht nur im Weinviertel selbst, auch die Kooperation zwischen Wien und Brunn sollte in Zukunft forciert werden. Derzeit ist die Konkurrenz noch zu groß und Kooperationen wachsen nur langsam. Eine vermehrte Offenheit in diese Richtung ist eine Herausforderung, die die Region meistern muss. Beispielsweise hinsichtlich gemeinsamer arbeitsmarktpolitischer Probleme der grenzüberschreitenden Region (geringe Erwerbsquote der Älteren, Jugend- und Langzeitarbeitslosigkeit etc.) könnten grenzüberschreitende arbeitsmarktpolitische Initiativen auf ein gemeinsames Interesse stoßen und zu einer Verbesserung der Situation beitragen (vgl. Huber 2009: 50).

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

7.1. Beobachtete und erwartete Wirkungen

Schlussfolgernd aus dieser Arbeit sollen nun die zu Beginn gestellten Forschungsfragen beantwortet und die aufgestellten Hypothesen dadurch verifiziert bzw. falsifiziert werden. Es wird darauf hingewiesen, dass im Laufe der Fertigstellung dieser Arbeit mediale Diskussionen über einen möglichen Baustopp des geplanten Weiterbaus der A5 bis an die tschechische Grenze aufgekommen sind. Für die Aussagen dieser Arbeit gilt jedoch als Grundannahme die baldige Fertigstellung der A5 bis an die Staatsgrenze bei Drasenhofen.

- **Wie beeinflussen die EU-Erweiterung und die A5 Nord Autobahn die Regionalentwicklung in der Grenzregion im nordöstlichen Weinviertel?**

Die EU-Erweiterung und die A5 Nord Autobahn sind, wie als Motivation für diese Arbeit angenommen, zwei sehr bedeutende Einflussfaktoren für die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im nordöstlichen Weinviertel. Es wird für die Zukunft mit Bevölkerungszuwächsen, Betriebsansiedlungen, mehr Arbeitsplätzen sowie positiven Auswirkungen auf den Tourismus gerechnet. Konkrete Prognosen bzw. Zahlen sind allerdings kaum vorhanden.

Durch die EU-Erweiterung wird ein Schritt zum Zusammenwachsen der gesamten Region über die Staatsgrenzen hinweg getan. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und gemeinsame Entwicklungsstrategien werden an Bedeutung gewinnen. Die grenzüberschreitende Mobilität im Personenverkehr allgemein und die der Arbeitskräfte im Besonderen wird ansteigen. Durch die Fertigstellung der A5 Nord Autobahn wird zudem eine durchgängige Autobahn- bzw. Schnellstraßenverbindung zwischen Wien und Brunn geschaffen, die grenzüberschreitende Verkehrsverflechtungen weiter fördert. Es ist anzunehmen, dass sich aufgrund der geänderten Erreichbarkeitsverhältnisse Mobilitätsmuster verändern werden. Grenzüberschreitende Pendelbeziehungen werden aber voraussichtlich auch in Zukunft nicht sehr hoch sein, da das Mobilitätspotenzial in Österreich und Tschechien eher gering ist.

Nach bisherigen Erfahrungen mit ähnlichen Beispielen (z.B. A6 Nordost Autobahn Spange A4 – Kittsee) ist es jedenfalls sehr wahrscheinlich, dass die Verflechtungen zwischen Wien und dem Weinviertel in Zukunft gestärkt werden. Einerseits werden Pendler- sowie Einkaufsbeziehungen zunehmen (vorrangig vom Weinviertel nach Wien), andererseits wird

die Region aber auch im touristischen Bereich von der Autobahn profitieren. Ein zunehmendes touristisches Verkehrsaufkommen vom Großraum Wien, aber auch von Tschechien in das Weinviertel ist durchaus denkbar. Etwa die Therme Laa oder die Radwege in den Weinbergen werden in Zukunft jedenfalls besser erreichbar sein und daher auch die Verkehrsströme zu diesen touristischen Zielen aller Voraussicht nach zunehmen.

Die A5 wird das Weinviertel aber auch in demografischer und wirtschaftlicher Hinsicht stark prägen, wobei die Grenzregion im Nordosten die größten Entwicklungen noch vor sich hat, da mit dem Bau des Nordabschnittes erst in den nächsten Jahren begonnen werden soll.

Aus theoretischer Sicht ist es nicht eindeutig, ob die Autobahn mehr Vor- oder Nachteile für die Region bringt. Experten aus der Region selbst sehen aber eher die Vorteile und Chancen, die sich aus der A5 ergeben und die Nachteile ausgleichen können. Es bestehen jedenfalls Entzugseffekte („backwash effects“), die zum Teil durch die Autobahn verstärkt werden (können). Daher muss versucht werden, die gegengerichteten Ausbreitungseffekte („spread effects“) zu erkennen und zu nutzen, um das Risiko einer weiteren Marginalisation der Region möglichst gering zu halten.

- **Wie werden sich in Zukunft Erreichbarkeiten, Bevölkerung und Wirtschaft in der Region verändern?**

Erreichbarkeiten

Im Durchschnitt waren die Fahrzeiten aus der Untersuchungsregion nach Brünn vor der Eröffnung des ersten Abschnittes der A5 Nord Autobahn niedriger als jene nach Wien. Durch die Verkehrsfreigabe des Südabschnittes haben sich die Fahrzeiten bereits verringert und durch den Nordabschnitt wird sich die Erreichbarkeit von Wien weiter verbessern. Konkrete Zahlen zur zukünftigen Veränderung von Erreichbarkeiten oder Fahrzeiten sind aber nur schwer zu ermitteln und auch im Planungsprozess zur A5 Nord Autobahn nur grob prognostiziert worden. Eine Schätzung der Fahrzeitverkürzungen durch Straßenbauprojekte sagt etwa der Untersuchungsregion 2 bis über 5 Minuten Fahrzeitverkürzung nach Wien Oper voraus. Bei Betrachtung der Gesamtfahrzeit erscheint diese Verkürzung jedoch nicht sehr hoch. Andererseits wurde bei der Planung zur A5 Nord Autobahn eine Verringerung der durchschnittlichen Reise- und Pendler-Fahrzeit im motorisierten Individualverkehr bis 2020 auf die Hälfte vorausgesagt. Dies erscheint wiederum sehr optimistisch bzw. sogar unrealistisch, gerade bei Berücksichtigung des induzierten Verkehrs, der in Zukunft möglicherweise auch auf der A5 zu Überlastungen führen wird.

Die unterschiedlichen konkreten Voraussagen über Fahrzeitverkürzungen stimmen also zum Teil nicht überein, was vor allem daran liegt, dass derartige Prognosen äußerst schwer in einer realistischen Form durchführbar sind. Entscheidend sind vor allem immer die generellen Trends, die daraus hervorgehen – es wird zu einer merklichen Verkürzung der Fahrzeiten durch die A5 kommen, die Erreichbarkeiten werden sich vor allem in Richtung Wien verbessern.

Bevölkerung

Bevölkerungsprognosen für Niederösterreich lassen ein Bevölkerungswachstum erwarten. In der NUTS3-Region Weinviertel wird dieses jedoch etwas geringer ausfallen als in Gesamtniederösterreich. Konkret werden starke Bevölkerungszuwächse an Verkehrsachsen vorausgesagt, weshalb auch das Regionale Leitbild für Niederösterreich einen Schwerpunkt auf Entwicklungsachsen vorsieht. Für die Region an der A5 Nord Autobahn ist diese Strategie sicher zielführend und kaum anders sinnvoll möglich. Für die Zukunft wird die Entwicklung kompakter Siedlungsformen angestrebt um Zersiedlung zu vermeiden. Dies ist auf jeden Fall ein sinnvoller Ansatzpunkt, da durch Bevölkerungszuwächse und die bessere Erreichbarkeit die Gefahr einer schnell voranschreitenden Zersiedlung besteht.

Planungen im Zuge der A5 Nord Autobahn sagen eine Veränderung der Einwohnerzahlen aufgrund der Autobahn in allen Gemeinden der Untersuchungsregion um 20 bis über 25% zwischen 2001 und 2020 voraus. Dies erscheint etwas überhöht, da zwischen 1991 und 2001 Bevölkerungszunahmen von maximal 15% bzw. sogar Abnahmen um bis zu -9% passiert sind und diese Entwicklungen sich bis 2009 tendenziell fortgesetzt haben. In Summe haben die 37 Gemeinden der engeren Untersuchungsregion zwischen 2001 und 2009 weitere Bevölkerungsverluste hinnehmen müssen. Der generelle Trend zu zukünftig steigenden Bevölkerungszahlen durch die A5 Nord Autobahn wird aber als stimmig erachtet. Besonders durch die Verkürzung von (Pendler-)Fahrzeiten kann mit Zuzügen gerechnet werden. Prognosen sagen zwischen 1991 und 2011 eine Zunahme der Wienpendler im Nordosten Wiens um 60% voraus.

Wirtschaft

Die Arbeitsmarktverhältnisse im Weinviertel und in Südmähren gleichen sich zusehends an, was sich auch auf grenzüberschreitende wirtschaftliche Beziehungen auswirkt – diese werden in Zukunft weiter zunehmen. Dabei wird voraussichtlich (im Sinne des Heckscher & Ohlin Modells) eine verstärkte Spezialisierung und eine Intensivierung des interregionalen Handels stattfinden.

In Tschechien steigen der Lebensstandard und die Kaufkraft an und gleichzeitig verringert sich das Lohngefälle. Das Wirtschaftswachstum ist in Tschechien höher als in Österreich, dennoch sind die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen Österreich und der angrenzenden Tschechischen Republik immer noch vorhanden. Langfristig kann aber von der Etablierung eines gemeinsamen Wirtschaftsraumes ausgegangen werden.

Das nordöstliche Weinviertel wird außerdem durch die Autobahnanbindung und vergleichsweise günstige Grundstückspreise für Betriebsansiedlungen interessanter und wird in Zukunft vor allem durch die Konzeption von Wirtschaftsparks profitieren können. Besonders effizient sind diese, wenn sie in interkommunaler oder sogar transnationaler Form angelegt sind.

Bei der Entwicklung der Beschäftigten in der Region ist aktuell ein negativer Trend spürbar. Aufgrund der A5 bzw. S1 werden jedoch teilweise bis zu 200 zusätzliche Beschäftigte pro Gemeinde (Spitzenreiter Mistelbach) vorausgesagt. Davon werden aber vor allem die großen Gemeinden profitieren sowie jene, die unmittelbar an der A5 liegen. Besonders die direkten Grenzgemeinden, vor allem im Osten, werden aber kaum mit zusätzlichen Beschäftigten durch die Autobahn rechnen können.

- **Wird die Grenzregion eine Aufwertung erfahren (z.B. in Form von gesteigerter Lebensqualität, Zuzügen, Betriebsansiedlungen etc.)?**

Die Lebensqualität erhöht sich durch die A5 Nord Autobahn, wenn auch negative Effekte, wie etwa die Zerschneidung von Naturräumen, nicht zu leugnen sind. Die verbesserte Erreichbarkeit wertet die Region als Wohnstandort jedenfalls auf. Diese Aufwertung bedeutet jedoch nicht nur eine höhere Lebensqualität für die ursprüngliche Wohnbevölkerung, sondern es ist auch mit Neuzuzügen zu rechnen. Die Bevölkerungszahlen in der Region werden aller Voraussicht nach steigen.

Die verbesserte Erreichbarkeit wirkt sich aber auch in betrieblicher Hinsicht positiv aus – Unternehmen können ihre Einzugsbereiche bzw. Absatzgebiete vergrößern (und dies in einem zweiten Schritt auch in grenzüberschreitendem Rahmen durch die EU-Erweiterung). Die Region wird also für Betriebsansiedlungen ebenfalls interessanter, was sich auch schon jetzt durch die zahlreichen geplanten und fertiggestellten Wirtschaftsparks zeigt.

Auch im touristischen Bereich können Vorteile für die Region lukriert werden.

Es kann also von einer Aufwertung der Region in verschiedener Hinsicht gesprochen werden, wobei aber zwischen den Gemeinden der Untersuchungsregion differenziert werden muss.

Für die Gemeinden direkt an der Autobahn sind die entstehenden Vorteile relativ klar ersichtlich. Fraglich erscheint jedoch, was die A5 für die Gemeinden abseits der Achse der Autobahn bedeutet. Experten rechnen für diese peripheren Gemeinden zum Beispiel weiterhin mit Schrumpfungproblemen und sehen eher eine zweigeteilte Entwicklung in der Region nordöstliches Weinviertel. Es wird Gewinner und Verlierer geben. Vor allem die Gebiete entlang der Grenze zur Slowakei sind gefährdet, in Zukunft besonders benachteiligt zu sein. Möglicherweise werden die Gemeinden, die nicht direkt an der Autobahn liegen, nur die negativen Folgen zu spüren bekommen. Von steigenden Auspendlerzahlen und Kaufkraftabfluss werden auch sie betroffen sein, von Zuzügen und vor allem von Betriebsansiedlungen werden aber hauptsächlich die direkten Standortgemeinden profitieren. Auch die wirtschaftlichen Beziehungen mit angrenzenden neuen EU-Mitgliedsstaaten werden sich voraussichtlich eher auf größere Gemeinden an der A5 konzentrieren. Ob die Gemeinden abseits der Autobahn wirklich Verlierer aus dem Bau der hochrangigen Infrastruktur sind, wird sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zeigen.

- **Gibt es Barrieren, die weiterhin grenzüberschreitende Beziehungen mit den östlichen Nachbarstaaten einschränken? Fällt die Grenze auch in den Köpfen der Menschen?**

Es gibt definitiv immaterielle Barrieren, die grenzüberschreitende Beziehungen hemmen. Dazu zählen sprachliche, kulturelle und politische Faktoren, die oft auf österreichischer Seite stärker hemmend wirken als auf Seite der östlichen Nachbarstaaten. Die Tatsache, dass sich nur jeder fünfte Österreicher überhaupt vorstellen kann, irgendwo in Osteuropa zu arbeiten (vgl. Strasser 2009 online), zeigt, dass hier noch ein enormer Aufholbedarf an Bewusstseinsbildung besteht, bis die Grenze auch in den Köpfen der Menschen endgültig fällt.

Von derartigen immateriellen Barrieren und entsprechenden Maßnahmen, diese abzubauen, hängt es ab, wie sich die Verflechtungen mit den östlichen Nachbarstaaten in Zukunft verändern werden. Es zeigt sich aber, dass grenzüberschreitende Kooperationen bereits zunehmen, die Barrieren also nicht mehr so stark sind wie früher.

- **Durch welche Strategien und Maßnahmen kann die zukünftige Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel positiv beeinflusst werden? Wo liegen Potenziale, wo Herausforderungen für die Region?**

Diese Frage wird im nächsten Kapitel (Kapitel 7.2. – Strategische Empfehlungen) ausführlich beantwortet bzw. wurde zum Teil bereits in Kapitel 6.2. (Potenziale und Herausforderungen) behandelt.

Die zu Beginn festgehaltenen Erwartungen, die in Form von Hypothesen in Kapitel 3.3. formuliert wurden, konnten also zum Großteil bestätigt werden. Besonders in Bezug auf Bevölkerungszuwächse, Betriebsansiedlungen und Arbeitsplätze erwiesen sich die Hypothesen in der empirischen Untersuchung als zutreffend.

Die Vermutung, dass neu geschaffene Arbeitsplätze in der Region möglicherweise nur teilweise angenommen werden, konnte jedoch nicht bestätigt werden. Experten sind überzeugt, dass neu entstehende Arbeitsplätze auch von der Wohnbevölkerung bevorzugt angenommen werden und dadurch das Auspendeln verringert werden kann.

Auch in Bezug auf grenzüberschreitende Verkehrsverflechtungen scheinen die hypothetischen Erwartungen nicht ganz zutreffend zu sein: Verflechtungen mit den östlichen Nachbarstaaten werden in Zukunft zwar schon zunehmen, aber die grenzüberschreitende Mobilität der Bevölkerung (besonders der Arbeitskräfte) wird voraussichtlich kurz- bzw. mittelfristig nicht in so hohem Ausmaß steigen wie zunächst erwartet.

7.2. Strategische Empfehlungen

Für die Gemeinden im nordöstlichen Weinviertel, die von der A5 Nord Autobahn betroffen sind, ist es auf jeden Fall ratsam, zu versuchen, „auf den Zug aufzuspringen“ und den Veränderungen, die die A5 Nord Autobahn mit sich bringt, aktiv zu begegnen. Während von der Landespolitik und der Planung eher auf die größeren Zusammenhänge geachtet wird, muss die Region selbst bestrebt sein, die größten Vorteile für sich aus der neuen Situation zu schlagen. Die Gemeinden können nur profitieren, wenn sie begleitende Strategien zum Ausbau dieser hochrangigen Infrastruktur entwickeln.

Dasselbe gilt für die EU-Erweiterung. Grenzgemeinden können vom erweiterten Europa profitieren, indem sie die Veränderungen annehmen und aktiv darauf reagieren.

In Folge werden wichtige allgemeine Empfehlungen aufgezeigt, die für alle Gemeinden in der Region bedeutsam sein können.

7.2.1. Langfristiges Denken und Planen

Die Region nordöstliches Weinviertel befindet sich derzeit in einem starken Umbruchprozess, wo verschiedene Entwicklungen parallel laufen, die auch nicht immer klar einzuschätzen sind. Manche Veränderungen passieren rasch und eindeutig, andere langsam und unbemerkt. Aus diesem Grund ist es für Politik und Planung wichtig, langfristig zu denken, um nicht von schnell voranschreitenden Entwicklungen „überrannt“ zu werden. Eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung ist ein langfristiger Planungshorizont – beispielsweise hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen (Überalterung) sowie der stark verbesserten Erreichbarkeiten. Der Umgang mit einer steigenden Zahl älterer Leute ist ein Thema, das bereits jetzt verstärkt berücksichtigt und wo entsprechende Maßnahmen gesetzt werden müssen. Dazu zählen auch die Bestandssicherung und eine nachhaltige Planung in Bezug auf die Sicherung geeigneter und günstiger Flächen und Objekte für Wohnen.

Aber auch der Wegfall der EU-Übergangsbeschränkungen im Jahr 2011 muss rechtzeitig bedacht und mögliche Auswirkungen abgeschätzt werden. Nur durch ein langfristiges Denken und Planen kann auf zukünftige Entwicklungen rechtzeitig reagiert und diese im positiven Sinne für die Region genutzt werden.

Für eine nachhaltige Entwicklung der Region spielt der Faktor Bildung eine enorm wichtige Rolle. Wenn die Region in Zukunft verstärkt auf Bildung setzt, kann es besser gelingen, junge Leute längerfristig in der Region zu halten. Etwa die Ansiedlung einer Fachhochschule im Raum Mistelbach könnte in dieser Hinsicht einen großen Gewinn darstellen. Durch die

prognostizierten steigenden Bevölkerungszahlen kann ein solches Projekt in Zukunft durchaus realistisch werden. Auch beim Abbau grenzüberschreitender Barrieren spielt Bildung eine wichtige Rolle (siehe Kapitel 7.2.3.)

Es erscheint daher für die Region empfehlenswert, ein Konzept zu erarbeiten, das langfristige Ziele – etwa für das Jahr 2030 – beinhaltet sowie geeignete Strategien und Instrumente, die zur Erreichung dieser Ziele beitragen können.

Gerade für entwicklungsschwache ländliche Gebiete, wie es das nordöstliche Weinviertel derzeit noch ist, können endogene Entwicklungsstrategien zielführend für eine langfristige positive Entwicklung sein (vgl. Maier et al. 2006: 156). Durch Aktivierung des endogenen Potenzials bzw. Nutzbarmachung der regionalen Ressourcen werden bestehende Stärken der Region hervorgehoben und bei der Weiterentwicklung der Region kann an diese angeknüpft werden. Qualität, Innovation, und eine Fokussierung auf lokale Akteure sind dabei von großer Bedeutung. Eine wichtige Voraussetzung für eine eigenständige Entwicklung stellt auch die Stärkung der regionalen Mit- und Selbstbestimmung dar. Kooperationen auf verschiedenen Ebenen (z.B. interkommunal, überbetrieblich) stärken die Region für die Zukunft von innen heraus langfristig.

Die Region sollte versuchen, ihre Potenziale zu erkennen und auszubauen und dabei möglichst eigenständig und die Qualitäten der Region nutzend vorgehen. Beispielsweise kann das nordöstliche Weinviertel versuchen, das vorhandene Angebot von erneuerbarer Energie bzw. nachwachsender Rohstoffe besser auszunutzen und daraus (Wettbewerbs-) Vorteile für die Region zu lukrieren. Generell ist ein Selbstbewusstsein insofern wichtig, dass sich die Region traut, Wettbewerb aufzunehmen und zu investieren. Anstatt sich der verstärkten Standortkonkurrenz zu verschließen, ist es zielführender, diese offensiv anzunehmen.

7.2.2. Regionsprofil schärfen

Wie in den vorangegangenen Kapiteln gezeigt, fehlt dem Weinviertel noch ein klares Profil, mit dem es sich nach außen präsentiert. Daran sollte auf jeden Fall angeknüpft und an der Entwicklung eines Regionsbewusstseins gearbeitet werden.

Das Entstehen einer gemeinsamen regionalen Identität bedarf einer entsprechenden Strategie, die auf die jeweilige regionale Situation abgestimmt ist. Eine regionale Identität wird durch verstärkte Einbindung der Bevölkerung in Planungs- und Entwicklungsprozesse gefördert und so das Profil der Region nach außen geschärft. Die Bevölkerung selbst spielt

die wichtigste Rolle in diesem Prozess der „Identitätsfindung“. Ein Regionsprofil kann nur schlecht „top down“ bzw. von außen vorgegeben werden, sondern entwickelt sich im Idealfall aus der Region heraus. Die regionale Bevölkerung darf daher in diesem Prozess nicht übergangen werden – gerade in Hinsicht auf die aktuellen Entwicklungen, die sehr schnell voran schreiten, müssen die Menschen aktiv (etwa durch Bürgerbeteiligungsprozesse) mit eingebunden werden. Kooperative Ansätze im interkommunalen und interregionalen Bereich tragen ebenfalls zur Stärkung der regionalen Identität und vor allem zu einem gemeinsamen Regionsverständnis und zur Vertrauensstiftung bei.

Im Sinne der endogenen Regionalentwicklung (siehe Kapitel 7.2.1.) kann das Motto lauten „Stärken stärken und Schwächen ausgleichen“. Dabei wird an vorhandenen Potenzialen angesetzt und daraus ein einheitliches, stimmiges Bild, mit dem sich die Region nach außen präsentiert, geschaffen.

Eine grenzüberschreitende regionale Identität als Region „Weinviertel-Südmähren“ kann kurzfristig kaum erreicht werden. Die Schaffung eines gemeinsamen Regionsbewusstseins kann daher nur ein langfristiges Ziel sein. Kurz- bzw. mittelfristig müssen dafür aber bestehende Barrieren abgebaut und eine Vertrauensbasis geschaffen werden.

Der ländliche Raum des nordöstlichen Weinviertels stellt durch seine Kulturlandschaft, Ausgleichsfunktion und die Möglichkeiten zur Naherholung einen wertvollen identitätsstiftenden Beitrag dar. Der spezifische Charakter, die Vielfalt und Eigenheiten sollen auch in Zukunft erhalten bleiben.

Um die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde zu stärken, ist es gerade für Orte, die von Abwanderung von Bevölkerung und Betrieben betroffen sind, besonders wichtig, eine Zentrenfunktion zu erhalten bzw. wieder aufzubauen. Die zentrale Bedeutung und Multifunktionalität der Orts- und Stadtkerne soll erhalten bzw. weiterentwickelt werden. Eine ausgewogene Mischung an Wohnungen, öffentlichen Einrichtungen sowie Handels- und Dienstleistungsbetrieben in den Ortszentren ist anzustreben. (vgl. auch Amt der NÖ Landesregierung 2004: 67) Auf diese Art können neben Arbeitsplätzen auch möglichst viele Versorgungsleistungen angeboten und der Verkehr gebündelt werden. Ortskerne können durch verschiedene Maßnahmen, wie etwa Revitalisierung leer stehender Gebäude durch öffentliche Nutzungen, Verbesserung der Anbindung im öffentlichen Verkehr oder Förderungen für lokale Einrichtungen der sozialen Infrastruktur attraktiviert und wiederbelebt werden. (vgl. Loibl et al. 2002 I: 63)

Ergänzend dazu ist es empfehlenswert, örtliche Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne in Hinblick auf zu erwartende Entwicklungen (z.B.

Bevölkerungsprognosen) zu aktualisieren. Es ist auch wichtig, strategische Instrumente, wie zum Beispiel Regionale Entwicklungskonzepte oder Strategiepläne, in der Region zu implementieren. Diese geben klare Leitvorstellungen und Ziele vor und vermitteln ein einheitliches Bild für die Region und von der Region. Dabei müssen jedoch nicht immer rechtsverbindliche Instrumente (z.B. Verordnungen, rechtsverbindliche Pläne und Programme etc.) eingesetzt werden, sondern es kann durchaus auch auf informelle Instrumente, wie zum Beispiel unverbindliche Konzepte, Beratung und Beteiligungsverfahren zurückgegriffen werden. Unterschiedliche strategische Instrumente eignen sich zur Erreichung unterschiedlicher Ziele und müssen an die jeweilige regionale Situation angepasst werden.

Wie auf den vorhergehenden Seiten erläutert, stellt der Tourismus ein großes Potenzial dar, der auch für die Entwicklung eines Regionsprofils von Bedeutung sein kann. Eine Stärkung des Tourismus im Weinviertel steht auch in Einklang mit dem Projekt „w.i.N. – Strategie Niederösterreich“. Gemäß dieser Strategie wurde dem nordöstlichen Weinviertel unter anderem eine Leitfunktion für touristische Entwicklung zugeordnet (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2005: 86) Im Niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept wird auf die Bedeutung des (Tages-)Tourismus hingewiesen: *„Niederösterreich ist ein bedeutendes Freizeit- und Naherholungsland. Es ist allerdings nicht das „klassische“ Tourismusland, sondern vielmehr ein Land „zum Wohnen“ und eine beliebte Destination für Ausflüge, Naherholung, Kurzurlaube und Zweitwohnsitze.“* (Amt der NÖ Landesregierung 2004: 106)

Um den Tourismus im Weinviertel zu stärken, ist vor allem eine noch deutlichere Präsentation nach außen als „Tourismusregion“ notwendig. Eventuell kann eine gemeinsame Vermarktungsstrategie über den Weinviertel Tourismus noch weiter vorangetrieben werden. Auch die A5 Nord Autobahn kann einen Beitrag zur Vermarktung als „Tourismusregion“ leisten (etwa durch entsprechende Ankündigungstafeln neben der Fahrbahn, die im Bereich des Südabschnittes auch schon vorhanden sind). Das Potenzial an Touristen und Ausflüglern aus der Agglomeration Wien ist jedenfalls groß genug, um in diesem Bereich einen Schwerpunkt in der regionalen Entwicklung zu setzen.

Die in Kapitel 4.3.3. beschriebene „Zukunftsregion A5“ ist ein Zusammenschluss, der sich bisher nur auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region bezieht. Ein denkbarer Ansatz wäre es, diese Kooperation auch für touristische Zwecke zu nutzen, indem die touristischen Attraktionen in der „Zukunftsregion A5“ ebenfalls gemeinsam und vor dem Hintergrund der A5 Nord Autobahn vermarktet werden.

Neben einer verstärkten Positionierung als Tourismusregion wird empfohlen, klare wirtschaftliche Schwerpunkte in Nischen gegenüber den großen Zentren zu legen. In speziellen Nischen (z.B. Agrartechnik) können regionale Wertschöpfungsketten in der Region und Potenziale für den Export gebildet werden. Dabei ist es wichtig, einen Ausgleich zwischen innerer Wertschöpfung und Exporten zu finden. Der Export von Gütern, Dienstleistungen sowie Know-How ist zwar auch ein wichtiger Bestandteil, dennoch sollte zunächst vorrangig an der Erzeugung innerregionaler Wertschöpfungsketten gearbeitet werden.

Durch eine klare Positionierung in solchen „Nischen“ können außerdem negative Entzugseffekte der Zentralräume (v.a. Wien) im Sinne der Polarisierungstheorie gering gehalten und gleichzeitig positive Ausbreitungseffekte genutzt werden.

Betrachtet man die enormen Entwicklungen im Süden Wiens, die durch die Südbahn schon bis in den Raum Wiener Neustadt vorangetrieben wurden, so lassen sich für die Zukunft für den Norden Wiens ebenfalls enorme Potenziale in der Gewerbeentwicklung vermuten. Diese erstrecken sich keineswegs nur auf den Raum bis Wolkersdorf, sondern können mittel- und längerfristig auf jeden Fall auch zumindest bis Mistelbach von Relevanz sein.

7.2.3. Interkommunale und grenzüberschreitende Kooperationen und Leitprojekte

Durch interkommunale Standortkooperationen können Synergieeffekte genutzt und gemeinsame Interessen der Region sowohl auf öffentlicher als auch auf privater Seite besser vertreten werden (vgl. Loibl et al. 2002 I: 64). Aus diesem Grund werden einerseits Zusammenschlüsse von Gemeinden zu Zweckverbänden zur gemeinsamen Nutzung technischer Infrastruktureinrichtungen und andererseits auch kleinräumige interkommunale Kooperationen zwischen Klein- und Mittelbetrieben empfohlen.

Eine kommunale Vernetzung innerhalb der Region trägt zu einer positiven Entwicklung bei. Eine Sicherung geeigneter Betriebsflächen sollte daher jede Gemeinde nicht für sich isoliert, sondern als gemeinsames Anliegen betrachten. Dadurch können Mittel gebündelt und Aktivitäten koordiniert werden. Ein gemeindeübergreifendes Flächenmanagement trägt zur Effizienzsteigerung in der Regionalentwicklung bei. (vgl. ÖAR Regionalberatung GmbH 2007: 61 f.)

Für interkommunale oder intersektorale Beziehungen stellt Vertrauen eine wichtige Basis dar. Nur wenn diese Grundlage gefestigt ist, werden Kooperationen erfolgreich sein. Aus Experteninterviews lässt sich schließen, dass das Vertrauen innerhalb der Region noch nicht

überall stark genug ist, um Kooperationen anzuregen. Gemeindeübergreifende Gesprächsrunden stellen einen ersten Schritt zur Vertrauensstiftung und zu besserer interkommunaler Zusammenarbeit dar.

Durch grenzüberschreitende Standortentwicklung und gemeinsames Standortmarketing von grenzüberschreitenden Wirtschaftsräumen können zusätzlich die Vorteile, die sich aus der Nähe zu den osteuropäischen Ländern ergeben, optimal genutzt und weiter ausgebaut werden. Eine generelle grenzüberschreitende Arbeitsmarktpolitik sollte angestrebt und ausländische Arbeitskräfte besser in den österreichischen Arbeitsmarkt integriert werden. Weiters führt ein Ausbau der materiellen und immateriellen Infrastruktur, der bis hinein in die Netzwerke der Wissensdiffusion geht, zu einer wirtschaftlichen Stärkung der Region. Ziel ist es, ein Innovationspotenzial in der Region aufzubauen. (vgl. auch Huber et al. 2007: 168 ff.)

Für eine langfristig gelungene grenzüberschreitende Arbeitsmarktpolitik und die Entwicklung gemeinsamer arbeitsmarktpolitischer Strategien ist es wichtig, bereits im schulischen Bereich anzusetzen. Es muss im Bildungsbereich von Anfang an ein Bewusstsein für die Bedeutung der räumlichen Nähe zu den Nachbarstaaten und der Lage in Europa geschaffen werden. Das Erlernen der Sprache der Nachbarn sowie kultureller Hintergründe stellt dabei eine bedeutende Grundlage für grenzüberschreitende Zusammenarbeit dar.

Interregionale Projekte, die eine grenzüberschreitende Kooperation fördern, bieten sich vor allem im Sozial- und Kulturbereich (z.B. Feste und Veranstaltungen, Kirtage, Weinmessen) sowie bei kleineren Infrastrukturprojekten (z.B. technische Infrastruktur, Radwege oder öffentlicher Verkehr) an. Derartige kurzfristige bzw. kleine kooperative Projekte sind grenzüberschreitend leichter zu installieren, da keine langfristigen Kosten anfallen. Es muss stets eine realistische Sichtweise in Bezug auf das Ausmaß von grenzüberschreitenden Kooperationen beibehalten werden, da ein völliges Zusammenwachsen der grenzüberschreitenden Region kurzfristig eher nicht zu erwarten ist.

Für die Positionierung der Region wird es als zielführend erachtet, spezifische Leitstandorte bzw. Leitprojekte, die identitätsstiftend wirken können, an hochrangigen, strategisch bedeutsamen Standorten mit einer leistungsfähigen Anbindung an Infrastruktursysteme zu entwickeln. Dies wurde beispielsweise durch die Konzeption von Wirtschaftsparks zum Teil bereits begonnen (z.B.: Poysdorf, Mistelbach). Potenziale für mögliche Entwicklungsstandorte bestehen aber zum Beispiel noch am Grenzstandort Drasenhofen: *„Wenn die A5 durchgängig gebaut wird, ist die an der Staatsgrenze liegende Fläche eines*

privaten Investors als möglicher künftiger Leitstandort zu bewerten“ (ÖAR Regionalberatung GmbH 2007: 61).

Als Leitprojekt für die gesamte Region wäre beispielsweise auch ein Projekt für „Betreutes Wohnen“ denkbar. Dadurch kann einerseits der demografischen Herausforderung der Überalterung aktiv begegnet werden und andererseits ein Beitrag zur Stärkung der Region in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht getan werden. Ein derartiges Projekt kann, wenn es eine gewisse Größe und Qualität erreicht, identitätsstiftend für die gesamte Region wirken. Dafür sollte aber wiederum eine gemeindeübergreifende, regionale Ansatzweise gewählt werden.

Im touristischen Bereich existiert bereits das äußerst erfolgreiche Projekt „Therme Laa“, das die positiven Wirkungen einer derartigen Einrichtung schon mehr als bewiesen hat. Es sind aber durchaus noch weitere, ähnliche Leitprojekte denkbar und wünschenswert, die der Region eine Möglichkeit zur Identifikation geben und gleichzeitig Touristen anziehen können. Das im Zuge der Landesausstellung 2013 geplante „Haus des Weines“ in Poysdorf geht in eine solche Richtung und stellt einen guten Ansatzpunkt dar.

Bei der Entwicklung von Leitstandorten ergibt sich naturgemäß eine gewisse Konzentration auf einige bestimmte Standorte und eine „Vernachlässigung“ anderer. Dies muss dennoch nicht zwangsläufig Nachteile für die Gemeinden ohne Leitprojekte bedeuten. Kleine Gemeinden, die keine „Leitstandorte“ darstellen, können als Ergänzungsräume dienen und dadurch indirekt auch von den Leitstandorten profitieren.

Für die Etablierung eines wirtschaftlichen Schwerpunktes in der Region nordöstliches Weinviertel erscheint ein clusterpolitisches Konzept empfehlenswert. Aus Expertenbefragungen geht hervor, dass sich bisher noch kaum klare Leitbetriebe oder -branchen in der Region herausgebildet haben und die Region sich bisher nicht eindeutig auf bestimmte Branchen spezialisiert hat. Es fehlt an größeren Wirtschaftsunternehmen, die Anstöße zu Clusterbildung liefern können. Aus diesem Grund ist es wichtig, herauszufinden, wo die regionalen Stärken liegen, auf Basis derer eine Spezialisierung sinnvoll sein kann. Im Idealfall bildet sich ein möglichst breiter Cluster, der auf vorhandenen regionalen Stärken aufbaut.

Clusterbildung wird auch im Niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept als strategisches Ziel für Industrie, produzierendes Gewerbe und wirtschaftsnahe Dienste genannt: *„Die räumliche Konzentration von Industrieunternehmen in Wirtschaftsparks erscheint als Strategie erfolgreich, um Kooperationsnetzwerke und Zuliefersysteme („Cluster“) zwischen branchenverwandten und/oder räumlich benachbarten Unternehmen zu*

fördern. Kooperationsnetzwerke, die bei Großbetrieben ansetzen und möglichst viele Klein- und Mittelbetriebe einbinden, stellen eine geeignete Strategie dar, um die internationale Konkurrenzfähigkeit aller beteiligten Unternehmen zu heben.“ (Amt der NÖ Landesregierung 2004 III: 80)

Bei den zahlreichen unterschiedlichen Definitionen für den Begriff „Cluster“ kann als gemeinsamer Kern hervorgehoben werden, dass lokalisierte Netzwerke von spezialisierten Unternehmen gebildet werden, deren Produktionsprozesse durch den Austausch von Gütern, Dienstleistungen und/oder Wissen eng miteinander verbunden sind. Dabei spielt besonders der informelle Austausch von Information, Wissen und kreativen Ideen eine wichtige Rolle. (vgl. Berg et al. 2001: 5) Es sollen also lokale „knowledge-spill-overs“ gefördert und Transaktionskosten gesenkt werden. Dabei können Vorteile der Masse und Mischung lukriert und genutzt werden.

Welche Branchen konkret für den Aufbau eines Clusters in der Untersuchungsregion geeignet sind, lässt sich aus dieser Arbeit nicht eindeutig ableiten. Dafür wären eigene, umfangreichere Analysen erforderlich. Es werden aber beispielsweise Potenziale im Sektor der Automobilproduktion in Kooperation mit Unternehmen in der Slowakei erkannt („Automotive Cluster Vienna Region“). In diesem Sektor ist aber die Konkurrenz bereits relativ groß. Kompetenzen bestehen auch in der Metallverarbeitung, der Maschinen-, Agrar- sowie Umwelttechnik. Aus Expertensicht wird außerdem ein Potenzial im Bereich der Energieproduktion und nachwachsenden Rohstoffe (vgl. Bauer 2010) und für einen innovationsorientierten Agro-Cluster (vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH 2007: 21) gesehen. Unabhängig von konkreten Branchen ist es jedenfalls wichtig, dass ein Cluster niemals nur aus einem einzigen großen Leitbetrieb bestehen kann, sondern sich aus mehreren Betrieben zusammensetzen muss, damit auch spontane und informelle Formen der Interaktion ermöglicht werden. In Hinblick auf die regionale Situation ist es am besten, eine Spezialisierung möglichst breit zu halten. Ein Clusterkonzept für das nordöstliche Weinviertel fügt sich auch gut in das „polyzentrale“ Zentrengefüge der grenzüberschreitenden Region ein.

8. VERZEICHNISSE

8.1. Abkürzungsverzeichnis

AMS	Arbeitsmarktservice
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BIP	Bruttoinlandsprodukt. Gibt den Gesamtwert aller Güter (Waren und Dienstleistungen) an, die innerhalb eines Jahres innerhalb der Landesgrenzen einer Volkswirtschaft hergestellt wurden und dem Endverbrauch dienen.
CENTROPE	Das INTERREG III A-Projekt „CENTROPE – Europa Region Mitte“ (central europe) ist Resultat der mehrjährigen Praxis der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland mit den Nachbarregionen und Nachbarstädten in Tschechien, der Slowakei und Ungarn. Es soll ein gemeinsamer Lebens- und Wirtschaftsraum entstehen, der durch intensive Kooperationen zu einer einzigartigen, attraktiven und starken Region zusammenwächst (vgl. ARGE CENTROPE 2006 plus online, am 12.04.2010).
DTVw	durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EU8	die 8 neuen Mitgliedsstaaten, die 2004 der Europäischen Union beitraten und am Arbeitsmarkt noch bis 2011 von Übergangsregelungen betroffen sind: Tschechische Republik, Estland, Lettland, Litauen, Ungarn, Polen, Slowenien, Slowakei
EU10	EU8 plus Malta und Zypern (EU-Beitritt 2004)
EU15	die 15 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union bis April 2004
EU25	die 25 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union bis einschließlich 2006
EU27	die 27 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union seit 2007
EUREGIO	Europaregion. Zusammenschluss zu länderübergreifenden Regionen in Europa
Eurostat	Statistisches Amt der Europäischen Union
HTL	Höhere Technische Lehranstalt
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative des EFRE zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Regionen der Europäischen Union; läuft heute (in der Förderperiode 2007-2013) unter dem Begriff Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ).

LEADER	franz. „Liaison entre actions de développement de l'économie rurale“. Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union, mit der innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden.
MIV	motorisierter Individualverkehr
MOEL	mittel- und osteuropäische Länder
NAFES	Niederösterreichische Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Einkaufs in Stadtzentren
NMS	neue Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (seit 2004 bzw. 2007)
NÖ ROG	Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz
NUTS	franz. „Nomenclature des unités territoriales statistiques“. Hierarchische Gliederung des Territoriums der EU für die Statistik
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
PPP	Public-Private-Partnership
TEN	Trans-European-Network (Transeuropäische Netze)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
WIFI	Wirtschaftsförderungsinstitut der Wirtschaftskammer Österreich
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WKO	Wirtschaftskammer Österreich
ZO ROP	Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm

8.2. Literaturverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Großprojekte in Zusammenarbeit mit der ASFINAG-Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Hrsg.) (2003): Die Weinviertel Autobahn A5, St. Pölten

Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Autobahnen und Schnellstraßen, Projektmanagement Weinviertel (Hrsg.) (2004) (Amt der NÖ Landesregierung 2004 I): A5 aktuell. Bürgerinformation zur A5 Weinviertel Autobahn/Poysbrunn bis Staatsgrenze, Stockerau

Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Autobahnen und Schnellstraßen, Projektmanagement Weinviertel (Hrsg.) (2004) (Amt der NÖ Landesregierung 2004 II): A5 aktuell. Bürgerinformation zur A5 Weinviertel Autobahn/Schrick bis Poysbrunn, Stockerau

Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Raumordnung und Regionalpolitik (2004) (Amt der NÖ Landesregierung 2004 III): Strategie Niederösterreich. Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich, St. Pölten

Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Raumordnung und Regionalpolitik (Hrsg.) (2005): Projekt w.i.N Strategie Niederösterreich. Perspektiven für die Hauptregionen, St. Pölten

Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten / NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie (Hrsg.) (2009): Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008; NÖ Landesverkehrskonzept, Heft 26, St. Pölten

APA-OTS Originaltext-Service GmbH online (2010): LH Pröll: 9 Millionen Euro für Ausbau des Museumsdorfs Niedersulz, Artikel vom 23.03.2010, abgerufen unter http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20100323_OT0190 am 19.04.2010

arealConsult ZT Ges.m.b.H. (2005) I: A 5 Nord Autobahn, Poysbrunn – Staatsgrenze. Einreichprojekt 2005, Verkehrliche Grundlagen und ergänzende Unterlagen, Wien

arealConsult ZT Ges.m.b.H. (2005) II: A 5 Nord Autobahn, Poysbrunn – Staatsgrenze. Einreichprojekt 2005, Verkehrsuntersuchung, Wien

arealConsult ZT Ges.m.b.H. (2005) III: A 5 Nord Autobahn, Schrick – Poysbrunn. Einreichprojekt 2005, Verkehrsuntersuchung, Wien

ARGE CENTROPE 2006 plus online, <http://centrope.info/baerdtneu>, abgerufen am 12.04.2010

ASFINAG online I, <http://www.asfinag.at>, bzw. <http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=287&pid=8&idtopic=29>, abgerufen am 18.09.2009 und 13.04.2010

ASFINAG online II: Streckengrafik A5 Nord Autobahn, abgerufen unter <http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=287&fid=ddownload1&pid=8>, am 18.09.2010

Bauer, Werner; Bereichsleiter Projekte & Impulse der Ecoplus (2010): Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

Berg, Leo van den; Braun, Erik und Winden, Willem van (2001): Growth clusters in European metropolitan cities: a comparative analysis of cluster dynamics in the cities of Amsterdam, Eindhoven, Helsinki, Leipzig, Lyons, Manchester, Munich, Rotterdam and Vienna, Aldershot: Ashgate

Bökemann, Dieter (1983): Zentralitätsgefüge und Versorgungsqualität. Grundlagen zu einem Zentrenkonzept im Auftrag der Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung. Beiträge zur

Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 12. Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.), Wien

Bökemann, Dieter (1999): Theorie der Raumplanung. Regionalwissenschaftliche Grundlagen für die Stadt-, Regional- und Landesplanung. 2. Auflage, zugleich unveränderter Nachdruck der 1. Auflage, Oldenbourg Verlag München Wien

Bökemann, Dieter und Kramar, Hans (TU Wien, Institut für Stadt- und Regionalforschung) **(2000):** Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die regionale Standortqualität. Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket NO-S. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 109. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien

Breuss, Fritz (2007): Erfahrungen mit der fünften EU-Erweiterung; in: WIFO Monatsberichte 12/2007, Seite 933 – 950, abgerufen unter http://fritz.breuss.wifo.ac.at/Breuss_Erfahrungen_fuenfte_EU-Erweiterung_WIFO_MB_12_2007.pdf am 10.02.2010

Dittrich, Dominik und Vitovec, Marianne, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr des Landes Niederösterreich **(2010):** Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

Ecoplus online, <http://www.ecoplus.co.at>, am 06.04.2010

Eder, Franz – Kurier online (2010): Der Kampf um die Superschau, Artikel vom 24.02.2010, abgerufen unter <http://kurier.at/nachrichten/niederoesterreich/1980831.php> am 19.04.2010

Euroinformationen online, <http://www.eu-info.de/arbeiten-europa/erweiterung/Uebergangsregelungen-EU/>, abgerufen am 14.04.2010

Europäische Gemeinschaften, 1995-2010 online:

- NUTS-Codelist: http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/codelist_de.cfm?list=nuts, abgerufen am 23.10.2009
- NUTS3-Regionen Österreich: <http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/pngmaps/at3.png>, abgerufen am 01.04.2010
- NUTS3-Regionen Tschechische Republik: <http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/pngmaps/cz3.png>, abgerufen am 01.04.2010

Eurostat online, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>, abgerufen am 23.10.2009

Fleischmann, Michael; Planungs- und Beratungsunternehmen RaumRegionMensch, Sulz im Weinviertel **(2010):** Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

Google maps online, <http://maps.google.at/>, abgerufen am 01.04.2010 und 03.05.2010

Grüssinger, Marlene und Kristan, Siegrid (2009): Das Mobilitätsverhalten Österreichs. Empirische Untersuchung einer Großstadt, eines Dorfes in Großstadtnähe und eines Dorfes im ländlichen Raum; in: Schubert, Alex (Hrsg.): Das Österreichische Verkehrsjournal, 3. Jahrgang Heft 5/2009, Seite 10 – 33, abgerufen unter http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/ÖVJ_Mai2009_gesamt.pdf am 28.12.2009

Hackenberg, Waltraud; Leiterin AMS Gänserndorf **(2010):** Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

Hansy, Hermann; Regionalmanagement NÖ-Weinviertel **(2010):** Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

Herry Consult GmbH (2007): Verkehr in Zahlen. Österreich Ausgabe 2007, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Abteilung V/Infra 5 (Hrsg.), Wien

Höfler, Leonhard und Platzer, Gerhard (1999): Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den Verkehr. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 91. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr (Hrsg.), Wien

Huber, Peter; Mayerhofer, Peter; Nowotny, Klaus und Palme, Gerhard (2007): Labour Market Monitoring II – Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt im Zuge der EU-Erweiterung – Handlungsorientierter Bericht. Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Rahmen der Interreg-III A-Programme Österreich–Tschechien, Österreich–Ungarn, Österreich–Slowakei. Wien (abgerufen unter <http://www.arbeitsmarktmonitoring.at/> am 16.10.2009)

Huber, Peter (2009): FAMO – Fachkräftemonitoring. Regelmäßige Erhebung des Angebots und des Bedarfs an Fachkräften in der Grenzregion Ostösterreichs mit der Slowakei. FAMO I: Wirtschaftliche Entwicklung in der CENTROPE-Region seit der EU-Erweiterung. Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (Hrsg.). Wien (abgerufen unter http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?fid=23923&id=37425&typeid=8&display_mode=2 am 07.04.2010)

Kaweczka, Klaus; Leiter Bezirksstelle Mistelbach der WKO (2010): Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

Kilpatrick, Andrew (2007): Neue Straßen – Nutzen oder Schaden für die regionale Wirtschaft? planetVERLAG, Wien

Knoflacher, Hermann (1997): Landschaft ohne Autobahnen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Wien [u.a.], Verlag Böhlau

Komsis (Kommunales Standortinformationssystem / Immobiliensuche) **online**, abgerufen unter http://www2.komsis.at/administration/frmplan_hp1.php?breite=500&hoehe=390&gid=200,201,203,204,178,141&mzoom=10, am 07.04.2010

Köhler, Maria (2010): Von Stadt in Wirtschaftspark; in: Bezirksblatt Gänserndorf Nr. 14, 7. April 2010, Seite 23

Land Niederösterreich (1992): Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm, abgerufen unter http://ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=LrNo&Dokumentnummer=LRNI_1992062&ResultFunctionToken=d939b62d-af13-4008-b7dd-ed9032d4b643&Titel=&Index=Undefined&Gliederungszahl=&FassungVom=09.04.2010&SucheNachGesetzen=False&SucheNachKundmachungen=False&SucheNachVerordnungen=False&SucheNachSonstiges=False&ImRisSeit=Undefined&ResultPageSize=50&Suchworte=zentrale+orte+raumordnungsprogramm am 16.10.2009

Land Niederösterreich (2007): Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976 (NÖ ROG 1976), abgerufen unter http://ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=LrNo&Dokumentnummer=LRNI_2007072&ResultFunctionToken=e3624d82-92d6-4731-abe1-9aa0a1f3f7c8&Titel=&Index=Undefined&Gliederungszahl=&FassungVom=09.04.2010&SucheNachGesetzen=False&SucheNachKundmachungen=False&SucheNachVerordnungen=False&SucheNachSonstiges=False&ImRisSeit=Undefined&ResultPageSize=50&Suchworte=raumordnungsgesetz am 16.10.2009

Loibl, Wolfgang und Kramar, Hans (2001): Standortattraktivität und deren Einfluss auf Wanderung und Siedlungsentwicklung im Wiener Umland – Analyse der bisherigen und Szenarien einer künftigen Entwicklung; in: Strobl/Blaschke/Griesebner (Hrsg.): Angewandte Geographische Informationsverarbeitung XIII. Beiträge zum AGIT-Symposium Salzburg 2001, Herbert Wichmann Verlag, Hüthig GmbH & Co.KG, Heidelberg, Seite 309 – 315

Loibl, Wolfgang, Giffinger, Rudolf, Sedlacek, Sabine, Kramar, Hans und Schuh, Bernd (2002) (Loibl et al. 2002 I): "STAU-Wien" Stadt-Umlandbeziehungen in der Region Wien: Siedlungsentwicklung, Interaktionen und Stoffflüsse; Endbericht – Teil A: Ergebnisse; ARC Seibersdorf research Report, ARC—S-0181a, BV, 67 pp.

Loibl, Wolfgang, Giffinger, Rudolf und Sedlacek, Sabine (Hrsg.) (2002) (Loibl et al. 2002 II): "STAU-Wien" Stadt-Umlandbeziehungen in der Region Wien: Siedlungsentwicklung, Interaktionen und Stoffflüsse; Endbericht – Teil B: Daten, Theorie, Methoden und Ergebnisse; ARC Seibersdorf research Report, ARC—S-0181b, BV, 197 pp.

Lösch, August (1940): Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Jena

Maier, Gunther, Tödting, Franz und Tripl, Michaela (Abteilung für Regionalentwicklung, Wirtschaftsuniversität Wien) **(2006):** Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik. Dritte, aktualisierte und erweiterte Auflage, Springer-Verlag, Wien

Mayerhofer, Peter und Palme, Gerhard (2001): Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf Österreichs Regionen; in: WIFO Monatsberichte 11/2001, Seite 689 – 698, abgerufen unter: <http://peter.mayerhofer.wifo.ac.at/download.html> am 11.01.2009

Mistelbach TV online (2010): „Ein Magnet für die gesamte Region“ – Wirtschaftspark A5 Mistelbach-Wilfersdorf, abgerufen unter http://www.mistelbach.tv/index.php?option=com_content&view=article&id=250:ein-magnet-fuer-die-gesamte-region--wirtschaftspark-a5-mistelbach-wilfersdorf&catid=1:stadt-news&Itemid=2 am 09.04.2010

Mötz, Josef, Stadtdirektor der Gemeinde Zistersdorf **(2010):** Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

ÖAR-Regionalberatung GmbH (2007): Entwicklungspotenzial-Strategie Wirtschaftsraum A5 Nord. Potenzialanalyse-Leitbild-Bericht, abgerufen unter http://www.zukunftsa5.at/content/downloads/A5_Potenzialanalyse.pdf am 01.04.2010

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (1999): Regionale Auswirkungen der EU-Integration der Mittel- und Osteuropäischen Länder, Band I. Wien, Eigenverlag Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Schriftenreihe Nr. 146/I)

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2004): ÖROK-Prognosen 2001-2031. Teil 1: Bevölkerung und Arbeitskräfte nach Regionen und Bezirken Österreichs. Wien, Eigenverlag Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Schriftenreihe Nr. 166/I)

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2009): Szenarien der Raumentwicklung Österreichs 2030. Regionale Herausforderungen & Handlungsstrategien. Wien, Eigenverlag Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Schriftenreihe Nr. 176/II)

Palme, Gerhard (1999): Regionale Problemlagen und regionalpolitische Schlussfolgerungen; in: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): „Regionale Auswirkungen der EU-Integration der Mittel- und Osteuropäischen Länder“, Band II. Eigenverlag Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), Wien, 1999 (Schriftenreihe Nr. 146/II), Seite 97 – 108

Paul Lazarsfeld Gesellschaft für Sozialforschung (2007): Informationsbroschüre zum Labour Market Monitoring II. Wien (abgerufen unter <http://www.arbeitsmarktmonitoring.at/> am 16.10.2009)

Puwein, Wilfried (2000): Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrswesen in Österreich. Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien

Schätzl, Ludwig (2003): Wirtschaftsgeographie 1. Theorie. Unveränderter Nachdruck der 9. Auflage, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn

Schweng, Franz; Bürgermeister der Gemeinde Großkrut (2010): Telefonische Befragung, durchgeführt von Iris Jöchlinger am 16. April 2010

Snizek Verkehrsplanung (2003): A5 Nord Autobahn Eibesbrunn – Schrick. Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren. Fachbeitrag Verkehr, Wien

Statistik Austria (Hrsg.) (2009) I: Bevölkerungsstand inkl. Revision seit 1.1.2002, Verlag Österreich GmbH, Wien, abgerufen unter http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/bevoelkerung/publikationen?id=2&webcat=2&nodeld=63&frag=3&listid=2 am 03.05.2010

Statistik Austria (Hrsg.) (2009) II: Bevölkerungsvorausschätzung 2009-2050 sowie Modellrechnung bis 2075 für Niederösterreich (Hauptszenario). Schnellbericht 8.2, Wien, abgerufen unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html am 05.04.2010

Statistik Austria online I, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/datenbanklinks.html, abgerufen am 03.05.2010

Statistik Austria online II, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/regionales/regionale_gliederungen/NUTS-Einheiten/index.html, abgerufen am 01.04.2010

Statistik Austria online (2009): Bevölkerungsprognose Niederösterreich, abgerufen unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027311.html, am 05.04.2010

Strasser, Dieter – Kurier online (2009): „Sie werden nach Bratislava pendeln“, Artikel vom 29.03.2009, abgerufen unter <http://www.kurier.at/karrieren/berufsleben/306780.php> am 30.03.2009

Weichhart, Peter; Fassmann, Heinz und Hesina, Wolfgang. (2005): Zentralität und Raumentwicklung. Wien, Eigenverlag Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Schriftenreihe Nr. 167)

Weinviertel Management – EUREGIO Service (Hrsg.) (2007): Zukunftsregion A5. Standortkooperation Weinviertel – Südmähren, Zistersdorf, abgerufen unter http://www.zukunft5.at/content/downloads/A5_BroschuereD.pdf am 05.04.2010

Weinviertel Management (Hrsg.) online I: EUREGIO Weinviertel-Südmähren-Westslowakei, abgerufen unter <http://www.euregio-weinviertel.org/index.htm?aktivitaeten/arbeitsmarkt.htm> am 07.04.2010

Weinviertel Management (Hrsg.) online II, <http://www.zukunft5.at/?page=flaechen&language=de>, abgerufen am 05.04.2010

Wetz, Andreas (2010): Weiterbau der Nordautobahn wackelt; in: Die Presse, 19. Mai 2010, Seite 11

Zibuschka, Friedrich; Leiter Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr des Landes Niederösterreich (2010): Expertenbefragung mittels schriftlichem Fragebogen, durchgeführt von Iris Jöchlinger im April 2010

8.3. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckengrafik A5 Nord Autobahn.....	11
Abbildung 2: Das Untersuchungsgebiet auf Gemeindeebene	16
Abbildung 3: Engeres Untersuchungsgebiet (AT 125 ohne pol. Bez. Hollabrunn)	16
Abbildung 4: Weiteres Untersuchungsgebiet auf Basis der NUTS3–Regionen.....	18
Abbildung 5: Faktorwanderung bei interregionalen Unterschieden	26
Abbildung 6: Ausgleich der Kapitalintensität durch Faktorwanderung.....	26
Abbildung 7: Auswirkungen des Handels: Ausgangssituation	27
Abbildung 8: Ausgleich der Güter- und Faktorpreisrelationen durch Handel.....	27
Abbildung 9: Integrationseffekte der EU-Erweiterungen	32
Abbildung 10: Das aktuelle Straßennetz zwischen Wien und Brünn (Stand April 2010).....	44
Abbildung 11: Das zukünftige Straßennetz zwischen Wien und Brünn nach Ausbau der A5	44
Abbildung 12: Verkehrsbelastungen 2003	48
Abbildung 13: NUTS3-Regionen Österreich	53
Abbildung 14: NUTS3-Regionen Tschechische Republik.....	55
Abbildung 15: BIP pro Kopf auf Ebene der NUTS2	57
Abbildung 16: BIP pro Kopf in der CENTROPE 2006.....	58
Abbildung 17: Reale Wachstumsrate des regionalen BIP auf Ebene der NUTS2.....	59
Abbildung 18: Arbeitslosenquote in Prozent auf Ebene der NUTS2.....	60
Abbildung 19: Beschäftigung und Pendlerströme auf Ebene der NUTS2	61
Abbildung 20: Zentrale Orte in Niederösterreich	66
Abbildung 21: Bevölkerungsprognose Niederösterreich in absoluten Zahlen	75
Abbildung 22: Bevölkerungsprognose Niederösterreich in relativen Zahlen	75
Abbildung 23: Bevölkerungsprognose vor dem Hintergrund der A5.....	76
Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung in der engeren Untersuchungsregion 1991 bis 2001	79
Abbildung 25: Bevölkerungsentwicklung in der engeren Untersuchungsregion 2002 bis 2009	80
Abbildung 26: Arbeitsstätten in der engeren Untersuchungsregion 2001.....	88
Abbildung 27: Beschäftigte in der engeren Untersuchungsregion 2001	89
Abbildung 28: Auspendleranteile 2001.....	90
Abbildung 29: Prognose der Veränderung der Beschäftigten in Niederösterreich	91
Abbildung 30: Zusätzliche Beschäftigte vor dem Hintergrund der A5.....	92
Abbildung 31: Wirtschaftsstandorte an der A5 Nord Autobahn.....	93
Abbildung 32: Der Verlauf des Nordabschnittes der A5.....	95
Abbildung 33: Fahrzeitveränderungen in die regionalen Zentren durch Straßenbauprojekte	96
Abbildung 34: Veränderung der Reisezeiten am Beispiel Mistelbach: Reisezeiten für den Verkehrsbezirk Mistelbach für den Planfall 0 2020 Referenzszenario und Planfall A5/S1 2020 Referenzszenario	98
Abbildung 35: Verkehrsszenario 2020: die Entwicklung des Verkehrs bei Beibehaltung des Bestandes	99
Abbildung 36: Verkehrsszenario 2020: Verkehrsbelastungen durch den Bau der A5 in Zusammenhang mit der S1	99
Abbildung 37: Simulation der Veränderung der Wienpendler 1991 bis 2011	100

8.4. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrzeiten im MIV (ohne A5 bzw. S1) in Minuten	42
Tabelle 2: Exemplarische Berechnung möglicher zukünftiger Fahrzeiten über den Nordabschnitt der A5	47
Tabelle 3: NUTS-Regionen Österreich.....	53
Tabelle 4: NUTS-Regionen Tschechische Republik.....	54
Tabelle 5: Bruttoeinkommen im Vergleich.....	56
Tabelle 6: Bevölkerungsprognose Niederösterreich	74
Tabelle 7: Bevölkerungsveränderung in den Bezirken Mistelbach und Gänserndorf	78
Tabelle 8: Bevölkerungsveränderung in der engeren Untersuchungsregion 2001-2009	81

9. ANHANG

Fragebogen Expertenbefragung:

Die Befragung wurde in schriftlicher Form mittels eines qualitativen Fragebogens durchgeführt, der nach telefonischer Rücksprache per E-Mail verschickt wurde.

Die einzelnen Original-Fragebögen liegen bei der Autorin.

Befragte Personen:

- Mag. Werner Bauer, Bereichsleiter Projekte & Impulse, EcoPlus
- Mag. Dominik Dittrich und Mag. Marianne Vitovec, Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik
- DI Michael Fleischmann, Planungs- und Beratungsunternehmen RaumRegionMensch, Sulz im Weinviertel
- Waltraud Hackenberg, Leiterin des AMS Gänserndorf
- DI Hermann Hansy, Regionalmanagement NÖ-Weinviertel
- Mag. Klaus Kaweczka, Leiter Bezirksstelle Mistelbach der WKO
- Josef Mötz, Stadtsamtsdirektor der Gemeinde Zistersdorf
- Franz Schweng, Bürgermeister der Gemeinde Großkrut (telefonische Befragung auf Grundlage des Fragebogens)
- Prof. Friedrich Zibuschka, Land NÖ, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Sehr geehrte(r) Herr / Frau ...,

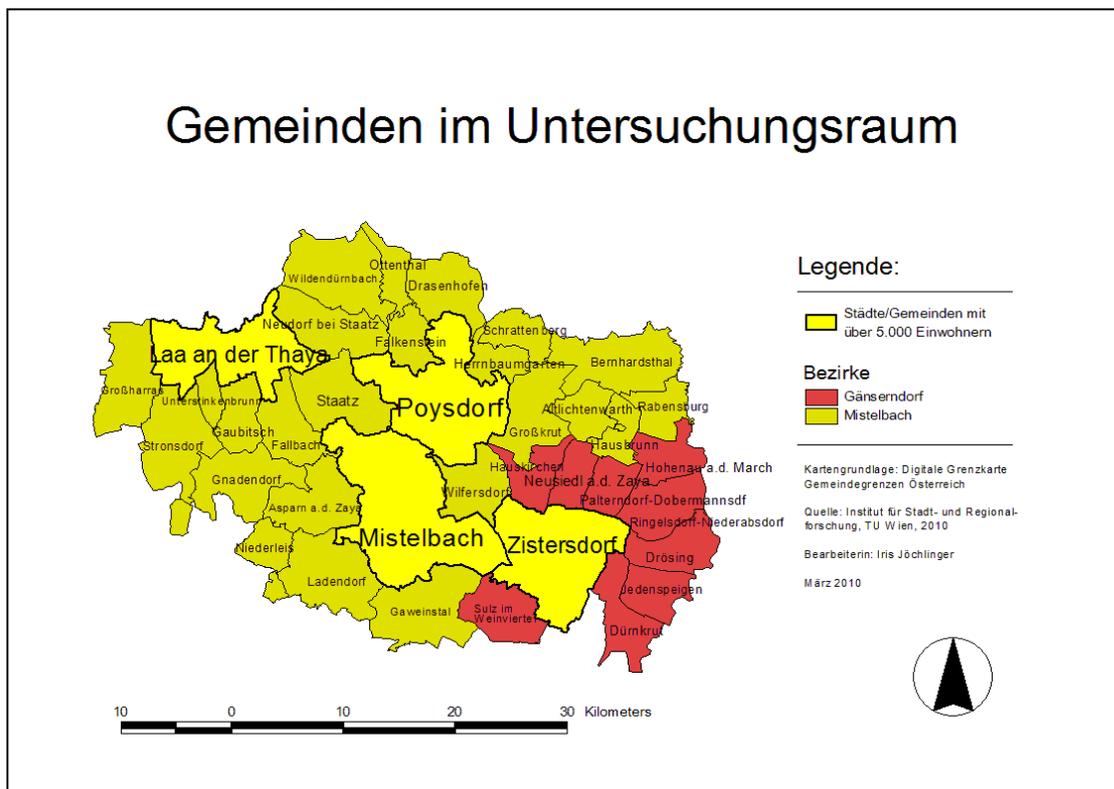
vielen Dank für unser Telefonat und Ihre Bereitschaft, mich durch die Beantwortung einiger Fragen bei meiner Masterarbeit zu unterstützen.

Ich möchte zunächst kurz in das Thema einleiten und Sie anschließend um Ihre persönliche Beantwortung meiner Fragen bitten.

Wie bereits erwähnt, lautet das Thema meiner Masterarbeit „**Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung und der A5 Nord Autobahn**“.

In der Arbeit soll die Regionalentwicklung im nordöstlichen Weinviertel beschrieben und für die nächsten Jahre abgeschätzt werden. Ein besonderes Interesse liegt dabei auf den Auswirkungen der A5 Nord Autobahn und der EU-Erweiterung auf Bevölkerung und Siedlungsstruktur, Wirtschaft und Arbeitsplätze sowie Erreichbarkeiten und Mobilität.

Die engere Untersuchungsregion der Arbeit ist wie folgt abgegrenzt:



Zu dieser Themenstellung möchte ich Sie nun um Beantwortung einiger Fragen aus Ihrer persönlichen, fachlichen Sicht bitten und mich im Voraus für Ihre Kooperation bedanken.

1.) *In Folge werden Chancen und Risiken, die sich durch die EU-Erweiterung und die A5 Nord Autobahn für die Untersuchungsregion ergeben, dargestellt. Bitte nehmen Sie **Stellung zu den angeführten Chancen und Risiken**. Worin sehen Sie persönlich die bedeutendsten Chancen und Risiken für die Region und warum? Welche der genannten Punkte sind aus Ihrer Sicht für die konkrete Untersuchungsregion irrelevant?*

Chancen für das nordöstliche Weinviertel:

1.) Region im Mittelpunkt zwischen zwei Zentren

Zwei vormals völlig voneinander getrennte Regionen in peripherer Lage „wachsen zusammen“.

2.) Steigende Attraktivität als Wohnstandort

Aus verringerten Reisezeiten bzw. verbesserten Erreichbarkeiten resultiert eine gesteigerte Attraktivität als Wohnstandort.

3.) Bevölkerungszuwächse

Als Folge der gesteigerten Attraktivität als Wohnstandort wächst die Bevölkerung in der Region an.

4.) Erschließung neuer Faktor- und Absatzmärkte

Auf der betrieblichen Seite können neue Märkte für Produktionsfaktoren sowie neue Absatzmärkte erschlossen werden.

5.) Kosten- und Innovationsvorteile

Geringere Transportkosten, Freisetzung von Ressourcen durch Fremdbezug von Rohstoffen und Teilhabe an Großbetriebsvorteilen andernorts erzeugter Güter können derartige Vorteile sein.

6.) Steigende Attraktivität für Betriebsansiedlungen

Die Region gewinnt an Attraktivität für Betriebsansiedlungen durch Senkung von Kosten und Vergrößerung des Absatzgebietes.

7.) Positive Impulse für die Wirtschaftsentwicklung

Aus verbesserter Produktivität und einer gesteigerten Erwerbsquote resultiert Wohlfahrtssteigerung.

8.) Erhöhte Mobilität von Arbeitskräften

Die Öffnung der Grenzen in Zusammenhang mit der A5 ermöglicht bzw. verbessert die Voraussetzungen für räumliche Mobilität. Grenzüberschreitendes Pendeln wird leichter möglich.

Hier ist Platz für Ihre Kommentare zu den benannten Chancen der Region. Sind aus Ihrer Sicht noch andere Chancen relevant, die nicht erwähnt wurden?

Risiken für das nordöstliche Weinviertel:**1.) Polarisierung der regionalen Wirtschaftsstruktur**

Die EU-Erweiterung wirkt auf die regionale Wirtschaftsstruktur eher polarisierend. Ländliche Gebiete in Grenzregionen befinden sich in einer besonderen Problemlage.

2.) Erhöhter Wettbewerbsdruck

Durch die EU-Erweiterung steigt der Wettbewerbsdruck auf eine ohnehin wirtschaftlich schwache Region.

3.) Verlust an Arbeitsplätzen und Abwanderung der lokalen Arbeitskräfte

Kapital wandert verstärkt vom Westen in den Osten. Es kommt zu Abwanderung der lokalen Arbeitskräfte – sowohl ins In- als auch ins benachbarte Ausland – und steigenden PendlerInnenzahlen durch fehlende Arbeitsplätze und bessere Verkehrsverbindungen.

4.) Immaterielle Barrieren hemmen grenzüberschreitende Verflechtungen

Die Grenze fällt in den Köpfen der Menschen noch nicht ganz. Etwa sprachliche Barrieren oder Vorurteile hemmen Beziehungen zwischen Österreich und Tschechien bzw. der Slowakei.

5.) Kaufkraftabfluss

Durch Auspendeln und bessere Erreichbarkeiten externer Einkaufsmöglichkeiten kaufen die Menschen nicht am Wohnort bzw. nicht in der Region selbst, sondern z.B. in Wien ein.

6.) Flächen- und Bodeninanspruchnahme sowie Zerschneidung von Landschaften und Lebensräumen

Durch den Bau der A5 Nord Autobahn werden große landwirtschaftliche Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. Die Autobahn zerschneidet Landschaften und Lebensräume.

7.) Wirtschaftliche „Aushöhlung“ der Gemeinden

Es besteht die Gefahr der Vernichtung von Dorfstrukturen und –kulturen. Ein Zusammenbruch der Nahversorgung, des Gewerbes und der Landwirtschaft stellt einen möglichen Risikofaktor dar.

8.) „Zerrissenheit“

Im nordöstlichen Weinviertel entsteht eine Region zwischen zwei Zentren (Wien/Brünn). Dadurch besteht das Risiko einer gewissen „Zerrissenheit“ und fehlender Zugehörigkeit der Region.

Hier ist Platz für Ihre Kommentare zu den benannten Risiken in der Region. Sind aus Ihrer Sicht noch andere Risiken relevant, die nicht erwähnt wurden?

2.) *Bei der Beurteilung des Ist-Zustandes der Region bin ich besonders auf Ihre Einschätzung als Kenner der regionalen Entwicklung und ihrer Akteure angewiesen. Beispielsweise können Projekte, die von regionalen Akteuren getragen werden als positiv angesehen werden. Welche aktuellen **Aktivitäten, Akteure** oder **Projekte** wirken positiv auf die Region und in welchen Bereichen fehlen derartige Impulse oder Initiativen? Worin sehen Sie die hauptsächlichlichen **Stärken und Schwächen** der Untersuchungsregion?*

3.) *Abschließend darf ich Sie um eine allgemeine Einschätzung bitten. Worin sehen Sie die größten **Potenziale** (im Sinne einer positiven Entwicklung) und worin die größten **Herausforderungen** für die Region für Politik und Planung?*

**Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, meine Fragen zu beantworten!
Ich bitte Sie, den ausgefüllten Fragebogen zu retournieren und mich bei eventuellen Rückfragen gerne zu kontaktieren.**