

DER ÖFFENTLICHE SEKTOR

FORSCHUNGS- MEMORANDEN

Ansätze der Stadtpolitik zur Beeinflussung der Wettbewerbsfähigkeit am Beispiel der Stadt Wien

von Heidi Collon

Arbeitszeitverkürzung als wirtschaftspolitisches Instrument

von Yasmin El-Hariri

PPP-Projekte mit ausgewählten Fallbeispielen „Verkehrsregion OST“ und „M6“

von Christoph Michael Hofer

Asylwerber in Österreich

von Gajane Grigorian und Hilal Dogan

Impulszentren als Instrumente der Regionalpolitik

von Wolfgang Blaas und Hans Kramar

1-2/2007

*ifip*_{TU}

Herausgeber:

A.o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Blaas, c/o Fachbereich für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der Technischen Universität Wien, Karls gasse 13, A-1040 Wien, Tel. +43/1/58801-26701

Email: ifip@tuwien.ac.at, Web: <http://www.ifip.tuwien.ac.at>

Für den Inhalt verantwortlich:

Ass.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Johann Bröthaler, c/o Fachbereich für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der Technischen Universität Wien, Resselgasse 5/2/2, A-1040 Wien, Tel. +43/1/58801-26701

Email: ifip@tuwien.ac.at, Web: <http://www.ifip.tuwien.ac.at>

Abonnements:

Michaela Eckhardt, c/o Fachbereich für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der Technischen Universität Wien, Resselgasse 5/2/2, A-1040 Wien, Tel. +43/1/58801-26701

Email: ifip@tuwien.ac.at, Web: <http://www.ifip.tuwien.ac.at>

ISSN 1563-4604

Inhaltsverzeichnis

Redaktion: Wolfgang Blaas
Layout und Textverarbeitung: Robert Peska

Vorwort	<i>Wolfgang Blaas</i>	1
Ansätze der Stadtpolitik zur Beeinflussung der Wettbewerbsfähigkeit am Beispiel der Stadt Wien	<i>Heidi Collon</i>	3
Arbeitszeitverkürzung als wirtschaftspolitisches Instrument. Eine Analyse am Beispiel Frankreich	<i>Yasmin El-Hariri</i>	19
PPP-Projekte mit ausgewählten Fallbeispielen „Verkehrsregion Ost“ und „M6“	<i>Christoph Michael Hofer</i>	25
Asylwerber in Österreich	<i>Gajane Grigorian und Hilal Dogan</i>	39
Impulszentren als Instrumente der Regionalpolitik	<i>Wolfgang Blaas und Hans Kramar</i>	45
Die Autoren		55

33. Jahrgang

Heft 1-2/2007, August 2007

Preis:

	Inland	Ausland
Einzelnummer	€ 5,50	€ 6,20
Doppelnummer	€ 10,50	€ 11,50
Jahres-Abo	€ 17,00	€ 19,20

PSK-Konto-Nr. 2.415.150
(Österreichische Postsparkasse)

Heft 1-2/2007

Vorwort

Wolfgang Blaas

Den Beiträgen dieser Doppelnummer, die wegen gravierender Probleme mit der Textverarbeitungs-Software später als geplant erscheint, ist eines gemeinsam: sie beruhen alle auf guten bis ausgezeichneten Arbeiten von Studierenden der Technischen Universität Wien aus den Jahren 2006 und 2007.

Zunächst befasst sich *Heidi Collon* in ihrem Beitrag mit grundsätzlichen und instrumentellen Fragen der Wettbewerbsfähigkeit von Städten und illustriert ihre Überlegungen am Beispiel der Stadt Wien.

Der in jüngster Zeit heftig diskutierten Frage der Arbeitszeitverkürzung als Instrument der Beschäftigungspolitik geht dann *Yasmin El-Hariri* auf den Grund. Dabei zieht sie das Beispiel Frankreich, das in diesem Zusammenhang das interessanteste und aussagekräftigste ist (35-Stunden-Woche), für ihre empirische Analyse heran.

Ein nicht minder intensiv diskutiertes Thema ist das der Private-Public-Partnership (PPP), dem sich *Christoph Michael Hofer* in seinem Beitrag widmet. Dieser ist einerseits wertvoll durch den Überblick über das Thema PPP, andererseits aber auch durch die Illustration der Problematik durch zwei infrastrukturelle Anschauungsbeispiele („Verkehrsregion Ost“ und „M6“ in Ungarn).

Gajane Grigorian und Hilal Dogan nehmen sich der Probleme von Asylwerbern in Österreich an. Sie stellen empirisch die Situation insbesondere der muslimischen Gruppen in Österreich dar und befassen sich nicht nur mit den gesellschaftspolitischen Imperativen zu deren Integration, sondern auch mit den Anforderungen an die zu Integrierenden.

Wolfgang Blaas und Hans Kramar schließlich berichten von einem erfolgreichen studentischen Projekt zur Frage der regionalwirtschaftlichen Bedeutung von Impulszentren. Hier werden theoretische Überlegungen zur Relevanz von Technologiezentren präsentiert und durch die empirische Analyse dreier österreichischer Zentren (Ried, Wiener Neustadt, Gmünd/NÖ) ergänzt.

P.S. Die Redaktion des ÖS ersucht um Verständnis für die Preisanhebung. Der Preis des ÖS ist in den letzten fünf Jahren konstant geblieben und mit dem heurigen Jahr um 7% bzw. 8% angehoben worden.

Ansätze der Stadtpolitik zur Beeinflussung der Wettbewerbsfähigkeit am Beispiel der Stadt Wien

Heidi Collon

1. Einleitung

Der Begriff städtische bzw. regionale Wettbewerbsfähigkeit ist in den letzten Jahren zu einem Schlagwort geworden, das sowohl in Medien als auch in der Politik an Bedeutung gewinnt. Im Zuge dieser Diskussion versuchen viele Städte, wie z.B. Berlin, München, Budapest oder Wien, ihre Wettbewerbsfähigkeit mit Hilfe neuer Konzepte zu stärken. In der diesem Beitrag zugrunde liegenden Arbeit¹ werden anhand der Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen der Stadt Wien ihre Potentiale, aber auch eventuelle Hemmnisse für die Zukunft Wiens entwickelt. Dabei wird insbesondere darauf eingegangen, was die Stadt Wien unternimmt beziehungsweise unternehmen kann, um Entwicklungen zu steuern.

Die Beziehungen der Städte untereinander ändern sich, was unter anderem Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Verflechtungen und Funktionen der Städte hat. Durch Veränderungen der Technologie innerhalb von Wirtschaftsstrukturen ändern sich die Rolle von Stadt und auch das Städtesystem selber (Sassen, 1996, Short, Kim 1998). „*These profound changes have led to a new urban order where jobs and investments move quickly and often around the world, from city to city, up and down the urban hierarchy.*“ (Short, Kim 1998, S. 56) Die technologischen Entwicklungen führen zu einer Entwertung der Arbeit im Produktionssektor. Bei gleichzeitig sinkenden Transportkosten ist die Standortwahl der Produktion stärker als früher von standortbezogenen Kostenfaktoren beeinflusst. Da die Transportkosten heutzutage gering sind, spielen die Lohnkosten eine größere Rolle. Dies hat zur Folge, dass gerade Unternehmen aus dem Produktionsbereich eine geringere Bindung an die Region entwickeln. Diese Unternehmen wandern häufig in Billiglohnländer ab. Zudem entstanden v.a. im High-Tech Sektor neue „footloose industries“ (standortungebundene Industrien) mit sehr unterschiedlichen Standortbedürfnissen. Diese Industrien sind stark durch Informationsaustausch und der Mobilität von Kapital gekennzeichnet. Aufgrund dieser Eigenschaften ist ihnen weiters eine hohe Flexibilität bei der Standortwahl

eigen (SHORT und KIM, 1998). Diese Entwicklungen haben darüber hinaus eine Abkoppelung der Geldwirtschaft vom Produktionsbereich der Ökonomie zur Folge. In Folge dessen werden die Verbindungen zwischen Stadt und Hinterland zerrissen. Kapital und Informationen sind in Raum und Zeit extrem schnell mobilisierbare Güter, die sich traditionsgemäß in den großen Agglomerationen konzentrieren. Die Bedeutung der Vernetzung der Stadt mit anderen Knotenpunkten der Kapitalverwertung wird dadurch erhöht. In einer vernetzten, globalen Wirtschaft übernimmt die Stadt in Folge dessen die Funktion einer Art „Rangierbahnhof“ der Kapitalverwertung. Sie wird zum Ort des Transfers zwischen Geldwirtschaft und Produktionsbereich. Somit konzentrieren sich die Dienstleistungen, welche diesen Transfer in der Praxis abwickeln, in der Stadt. Die Städte sind also immer weniger von den Impulsen des Hinterlandes abhängig, aber umso mehr von den Netzwerken der globalen Kapitalverwertung (Cséfalvay 1999). Städte sind somit Knotenpunkte, die der Koordination internationaler Wirtschaftsaktivitäten dienen. Die Städte stehen auf Grund dessen im Wettkampf zur Anziehung von Ressourcen, Humankapital und Unternehmen.

2. Definition der städtischen Wettbewerbsfähigkeit

Trotz der erhöhten Aufmerksamkeit, die Politik und Medien dem Begriff der Wettbewerbsfähigkeit von Städten bzw. Region entgegenbringen, herrscht Unklarheit über die inhaltliche Bedeutung des Begriffs. „*Begriffe wie Wettbewerbsfähigkeit [...] sprechen komplexe und vielschichtige ökonomische Zusammenhänge an, deren Elemente und Verflechtungen theoretisch nicht eindeutig geklärt sind. Es existiert kein allgemein anerkanntes Modell der regionalen Wirtschaftsentwicklung, von dem die relevanten Wirkungsketten und Messgrößen logisch einwandfrei abzuleiten wären.*“ (Irmen, Sinz 1989, S. 592) Somit ist es unabdingbar bei der Diskussion über städtische Wettbewerbsfähigkeit als allererstes die angewandte Definition näher zu betrachten.

Diese Arbeit orientiert sich sehr stark am von Mayerhofer entwickelten Konzept der städtischen Wettbewerbsfähigkeit (siehe Abbildung 1). Mayerhofer betrachten in der Analyse der städtischen Wettbewerbsfähigkeit sowohl die Input- als auch die Outputfaktoren (Mayerhofer 2003). Unter Inputfaktoren sind all jene Faktoren zu verstehen, die die Wettbewerbsfähigkeit der in einer Stadt ansässigen Unternehmen beeinflussen. Auf einen Teil der Inputfaktoren kann die Stadt direkt Einfluss nehmen. Alle anderen Faktoren können nur indirekt durch die Gestaltung von Rahmenbedingungen beeinflusst werden. Inputfaktoren sind Faktoren wie die infrastrukturellen Gelegenheiten in einer Stadt, die geopolitischen Rahmenbedingungen, das sozioökonomische Umfeld und das innovative Milieu. All diese Faktoren schaffen ein Umfeld, das die städtischen Unternehmen in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinflusst und dafür ausschlaggebend ist, ob neue Unternehmen angezogen werden. Die Wirtschaftlichkeit der in einer Stadt ansässigen Unternehmen wiederum ist verantwortlich für die Outputfaktoren, worunter die Außenhandelsposition, die Direktinvestitionen, das ökonomische Entwicklungsniveau, die Einkommen und die Wirtschaftsstruktur einer Stadt zu verstehen sind.

3. Ansatz der Stadtpolitik zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Auf Grund der schon erwähnten verstärkten Wettbewerbssituation zwischen den Städten entstanden Mitte der 80er Jahre in deutschen Städten, die mit Strukturproblemen zu kämpfen hatten, erste Marketingkonzepte. Seit Beginn der 90er Jahre steigt der Trend zur Nutzung von Stadtmarketingkonzepten erheblich an. Die Kommunen sind sich mehr und mehr bewusst, dass in einem „Europa ohne Grenzen“, in dem auf Grund verbesserter Informationstechnologien, erhöhter Mobilität und verringerter Barrieren, Humankapital und Betriebe ihre Standorte leichter und schneller wechseln können, innovative Methoden zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt notwendig sind. Stadtmarketing hatte von Beginn an einen pragmatischen Zugang hinter dem keine ausgearbeitete Theorie stand. Es ging darum, möglichst unbürokratische Wege zu finden, um die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Privaten und öffentlicher Hand zu fördern. So hat auf Grund mangelnder Erfahrungen Stadtmarketing zwangsläufig unterschiedliche Deutungen erfahren (Junker 1998, S. 151). In letzter Zeit wurde so der Begriff des umfassenden Stadtmarketings geprägt,

welcher weit über das herkömmliche Stadtmarketing hinausgeht. Der Begriff umfasst Ansätze zur Gestaltung der städtischen Wettbewerbsfähigkeit, wie Marketingaktionen, Strategiepläne, Stadtentwicklungskonzepte oder aber Kooperationen. Mit Hilfe dieses Ansatzes beeinflussen Städte ihr Image nach innen und nach außen (Grabow, Hollbach-Grömig 1998).

4. Analyse der städtischen Wettbewerbsfähigkeit am Beispiel der Stadt Wien

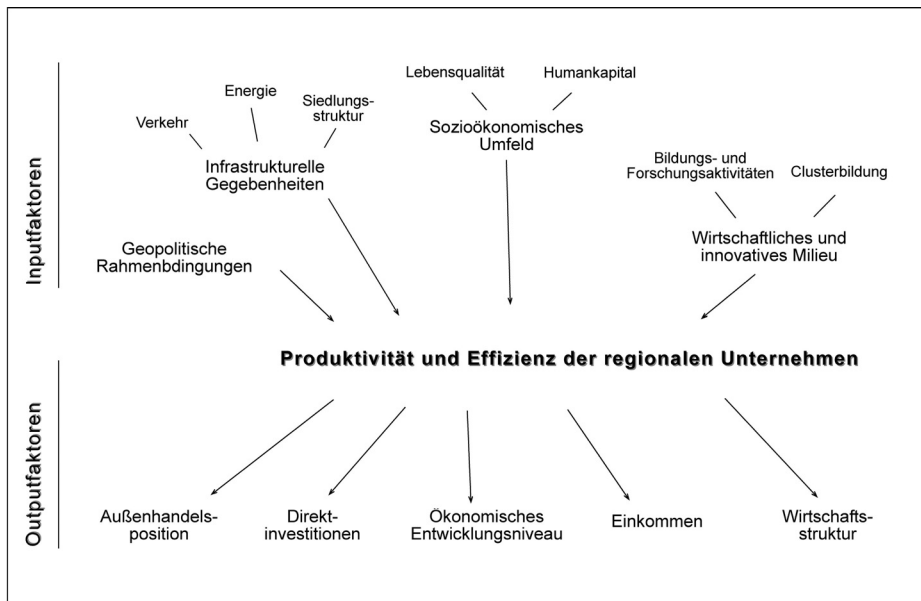
Inputfaktoren

Wien hat im Allgemeinen eine gute, wirtschaftliche Stellung im europäischen Siedlungsgefüge. Dafür sind zum großen Teil die veränderten *geopolitischen Rahmenbedingungen* verantwortlich. Seit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ kann Wien wieder seine Brückenfunktion zwischen Ost und West einnehmen. Die wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Beziehungen werden immer intensiver geknüpft und führen zu neuen wirtschaftlichen Impulsen für die Stadt.

Die *infrastrukturellen Gegebenheiten* des Großraum Wien sind noch suboptimal. Doch werden die Pläne zum Ausbau der Verkehrs- und Schieneninfrastruktur immer konkreter (Anderlohr 2006). Mit dem Ausbau der Autobahn nach Bratislava wurde schon begonnen, die A5, welche sich nach Norden bis nach Gdansk erstrecken wird, ist in Planung. Auch im Schienenbereich sind Projekte, welche eine verbesserte Anbindung nach Bratislava, Brno, Paris und Budapest beinhalten, geplant (und Europäische Kommission 2005). Innerstädtisch hat Wien bezüglich der Verkehrsinfrastruktur an sich eine hohe Standortqualität aufzuweisen. Das erhöhte Verkehrsaufkommen und die Entwicklung neuer Stadtgebiete machen jedoch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Auch hier sind zahlreiche Projekte sowohl für den MIV², als auch für den ÖV³ in Planung (Magistrat 18, 2003). Der Flugverkehr am Flughafen Schwechat ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Eine Kooperation mit den Flughäfen Bratislava und Kosice könnte den Flughafen Schwechat als Hub für Ostflüge geeignet erscheinen lassen, was positive Auswirkungen auf Wirtschaft und Erreichbarkeit hätte.

Das *sozioökonomische Umfeld* Wiens hat sich seit der Ostöffnung permanent verbessert. Bis in die neunziger Jahre wies Wien einen Bevölkerungsrückgang auf, der sich nun auf Grund von Zuwanderung umkehrt (www.wien.gv.at/statistik/kurzfassung.html,

Abbildung 1: Konzept der Wettbewerbsfähigkeit von Städten



Quelle: Anderlohr 2006, S. 25

03.03.2006). Bestimmend für das Ausmaß und die Struktur der Zuwanderung sind hierbei die historischen Beziehungen Wiens einerseits, andererseits die geopolitischen Bedingungen. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs Ende der 80er Jahre nahm die Zuwanderung aus osteuropäischen Staaten aufgrund der wirtschaftlichen Disparitäten wieder zu (Giffinger 2003, S. 24 f.). Im Jahr 2004 lebten in Wien rund 287.000 Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft. Die größte Gruppe an Migranten stellen hierbei Zuwanderer aus Serbien und Montenegro (ca. 26%). Aus Bosnien Herzegowina, Kroatien und Mazedonien stammen rund 15%, 14% der Zuwanderer kommen aus der Türkei. Aus den neuen EU Mitgliedstaaten emigrierten ca. 10%, wobei mehr als die Hälfte aus Polen stammen. (Magistrat 18, 2005).

Die **Lebensqualität Wiens** ist eine der hervorstechenden Stärken der Stadt. Vor allem in den Bereichen soziokulturelles Umfeld, Erholung und Freizeit, natürliche Umwelt und Sicherheit hat Wien Spitzenwerte aufzuweisen (www.wienweb.at/content.aspx?id=78301&cat=32&channel=2 16.11.2005). Betrachtet man das wirtschaftliche und innovative Milieu, so hat gerade der Bildungssektor, welcher ein wichtiger weicher Standortfaktor ist, einen guten Ruf unter den Wirtschaftstreibenden vorzuweisen. Europaweit befindet sich Wien im vorderen Feld der bedeutenden Universitätsstädte. Begrenzt man die Untersuchung der Ausbildungsstätten auf den Dienstleistungssektor, so ist Wien der zweitgrößte Universitätsstandort im deutschsprachigen Raum. Die Forschungsaktivitäten in der Stadt

sind tendenziell in den letzten Jahren gestiegen. Doch gelang es der Stadt nicht, zu den hochrangigen Innovationsknoten im europäischen Städtesystem aufzuschließen (Mayerhofer 2003).

Das **wirtschaftliche Milieu** Wiens ist von einer kleinteiligen Wirtschaft geprägt. Es gibt zwar einige große Unternehmen in der Hauptstadt Österreichs, die Ansiedlung von Unternehmen mit Headquarterausrichtung ist jedoch gering. Die Entwicklung zweier Cluster kann in Wien beobachtet werden – der Life Science und der Creative Industrie Cluster. Ersterer, welchem ein erfolgsversprechendes Wachstumspotential nachgesagt wird, entwickelt sich eher langsamer und in geringerem Maße als beispielsweise in München, jedoch verspricht der Wiener Life Science Cluster dafür mehr wirtschaftliche Stabilität (Seiser 2004). Das räumliche Verteilungsbild dieses Clusters hat einen dispersen Charakter. Der Life Science Cluster zeigt in Kombination mit dem öffentlichen und halböffentlichen Bereich offensichtliche Wirkungen bis weit in die städtische Peripherie. Die Stadt Wien versucht mit der Arbeitsgemeinschaft LISA, welche vom Zentrum für Innovation und Technologie sowie der Austria Wirtschaftsservice GmbH gegründet wurde, aktiv diesen Cluster zu unterstützen (Giffinger, R., Kalasek, R., Binder 2004). Der zweite Cluster in Wien ist der Creative Industrie Cluster. Ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Wiener Beschäftigten ist in diesem Bereich tätig. Charakteristisch für diesen Cluster sind seine Kleinteiligkeit und seine auffällig hohe Innovationsneigung. Der hohe Anteil sehr kleiner Unternehmen in diesem Bereich mag dafür verant-

wortlich sein, dass ein großer Anteil mit Finanzierungsschwierigkeiten zu kämpfen hat und trotzdem bis jetzt nur sehr wenige Förderungen in Anspruch nahm. Räumlich konzentrieren sich die Unternehmen des Creative Clusters auf den dichten innerstädtischen Raum (Kulturdokumentation, Mediakult und WIFO, 2004). Zur Unterstützung diese Clusters haben die Stadt Wien und der WWFF die „departure wirtschaft, kunst und kultur gmbh“ gegründet.

Outputfaktoren

Betrachtet man die **Außenhandelsposition** Wiens so fällt auf, dass Wien im Vergleich der Bundesländer mit einer Exportquote von 18,8 % weit unter dem österreichischen Durchschnitt von 31% liegt. Grund hierfür ist die geringe Verflechtung Wiens mit den entwicklungsstarken westeuropäischen Staaten. Bundesländer wie Oberösterreich, Salzburg, Tirol oder Vorarlberg haben aufgrund ihrer geographischen Lage und damit verbundenen historisch bedingten Netzwerke mit den EU15, wie z.B. Deutschland, wesentlich mehr Exporte mit westlichen Staaten zu verzeichnen. Die Geschichte Wiens als Hauptstadt der „k.u.k. Monarchie“ sowie die geographische Lage haben dazu geführt, dass Wien starke Verbindungen zu den derzeit entwicklungsstarken MOEL⁴ aufgebaut hat. (Mayerhofer 2003) Das Produktspektrum des Wiener Exports zeigt eine klare Fokussierung auf den Technologiesektor. Am meisten werden chemische Erzeugnisse und Kunststoffe verkauft, wobei der Schwerpunkt in dieser Produktgruppe im Pharmabereich liegt (40%) (www.wien.gv.at, 21.11.2005).

Die **Direktinvestitionen** betreffend, kann Wien ein positives Zeugnis ausgestellt werden. Das Nominalkapital, welches Wiener Unternehmen im Ausland in den Jahren 1993 bis 1999 investierten, hat sich innerhalb von 6 Jahren beinahe verdoppelt. Im Gegensatz dazu stiegen die Investitionen, die ausländische Investoren in der Stadt tätigten, kaum an. Die Einbindung in den Kapitalverkehr ist auf der Aktivseite in den letzten 10 Jahren rasant vorangeschritten. Im Gegensatz dazu konnte Wien kaum mehr Kapital in Form von Direktinvestitionen anziehen als zu Beginn der 90er Jahre. Mayerhofer stellt Wien dennoch ein positives Zeugnis bezüglich der Einbindung Wiens in die internationalen Kapitalströme sowohl auf der Aktiv- als auch auf der Passivseite aus. „Das „follow-the-leader“-Verhalten potentieller Auslandsinvestoren sollte der Stadt [...] auch in Zukunft einen hohen Anteil an den Kapitalzuflüssen aus dem Ausland sichern. Auf der Aktivseite sollten die im Zuge der fortschreitenden Ostintegration neu

entstehenden Investitionsmöglichkeiten eine noch verstärkte Positionierung als Kontroll- und Steuerungszentrum für österreichische Direktinvestitionen im Ausland garantieren.“ (Mayerhofer 2003, S. 35)

Im europäischen Städtesystem zählt Wien unbestreitbar zu den zehn entwicklungsstärksten Städten. Wien ist im Vergleich mit anderen europäischen Agglomerationen durch ein außergewöhnlich hohes **ökonomisches Entwicklungsniveau** gekennzeichnet. Bemerkenswert ist die mittelfristige Performance der Wiener Stadtwirtschaft. Das BIP/Kopf stieg seit 1975 um mehr als 90%. Die Ursachen in der mittelfristigen wirtschaftlichen Dynamik Wiens liegen in den hohen Produktivitätsgewinnen, die Wiener Unternehmen zu verzeichnen haben. (Mayerhofer 2003) Auf Grund der hohen Erwerbsquote ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen, dass dieser Umstand auf die hohe Einpendlerquote zurückzuführen ist. Von den zehn Städten, welche ein höheres Wachstum als Wien aufweisen (vgl. Mayerhofer 2003) liegen bei vergleichbarem bzw. höherem ökonomischen Entwicklungsniveau nur München, Frankfurt und Amsterdam vor Wien. Innerhalb von 25 Jahren hatte Wien ein durchschnittliches Wachstum von 2,7% jährlich zu verzeichnen. Im gleichen Zeitraum stieg die Anzahl der Beschäftigten allerdings nur um 0,01%. Kehrseite der hohen Produktivität ist also ein sehr geringer Zuwachs an neuen Arbeitsplätzen, was das Risiko einer steigenden Arbeitslosigkeit in sich birgt. Ein Zugewinn neuer Arbeitsplätze wäre nur bei hoher wirtschaftlicher Dynamik zu erreichen. Dies bedeutet, dass die hohe Produktivität Wiens wahrscheinlich auf Rationalisierungsmaßnahmen sowie hohe Gewinne zurückzuführen ist.

Betrachtet man die **Einkommenssituation** in Wien, so kann Wien zu den reichsten Regionen Europas gezählt werden (Eurostat 2005). Wie viele Städte Europas befindet sich auch Wien im **strukturellen Wandel**. Der tertiäre Sektor hat auf Kosten des sekundären Sektors wesentlich an Bedeutung gewonnen. Anhand der Beschäftigungsentwicklung in den verschiedenen Wirtschaftssektoren wird deutlich, dass Wien in den letzten 30 Jahren einen erheblichen Strukturwandel vom sekundären in den tertiären Sektor vollzogen hat (www.statistik.at/jahrbuch_2005/pdf/k02.pdf, 26.11.2005). Seit 1970 stieg die Anzahl der im Dienstleistungsbereich beschäftigten Personen um 185.000 (+44%) Beschäftigte an. Der sekundäre Bereich hat indes weiterhin Verluste zu verzeichnen. 157.000 Arbeitsplätze sind seit 1970 in diesem Sektor verloren gegangen. Gewerbe und Industrie hatten zuletzt nur noch 12% der Arbeits-

plätze am Standort. (Mayerhofer, 2003) Der strukturelle Wandel vollzieht sich also in Wien in die richtige Richtung und kann im Vergleich mit anderen Städten derselben Größe als intensiv bezeichnet werden. Der Schwerpunkt des Wiener Dienstleistungssektors allerdings liegt im Bauwesen und den öffentlichen sowie öffentlich finanzierten Diensten. Diese Spezialisierung ist als eher problematisch einzustufen, da diese Bereiche kein großes Wachstumspotential bieten.

5. Wiener Ansätze zur Gestaltung der städtischen Wettbewerbsfähigkeit

Die Stadtentwicklungspolitik setzt die Rahmenbedingungen für ein effektiveres und besseres Handeln der wirtschaftlichen Akteure, welche innerhalb einer Stadt tätig sind. Dies kann beispielsweise durch die Planung und Umsetzung von Infrastruktur, durch die Förderung von Clustern, aber auch durch die Entwicklung von Konzepten, geschehen. Letzten Endes verbessert die öffentliche Hand aber lediglich den städtischen Handlungsspielraum. Wie und ob der Markt dann diesen Handlungsspielraum nutzt und wie er auf die Planungen reagiert, ist eine andere Sache (Anderlohr 2006). Viele Prozesse in der Stadtentwicklung werden vom Markt gelenkt und geschehen ohne den Einfluss des Staates. Adam Smith, der Begründer der modernen Nationalökonomie, vertritt die These, dass der Wettbewerb wie eine unsichtbare Hand durch das Streben der Individuen nach persönlichem Vorteil das Gemeinwohl fördert. Daraus ergibt sich die Frage, was die Rolle der öffentlichen Hand im Marktgeschehen ist. Die Wohlfahrtsökonomie erklärt die Rolle des Staates indem sie meint, er müsse dort eingreifen, wo der Markt versagt (Stiglitz 1989). Der Staat kann folglich die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt oder einer Region fördern, indem er dort eingreift und lenkt, wo es der Markt nicht kann. Eine aktive Rolle kann die öffentliche Hand einnehmen, indem sie Rahmenbedingungen schafft, die das Geschehen am Markt beeinflussen und unter Umständen in eine von der Öffentlichkeit gewünschte Richtung lenken. Folgende Konzepte der Wiener Stadtentwicklungspolitik sind unter die Ansätze eines umfassenden Stadtmarketings zu reihen, welches versucht in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren der Stadt die Rahmenbedingungen für eine wettbewerbsfähige Stadt zu gestalten.

Der Stadtentwicklungsplan Wien (STEP)

Seit den 60er Jahren entwickelt die Stadt Wien im Zehnjahresrhythmus einen Stadtentwicklungsplan (STEP). Nach dem Zweiten Weltkrieg versuchte die Stadt Wien auf Grund des starken wirtschaftlichen Wachstums eine umfassende Ordnungs- und Entwicklungsplanung aufzubauen. Themenschwerpunkte und auch Arbeitsweisen der STEP haben sich im Laufe der Jahrzehnte stark verändert. Der STEP 84 stellte beispielsweise die Erneuerungsproblematik im Wohnungsbestand in den Vordergrund. So konzentrierten sich die Entwicklungsmaßnahmen dieses STEP auf bestimmte (v.a. innerstädtische) Stadtgebiete, die besonders von dieser Problematik betroffen waren. Im STEP 94 stand die Erhaltung und qualitative Absicherung des Wohlstands aller Stadtbewohner im Vordergrund. Auch sollte eine neue Planungskultur durch Bürgerbeteiligung und Mitbestimmung eingeleitet werden (Giffinger et al. 2003). Durch den Zusammenbruch des Kommunismus und dem damit verbundenen Fall des Eisernen Vorhangs hatte Wien seit langem wieder ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Der STEP 94 sollte die Nachfrage nach neuen Wohnungen zum einen durch ein Vorantreiben der inneren Stadtentwicklung und zum anderen durch eine maß- und qualitätsvolle Stadterweiterung sicherstellen (Schremmer 2005). Der STEP 05 reagiert auf die Notwendigkeit, die Stellung und Weiterentwicklung als Metropole in Zentraleuropa zu festigen. Dabei geht es explizit darum, die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Wien zu stärken und weiterzuentwickeln. Dieser STEP zeichnet sich durch die Entwicklung von 13 Zielgebieten aus. Die Stadt Wien bekennt sich damit zu Prioritäten in der Stadtentwicklung. Neu ist dabei, dass die Prioritäten räumlich verortet werden. Dieser STEP ist in Folge dessen konkreter als seine Vorgänger.

Nach außen hat der STEP Informations- und Orientierungsfunktion für Bürger und wirtschaftliche Akteure. Der STEP ist zwar nicht rechtsverbindlich, kann aber als nach innen gerichtete Selbstbindung der Stadt Wien verstanden werden. Bei Erstellung von Flächenwidmungsplänen oder aber Bebauungsplänen muss eine Orientierung am STEP erfolgen. Werden abweichende Festlegungen zu den Zielen oder Maßnahmen getroffen, so muss dies begründet werden. „...der Magistrat [hat] über das Verhältnis des vorgelegten Entwurfes zu Planvorstellungen zu berichten, welche in Beschlüssen des Gemeinderates dargelegt sind.“ (§ 2, Abs. 7, BO f. Wien) Unter „Planvorstellungen“ sind Bebauungsplan und Fläch-

widmungsplan zu verstehen, mit „Beschluss“ ist u.a. der STEP gemeint. Auf Grundlage des STEP 's sollen Fachkonzepte, städtebauliche Leitbilder, Zielgebietsprogramme, Masterpläne und die schon erwähnten rechtsverbindlichen Pläne erstellt werden und somit zur weiteren Konkretisierung des STEP beitragen.

Strategieplan Wien

Im Zuge des verstärkten Wettbewerbsdrucks und der damit notwendigen Positionierung der Städte entstanden Mitte der 90er Jahre die ersten Strategiepläne für Städte in Europa. Dieses Instrument soll vor allem zur Profilierung und Positionierung einer Stadt im europäischen und globalen Kontext beitragen (Giffinger et al. 2003). Ausgelöst durch den allgemeinen Trend europäischer Städte, neue Konzepte für die Stadtentwicklung zu entwerfen, entstand im Jahr 2000 der erste Strategieplan für Wien. Schon vier Jahre später wurde ein zweiter Strategieplan für die Stadt entwickelt. Der Strategieplan ist kein räumlicher Plan, enthält aber räumlich wirksame Projekte. Die Konzeption des Strategieplans beruht auf einem integrativen Ansatz. Ausgehend vom Leitbild werden Strategiefelder gebildet, welche strategische Ziele sowie die dafür notwendigen Projekte zur Umsetzung beinhalten. Der Strategieplan ist sektorübergreifend orientiert und soll damit der Komplexität städtischer Planungsbereiche, die voneinander abhängen und oft ineinander greifen, gerecht werden, indem ein ganzheitlicher Plan geschaffen wird.

Bisher wurden in Wien zwei Strategiepläne entwickelt. Dabei ist festzustellen, dass die Bedeutung des Wiener Strategieplans nicht klar ist und sich je nach Sichtweise der jeweiligen Akteure erheblich unterscheidet⁵. Sogar die Meinungen der Politiker und Planer zu diesem Konzept differieren beträchtlich. Die Funktion des Strategieplans birgt eine Fülle an möglichen Interpretationen. Die einen sehen ihn als die Darstellungsform neuer Möglichkeiten und Wege für die Zukunft der Stadt, andere wiederum behaupten, er sei eine bloße Ansammlung der Projekte, die gerade in Bearbeitung sind. Die letzte Haltung verdeutlicht die Gefahr, den Strategieplan zu einem Nachschlagewerk verkümmern zu lassen, da er nur Empfehlungscharakter hat. Weiters ist der Plan ein unräumliches Planungsinstrument mit räumlichen Auswirkungen. Der Plan setzt die Bemühungen der Stadt um, die Magistratsdienststellen und Geschäftsstellen zu vernetzen. Zweifelsohne zeigt er auch Wege, Möglichkeiten und Zukunftschancen der Stadt auf. In Folge der ganzheitlichen Sicht der Stadt

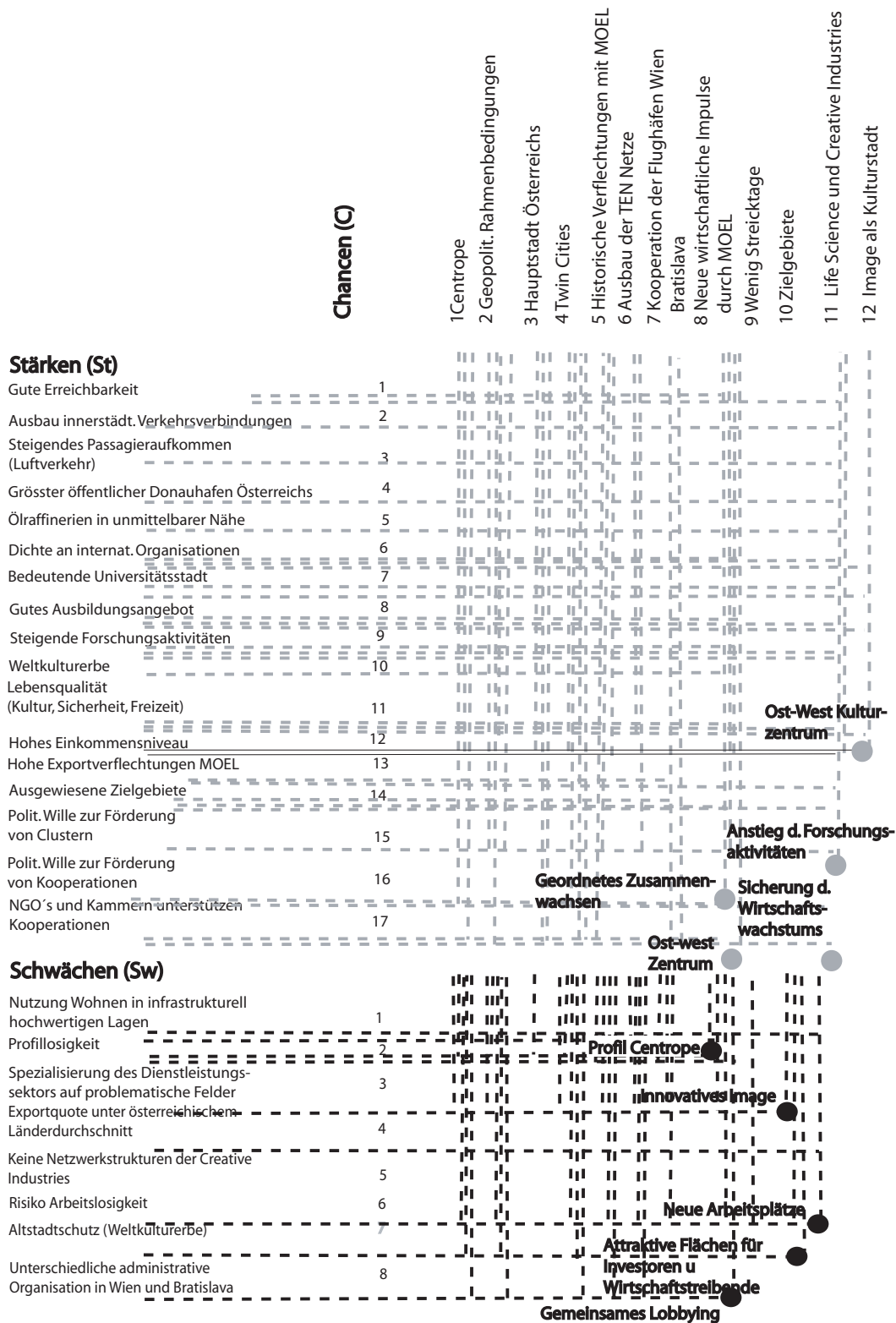
werden sektoral voneinander getrennte Probleme miteinander verbunden, wodurch neue Lösungswege aufgezeigt werden können. Vergleicht man den Strategieplan 2000 mit dem von 2004, so können allerdings keine nennenswerten Unterschiede der Pläne festgestellt werden. Viele der Leitideen haben exakt den gleichen Wortlaut, was den Verdacht aufkommen lässt, dass der zweite Strategieplan im wesentlichen identisch mit seinem Vorgänger ist. Die fünf Strategiefelder entsprechen beispielsweise exakt denen aus dem Jahr 2000. Es ist also nicht klar, weshalb innerhalb so kurzer Zeit ein weiterer Strategieplan erarbeitet werden musste. Es ist zu befürchten, dass die Erstellung zweier Strategiepläne innerhalb so kurzer Zeit dem Konzept mehr schadet als nutzt. Es bleibt ein Diskussionsbedarf hinsichtlich der Stellung dieses Konzepts. Ob der Strategieplan ein mitwachsendes, sich an neue Gegebenheiten der Stadt anpassendes Papier oder aber eine Bestandsaufnahme des Status quo ist, hängt sowohl von den direkt als auch von indirekt betroffenen Akteuren ab (Giffinger et al. 2003).

Kooperationen

Ein weiterer wichtiger Ansatz, um die Wettbewerbsfähigkeit zu beeinflussen, sind Kooperationen. Wien ist Mitglied in einer Vielzahl von Netzwerken und versucht so, im Erfahrungsaustausch mit anderen Städten von deren Wissen zu profitieren und Synergieeffekte zu nutzen. Centrope und insbesondere, das damit verbundene Projekt der Twin Cities ist sicherlich eine der bedeutendsten Kooperationen der Stadt Wien. Centrope ist ein Leitprojekt der Europa Region Mitte, das durch die Notwendigkeit der Neupositionierung in einem wachsenden Europa entstand. Durch die EU verbessern sich die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit der Länder, durch welche speziell die Regionen Centropes in der EU an „Gewicht“ (6 Millionen Einwohner, 3 Millionen Arbeitsplätze) gewinnen können, beträchtlich. Bis Ende 2005 soll durch das Projekt Centrope ein multilateraler, verbindlicher und nachhaltiger Kooperationsrahmen geschaffen werden.

Centrope ist Teil des INTERREG-III A CADSES II Projekts „BAER – Building a European Region“, welches am 22. September 2003 in Kittsee beschlossen wurde. Ein für Wien sehr wichtiges Kooperationsprojekt, welches aus Centrope entstand, sind die Twin Cities. Die beiden Hauptstädte, Wien und Bratislava, die nur 60 km voneinander entfernt liegen, versuchen durch eine effektive Zusammenarbeit, gemeinsam Planungen abzustimmen, in der EU an Gewicht zu gewinnen und insgesamt die Wettbe-

Abbildung 2: Verknüpfung der Chancen, Schwächen und Stärken der Stadt Wien



Quelle: Anderlohr, 2006, S. 110

werbsfähigkeit der beiden Städte zu stärken. Es ist als sehr positiv zu werten, dass sowohl Unternehmen als auch die Politik ein großes Interesse an einer erfolgreichen Kooperation zeigen.

Laufzeit des Projektes, welches durch EFRE (Europäische Fonds zur Regionalentwicklung) kofinanziert wird, ist September 2003 bis März 2006. Dieses Projekt soll das geordnete Zusammenwachsen der Region unterstützen. Regionen Tschechiens, der Slowakei und Ungarns sind die Partner von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Das Projekt begann 2003 zu einem Zeitpunkt, als die Partner der österreichischen Seite noch keine Mitglieder waren. Dies führte zu Schwierigkeiten in der Kooperation, die in der nächsten Programmperiode behoben werden sollten. Da das Projekt durch EFRE – Mittel kofinanziert wird, auf welche nur Mitglieder der EU Anrecht haben, kann das Geld nur in Österreich ausgegeben werden. Slowakei, Ungarn und Tschechien können deshalb noch keine Mittel aus diesem Topf beziehen. Dieser Umstand zieht weiters die Konsequenz nach sich, dass aus formalen Gründen nur die Projektträger (Empfänger der EFRE – Mittel) im Entscheidungsgremium sitzen dürfen.

Die aus formalen Gründen erzwungene Ungleichstellung sowie die unterschiedlichen wirtschaftlichen Bedingungen zwangsläufig zu einem Ungleichgewicht zwischen den Partnern. Österreich in Folge dieser Bedingungen eine aktive und dominante Rolle im Centropo - Prozess. Dies hat Unstimmigkeiten und Eifersüchteleien zur Folge. Diese komplexe Situation des Centropo Prozesses verdeutlicht die Herausforderungen grenzüberschreitender Kooperationen und Netzwerke.

6. Entwicklungspotentiale in Folge einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit der MOEL

Im Folgenden werden mit Hilfe einer SWOT⁶ die Entwicklungspotentiale und –hemmnisse Wiens analysiert. und zeigen graphisch die sich aus der Verknüpfung von Chancen, Risiken, Stärken und Schwächen der Stadt Wien ergebenden Entwicklungspotentiale aber auch Hemmnisse. Diese Form der Darstellung erfordert eine starke Vereinfachung der komplexen Gegebenheiten in Wien, zeigt aber deutlich die Stärken und Schwächen Wiens auf und ist somit eine gute Diskussionsgrundlage.

Die für Wiens Entwicklung wichtigsten Potentiale stehen fast alle mit Wiens Nähe zu den MOEL in

Verbindung. Betrachtet man anhand der SWOT⁷ die Faktoren mit dem größten Einfluss, so wird deutlich, dass vor allem die geopolitischen Rahmenbedingungen, die auch Faktoren wie die historischen Beziehungen der MOEL, die neuen wirtschaftlichen Impulse durch die MOEL oder die Exportverflechtungen mit den MOEL umfassen, ausschlaggebend für die dynamische Wirtschaft Wiens sind. Da diese wirtschaftliche Situation als relativ stabil angesehen werden kann, ist davon auszugehen, dass Wien mittelfristig aufgrund seiner Lage wirtschaftlich weiterhin profitieren wird. Die Gelegenheiten am Markt sind zahlreich und so wird alleine auf Bestreben der regionalen Unternehmen ein Zusammenwachsen der Region Centropo stattfinden. Die Frage ist nur, auf welche Weise die Region zusammenwachsen wird. Dies kann ausschlaggebend für die zukünftige Lebensqualität und nachhaltige Entwicklung der Stadt Wien, aber auch der gesamten Region, sein.

Wien als Ost-West- Zentrale und - Kulturzentrum

Infolge der geographischen Situation hat Wien das Potential zu einem Austausch- und Knotenpunkt zwischen Ost und West zu werden. Die vorhandenen Exportverflechtungen mit Städten der MOEL zeigen, dass Wien in dieser Hinsicht ein Potential vorzuweisen hat. Hierbei treten auf Grund der vorhandenen Input- und Outputfaktoren zwei mögliche Funktionen hervor:

- Wien als Ost-West Zentrale für Unternehmen im Dienstleistungsbereich, die die Ostmärkte erschließen wollen
- Wien als Zentrum der Ost-West Kulturszene

Wien bietet im Gegensatz zu vielen Staaten der MOEL, v.a. in punkto Sicherheit und Kultur, einen hohen Standard an Lebensqualität. Außerdem ist das Image Wiens international als politisch stabile Stadt gefestigt. Durch das hohe Maß an Lebensqualität werden genügend Gelegenheiten geboten, um hoch qualifizierte Mitarbeiter anzuziehen. Die historische Bausubstanz, welche Großteils durch das Weltkulturerbe geschützt wird, zieht zum einen Touristen an, erhöht aber auch das Potential der Stadt als repräsentativer Standort für Unternehmen. Hinderlich könnten diesbezüglich allerdings die mit dem Altstadtsschutz verbundenen Restriktionen für den Umbau und die Nutzung von Gebäuden sein (Puchinger et al. 2004). Dadurch, dass Wien UN Sitz und Standort einiger internationaler Unternehmen (Siemens, Baxter, Coca Cola etc.) sowie Institutionen (OPEC, UN) ist, gibt es zahlreiche internationa-

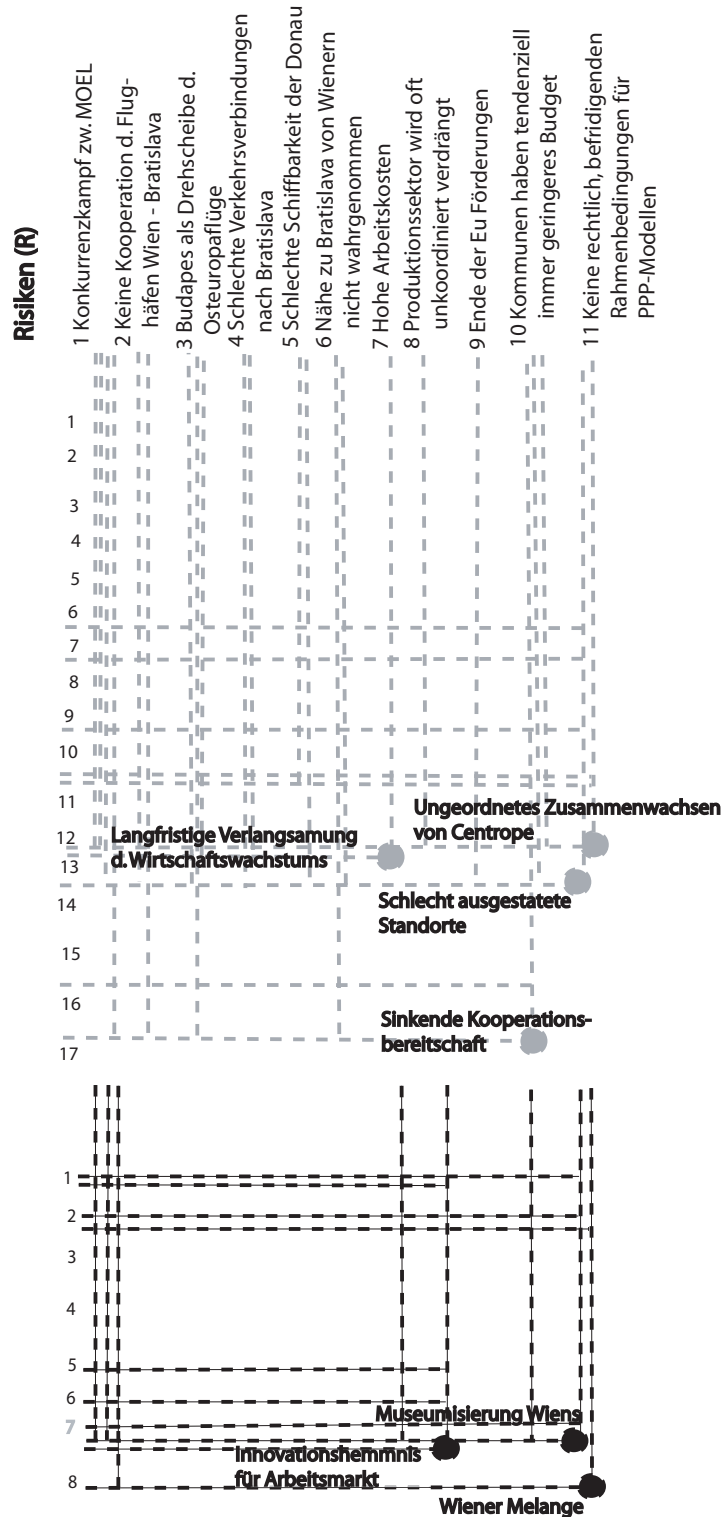
Abbildung 3: Verknüpfung der Stärken, Schwächen und Risiken der Stadt Wien

Stärken (St)

- Gute Erreichbarkeit
- Ausbau innerstädt. Verkehrsverbindungen
- Steigendes Passagieraufkommen (Luftverkehr)
- Grösster öffentlicher Donauhafen Österreichs
- Ölraffinerien in unmittelbarer Nähe
- Dichte an internat. Organisationen
- Bedeutende Universitätsstadt
- Gutes Ausbildungsangebot
- Steigende Forschungsaktivitäten
- Weltkulturerbe
- Lebensqualität (Kultur, Sicherheit, Freizeit)
- Hohes Einkommensniveau
- Hohe Exportverflechtungen MOEL
- Ausgewiesene Zielgebiete
- Polit. Wille zur Förderung von Clustern
- Polit. Wille zur Förderung von Kooperationen
- NGO's und Kammern unterstützen Kooperationen

Schwächen (Sw)

- Nutzung Wohnen in infrastrukturell hochwertigen Lagen
- Profillosigkeit
- Spezialisierung des Dienstleistungssektors auf problematische Felder
- Exportquote unter österreichischem Länderdurchschnitt
- Keine Netzwerkstrukturen der Creative Industries
- Risiko Arbeitslosigkeit
- Altstadtschutz (Weltkulturerbe)
- Unterschiedliche administrative Organisation in Wien und Bratislava



Quelle: Anderlohr, 2006, S. 110

le Schulen (französische, russische, japanische, englische, amerikanische, muslimische und jüdische Schulen) als auch Ausbildungsstätten. Diese Kombination der Stärken der Stadt Wien lässt die Hauptstadt Österreichs als Headquarter-Standort für Firmen mit Ostausrichtung geeignet erscheinen. Auch könnten Unternehmen und Institutionen, die von den Erfahrungen profitieren wollen, die im Laufe der Zeit mit grenzüberschreitenden Kooperationen, EU-Lobbying und EU-Fördergeldern in Wien gesammelt wurden, angezogen werden. Im Centrope Prozess wurde beispielsweise eine Beratungsstelle für die Centrope-Staaten eingerichtet, um so Städten aus Ungarn, der Slowakei und Tschechien zu helfen, EU finanzierte Projekte zu akquirieren. Diese Kompetenzen sollten weiter ausgebaut werden. Wichtig für die Entfaltung dieses Potentials ist auch die Verbesserung bzw. der Ausbau der Infrastruktur in die MOEL. Außerdem weist Wien eine nicht zu vernachlässigende Anzahl an Immigranten der MOEL auf (Magistrat 18 2005). Diese Situation sollte durch eine intelligente Integrationspolitik als Chance zur Bildung eines Ost-West- Zentrums genutzt werden.

Das kreative Potential Wiens ist unumstritten. Die Konzentration von Creative Industries in der Stadt, der politisch wachsende Wille zur Förderung dieser Branchen und das etablierte Image Wiens als Kulturstadt könnten die entsprechende Plattform für eine OST-WEST Kulturszene bieten. Wien liegt an der Schnittstelle zu den MOEL und kann so west- und osteuropäische Kultur verbinden. Außerdem bestehen noch Affinitäten zahlreicher MOEL aus der k.u.k Monarchie, die Wien für die Entstehung einer Ost-West Kulturszene geeignet scheinen lassen. Weitere Stärken der Stadt Wien, die einen fruchtbaren Boden für Creative Industries schaffen, sind die hohe Lebensqualität sowie die vorhandenen Universitäten und Ausbildungsstätten. Gerade die Universitäten der bildenden Künste haben einen sehr guten Ruf in ganz Europa. Creative Industries haben eine positive Ausstrahlungswirkung. Diese positiven externen Effekte stärken weitere Bereiche und somit in Summe die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt. Durch die Entstehung einer OST-WEST Kulturszene kann ein innovatives Klima geschaffen werden, indem das etwas verstaubte Image Wiens als Sissi- und Walzerstadt durch eine innovative Kulturszene erweitert wird.

Geordnetes Zusammenwachsen der Region Centrope

Standorttheorien wie die Zentralen Orte (LÖSCH, CHRISTALLER) oder die Netzwerktheorie (DUPUY) sprechen dafür, dass die Region Centrope auf Grund der vorhandenen wirtschaftlichen Gegebenheiten zusammenwachsen wird. Der geplante Ausbau der TEN-Netze wird das Zusammenwachsen der Region unterstützen. Wenn die geplante Kooperation der beiden Flughäfen Wien und Bratislava und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt wird, wird sich der Prozess des Zusammenwachsens noch verstärken. Ein ungeordnetes Zusammenwachsen der Twin Cities, welches ausschließlich auf den Gesetzmäßigkeiten des Marktes beruht, würde viele Gefahren in sich bergen und könnte deshalb zukünftig ein Hemmnis für die Region darstellen. Wenn auch etwas verspätet, so hat Österreich letztendlich die Wichtigkeit einer Kooperation mit den MOEL erkannt und fördert insbesondere das Projekt Centrope und die Twin City Kooperationen. Auch die Kammern und NGO's sehen ein Zusammenwachsen der Region als essentiell um die Wettbewerbsfähigkeit Wiens zu halten und zu erhöhen. Die Tatsache, dass nicht nur die Politik sondern auch die Vertreter der Wirtschaftstreibenden an einem geordneten Zusammenwachsen interessiert sind, erhöht die Wahrscheinlichkeit der Realisierung dieses Potentials. Die PGO⁸ könnte ein hilfreiches Instrument darstellen, um eventuelle supranationale Festlegungen im Bereich der Raumplanung zu koordinieren. Die Veränderungen der Siedlungsstruktur und des Verkehrs machen grenzüberschreitende Planungen notwendig, welche supranational geplant und abgestimmt werden müssen. Dies stellt die betroffenen Gemeinden an den Staatsgrenzen vor administrative und rechtliche Herausforderungen, die geklärt werden müssen.

Sicherung des Wirtschaftswachstums und Anstieg der Forschungsaktivitäten

Bezüglich des Wirtschaftswachstums gehört Wien zu den TOP Ten im europäischen Siedlungssystem. Diese Position scheint auf Grund der geopolitischen Lage mittelfristig gesichert. Um langfristig das hohe Einkommensniveau, das Wirtschaftswachstum und schlussendlich die Lebensqualität zu halten, müssen schon jetzt die Weichen gestellt werden. Sehr positiv auf das Wirtschaftswachstum würde sich die Realisierung der geplanten Flughafenkooperation auswirken. Auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist eine notwendige Maßnahme, um das hohe wirt-

schaftliche Entwicklungsniveau zu halten. Der Ausbau der TEN-Netze verbessert die Erreichbarkeit und damit auch den wirtschaftlichen Austausch mit den Städten der MOEL, insbesondere Bratislava. Die vorhandenen Stärken Wiens, die das momentane positive Wirtschaftswachstum beeinflussen, werden auch in Zukunft zu einer wirtschaftlichen Dynamik beitragen. Es ist deshalb wichtig, darauf zu achten, weiche Standortfaktoren wie Lebensqualität und Ausbildung zu schützen und auszubauen. Die vom STEP ausgewiesenen Zielgebiete können bei hochwertiger Standortqualität zu einer Sicherung des Wirtschaftswachstums beitragen. Die Zielgebiete stellen auch in Zukunft Flächen für die Wirtschaftstreibenden zur Verfügung und gewährleisten somit die Anziehung von Unternehmen und können einer Abwanderung vorbeugen.

Gerade der Bereich der Forschung ist auf Grund der Notwendigkeit von hochqualifiziertem Humankapital auf weiche Standortfaktoren angewiesen. Der Life Science Cluster, welcher sich in Wien mehr und mehr festigt, kann zu einem Anstieg der Forschungsaktivitäten beitragen. Die Politik kann zwar keinen Cluster an sich schaffen, aber sie kann die notwendigen Rahmenbedingungen in einer Stadt setzen, um einen fruchtbaren Boden für Forschungsaktivitäten zu schaffen. Durch ihre Clusterpolitik signalisiert die Stadt Wien ihren Willen, Forschung und Entwicklung zu fördern.

Profil: Centrope

Wien ist seit langem ein Tourismusmagnet und dies v.a. auf Grund seines Images als Kunst, Kultur und Sissi-Stadt. Kaiserliche Traditionen und Wiener Kaffeehauskultur mögen zwar dem Tourismus dienen, doch handelt es sich hierbei nicht um ein dynamisches, innovatives, sondern um ein recht verstaubtes Profil. Das derzeitige Image der Stadt Wien sollte aus diesem Grund erweitert werden. Der Boden für ein komplementäres Profil ist auch schon vorhanden. Die geopolitische Situation, die Primatstellung als Hauptstadt Österreichs, die Twin City Situation sowie die neuen wirtschaftlichen Impulse durch die MOEL können zu der Entwicklung eines innovativen Profils beitragen. Wien trägt gemeinsam mit Bratislava das Potential einer Ost-Westdrehseibe, als Mittelpunkt von Centrope, in sich. Durch ein neues Selbstverständnis der Stadt, als Twin City, könnten neue wirtschaftliche Impulse ausgelöst werden. Gelingt es Wien und Bratislava durch Kooperation eine gemeinsame Region zu bilden, so können sich beide Städte als Drehseibe für Ost und West profilieren.

Gemeinsames Lobbying der Region Centrope

Gerade in den westlichen Ländern Europas ist die einzigartige geopolitische Lage Wiens und auch der Region Centrope nicht im Bewusstsein von Wirtschaftstreibenden. Es ist außerdem anzunehmen, dass dies vielen Menschen der westlichen Länder Europas gar nicht bekannt ist. Weiters sind weder die Twin Cities noch Centrope bekannte „Markennamen“. Für die Herausbildung eines Profils ist jedoch gerade die Herausbildung einer „Marke“ notwendig. Dies ist ein Potential, das v.a. auf politischer Ebene entwickelt werden muss. Dafür sind Kooperationen, EU-Lobbying, aber auch die Überwindung der unterschiedlichen administrativen Strukturen in Wien und Bratislava notwendig. Es müssen möglichst unbürokratische, supranationale Strukturen gefunden werden, um eine gemeinsame, effiziente Vermarktung zu fördern. Dies ist auch im Hinblick auf die Mitgliedschaft in der EU von Bedeutung. Die Interessen der Region Centrope werden in der EU nur dann wahrgenommen, wenn sie durch Lobbying entsprechend vertreten werden. Nur dann können gerade die Strukturfonds, welche zur Entwicklung von Regionen beitragen, ausgeschöpft werden. Dies könnte auch für die Staaten der MOEL von Bedeutung sein, da sie schwerer an nationale Gelder kommen als Wien, Niederösterreich oder das Burgenland. Für eine gleichberechtigte Kooperation ist die finanzielle Situation der Partner, welche durch Lobbying gefördert werden kann, nicht ohne Bedeutung.

Attraktive Flächen für Investoren und Wirtschaftstreibende

Die Festlegung der Nutzung Wohnen in den Gründerzeitvierteln und das Altstadtschutzgesetz vertreiben viele Unternehmen aus der Innenstadt. Die Vorschriften für Erweiterungen oder zur Ansiedlung sind aufwendig und erhöhen die Faktorkosten der Unternehmen. So wird die Innenstadt mehr und mehr zu einem repräsentativen Standort, den sich auch viele Dienstleister nicht leisten können. Die ausgewiesenen Zielgebiete der Stadt Wien stellen eine Chance dar, solche Unternehmen in der Stadt zu halten. Bedingung dafür ist allerdings eine gute infrastrukturelle Ausstattung der Standorte, welche die Stadt bereitstellen muss. Die geopolitische Situation Wiens kann wiederum dazu beitragen, dass ausgelöst durch die damit verbundene wirtschaftliche Dynamik, vermehrt Unternehmen angezogen werden.

7. Entwicklungshemmnisse in Folge einer starken Konkurrenzsituation der MOEL

Langfristige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums

Hohe Exportverflechtungen mit den MOEL, Lebensqualität und das gute Ausbildungsniveau sowie die geopolitische Lage werden zunächst auch weiterhin für ein gutes Wirtschaftswachstum in Wien sorgen. Gelingt es jedoch nicht, eine kooperative Zusammenarbeit mit Bratislava, Centrope und anderen Städten der MOEL zu schaffen, so besteht die Gefahr, dass sich eine Konkurrenzsituation einstellt, die auf Dauer zu wirtschaftlichen Nachteilen für Wien führen kann. Die Autobahn nach Bratislava befindet sich zwar im Bau, wird aber wohl noch ein paar Jahre brauchen, bis sie fertig gestellt ist. Im Schienenverkehr sind noch große Mängel zu beklagen. Werden diese Mängel nicht bald behoben, so trägt dies zu einer Behinderung des wirtschaftlichen Austauschs bei. Nachteilig wirkt sich auch die oft unkoordinierte Verdrängung von Unternehmen aus dem Produktionssektor aus. Gewerbeflächen in der Stadt werden prioritär Dienstleistungsunternehmen zur Verfügung gestellt, da diese besser verträglich mit der Nutzung Wohnen scheinen. Eine Verdrängung des Produktionssektors kann sich aber auch nachteilig auf den tertiären Sektor auswirken und damit auf die Stadtwirtschaft insgesamt. Viele der Dienstleistungsunternehmen sind mit dem sekundären Sektor verflochten. Aus diesem Grunde kann man Entwicklungen des sekundären Sektors nicht völlig vom tertiären trennen. Ein weiterer Punkt, der das Wirtschaftswachstum indirekt beeinflussen könnte, ist das mangelnde Bewusstsein der Nähe Bratislavas und der damit verbundenen wirtschaftlichen Chancen. Gerade die Wiener realisieren nicht, dass sich nur 60 km entfernt eine weitere Hauptstadt befindet (Kofler, Gahbauer 2005). Die Nähe zu einem weiteren attraktiven Wirtschaftsstandort ist nicht im Bewusstsein vorhanden und stellt somit ein Hemmnis für ein Zusammenwachsen der Region dar, was auch auf die wirtschaftlichen Aktivitäten Auswirkungen haben kann. Ein weiterer wirtschaftlicher Nachteil gegenüber den MOEL sind auch die höheren Arbeitskosten in Wien. Dies veranlasst Unternehmen dazu, Bratislava und nicht Wien als Standort zu wählen.

Sinkende Kooperationsbereitschaft

Durch Nichtkooperation, also defektierendes Verhalten, wird die Kooperationsbereitschaft des Partners gemindert. Erfolgreiche Kooperation kann nur durch Vertrauen entstehen. (Axelroth 2000) In einer Konkurrenzsituation ist dies nur schwer möglich. Im Falle einer starken Konkurrenz zwischen Wien und Bratislava wäre auf Dauer ist mit unkooperativen Verhalten zu rechnen. Somit würde die Kooperationsbereitschaft von Politikern, Kammern und NGO's mittelfristig sinken. Es ist anzunehmen, dass die Kommunen in diesem Falle bei ihrem tendenziell abnehmenden Budget weniger Geld in dieses Projekt investieren werden. Dies wiederum würde zu einem unkoordinierten Zusammenwachsen der Region führen. Weiters ist ein Ende der EU Förderungen in Sicht, was sich bei ungenügendem Lobbying in Brüssel ebenfalls ungünstig auf diese Situation auswirken kann. Lobbying, welches eine Erhöhung der Strukturfonds zum Ziel haben sollte, ist jedoch nur bei einer Kooperation der Partner möglich.

Ungeordnetes Zusammenwachsen von Centrope

Auf planerischer Ebene geht es beispielsweise darum, dass die Veränderung von Inputfaktoren, wie Infrastrukturausbauten, Siedlungserweiterungen (dies betrifft v.a. Veränderungen der Siedlungsstruktur in Grenzregionen), mit den betroffenen Nachbarstaaten abgestimmt wird. Der Erfolg bei der Umsetzung hängt hierbei von einer effizienten Zusammenarbeit der politischen und planerischen Ebenen ab. Die Politik kann durch die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen dazu beitragen, die wirtschaftliche Dynamik langfristig zu erhalten. Hierbei geht es darum geeignete Strukturen zu finden, die eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit möglichst wenig Reibungsverlusten ermöglichen. Es sollte vermieden werden, dass die Partner durch umständliche und langwierige, bürokratische Abläufe an der Erreichung des eigentlichen Ziels gehindert werden. Wesentlich ist hierbei auch, dass ein gleichberechtigtes Zusammenarbeiten, das momentan noch nicht möglich ist, erreicht wird. Mit Hilfe dieser Strukturen können sich die Beamten auf planerischer Ebene gemeinsame Ziele zur Entwicklung stecken und Maßnahmen gemeinsam ausarbeiten. Neben dem Infrastrukturausbau sind Forschung und Entwicklung ein wichtiges, zukunftsträchtiges Segment im Dienstleistungsbereich. Zum Ausbau und zur Verbesserung dieses Bereiches könnte beispielsweise eine intensivere Zusammenarbeit der Bildungseinrichtungen in der Region vorteilhaft sein.

Die Weichen von Centrope werden mit Ablauf des INTERREG-Projekt-II „BAER – Building a European Region“, welches die Finanzierungsbasis von Centrope ist, neu gestellt werden müssen. Derzeit ist die Organisation von Centrope noch suboptimal, da sie aufgrund der schon erwähnten, erforderlichen Vorrangstellung Österreichs zu einer unausgewogenen Kooperation führt. Diese erzwungene Dominanz der österreichischen Seite verhindert eine gleichberechtigte Kooperation, die aber ein wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Kooperation ist. Durch eine starke Konkurrenzsituation der MOEL würde eine gleichberechtigte Kooperation verhindert werden.

Schlecht ausgestattete Standorte

Die SWOT Analyse verdeutlicht, dass die vom STEP ausgewiesenen Zielgebiete einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit von Wien haben können. Sie können dabei jedoch sowohl einen negativen als auch einen positiven Beitrag zur weiteren Entwicklung Wiens leisten. Viele dahindümpelnde Standorte wären ein schlechtes Aushängeschild für Wien, neue gut ausgestattete Standorte würden die Wettbewerbsfähigkeit Wiens festigen und erweitern. Ausschlaggebend ist, ob sich die Stadt Wien weiterhin den hochwertigen Infrastrukturausbau leisten kann. Es ist als positiv hervorzuheben, dass sich die Stadt Wien zu Prioritäten in der Stadtentwicklung bekennt, und diese deutlich macht. Gelingt es in den Zielgebieten eine hochwertige Standortqualität zu schaffen, so trägt die Entwicklung dieser Gebiete nicht nur zur wirtschaftlichen Stabilität, sondern auch zur Wahrung der hohen Lebensqualität Wiens bei. Die hohe Lebensqualität ist eine wesentliche Stärke Wiens und hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Allerdings könnte das tendenziell sinkende Budget der Kommunen einen negativen Einfluss auf die qualitative Entwicklung der Standorte haben. Hier gilt es, zukünftig in Abstimmung mit den Bedürfnissen des Marktes eine klarere Prioritätenreihung der Entwicklung von Standorten vorzunehmen. Eine Möglichkeit das tendenziell sinkende Budget der Kommunen auszugleichen, ist die Entwicklung von Stadtgebieten über PPP-Modelle. Gerade Zielgebiete, wie das Flugfeld Aspern eignen sich für solche Modelle. Da jedoch am Markt andere Spielregeln als in der Politik herrschen, bergen PPP-Modelle sowohl für den Privaten als auch für die öffentliche Hand, Risiken in sich, die durch eine durchdachte Umsetzung vermieden werden sollten. Ein privates Unternehmen muss ökonomisch denken und handeln, um am Markt

bestehen zu können, ein öffentliches hingegen kann auch Zielsetzungen verfolgen, die nicht gewinnbringend sind, jedoch das Allgemeinwohl fördern. Investoren beschwerten sich häufig über die Intransparenz und Zähigkeit von Verfahrensabläufen. Dies ist neben dem häufig fehlenden ökonomischen Verständnis, Streitigkeit und Profilierungssucht der Politiker der Grund, warum PPP – Projekte bei finanzstarken Unternehmen auf Ablehnung stoßen können. Für finanzstarke Unternehmen sind in Österreich derzeit vor allem Großprojekte mit einem hohen Innovationsanteil und Komplexitätsgrad interessant (Muhm-Knabl, 2005).

Museumisierung Wiens

Wie schon öfters erläutert kann es durch das Altstadtschutzgesetz zu negativen Effekten für Unternehmen, aber auch für neue architektonische Gestaltungsmöglichkeiten, kommen. Der Denkmalschutz stellt nicht nur Unternehmen vor eine schwierige Situation, sondern kann auch Architekten in ihrer kreativen Entfaltung behindern. Dies führt dazu, dass zum einen Unternehmen aus der Innenstadt abwandern, zum anderen die Stadt nur mehr erhalten, nicht aber weiter gestaltet wird. Wien ist dann im Extremfall nur mehr ein Museum für Touristen, vermittelt jedoch nicht den Eindruck einer innovativen, dynamischen Stadt. Sicherlich hat die Ernennung zum Weltkulturerbe viele positive Effekte im Bereich Tourismus und auch Erhaltung historisch wertvoller Bausubstanz. Bei zu restriktiver Anwendung wird allerdings eine Weiterentwicklung der Stadt im 21. Jahrhundert zu einer modernen, aufgeschlossenen Stadt behindert.

Wiener Melange

Die eben beschriebene Museumisierung Wiens in Kombination mit einem eventuellen Konkurrenzkampf zwischen den MOEL führt dazu, dass Wien nicht das Profil einer dynamischen Stadt inmitten von Centrope aufbauen kann. In diesem Fall kommt es zur Wiener Melange. Wien wird sicherlich weiterhin als Stadt der Musik und der rauschenden Bälle bekannt sein. Dies sind jedoch Traditionen aus der k.u.k Monarchie, die nicht als Profil für eine innovative, aufgeschlossene Stadt dienen können. Sicherlich ist dieses Image ein Bestandteil des Wiener Charmes. Die positiven Effekte, die dadurch entstehen, sollten auch weiterhin genutzt werden. Als Profil für eine aufgeschlossene, innovative Stadt kann es allerdings nicht dienen. Eine Wiener Melange vermittelt kein aussagekräftiges, anziehendes Bild einer Stadt, sondern bietet von jedem etwas, ohne zu zeigen, was die Stadt wirklich könnte.

Innovationshemmnis für den Arbeitsmarkt

Wien ist zwar eine entwicklungsstarke Stadt, doch konnten, wie schon erwähnt, kein nennenswerter Anstieg an Arbeitsplätzen festgestellt werden. Die erschwerten Bedingungen für Unternehmen im Altstadtbereich aber auch in den Gründerzeitvierteln könnten zu einem Innovationshemmnis für Unternehmen werden. Weiters kann sich die oft unkoordinierte Verdrängung von Unternehmen aus dem Produktionssektor negativ auf die Stadtwirtschaft und damit auch auf Arbeitsplätze auswirken. Gewerbeflächen in der Stadt werden prioritär Dienstleistungsunternehmen zur Verfügung gestellt, da diese besser verträglich mit der Nutzung Wohnen scheinen. Eine Verdrängung des Produktionssektors kann sich aber auch nachteilig auf den tertiären Sektor auswirken und damit auf die Stadtwirtschaft insgesamt. Ein zusätzlicher Konkurrenzkampf zwischen den MOEL, sowie die hohen Arbeitskosten in Wien könnten sich à la longue negativ auf die Arbeitsmarktsituation auswirken. Die Förderung des Dienstleistungssektors von Seiten der Stadt Wien, in Anbetracht des Trends europäischer Städte zum tertiären Sektor hin, ist prinzipiell sinnvoll. Allerdings ist die unbewusste Verdrängung des Produktionssektors in die Wiener Umlandregion bedenkenswert. Der Dienstleistungssektor benötigt letzten Endes den Produktionsbereich. Aus diesem Grunde sollte eine Verknüpfung dieser beiden Sektoren gefördert werden. Dadurch könnte die wirtschaftliche Stabilität des Dienstleistungssektors unterstützt werden. In vielen Zielgebieten ist eine starke Bevorzugung des Dienstleistungssektors bemerkbar. Dadurch könnte bei der Entwicklung von Gebieten, wie z.B. den Gründen der ÖBB beim Südbahnhof, indirekt Produktionsunternehmen verdrängt werden. Eine verbindliche Schutzzone für Produktionsbetriebe, ähnlich der des Hochhauskonzepts, könnte einer verstärkten Abwanderung vorbeugen. Hierfür ist es allerdings erforderlich, dass die Wichtigkeit des sekundären Sektors für den Dienstleistungssektor wieder verstärkt in das Bewusstsein der Politiker rückt.

Literatur

Anderlohr, H. (2006), Ansätze der Stadtpolitik zur Beeinflussung der Wettbewerbsfähigkeit am Beispiel der Stadt Wien, Diplomarbeit, Technische Universität Wien

Axelroth, R. (2000): Die Evolution der Kooperation. R. Oldenbourg Verlag, München

Cséfalvay, Z. (1999): Die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Großstädte: Theoretische Ansätze und empirische Befunde. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien

Europäische Kommission (2005): Transeuropäisches Verkehrsnetz: TEN-V – Vorrangige Achsen und Projekte 2005. Europäische Kommission, Luxembourg

Eurostat (2005): Regionen: Statistisches Jahrbuch 2005. Europäische Kommission, Luxembourg

Giffinger R., Wimmer H., Kramar H., Tosics I., Szemö, H. (2003): Sozialverträgliche Stadtentwicklung im Städteettbewerb. Wiener Beiträge zur Regionalwissenschaft, Nr. 18, Institut für Stadt- und Regionalforschung, Wien

Giffinger, R., Kalasek, R., Binder, B. (2004): Kleinräumige Wirtschaftsentwicklung im dicht genutzten Stadtgebiet von Wien. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Wien

Grabow, B., Hollbach-Grömig, B. (1998) Stadtmarketing – eine kritische Zwischenbilanz. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 25, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin

Irmen, E., Sinz, M., (1989): Zur Wettbewerbsfähigkeit der Regionen in der Europäischen Gemeinschaft. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8/9, S. 589-602

Junker, R. (1998) Stadtmarketing. Der Stand der Dinge aus Sicht der Stadtplanung. Raumplanung, Heft 82, S. 152-156

Kofler, A., Gahbauer, S. (2005): Twin Cities. Executive Summary. Band 1/3, im Auftrag der Industriellenvereinigung – Landesgruppe Wien, FESSEL-GfK, Institut für Marktforschung (Hrsg.), Wien

Kulturdokumentation, Mediacult und WIFO (2004): Untersuchung des ökonomischen Potenzials der „Creative Industries“ in Wien. Endbericht im Auftrag der Stadt Wien – Magistratsabteilung 27, Wirtschaftskammer Wien, Filmfonds Wien, Wien

Magistrat 18 (2003): Masterplan Verkehr, Wien 2003, Kurzfassung. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Wien

Magistrat 18 (2005): STEP 05, Stadtentwicklungsplan 2005. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Wien

Mayerhofer P., (2003): Zweiter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien

Muhm-Knabl, C. (2005): Öffentlich-private Partnerschaft bei der Projektentwicklung von städtebaulichen Projekten. In Forum Raumplanung, Heft 2, S. 37 – 43, ÖGR, Wien

Puchinger, K. et al. (2004): Tecnoman Perspectives, Regionaler Beitrag Wien ZEWISTA – Zentrenstruktur und Wirtschaftsstandortentwicklung. Regional Consulting, Wien

Sassen, S. (1996): Metropolen des Weltmarktes, Campus Verlag, Frankfurt am Main

Schremmer, C. (2005): Step robusta: eine neue Gangart der Stadtplanung. In Raum, Heft 58, S. 20 – 24, ÖIR, Wien

Seiser, M. (2004): Die gemütliche Biotech Nation. Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 118, S. 13, Frankfurt

Short, J.R. und Kim Y.-H. (1998): Urban Crisis/Urban Representations: Selling the City in Difficult Times. In Hall, T. und Hubbard, P. The Entrepreneurial City. S. 55-77, John Wiley & Sons Ltd. Chichester

Stiglitz, J. (1989): Finanzwissenschaft. Oldenbourg Verlag, München, Wien

Internetquellen

www.asfinag.at (ASFINAG)

www.wienweb.at (KABEL-TV - WIEN PROGRAMMVERANSTALTUNGS- UND MARKETING GESMBH)

www.statistik.at (STATISTIK AUSTRIA)

www.wien.gv.at (STADT WIEN)

Schwächen, Chancen und Risiken einer Stadt getroffen. Durch Verknüpfung dieser Faktoren werden Entwicklungspotentiale und Entwicklungshemmnisse ermittelt.

7) Die Strengths, Weakness, Opportunities, Threaten Analysis soll die Nachvollziehbarkeit erarbeiteter Leitbilder und Szenarien gewährleisten. In einer Matrixform werden auf Basis der Bestandsaufnahme qualitative Aussagen zu den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken einer Stadt getroffen. Durch Verknüpfung dieser Faktoren werden Entwicklungspotentiale und Entwicklungshemmnisse ermittelt.

8) Planungsgemeinschaft Ost

1) Diese Arbeit basiert auf der gleichnamigen Diplomarbeit Anderlohr (2006), welche unter Betreuung von Prof. Dr. Giffinger realisiert wurde.

2) Motorisierter Individualverkehr

3) Öffentlicher Verkehr

4) Mittelosteuropäische Länder

5) Nachfolgende Stellungnahmen wurden 2003 zum Strategieplan 2000 von GIFFINGER et al. (2003) in verschiedenen Experteninterviews gewonnen. Diese Sichtweisen werden auch hier eingearbeitet, da davon auszugehen ist, dass sich aufgrund der geringen Änderungen im Strategieplan 2004 nichts wesentliches verändert hat.

6) Die Strengths, Weakness, Opportunities, Threaten Analysis soll die Nachvollziehbarkeit erarbeiteter Leitbilder und Szenarien gewährleisten. In einer Matrixform werden auf Basis der Bestandsaufnahme qualitative Aussagen zu den Stärken,

Arbeitszeitverkürzung als wirtschaftspolitisches Instrument. Eine Analyse am Beispiel Frankreich

Yasmin El-Hariri

1. Einleitung

Die Arbeitszeit ist ein Thema, mit dem sich vor allem seit Beginn der industriellen Revolution sowohl Arbeitnehmer als auch Unternehmer, oft von starken Emotionen begleitet, auseinandersetzen. Lange Zeit haben Arbeiterbewegung und Gewerkschaften für bessere Arbeitsbedingungen und kürzere Arbeitstage gekämpft und schließlich mit der Einführung des Acht-Stunden-Tages einen besonders bemerkenswerten und weitreichenden Erfolg gefeiert.

Heute ist die Arbeitszeit – wenn auch aus anderer Motivation heraus – wieder zu einem Gegenstand der Betrachtung geworden. Angesichts der oft schwierigen Situation auf dem Arbeitsmarkt in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten sind innovative arbeitsmarktpolitische Maßnahmen gefragt wie nie zuvor – die Arbeitszeitpolitik stellt eine von ihnen dar. Diesbezüglich werden von verschiedenen Seiten immer wieder Stimmen laut, die eine Verkürzung der Arbeitszeit fordern. Durch eine solche Maßnahme soll nicht nur der gestiegenen Produktivität Rechnung getragen werden, sondern vor allem auch die steigende Arbeitslosigkeit bekämpft sowie die Kaufkraft und somit die gesamte Wirtschaft angekurbelt werden. Andererseits wird jedoch gleichzeitig eine gesteigerte Flexibilität mit teilweise längeren Arbeitszeiten propagiert, um Unternehmen eine bessere Anpassung an unterschiedliche Auftragslagen und damit höhere Wettbewerbsfähigkeit zu ermöglichen.

Dieser Beitrag¹ untersucht die Wirkung der Arbeitszeitverkürzung als wirtschaftspolitisches Instrument. Nach der Diskussion theoretischer Argumente sollen die Auswirkungen einer Arbeitszeitverkürzung am konkreten Beispiel des Landes Frankreich untersucht werden, wobei der Schwerpunkt auf der Analyse der arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitischen Wirkungen der Einführung der 35-Stunden-Woche gelegt wird.

In Frankreich wurde beginnend mit dem Jahr 1996 eine schrittweise Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit, welche die Reduktion der Arbeitslosigkeit

zum primären Ziel hatte, beschlossen. Vier Jahre später wurde die 35-Stunden-Woche per Gesetz eingeführt. Diese Arbeitszeitverkürzung stellt eine der drastischsten Reformen hinsichtlich der Arbeitszeit der letzten Jahrzehnte innerhalb der EU dar. Das ist auch der Grund für die Auswahl dieses empirischen Beispiels.

Ziel der Arbeit ist also die Untersuchung, ob und wenn ja welche Effekte eine Arbeitszeitverkürzung auf die wirtschaftliche Entwicklung – insbesondere auf die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt – eines Landes hat. Zur Analyse dieser Fragestellungen werden dabei einerseits deskriptiv statistischen Methoden angewandt, welche andererseits durch eine Literaturstudie einschlägiger Arbeiten unterstützt wird.

2. Arbeitsmarktheoretische Grundlagen

Um die oben angeführten Fragestellungen zu beantworten, können primär zwei Theorien herangezogen werden, die Neoklassik und die Theorie von Keynes. Diese beiden Theorien stellen zwei wesentliche und dabei zugleich gegensätzliche Strömungen der Arbeitsmarkttheorie dar. Während die Neoklassik den Arbeitsmarkt als weitgehend unabhängigen Markt ansieht, steht dieser gemäß Keynes in engem Zusammenhang mit dem Kapital- und Gütermarkt, weshalb auch die Ursachen von Arbeitslosigkeit nicht nur auf dem Arbeitsmarkt selbst gesucht werden können. Ein Rückgang der Arbeitsnachfrage resultiert demnach aus einem Rückgang der allgemeinen Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen. Dieser Nachfragerückgang führt gemäß der keynesianischen Kreislauftheorie wiederum zu einer Einschränkung der Produktion und daraus folgend zu einem Rückgang der Nachfrage nach Arbeit. Im Gegensatz dazu existiert nach der neoklassischen Theorie überhaupt keine unfreiwillige Arbeitslosigkeit, sondern lediglich freiwillige Arbeitslosigkeit aufgrund überhöhter Lohnforderungen. Gemäß des Sayschen Theorems verschafft sich im Sinne der Neoklassik darüber hinaus jedes Angebot seine erforderliche Nachfrage selbst, weshalb es zu kei-

nem generellen Nachfragemangel kommen kann. Durch geeignete Lohn- bzw. Preisadjustierungen auf dem neoklassischen Arbeitsmarkt findet dieser daher von selbst wieder ins (Vollbeschäftigungs-)Gleichgewicht zurück, eine Einflussnahme von außen würde diesen Mechanismus stören. Ganz anders wiederum sieht dies die Theorie von Keynes, gemäß welcher aufgrund unzureichender Selbstregulierungskräfte des Marktes staatliche Eingriffe in das Wirtschaftsgeschehen in Form geld- und fiskalpolitischer Maßnahmen erforderlich sind, um dieses entsprechend steuern zu können.

3. Arbeitszeitverkürzung als arbeitsmarktpolitisches Instrument

Arbeitsmarktpolitik wird üblicherweise in aktive und passive unterteilt. Unter aktiver Arbeitsmarktpolitik versteht man im Gegensatz zu passiver Arbeitsmarktpolitik, die in erster Linie in Form von Unterstützung Arbeitsloser realisiert wird, konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Nachfrage nach Arbeit, Anpassung des Angebots an veränderte Nachfragestrukturen sowie die Förderung des Ausgleichs am Arbeitsmarkt.

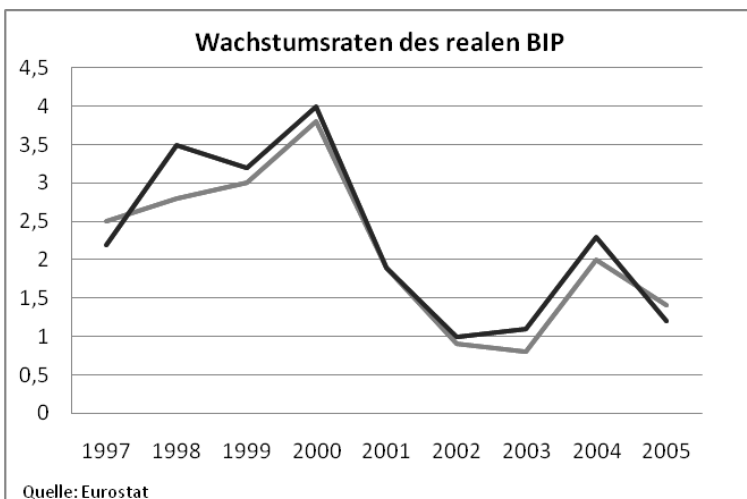
Eine mögliche dieser Maßnahmen stellt die Verkürzung der Arbeitszeit dar. Die theoretische Begründung für eine Arbeitszeitverkürzung liegt im Wesentlichen in der Annahme, dass das verfügbare Arbeitsvolumen auf eine größere Anzahl von Arbeitnehmern verteilt werden kann, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Senkung der Arbeitslosigkeit geleistet und gleichzeitig die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gestärkt werden soll (Vorkötter 1982).

Gegner einer solchen Maßnahme argumentieren hingegen in erster Linie mit der unmöglichen Umsetzbarkeit einer Arbeitszeitverkürzung aufgrund der dadurch steigenden Lohnkosten. In Gegenüberstellung zur Arbeitszeitverkürzung werden in weiterer Folge auch andere Arbeitszeitmodelle, insbesondere die Arbeitszeitverlängerung sowie verschiedene Formen der Arbeitszeitflexibilisierung diskutiert. Beide Varianten werden von politischen Kräften immer wieder propagiert, wobei vor allem eine Flexibilisierung der Arbeitszeit oft als besonders geeignetes Mittel zur Bekämpfung von Arbeitslosigkeit angepriesen wird.

4. Die Arbeitszeit in Frankreich

In Frankreich wurden in den letzten 150 Jahre die wöchentliche Arbeitszeit von 84 Stunden (1948) auf 35 Stunden (2000/2002) reduziert und gleichzeitig der bezahlte Urlaub sukzessive auf fünf Wochen gesteigert. Als besondere Kennzeichen der Arbeitszeitverkürzung in Frankreich gelten dabei insbesondere die staatliche Unterstützung der Maßnahme in Form von Ermäßigungen bei den Sozialversicherungsbeiträgen aber auch die mit dem Beginn der Verkürzung der Arbeitszeit festgelegten Möglichkeiten zur Flexibilisierung der Arbeitszeit. Während diese Flexibilisierungsbestrebungen zunächst dominierten, wurden ab Mitte der Neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts die ersten Schritte zur Einführung der 35-Stunden-Woche gesetzt, deren dezidiertes Ziel es war, die drastisch hohe Arbeitslosigkeit des Landes nachhaltig zu reduzieren. Auch hier spielte eine staatliche Förderung der Maßnahme wiederum eine große Rolle, da die Kostenneutralität für Arbeitnehmer sowie Arbeitgeber ein zentrales Kriterium für die Umsetzung der Arbeitszeitverkürzung gewesen war. Die 35-Stunden-Woche wurde daraufhin in mehreren Schritten umgesetzt (Boulin et al. 2003). Den ersten dieser Schritte stellte das „Loi Quinquennale“ aus dem Jahr 1993 dar, welches Unternehmen im Gegenzug zu einer freiwilligen Verkürzung der Arbeitszeit finanzielle Zuschüsse zu den Sozialabgaben versprach. Auch das darauf folgende Robien Gesetz (1996) setzte auf ein Anreizsystem, um Unternehmen zu einer Arbeitszeitverkürzung zu bewegen. In weiterer Folge setzten die beiden Aubry Gesetze den Grundstein zur tatsächlichen Einführung der 35-Stunden-Woche in Frankreich. Während das Gesetz Aubry I die Rahmenbedingungen der Arbeitszeitverkürzung sowie die erforderlichen Voraussetzungen für den Erhalt staatlicher Unterstützung definierte, wurden mit Aubry II die Einzelheiten bezüglich dieser Maßnahme, wie bei-

Abbildung 1: Wirtschaftswachstum



Quelle: El-Hariri 2007, S. 55, Eurostat

spielsweise die Definition und Erfassung der Arbeitszeit, Handhabung von Überstunden und Flexibilisierungsmaßnahmen festgelegt. Die Förderungen sind jeweils an Betriebsvereinbarungen zur Verkürzung der Arbeitszeit in Verbindung mit einer Sicherung bzw. Schaffung von Arbeitsplätzen gebunden. Für Höhe der Förderung ist im ersten Aubry Gesetz sowohl die Anzahl der von der Verkürzung betroffenen Arbeitnehmer als auch das Datum der Einführung der 35-Stunden-Woche ausschlaggebend, während das Ausmaß der Unterstützung im Rahmen von Verträgen nach dem zweiten Aubry Gesetz sozial gestaffelt berechnet wird.

Einen besonderen Stellenwert in Zusammenhang mit der Arbeitszeitverkürzung in Frankreich nimmt dabei der gesetzliche Mindestlohn (SMIC) ein. Einerseits wird den Unternehmen für Beschäftigte auf dem Niveau des SMIC der höchstmögliche Abschlag gewährt, um drastische Kostensteigerungen für die Unternehmen, aber auch Einkommensverluste für die Angestellten zu vermeiden. Andererseits wurde gleichzeitig eine heftige Diskussion um den Mindestlohn entfacht, was schließlich dazu geführt hatte, dass mit Beginn der 35-Stunden-Woche zwei SMIC-Sätze nebeneinander geführt wurden, um einen Anstieg des als Stundenlohn konzipierten SMIC zu verhindern.

5. Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung in Frankreich

Die Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung wurden in El-Hariri (2007) sowohl anhand von gesamtwirtschaftlichen als auch von Arbeitsmarktindikatoren dargestellt, wobei in erster Linie die Entwicklung des Wirtschaftswachstums, der Inflation sowie von Beschäftigung und Arbeitslosigkeit im Rahmen der Untersuchung Anwendung fanden. Um einen entsprechenden Vergleich herzustellen, werden die Ergebnisse der jeweiligen Entwicklung in der Eurozone gegenübergestellt.

Die Abbildungen 1,2 und 3 bilden eine graphische Darstellung der Entwicklung einiger der verwendeten Indikatoren. Die dunkle Linie stellt dabei jeweils die beobachteten Ergebnisse für Frankreich dar, während die Daten der Eurozone hell gehalten sind.

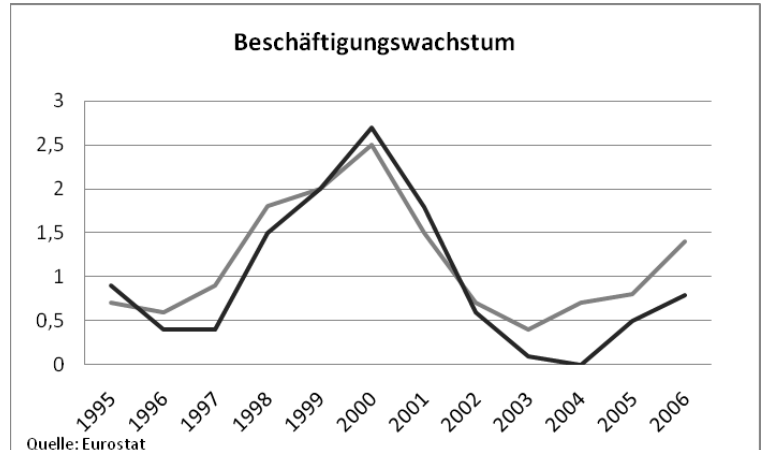
5.1 Analyse kurzfristiger Auswirkungen

Um die kurzfristigen Auswirkungen der 35-Stunden-Woche weitergehend zu analysieren, wurden die Studien von Gilbert Cette (2001), Jean-Louis Dayan

(2003), Gubian, Jugnot, Lerais und Passeron (2005), Askenazy, Bloch-London und Roger (2005) sowie Logeay und Schreiber (2005) herangezogen. Unter Zuhilfenahme dieser Untersuchungen können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

Die Arbeitszeitverkürzung in Verbindung mit einer Lohnkostenreduktion durch staatliche Zuschüsse ist zumindest kurzfristig klar positiv zu beurteilen ist. Die Arbeitslosigkeit ist während der Jahre nach Einführung der 35-Stunden-Woche deutlich zurückgegangen. Dieser positive Effekt wurde darüber hinaus von einem überdurchschnittlich hohen Wirtschaftswachstum begleitet. In Zahlen ausgedrückt wird der Nettobeschäftigungseffekt in den analysierten Studien auf 300.000 bis 500.000 Arbeitsplätze geschätzt, wobei sich die Hälfte der Autoren auf die Zahlen der Dares² (deren Schätzung sich auf 350.000 beläuft) beruft. Prozentuell lässt sich dieser Effekt als Beschäftigungsanstieg von 6-7% ausdrücken. Eine bedeutende Einsicht stellt in diesem Zusammenhang die Beobachtung dar, dass die Auswirkungen in Folge des ersten Aubry-Gesetzes insgesamt stärker zu sein scheinen als jene von Aubry 2.

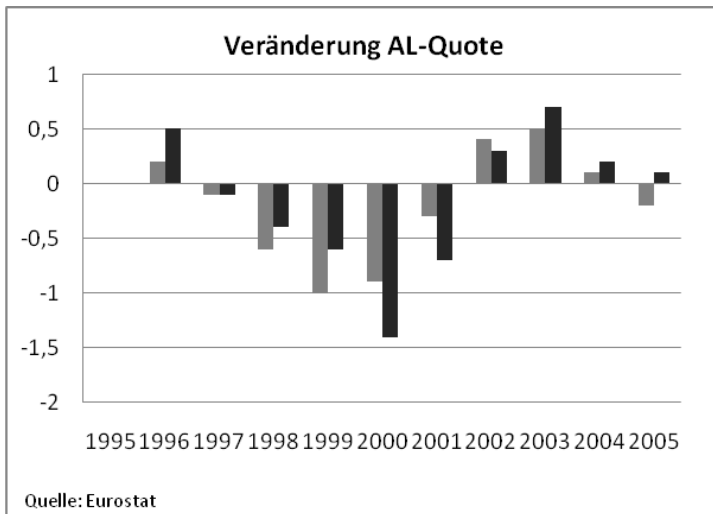
Abbildung 2: Beschäftigung



Quelle: El-Hariri 2007, S. 59, Eurostat

Parallel zur Verkürzung der Arbeitszeit wurden allerdings auch eine Reihe von Flexibilisierungsmaßnahmen gesetzt, welche sich wiederum nicht immer zu Gunsten der Arbeitnehmer auswirkten. Diese Flexibilisierung der Arbeitsorganisation, insbesondere aber auch der Arbeitszeiten an sich, ist in weiterer Folge zunehmend vorangeschritten und hat wesentliche Lockerungen der ursprünglichen Arbeitszeitverkürzung mit sich gebracht.

Abbildung 3: Veränderungen der Arbeitslosenquote



Quelle: El-Hariri 2007, S. 61, Eurostat

5.2 Lockerungen der 35-Stunden-Woche

Die Bewertung der langfristigen Effekte gestaltete sich wesentlich schwieriger. Tatsächlich war eine solche faktisch nicht möglich, da die 35-Stunden-Woche beginnend mit dem Fillon Gesetz aus dem Jahr 2003 deutlich abgeschwächt wurde. Starke Lockerungen der bis dato gültigen Regelungen bezüglich der Arbeitszeitverkürzung, insbesondere eine wesentliche Erleichterung hinsichtlich der Handhabung von Überstunden in Verbindung mit einer Ausweitung und gleichzeitig einer Vergünstigung derselben haben die ursprüngliche Form der Arbeitszeitverkürzung deutlich zu Gunsten einer fortschreitenden Flexibilisierung abgemildert. Was die Sozialleistungen betrifft, so wurden diese ebenfalls deutlich abgeschwächt und zusätzlich von der Arbeitszeit entkoppelt; Anreize zum Übergang zur 35-Stunden-Woche wurden damit zur Gänze abgeschafft. Auch in den folgenden beiden Jahren folgten weitere Lockerungen der 35-Stunden-Woche, insbesondere wurde die Frist für deren Umsetzung für kleine Unternehmen zum wiederholten Male verlängert.

5.3 Langfristige Auswirkungen

Analysen über die langfristigen Effekte der 35-Stunden-Woche in Frankreich sind heute als sehr rar zu bezeichnen, ein Umstand, der wahrscheinlich nicht zuletzt auf die deutlichen Abmilderungen der Verkürzungsregelungen seit dem Jahr 2003 zurückzuführen ist und seriöse Untersuchungen dadurch praktisch verhindert. Auch aktuelle Studien, die sich mit der Auswirkung der Arbeitszeitverkürzung auf makroökonomische Variablen, insbesondere aber auf die Entwicklung von Beschäftigung und Arbeitslosigkeit, beschäftigen, gibt es gemäß Auskunft von Gilbert Cette³ tatsächlich nicht.

Eine befriedigende Antwort auf die Frage nach den langfristigen Wirkungen der Arbeitszeitverkürzung in Frankreich kann an dieser Stelle also nicht gegeben werden. Weder kann die Arbeitszeitverkürzung durch die untersuchten Ergebnisse als erfolglos bezeichnet werden, noch die Umkehrung des zuvor beobachteten Positiv-Trends allein den Lockerungen der Regelungen zugeschrieben werden. Ebenso wenig kann eine entsprechende Wirkung allerdings ausgeschlossen werden. Tatsache ist jedoch, dass eine langfristige Bewertung der Auswirkungen einer Arbeitszeitverkürzung durch die drastischen Veränderungen praktisch unmöglich gemacht wurde.

6. Ausblick

Im Sommer 2007 wird eine Studie von Artus, Cahuc und Zylberberg zur 35-Stunden-Woche erscheinen, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der vorliegenden Arbeit leider noch nicht verfügbar war. Die Autoren dieser Arbeit nehmen dabei laut Gilbert Cette³ eine äußerst negative Haltung gegenüber der Arbeitszeitverkürzung ein. Cette selbst äußerte sich bezüglich dieses Berichts kritisch und steht der 35-Stunden-Woche wesentlich positiver gegenüber. Für nähere Details muss die Veröffentlichung des genannten Artikels abgewartet werden.

Weitere Studien über die ökonomischen und beschäftigungspolitischen Auswirkungen der in der vorliegenden Arbeit untersuchten Maßnahme sind darüber hinaus wahrscheinlich nicht mehr zu erwarten, da diesbezügliche Untersuchungen aufgrund zuvor bereits erwähnten der starken Umgestaltung im Zuge der Re-Reform quasi unmöglich gemacht wurden.

Um den weiteren Fortbestand 35-Stunden-Woche in ihrem ursprünglichen Sinn ist es in Frankreich allem Anschein nach und gemäß dem aktuellen Stand der Dinge nicht allzu gut bestellt. Der vor kurzem neu gewählte Staatspräsident, Nicolas Sarkozy, war nie ein Freund der Arbeitszeitverkürzung gewesen und hat dementsprechend eine weitere Flexibilisierung der Arbeitswelt zu seinem dezidierten Ziel erklärt. Zwar soll die 35-Stunden-Woche nicht offiziell rückgängig gemacht werden, zumal in den entsprechenden Gesetzen auch zahlreiche Erleichterungen für Unternehmen vorgesehen sind, allerdings soll der rundum flexible Arbeitsmarkt weiter ausgebaut werden. Ganz nach dem Motto „*travailler plus pour gagner plus*“ („mehr arbeiten um mehr zu verdienen“), gehören dazu unter anderem auch weitere – insbesondere finanzielle – Erleichterungen für Unternehmen was die Handhabung von Überstunden betrifft. Der 35-Stunden-Woche soll so durch eine Reduktion der Sozialabgaben und Steuern auf jene Arbeitszeit, die über dieses festgelegte wöchentliche Maß hinaus gehen, der Rücken zugekehrt werden. Die tatsächliche Umsetzung dieser Pläne sowie deren wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Auswirkungen bleiben abzuwarten.

Literatur

Askenazy, P., Bloch-London, C., Roger, M. (2005), La réduction du temps de travail 1997-2003: dyna-

mique de construction des lois ‚Aubry‘ et premières évaluations, in: *Économie et Statistique* n° 376-377, Insee, Paris, S. 153-171

Boulin, J.-Y., Lallement, M., Silvera, R. (2003), Working time in France: institutional methods of regulating and new practices, in: O’Reilly, J. (Ed.), *Regulating Working-Time Transitions in Europe. Labour markets and employment policy*. Edward Elgar, Cheltenham/Northampton, S. 170-200

Cette, G. (2001), *L’aménagement de la réduction du temps de travail. Analyses et réflexions*. Frankreich [<http://www.ambafrance-us.org/fr/aaz/pdf/35hrs.pdf>]

Dayan, J.-L. (2003), Die 35-Stunden-Woche – das Ende einer französischen Ausnahme? in: *WSI-Mitteilungen* 2/2003, Hans Böckler Stiftung, Düsseldorf, S. 100-110

El-Hariri, Yasmin (2007), *Arbeitszeitverkürzung als wirtschaftspolitisches Instrument. Eine Analyse am Beispiel Frankreich*. Masterarbeit, Technische Universität Wien

Gubian, A., Jugnot, S., Lerais, F., Passeron, V. (2005), Les effets de la RTT sur l’emploi: des simulations ex ante aux évaluations ex post, in: *Économie et Statistique* n° 376-377, Insee, Paris, S. 25-54

Hermann, C. (2000), *Die 35-Stunden-Woche in Frankreich – Hintergrund, Einführung, Effekte*, FORBA-Schriftenreihe 4/2000, Wien

Logeay, C., Schreiber, S. (2005), *Effekte einer Arbeitszeitverkürzung: Evidenz aus Frankreich*. Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung / Goethe Universität Frankfurt, Düsseldorf / Frankfurt am Main

Vorkötter, U. (1982), *Auswirkungen einer Verkürzung der Wochenarbeitszeit auf die Nachfrage der Unternehmen nach Arbeitskräften: eine wirtschaftspolitische, empirische Analyse*, Lang, Frankfurt am Main

1) Der Beitrag beruht auf der Masterarbeit El-Hariri (2007), die von ao. Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Blas betreut wurde.

2) Direction de l’Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques, Abteilung für Forschung und Statistik des Ministère du Travail, des Relations sociales et de la Solidarité

3) Cette, G., Auskunft per E-Mail, 8.5.2007

PPP-Projekte mit ausgewählten Fallbeispielen „Verkehrsregion Ost“ und „M6“

Christoph Michael Hofer

1 Problemstellung

Wie allgemein bekannt platzen die Gefängnisse bei uns und in der BRD aus allen Nähten. Daher werden heutzutage selbst Gefängnisse privat errichtet. Der Betrieb solcher in privater Hand befindlicher Gefängnisse wurde schon z. T. verwirklicht. Als Beispiel dient die Justizvollzugsanstalt Hünfeld in Hessen (BRD). Ein britischer Konzern übernimmt die „Betreuung“ der Gefangenen. Es wurden Vergleiche mit einem ähnlichen, rein staatlich betriebenen Gefängnis angestellt. Ergebnis war eine Kostenreduktion bei den Betriebskosten von ca. 660.000 Euro im Jahr und eine Reduktion der Baukosten pro Haftplatz um 150.000 Euro.

Als weiteres Beispiel sei hier das Rathaus von Gladbeck angeführt, welches von „Hochtief“ errichtet wurde und betrieben wird. Dahinter steckt eine Partnerschaft zwischen der Kommune und dem Baukonzern „Hochtief“. Ohne diese Partnerschaft, auch **Public Private Partnership** genannt, gäbe es kein neues, hochmodernes Rathaus für Gladbeck, weil sich diese Gemeinde diesen Neubau einfach nicht leisten konnte.

Die **Frage aller Fragen** in dieser Arbeit lautet: „Lohnt es sich für die Allgemeinheit die Planung, den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturprojekten“ in die Hände von privaten Unternehmen zu legen? Welche **Vor- und Nachteile** hat diese Form der **Privatisierung** für den österreichischen Steuerzahler? Welche Vorteile erwarten sich denn die an den Projekten beteiligten Unternehmen?

In dieser Arbeit geht es darum herauszufinden ob es für die Republik Österreich von Vorteil ist wenn sie den Bau und den Betrieb der **A5** bzw. des gesamten Verkehrsprojekts „**Ostregion**“ in den Verantwortungsbereich von Privaten überträgt? Was hat der Steuerzahler (Auswirkungen auf das Budget) bzw. Autofahrer von der Vergabe von sogenannten PPP-Projekten und was hat das beteiligte Bonaventura-Konsortium von diesem Projekt? Eine weitere wichtige Frage in dieser Arbeit war wie sehr profitieren unsere ungarischen Nachbarn von der **privatisierten M6**?

Nun geht es daran gemeinsam mit dem Leser eine Antwort auf all diese Fragen zu finden.

2 Public Private Partnership (PPP)

In vielen Bereichen und in vielen europäischen Ländern gibt es diese Form der Zusammenarbeit zwischen Staat und privatem Sektor seit Jahrzehnten. Vorreiter sind hier die Vereinigten Staaten von Amerika und auch Großbritannien. In GB ist bereits jedes fünfte Gefängnis „privatisiert“ worden. In Österreich scheint die Zeit etwas stehen geblieben zu sein. Natürlich sind PPP - Modelle nicht die Lösung aller (Finanzierungs-)Probleme, aber sie stellen eine gute Alternative zu den bisher rein staatlich finanzierten Infrastrukturprojekten. In Zeiten knapper werdender Kassen greift auch die Republik Österreich auf diese Form der Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturprojekten zurück. Dies hat, um es auf einen Punkt zu bringen, drei wesentliche Vorteile:

Die **Finanzierung ist gesichert** und der Bau kann **rascher** und **effizienter**, soll heißen kostengünstiger, durchgeführt werden.

2.1 Was verbirgt sich hinter PPP?

Es gibt in der Literatur mehrere Formen der Zusammenarbeit zwischen dem Staat und der privaten Hand. Natürlich gibt es auch bei der öffentlichen Hand Betriebsformen, die privatrechtlich organisiert und strukturiert sind. Wir konzentrieren uns aber auf diejenigen Betriebsformen, die private Unternehmen als Partner haben.

Die Zusammenarbeit kann auf der

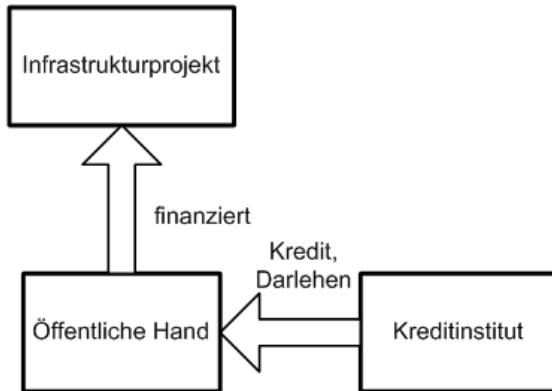
- Finanzierungsebene
- Errichtungsebene und Betriebsebene stattfinden.

2.2 Finanzierungsebene

Auf der Finanzierungsebene gibt es folgende Formen der Zusammenarbeit:

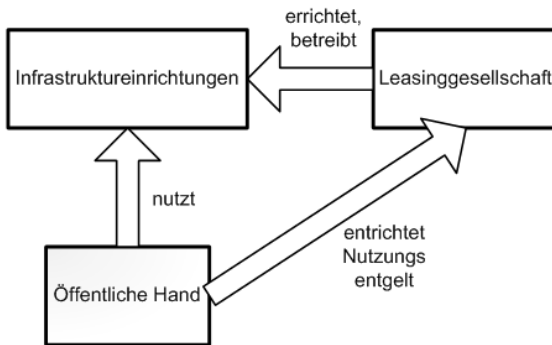
- Kommunalkredit
- Kommunale Bürgschaft
- Kommunales Leasing
- Fonds-Finanzierung
- Factoring

Abbildung 1: Kommunalkredit



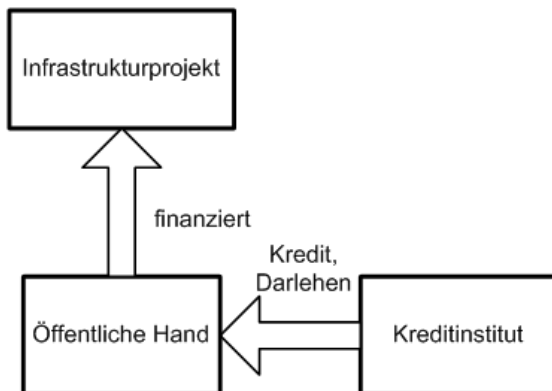
Quelle: Habermayer, W., 1996, S. 91, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 2: Leasingvorgang



Quelle: Eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 3: Fonds-Finanzierung



Quelle: Eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

Allen gemeinsam ist das Oberziel die **Gesamtkosten** für die öffentliche Hand **zu reduzieren** bzw. sie zu einem Minimum zu führen.

2.2.1 Kommunalkredit und kommunale Bürgschaft

Dabei geht es darum, dass ein Kreditinstitut der öffentlichen Hand einen langfristigen Kredit gewährt. Dieses Institut holt sich das Kapital durch das Auflegen von Anleihen oder von anderen Partnern.

Vorteil: Das Risiko eines Kreditausfalls ist gering und die (Kredit-)Kosten für die öffentliche Hand lassen sich begrenzen. Projektgesellschaften, die von der öffentlichen Hand betrieben werden, haben die ähnlich hohe Bonität wie die öffentlichen Institutionen selbst, da diese mit einer **kommunalen Bürgschaft** dafür zu 100% haften. Das heißt, dass Kredite oder Darlehen, welche an die Projektgesellschaften vergeben werden, mit niedrigeren Sollzinsen verbucht werden als „normale“, soll heißen private, Firmenkredite.

2.2.2 Kommunales Leasing

Infrastruktureinrichtungen werden von privaten Betreibern errichtet und an die öffentliche Hand verleast. Die öffentlichen Institutionen treten als Mieter von Leistungen, Einrichtungen etc. auf.

2.2.3 Fonds-Finanzierung

Bei der Fonds-Finanzierung werden Gesellschaften gegründet, die einen Fond an öffentlichen Immobilien, Infrastruktureinrichtungen etc. haben und diese an den öffentlichen Sektor vermieten. Als Beispiel kann hier die BIG (Bundesimmobiliengesellschaft) angeführt werden. Die BIG wird als elegante Lösung angesehen, öffentliche Einrichtungen, effizienter und zielgerichteter zu verwalten.

2.2.4 Factoring

Beim Factoring werden die zukünftigen Forderungen an eine dritte Institution, meistens ist es ein Kreditinstitut verkauft und man sichert sich durch diesen zinsniveautechnisch angepassten Forderungsverkauf (Einnahmen von heute sind mehr wert als Einnahmen von morgen oder übermorgen.) einen Finanzierungsrahmen.

2.3 Errichtungs- und Betreiberebene

Auf der Betriebsebene habe ich folgende Formen, welche in der hiesigen Literatur vorherrschen her-

ausgenommen. Dabei kann man zumindest 4 unterschiedliche Arten der Zusammenarbeit feststellen:

2.3.1 Betreibermodell

Beim Betreibermodell geht es darum, dass sich die öffentliche Gebietskörperschaft einen Vertragspartner aus der Wirtschaft holt, der den Bau, Finanzierung und Betrieb übernimmt. Für diese Leistungen enthält dieser Betrieb eine Entschädigung und die öffentliche Gebietskörperschaft holt sich das Geld über Gebühren beim Bürger.

2.3.2 Kooperationsmodell

Dabei hat die öffentliche Hand ein stärkeres Mitspracherecht als beim Betreibermodell. Es wird zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Unternehmen eine gemeinsame Betreibergesellschaft gegründet, die die Infrastruktureinrichtung errichtet, betreibt und natürlich auch finanziert. Diese Art der Zusammenarbeit gibt es in den unterschiedlichsten Formen was die Anteile an der gemeinsamen Betreibergesellschaft betrifft.

2.3.3 Konzessionsmodell

Dadurch übernimmt der private Wirtschaftsteilnehmer vom Staat das Recht eine Strecke oder Infrastruktureinrichtung gegen Gebühr zu betreiben. Eine Projektgesellschaft übernimmt die Finanzierung und die Errichtung dieser Einrichtung. Die getätigten Kosten werden durch nutzungsunabhängige Entgeltzahlungen durch die öffentliche Hand wieder kompensiert. Das Nutzungsrisiko bleibt bei diesem Modell bei der öffentlichen Hand.

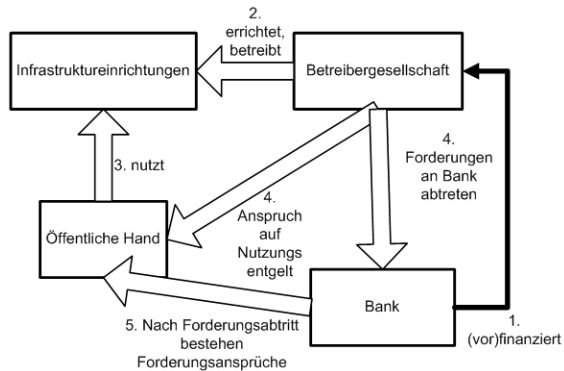
2.3.4 Contracting-Modell

Beim Contracting-Modell kommt es zu einer Trennung von Betrieb und Investitionen. Die Investitionen in ein Projekt sollen von der wirtschaftlichen Situation des Auftraggebers unabhängig sein. Das heißt, falls die öffentliche Hand Schwierigkeiten hat, Finanzmitteln für Projekte zu bewilligen, soll der private Sektor „einspringen“. Das läuft folgendermaßen ab: Private Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen (Versicherung bis zur Bauwirtschaft) sollen aktive Projekttreiber sein und diese Projekt selbst umsetzen. Mit Verträgen sind diese an der gemeinsamen Betreibergesellschaft beteiligt.

2.4 Erfolgskriterien für PPP

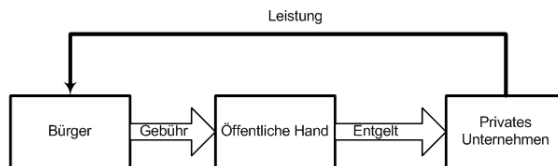
Nicht jedes einzelne Infrastrukturprojekt ist für PPP geeignet. Daher sollte schon zu Beginn eines Projektes eine entsprechende Analyse durchgeführt

Abbildung 4: Factoring-Modell



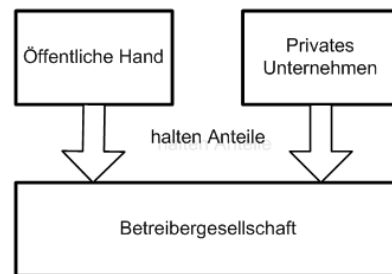
Quelle: Eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 5: Betreibermodell



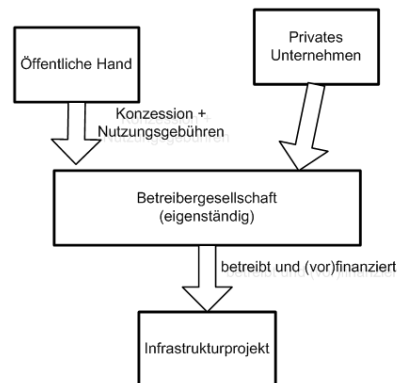
Quelle: Habermayer, W., Sagmeister, B., 2000, S. 183, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 6: Kooperationsmodell



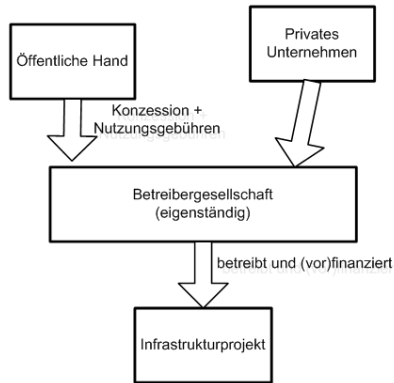
Quelle: Habermayer, W., Sagmeister, B., 2000, S. 184, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 7: Konzessionsmodell



Quelle: eigene Überlegung, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 8: Contracting-Modell



Quelle: eigene Überlegung, eigene Darstellung, 2006 werden. Wichtige Kriterien für ein erfolgreiches PPP-Projekt sind in Tabelle 1 angeführt.

3 Finanzierung bei PPP-Projekten

Für die Finanzierung von PPP-Projekten gibt es kein Standardrezept und eine allgemeingültige, für alle PPP-Projekte, geeignete Finanzierungsform. Wie Sie, werter Leser, im ersten Kapitel gesehen haben,

Tabelle 1: Erfolgsfaktoren eines PPP-Projektes

Kriterium	Fragestellung
Leistungsumfang	Wird die Integration von Planungs-, Bau- und Betriebsführungsleistungen ermöglicht?
Risikoallokation	Ist eine annähernd optimale Risikoallokation möglich?
Projektgröße	Kann die Größe des Projektes die hohen Transaktionskosten kompensieren?
Markt, Wettbewerb	Ist ein genügend großer Markt auf Bieterseite vorhanden?
Leistungsentgelt	Kann dem Private-Partner eine leistungsorientierte Vergütung gewährt werden?

Quelle: PPP-Initiative NRW, eigene Darstellung, eigene Ergänzung, 2007

Tabelle 2: Kapitalarten und deren Herkunft

Kapitalart	Kapitalherkunft
Eigenkapital	Sponsoren, Finanzinvestoren
Mezzanine-Kapital (nachrangiges Gesellschafterdarlehen)	Sponsoren, und evtl. Banken
Fremdkapital (Bankdarlehen, Anleihen, Schuldverschreibungen)	Banken, staatliche Institutionen, institutionelle Anleger, Kapitalmarkt
Fördermittel	Staatliche und supranationale Institutionen (EU, Weltbank)

Quelle: PPP-Initiative NRW, eigene Darstellung, eigene Ergänzung, 2007

gibt es unterschiedliche Arten von Finanzierungsformen. Darauf wird hier nicht mehr näher eingegangen. Grundsätzlich hängt die Wahl eines geeigneten Finanzierungsmodells vom jeweiligen Geschäftsmodell ab. **Eingesetzte Kapitalarten** aus Sicht der privaten Finanzierung siehe Tabelle 2.

4 Allgemeiner Ablauf zur Planung von Infrastruktur-Projekten

Um das Verständnis von PPP-Projekten im Infrastrukturbereich für den Leser in groben Zügen zu erhöhen, ist es wichtig den schematischen Planungsablauf von Infrastrukturprojekten darzulegen. In Österreich muss jedes größere Infrastrukturprojekt in etwa den Planungsablauf passieren, wie er in Tabelle 3 dargestellt ist.

5 Fallbeispiel 1: Verkehrsregion Ost (insbesondere A5)

Als äußerst wichtiges und lehrreiches Beispiel für PPP-Projekte, welches auch Vorbildfunktion für andere Organisationen der öffentlichen Hand hat, ist die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs- AG) mit ihrem Projekt „Ostregion“ (insbesondere die A5 bzw. das 1. Paket der A5) zu erwähnen.

Die Public-Private-Partnership-Projekte der ASFINAG muss man im Kontext mit dem Unternehmen sehen. Dabei ist es im Allgemeinen wichtig, wie die Eigentümerstruktur und die Organisationsstruktur aufgebaut sind. Einfluss auf die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen haben daher auch die Unternehmensziele und die Unternehmensphilosophie, welche der Eigentümer in der Regel festlegt.

5.1 Allgemeines zur ASFINAG

Die ASFINAG gibt es seit dem Jahr 1982. Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und durch die Ratifizierung des Maastricht-Vertrages war die Republik dazu angehalten, ihre Schuldenpolitik neu auszurichten und so beschloss man unter anderem auch die ASFINAG zu restrukturieren. Schließlich diente diese Reorganisation auch dem Ziel ein Unternehmen zu schaffen, welches sämtliche Kompetenzen im Bezug auf den Autobahnen und Schnellstraßen in einer Hand hält. Am „neuen“ Unternehmen ist die Republik Österreich Alleineigentümerin. Seit 1997 hat die ASFINAG das Fruchtgenussrecht und die Kompetenzen über die im

Tabelle 3: Ablauf

Voruntersuchung
Betrifft die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Machbarkeit von Bauprojekten
Vorprojekt
Variantenvergleich Trassenentscheidung
UVP-Vorverfahren (nicht zwingend)
UVE-Konzept Sachverständigenauswahl Einbindung der Materienbehörden Festlegung des Untersuchungsrahmens
Einreichprojekt und UVE
(siehe obige Schritte)
Trassenfestlegungsverfahren
Unter Berücksichtigung des UVP-G Durchführung durch das BMVIT
Behördenverfahren
Von Forstrechtlich bis wasserrechtlich
Bauprojekt
Endgültiges straßenbauliches Projekt Umweltmaßnahmen
Realisierung
Kontrolle – Nachprüfung
Seitens der Behörden und des BMVIT

Quelle: BMVIT, www.bmvit.gv.at, Dezember 2006

Besitz des Bundes stehenden Grundstücke etc. Mit 1. Mai 2006 wurden die Werkverträge mit den Bundesländern aufgelöst.

Die ASFINAG ist eine Holding mit 8 Geschäftsbereichen. Die Organisationsstruktur ist in Abbildung 9 dargestellt.

In der Holding gibt es die **Konzernstrategie**, welche die Unternehmensleitung bei strategischen Führungsaufgaben unterstützt. **Corporate Service**-Stel-

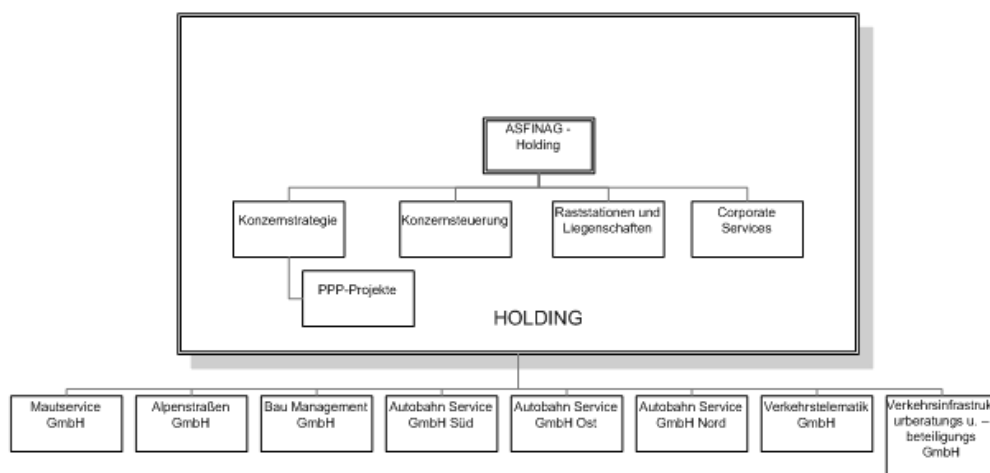
len sind für die interne Revision, Kostenwahrheit, Öffentlichkeitsarbeit und rechtliche Angelegenheiten verantwortlich. Zusätzlich gibt es noch den **Raststationen und Liegenschaften**-Bereich. Für die Lenkung und Steuerung der Teilgesellschaften ist die **Konzernsteuerung** verantwortlich. Die Teilgesellschaften, welche sich nach den Geschäftsfeldern Neubau, Betriebs und Instandhaltung, Bemannung, Telematik und Beratung orientieren, sind eigenständige Kapitalgesellschaften mit beschränkter Haftung. Wichtig in dieser Arbeit zu erwähnen ist, dass die **PPP-Agenden** unter die Fittiche der Konzernstrategie-Abteilung fallen.

Die ASFINAG betreibt in Österreich ca. 2.070 km Autobahnen und Schnellstraßen, welche durch unterschiedliche Einnahmen gegenfinanziert werden. (Stand: 2006)

Das besondere an der ASFINAG ist, dass sie seit dem Jahr 2002 als **eigenständiger Emittent** auftreten darf und sich 10 Milliarden Euro vom Kapitalmarkt für die Bau- und Instandhaltungsoffensive geholt hat. Von Standard & Poors(und auch von Moody`s) wurde die ASFINAG mit einem Triple A bewertet. Das bedeutet, dass die Bonität sehr hoch ist und das Risiko eines Kreditausfalls gering ist und daher auch die **Zinskosten** sich für die ASFINAG auf (relativ) **niedrigem Niveau** bewegen. Das wird natürlich nur durch die **Haftung der Republik Österreich** gewährleistet, welche im Fall der Fälle für die Rückzahlung sämtlicher Finanzfremdmittel verantwortlich ist.

Die **Einnahmenquellen** der ASFINAG sind in Tabelle 4 abgedruckt. In der ersten Spalte sieht man die unterschiedlichen Erlösarten. Die Gesamterlöse aus dem Jahre 2005 betragen 1,898 Mrd. Euro. Der

Abbildung 9: ASFINAG-Holding



Quelle: ASFINAG, 2006, eigene Darstellung mit Ergänzung, 2006

Tabelle 4: Erlösstruktur der ASFINAG von 2003 - 2005

	Erlöse 2003	Erlöse 2004	Erlöse 2005
in Mio. Euro			
PKW-Fahrleistungsmaut	257	112	113
PKW-Zeitmaut	314	297	303
LKW-Fahrleistungsmaut	0,875	750	775
Weiterverrechnung an den Bund	641	671	660
Raststationen, Verpachtungen etc.	29,2	28,9	31,5
SKD(Ersatzmaut)	k.A.	15,4	15,8
Gesamterlöse	1242,075	1874,3	1898,3

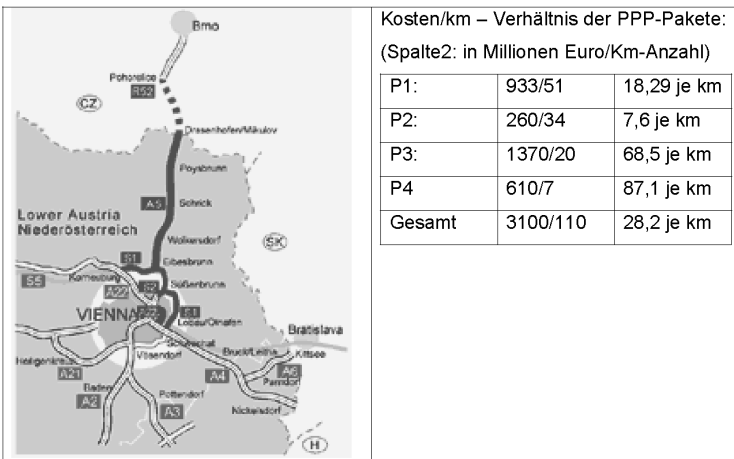
Quelle: ASFINAG, Jahresbericht 2005, eigene Darstellung, 2006

Tabelle 5: Ausgabenstruktur der ASFINAG von 2003 - 2005

	Aufwendungen 2003	Aufwendungen 2004	Aufwendungen 2005
in Mio. Euro			
Materialaufwand	1013	984	952
Personalaufwand	43	47	71
Abschreibungen	26	23	77
Sonstige betr. Aufwendungen	48	508	223
Aufw. aus Finanzinvestitionen	7	0	0
Zinsen	315	320,4	401
Außerordentliche Aufwendungen	0	0	0
Gesamtaufwendungen	1452	1882,4	1724

Quelle: ASFINAG, Jahresbericht 2005, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 10: S1, S2 und A5 Ausbau



Quelle: ASFINAG, 2006

Leser möge aus der Tabelle entnehmen, dass die Erlöse von 2003 – 2005 um ca. 53 % gestiegen sind. Dies ist natürlich auf die Einführung der LKW-Fahrleistungsmaut ab Jänner 2004 zurückzuführen

Demgegenüber stehen **Ausgaben** von (siehe Tabelle 5). Im Jahr 2005 hat die ASFINAG einen Gesamtaufwand 1,724 Mrd. Euro verbucht. Auch auf der Ausgabenseite ist es ersichtlich, dass die Ausgaben die Tendenz zur Steigerung haben. 2005 wurde weniger investiert als 2004.

5.2 PPP-Projekte der ASFINAG

Die Geburtsstunde der PublicPrivatePartnership-Ära in der ASFINAG war der diesbezügliche Ministerratsbeschluss vom Dezember 2003. Die Politik schuf die Rahmenbedingungen und es wurde das Konzessionsmodell gewählt um PPP zu realisieren.

Die Beteiligung Privater stellt für die ASFINAG eine alternative Finanzierungsform für die Neubaulprojekte in der Ostregion dar. Der Projektumfang des „Straßenbauprogramms Ostregion“ umfasst vier Teilpakete:

- **Paket 1 („Y“):** S1 Korneuburg – Süßenbrunn, A5 Süd, S2 Umfahrung Süßenbrunn
- **Paket 2 („A5 Nord“):** A5 Schrick – Drasenhofen, evtl. grenzüberschreitend
- **Paket 3 („Ölhafen“):** S1 Abschnitte im Bereich Ölhafen (Donauquerung u. Lobauquerung)
- **Paket 4 („A22“):** Verlängerung der A 22 bis zur A4 und Ausbau der A4 bis Schwechat

Im Rahmen dieser Arbeit wird auf die Risikoteilung der ASFINAG mit dem privaten Unternehmenskonsortium, welches den Zuschlag erhält, erläutert und die Finanzierungsvorteile von PPP-Projekten auf beiden Seiten erläutert. Außerdem ist wichtig zu sehen unter welchen Umständen ein PPP-Projekt eine Win-Win-Situation darstellen kann und wie solch ein Modell, soweit es möglich ist, in der Realität funktioniert. Wie man anschließend aus der Tabelle ersieht, verschlingen diese Bauvorhaben in Summe 3,1 Mrd. Euro bei einer Streckenlänge von „nur“ 110 km. Das heißt, dass der Durchschnittskilometer 28,20 Mio. Euro kosten wird. (laut Schätzungen der ASFINAG) Hier ist es wirklich angebracht ein aktives Controlling und eine genaue Bewertung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses durchzuführen (vgl. Abbildung10).

5.3 Straßenbauprogramm Ostregion

Das Straßenbauprogramm Ostregion wurde wegen der hohen Auslastung der Autobahnen und Schnellstraßen in der Ostregion (Wien, Wiener Umland) ins Leben gerufen. Außerdem gibt es keine gut funktionierenden Straßenverbindungen zum EU-Partner Tschechien. Am Ende des Straßenausbaus Ostregion sollte es eine A5, eine S1, eine S2 und eine Verlängerung der A22 zur A4 geben.

Nach langer Vorlaufzeit wurde der Auftrag des Paketes 1 des Straßenbauprogramms Ostregion dem Bonaventura-Konsortium erteilt. Das Paket 1 umfasst folgende Streckenteile:

- Süßenbrunn bis Korneuburg (S1)
- Umfahrung Süßenbrunn (S2)
- Eibesbrunn bis Schrick (A5)

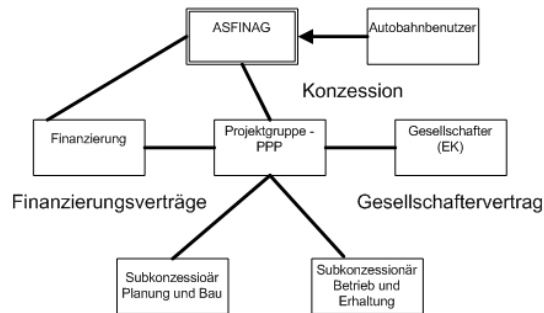
Die Gesamtlänge beträgt **51 km** und die geschätzten Kosten liegen bei **933 Mio. Euro**. Die 933 Mio. Euro stellen den Barwert über 33 Jahre für die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Betrieb und die Instandhaltung dar.

Konzessionsmodell mit dem Betreiber

Das Konsortium Bonaventura fungiert als **Sub-Konzessionär**, da die ASFINAG selbst ein Konzessionär ist und das Fruchtgenussrecht vom Bund erhalten hat. Der Konzessionär ASFINAG hat eine Sub-Konzession an das betreffende Konsortium erteilt.

Die Sub-Konzession hat rechtliche Unterschiede zu einer herkömmlichen Konzession. Eine Sub-Konzession stellt im Sinne des Vergaberechts ein Baukonzessionsvertrag dar. Dies hat Auswirkungen auf die Risikopolitik der Vertragspartner, aber dazu

Abbildung 11: ASFINAG-Holding



Quelle: ASFINAG, 2006, eigene Darstellung mit Ergänzung, 2006

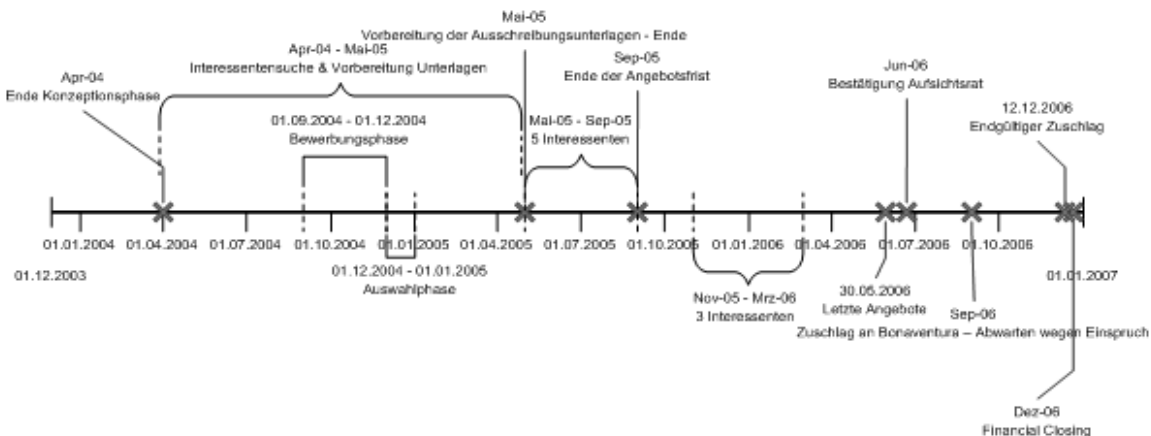
erfahren Sie im Unterkapitel Risikomanagement mehr. Ein externer Beobachter könnte den Eindruck haben, dass es zwischen einem Konzessionär und einem Sub-Konzessionär keine gravierenden Unterschiede geben sollte da es praktisch dieselben Aufgaben etc. gibt, aber das ist ein Irrtum. Vor allem für die an der Finanzierung beteiligten Kreditinstitute etc. ist es formalrechtlich ein gewaltiger Unterschied.

5.3.1 Ziele des PPP-Projektes

Die **Hauptziele** des Projektes aus Sicht der ASFINAG sind:

- Neue Strukturen und Wettbewerb beim Bau und Betrieb der Strassen
- Qualitätswettbewerb
- Kostenminimierung für die ASFINAG und die Republik Österreich
- Know-How – Transfer von den Privaten erhalten
- Rascherer und günstigerer Ausbau der Strassen

Abbildung 12: Ablauf des Vergabeprozesses



Quelle: ASFINAG, eigene Darstellung mit Ergänzung, 2006

Durch diesen Transfer soll es möglich werden ein Benchmarking zu erstellen. Das heißt, die Leistungsdaten der privaten Betreiber werden mit jenen der eigenen Geschäftseinheiten verglichen um Effizienzpotential ausfindig zu machen.

Aufgrund der massiven Ausbaupläne von Seiten des Eigentümers muss die ASFINAG auch darum bemüht sein ihren Kunden(den Autofahrern) bestmögliche Verbindungen zu erschwinglichen Preisen anbieten zu können.

5.3.2 Projektstruktur

Die Struktur und Einordnung des PPP-Projekts kann wie in Abbildung 6 dargestellt gezeichnet werden. Aus diesem Projektdiagramm ersieht man, dass der Autobahnbenutzer sein Leistungsentgelt in Form von Maut bzw. Vignette an die ASFINAG abtritt. Die Finanzierung des Projektes übernehmen namhafte Kreditinstitute und die Finanzierungskosten sind nicht wesentlich höher als wenn die ASFINAG selbst der Schuldner wäre. Hier wurden die Subkonzessionäre „Planung und Bau“ und „Betrieb und Erhaltung“ getrennt um ein effizienteres Kosten- und Controllingmanagement durchführen zu können. Die PPP-Projektgruppe war in erster Linie dafür verantwortlich, dass sämtliche Vorbereitungsarbeiten erfolgreich durchgeführt wurden und der Vergabeprozess eingeleitet und auch zu einem erfolgreichen Ende gebracht wurde. Nach Beendigung des eigentlichen Projektes kommt dem Projektteam und seinen 3 Arbeitsgruppen während des Baus und Betriebs der Streckenteile eine Überwachungsfunktion zu. (Vertragsmanagement)

5.3.3 Vergabeverfahren

Grundlage für das Vergabeverfahren ist das Bundesvergabegesetz. (BVerG) PPP-Aufträge stellen keinen eigenen vergaberechtlichen Bereich dar, sondern müssen nach den einzelnen Vergabearten des Vertragsrechts definiert werden. Hier kommen Lieferaufträge, Bauaufträge, Dienstleistungsaufträge, Baukonzessionen und Dienstleistungskonzessionen zur Vergabe. Beim Konzessionsmodell muss der Konzessionsnehmer einen signifikanten Teil des Marktrisikos tragen und die Zuzahlungen des Konzessionsgebers dürfen eine bestimmte Höhe nicht über-

schreiten. Aufgrund der hohen Komplexität ist ein PPP-Projekt erst ab einer gewissen Größenordnung sinnvoll und wirtschaftlich vernünftig durchzuführen.

Chronologie des Vergabeverfahrens:

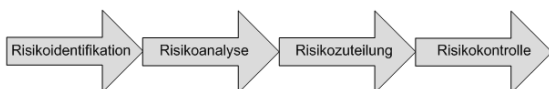
Erläuterung zu Abbildung 12: Der offizielle Startschuss des Projektes war der Dezember 2003 bzw. Jänner 2004. Bis zum April 2004 befand man sich in der Konzeptionsphase. Ab diesem Zeitpunkt bereitete man die notwendigen Dokumente der Ausschreibung, Untersuchungen etc. für dieses Projekt vor. Die Interessentensuche erfolgte von September bis Dezember 2005. Im Mai 2005 wurden dann die Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht. 5 Interessenten (Bieterkonsortien) wurden zur Abgabe eines Angebotes eingeladen. Ab November 2005 wurde der Bieterkreis aufgrund vordefinierter Kriterien eingegrenzt und man begann mit den Intensivverhandlungen mit den 3 übrig gebliebenen Konsortien. Im April 2006 wurden die Verhandlungen beendet und die Bieter wurden aufgefordert ihre Angebote nachzubessern. Im Juni 2006 wurde der Bestbieter, also Bonaventura, ermittelt und man begann mit der Finalisierung der Finanzierungsverträge. Die offizielle Bekanntgabe des Bestbieters erfolgte am 8. September 2006. Das unterlegene Akor-Konsortium erhob Einspruch beim Vergabeamt gegen diese Entscheidung und zog diesen im Dezember 2006 auch wieder zurück. Daraufhin wurde am **12. Dezember 2006** der endgültige Zuschlag an Bonaventura erteilt. Das Financial Closing fand am **21. Dezember 2006** in London im Beisein des Bonaventura-Konsortium, der Kreditgeber und der ASFINAG statt. Baubeginn ist ab Jänner 2007.

5.3.4 Aufgabenverteilung

Die ASFINAG hatte folgende Aufgaben wie unter Kapitel 2 aufgelistet durchzuführen:

- Vorprojekt
 - Einreichplanung
 - Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
 - Trassenfestlegungsverfahren
 - materienrechtliche Verfahren
 - Grunderwerb
- Bonaventura fallen folgende Aufgaben zu:
- Detailplanung
 - Bauplanung
 - Restlichen materienrechtliche Verfahren

Abbildung 13: Risikomanagementprozess



Quelle: ASFINAG, eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

- Errichtung der Strecke
- Projektfinanzierung
- Betrieb
- Erhaltung

5.3.5 Risikomanagement

Eines der wichtigsten Bereiche des PPP-Projektes ist der Risikoallokation zwischen der ASFINAG (indirekt dem Staat) und dem privaten Projektbetreiber. Es wird nie möglich sein, sämtliche Risiken zu identifizieren und vorhersehbar zu machen. Daher ist auch eine Flexibilität bei der Vertragsgestaltung von Nöten.

Der Risikomanagementprozess ist in Abbildung 13 dargestellt. Wie oben bereits erwähnt kommt zuallererst die Risikoidentifizierung. Anschließend wird versucht, das Risiko zu analysieren und es kalkulierbar zu machen. Dann wird darüber verhandelt welcher Vertragspartner welches Risiko trägt. Abschließend werden die Risiken laufend überwacht, da es zu Abweichungen etc. kommen kann.

Bei diesem spezifischen Sub-Konzessionsmodell gibt es rechtliche Unterschiede zu einem gewöhnlichen Konzessionsmodell. Das hat Auswirkungen auf die Risikoallokation und auch auf die Finanzierung, denn die Fremdkapitalgeber haben dadurch weniger Sicherheiten.

Aus Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass es im Großen und Ganzen acht Risikohauptgruppen gibt. Diese Risikogruppen werden entweder vom Konzessionsnehmer alleine, vom Konzessionsgeber alleine oder von beiden Seiten getragen.

Das **Verfügbarkeitsrisiko** wird vom Bonaventura-Konsortium getragen und die Verfügbarkeit stellt eine wichtige Leistungsvoraussetzung für das Verfügbarkeitsentgelt dar.

Das **Verkehrsmengenrisiko** wird von beiden Seiten getragen um eben der Prognoseunsicherheit des zukünftigen Verkehrsaufkommens zu berücksichtigen. Das **Genehmigungsrisiko** (es bezieht sich auf eine §4-Verordnung und die Materienrechte – gilt als Voraussetzung für den Bau) liegt bei der ASFINAG und Konzessionär. Das hängt von der Zurechenbarkeit der einzelnen Genehmigungen ab. Das **Baukostenrisiko** und **Betriebsrisiko** für die vereinbarten Streckenabschnitte wird vom Konzessionsnehmer übernommen. Mit dem **Mautrisiko** ist die Gewährleistung der Mauteinnahmen gemeint, welches zu 100% die ASFINAG übernimmt. Das **Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen** und das **Bau-**

Tabelle 6: Risikoaufteilung

Risiken	ASFINAG	Geteilt	Bonaventura
Verkehrsmengenrisiko		X	
Verfügbarkeitsrisiko			X
Planungs- und Genehmigungsrisiko		X	
Baukostenrisiko			X
Betriebsrisiko			X
Mautrisiko	X		
Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen		X	
Baugrundrisiko(geologische Überraschungen)		X	

Quelle: ASFINAG, eigene Darstellung, 2006

grundrisiko übernehmen beide Vertragspartner. Die teilweise Übermittlung der finanziellen Risiken auf die privaten Unternehmen schuf die Voraussetzung für die „Herausnahme“ der Schulden aus dem Staatsbudget. (siehe Maastrichtkriterien)

5.3.6 Vergütung des Konzessionärs und Fremdfinanzierung

Die Vergütung des Konzessionsnehmers besteht aus der sogenannten **Schattenmaut**, aus dem **Verfügbarkeitsentgelt** und den **Meilensteinzahlungen**. Die Meilensteinzahlungen beziehen sich auf solche Bauteile, welche der Konzessionär zwar errichtet, aber nicht betreibt. (zum Beispiel Landesstraßen)

Die **Schattenmaut** wird ca. **35%** des Entgeltes ausmachen und die **Verfügbarkeitsentlohnungen** machen ca. **65%** Entgeltes aus. Man sieht, dass nur die Schattenmaut einem Verkehrsmengenrisiko unterliegt. Das kommt dem Bonaventura-Konsortium entgegen, jedoch übernimmt es auch einen gewissen Risikoanteil des Verkehrsaufkommens. Dafür bekommt Bonaventura für eine prognostizierte Minimal-Verkehrsmenge einen relativ hohen Betrag. Für ein höheres Verkehrsaufkommen gibt es wieder pro Fahrzeug eine niedrigere Entschädigung von der ASFINAG, aber bei sehr hohem Verkehrsaufkommen gibt es wiederum eine hohe Vergütung. Das heißt, wenn die Nachfrage nach der A5 groß ist, dann bekommt der Autobahnbetreiber einen entsprechend hohen Umsatz. Das heißt, dass sich der Betreiber bemühen wird eine gut funktionierende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Das wiederum kommt der Allgemeinheit zugute. Moderne Autobahnen garantieren eine **freie Fahrt für freie Bürger**. Durch diese Vergütungsstaffelung bekommt das Bonaventura-Konsortium auch bei Mindestnutzung eine stabile Vergütung. Das führt zu einer hohen Bonität der Projektgesellschaft und damit war

Tabelle 7: Weitere PPP-Pakete

Bezeichnung:	Strecken:	Länge:	Kosten:	Ausschreibung:
Paket 2	A5 Nord A + B	34 km	260 Mio. Euro	Ende 2007
Paket 3	Donauquerung Lobauquerung Betrieb S1 Süd? Betrieb A4 bis Schwechat?	17 km	1.370 Mio Euro (wegen Tunnels)	2007/08 (derzeit Probebohrungen und Probleme mit Umweltaktivisten)
Paket 3	Verlängerung A22	7 km	610 Mio. Euro	2008 (nicht sicher)

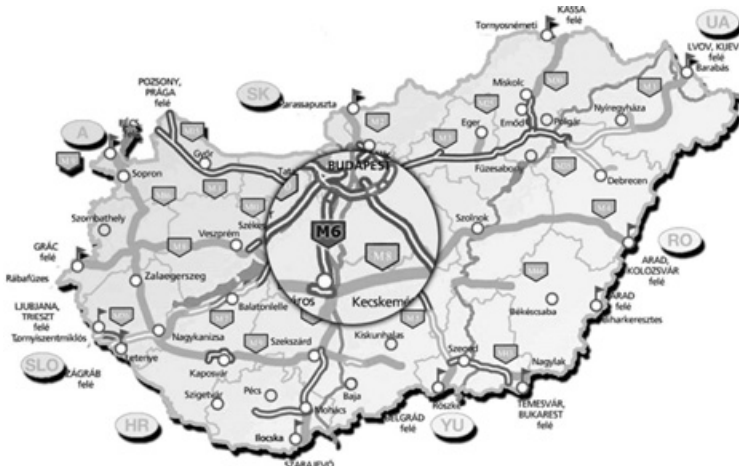
Quelle: ASFINAG, eigene Darstellung, 2006

es auch möglich eine Kreditversicherung mit der amerikanischen AMBAC abzuschließen.

Insgesamt muss eine **Fremdfinanzierung von ca. 775 Mio. Euro** zur Verfügung stehen. Dafür werden **Anleihen** mit ca. **425 Mio. Euro** und einer Laufzeit von 32,5 Jahren herausgegeben. Mithilfe der AAA-Bonität können die Zinsen dementsprechend niedrig gehalten werden. **325 Mio. Euro** werden als Kredite von der Europäischen Investitionsbank (EIB) aufgenommen. Dabei kommen auch Techniken zum Tragen die die Finanzströme an den Baufortschritt anpassen werden. Je nach Baufortschritt entsteht ein entsprechender Finanzmittelbedarf und nur dieser Bedarf wird dann auch verzinst.

Zusätzliche 104 Mio. Euro werden als **Eigenkapital** zur Verfügung gestellt

Abbildung 14: M6 - Das erste „echte“ PPP-Projekt



Quelle: M6 Duna Autopalya, www.m6-duna.hu, 18. Dezember 2006, eig. Ü.

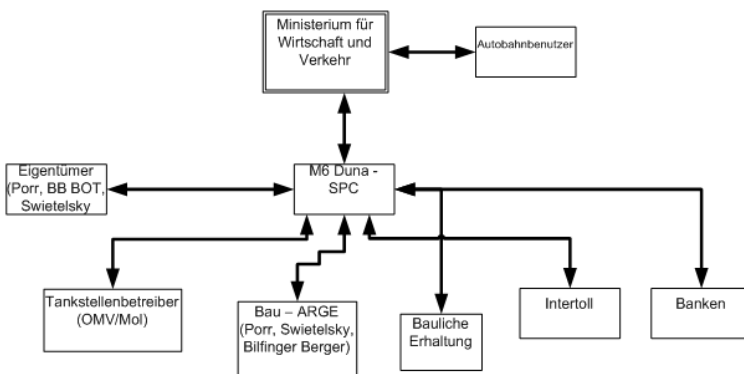
5.4 Ausblick – ASFINAG - Ostregion

Die ASFINAG hat laut ihren Jahresbericht von 2005 ein Eigenkapital von **637,2 Mio. Euro** zu verbuchen. Demgegenüber steht ein Fremdkapital in Höhe von **10.627,9 Mio. Euro**. Die Eigenkapitalquote beträgt 5,6 % zu 93,5 % Fremdkapitalquote. Man sieht, dass das Unternehmen einen geringen Eigenkapitalanteil aufweist. Aufgrund des von der Politik vorgegebenen Ausbau- und Investitionsplanes wird es zu einer steigenden Neuverschuldung kommen (müssen). Das bedeutet, dass damit auch die Zins-, Betriebs- und kalkulatorischen Kosten steigen werden. Diese werden entweder durch den laufenden Haushalt gedeckt, was eher unwahrscheinlich ist oder eher durch neue Mautmodelle.

Weitere Vorgangsweise in Sachen PPP:

Bis zum Jahre 2009/2010 sollte das erste Paket des Straßenbauprogramms „Ostregion“ fertig gestellt sein und die Verkehrsfreigabe erhalten. Die anderen drei Pakete sind in Tabelle 7 aufgelistet.

Abbildung 15: Organisationsstruktur M6 Duna Autopalya SPC



Quelle: M6 Porr Solutions, eigene Darstellung, Jänner 2007

6 Fallbeispiel 2: M6

Als guten Maßstab für die ASFINAG und für Bonaventura kann die neue ungarische **Autobahn M6** herangezogen werden. Sie hat eine Länge von 58 km und verläuft von Budapest(Erd) bis nach Dunaujvaros. Das Projektvolumen ist mit ca. 500 Mio. Euro halb so teuer wie jenes der Ostregion. Allerdings beträgt hier die Laufzeit 22 Jahre (bis 2026). Auch hier erhält ein Konsortium bestehend aus Porr Infrastruktur GmbH, Bilfinger Berger BOT GmbH und Swietelsky International Baugesellschaft m.b.H. eine leistungsabhängige Vergütung. Der Bau begann im Oktober 2004 und wurde im September 2006

abgeschlossen. Das betreffende Autobahnstück ist auf der Straßenkarte in Abbildung 14 ersichtlich. Bei genauerer Betrachtung gibt es einige Unterschiede zum ASFINAG-Projekt: Es beginnt bei der Struktur der Errichtungs- und Betriebsgesellschaft.

Aus Organisationsdiagramm (Abbildung 15) ist zu ersehen, dass das ungarische Wirtschafts- und Verkehrsministerium die Konzession direkt an eine Projektgesellschaft mit dem Namen „M6 Duna Special Purpose Company (SPC)“, vergeben hat. Im Gegensatz dazu ist die ASFINAG selbst Konzessionär und hat eine „Subkonzession“ an Bonaventura vergeben. Das klingt vielleicht pingelig, aber es ist rechtlich und organisatorisch ein enormer, zusätzlicher Aufwand. Auf Finanzierungsseite funktioniert es ähnlich wie beim Verkehrsregion-Ost-Projekt. Die zweite große Auffälligkeit ist, ist die rasche Abwicklung des Projektes.

Die Projektgesellschaft SPC erhält als Vergütung vom ungarischen Staat ein Verfügbarkeitsentgelt, welches sich nach dem Grad der Verfügbarkeit der Fahrstreifen richtet. Abzüge für Nicht-Verfügbarkeit gibt es zum Beispiel bei Betriebsarbeiten und Erhaltungsarbeiten. Das hängt von der Länge des betroffenen Abschnittes und von der Tageszeit, Wochenzeit und Monatszeit ab. Für die Sicherheit der Strecke gibt es je nach dem Bonus oder Abzugszahlungen. Außerdem gibt es Absicherungen gegen Währungs- und Inflationsschwankungen.

6.1 Chronologie des PPP-Projektes M6

Das Auffällige an diesem chronologischen Ablauf ist (Abbildung 16), dass die Vergabe an den Bestbieter viel rascher erfolgt als bei dem PPP-Projekt „A5“. Vom Ministerratsbeschluss bis zum Baubeginn verging nicht einmal ein Jahr. Diese rasche Vergabe- und Vertragsabwicklung ist beispielhaft.

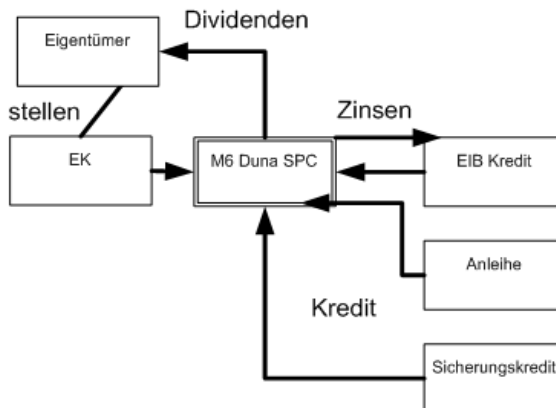
6.2 Risikomanagement

Die Risikoaufteilung bei der M6 ist ähnlich jener der A5 (siehe Tabelle 7). Das Verkehrsmengenrisiko und das Inflations- und Währungsrisiko trägt hier zu 100% der ungarische Staat. Bei der M6 Duna werden die Risiken auf die verschiedenen Stakeholder verteilt.

6.3 Finanzierung der M6

Wie aus dem obigen Diagramm („Organisationsstruktur“) zu entnehmen ist, ist die M6 Duna Special Purpose Company (SPC) der Konzessionär welcher sämtliche weitere Aufträge aller Art vergibt. Diese Gesellschaft ist auch für die Finanzierung ver-

Abbildung 17: Finanzierungsstruktur M6



Quelle: M6 Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007

antwortlich. Es wurden Kredite mit einem Volumen von 411 Mio. Euro aufgenommen. Bei der Finanzierung sind eine ganze Reihe von namhaften Banken und Kreditinstitute beteiligt. Von der Commerzbank über die Bayern LB bis hin zur KBC. Sehen wir uns in groben Zügen die Finanzierungsstruktur an (Abbildung 17). Die Eigentümer stellen der M6 Duna SPC (Special Purpose Company) das Eigenkapital zur Verfügung und das Fremdkapital wird auf unterschiedliche Art und Weise beschafft. (Anleihen, Kredite und Sicherungskredit) Es ist interessant zu wissen wie die Mittelbeschaffung oder –herkunft konkret aussieht. (Tabelle 9) Man sieht, dass die Finanzierung in der Bauphase durch die Einnahmen in der Betriebsphase mittels Verfügbarkeitsentgelt und zum geringen Teil den Pächterträgen gegenfinanziert wird. In diesem Zusammenhang wichtig sind die geplanten Deckungskennzahlen. Von Seiten

Tabelle 8: Risikoaufteilung M6

Risiken	Ungarn	Geteilt	M6 Duna
Verkehrsmengenrisiko	X		
Verfügbarkeitsrisiko			X
Planungs- und Genehmigungsrisiko	X		
Baukostenrisiko			X
Betriebsrisiko			X
Mautrisiko	X		
Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen		X	
Baugrundrisiko(geologische Überraschungen)	X		
Höhere Gewalt		X	
Gestiegene Versicherungskosten		X	
Inflation und Wechselkurs	X		

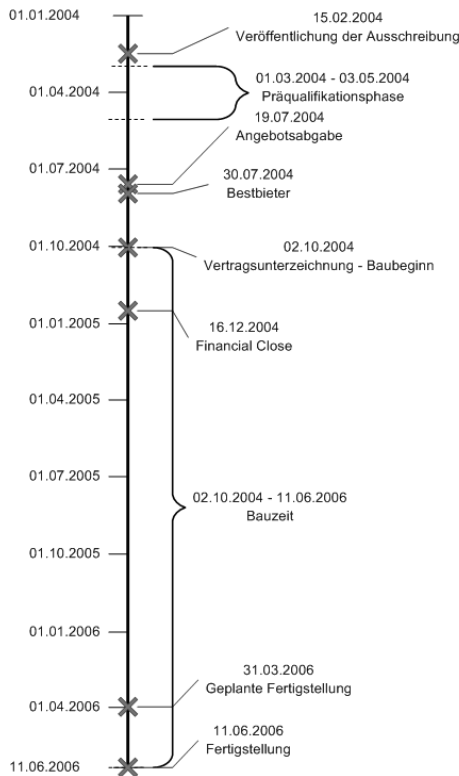
Quelle: Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007

Tabelle 9: Mittelbeschaffung

Bauphase	Betriebsphase
Versicherte, variable Anleihe	Verfügbarkeitsentgelt
EIB Kredit (Europäische Investitionsbank)	Tankstellenpacht
Schuldendienst-Sicherungskredit	
EK Überbrückungskredit	
Mezzanine	
EK und nachrangige Darlehen	

Quelle: Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007
 der Porr rechnet man mit einem **Loan Life Cover Ratio von mindestens 1: 1,25** und einem **Debt Service Cover Ratio von 1: 1,20**. Eine kurze Erläuterung zu den Kennzahlen: Das Debt Service Cover Ratio sagt aus in welchem Ausmaß eine **kontinuierliche Schuldendienstdeckung** gegeben sein muss. Hier sieht man, dass es eine deutliche Überdeckung gibt. Das Loan Life Cover Ratio sagt aus wie hoch die **Schuldendienstüberdeckung** während der **gesamten Laufzeit** sein muss. Auch hier wird von Seiten der M6-Duna SPC eine klar Überdeckung prognostiziert³.

Abbildung 16: Chronik der M6



Quelle: Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007

6.4 Bewertung – Von den Ungarn lernen, heißt ...

... siegen lernen bzw. das Erlernen der effizienteren Verwaltung und Durchführung von PPP-Projekten. Die österreichischen Behörden welche am Bau von Großbauprojekten beteiligt sind, können wirklich von Ungarn lernen. Sie zeigen uns wie rasch man Projekte bei nötigem politischem Willen umsetzen kann.

Wichtig ist vor allem, dass die PublicPrivatePartnership-Variante für den Bund günstiger ist als die bisherigen Bauaufträge. Die Risikoübertragung von der ASFINAG auf Bonaventura muss abzüglich einer Risikoprämie für dieses Konsortium einen Effizienzgewinn bringen. Dieser Effizienzgewinn sollte durch die Economies of scale (Größenvorteile), Einsparungspotentiale, privates Know-how, Wettbewerb unter den Bietern und Finanzierungsinnovationen kommen. Das gilt auch für das M6-Konsortium. Das Bonaventura-Konsortium hat für jeden LKW und PKW-Kilometer auf der PPP-Strecke einen Preis geboten. Die dabei geschätzten Verkehrsmengen beruhen auf den umfangreichsten, je in Österreich durchgeführten Verkehrsprognosen der ASFINAG und jenen eigenen der Bieter. Bei der Verfügbarkeit gibt es Staffelungen für den Abzug der Entgelte. (Fahrstreifenanzahl, Km-Anzahl, Peak-Time/Off-Peak-Time, Temporeduktion wegen schlechter Wartung) Die Vergütung der Strecken wird erst ab Verkehrsfreigabe erfolgen. Die ASFINAG hat interne Vergleichsrechnungen angestellt um festzustellen ob es zwischen der PPP-Beschaffung und den herkömmlichen Bauaufträgen tatsächlich zu Effizienzgewinnen kommen kann. Es wurde dem Autor dieser Arbeit zugesichert, dass diese neue Form der Autobahnerrichtung und des Autobahnbetriebs wirtschaftlich klar vorteilhafter für die ASFINAG ist und die Erwartungen erfüllt werden sollten. Leider kann ich Ihnen, sehr verehrte Leser, keine Angaben zu den internen Vergleichsrechnungen, Kapitalwertrechnungen und zur Berechnung des internen Zinssatzes machen, da es mir nicht gestattet ist, diese Zahlen zu veröffentlichen und auch der Zugang zu ihnen gestaltet sich als Herkulesaufgabe. Nur soviel: Zwischen dem Angebot des Akor-Konsortiums und des Bonaventura-Konsortiums sollen laut ASFINAG-internen Berechnungen eine Differenz von 100 Mio. Euro ergeben.

Die Frage der Effizienz im Vergleich zu herkömmlichen Finanzierungsformen kann mit den vorliegenden Daten nicht beantwortet werden. Die Finanzkennzahlen werden sowohl von Seiten der ASFINAG als auch von Seiten der beteiligten Unterneh-

men mit Hinweis auf das Betriebsgeheimnis zurückgehalten. Alles in allem ist festzuhalten, dass die ungarische M6 in Sachen Public Private Partnership bestimmt ein wichtiges Vergleichsprojekt für das Ostregion-Projekt darstellt und aus Sicht der Privaten sind sichere Zahlungsströme (Cashflow ist positiv) zu erwarten und dies führt voraussichtlich zu einer guten Rendite.

7 Zusammenfassung

Analyseergebnisse

Das weitere Vorgehen hängt vor allem auch vom Erfolg des 1. Paketes ab. PPP hat der öffentlichen Hand zweifellos ein neues(altes), mächtiges Instrument in die Hand gegeben wichtige Infrastrukturprojekte rasch, kosteneffizient und transparent zu errichten. Allerdings sollte die Partnerschaft zwischen dem Staat und den Privaten nur bei großen Projekten in Form von PPP zustande kommen da die **Transaktionskosten extrem hoch** sind. PPP ist also kein Allheilmittel gegen die knapper werdenden öffentlichen Kassen, es ist daher nur ein Instrument, aber eben bei richtigem Einsatz und guter Planung sehr wirkungsvoll. Um nochmals kurz auf das PPP-Projekt Ostregion einzugehen ist festzustellen, dass die Durchführung der Vergabe höchst professionell ablief und auch für einen außenstehenden Beobachter dieses Verfahren auch nachvollziehbar und transparent durchgeführt wurde. Einziger bitterer Nachgeschmack ist, dass es unsere Nachbarn viel rascher und effizienter durchführen können was für mich als Österreicher eine Überraschung war.

Kritisch anzumerken bleibt auch, dass die Erfolgsaussichten des PPP-Projektes „Ostregion“ mit eigenen Berechnungsmethoden nicht überprüft werden konnten. Man war von Seiten der am Projekt beteiligten Unternehmen nicht bereit, wichtige Kennzahlen (Geheim!) der Projekte dem Autor dieser Arbeit zur Verfügung zu stellen.

Schlussfolgerungen

Die Privatisierung von großen Infrastrukturprojekten ist aus Sicht der daran beteiligten **Unternehmen** eine Erweiterung ihrer Geschäftsfelder und dient der Erschließung langfristiger Einnahmequellen.

Für die **Bürger** und insbesondere die **Autofahrer** bringt ein rascher und qualitativ hochwertiger Ausbau der Verkehrsnetze einen Nutzen privater und wirtschaftlicher Natur.

Für die österreichische **Wirtschaft**, die massiv in den Osten expandiert, ist ein Ausbau der Achse Wien-Prag absolut notwendig.

Ein gut ausgebautes Autobahnnetz, gleichgültig ob es in Österreich, Ungarn oder Tschechien gebaut wird, ist wichtig für die Verbindung der **europäischen Völker** und leistet einen Beitrag zur Einigung Europas. Der **Staatshaushalt** profitiert von der Nichtaufscheinung der PPP-Verbindlichkeiten im Budget und durch niedrigere Kosten des privaten Projektbetreibers können die Gesamtkosten um schätzungsweise 15 % gedrückt werden.

Ich hoffe, dass Sie sich einen Überblick über die PPP-Möglichkeiten erhalten haben und Sie verstanden haben wie so ein PPP-Projekt anhand der Fallbeispiele ablaufen kann.

Literatur

Studienunterlagen des Herrn Univ. Prof. Dr. Wilfried Schönböck, Okt. 05

ASFINAG, zur Verfügung gestellt von Herrn DI Gunter Thaler

Porr Consulting Immobilien- und Infrastruktur GesmbH, zur Verfügung gestellt von Herrn Mag. Martin Schlor und Herrn Dr. Georg Pammer

NRW-PPP-Initiative, 2004

Handbuch Projektfinanzierung der OeKB, 2000

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Artikel vom 10. Jänner 2007 „15 Prozent Ersparnis für den Staat“

Spiegel online, Artikel vom 28.01.2007 – „Die Rathaus GmbH“

Spiegel online, Artikel vom 31.01.2007 – „Private Gefängnisse“

www.autobahn.hu www.m6-duna.hu und eine große Anzahl von Presseartikeln und der Literatursammlung der beiliegenden CD

1) Infrastrukturökonomie und öffentl. Unternehmungen, Univ. Prof. Dr. Wilfried Schönböck

2) www.autobahn.hu/Engine.aspx - 20. Dez. 08 und www.m6-duna.hu

3) Porr Solutions, Immobilien- und Infrastruktur GesmbH

Asylwerber in Österreich

Gajane Grigorian und Hilal Dogan

1. Einleitung und Problemstellung

Unter der Bezeichnung Asyl versteht man Zufluchtsort, Unterkunft, Obdach und Freistätte, aber auch Schutz vor Gefahr und Verfolgung. Das Wort „Asyl“ leitet sich aus dem Griechischen ab, wo es „ohne Gefangenschaft“ und „ohne Zwang“ bedeutet. In vielen Ländern werden Menschen wegen ihrer religiösen oder politischen Überzeugungen verfolgt, verhaftet, gefoltert, mit dem Tode bedroht oder sogar umgebracht. Deswegen fliehen viele Menschen und bitten in anderen Ländern um Asyl. Das heißt, sie möchten dort ohne Verfolgung und Bedrohung leben und arbeiten. In vielen demokratischen Staaten ist die Gewährung solcher Schutzrechte in der Verfassung festgeschrieben.

Rund 50 Millionen Menschen sind weltweit auf der Flucht, die meisten von ihnen sind in Nachbarstaaten ihres Herkunftslandes geflüchtet. Das Chaos des zweiten Weltkriegs hatte 30 Millionen Flüchtlinge zur Folge. Um Flüchtlinge in Europa zu unterstützen wurde 1946 von den Vereinten Nationen die Internationale Flüchtlingsorganisation IRO gegründet.

Während unseren Recherchen sind wir darauf gekommen, dass in den letzten Jahren der großen Gruppe der Asylsuchenden die Tschetschenen ausmachen. Der innerrussische Konflikt um die Republik Tschetschenien währt bereits seit nahezu 15 Jahren und hat hunderttausende Menschen in die Flucht getrieben. Obwohl viele Menschen nach und nach in ihre Heimatorte zurückkehren, stellt die Sicherheitslage nach wie vor ein großes Risiko dar. Der Wiederaufbau hat begonnen, doch das Alltagsleben in Tschetschenien normalisiert sich nur langsam. Von russischen Medien und Politikern werden „die Tschetschenen“ seit Jahren als Banditen, Terroristen und Kriminelle bezeichnet. Diese pauschale Vorverurteilung geht so weit, dass sie von Wissenschaftlern mit der der Juden im Dritten Reich verglichen wurde. Auch in Europa hat diese russische Propagandapolitik seine Anhänger gefunden. Viele tschetschenische Flüchtlinge wurden von dem betreffenden Antragszielland wieder abgewiesen oder schlecht betreut. Ausgegangen von der Thematik der tschetschenischen Flüchtlingen haben wir auch auf

die Stellung der muslimischen MigrantInnen in Österreich eingegangen und diese aus verschiedenen Perspektiven betrachtet, beschrieben. Denn nicht nur die Aufnahme der AsylwerberInnen und MigrantInnen anderer Kulturen und Religionsbekenntnis stellt ein Problem für die Behörden, sondern auch der Kampf gegen die Vorurteile in der Gesellschaft, die gegenüber diese Gruppen meistens durch Propagandapolitik entstehen.

„...Die Tschetschenen, Türken und Schwarzafrikaner, die brauchen wir nicht, aber die Tschechen, Slowaken, Polen, Ungarn und die Slowenen sind unsere Leute. Mit denen haben wir Jahrhunderte zusammengelebt, die sind ungefähr auf unserem Kulturniveau, wenn nicht ganz, aber doch adäquat. Warum nicht die?

... Die Moslems sind nicht integrierbar, das ist ein Irrtum. Sie wollen nicht, warum auch? Sie wollen ihr eigenes Leben behalten, warum auch nicht? Aber bitte nicht in Wien, sondern in der Türkei. Was machen die Tausenden Schwarzafrikaner hier, wozu werden die hier aufgenommen? Sie werden hier nie Wurzeln fassen“ (FRANZ OLAH, online).

2. Was bedeutet Asyl in Österreich?

Kern des österreichischen Asylrechts und Asylverfahrens ist die Genfer Flüchtlingskonvention (GFK). In diesem völkerrechtlichen Dokument ist festgehalten, welche Kriterien eine Person erfüllen muss, um als Flüchtling zu gelten und welche Rechte Flüchtlingen gewährt werden. Auf welche Weise festgestellt wird, ob eine Person in Österreich als Flüchtling anerkannt wird, ist im österreichischen Asylgesetz geregelt. Genfer Flüchtlingskonvention (GFK) definiert, was der Begriff „Flüchtling“ bedeutet. Sie bestimmt, die Rechte von Flüchtlingen, zu denen Religions- und Bewegungsfreiheit sowie das Recht, zu arbeiten, das Recht auf Bildung und das Recht auf den Erhalt von Reisedokumenten gehören. Doch sie unterstreicht auch die Pflichten von Flüchtlingen gegenüber ihrem Aufnahmeland.

Die Genfer Flüchtlingskonvention hält fest, dass eine Person als Flüchtling anzusehen ist, die aus der wohlbegründeten Furcht vor Verfolgung wegen ihrer Rasse, Religion, Nationalität, Zugehörigkeit zu einer

bestimmten sozialen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung sich außerhalb des Landes befindet, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt und den Schutz dieses Landes nicht in Anspruch nehmen kann oder wegen dieser Befürchtungen nicht in Anspruch nehmen will.

2.1 Gründe für die Nicht-Gewährung des Asyls und für Abschiebung

Voraussetzungen für die Zuerkennung der Flüchtlingseigenschaft, die erfüllt sein müssen für die Asylgewährung sind politisch, religiös oder ethnisch motivierten Verfolgung von Asylwerberinnen oder Asylwerber in deren jeweiligem Herkunftsland auf Basis der Bestimmungen der Genfer Flüchtlingskonvention.

Ferner ist eine Asylgewährung ausgeschlossen bzw. kann widerrufen werden, wenn auf Grund bestimmter Umstände angenommen werden kann, dass die Verfolgungsgefahr weggefallen ist. Das ist vor allem dann der Fall, wenn der Asylsuchende:

- Sich freiwillig wieder unter den Schutz seines Heimatlandes gestellt hat
- Die verlorene Staatsangehörigkeit freiwillig wieder erworben hat

- Seine andere Staatsangehörigkeit erworben hat und den Schutz dieses neuen Heimatlandes genießt
- Sich freiwillig in dem Staat, den er aus Furcht vor Verfolgung verlassen oder nicht betreten hat, niedergelassen hat
- Wenn die Umstände, auf Grund deren er als Flüchtling anerkannt worden ist, nicht mehr bestehen und er daher nicht weiterhin ablehnen kann, sich unter den Schutz seines Heimatlandes zu stellen
- Staatenlos ist und die Umstände, auf Grund deren er als Flüchtling anerkannt worden ist, nicht mehr bestehen, er daher in der Lage ist, in sein früheres Aufenthaltsland zurückkehren

Ausgeschlossen von der Asylgewährung sind die Personen, gegen die Verdacht besteht, dass sie:

- Ein Verbrechen gegen den Frieden, ein Kriegsverbrechen oder ein Verbrechen gegen die Menschlichkeit begangen haben und zwar im Sinne jener internationalen Einrichtungen, die ausgearbeitet wurden, um Bestimmungen gegen solche Verbrechen zu schaffen
- Bevor sie als Flüchtlinge in das gestand zugelassen wurden, ein schweres, nicht politisches Verbrechen begangen haben

Tabelle 1: Asylanträge nach der Staatsangehörigkeit der AsylwerberInnen

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Afghanistan	723	467	2209	4205	12955	6651	2360
Armenien	11	76	180	165	1235	2038	1112
Bangladesh	110	167	305	305	949	1104	887
China VR	14	14	25	53	95	666	569
Georgien	0	25	38	34	597	1921	1517
Indien	253	472	874	2441	1802	3366	2823
Irak	1478	963	2014	2361	2118	4466	1452
Iran	502	950	3343	2559	734	760	981
Mazedonien	10	19	52	21	947	786	412
Moldawien	7	22	43	107	166	819	1175
Nigeria	202	189	269	390	1047	1432	1846
Pakistan	221	242	317	624	486	359	508
Russische Föderation	37	59	122	290	365	2221	6713
Serbien u. Mont.	1084	6647	6840	1486	1637	4723	2521
Sonstige	1727	2283	3161	2651	3126	4481	4645

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001

Gleichzeitig mit der Entscheidung über die Nicht-Gewährung von Asyl wird vom Bundesasylamt festgestellt, ob eine Zurückschiebung in das Herkunftsland zulässig ist. Denn obwohl einem Asylwerber kein Asyl gewährt wird, weil keine Verfolgung im Sinne der Genfer Konvention gegeben ist oder weil Ausschlussgründe vorliegen, kann festgestellt werden, dass eine Abschiebung unzulässig ist. Wird die Abschiebung gemäß §8 AsylG für unzulässig erklärt, erhält die betreffende Person einem befristeten Aufenthaltsrecht nach §15 AsylG, die widerrufen wird, wenn die Behörde die Anreise in den Herkunftsstaat als zumutbar empfindet. Dieser Status nennt man auch „kleines Asyl“, denn er zieht nur bedingt mit dem recht auf Arbeit, Bildung oder finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite mit sich.

Wenn beim UBAS keine aufschiebende Wirkung zuerkannt wird, können die Asylwerber noch während ihres laufenden Verfahrens abgeschoben werden. Berufungen gegen Bescheide, die als unbegründet abgelehnt wurden, kommt jedoch immer aufschiebbare Wirkung zu.

3. Integration und Assimilation

Integration bedeutet in der Soziologie die Wiederherstellung eines Ganzen durch Prozesse, die das Verhalten und Bewusstsein nachhaltig verändern. Integration kann einerseits zwischen einzelnen Individuen gegenüber Gruppen, andererseits zwischen Gruppen, Schichten, Rassen, Kulturen und Klassen innerhalb einer Gesellschaft untereinander und weiter noch zwischen verschiedenen Gesellschaften stattfinden. Ziel jeglicher Integration ist die Herausbildung neuer sozialer Strukturen und sozialer Ordnungen. Integration ist demnach kein Zustand, sondern ein Prozess, dessen Vollendung eine gewisse Dauerhaftigkeit aufweist. Der Integrationsprozess kann erst dann beginnen bzw. erfolgreich verlaufen, wenn den MigrantInnen Gleichberechtigung eingeräumt wird.

Assimilation als Begriff wird eher negativ betrachtet und bezeichnet eine einseitige Form der Anpassung: der Einwanderer muss sich an die von der dominanten vorgegebenen Standards anpassen. Assimilation kann auch als Endresultat eines langen Integrationsprozesses angesehen werden. Einerseits kann die Assimilation die individuelle Option für MigrantInnen, andererseits aber auch Folge eines sozialen Prozesses, der sich über mehrere Generationen automatisch vollzieht.

4. Asylanträge nach Staatsangehörigkeit der Asylwerberinnen

Neben den großen Anteil an gestellten Asylanträgen der irakischen und afghanischen Staatsangehörigen war ab dem Jahr 2003 die größte Gruppe der Antragstellern Staatsangehörige der russischen Föderation (21% der Asylanträge), wobei es sich hier um Tschetschenen handelt. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 1997 nur rund 0,5% der Asylanträge von diesen Staatsangehörigen eingebracht, die absolute Anzahl ist in diesem Zeitraum um das 180-fache gestiegen (siehe Tabelle 1).

In Österreich ist man über den Zustrom von Flüchtlingen aus Tschetschenien sowie die damit verbundenen Probleme höchst besorgt. Die Einwanderer aus Russland kommen in die Republik Österreich über Drittländer, hauptsächlich über Polen und Tschechien. Dort haben sie meist schon Asyl ersucht. Aber die Behörden dieser Länder, die verbal „für die Unterstützung des gerechten Kampfes der Tschetschenen“ sind, neigen keinesfalls dazu, die

tschetschenischen politischen Emigranten bei sich aufzunehmen.

Laut offiziellen Angaben sind allein im laufenden Jahr über 3000 Flüchtlinge aus Russland nach Österreich gekommen. Die überwiegende Mehrheit stammt aus Tschetschenien.

In Österreich gibt es keine Dolmetscher für die tschetschenische Sprache und keine Tschetschenischen – Experten. Außerdem bekennen sich die Tschetschenen zum Islam und dies bereitet das nächste Problem bei der Integration dieser Flüchtlinge. Immer mehr Muslime aus verschiedenen vor allem aber Kriegsregionen suchen Asyl in Österreich aber auch in Europa. Die islamische Religion ist durch die Globalisierung zu einer weltumspannenden Religion geworden. In Österreich aber auch in vielen europäischen Ländern sind Muslime mittlerweile die zweitgrößte religiöse Gruppe nach den Christen. Das stellt die Muslime und die Länder, in denen sie leben vor neue Herausforderungen. Der Islam muss, wie alle andere Religionen auch, mit seiner Zeit gehen. Anpassung und vor allem aber Integration ist wichtig. Von elementarer Bedeutung bei diesem Prozess der Integration ist: die Akzeptanz und die Anerkennung der Muslime als Staatsbürger in den europäischen Gesellschaften. Um hier Schwierigkeiten zu vermeiden ist es wichtig, dass Muslime einerseits ihre Religion bekannt machen und die Gesellschaft andererseits ein objektives Kennenlernen des Islams unterstützt.

5. Herkunftsland und Verteilung des Moslems innerhalb Österreich

In Österreich leben 340.000 Muslime, die 4,2 % der Gesamtbevölkerung ausmachen. Die Muslimen stammen zu 18,7% aus Serbien/Montenegro, der Türkei zu 17,9% und Bosnien/Herzegowina zu 15,2%. Dazu muss noch erwähnt werden, dass fast unter türkischen Muslimen auch ein erheblicher Teil an Aleviten vertreten sind, die sich in der Praktizierung des Islams sich stark von den sunnitischen Gläubigern unterscheiden.

Die Muslime aus dem Balkan weisen weitgehend liberaler bis gemäßigt-traditioneller islamisches Lebensstil auf. Diese beiden Richtungen prägen das Bild des Islams in Österreich.

Nach wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der einzelnen Bundesländer unterscheiden sich auch die Verteilung der Ausländer, darunter auch die Muslime

sehr stark. Anteile der Muslimen auf einzelnen Bundesländern verteilt sind:

- Vorarlberg 8,4%
- Wien 7,8%
- Salzburg 4,5%
- Oberösterreich und Tirol 4,0%
- Niederösterreich 3,2%
- Kärnten 2,0%
- Steiermark 1,6%
- Burgenland 1,4%

5.1 Medienberichte zum Thema Muslime/Islam in Österreich

Die Analysen beziehen sich auf die Auswertungen der größeren österreichischen Tageszeitungen (Standard, Presse, Kurier, Kronen Zeitung, Salzburger Nachrichten, Tiroler Tageszeitung und Vorarlberger Nachrichten) zu den Themen „Ausländer“ und „Muslime/Islam“.

Nach den Terroranschlägen am 11. September 2001 in den USA haben die Beiträge zum Themenbereich Muslime deutlich zugenommen. Der Anteil an Berichten stieg nach den Terroranschlägen in Madrid und London bis auf 87%.

Neben überwiegend neutralen Berichten (88%) erschienen auch zu 8% negative Wertungen gegenüber Islam, während positive Wertungen überhaupt nicht auftauchen.

Die negativen Äußerungen wurden unter „Meinungsbeiträge“ durch Kommentare, Leserbriefe und Leitartikel deutlich vermerkt.

Aus dem Thema „Terror“ wurde immer wieder „Islamische Terror“ und die Schlüsselbegriffe wie „Extremismus“, „Verbrechen“, „Fundamentalismus“, „Moschee/Minarett“,... kamen viel öfter vor als in den vorvergangenen Jahren.

Das Thema Integration verbunden mit diesen Medienbeiträgen hat auch seine negative Seiten erlebt. Auf Grund der weltweiten Terroranschläge wurden lokale Probleme (in Österreich), die die Ausländer betreffen schärfer diskutiert. Das Problem dabei ist, dass immer wieder der Vergleich zwischen den Muslimen in den betreffenden europäischen Ländern und den Muslimen in der örtlichen islamischen Welt den Prozess der Integration erschwert bzw. hindert. Der größere Anteil der Gesellschaft, die ihre Meinung nach den Medienberichten bildet, unterwirft dem Islam eine Religion zu sein, die zum

Terror führt oder doch leicht führen kann. Mit dieser kritisch gesehenen Meinungsbildung der Mehrheit der Gesellschaft ist aus der Integration der muslimischen MitbürgerInnen eher ein Dilemma geworden.

5.2 Dialog mit dem Islam

Unter dem Begriff Integration sind Bekenntnisse zu Toleranz und Offenheit notwendig. Denn nur öffentlichkeitswirksame Bekenntnisse des Glaubens an den einen Gott gehen an den tatsächlichen Problemen vorbei. Der Islam ist kein grün angestrichenes Christentum und das Kreuz lässt sich nicht zum Halbmond verbiegen.

An der Basis eines erfolgreichen Dialogs mit dem Islam liegt natürlich die Anerkennung der Glaubensfreiheit als grundlegendes Prinzip. Denn dies ist deshalb notwendig, weil das Europa nicht nur als ein Erbe des Judentum und Christentum zu sehen ist, sondern auch der Islam zur Entstehung dieses Erbes sehr viel beigetragen hat.

Im Rahmen eines Dialogs erklärt die muslimische Seite, dass die nicht Muslimen zu wenig über den Islam und zweitens nur falsches über den Islam wissen. Dieses Halb- und Unwissen führt leicht zu Diskriminierung und Ausbeutung, dass der Islam nicht verdient. Es wird in solchen Dialoggesprächen immer öfters betont, dass der Islam Frieden bedeutet und die Begriffe richtig definiert, die öfters in den Medien vorkommen: Dschihad heißt nicht Heiliger Krieg sondern Anstrengung für Gott, Juden und Christen sind im Islam akzeptierte Minderheiten mit besonderen Schutzrechten und im Islam gibt es keinen Zwang zum Glauben.

Der Dialog war aber immer wieder eine christlich/westliche Vorleistung, welche die muslimische Seite unter Druck brachte. Neue Ansätze im islamischen Denken oder Regelungen müssen von innen kommen und nicht von nicht Muslimen dogmatisiert werden. Im Rahmen eines Dialogs soll eine inner-islamische Auseinandersetzung verstärkt unterstützt, aber niemals von außen beeinflusst werden.

Der Dialog muss aber vor allem über konkrete Themen gesucht werden. Christlich- islamische Diskussionsrunden und Moscheebesuche können wichtig sein und das Verständnis fördern.

Der Dialog muss auf der Ebene der Zivilgesellschaft zu führen sein, denn ein Dialog zwischen den abstrakten Kollektiven zweier Religionen oder Kulturen ist ebenso abstrakt wie unmöglich.

5.3 Was halten die Österreicher von Ausländern und von der Integration der Muslime?

Auf der abstrakten Ebene geben sich die Einwohner weitgehend frei von den Vorurteilen. Fast alle (90%) stimmen der Aussage zu, dass vor Gott alle Menschen, unabhängig von ihrem Glauben, gleich sind. Fast 46% der Befragten widersprechen der Ansicht, Islam und Christentum verträten die gleichen Werte. Für einen fast gleich großen Anteil (49%) überwiegen allerdings die Gemeinsamkeiten. 43% der Befragten verzweifeln an der Toleranz des Islams.

Auch bei der eigenen Religiosität zeigen sich die Österreicher gespalten. Für Frauen, Ältere und für Bewohner kleinerer Orte spielt die Religion in ihrem Leben eine größere Rolle als für Jüngere, für Männer und für Einwohner größerer Städte.

Insgesamt höher ist die Bereitschaft, religiöse Symbole in öffentlichen Gebäuden zu dulden: ca. weniger als 20% lehnen dies ab und $\frac{3}{4}$ der Befragten sind dafür.

Deutlich stärker fällt die Ablehnung spezieller religiöser Kleidung im öffentlichen Raum und bei Schülern, vor allem aber bei öffentlichen Bediensteten aus: in öffentlichen Gebäuden bzw. für Schüler will eine knappe Mehrheit (55%) solche Kleidung zulassen, ca. 40% lehnen sie ab, wobei sehr starke Unterschiede zwischen den Altersgruppen erkennbar werden- mit zunehmendem Alter steigt die Ablehnung massiv, während $\frac{3}{4}$ der unter 30-jährigen für Erlaubnis plädieren.

Insgesamt mehr als $\frac{2}{3}$ der Befragten behaupten, dass der Einfluss des Islam auf die österreichische Politik zunimmt. Wieder sehr einheitlich herrscht bei ca. 62% der Befragten die Meinung vor, dass die Spannungen zwischen Muslimen und nicht Muslimen in Österreich in den kommenden Jahren zunehmen wird.

Die Aussage ob sich die in Österreich lebenden Muslime sich als Österreicher fühlen oder nicht verneinen 70% der befragten Gruppe und 13% bejahen diese Frage.

In deutlichem Kontrast zu alledem sehen $\frac{2}{3}$ der Befragten, dass die Situation der Muslime in Österreich eher besser als in anderen europäischen Ländern ist.

5.4 Islam als Feindbild?

Eine deutliche Mehrheit der Befragten sieht den Islam als eine der Weltreligionen, in der das friedliche Zusammenleben aller Menschen im Vordergrund

steht und lehnen diese Aussage ab, er sei eine gewalttätige Religion.

87% der Befragten stimmen der Aussage zu, dass der Islam im Grunde genommen eine friedliche Religion sei, aber von Extremisten missbraucht werde.

Fast $\frac{2}{3}$ der Befragten aller Gruppen sieht die Moralvorstellung des Islams als altmodisch und nicht ins Europa des 21. Jahrhunderts passend an.

Eine Mehrheit von 60% hält es für wahrscheinlich, dass auch in Österreich gefährliche islamistische Terroristen leben. Die Bedrohung Österreichs wird geringer abgeschätzt.

Ängste vor Überfremdungen durch zu viele Muslime in Österreich äußern außerhalb der Gruppe der negativ Eingestellten (18%) nur einige wenige Prozente der Befragten (4-10%).

Radikalismus, Fanatismus, Fundamentalismus im Zusammenhang mit steigendem Einfluss des Islam erwartet fast niemand aus der Mehrheit der positiv Eingestellten.

Bemerkenswert ist dann die sehr allgemeine Feststellung, wonach Muslime die Macht im Lande übernehmen und die vorhandenen Freiheiten verloren gehen: Fast niemand aus der positiv und neutral Eingestellten befürchten dies, aber 20% der negativ Eingestellten.

Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Ergebnissen einer Umfrage unter türkisch-stämmigen Bürgern in Österreich. Auch die hier lebenden Muslime sind fast alle der Meinung, dass vor Gott alle Menschen unabhängig von ihrem Glauben gleich sind.

40% aller Muslime halten die verübten Terroranschläge für ein abscheuliches Verbrechen, während ca. $\frac{1}{3}$ dieser Gruppe zwar Ablehnung äußert, aber die Motive der Attentäter nachvollziehen kann. Vor allem die Türken verhalten sich „defensiv“ was die Anschläge betrifft. Selbstkritische Töne sind eher selten, eine Auseinandersetzung mit dem Umstand, dass sich Terroristen auf den Islam beruhen, finden

6. Schlussfolgerungen

Die Einwanderungswelle nach dem Zweiten Weltkrieg brachte zunächst muslimische Männer und dann deren Frauen und Familien nach Europa. Heute, fünfzig Jahre danach, erreicht die Zahl der in den Ländern Europas lebenden Muslime fünfzehn Millionen. Im Alltag begegnen den Muslimen Schwierigkeiten in Bezug auf die regelmäßige Ausübung ihrer Religion und andere Probleme, die damit zusammenhängen, dass sie einer Gemein-

schaft angehören, die oftmals als „fremd“, „anders“ etc. wahrgenommen oder sogar „barbarisch“, „fundamentalistisch“, oder „fanatisch“ abgestempelt wird.

Österreich hat sich bislang für Muslime in vieler Hinsicht als eine „Insel der Seligen“ erwiesen. Muslime haben hier vielfach bessere Möglichkeiten und mehr Freiheiten, ihre Religion auszuüben, als in vielen Ländern der islamischen Welt. Sie können sich der Rede-, Versamlungs- und Pressefreiheit bedienen.

Bereits im Jahr 1912 ist nach parlamentarischer Behandlung im Herrenhaus und Abgeordnetenhaus von Kaiser Franz Joseph I. ein Islamgesetz erlassen worden. Es betraf die Anerkennung der Anhänger des Islam innerhalb der österreichischen Reichshälfte. Dieses Islamgesetz bildet die Grundlage für die Anerkennung des Islam als Körperschaft des öffentlichen Rechtes im Jahr 1979, in dem auch die Bekanntmachung einer Verfassung der Islamischen Glaubensgemeinschaft und der ersten Wiener Islamischen Religionsgemeinde.

Die gemäßigte und offene Handlung von MuslimInnen in Österreich baut ein positives Zusammenwirken mit der gesamten Gesellschaft auf. Eine Kultur des Dialogs ermöglicht Brückenbau, der sachlich Themen allgemeiner Wichtigkeit aufgreift, anstatt sich Ignoranz und Einkapselung einzuschließen.

Konfliktpunkte, die ständig zur Diskussion gebracht waren und sind: Bau einer Moschee oder die Höhe eines Minarets, islamische Friedhöfe, das Schächten von Tieren, Probleme im Schul-/Turnunterricht und insbesondere das Tragen von religiös motivierter Kleidung. Kopftuchdebatten und die damit verbundene Diskussion um eigene Integration von Muslimen sind seither immer wieder aufgeflammt, sei es in Folge ähnlicher Debatten in Deutschland und Frankreich, sei es aufgrund von Terrorakten, verübt von Anhängern des islamischen Glaubens.

In Österreich geschah die Integration von Muslimen bisher vorwiegend in einem konfliktfreien Nebeneinander. Doch kann hier wirklich von Integration gesprochen werden? Kann eine Gesellschaft Integration nur fordern, ohne dies konkret zu unterstützen?

Wohl nicht, denn die Integration von Muslimen geht nicht nur Muslime etwas an, sondern ist nur denkbar, wenn sie als wechselseitiger Prozess verstanden wird. In vielem hat die österreichische Gesellschaft ihren Beitrag geleistet, um einen integrierten Islam zu ermöglichen (zum Beispiel Anerkennung als Glaubensgemeinschaft, Einführung eines staatlich geförderten Religionsunterrichts).

In jedem Fall ist der Gleichheitsgrundsatz den Muslimen gegenüber in vollem Umfang zu gewährleisten.

Aber auch an Muslimen kann die Forderung einer Integration in dem Sinne gestellt werden, mit der übrigen Gesellschaft Werte zu teilen, die von nationaler Bedeutung sind. Der Muslim, der den staatlichen Schutz seines Aufenthaltslandes genießt, ist etwa gehalten, dessen Rechtsordnung zu respektieren.

Impulszentren als Instrumente der Regionalpolitik

Wolfgang Blaas und Hans Kramar

1. Einleitung

Die folgenden Ausführungen basieren zum Großteil auf den Ergebnisse eines Projektes, in dessen Rahmen sich Studierende der Raumplanung an der Technischen Universität Wien mit der Frage befasst haben, welche Bedeutung Innovations- und Technologiezentren (im Folgenden: „Impulszentren“) für die regionalwirtschaftliche Entwicklung haben können. In den Studienjahren 2005/06 und 2006/07 waren insgesamt 14 Studierende über ein Jahr lang mit theoretischen, empirischen und wirtschaftspolitischen Fragen zu diesem Themenkomplex befasst, ihre Arbeitsergebnisse liegen nunmehr in einem umfangreichen Bericht vor (Guss et al. 2007). Im Zuge des Projektes wurden drei Impulszentren, die sich in gänzlich unterschiedlichen räumlichen Kontexten befinden, untersucht: Das Techno-Z in Ried im Innkreis (OÖ), der grenzüberschreitende ACCESS Industrial Park in Gmünd (NÖ) und das TFZ (Technologie- und Forschungszentrum) in Wiener Neustadt (NÖ). Darüber hinaus wurde die Position Wiens als Innovationsstandort im internationalen Vergleich analysiert und ein Überblick über die wichtigsten Innovations- und Technologiezentren in der Bundeshauptstadt gegeben.

Wegen der besonderen Situation Wiens befasst sich der vorliegende Beitrag nur mit den drei erstgenannten Impulszentren und deren Standortregionen. Nach einem kurzen Überblick über die wichtigsten wirtschaftsgeographischen Ansätze zur Erklärung der räumlichen Konzentration von Innovation werden die Zentren vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen, sozialen und geographischen Bedingungen in ihren Standortregionen hinsichtlich ihrer Betreiber- und Branchenstrukturen, Kooperationsformen, Zielsetzungen und Auswirkungen charakterisiert. Aus dieser vergleichenden Analyse der äußerst heterogenen Voraussetzungen und Möglichkeiten der drei Impulszentren werden schließlich regionalpolitische Empfehlungen an die Wirtschaftspolitik abgeleitet¹.

2. Theorien zur räumliche Konzentration von Innovation

Unabhängig von der in der neoklassischen Ökonomie verankerten New Economic Geography hat sich in den zwei letzten Jahrzehnten eine Reihe von wirt-

schaftsgeographischen Arbeiten eingehend mit der räumlichen Konzentration von Unternehmen befasst und dabei dem Aspekt des Wissensaustauschs und der Innovation breiten Raum eingeräumt. So stellt der Ansatz der „innovativen Milieus“ die Entstehung von hoch spezialisierten Technologiezentren in Europa und den USA („Silicon Valley“ in Kalifornien, „Route 128“ in Massachusetts, „M4-Korridor“ in Südengland) das lokale Umfeld (das „Milieu“) ins Zentrum der Betrachtung. Die Grundhypothese dieses Ansatzes lautet, dass „innovative Milieus“ besondere Standortbedingungen für bestimmte Betriebe (vor allem im Bereich der Hochtechnologie) bieten und damit Innovation und wirtschaftliche Entwicklung erleichtern (vgl. Camagni 1991). Im Gegensatz zu rein ökonomischen Ansätzen werden dabei auch informelle, soziale und kulturelle Beziehungen zwischen den Akteuren berücksichtigt. Ein innovatives Milieu zeichnet sich durch ein komplexes Netz von (mehrheitlich informellen) sozialen Beziehungen, ein Kollektiv von weitgehend autonomen Akteuren (Unternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen, lokale oder regionale öffentliche Verwaltungen) und ein Produktionssystem, das Technologien, Produktion, Kapital und Marktbeziehungen umfasst, aus (vgl. Maillat 1995, S.160).

Das Konzept der Industriedistrikte („industrial districts“), das auf der Beobachtung der dynamischen Entwicklung im „dritten Italien“ basiert, erklärt die Konzentration von Betrieben durch die positiven Effekte von lokalisierten Unternehmensnetzwerken. Konstitutives Merkmal industrieller Distrikte ist nach diesem Verständnis das Fehlen von dominanten Leitbetrieben und eindeutigen Hierarchien zwischen den Unternehmen (Priore und Sabel 1989, Becattini 1990). Durch Bildung eines arbeitsteiligen und hoch spezialisierten Produktionssystems können auch Klein- und Mittelunternehmen „economies of scale“ und „economies of scope“ erzielen und damit ihre Größennachteile kompensieren.

In diesem Zusammenhang wird auch oft der Begriff „cluster“ für geographische und sektorale Konzentrationen von Betrieben verwendet. Cluster können dabei sehr unterschiedliche Merkmale (High-Tech Industrien, Handwerk, Finanzdienstleistungen,...) und Dimensionen (lokal, regional, überregional,...) aufweisen (vgl. Moßig (2002). Diese Ansätze lassen

sich nur schwer von den Konzepten der „industrial districts“ und der „innovativen Milieus“ unterscheiden, da sich die Begriffe größtenteils überschneiden und in vielen Fällen synonym verwendet werden. Auffallend ist in diesen Ansätzen jedoch die starke Betonung von Rivalität und Wettbewerb zwischen den Akteuren als wesentliche Triebfeder für Innovation (vgl. Porter 1990).

Ein wesentliches Element in vielen wirtschaftsgeographischen Arbeiten, die das Milieu in den Mittelpunkt ihrer Argumentation stellen, sind die in der Literatur als „localised knowledge spillovers“ bezeichneten lokal begrenzten externen Effekte von Wissen. In den Untersuchungen von Jaffe (1989) und Feldman (1994) wird die räumliche Konzentration von Innovationen nachgewiesen und mit „knowledge spillovers“ begründet, ohne jedoch Hinweise auf die dahinter stehenden Mechanismen zu geben. Die Schwäche dieser Arbeiten liegt zweifellos in der Annahme, dass die räumliche Nähe von Akteuren in jedem Fall zu Interaktionen, zum Austausch von Informationen und damit automatisch zur Entstehung von Spillovers führt. Dies ist insofern zweifelhaft, als Wissen zwar durch eine beschränkte Rivalität bei der Nutzung, im Falle der Festsetzung entsprechender Nutzungsrechte aber nicht durch Nicht-Ausschließbarkeit gekennzeichnet ist, und damit kein rein öffentliches Gut darstellt. Die Beschränkung der Spillovers auf den Cluster beruht auf der ebenso diskussionswürdigen Annahme, dass es sich bei dem für die Betriebe relevanten Wissen stets um „tacit knowledge“ handelt, das nur über persönlichen Kontakt ausgetauscht werden kann.

Folglich befasst sich die Wirtschaftsgeographie zunehmend mit der Frage, welche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen die Entstehung von lokalen „knowledge spillovers“ begünstigen. Neben der Zusammensetzung der Betriebe in einem Cluster (vgl. Audretsch 2003, Oerlemans et al. 2001) ist die Analyse der Netzwerke zwischen den Akteuren ein wesentlicher Ansatz in diesem Bereich. Die Literatur zu Unternehmensnetzwerken ist zwar hauptsächlich in der Betriebswirtschafts- und Organisationslehre verankert (vgl. Sydow 1992), wo der Raumbezug meist völlig fehlt, doch gibt es inzwischen eine Reihe von wirtschaftsgeographischen Ansätzen, in denen auf Grundlage der Begrifflichkeit aus der Betriebswirtschaftslehre die räumliche Dimension von regionalen und lokalen Netzwerken betrachtet wird. Darin werden in der Regel Voraussetzungen, Ursachen und Mechanismen für die Bildung von Unternehmensnetzwerken untersucht (vgl. Fromhold-Eisebith 1999, Cappelin 2003) oder an räum-

lichen Kriterien orientierte Typologien von Unternehmensnetzwerken entwickelt (vgl. Storper und Harrison 1991). Ein wesentliches Kennzeichen dieser Ansätze ist die Hypothese, dass Kooperationen Ergebnis von sozialen Prozessen sind und daher die Verankerung der Akteure in ein lokales sozio-kulturelles Umfeld („embeddedness“ nach Granovetter 1985) und die institutionellen Voraussetzungen („institutional thickness“ nach Amin und Thrift 1994) entscheidend für die Bildung von Netzwerken sind. Kramar (2005) weist in einer empirischen Analyse der politischen Bezirke Österreichs nach, dass die institutionellen Rahmenbedingungen in einer Region ein wesentlicher Einflussfaktor der regionalen Innovationsdichte sind.

Vor dem Hintergrund dieser theoretischen Überlegungen soll nun anhand von drei österreichischen Regionen der Frage nachgegangen werden, welche Rolle unterschiedliche Impulszentren für die regionalwirtschaftliche Entwicklung spielen und wie ihre positiven Wirkungen auf die Region noch verbessert werden könnten. Zu diesem Zweck werden jeweils zunächst die regionalen Voraussetzungen in einem kurzen Überblick skizziert, dann das betreffende Impulszentrum charakterisiert und schließlich Empfehlungen zur Verbesserung der regionalwirtschaftlichen Effektivität des Zentrums formuliert.

3. Techno-Z Ried

3.1 Regionale und lokale Voraussetzungen in Ried im Innkreis

Im Zentrale-Orte-Konzept des Landes Oberösterreich ist die Gemeinde Ried im Innkreis als eines von 12 „Regionalzentren im ländlichen Raum“ ausgewiesen und ist damit eines der wichtigsten Arbeitsplatz- und Versorgungszentren des Innviertels. Die kleinräumigen Pendlerbeziehungen der Region sind daher stark auf das Zentrum Ried ausgerichtet, gleichzeitig haben sich die für österreichische Kleinstadtregionen typischen Suburbanisierungstendenzen in den letzten Jahren verstärkt. Trotz der zunehmenden Verdichtung im Zentrum der Agglomeration und entlang der hochrangigen Verkehrsachsen sind die Bodenpreise vergleichsweise gering geblieben.

Ein besonderer Standortvorteil der Gemeinde Ried liegt in ihrer Lage an der Schnittstelle zwischen dem oberösterreichischen Zentralraum, dem Wirtschaftsraum Bayern und den schnell wachsenden Märkten in Südböhmen. Durch die direkte Anbindung des Bezirks Ried an die A8 und die Nähe zur A1 sind

diese Regionen im motorisierten Individualverkehr gut zu erreichen, während die ungünstige Einbindung in das hochrangige Bahnnetz und die relativ große Entfernung zu den nächsten internationalen Flughäfen zu den Schwächen der Region zählen.

Sowohl in der Gemeinde als auch im Bezirk Ried spielt die Sachgütererzeugung eine besonders große Rolle, besonders auffallend ist die überdurchschnittliche Bedeutung der Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren in der Stadt selbst. In einigen kleineren Gemeinden im Umland sind deutliche Schwerpunkte in Bereich der Herstellung von Nahrungsmitteln und im Maschinenbau festzustellen. Abgesehen von ihrer Versorgungsfunktion als zentraler Ort gibt es in der gesamten Region keine ausgeprägten Spezialisierungen im Dienstleistungsbe- reich. Die wichtige Bedeutung des produzierenden Sektors in der Region hat in den letzten 10 Jahren weiter zugenommen, entgegen dem gesamtwirtschaftlichen Trend hat sich die Zahl der Beschäftigten in der Sachgütererzeugung erhöht.

Trotz eines vergleichsweise niedrigen Bildungsniveaus der Erwerbsbevölkerung und einer eher kleinbetrieblichen Wirtschaftsstruktur war die Innovations- tätigkeit in der Region in den letzten Jahren über- durchschnittlich hoch. Allerdings entfiel ein wesent- licher Teil der Patentanmeldungen in der Stadt Ried auf wenig technologieorientierte Bereiche wie Lebensbedarf und Arbeitsverfahren. Innovationen im Hochtechnologiebereich (wie etwa in Maschi- nenbau, Physik und Elektrotechnik) konzentrierten sich interessanterweise eher auf kleinere Gemeinden der Region (St. Martin im Innkreis, Eberschwang und Neuhofen). Eine wesentliche Ursache dieser starken Innovationsorientierung könnte die starke Unterstützung von Forschung und Entwicklung durch vielfältige Förderungsinstrumente des Landes Oberösterreich sein.

3.2 Charakterisierung des Techno-Z Ried

Das Techno-Z Ried kommt der Idealvorstellung eines Technologiezentrums als regionalwirtschaftli- chem Impulsgeber sehr nahe. Die im Zentrum ange- siedelten Unternehmen sind größtenteils gut in der lokalen und regionalen Wirtschaft verankert, es bestehen intensive Zulieferverflechtungen mit regio- nalen Produzenten. Nur einige wenige der dort ansässigen Firmen arbeiten vorwiegend überregional und international. Auch die erfolgreich aus dem Techno-Z heraus expandierenden Unternehmen blei- ben der Region meist erhalten und siedeln sich häu- fig in der Stadt Ried oder im Bezirk an. Dazu kommt

noch, dass es der Geschäftsführung des Zentrums offenbar auch ein wichtiges Anliegen ist, nicht nur dieses selbst erfolgreich zu betreiben sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu för- dern.

Der Erfolg des Techno-Z beruht dabei auf mehreren Faktoren. Zum einen bietet es vergleichsweise gün- stige Mietpreise. Zum anderen legt die Geschäfts- führung des Zentrums großen Wert auf den Aufbau und die Entwicklung von Kommunikation und Kooperation zwischen den Unternehmen im Zen- trum und in der Region. Dies wird z.B. durch ein zweimonatliches von der Geschäftsführung veran- staltetes „Mieterfrühstück“ unterstützt, das das Ken- nenlernen und den Gedankenaustausch ermöglicht und fördert.

Diese Vernetzungsaktivitäten und –möglichkeiten und die daraus zu erwartenden Synergieeffekte waren und sind für technologieorientierte Unterneh- men ein wesentlicher Grund für ihre Entscheidung, sich im Techno-Z anzusiedeln. Andererseits sind für Unternehmen im Bereich der Wirtschaftsdienstlei- stungen eher die guten Infrastrukturangebote des Zentrums der Grund für deren Standortentscheidung.

Ob und in welchem Maße dabei Synergieeffekte zwischen den Firmen entstehen, hängt vom Bran- chenmix und der Komplementarität der Firmen ab. Diese strategischen Aspekte werden von der Geschäftsleitung bewusst gesteuert. Trotzdem gibt es einige Unternehmen, und zwar insbesondere tech- nologisch ausgerichtete, die sich eine noch weiterge- hende Technologieorientierung und mehr Synergi- effekte erhofft haben oder erhoffen. Es erscheint deshalb auch in Zukunft wichtig, das Angebot von Veranstaltungen des oberösterreichischen Technolo- gienetzwerkes intensiv in das Geschehen des Zen- trums zu integrieren.

Ein weiteres Standbein des Erfolgs des Techno-Z dürfte die Tatsache sein, dass neben den rein wirt- schaftlich ausgerichteten Aktivitäten auch kulturelle Veranstaltungen (Vernissagen, Ausstellungen, etc.) im Zentrum stattfinden. Das Zentrum ist dadurch auch ein Treffpunkt der interessierten Bevölkerung im Allgemeinen, wodurch die Vernetzung im weite- sten Sinne zusätzlich verstärkt wird.

3.3 Regionalpolitische Empfehlungen

Das Techno-Z Ried kann daher als Impulszentrum betrachtet werden, von dem der Standort Ried und der gesamte Bezirk profitieren, insbesondere durch die längerfristige Sicherung von überwiegend tech- nologisch anspruchsvollen Arbeitsplätzen. In diesem

Zusammenhang wird es auch in Zukunft wichtig sein, die Netzwerkfähigkeit des Zentrums aufrecht zu erhalten und bestehende Angebote weiter auszubauen. Dazu könnte etwa die Ansiedlung einer kleinen Forschungsabteilung der Fachhochschule Wels im Bereich Material- und Werkstofftechnik (in Kooperation mit der HTL) dienen. Die FH hätte davon ihrerseits den Vorteil, dass SchülerInnen der HTL schon frühzeitig einen Einblick in technologisch anspruchsvolle Arbeit erhalten würden und damit das Interesse für eine weitergehende Ausbildung in der FH geweckt würde.

In einem weiteren Schritt könnte überlegt werden, in Ried einen zweiten Standort der FH Wels zu etablieren. Eine intensiviertere Kooperation mit der FH Wels erscheint deshalb sinnvoll, weil einige Studiengänge der FH gut mit den Branchenschwerpunkten des Zentrums korrespondieren. So wäre es etwa sinnvoll, unter Inanspruchnahme einer noch zu entwickelnden Förderung des Bundeslandes Oberösterreich PraktikantInnen aus der FH den Unternehmen des Zentrums zur Verfügung zu stellen, deren Aufgabe (etwa im Rahmen eines Pflichtpraktikums) die Weiterentwicklung der Produktqualität und/oder die Optimierung von Arbeitsabläufen sein könnte.

Für die Stadt Ried wird es wichtig sein zu signalisieren, dass Unternehmen, die sich im Techno-Z ansiedeln, auch nach erfolgreicher Gründung und Expansion eine attraktive Perspektive am Standort vorfinden. Dazu sind eine vorausschauende Flächenwidmung sowie ein aktives Liegenschaftsmanagement in Kooperation mit der Leitung des Zentrums notwendig.

Für längerfristige Standortentscheidungen ist auch die Erreichbarkeit wesentlich. Die Bahnverbindung nach Ried ist derzeit als nicht befriedigend einzustufen, da Ried weder von Salzburg noch von Linz oder Wien direkt erreichbar ist. Eine direkte Verbindung von Wien über Ried nach Deutschland wäre daher mittelfristig wünschenswert. Auch die umliegenden Flughäfen Linz, Salzburg und München sind nur per Auto gut erreichbar, eine Direktverbindung mit der Bahn oder ein Shuttlebus könnten hier Verbesserungen bringen.

4. Access Industrial Park Gmünd/Ceske Velenice

4.1 Regionale und lokale Voraussetzungen in Gmünd

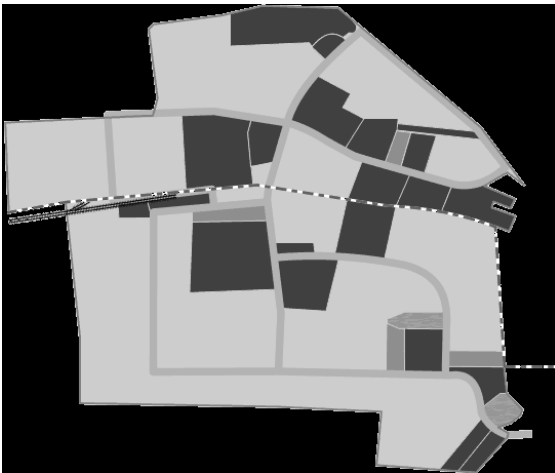
Nach dem „Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm“ des Landes Niederösterreich ist Gmünd

neben Waidhofen und Zwettl einer von 3 zentralen Orten der Stufe IV im nördlichen Waldviertel. Durch die exponierte Lage an der ehemals toten Grenze zur Tschechoslowakei war der gesamte Bezirk Gmünd über Jahrzehnte von starker Abwanderung geprägt, seit dem Fall des eisernen Vorhangs ist die Wanderungsbilanz in der Stadt Gmünd jedoch praktisch ausgeglichen. Trotzdem hat die Bevölkerung auch im Zeitraum zwischen 1991 und 2006 in Folge einer negativen Geburtenbilanz leicht abgenommen, doch hat sich dieser Trend deutlich verlangsamt. Das große demographische Problem der Region liegt heute in der äußerst ungünstigen Altersstruktur, die sich in niedrigen Geburtenzahlen und einem hohen Anteil an Alten ausdrückt.

Ein weiterer wesentlicher Wettbewerbsnachteil der Region Gmünd besteht in der fehlenden Nähe überregionaler und internationaler Zentren. Das Waldviertel liegt nicht nur abseits der Metropolen Wien, Prag und München, sondern auch in relativ großer Entfernung zu mittelstädtischen Zentren wie Linz und Brunn. Durch die Änderung der geopolitischen Situation könnte in Zukunft jedoch České Budějovice, das nur rund 60km von Gmünd entfernt liegt, eine zunehmend wichtige Rolle für die Region spielen. Allerdings ist die Einbindung in das hochrangige Straßennetz vor allem in Richtung Tschechien noch immer nicht ideal. Die ehemals gute Erreichbarkeit im Schienenverkehr hat sich durch den Bedeutungsverlust der Franz-Josefs-Bahn, über die seit einigen Jahren keine internationalen Züge zwischen Wien und Prag mehr geführt werden, deutlich verschlechtert. Auch die schlechte Erreichbarkeit internationaler Flughäfen, die sich nur in den relativ weit entfernten Metropolen befinden, ist ein wesentlicher Standortnachteil für die gesamte Region. Hinsichtlich der Bahn- und Straßeninfrastruktur ist in der „Strategie Niederösterreich“ jedoch für die nächsten Jahre eine Aufwertung des Waldviertels vorgesehen.

Der Bezirk Gmünd ist eine typisch ländliche Region mit außergewöhnlich hohem Anteil an Agrarbeschäftigten. Durch diese Struktur sind die wichtigsten Branchen im produzierenden Sektor eng mit der Land- und Forstwirtschaft verknüpft: Lebensmittelherzeugung und die Herstellung von Textilien und Holzverarbeitung bilden seit Jahrzehnten das Rückgrad der regionalen Wirtschaft. Während sich die Textilindustrie des Bezirks jedoch in Folge der übermächtigen internationalen Konkurrenz seit Jahrzehnten in der Krise befindet, ist vor allem die Holzverarbeitung, in der in den letzten Jahren viele neue Arbeitsplätze geschaffen wurden, der zentrale Hoff-

Abbildung 1: Übersichtsplan
Access Industrial Park



Quelle: <http://www.access.co.at/businesspark.php>
(17.7.2007)

nungsträger für eine endogene und nachhaltige Regionalentwicklung. Auch das Bauwesen, das in der Region traditionell eine wichtige Rolle spielt, hat in den letzten Jahren die veränderten Standortbedingungen genutzt und sich deutlich positiv entwickelt. Der Dienstleistungssektor, vor allem der Bereich der produktiven, innovativen und dynamischen Wirtschaftsdienstleistungen, findet infolge der geringen Verstädterung der Region ungünstige Bedingungen vor und ist daher im gesamten Waldviertel schwach ausgeprägt. Im Gegensatz dazu hat jedoch der Tourismus, der bislang eine relativ geringe Rolle gespielt hat, wegen der größtenteils attraktiven Landschaft mittelfristig hohes wirtschaftliches Entwicklungspotential.

Der Mangel an technologieintensiven und innovationsorientierten Unternehmungen, das fast völlige Fehlen von Großbetrieben und nicht zuletzt das geringe Bildungsniveau, das vor allem in den ländlichen Teilen der Region deutlich unter dem Durchschnitt liegt, bieten keine idealen Rahmenbedingungen für Forschung und Entwicklung in der Region. Abgesehen von einem äußerst innovativen Betrieb in Schrems, der im Bereich der Regel- und Steuertechnik eine Vielzahl an Patenten angemeldet hat, ist die Innovationsneigung im Bezirk Gmünd daher wie im gesamten Waldviertel äußerst gering.

4.2 Charakterisierung des Access Industrial Park

Der Access Industrial Park (im Folgenden: AIP) nimmt in der großen Bandbreite der Impulszentren den Platz eines „traditionellen Wirtschaftsparks“ ein, dessen primäre Zielsetzung in der Ansiedlung von

Betrieben und Arbeitsplätzen liegt. Es handelt sich jedoch nicht um einen reinen Industriepark, weil auf dem Gelände des Parks auch ein Gründerzentrum (im Folgenden: GZ) als zusätzliches Element der Betriebsansiedlung und des Parkmanagements errichtet wurde. Der AIP erstreckt sich sowohl über österreichisches (ca. 33ha in der Gemeinde Gmünd) als auch tschechisches (ca. 50ha in der Gemeinde České Velenice) Staatsgebiet und ist damit einer der ganz wenigen grenzüberschreitenden Wirtschaftsparks in Europa (siehe Abbildung 1; der nördliche Teil zeigt das österreichische, der südliche Teil das tschechische Gebiet des AIP; die strichlierte Linie repräsentiert die Staatsgrenze).

Der AIP wirbt damit, dass

- grenzüberschreitende, arbeitsteilige Prozesse einfach realisiert werden können
- Zugang zu zwei Beschaffungs- und Absatzmärkten besteht
- in der Region ein großes Potential an qualifizierten und kostengünstigen Arbeitskräften vorhanden ist
- das Parkmanagement kompetentes Service, Beratung, Unterstützung und Nachbetreuung auf der Grundlage einer über 10-jährigen Erfahrung in der Investorenbetreuung anbietet
- seit 2006 modernste Infrastruktur inkl. eigenem Bahnleis und Fernwärmenetz vorhanden ist.

Darüberhinaus werden den Unternehmensgründern im GZ Betriebsflächen zu günstigen Konditionen und ein umfangreiches Paket an Dienstleistungen angeboten, darunter eine allgemeine Rechtsberatung, Finanzierung- und Förderungsberatung, Kooperationsberatung, Arbeitsmarktberatung und Personalsuche, Übersetzer- und Dolmetschdienste, Unterstützung bei Behörden sowie Sekretariat und Bürodienste.

Im AIP haben sich vornehmlich gewerbliche und handwerkliche Betriebe, Industriebetriebe, Unternehmen der Verkehrs- und Transportbranche, im GZ vor allem Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Insgesamt bietet der AIP derzeit etwa 650 Personen Arbeit, davon rund 50 im GZ. Ein „natürlicher“ Branchenschwerpunkt ergibt sich aus der in der Region reichlich vorhandenen Ressource Holz, welche einerseits als Energieträger (Biomassekraftwerk) und andererseits als Rohstoff für zwei Tischlereien dient. Im Rahmen dieses Schwerpunktes gäbe es Möglichkeiten der Weiterentwicklung, zumal der Waldviertler Holz-Cluster von ECO Plus unterstützt wird, z.B. beim Aufbau

einer Kooperation mit einem Designer-Studio in Budapest.

4.3 Regionalpolitische Empfehlungen

Die Empfehlungen an die regionalpolitisch Verantwortlichen sind in drei Abschnitte gegliedert und umfassen die Bereiche Schwerpunktsetzung, Bildung und Infrastruktur.

Hinsichtlich der *branchenmäßigen Schwerpunktsetzung* wird eine Fokussierung auf einerseits die bereits angesprochene Holzbranche sowie andererseits auf „Sprachkompetenz und Ostsprachen“ empfohlen. Dazu soll ein Netzwerk aller Betriebe aufgebaut werden, die direkt oder indirekt mit der Ressource Holz sowie alternativen Baustoffen zu tun haben, wobei nicht nur Betriebe aus der Region selbst sondern auch aus den angrenzenden außerösterreichischen Regionen (in Deutschland, Tschechien, Slowakei) miteinbezogen werden könnten.

Korrespondierend dazu wird im *Bildungsbereich* die Etablierung einer Fachhochschule mit Schwerpunkt Holz und alternative Baustoffe vorgeschlagen, wobei ein Standort nahe dem AIP ideal wäre. Eine Verschränkung zwischen AIP und FH sollte einerseits durch Gastvortragende aus den AIP-Betrieben (des Branchenschwerpunktes) sowie andererseits durch die Möglichkeit für Studierende erreicht werden, Praktika in einschlägigen Betrieben des AIP zu absolvieren. Trotz des Scheiterns eines analogen Versuches wird auch vorgeschlagen, das Projekt einer gemeinsamen HTL für Österreicher und Tschechen (Unterrichtssprache Englisch) wieder aufzugreifen (Standort Ceske Velenice, Schwerpunkt konstruktiver Holz- und Möbelbau, Verwendung alternativer Baustoffe). Der zweite bildungspolitische Schwerpunkt in der Region könnte „Sprachkompetenz und Ostsprachen“ sein. Neben einer entsprechenden Ausrichtung der Höheren Schulen sollten auch die Volkshochschulen und das AMS Kurse zum Erlernen von Ost- und Westsprachen, sowie zu deren Anwendung im betrieblichen und sozialen Kontext (z.B. Konfliktmanagement) anbieten.

Die bislang unbefriedigende Situation der Erreichbarkeit des AIP gibt Anlass zu einer Reihe von Überlegungen im *Infrastrukturbereich*. Die Bundesstraßenverbindung Wien-Gmünd-Budweis sollte demnach zu dreispurigen Straßen ohne Ortsdurchfahrten ausgebaut werden, eine Maßnahme, die bereits im Entwicklungskonzept des Landes Niederösterreich verankert ist. Weiters sollte die Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden. Dazu bietet sich eine Expresszugverbindung Wien-Gmünd-Budweis unter Einbeziehung der Flughäfen

Wien-Schwechat und (in Zukunft) Plana-Budweis sowie eine Expressbusverbindung auf dieser Strecke an. Ein dringend erforderlicher Ausbau des Schienennetzes wird derzeit durch die Inkompatibilität der technischen Systeme behindert und würde entsprechende internationale Anstrengungen benötigen. Schließlich wäre der Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Breitband-Telekommunikationsnetzes für die Region Waldviertel wünschenswert, um damit Erreichbarkeitsnachteile zumindest partiell zu kompensieren. Ein Ansatzpunkt wäre hier z.B. der Zwtzler Provider WVNET, dessen bereits etabliertes Netz möglicherweise weiter ausgebaut werden könnte.

5. Technologie- und Forschungszentrum Wiener Neustadt

5.1 Regionale und lokale Voraussetzungen in Wiener Neustadt

Wiener Neustadt wird im „Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm“ des Landes Niederösterreich aus dem Jahr 1992 hinter der Landeshauptstadt St. Pölten gemeinsam mit Krems als zentraler Ort der Stufe V eingestuft. Durch die direkte Anbindung an die Südbahn sowie an die Autobahn A2 verfügt die Stadt über einen ausgezeichneten Anschluss sowohl an das öffentliche als auch an das Individualverkehrsnetz und damit über eine sehr gute Erreichbarkeit. Durch die Lage in einem dicht besiedelten Agglomerationsraum, der insgesamt über 2 Mio. Einwohner mit überdurchschnittlich hoher Kaufkraft umfasst, sind die Absatzchancen deutlich höher als in den meisten anderen Regionen Österreichs.

Die Versorgungsqualität bezogen auf die Verfügbarkeit von Einzelhandelseinrichtungen weist in Wiener Neustadt einen überdurchschnittlich hohen Wert auf. Die Stadt übt damit ihre Funktion als Bezirkshauptstadt und zentraler Ort aus und stellt ein regionales Einkaufszentrum dar. Die Bodenpreise in Wiener Neustadt sind zwar eindeutig höher als jene in den peripheren Regionen des Bundeslandes, liegen aber unter dem Preisniveau der Gemeinden in direkter Nähe zur Bundeshauptstadt Wien, was die Attraktivität Wiener Neustadts als Unternehmensstandort erhöht.

Mit über 25.000 Beschäftigten und einem überdurchschnittlichen Beschäftigtenwachstum ist Wiener Neustadt einer der wichtigsten Arbeitsstandorte der Region, in den deutlich mehr Erwerbstätige ein- (vor allem aus dem südlichen Niederösterreich) als

Abbildung 2 : Civitas Nova Gelände mit TFZ und Fachhochschule



Quelle: Guss et al. 2007, S.

auspendeln. In der Sachgüterproduktion dominieren die Bereiche Bekleidung, Metallzeugnisse und Maschinenbau, zudem fungiert die Stadt als Dienstleistungszentrum im Bereich des Einzelhandels sowie des Gesundheits- und Sozialwesens. Der Strukturwandel in den 1990er Jahren verlief in Wiener Neustadt besonders schnell: Der klar überdurchschnittliche Beschäftigungsrückgang in der Sachgütererzeugung wurde durch ein außergewöhnlich hohes Wachstum in den meisten Dienstleistungsbranchen kompensiert.

Die durchschnittliche Betriebsgröße in der Stadt Wiener Neustadt liegt rund um die Hälfte über dem niederösterreichischen Durchschnitt. Diese betriebliche Struktur kommt der Eignung der Stadt als Innovationsstandort entgegen, da in größeren Betrieben die Möglichkeit zu Forschung und Entwicklung tendenziell höher ist als bei kleinbetrieblichen Strukturen. Auch in Bezug auf die Qualifikation des Humankapitals hat Wiener Neustadt Wettbewerbsvorteile gegenüber vergleichbaren Kleinstädten. Trotzdem liegt Wiener Neustadt bei den Patentanmeldungen eindeutig unter dem Österreichischen Durchschnitt und weist somit überraschenderweise eine relativ niedrige Innovationsneigung auf.

5.2 Charakterisierung des TFZ Wiener Neustadt

Das Technologie- und Forschungszentrum Wiener Neustadt (im Folgenden: TFZ) unterscheidet sich

von den beiden oben dargestellten Zentren zunächst durch die spezifische Lage in der Nähe Wiens und an einer hochrangigen Entwicklungsachse (Autobahn A2, Südbahn). Das TFZ liegt in einem großen Areal in Wiener Neustadt, das einerseits als Industrie- und Gewerbegebiet, andererseits als Sport- und Erholungsgebiet gewidmet ist (siehe). In diesem Areal (ecoplus-Wirtschaftspark und Civitas-Nova-Gelände) befinden sich neben dem TFZ das Regionale Innovationszentrum (RIZ), die FH sowie unterschiedliche Betriebe.

Der Lagevorteil des TFZ wird verstärkt durch die Bedeutung, die dem Standort in der Landespolitik zugemessen wird und auch durch das ambitionierte Management, das die Technologieorientierung aktiv befördert.

Das TFZ kommt der Vorstellung eines klassischen Technologiezentrums daher ziemlich nahe. Von den vermieteten Flächen werden knapp 72% für Forschungszwecke genutzt. Der Schwerpunkt des TFZ lag ursprünglich in der Umwelttechnik, in den letzten Jahren hat sich dieser deutlich in Richtung sogenannter „modern industries“ (vor allem im Bereich der Mikrotechnologie und Oberflächenbehandlung) verschoben. Leitbetriebe sind das Österreichische Kompetenzzentrum für Tribologie und das Kompetenzzentrum für Angewandte Elektrochemie (eine Tochter von ARC Seibersdorf Research GmbH).

Tabelle 1: Vergleichende Darstellung der Impulszentren in Ried, Wiener Neustadt und Gmünd

	Techno-Z Ried Technologiezentrum Gesellschaft m.b.H.	Technologie- und Forschungszentrum Wiener Neustadt	Access Industrial Park Gmünd/ Ceske Velenice																																								
Zentrumstyp	Impuls und Technologiezentrum	Technologiezentrum, gelegen inmitten eines Wirtschaftsparks	Industriepark, periphere Lage																																								
Lage, Umfeld	70 km westlich von Linz über die Autobahn A 8 erreichbar fußläufige Entfernung vom Bahnhof	im Norden von Wiener Neustadt inmitten eines Wirtschaftsparks Zugang zur Autobahn A2 und B17, Bahnhof Wiener Neustadt	Erreichbarkeit ist mittels PKW und Bahn gegeben, eher niederrangige Verbindungen zum Teil auf tschechischer (Ceske Velenice) und zum Teil auf österreichischer Seite.																																								
Charakterisierung	Vermietung von Büros für technologieorientierte Unternehmen	Technopol-Strategie (Verknüpfung von Ausbildung, Forschung und Wirtschaft zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Niederösterreich) Schwerpunkt liegt auf den "modern industries" (Mikrosystemtechnik, Oberflächentechnologie, medizinische Systemtechnik)	grenzübergreifender Industriepark Sammlung von Erfahrungen hinsichtlich grenzüberschreitender Initiativen																																								
Initiationsinstrumente	„Strategisches Programm OÖ 2000+“	Technologieoffensive des Landes Niederösterreich zusammen mit ecoplus	bilaterales Regierungsabkommen zwischen Ö und CZ Österreich Tschechien Ecoplus Beteiligungen Zentrum für regionale Entwicklung der Republik Tschechien, Wirtschaftagentur Wirtschaftsagentur Republik Tschechien, Forschungsförderungsgesellschaft Tschechien																																								
Betreiber	1 Mehrheitsbesitzer, 19 Gesellschafter	1 Betreiber, 3 Gesellschafter																																									
Schwerpunkte	Holz- und Kunststofftechnik Konstruktion, Multimedia und Design	F&E-Schwerpunkt "modern industries", Mikrosystemtechnik, Oberflächentechnologie Medizinische Systemtechnik. Medizin und Ionenforschung, Elektrochemie, Mikrotechnik und Systemtechnik, Tribologie, Umweltanalytik	saubere Leichtindustrie: Tischlereibetriebe, Transportunternehmen, Baustoffindustrie u.a. Dienstleistungsunternehmen																																								
Fläche	Gründung 1999 1. Ausbaustufe Eröffnung Nov. 2001 vermietbare Fläche von 1788 m ² 2. Ausbaustufe Eröffnung August 2003 vermietbare Fläche von 980 m ²	1994: Gründung des Zentrums und Aufnahme des Betriebes im jetzigen Fachhochschul-Gebäude 1998/99: Baubeginn des heutigen TFZ aufgrund akuter Platzprobleme am alten Standort 2000: Einzug der ersten Betriebe in das neu entstandene Zentrum 2002: 3. Erweiterungsphase des TFZ auf insgesamt 12.000 m ² BGF	33ha österreichische Seite / 50ha tschechische Seite 1993/94: Offizieller Projektbeginn und Fertigstellung der 1. Ausbaustufe des Wirtschaftsparks auf beiden Seiten 1994: Erster Investor 1996: Ansiedlung von Magna Cartech und Eröffnung des Gründer- und Beratungszentrums Gmünd																																								
Branchenstruktur	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Branche</th> <th>Betriebe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Technische Entwicklung, Engineering, Planung, Steuerung, Logistik</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Wirtschaftsdienstleistungen</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Aus- und Weiterbildung</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Material- und Werkstofftechnologien</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>IT und Telematik Anwendungen, Datenverarbeitung, Multimedia, Design</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Umweltschutztechnologien, Sicherheit / Life Science</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Branche	Betriebe	Technische Entwicklung, Engineering, Planung, Steuerung, Logistik	5	Wirtschaftsdienstleistungen	11	Aus- und Weiterbildung	3	Material- und Werkstofftechnologien	3	IT und Telematik Anwendungen, Datenverarbeitung, Multimedia, Design	4	Umweltschutztechnologien, Sicherheit / Life Science	3	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Branche</th> <th>Betriebe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Medizin</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Elektrochemie</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Management und Beratung</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Tribologie</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Mikro- und Systemtechnik</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Umweltanalytik</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Gastronomie</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Branche	Betriebe	Medizin	2	Elektrochemie	1	Management und Beratung	2	Tribologie	1	Mikro- und Systemtechnik	6	Umweltanalytik	1	Gastronomie	1	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Branche</th> <th>Betriebe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gewerbe und Handwerk</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Industrie</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Transport und Verkehr</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Beratung und Dienstleistung</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>	Branche	Betriebe	Gewerbe und Handwerk	7	Industrie	7	Transport und Verkehr	3	Beratung und Dienstleistung	12
Branche	Betriebe																																										
Technische Entwicklung, Engineering, Planung, Steuerung, Logistik	5																																										
Wirtschaftsdienstleistungen	11																																										
Aus- und Weiterbildung	3																																										
Material- und Werkstofftechnologien	3																																										
IT und Telematik Anwendungen, Datenverarbeitung, Multimedia, Design	4																																										
Umweltschutztechnologien, Sicherheit / Life Science	3																																										
Branche	Betriebe																																										
Medizin	2																																										
Elektrochemie	1																																										
Management und Beratung	2																																										
Tribologie	1																																										
Mikro- und Systemtechnik	6																																										
Umweltanalytik	1																																										
Gastronomie	1																																										
Branche	Betriebe																																										
Gewerbe und Handwerk	7																																										
Industrie	7																																										
Transport und Verkehr	3																																										
Beratung und Dienstleistung	12																																										
Kooperation	Informelle Zusammenarbeit Informationsaustausch Gegenseitige Dienstleistungen Spezielle Produktangebote Kooperationen der Innviertler Technologiezentren Technologienetzwerk Oberösterreich	Kooperationsverhältnis mit der Fachhochschule Wiener Neustadt: Betreuung von Diplomarbeiten, Praktika Kontakte zu der Technischen Universität Wien (Forschungsaufträge) Betriebe untereinander: gemeinsame Nutzung der Laborflächen und des Reinraums	Möglichkeit zu innerparklicher Kooperation ist erschwert, da nicht gezielt nach potentiellen kooperierenden Firmen gesucht wird und auch der Wunsch der Firmen nach Kooperation meist nicht besteht.																																								
Besonderheiten: zentrale Einrichtungen, Forschungsprogramm	Seminar-, Konferenz- und Besprechungsräume mit Multimediaausrüstung Gemeinschaftstelefonanlage / Internetzugang Sekretariatsleistungen Technologie- und Gründungsberatung Beratung und Projektmanagement technologieorientierte Veranstaltungen Unterstützung beim Technologiemarketing und -transfer	Konferenzraum Reinrauminstallationen Laborflächen mit speziellen Forschungseinrichtungen Restaurant (externer Betreiber) Projekt MedAstron – Forschungsschwerpunkte: Strahlenbiologie, medizinische Strahlenphysik, präklinische Forschung und physikalische Forschung.	Gründer- und Beratungszentrum: Beratungsdienstleistungen Betriebsinfrastruktur Cafe als zentraler Treffpunkt																																								

Quelle: Guss et al. 2007, 155, 156

Dazu kommt, dass die Aquisitionspolitik des TFZ strikt darauf ausgerichtet ist, nur Betriebe mit einschlägigen F&E-Aktivitäten aufzunehmen, um Homogenität und ein anregendes und konstruktives Betriebsklima zu schaffen.

Eine Kooperation zwischen dem Zentrum und einer Fachhochschule, die an anderen Standorten erst aufgebaut werden muss, ist hier schon weit entwickelt. Das TFZ und die FH Wiener Neustadt kooperieren in vielfältiger Weise, z.B. indem Unternehmen des TFZ Diplomarbeiten betreuen und Praktika organisieren. Umgekehrt sind einige TFZ-Betriebe durch Forschungsaktivitäten der FH entstanden wie z.B. die FOTEC (Forschungs- und Technologietransfer GmbH). Eine Kooperation der TFZ-Unternehmen mit der regionalen (oder überregionalen) Wirtschaft ist mit Ausnahme von Diamond Aircraft kaum zu beobachten. Ursache dafür dürfte die spezifische technologische Ausrichtung des TFZ sein, die in der Region kaum Anknüpfungspunkte findet.

5.3 Regionalpolitische Empfehlungen

Die im Projekt erarbeiteten Empfehlungen gehen über das unmittelbare Thema des TFZ hinaus und umfassen das Civitas Nova Gelände (im Folgenden: CN) insgesamt. Einige wichtige Teilaspekte daraus werden im Folgenden zusammengefasst.

Zunächst wird vorgeschlagen, für das gesamte Gelände der CN einen langfristigen *Masterplan* für einen 10-15jährigen Zeitraum zu erstellen. Dies erscheint unter anderem deshalb sinnvoll, weil der östliche Teil des CN Geländes rund um den TFZ-Standort für hochtechnologische Nutzungen vorgehalten werden soll und andere gewerbliche Nutzungen an entsprechend gewidmeten Standorten in Wiener Neustadt (wie z.B. westlich der B17) lokalisiert werden sollen. Weiters sollte im Masterplan die Mischung von Wohn- und Freizeitnutzungen mit den Gewerbe- und Technologieflächen sowie die infrastrukturelle Erschließung des Areals konstruktiv gelöst werden.

Die Gemeinde Wiener Neustadt sollte die selektive Ansiedlungspolitik unterstützen, um die High-Tech-Ausrichtung der CN weiter zu stärken. Diese Strategie sollte durch die Entwicklung eines spezifischen CN-Images unterstützt werden, das die strategische Positionierung des Areals widerspiegelt. Die Etablierung des Projektes MedAustron könnte dazu einen ausgezeichneten Beitrag leisten und als Kern eines gesundheitstechnologischen Clusters mit Ärzte- und Therapiezentren dienen. Dabei könnten die in der FH Wiener Neustadt bereits angesiedelten Bakkalaureat-Studiengänge Biomedizinische Analy-

tik, Ergotherapie, Logopädie und Radiologietechnik Katalysatoren für den Aufbau von Kooperationen zwischen Forschung und Produktion in diesem Cluster sein.

6. Vergleichende Gegenüberstellung der Impulszentren

Die abschließende tabellarische Gegenüberstellung der drei hier behandelten Impulszentren (Tabelle 1) soll einerseits die obigen Ausführungen ergänzen und andererseits in geraffter Form nochmals deren wichtigste Charakteristika zusammenfassen. Im direkten Vergleich offenbaren sich die spezifischen Betreiber-, Branchen- und Größenstrukturen der drei untersuchten Zentren, die auf stark unterschiedliche Zielsetzungen, Ausrichtungen und räumliche Kontexte zurückzuführen sind und verschiedene Formen von Kooperationen und Synergien begünstigen. Wegen der Heterogenität der drei untersuchten Zentren und deren Standortregionen erschien es nicht sinnvoll, aus den spezifischen regionalpolitischen Empfehlungen allgemeingültige Schlussfolgerungen hinsichtlich der Errichtung und des Betriebs von Impulszentren abzuleiten.

Literatur

- Amin, A., Thrift, N. (1994) *Globalization, Institutions and Regional Development in Europe*. Oxford University Press: Oxford.
- Audretsch, D.B. (2003) *Globalisation, Innovation and the Strategic Management of Places*. In: Bröcker, J., Dohse, D., Soltwedel, R. (Ed.) *Innovation Clusters and Interregional Competition*, Springer Verlag: Berlin, Heidelberg, S.11-27.
- Becattini, G. (1990) *The Marshallian industrial district as a socio-economic notion*. In: Pyke, F., Becattini, G., Sengenberger, W. (Hrsg.) *Industrial districts and inter-firm co-operation in Italy*. International Institute for Labour Studies: Geneva, S.37-51.
- Blaas, W., Schausberger, B. (1995), *Wirtschaftsparks - Ökonomische Analysen*. In: „Der Öffentliche Sektor – Forschungsmemoranden“, 21. Jg., Heft 2, Wien.
- Camagni, R. (1991) *Introduction: From the local ‚milieu‘ to innovation through cooperation networks*.

In: Camagni, R. (Hrsg.): Innovation networks: spatial perspectives, London.

Cappelin, R. (2003) Networks and Technological Change in Regional Clusters. In: Bröcker, J., Dohse, D., Soltwedel, R. (Ed.) Innovation Clusters and Interregional Competition, Springer Verlag: Berlin, Heidelberg, S.52-78.

Feldman, M.P. (1994) The Geography of Innovation. Kluwer Academic Publishers: Dordrecht, Boston, London.

Granovetter, M. (1985) Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness. In: American Journal of Sociology 91, S.481-510.

Guss, C., Haider, C., Karl, J., Kröpfl, S., Kühr, M., Lebesmühlbacher, J., Lehmann, M., Reisner, M., Schober, B., Simbürger, R., Stehlik, C., Stiefvater, H., Wampera, C., Wampera, H. (2007), Innovations- und Technologiezentren als regionalpolitische Instrumente. Endbericht zum Projekt 3. Technische Universität Wien.

Hahn, B. (2005), Technologie- und Gründerzentren in Österreich. Diplomarbeit, Technische Universität Wien.

Jaffe, A. (1989) Real effects of academic research. In: American Economic Review 79, S.957-970.

Kramar, H. (2005), Innovation durch Agglomeration: Zu den Standortfaktoren der Wissensproduktion. Wiener Beiträge zur Regionalwissenschaft, Band 20, Wien.

Maillat, D. (1995) Territorial dynamic, innovative milieus and regional policy. In: Entrepreneurship and regional development 7, S.157-165.

Moßig, I. (2002) Konzeptioneller Überblick zur Erklärung der Existenz geographischer Cluster. Evolution, Institutionen und die Bedeutung des Faktors Wissen. In: Jahrbuch für Regionalwissenschaft, 22/2, S.143-161.

Oerlemans, L.A.G., Meeus, M.T.H., Boekema, F.W.M. (2001) Firm clustering and innovation: Determinants and effects. In: Papers in Regional Science, Vol.80, Number 3, S. 337-356.

Porter, M. (1990) The Competitive Advantage of Nations. Basic Books: New York.

Piore, M.J., Sabel, C. (1985) Flexible Spezialisierung. In: Piore, M., Sabel, C. (Hrsg.) Das Ende der Massenproduktion. Wagenbach: Berlin, S. 286-307.

Storper, M., Harrison, B. (1991) Flexibility, hierarchy and regional development: The changing Struc-

ture of industrial production systems and their forms of governance in the 1990s. Research Policy. Vo.20, S.407-422.

Sydow, J. (1992) Strategische Netzwerke: Evolution und Organisation. Gabler: Wiesbaden.

1) Die Autoren des Berichtes Guss et al. 2007 haben auch eine ganze Reihe von Empfehlungen an den Betreiber des AIP entwickelt, die aber hier aus Platzgründen nicht dargestellt werden können.

Die Autoren

Wolfgang Blaas

ao. Univ.-Prof. Dipl.Ing. Dr.

Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung; Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik; Technische Universität Wien

wolfgang.blaas@tuwien.ac.at

Hans Kramar

Univ.-Ass. Dipl.Ing. Dr.

Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung; Fachbereich Stadt- und Regionalforschung ; Technische Universität Wien

hans.kramar@tuwien.ac.at

Heidi Collon

Dipl.Ing.

Studium der Raumplanung, derzeit Verkehrsplanerin im Büro Trafico Verkehrsplanung DI Dr. Romain Molitor

heidicollon@yahoo.de

Yasmin El-Hariri

bakk. rer. soc. oec.

Masterstudium Informatikmanagement (TU Wien),
Diplomstudium Sprachwissenschaft (Universität Wien)

yasmin.el@gmx.at

Hilal Dogan

bakk.sc.

Masterstudium Wirtschaftsingenieurwesen Informatik TU Wien

hilal1984@gmx.net

Gajane Grigorian

bakk.rer.soc.

Masterstudium Wirtschaftsinformatik an der Universität Wien

gajush@msn.com

Christoph Michael Hofer

bakk. rer.soc.oec.

Masterstudium Wirtschaftsingenieurwesen Informatik

c.m.h@aon.at