



Die wirtschaftliche Dynamik in der "östlichen Ostregion"

Regionalwirtschaft und verkehrsrelevante
Aspekte

Gerhard Streicher, Fabian Gabelberger

Wissenschaftliche Assistenz: Elisabeth Arnold,
Birgit Schuster

März 2022

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Die wirtschaftliche Dynamik in der "östlichen Ostregion"

Regionalwirtschaft und verkehrsrelevante Aspekte

Gerhard Streicher, Fabian Gabelberger

März 2022

**Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung**

Begutachtung: Oliver Fritz, Peter Mayerhofer

Wissenschaftliche Assistenz: Elisabeth Arnold, Birgit Schuster

Die vorliegende Studie stellt eine regionalwirtschaftliche Analyse der "östlichen Ostregion" dar, welche im Wesentlichen Wien mit seinen (erweiterten) Umlandbezirken entspricht. Im Vergleich zu dieser Analyseregion steht eine Kernregion von Bezirken, die von einer sechsten Donauquerung im Bereich Lobau am stärksten profitieren könnte: die transdanubischen Bezirke in Wien und Gänserndorf (sowie die Region Richtung Slowakei und Tschechien), zuzüglich Bruck an der Leitha im Süden der Donau. Der Bericht besteht aus einer Reihe von Aspekten, die diese Fragestellung beleuchten können. Das sich daraus ergebende Bild ist nicht klar umrissen: Trotz (zunehmend) problematischer Verkehrssituation zeigt sich die Region dynamisch – jedoch gibt es durchaus Hinweise, dass sie wohl in der Ausschöpfung ihres Potentials durch bessere Erreichbarkeit unterstützt werden könnte. Um das volle Potential an Agglomerationsvorteilen lukrieren zu können, ist jedenfalls eine enge bundesländerübergreifende Kooperation zwischen Wien und Niederösterreich notwendig.

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen	II
Verzeichnis der Übersichten	III
Zusammenfassung	1
1. Einbettung in die Gesamtstudie	2
2. Regionale Entwicklungen	3
2.1 Zusammenfassung der Einzelergebnisse	4
2.2 Bisherige Studien	7
3. Die Untersuchungsregion	12
4. Einbettung in die überregionale Entwicklung	14
5. Entwicklung wesentlicher Kennzahlen	16
5.1 Haushaltsdaten	16
5.2 Die Unternehmensdynamik in den Untersuchungsregionen	19
5.3 Wohnbevölkerung und Beschäftigung	26
5.4 Die Arbeitslosigkeit in der östlichen Analyseregion	37
5.5 Pendeldynamik in der Analyseregion	44
5.6 Wirtschaftsstrukturen	52
5.7 Handel und Transport	64
5.8 Verkehrsentwicklung	70
6. Literatur	74

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiete mit Kernbezirken	13
Abbildung 2:	Entwicklung der Neugründungen pro 1.000 EinwohnerInnen insgesamt	22
Abbildung 3:	Bevölkerungsprognose ÖROK 2040; 2018=100	29
Abbildung 4:	Bevölkerungsprognose ÖROK 2040	30
Abbildung 5:	Anteil der unter 15- und über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung auf Gemeindeebene, 2019	31
Abbildung 6:	Dynamik von Beschäftigung am Arbeitsort sowie Bevölkerung am Wohnort auf Gemeindeebene	33
Abbildung 7:	Entwicklung von Teilzeit, 2004-2020	34
Abbildung 8:	Arbeitslosenraten in den Bundesländern, 2011-2019	37
Abbildung 9:	Regionale Arbeitslosenraten, 2011-2019	38
Abbildung 10:	Arbeitslosenraten und Erwerbsquoten auf Gemeindeebene, 2019	39
Abbildung 11:	Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnbevölkerung nach Gemeinden, 2019	41
Abbildung 12:	PendlerInnen nach Wien bzw. Kernbezirke Wien	47
Abbildung 13:	Anteil der AuspendlerInnen in den Arbeitsbezirk Bruck an der Leitha nach Gemeinden, 2019	50
Abbildung 14:	Anteil des Transportsektors an der Gesamtbeschäftigung auf Gemeindeebene, 2019	63
Abbildung 15:	Beschäftigung in den Transportsektoren in der Gemeinde Großebersdorf, 2011-2019	64
Abbildung 16:	Entwicklung der Ein- und Ausfuhrmengen in Mio. Tonnen, CZ, SK, HU und gesamt, 2007=100	65
Abbildung 17:	Entwicklung der Ein- und Ausfuhrwerte in Mio. Euro, CZ, SK, HU und gesamt, 2007=100	66
Abbildung 18:	Anteil des Handels an der Gesamtbeschäftigung nach Gemeinden, 2019	70
Abbildung 19:	System der Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG	71

Verzeichnis der Übersichten

Übersicht 1:	Die wirtschaftliche Dynamik in der Untersuchungsregion sowie ihrem Umland	14
Übersicht 2:	Beschäftigte in der Analyseregion mit ausländischem Wohnsitz	15
Übersicht 3:	Entwicklung des Kommunalsteueraufkommens, 2000-2019	18
Übersicht 4:	Aktive Unternehmen nach NUTS-3-Regionen	20
Übersicht 5:	Durchschnittliche Unternehmensgrößen nach NUTS-3 und NACE-Einsteller-Branchen, ϕ 2017-2019	21
Übersicht 6:	Neugründungen pro 1.000 EinwohnerInnen	23
Übersicht 7:	Flächenwidmung nach Bezirken, 2020 bzw. 2013-2020	24
Übersicht 8:	Katasterflächen nach Bezirken, 2012	25
Übersicht 9:	Wohnbevölkerung nach Altersgruppen	28
Übersicht 10:	Beschäftigung am Arbeitsort nach Regionen	32
Übersicht 11:	Geringfügig Beschäftigte im Vergleich zur Gesamtbeschäftigung	35
Übersicht 12:	Vergleich von Beschäftigungszuwächsen	36
Übersicht 13:	Zusammenfassung von Wohnbevölkerung und Beschäftigung, 2011-2019	40
Übersicht 14:	Bevölkerung nach Sozialindikatoren, Anteile in %, 2019	43
Übersicht 15:	Erwerbs- und Arbeitslosenquoten nach Geburtsregion, 2019	44
Übersicht 16:	Entwicklung von Wohnbevölkerung und Beschäftigung, 2011-2019	45
Übersicht 17:	Struktur der Pendelziele nach Wohnbezirk, 2019	48
Übersicht 18:	Gesamtanteile der donauüberschreitenden Pendelziele, 2019	49
Übersicht 19:	Schulpendelströme innerhalb der Analyseregion	52
Übersicht 20:	Beschäftigung nach Sektoren	53
Übersicht 21:	Lokationskoeffizienten, 2019	55
Übersicht 22:	Shift-Share-Analyse, 2009-2019	57
Übersicht 23:	Spezialisierungsmuster, 2009/2010 – 2018/2019	59
Übersicht 24:	Anteile der Transportbranchen an der Gesamtbeschäftigung, 2019	61
Übersicht 25:	Jährliches Beschäftigungswachstum in den Transportbranchen, 2011-2019	62
Übersicht 26:	Güterstruktur der Ex- und Importe nach CZ, SK, HU im Vergleich zu den Gesamtexporten, 2019	67
Übersicht 27:	Handel mit CZ, HU, SK im Vergleich – durchschnittlicher Bestand 2017-2019 bzw. Entwicklung 2010-2019	68
Übersicht 28:	Straßentransport Be- und Entladung (Mengen in Tonnen) auf NUTS-3-Ebene	69
Übersicht 29:	Zählstellen an Autobahnen und Schnellstraßen, 2012-2019 bzw. Stand 2019	72

Zusammenfassung

Vorliegende Studie stellt eine regionalwirtschaftliche Analyse der "östlichen Ostregion" dar, welche im wesentlichen Wien mit seinen (erweiterten) Umlandbezirken entspricht. Im Vergleich zu dieser Analyseregion steht eine Kernregion von Bezirken, die von einer sechsten Donauquerung im Bereich Lobau am stärksten profitieren könnte: Die transdanubischen Bezirke in Wien und Gänserndorf (sowie die Region Richtung Slowakei und Tschechien), zuzüglich Bruck an der Leitha im Süden der Donau. Der Bericht besteht aus einer Reihe von Aspekten, die diese Fragestellung beleuchten können. Das sich daraus ergebende Bild ist nicht klar umrissen: Trotz (zunehmend) problematischer Verkehrssituation zeigt sich die Region dynamisch – jedoch gibt es durchaus Hinweise, dass sie wohl in der Ausschöpfung ihres Potentials durch bessere Erreichbarkeit unterstützt werden könnte. Um das volle Potenzial an Agglomerationsvorteilen lukrieren zu können, ist jedenfalls eine enge bundesländerübergreifende Kooperation zwischen Wien und Niederösterreich notwendig.

1. Einbettung in die Gesamtstudie

Dies ist der erste Teil einer dreiteiligen Studie, die von WIFO, EcoAustria und ITC – Prof. Kummer im Auftrag der NÖ. Landesregierung und der Stadt Wien durchgeführt wurde. Die Teilstudien sollen verschiedene wirtschaftliche Fragen beleuchten, die die Absage des "Lobautunnels", also der Verlängerung der S1 über Schwechat und damit dem Lückenschluss des Regionerings um Wien, für die betroffene Region aufwirft (s. BMK, 2021). Sie sollen (und können) keine umfassende Bewertung sein, insbesondere werden keine nicht-wirtschaftlichen Fragen behandelt, sondern sollen verschiedene wesentliche Aspekte beleuchten und damit zu einer Gesamtbewertung beitragen, ohne diese selbst vorwegzunehmen.

Vorliegender erster Teil untersucht die wirtschaftliche Dynamik und Hemmnisse der betroffenen Regionen und versucht, jene zu befürchtenden Defizite für die weitere Entwicklung zu identifizieren, die ein Nicht-Bau verursachen würde. Den zweiten Teil bildet eine Modellanwendung eines Erreichbarkeitsmodells, das die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit simuliert – durch den Nicht-Bau wird eben diese Erreichbarkeit verschlechtert (bzw. ihre Verbesserung verhindert). Der dritte Teil schließlich befasst sich konkret mit den Auswirkungen auf die Transport- und Logistikbranche, die mit der Donauquerung bereits gerechnet und bereits dafür geplant und investiert hatte.

2. Regionale Entwicklungen

Im Zentrum der Studie steht in räumlicher Hinsicht eine "Analyseregion", die als "östliche Ostregion" umschrieben werden könnte und die im Wesentlichen Wien mit den an Wien angrenzenden niederösterreichischen Bezirken entspricht. Die Studie soll die Frage beantworten helfen, wie sich in den letzten Jahrzehnten die Regionalwirtschaft in diesem Raum entwickelt hat – und hier speziell wiederum in einem Cluster von "Kern-Bezirken". Im Fokus steht dabei die Wirkung sowie die potenzielle Wechselwirkung mit dem regionalen Verkehrsaufkommen (ohne allerdings dieses regionale Verkehrsaufkommen selbst einer umfassenden Betrachtung unterziehen zu können). Der Bericht besteht aus einer Reihe von Aspekten, die diese Fragestellung adressieren können – und, ganz wesentlich, die auf Basis von Daten beantwortet werden können, die in der notwendigen Kleinräumigkeit auch zur Verfügung stehen.

Diese Kernbezirke umfassen jene Bezirke, die von der geplanten 6. Donauquerung betroffen wären¹⁾, die die Lücke zwischen den beiden bestehenden Streckenabschnitten der S1-Schnellstraße schließen sollte. Damit sollte nicht zuletzt auch die A23, die "Südosttangente", entlastet werden, die wichtigste bestehende Verbindung zwischen dem Süden und dem Norden von Wien sowie mit dem Weinviertel und darüber hinaus mit Tschechien und der Slowakei. Die Analyse geht dabei der Frage nach, ob die im Vergleich zu den anderen Regionen in der "östlichen Ostregion" (straßen)verkehrlich etwas weniger gut versorgten Gebiete merklich andere Dynamiken aufweisen als die übrige Region.

Das Bild, das sich aus dieser Analyse schlussendlich ergibt, ist nicht klar umrissen: Trotz (zunehmend) problematischer Verkehrssituation zeigt sich die Region recht dynamisch – es gibt aber einige Hinweise darauf, dass sie wohl in der Ausschöpfung ihres Potenzials durch bessere Erreichbarkeit unterstützt werden könnte.

Die Regionen, die dabei von einer 6. Donauquerung im Bereich Lobau am stärksten profitieren könnten, sind die transdanubischen Bezirke in Wien sowie der Bezirk Gänserndorf und mit ihm die gesamte Region Richtung Slowakei und Tschechien. Diese Bezirke weisen nicht zuletzt ein (durchaus markantes) Arbeitsplatzdefizit auf – das Verhältnis Arbeitsplätze zu Erwerbsbevölkerung ist merklich schlechter als in der übrigen Kernregion; auf der anderen Seite verfügen sie über überdurchschnittlich hohe Reserven an bereits gewidmeten Gewerbe- und Siedlungsflächen. Die östlichen Bezirke Wiens weisen darüber hinaus deutlich höhere Arbeitslosenquoten auf als praktisch alle anderen Bezirke in der Analyseregion, auch jene im übrigen Wien.

Der Bezirk Gänserndorf liegt zwischen den "Twin Cities" Wien und Bratislava; Niveau und Struktur der Regionalwirtschaft reflektieren diese Gunstlage derzeit kaum; verbesserte Verbindungen würden damit auch eine Chance sein, die Verflechtungen mit den Nachbarregionen, speziell mit der Region Bratislava zu vertiefen (die sich zudem nach anfänglicher Dynamik in den letzten Jahren kaum weiterentwickelt haben). Dazu würde auch die geplante Schnellstraße S8, die

¹⁾ Damit sind zum einen Bruck an der Leitha im Süden sowie Wien 22 und Gänserndorf im Norden der Donau gemeint, jene Bezirke, durch die die S1-Verlängerung führen würde. Damit sind aber auch die Bezirke entlang der A23 gemeint, einer Strecke, die durch den Lückenschluss entlastet werden sollte. Dies sind die Wiener Bezirke 3/19/11/20 und 22. Die Bezirke 20 und 21 werden aufgrund ihrer "Inselgemeinschaft" mit dem 2. bzw. 22. Bezirk inkludiert; im Norden ist es Mistelbach, das aufgrund der Erschließungsfunktion der S1 zusätzlich aufgenommen wird.

Marchfeld-Schnellstraße, beitragen, die eine zweite, nördlich der Donau gelegene Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten bilden soll. In Nord-Süd-Richtung würde die zusätzliche Donauquerung die Region mit dem dynamischen Bezirk Bruck an der Leitha verbinden, mit entsprechenden Agglomerationsvorteilen.

Verbesserte Verkehrsinfrastruktur kann damit ein durchaus taugliches Mittel sein, um die regionalwirtschaftlichen Verflechtungen dynamischer zu machen, und sie ihr Potenzial ausschöpfen zu lassen. Die Verkehrssituation muss dabei aber in beiden Dimensionen verbessert werden: Der ÖPNV (v. a. im Wiener Flächenbezirk Donaustadt) müsste – auch unabhängig von einer allfälligen Donauquerung – in Form von Takt-, aber eventuell auch Streckenverdichtung bei Schnellbahnen bzw. durch Erweiterungen im Straßenbahn- und Busnetz leistungsfähiger gemacht werden²⁾ – dies nicht zuletzt, um die Klimaziele der Stadt nicht zu beeinträchtigen.

Unabdingbar bei all dem ist eine enge bundesländerübergreifende Kooperation zwischen Wien und Niederösterreich³⁾, um diese möglichen Agglomerationsvorteile lukrieren zu können und – vor allem – um unkoordinierte (und potenziell schädliche) Alleingänge in den Regionen zu vermeiden (Stichwort Zersiedlung⁴⁾,⁵⁾.

Eine zusätzlich Donauquerung stellt eine Chance dar – aber auch eine Gefahr. Es bedarf jedenfalls koordinierter Planungsprozesse aller politischen Akteure und überregionaler Abstimmung, um die Chancen zu nutzen, die die Region durch Lage und bestehende Strukturen bietet, aber gleichzeitig der Gefahr zu entgehen, durch nicht abgestimmte Vorgehensweisen suboptimale Allokationen von Betriebs- und Wohnflächen zuzulassen.

2.1 Zusammenfassung der Einzelergebnisse

Im Folgenden wird eine Vielzahl von regional disaggregierten Datensätzen hinsichtlich regionaler Unterschiede innerhalb der Analyseregion (sowie der Analyseregion im Vergleich zu Niederösterreich bzw. Österreich insgesamt) in Struktur und Entwicklung untersucht. Die zentralen Ergebnisse der folgenden Einzelbetrachtungen stellen sich dabei wie folgt dar:

²⁾ Wie ja auch im Wiener Stadterweiterungsplan STEP 2025 (Stadt Wien – MA18, 2014) argumentiert und im Strategieplan für die Donaustadt (Stadt Wien – MA21, 2013) beschrieben.

³⁾ Eine "abgestimmte Mobilitätspolitik" ist auch im Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien als Herausforderung verzeichnet, siehe Stadt Wien – MA18, 2014, S. 103.

⁴⁾ Dies ist einer der Hauptunterschiede in den Schlussfolgerungen der beiden Gutachten, die 2016 im Auftrag der Stadt Wien den "Lobautunnel" untersucht haben (Ahrens et al., 2017; Knoflacher et al., 2017): Beide sehen eine bessere Erreichbarkeit von Transdanubien und – speziell – den Bezirk Gänserndorf für den motorisierten Verkehr als Folge des Lobautunnels; während Knoflacher et al. (2016) dies als Gefahr sehen (zusammenfassbar unter "Erreichbarkeit fördert Zersiedlung"), sehen Ahrens et al. (2016) genau dies als Chance, nämlich durch koordiniertes Vorgehen eben dieses Ausweichen in das Umland zu vermeiden. Ganz wesentlich dabei ist allerdings eben diese Koordination, die auch entsprechend dringlich eingemahnt wird.

⁵⁾ Auch dieser Punkt findet sich explizit im STEP 2025: "Nachhaltige Mobilität kann nur in einer kompakt gebauten Stadt umgesetzt werden, in der alle Aspekte des Lebens in geringen Entfernungen zueinander abgedeckt werden können" (Stadt Wien – MA18, 2014, S. 31). Im Rahmen etwa der Planungsgemeinschaft Ost PGO ist eine solche länderübergreifende Kooperation zwischen dem Burgenland, Niederösterreich und Wien bereits auf der konzeptuellen Ebene sowie in Form des Verkehrsverbund Ostregion VOR als ganz konkrete Zusammenarbeit etabliert.

- Trotz Abschwächung bleibt die Analyseregion auch nach der Finanzkrise eine **überdurchschnittlich dynamische Region** und konnte in dieser Periode auch mit den slowakischen Nachbarregionen mithalten – die Wertschöpfung pro Kopf bleibt damit (sehr) deutlich über dem Niveau der Anrainerregionen. Damit weist die Analyseregion auch eine starke Zunahme der MigrantInnen und GrenzgängerInnen aus den östlichen Nachbarstaaten auf; umgekehrte Ströme sind kaum zu beobachten.
- Hohe **Gründungsdynamik** zeigt sich in Bruck an der Leitha, die übrigen Kernbezirke erweisen sich jedoch seit Mitte der 2010er-Jahre als etwas unterdurchschnittlich (nach höherer Dynamik vor der Finanzkrise).
- Das **Kommunalsteueraufkommen** entwickelte sich in den niederösterreichischen Kernbezirken überdurchschnittlich, sowohl vor wie nach der Finanzkrise; Wien blieb in beiden Perioden etwas hinter dem Durchschnitt zurück. Pro Einwohner gemessen reflektiert die Kommunalsteuer die Pendelmuster; Wien, Bruck, Mödling sowie die Landeshauptstädte werden als Einpendelbezirke (auch mit überdurchschnittlichen Löhnen) identifiziert; Umgekehrtes gilt für Gänserndorf und Mistelbach.
- Die niederösterreichischen Kern-Bezirke zeichnen sich durch sehr hohe Anteile an landwirtschaftlichen Flächen aus; die als **Gewerbegebiet** gewidmeten Flächen (pro Einwohner) sind durchschnittlich, überdurchschnittlich hingegen die Baulandreserven. Ausnahme ist hier wiederum Bruck, dessen Gewerbegebiet wie auch Reserven (gemessen pro Einwohner) die höchsten in der Analyseregion sind. Diese Kernbezirke in Niederösterreich zeigen die stärkste Zunahme an tatsächlich genutzter Gewerbefläche seit 2013.
Die **Bevölkerung** der Kernbezirke, und insbesondere in Wien, wuchs überdurchschnittlich an, sowohl gegenüber der Analyseregion insgesamt, als auch vor allem gegenüber Österreich. Die Prognose der ÖROK bis 2040 erwartet eine Fortsetzung dieses Trends und bestätigt die Bedeutung der Wiener Stadterweiterungsgebiete.
- Auch die **Beschäftigung** zeigt in den Kernbezirken Wachstumsraten, die deutlich über jener der Analyseregion insgesamt (und noch deutlicher über dem nationalen Durchschnitt) liegt. Die Wiener Bezirke sowie Bruck sind die Träger dieser Dynamik, während sich Beschäftigung in den niederösterreichischen Kernbezirken nur unterdurchschnittlich entwickelt hat.
- Die recht hohe Dynamik in den Beschäftigungsverhältnissen verdeckt ein Phänomen (bzw. wird dadurch mitbedingt), das seit mehreren Jahrzehnten zu beobachten ist: Jenes der Zunahme von Teilzeit bzw. geringfügiger Beschäftigung. Besonders in Wien war dabei die Zunahme an **Teilzeitjobs** besonders hoch. Ein steigender Anteil an Teilzeitjobs kann den berufsbezogenen Verkehr überproportional erhöhen.
- In der Analyseregion insgesamt, aber speziell in den Kernbezirken, wachsen Wohnbevölkerung und Beschäftigung überdurchschnittlich. Dies gilt insbesondere für die Wiener Gebiete, deren Arbeitsplatzdynamik jedoch nicht mit der Bevölkerungsentwicklung mithalten kann: Der Abstand der Wiener **Arbeitslosenraten**, zu praktisch allen anderen Vergleichsregionen, der schon 2011 deutlich überdurchschnittlich war, nahm weiter merklich zu; dies gilt insbesondere für Wien 22.

- Das Verhältnis von **Arbeitsplätzen** zu Wohnbevölkerung ist in den Kernbezirken etwas unter dem Durchschnitt; in erster Linie ist dafür Wien21/22 verantwortlich - nicht zuletzt dadurch bedingt, dass die Arbeitsplatzentwicklung der Stadterweiterungsdynamik hinsichtlich Wohnraums noch merklich hinterher hinkt (Beispiel Seestadt). Um das "Wien-übliche" Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung zu erreichen, müssten mehr als 80 Tsd. Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden; eine Aufgabe, die durch die bestehenden Engpässe im (Straßen)Verkehr erschwert wird.
- Wien ist das wichtigste **Pendelziel** in der Analyseregion: Mehr als 40% beträgt der Anteil der WienpendlerInnen in den Nachbarbezirken; nur relativ wenige ErwerbspendlerInnen durchqueren die Stadt. Die Pendelströme nach Wien haben in fast allen Bezirken der Region stärker zugenommen als die Zahl der Beschäftigten insgesamt – Wien als Pendelziel gewinnt weiter an Bedeutung, mit entsprechenden Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.
- Die donauanahen Gemeinden in Gänserndorf pendeln relativ selten über die Donau nach Bruck an der Leitha; nur im Ostteil des Bezirks wird der Anteil (bedingt durch die Donauquerung bei Hainburg) höher. Die Donau östlich von Wien stellt offenbar eine **Pendelbarriere** dar, die durch eine zusätzliche Donauquerung gemildert werden könnte.
- Im Vergleich zu Österreich weist die Analyseregion überdurchschnittliches **Beschäftigungswachstum** auf, mit leicht positivem Beitrag eines tendenziell eher günstigen Branchenmix. Kern-Wien stellt sich dabei aber merklich besser dar als die Kernbezirke in Niederösterreich, die zwar über dem Bundesschnitt, aber unter der Dynamik der Analyseregion bleiben. In Gänserndorf kommt ein eher ungünstiger Branchenmix dazu.
- Die **Transportbranchen** weisen überdurchschnittliche Dynamik auf, sind aber regional stark konzentriert: Sind in der Analyseregion insgesamt knapp unter 6% der Beschäftigten in diesen Branchen tätig, weisen Flughafennahe Gemeinden (Schwechat, Maria Lanzendorf) erstaunliche Anteile von bis zu 64% auf (auch in Grobebersdorf nördlich von Wien sind über 40% der Arbeitsplätze im Transportsektor angesiedelt).
- Nach starker Zunahme ging auf nationaler Ebene der **Außenhandel** mit den östlichen Nachbarstaaten nach Mitte der 2010er-Jahre wieder zurück. Er bleibt (vor allem im Import) relativ grundstofflastig, wobei mit der Slowakei allerdings auch der Austausch von KFZ-Teilen die Einbettung in die (globalen) Wertschöpfungsketten widerspiegelt. Der (mengenmäßige) Schienenanteil im Modal Split ist im Export deutlich unter dem Schnitt des Handels mit den übrigen Ländern der EU27 (möglicherweise durch relativ kürzere Distanzen bedingt), liegt aber im Import – nicht zuletzt ob der Grundstofflastigkeit – mit rund einem Viertel etwas über dem Schnitt.
- Das **hochrangige Straßensystem** der ASFINAG weist seit 2012 zum Teil kräftige Zuwächse im KFZ-Durchsatz an den Zählstellen auf, mit jährlichen Wachstumsraten von 5 bis 7% auf S1 und A5. Besonders hohe LKW-Anteile von 13 bis 17% sind dabei auf der A21, A4 und S1 zu beobachten. Die mit fast 200 Tsd. KFZ pro Freitag am stärksten

belastetste Strecke, die A23, weist demgegenüber relativ geringe (wohl aber absolut hohe) LKW-Anteile sowie – wohl nicht zuletzt kapazitätsbedingt – nur durchschnittliche Zuwächse auf.

Für die Entwicklung der Kernbezirke unter den Rahmenbedingungen einer zusätzlichen Donauquerung könnten diese Einzelbefunde in folgendes Bild kondensiert werden:

- **Gänserndorf** ist der Bezirk, der von der 6. Donauquerung voraussichtlich am stärksten profitieren könnte: Er weist zwar eine hohe Erwerbsquote sowie geringe Arbeitslosenquote auf, bietet aber im Bezirk selbst wenige Arbeitsplätze: Mit nur gut einem Viertel ist hier das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnbevölkerung besonders gering (der Schnitt in der Analyseregion liegt bei fast der Hälfte); der Anteil der Wien-PendlerInnen beträgt 49%. Die gute Lage zwischen den "Twin Cities" Wien und Bratislava, kombiniert mit relativ hohen Reserven bei gewidmeten Gewerbe- wie Siedlungsgebieten, sollte den Bezirk bei verbesserter Erreichbarkeit in eine gute Ausgangsposition für eine gute Entwicklung versetzen. Eine 6. Donauquerung würde dabei die Nord-Südverbindung zur dynamischen "Flughafenregion" im Bezirk Bruck an der Leitha bieten, die Marchfeld-Schnellstraße dabei helfen, die "Gunstlage" zwischen den beiden Hauptstädten in die Ansiedlung von Unternehmen umzumünzen.
- Die Entlastung der staugefährdeten Südosttangente würde für die östlichen Bezirke in Wien einen der wesentlichen Vorteile der Donauquerung ausmachen; für das Stadterweiterungsgebiet **Donaustadt** könnte sie mithelfen, die verkehrliche Basis für die Ansiedlung notwendiger neuer Arbeitsplätze zu schaffen – derzeit entspricht die Zahl der Arbeitsplätze im Verhältnis zur Wohnbevölkerung jenem von Umlandgemeinden im "Speckgürtel".
- Auch für **Bruck an der Leitha** würde die 6. Donauquerung manche Vorteile bieten: zum einen sind hier einige (nicht zuletzt Transport-)Unternehmen angesiedelt, deren Einzugsgebiet verbessert würde – einige davon haben im Hinblick auf die geplante Donauquerung bereits in den letzten Jahren Investitionen getätigt. Die bessere Erreichbarkeit für PendlerInnen aus Gänserndorf stellt einen weiteren potenziellen Vorteil dar.

2.2 Bisherige Studien

Im letzten Jahrzehnt wurde in Wien die Stadtentwicklung vorangetrieben; zentral dabei ist der 22. Bezirk, die Donaustadt, die über große Freiflächen verfügt. In der Seestadt wurde mit der (Teil)Eröffnung 2014 ein "Stadtteilzentrum" geschaffen, das bis 2028 20 Tsd. Bewohner aufweisen soll; geht es nach den Plänen der Stadt Wien, sollen Arbeitsplätze in ähnlicher Größenordnung eine "Stadt der kurzen Wege" ermöglichen. Mit der Verlängerung der U2, die im Jahr 2013 eröffnet wurde, ist die Erreichbarkeit im ÖPNV hervorragend gelöst – anders die Situation im motorisierten Individualverkehr: Hier ist eine Anbindung an die – nun abgesagte – "Ringstraße" konzeptuell vorgesehen: "Die Ringstraße ist ein wesentliches Strukturelement für den Masterplan Flughafen Aspern. Sie ist die Grundlage für die Verteilung und die interne Bewegung aller Verkehrsarten und verbindet alle Straßentypen innerhalb des Gebiets" (MA 21, 2008, Masterplan

Flugfeld Aspern). Die Nicht-Errichtung dieser Ringstraße erfordert nun ein Überdenken dieser Planungen.

Vorliegende Studie sucht nach Evidenz für (vergangene bzw. potenzielle zukünftige) verkehrsinduzierte Einflüsse auf die Entwicklung in der "östlichen Ostregion". Diese Region wurde als "Einflussgebiet" des geplanten (und abgesagten) S1-Lückenschlusses definiert und umfasst die Wiener Bezirke 3 & 10 & 11/2 & 20/21 & 22 als jene Bezirke, durch die die stark belastete Südosttangente A23, die nicht zuletzt von der "Ringstraße" entlastet werden sollte, führt, sowie auf niederösterreichischer Seite die Bezirke Bruck und Gänserndorf (die von der S1 unmittelbar betroffen gewesen wären) sowie Mistelbach, das ebenfalls von einer Entlastung der Tangente positiv betroffen gewesen wäre. Diese "Kernbezirke" werden in den weiteren Kapiteln auf ihre Dynamik in den letzten Jahren und Jahrzehnten beleuchtet, dies in Hinblick auf die Dimensionen Beschäftigung, Wohnbevölkerung, Wirtschaftsstruktur, Gründung und Flächenwidmungen, Außenhandel und Transport, aber auch Verkehr. Das Bild, das sich dabei ergibt, soll eine Einschätzung erlauben, ob und inwieweit Defizite in der Verkehrsinfrastruktur bestehen und inwieweit diese die regionale Dynamik negativ beeinflussen könnten.

Dass die "Kernbezirke", zumal die Donaustadt (sowie auch die Nachbarbezirke auf niederösterreichischer Seite) ein verkehrliches Defizit aufweisen, ist weitgehend unbestritten – beide Gutachten, die 2016 im Auftrag der Stadtregierung das Projekt "Lobautunnel" beleuchtet haben, konstatieren dieses Defizit – wenn sie auch zu konträren Schlussfolgerungen kommen: Das Gutachten TU Wien (Knoflacher et al., 2016) bewertet den Lobautunnel als nicht nur überflüssig, sondern nachgerade kontraproduktiv und fordert den massiven Ausbau des ÖPNV⁶⁾ sowie alternativer Mobilität (Fuß, Rad); demgegenüber erachtet der Bericht der "ExpertInnenkommission" (Ahrens et al., 2016) neben – ebenfalls – kräftigen Investitionen in den ÖPNV den Lückenschluss der S1 nicht zuletzt im Licht der Stadterweiterungspläne für notwendig⁷⁾.

Auch die folgenden Beispiele zeigen, dass die Verkehrssituation schon lange als potenzielles (bzw. auch aktuelles) Problem benannt wurde:

In den letzten Jahren wurde eine Reihe von Studien mit Fokus auf die Analyseregion bzw. die Stadterweiterungsgebiete in Wien veröffentlicht. Die wesentliche Studie ist dabei wohl jene des Österreichischen Instituts für Raumplanung für die Planungsgemeinschaft Ost (ÖIR, 2015). Hier wurden Grundlagen für die Planungen der Länder in der Ostregion (in der üblichen Definition als Aggregat der Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien) erarbeitet. In dem Bericht konstatierte sie eine zunehmende Konzentration der Bevölkerungsdynamik auf die Zentren, deren Umland sowie die wichtigsten Verkehrsachsen; ländlich-periphere Regionen verlieren in diesem Umfeld. Die Beschäftigung unterliegt insgesamt einem Tertiärisierungs- und – ganz wesentlich – einem Flexibilisierungsprozess; auch ihre Dynamik findet in den Zentren statt. Wien

⁶⁾ Mit der Verlängerung der U2 bis zur Seestadt ist diese zwar gut angebunden; der mit über 100 km² flächenmäßig größte Bezirk weist aber deutlich Defizite im nachrangigen Liniennetz auf (die Donaustadt hat z. B. nur 2 Tramwaystrecken, die Linien 25 und 26; in der Fläche wird die Donaustadt durch ein – im Vergleich zu anderen Bezirken – relativ grobmaschiges Netz an Buslinien erschlossen).

⁷⁾ Dies bezieht sich nicht nur auf den Lückenschluss selbst, sondern auch die spezifische Trassenführung, nämlich als Tunnel unter dem Naturschutzgebiet Lobau.

ist dabei als internationaler Hub von wesentlicher Bedeutung für die gesamte Ostregion, nicht zuletzt durch metropolische Infrastrukturelemente wie den Flughafen, den Kristallisationspunkt der regionalen Logistik, die Produktions- und Spezialisierungsnetzwerke prägt und ermöglicht. Die Studie betont die Wichtigkeit konkurrenzfähiger Verkehrsverbindungen – aber auch die Verfügbarkeit von guter öffentlicher Verkehrsanbindung. Preisdruck auf die Flächennutzung v. a. in den Zentren führt zu veränderten Nutzungsstrukturen, die Tertiarisierung zu veränderten Anforderungen an Gewerbebauten. Es wird eine gemeinsame Governance-Struktur der in der Analyseregion zusammengefassten Gebietskörperschaften auf allen Ebenen empfohlen, von der kommunalen über die Bundesländer bis zu grenzüberschreitender Vernetzung mit den nachbarlichen Grenzregionen (zuvorderst, aber nicht beschränkt auf Bratislava).

Die Studie fasst ihre Ergebnisse in 5 Thesen zusammen (ÖIR, 2015; S. 10)⁸⁾:

- **These 1: Sehr hohe Arbeitsplatzzuwächse sind notwendig, um der wachsenden Bevölkerung ausreichend Beschäftigung zu ermöglichen (zusätzlich rund 100.000-150.000 im Großraum Wien bis 2030);**
- These 2: Es herrscht Preisdruck auf Wirtschaftsimmobilien und räumlicher Strukturwandel bei der Flächennachfrage, in zentralen Lagen werden wirtschaftliche Funktionen u. a. durch Wohnen verdrängt;
- These 3: Kleinteilige Flächen- und Immobilienformate für Gründungen und KMUs sind künftig in höherem Maß erforderlich;
- These 4: Ausstattungsanforderungen für Wirtschaftsstandorte steigen, v. a. bei der technischen Ausstattung, bei der ÖPNV-Erreichbarkeit und bei der Nähe zu Impulszentren und Bildungseinrichtungen;
- **These 5: Der Wirtschaftsverkehr wächst sehr stark, sowohl Personen- und Güterverkehr betreffend, Logistikfunktionen reichen auch in zentral gelegene, dichte Bereiche hinein.**

Ihre Schlussfolgerung lautet (ÖIR, 2015, S. 11): "Eine gemeinsame, differenzierte wirtschaftsräumliche "Ostregionsstrategie" sollte – ausgehend von den wirtschaftsräumlichen Analysen – räumliche Prioritäten bei der Standortentwicklung, die Abstimmung mit dem dafür wesentlichen Verkehrsinfrastrukturausbau und ev. spezifische Nutzungsbeschränkungen definieren. Folgende Themenbereiche sollten in der "Ostregionsstrategie" berücksichtigt werden:

- Entwicklung einer gemeinsamen Strategie zur Schaffung von Arbeitsplätzen; Intensivierung der gemeinsamen nationalen und internationalen Vermarktung;
- intensivierte Kooperation im Governance- und Institutionenbereich in Wirtschafts-, Standort- und Raumordnungspolitik;
- intensivierte Kooperation bei der Flächennutzung und Flächenmobilisierung;
- interkommunale Gewerbegebiete und auch länderübergreifende Standortentwicklung als genereller Standard;

⁸⁾ Für gegenständliche Betrachtungen besonders relevante Punkte sind fett hervorgehoben.

- **räumliche Fokussierung der Beschäftigungsentwicklung innerhalb der Raumtypen auf gut im ÖPNV erreichbare Standorte und verdichtete Bereiche;**
- Sicherung der Wirtschaftsfunktionen gegen Verdrängung am Immobilienmarkt;
- Spezifische standörtliche Schwerpunktsetzungen in peripheren Regionen.

Die notwendigen Maßnahmen schließlich werden wie folgt definiert (ÖIR, 2015, S. 11):

- Zurverfügungstellung und laufende Aktualisierung einer zeitgemäßen Breitbandinfrastruktur;
- Rückbau oder Nutzungstransformation von großstrukturierten Einzelhandelsflächen;
- **Integration und Ausbau mischfähiger, kleinteiliger Funktionen im dichtverbauten Siedlungsgebiet bei guter ÖPNV-Erschließung;**
- Stärkere Berücksichtigung von Nah- und Fernwirkungen, die bei der Entwicklung von überregional ausstrahlenden Standorten entstehen;
- **Internationale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Ostregion sichern und ausbauen;**
- **Ausbau und Kapazitätserhöhung des ÖPNV für den regionalen Pendelverkehr auf den Siedlungsachsen, Attraktivierung der ÖPNV-Anbindung von Arbeitsplatzzentren;**
- **Regionale Schwerpunktsetzung und die Konzentration der Förder- und Entwicklungsmittel auf geeignete Standorte mit hoher Ausstattungs- und Lagequalität.**

Mayerhofer (2013) behandelt die Frage der De- bzw. Re-Industrialisierung zur Bedeutung und Zukunftschancen industriell-gewerblicher Produktion in der Stadtregion Wien. Dabei schreibt er unter "Infrastrukturpolitische Komponente: Schaffung der Voraussetzungen für moderne Netzwerkproduktion" folgenden Punkt (Mayerhofer, 2013, S.11): "Angesichts der Ausrichtung der Wiener Industrie auf dispositive und wissensintensive Funktionen gewinnen ein international hochrangig eingebundener Flughafen sowie Hochgeschwindigkeitsangebote der Bahn auch industriepolitische Bedeutung. Im Straßenverkehr bleiben überregionale Verbindungen zu den angrenzenden neuen Mitgliedstaaten zentral, wichtige Lückenschlüsse sowie weitere Investitionen in Multi- und Intermodalität (Güterverkehrszentren) scheinen hier notwendig. Zudem bleibt wegen weiter steigender Pendlerbeziehungen die Anbindung hochrangiger Verbindungen an den innerstädtischen öffentlichen Verkehr wesentliche Herausforderung." Die Studie mahnt ebenfalls die Kooperation bezüglich Entwicklungsmanagement ein: Unter der Überschrift "Bodenpolitische Komponente: Gemeinsames Flächenmanagement für die größere Metropolregion" heißt es (Mayerhofer 2013, S. 11): "Wesentlich wäre damit ein gemeinsames Vorgehen der in der Metropolregion tätigen Standortagenturen Wiens und Niederösterreichs, dem in der Praxis allerdings die Anreize des derzeit etablierten Finanzausgleichs entgegenstehen. Hier könnte eine vertragliche Regelung Barrieren beseitigen, wonach die Kommunal-

steuererträge gemeinsam beworbener Ansiedlungen nach einem zu vereinbarenden Schlüssel geteilt werden, der jedenfalls nicht dem Standort der Ansiedlung folgt."?)

?) Siehe auch Mayerhofer und Huber (2021), die detaillierte Vorschläge zur Umsetzung eines kooperativen Vorgehens erarbeiten.

3. Die Untersuchungsregion

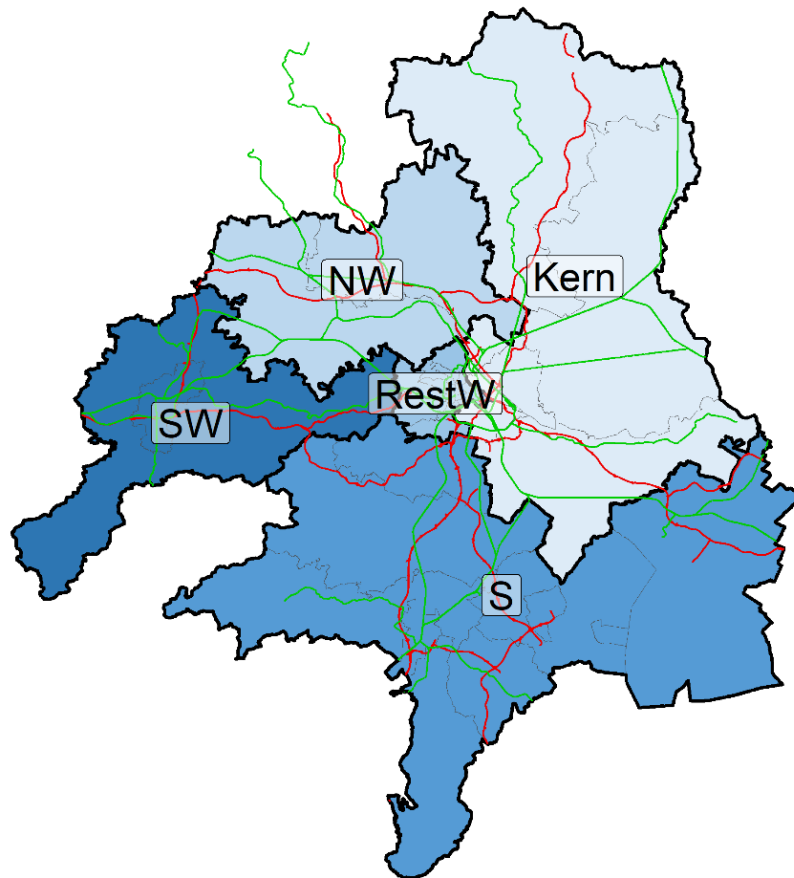
In diesem Berichtsteil soll die jüngere wirtschaftliche Entwicklung in einer Analyseregion, die als "östlichen Ostregion" Österreichs bezeichnet werden könnte, beleuchtet werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um das Weinviertel, die östlichen Bezirke Wiens, den Bezirk Bruck an der Leitha sowie Teile des Nordburgenlands. Innerhalb dieser größeren Analyseregion ist es eine Gruppe von "Kernbezirken", die genauer betrachtet werden sollen. Das Auswahlkriterium für die Kernbezirke ist dabei die "Betroffenheit" durch die geplante (und abgesagte) Trasse der 6. Donauquerung, die die Lücke zwischen den beiden bestehenden Streckenabschnitten der S1-Schnellstraße schließen sollte: Bruck an der Leitha, Wien 21/22 und Gänserndorf sind jene Bezirke, die durch die Trasse unmittelbar berührt worden wären. Die Donauquerung sollte nicht zuletzt die wichtigste bestehende Verbindung zwischen dem Süden und dem Norden von Wien, die Südosttangente A23 (die sich staubelastet ihrer Kapazitätsgrenze nähert), entlasten – die von ihr berührten Bezirksgruppen 3/10/11 und 2/20¹⁰⁾ werden daher ebenfalls in die Gruppe der Kernbezirke aufgenommen. Der Anschluss von S1 an die A5 schließlich begründet die Aufnahme Mistelbachs (das ob seiner relativ abgeschiedenen Grenzlage als durchaus "benachteiligt" eingestuft werden kann) als Kernbezirk.

Die Bezirke, die in der Analyseregion, aber außerhalb des Kerns liegen, werden ihrerseits in 4 Unterregionen eingeteilt, die auch grob dem Einzugsgebiet der Hauptverkehrsachsen entsprechen: SW (A1 nach Südwesten), S (A2&A3 nach Süden), NW (S1/3/ und A22 nach Nord-Westen); für die Kernbezirke sind A23, S1 und A5 die zentralen Straßenachsen.

In der Kartendarstellung sieht die Einteilung der Analyseregion wie folgt aus:

¹⁰⁾ Die Bezirke 2 und 20 sowie 21 und 22 werden hier aufgrund ihrer speziellen Lage zusammengefasst – 2 und 22 als "Inselbezirke" zwischen Donaukanal und Donau, 21 und 22 als transdanubische Region Wiens.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiete mit Kernbezirken



Q: WIFO-Darstellung.

4. Einbettung in die überregionale Entwicklung

Einleitend soll die Analyseregion kurz in einen weiteren transregionalen und -nationalen Kontext eingebettet werden, der auch die angrenzenden Regionen in den Nachbarländern Slowakei, Ungarn und Tschechien mit einbezieht. Für diesen erweiterten Raum weist EUROSTAT auf NUTS-3-Ebene die folgenden Wirtschaftsdaten aus:

Übersicht 1: **Die wirtschaftliche Dynamik in der Untersuchungsregion sowie ihrem Umland**

NUTS	Region	Wert- schöpfung [€]		Beschäf- tigung		Wert- schöpfung	Beschäf- tigte 2018	Wertsch./ Beschäft.
		2000- 2018	2011- 2018	2000- 2018	2011- 2018			
		In %						
AT	Österreich	3,2	3,1	1,0	1,0	344.339	4.488	77
AT12	Niederösterreich	3,2	3,1	0,9	1,0	53.715	727	74
AT125	Weinviertel	3,0	3,6	0,3	0,6	2.669	39	69
AT126	Wiener Umland/Nordteil	3,7	1,7	1,3	1,2	8.420	112	75
AT127	Wiener Umland/Südteil	3,1	3,9	1,5	1,6	15.583	179	87
AT130	Wien	2,7	2,7	1,1	1,4	86.726	1.049	83
AT112	Nordburgenland	3,8	3,7	1,6	2,0	4.736	70	68
CZ	Tschechische Republik	5,0	3,7	0,5	1,1	190.081	5.417	35
CZ064	Südmähren	5,3	3,5	0,9	1,3	20.010	606	33
HU	Ungarn	3,5	4,5	0,4	2,6	114.838	4.662	25
HU221	Győr-Moson-Sopron	4,4	5,9	0,6	2,4	6.666	232	29
SK	Slowakische Republik	6,8	3,0	0,9	1,4	80.217	2.420	33
SK010	Bratislava	7,3	3,3	1,2	1,5	22.979	470	49
SK021	Plešany	6,8	2,5	0,9	1,2	8.954	242	37

Q: EUROSTAT; WIFO-Berechnungen.

Speziell bei der Beschäftigung weisen die NUTS-Regionen der Ostregion (mit Ausnahme des Weinviertels) überdurchschnittliche Dynamik auf und zwar sowohl im Vergleich mit Niederösterreich wie Gesamt-Österreich; bei der Wertschöpfung bleibt Wien doch merklich hinter Österreich zurück¹¹⁾. Dies gilt sowohl für die Gesamtperiode 2000-2018 wie auch für den Nach-Krisen-Zeitraum ab 2011, der tendenziell weniger dynamisch ausfällt. Die wirtschaftliche Entwicklung in der Analyseregion kann sich aber auch dem Vergleich mit den Nachbarregionen in Tschechien, der Slowakei und Ungarn stellen: Wenn auch das ungarische Győr doch merklich dynamischer auftrat, weisen die tschechischen und slowakischen Grenzregionen ähnliche Wachstumsraten auf wie die Analyseregion.

Die Nachbarregionen sind auch auf individueller Ebene zunehmend verflochten: So hat die Zahl der in Österreich beschäftigten Personen mit ausländischem Wohnsitz in den letzten beiden Jahrzehnten stark zugenommen: Allein die Zahl der in den drei Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien beschäftigten Grenzgänger aus Tschechien, Slowakei und Ungarn

¹¹⁾ Dies impliziert eine unterdurchschnittliche Produktivitätsentwicklung Wertschöpfung/Beschäftigten – wie unten gezeigt wird, ist dafür wohl maßgeblich die relativ starke Zunahme der Teilzeitarbeit in Wien verantwortlich.

belief sich 2019 auf fast 45 Tsd. nach durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten zwischen 8 und 17% seit 2008¹²⁾. Der Anteil an der regionalen Gesamtbeschäftigung beträgt im Burgenland erstaunliche 16%. Dieses Pendelmuster ist nicht ganz überraschend, wenn die Wertschöpfung pro Beschäftigten betrachtet wird (vorige Übersicht 1): Sogar im Weinviertel und dem Nordburgenland, den mit unter 70 Tsd. € an Wertschöpfung "produktivitätsschwächsten" Regionen in der Ostregion, liegt die Wertschöpfung je Beschäftigtem (und damit wohl auch das Lohnniveau) rund 50 bis 100% über jener der angrenzenden Regionen in den Nachbarstaaten, deren Aufholprozess immer noch nicht abgeschlossen ist¹³⁾.

Übersicht 2: **Beschäftigte in der Analyseregion mit ausländischem Wohnsitz**

Bundesland	Herkunft	Durchschnittlicher Zuwachs		Stand 2019	Anteil an Gesamtbeschäftigung	
		2008-2019	2012-2019		2008	2019
		In %		In %		
Niederösterreich	Slowakei	13,4	11,5	4.583	0,2	0,6
	Tschechien	16,1	15,5	4.861	0,2	0,7
	Ungarn	16,5	13,1	9.485	0,3	1,3
	Zusammen	15,6	13,3	18.929	0,6	2,7
Wien	Slowakei	12,1	4,8	3.495	0,1	0,3
	Tschechien	10,9	5,5	749	0,0	0,1
	Ungarn	13,1	5,1	5.203	0,1	0,5
	Zusammen	12,5	5,0	9.447	0,2	0,9
Burgenland	Slowakei	13,9	11,7	1.180	0,3	1,2
	Tschechien	8,6	5,8	41	0,0	0,0
	Ungarn	8,4	5,7	15.081	6,6	14,9
	Zusammen	8,7	6,1	16.302	6,9	16,1

Q: AMS-BALI, WIFO-Berechnungen.

Trotz Abschwächung bleibt die Analyseregion auch nach der Finanzkrise eine überdurchschnittlich dynamische Region und konnte in dieser Periode auch mit den slowakischen Nachbarregionen mithalten – die pro-Kopf-Wertschöpfung bleibt damit (sehr) deutlich über dem Niveau der Anrainerregionen. Damit weist die Analyseregion auch eine starke Zunahme der MigrantInnen und GrenzgängerInnen aus den östlichen Nachbarstaaten auf; umgekehrte (Pendel-)Ströme sind kaum zu beobachten.

¹²⁾ Nach der Finanzkrise betragen die Zuwachsraten "nur noch" zwischen 5 und 13% p. a.

¹³⁾ Bewertet zu Wechselkursen. Zu Kaufkraftparitäten würde der Unterschied geringer ausfallen.

5. Entwicklung wesentlicher Kennzahlen

Im Folgenden wird eine Reihe von auf regional detaillierter Ebene verfügbaren Statistiken ausgewertet. Zielrichtung ist dabei jeweils, ob sich die Untersuchungsregionen durch charakteristische Besonderheiten auszeichnen, die auf spezielle Strukturen und Entwicklungen zurückzuführen sind (bzw. diese bedingen) – und die nicht zuletzt hinsichtlich ihrer verkehrlichen Aspekte von Interesse sein könnten. Auf Basis dieser unabhängigen Einzelanalysen soll dann ein Bild über die allgemeinen und speziell mögliche verkehrliche Charakteristika entwickelt werden.

Als Datenbasis wurden folgende, auf Bezirks- bzw. Gemeindeebene verfügbaren Datenquellen verwendet (Quelle jeweils Statistik Austria):

- Haushaltsdaten der Gemeinden; 2000-2019 (EinwohnerInnen, Einnahmen, Ausgaben, KOST)
- Pendelstatistik; 2009-2019: PendlerInnen (Arbeits- und SchulpendlerInnen) nach Wohn- und Arbeitsort bzw. Wirtschaftsbranche
- Abgestimmte Erwerbsstatistik AEst; 2011-2019: Beschäftigte für Arbeitsort x Wohnort, nach Wirtschaftsbereichen
- Volkszählung VZ; 1991/2001: Beschäftigte für Arbeitsort x Wohnort, nach Wirtschaftsbereichen (Ergänzung der AEst)
- Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2004-2020: Anteil von Teilzeitbeschäftigung

Zusätzliche Datenquellen waren bzw. wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt:

- Regionale Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen (EUROSTAT)
- Katasterflächen für Niederösterreich 2012 nach Bezirken
- Flächenwidmungen für Niederösterreich 2012-2020 auf Gemeindeebene
- Unternehmensneugründungen 2004-2020 nach Bezirken (WKO)
- Bevölkerungsprognose 2018 auf Bezirksebene (ÖROK)
- Kartografische Darstellung der Verkehrsbelastung (IST)

Die unterschiedliche Periodenabdeckung der genannten Datenquellen macht eine zeitlich einheitliche Betrachtung schwer, sie wäre allerdings auch nicht für alle Fälle sinnvoll; typischerweise wird versucht, die Periode ab 2011 (also nach überwandener Finanzkrise) separat zu betrachten.

Sofern möglich, wird für Wien zwischen einem den "Kernbezirken" zugerechneten Teil (den Bezirken 2&20, 3&10 sowie 21 & 22 entsprechend) und einem Rest-Wien unterschieden.

5.1 Haushaltsdaten

Die Kommunalsteuer liefert ein gutes Bild über die regionale Entwicklung der Lohnsumme am Arbeitsort (ein Proxy-Indikator für die lokale Wertschöpfung): Sie ist eine Gemeindesteuer und beträgt 3% der Lohnsumme der in einer Gemeinde ansässigen Betriebe. Sie wird also nicht nur

von der Anzahl der Beschäftigten, sondern auch von der Entwicklung der Stundenlöhne und des Arbeitsausmaßes (Teilzeitanteil) bestimmt.

Auch die Zuwächse im Kommunalsteueraufkommen erweisen sich in den Kernbezirken als etwas überdurchschnittlich: Um jährlich 3,8% stieg die Kommunalsteuer nach der Finanzkrise in den niederösterreichischen Kernbezirken, um 3,2% in Wien (eine Trennung in Bezirke ist in Wien nicht möglich), gegenüber 3,4% in der Analyseregion insgesamt. Die Dynamiktendenzen vor und nach der Finanzkrise sind dabei recht ähnlich; interessanterweise ist sie in den niederösterreichischen Kernbezirken nach der Finanzkrise schwächer als vor der Finanzkrise: Mit +3,8% p. a. zwar immer noch überdurchschnittlich, gegenüber +5,0% vor 2009 jedoch merklich gedämpft.

Übersicht 3: Entwicklung des Kommunalsteueraufkommens, 2000-2019

Mittlere Wachstumsrate in % sowie relativ zu EinwohnerInnen bzw. Beschäftigten im Schnitt der Jahre 2017-2019

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung	Δ % 2000-2019			Δ % 2000-2009			Δ % 2011-2019			Ø 2017-19			
			EW	KOST ¹⁾	Invest: ges.	EW	KOST	Invest: ges.	EW	KOST	Invest: ges.	KOST/ EW	KOST/ Besch.	Invest/ EW	
Kernbezirke	10,3	308	Gänserndorf	1,1	4,3	3,4	1,2	5,5	-1,0	1,0	3,4	12,6	190	730	578
	54,2	307	Bruck an der Leitha	1,2	3,6	2,6	1,0	5,1	2,6	1,2	3,5	6,1	595	1.036	428
	62,0	316	Mistelbach	0,3	4,1	-0,4	0,4	3,7	3,4	0,3	5,0	3,5	202	619	433
Kernbezirke gesamt			0,9	3,8	1,9	0,9	5,0	1,7	0,9	3,8	7,9	339,1	339	866	
		90101	Wien Innere Stadt	1,2	3,1	0,3	0,5	2,9	-7,9	1,4	3,2	5,6	454	827	188
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	1,2	3,1	0,3	0,5	2,9	-7,9	1,4	3,2	5,6	454	827	188
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	1,4	3,6	0,6	1,6	3,7	0,5	0,8	3,5	3,1	302	772	373
	49,4	321	Tulln	,0	3,3	0,5	1,1	4,3	3,8	0,9	3,5	7,1	210	574	510
NW-Bezirke gesamt			1,2	3,5	0,6	1,4	4,0	2,5	0,9	3,5	5,4	253	253	670	
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	0,5	3,3	4,0	0,1	3,3	2,5	0,7	3,5	5,6	575	812	265
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	0,8	3,5	2,0	1,0	3,8	3,2	0,6	3,5	4,5	197		451
SW-Bezirke gesamt			0,7	3,4	2,4	0,7	3,5	3,1	0,6	3,5	4,7	308	308	812	
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	0,8	3,9	0,8	0,9	3,3	-1,1	0,6	4,3	11,1	623	1.026	409
	41,6	306	Baden	1,1	3,0	-0,2	1,3	3,1	-1,1	0,9	3,5	6,6	259	753	363
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	0,6	4,3	1,2	0,9	3,9	0,4	0,5	4,8	4,3	223	693	446
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	0,7	3,9	2,6	0,9	3,6	0,0	0,6	4,2	4,1	167	765	284
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	1,2	3,0	-1,3	1,1	2,7	-8,7	1,3	3,1	16,3	435	652	313
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	1,7	2,9	5,3	1,5	2,8	5,2	1,6	3,5	4,9	681	593	332
	69,5	106	Mattersburg	0,6	3,5	2,4	0,8	3,2	0,8	0,3	3,7	2,4	229	811	274
	74,3	102	Rust (Stadt)	0,9	4,9	4,3	0,6	7,9	5,8	0,2	6,0	-1,9	218		353
	85,9	107	Neusiedl am See	0,9	6,0	3,3	0,7	6,0	1,4	1,0	5,7	4,4	248	773	454
S-Bezirke gesamt			0,9	3,7	1,1		1,0	3,4	-0,8		0,8	348	348	813	
Analyseregion gesamt			1,1	3,3	0,9		0,7	3,2	-2,7		1,2	404	404	837	

Q: Statistik Austria, Haushaltsdaten. – ¹⁾ KOST: Kommunalsteuer.

Deutlich zugenommen haben in der Periode seit 2011 hingegen die Investitionen: Nach schwacher Entwicklung bis 2009 (im Schnitt der Analyseregion nahmen sie sogar um fast 3% pro Jahr ab – dies gilt allerdings nicht für die niederösterreichischen Kernbezirke, wohl aber für Wien), weisen praktisch alle Bezirke nach der Finanzkrise eine merklich höhere Investitionsdynamik auf, mit durchschnittlich +6% p. a. (in den niederösterreichischen Kernbezirke sogar fast +8%, in Wien immerhin auch +5,6%).

Die Kommunalsteuern pro EinwohnerIn spiegeln das Pendelmuster wider (siehe unten), mit hohen Werten für Einpendelbezirke sowie geringem Aufkommen bei Auspendelbezirken. Gänserndorf, Nachbarbezirk von Wien, weist dabei den geringsten Wert auf; wie weiter unten gezeigt wird, weist es einen der geringsten Werte für Arbeitsplätze im Verhältnis zur Wohnbevölkerung auf (rund 25%). Umgekehrt bilden die Landeshauptstädte Eisenstadt und St. Pölten regionale Arbeitszentren, auch Bruck an der Leitha bietet mit Raffinerie und Flughafen einen überregionalen Pendelfokus (sowie relativ gut zahlende Arbeitgeber, dies hebt ebenfalls die Durchschnitts-KOST). Wien liegt im oberen Mittelfeld – es weist zwar viele EinpendlerInnen auf (rund 200 Tsd.), das Gros der Arbeitsplätze wird aber durch in Wien Wohnhafte gefüllt (rund 770 Tsd.). Nur rund 75 Tsd. WienerInnen pendeln aus der Stadt hinaus.

Pro Beschäftigten gemessen, bildet die Kommunalsteuer einen Indikator für die Einkommenshöhe (je höher das Einkommen, desto höher die KOST pro Beschäftigten) und damit für die Attraktivität der Arbeitsplätze einer Region. Auch hier sind es die Hauptstadtbezirke sowie die Bezirke Mödling, Bruck und Wiener Neustadt, die markant höhere Werte aufweisen – ein der KOST pro EinwohnerIn nicht unähnliches Muster. Überhaupt sind die beiden Indikatoren zwar nicht hoch, aber mit über 40% doch moderat korreliert – Regionen mit besser bezahlten Arbeitsplätzen sind für EinpendlerInnen interessant.

Die kommunalen Investitionen pro EinwohnerIn sind in den niederösterreichischen Kernbezirken recht hoch, sie liegen fast um das Doppelte über dem Schnitt der Analyseregion. Die geringsten spezifischen Investitionen wurden in Wien registriert – der jährliche Mittelwert in der Periode 2017-2019 beträgt aber trotzdem 350 Mio. €.

Das Kommunalsteueraufkommen entwickelte sich in den niederösterreichischen Kernbezirken überdurchschnittlich, sowohl vor wie nach der Finanzkrise; Wien blieb in beiden Perioden etwas hinter dem Schnitt zurück. Pro EinwohnerIn gemessen, reflektiert sie die Pendelmuster; Wien, Bruck, Mödling sowie die Landeshauptstädte werden als Einpendelbezirke (auch mit überdurchschnittlichen Löhnen) identifiziert; umgekehrtes gilt für Gänserndorf und Mistelbach.

5.2 Die Unternehmensdynamik in den Untersuchungsregionen

Die Zahl der Unternehmen und ihre Dynamik geben einen Hinweis auf die Organisationsstruktur der Wirtschaftslandschaft – Größenstruktur, Durchschnittsgröße, Alter, Wachstum, Betriebsgründungen und Betriebsschließungen beschreiben den Charakter der Unternehmenspopulation; Daten auf kleinräumiger Ebene sind allerdings meist kaum zugänglich – und sind praktisch immer hoch volatil (auf Gemeindeebene sind Betriebsgründungen in einer bestimmten Branche kein alltägliches Ereignis). Die folgenden Betrachtungen beziehen sich daher in erster Linie auf den Unternehmensbestand auf Ebene der NUTS-3-Regionen bzw. Bezirke.

Die Analyseregion weist eine höhere Unternehmenspopulation mit etwas kräftigerer Dynamik als der österreichische Durchschnitt auf:

Übersicht 4: **Aktive Unternehmen nach NUTS-3-Regionen**

Zuwachsraten 2011-2019 und Anzahl pro 1.000 Beschäftigten 2019

NUTS-3-Region \ Aktive Unternehmen	Gesamt	C Sach- güter- erzeug.	E Ver-/ Entsor- gung In %	F Bau	G Han- del	H Ver- kehr	Gesamt	Pro 1.000 Beschäftigte					
								C	E	F	G	H	
Weinviertel	0,5	-0,6	-0,4	-0,1	-0,2	-2,6	154,7	9,3	0,8	10,5	29,0	3,2	
Wiener Umland- Nordteil	0,4	0,1	-1,5	0,9	-0,8	-0,8	188,9	9,2	0,8	13,3	33,8	4,0	
Wiener Umland- Südteil	0,2	-1,0	-2,2	-0,2	-1,2	-0,3	141,4	5,7	0,5	8,7	25,9	4,8	
Wien	-0,7	-1,9	-2,6	-1,3	-1,4	-0,4	128,3	3,1	0,1	6,5	18,6	4,7	
Nordburgenland	1,1	-0,1	-1,7	0,8	-0,3	-1,6	151,2	7,5	0,4	13,0	27,1	3,8	
Burgenland	1,0	-0,7	-0,2	0,4	-0,5	-2,0	151,5	8,3	0,7	13,8	26,5	3,8	
Niederösterreich	0,4	-0,6	-0,4	0,5	-0,8	-1,3	141,7	7,7	1,3	10,0	26,0	3,5	
Österreich	0,1	-0,9	-0,9	-0,2	-0,9	-1,1	128,0	6,6	0,7	9,0	21,3	3,8	

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

In der Periode nach 2011 wuchs die Zahl der Unternehmen in den niederösterreichischen NUTS-3-Regionen innerhalb der Analyseregion etwas rascher als im Bundesschnitt (zwischen 0,2 und 0,5% p. a. vs. 0,1%), Wien selbst schneidet merklich unterdurchschnittlich ab, mit einem jährlichen Rückgang um 0,7% p. a. über alle Sektoren. Bezogen auf die Beschäftigung, weisen alle Analyseregionen einen höheren Bestand an Unternehmen (bezogen auf die Zahl der Beschäftigten) auf¹⁴⁾, das nördliche Wiener Umland liegt mit 189 aktiven Unternehmen rund 50% über dem österreichischen Schnitt (128). Dies weist auf geringere Betriebsgrößen hin, wie folgende Übersicht bestätigt:

¹⁴⁾ Womit eine geringere durchschnittliche Betriebsgröße einhergeht.

Übersicht 5: **Durchschnittliche Unternehmensgrößen nach NUTS-3 und NACE-Einsteller-Branchen, Ø 2017-2019**

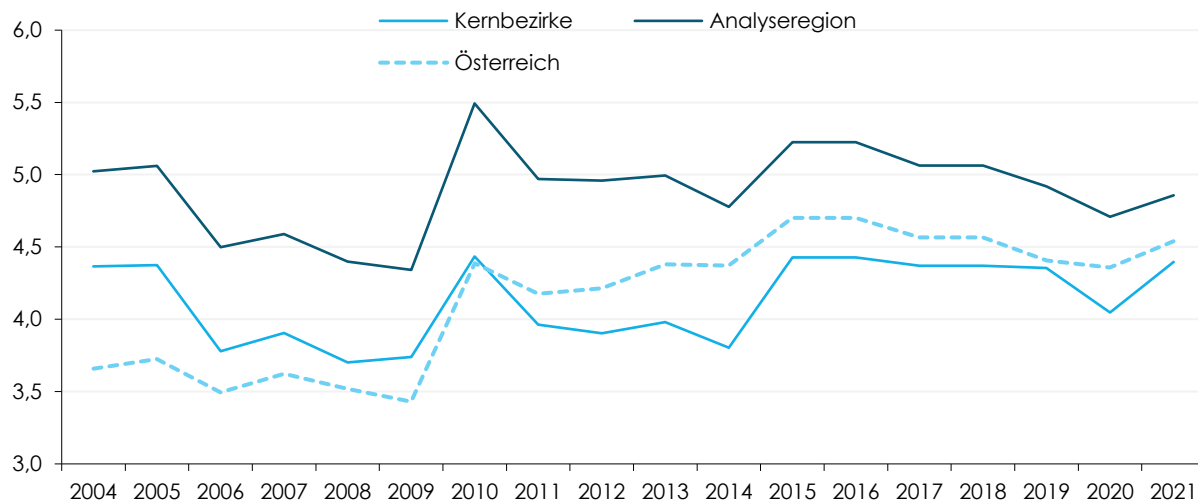
Region	Bergbau B	Herstellung von Waren C	Energieversorgung D	Wasser-, Abfallentsorgung E	Bau F	Handel G	Verkehr H	Beherbergung und Gastronomie I	Information und Kommunikation J	Finanz- und Versicherungs-DL K	Grundstücks- Wohnungswesen L	Freiberufliche/techn. DL M	Sonst. wirtschaftl. DL N	Erziehung und Unterricht P	Gesundheits- und Sozialwesen Q	Kunst, Unterhaltung und Erholung R	Sonst. Dienstleistungen S	GESAMT B-S
Weinviertel	13,9	9,1	1,4	5,9	7,3	4,9	5,9	5,4	1,5	5,3	2,2	2,5	2,9	1,8	1,7	1,8	2,9	3,8
Wiener Umland- Nordteil	63,7	13,2	2,3	5,9	5,8	4,4	7,7	5,5	1,8	3,5	1,8	2,3	4,2	2,0	1,8	2,2	2,0	3,8
Wiener Umland- Südteil	9,3	20,8	36,4	18,4	6,8	17,5	27,0	7,5	3,1	3,6	2,9	2,6	12,4	2,0	1,7	2,8	2,4	8,0
Wien	NA	23,6	54,2	NA	9,1	7,6	14,3	10,1	6,2	29,5	3,5	3,5	13,8	4,0	3,6	2,3	2,5	6,8
Nordburgenland	NA	15,4	23,5	NA	6,3	4,8	9,4	6,3	2,5	5,7	3,2	2,5	5,6	2,4	1,8	3,5	2,0	4,5
Burgenland	NA	15,5	8,3	NA	6,7	4,4	9,0	6,2	2,5	4,8	3,9	2,5	4,8	2,5	1,9	2,9	2,2	4,5
Niederösterreich	21,5	19,3	5,1	4,8	7,3	8,2	14,7	6,1	2,6	5,4	2,8	2,6	8,4	2,4	1,8	2,3	2,3	5,6
Österreich	17,1	22,6	8,2	7,8	7,8	7,4	12,1	6,4	4,5	11,7	3,1	3,1	10,8	3,1	2,7	2,4	2,5	6,3

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Speziell das Weinviertel zeigt eine sehr geringe durchschnittliche Betriebsgröße, bis auf den Bau und die sonstigen Dienstleistungen liegt die Betriebsgröße sehr deutlich unter dem Österreichschnitt. Die größten Betriebe sind tendenziell in Wien und im südlichen Umland zu finden. Im nördlichen Wiener Umland weisen Bergbaubetriebe die meisten Beschäftigten auf (vermutlich die ÖMV, die dort Erdöl und Erdgas fördert), im südlichen Umland ist es der Flughafen, der große Transportunternehmen anzieht (und selbst ein sehr großes Unternehmen der Transportbranche ist). Wien weist zwar, wie die letzte Übersicht gezeigt hat, rückläufige Unternehmenszahlen auf, verfügt aber über die im Schnitt größten Unternehmen – wohl auch durch die Headquarter-Funktion der Hauptstadt begründet.

Für die Neugründungen sind für die Periode 2004-2021 auch Daten der Wirtschaftskammer WKO verfügbar, sogar auf Bezirksebene:

Abbildung 2: **Entwicklung der Neugründungen pro 1.000 EinwohnerInnen insgesamt**
Kernbezirke, Analyseregion und Österreich



Q: WKO.

Die Analyseregion insgesamt¹⁵⁾ weist über die gesamte Beobachtungsperiode eine höhere Gründungsintensität (Gründungen pro 1.000 Einwohner) auf als der österreichische Durchschnitt, allerdings bei sich annähernden Intensitäten: Lag sie zu Beginn noch um fast 40% über dem Bundesschnitt, waren es am Ende nur noch rund 10%. Die Kernbezirke bleiben demgegenüber etwas unterdurchschnittlich (nach höherer Intensität vor der Finanzkrise). Es sind in erster Linie die südliche Umlandbezirke von Wien, die den Schnitt der Analyseregion so stark anheben.

Die Bezirksdaten werden in der folgenden Übersicht auf die Untersuchungs- und Vergleichsregionen zusammengefasst:

¹⁵⁾ Die "östliche Ostregion" kann nicht separat ausgewiesen werden, da sich mit der Auflösung des Bezirks Wien-Umland im Jahr 2015 nicht nur der Bezirk Bruck an der Leitha geändert hat, sondern auch die Bezirke Tulln, Korneuburg und St. Pölten Land; diese Ausweitungen könnten nur auf Gemeindeebene bereinigt werden, für diese liegen allerdings keine Daten vor.

Übersicht 6: Neugründungen pro 1.000 EinwohnerInnen

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		2004-2009	2015-2021
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	3,3	3,5
	7,3	902/20	Wien 02/20	4,8	4,4
	9,6	903/10/11	Wien 03/10/11	4,4	4,2
	10,3	308	Gänserndorf	3,7	4,4
	54,2	307	Bruck an der Leitha	3,9	7,1
	62,0	316	Mistelbach	3,1	5,0
Kernbezirke gesamt				4,0	4,3
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	5,8	5,6
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	4,4	5,4
	49,4	321	Tulln	4,0	5,5
NW-Bezirke gesamt				4,2	5,4
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	3,3	3,9
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	.	4,9
SW-Bezirke gesamt				3,3	4,6
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	5,8	5,6
	41,6	306	Baden	4,8	4,8
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	.	5,1
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	.	.
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	4,2	6,6
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	5,0	5,8
	69,5	106	Mattersburg	3,9	5,1
	74,3	102	Rust (Stadt)	.	.
	85,9	107	Neusiedl am See	3,8	6,2
S-Bezirke gesamt				4,7	5,4
Burgenland		AT11	Burgenland	3,3	4,8
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	3,7	5,0
Wien		AT13	Wien	4,9	4,8
Österreich		AT	Österreich	3,6	4,5

Q: WKO; WIFO-Berechnungen.

Es fällt auf, dass die zu Beginn unter dem Schnitt der Kernbezirke liegenden Gründungsintensitäten in den niederösterreichischen Kernbezirken seit 2015 über dem Durchschnitt liegen – die Gründungsintensität in den Wiener Regionen, die vor 2009 noch deutlich über dem Österreich-Schnitt lagen (Ausnahme Wien 21/22), nahmen hingegen etwas ab und präsentierten sich nach 2015 zwar immer noch überdurchschnittlich, aber in nur noch moderatem Ausmaß.

Hohe Gründungsdynamik zeigt sich in Bruck an der Leitha, die übrigen Kernbezirke erweisen sich jedoch seit Mitte der 2010er-Jahre als etwas unterdurchschnittlich (nach höherer Dynamik vor der Finanzkrise).

Mit den Gründungen in Zusammenhang stehen die Flächenwidmungen; diese wurden für das Projekt für Niederösterreich auf Gemeindeebene zur Verfügung gestellt. Die Bezirksaggregate stellen sich wie folgt dar:

Übersicht 7: Flächenwidmung nach Bezirken, 2020 bzw. 2013-2020

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung	Stand 2020				2013-2020: Jährliche Veränderung						SBL genutzt	Div. Relationen						
			Gewerbegebiet	Reserve	Siedlungsgebiet	Reserve	1000 Einwohner	Gewerbegebiet	Reserve	tatsächlich genutzt	Siedlungsgebiet	Reserve		tatsächlich genutzt	Gewerbegebiet/EW	Reserve/EW	Siedlungsgebiet/EW	Reserve/EW	Anteil	
																			Gewerbe	Reserve
			In ha				In %						In ha			In %				
Kernbezirke	10,3	308	Gänserndorf	963,2	420,5	4.775,9	1.000,1	105,8	0,0	-0,3	0,3	0,3	-0,3	0,2	9,10	3,97	45,13	9,45	43,7	20,9
	54,2	307	Bruck an der Leitha	1.424,4	413,4	3.203,6	568,8	105,5	0,3	-1,5	1,1	0,2	-1,0	0,3	13,50	3,92	30,36	5,39	29,0	17,8
	62,0	316	Mistelbach	615,6	235,5	4.224,4	835,4	75,7	0,8	0,6	1,0	0,2	-0,2	0,6	8,14	3,11	55,84	11,04	38,3	19,8
Kernbezirke gesamt			3.003,3	1.069,4	12.203,9	2.404,3	287,0	0,3	-0,6	0,8	0,2	-0,4	0,2	10,46	3,73	42,52	8,38	35,6	19,7	
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	973,3	338,5	3.433,3	675,3	91,8	0,2	-0,5	0,6	0,3	0,2	0,3	10,61	3,69	37,41	7,36	34,8	19,7
	49,4	321	Tulln	705,3	222,9	4.368,4	848,8	105,8	0,2	-0,2	0,4	0,3	0,2	0,2	6,67	2,11	41,30	8,03	31,6	19,4
NW-Bezirke gesamt			1.678,6	561,4	7.801,7	1.524,1	197,5	0,2	-0,4	0,5	0,3	0,2	0,5	8,50	2,84	39,49	7,72	33,4	19,5	
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	746,5	287,0	5.788,9	1.131,6	132,1	0,0	-1,3	0,9	0,2	0,0	0,6	5,65	2,17	43,83	8,57	38,4	19,5
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	528,45	163,8	1.522,6	342,8	55,9	-0,2	-0,4	-0,1	0,3	-0,7	-0,6	9,46	2,93	27,25	6,13	31,0	22,5
SW-Bezirke gesamt			1.275,0	450,7	7.311,5	1.474,3	187,9	-0,1	-1,0	0,4	0,2	-0,2	0,4	6,78	2,40	38,90	7,84	35,4	20,2	
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	1.002,2	271,0	2.883,5	406,5	119,2	-0,3	-0,5	-0,2	0,1	0,1	0,5	8,41	2,27	24,18	3,41	27,0	14,1
	41,6	306	Baden	1.175,5	408,1	4.143,3	716,9	147,1	0,5	0,1	0,6	0,2	0,5	1,3	7,99	2,77	28,16	4,87	34,7	17,3
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	770,7	245,7	3.348,3	752,8	79,03	0,2	-1,0	0,9	0,2	-0,2	0,9	9,75	3,11	42,37	9,53	31,9	22,5
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	390,6	83,4	730,0	121,8	46,46	0,5	-0,6	0,8	0,1	-0,8	0,6	8,41	1,80	15,71	2,62	21,4	16,7
S-Bezirke gesamt			3.339,1	1.008,3	11.105,2	1.998,1	391,84	0,2	-0,4	0,4	0,1	0,1	0,6	8,52	2,57	28,34	5,10	30,2	18,0	

Q: NÖ. Landesregierung; WIFO-Berechnungen.

In der niederösterreichischen Analyseregion stagnierte die gesamte Gewerbefläche zwischen 2013 und 2020, wobei die Reserveflächen etwas abnahmen – die tatsächlich als Gewerbegebiete genutzte Fläche nahm daher zu. Stärkere Dynamik zeigt der Kern: Eine leichte Zunahme der gewidmeten Flächen um 0,3% p. a. wurde von einer doch deutlichen Abnahme der Reserveflächen um 0,6% begleitet – die tatsächlich genutzte Fläche nahm also um rund 0,8% p. a. zu (der größte Zuwachs aller Teilregionen), wobei allerdings Gänserndorf mit nur +0,3% gegenüber den beiden anderen Bezirken abfällt. Mit 44% ist hier auch der Anteil der Reserveflächen an den Gewerbewidmungen besonders hoch (auch in Bezug auf die Zahl der EinwohnerInnen; die spezifischen Gewerbewidmungen pro EinwohnerIn sind in den Kernbezirken generell besonders hoch). Auch die Reserveflächen stellen im Kern einen überdurchschnittlichen Anteil – mit Ausnahme Brucks, das einen merklich geringeren Reservebestand aufweist – allerdings auch einen besonders hohen Wert an Gewerbegebiet pro EinwohnerIn.

Bei all dem soll nicht vergessen werden, dass Niederösterreich ein landwirtschaftlich geprägtes Bundesland ist, wie folgende Übersicht verdeutlicht:

Übersicht 8: **Katasterflächen nach Bezirken, 2012**

Verwaltungsbezirk	Baufläche	Landwirtsch. Nutzung, Gärten, Weingärten	Wald	Sonstige Flächen
		In %		
St. Pölten	3,7	64,5	15,2	16,5
Wr. Neustadt	3,9	53,0	23,7	19,3
Baden	1,5	42,1	48,6	7,8
Bruck an der Leitha	1,0	65,9	23,5	9,6
Gänserndorf	0,8	77,3	13,8	8,1
Korneuburg	1,4	70,8	20,1	7,7
Mistelbach	0,9	77,5	16,0	5,6
Mödling	3,2	44,7	40,0	12,1
St. Pölten (Land)	1,0	56,6	36,7	5,8
Tulln	1,3	63,0	24,2	11,5
Wr. Neustadt (Land)	0,8	35,4	58,8	5,0
Wien-Umgebung	2,0	45,9	38,9	13,1
Niederösterreich	1,0	52,8	39,6	6,6

Q: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Statistik Austria (nach Amt der NÖ. Landesregierung).

Gerade die Kern-Bezirke Gänserndorf, Mistelbach und auch Bruck an der Leitha (hier allerdings noch in der alten Bezirkseinteilung) weisen deutlich überdurchschnittliche Anteile an landwirtschaftlichen Flächen auf (die Anteile der Bauflächen liegen hingegen merklich unter dem niederösterreichischen Schnitt); sie sind nicht zuletzt in der Nahversorgung der Metropole Wien tätig (diese Bedeutung der Landwirtschaft bestätigt auch die weiter unten analysierte Beschäftigungsstruktur).

Die niederösterreichischen Kern-Bezirke zeichnen sich durch sehr hohe Anteile an landwirtschaftlichen Flächen aus; die als Gewerbegebiet gewidmeten Flächen (pro EinwohnerIn) sind durchschnittlich, überdurchschnittlich allerdings die Baulandreserven. Ausnahme ist hier wiederum Bruck an der Leitha, dessen Gewerbegebiet wie auch Reserven (gemessen pro EinwohnerIn) die höchsten in der Analyseregion sind. Diese Kernbezirke in Niederösterreich zeigen die stärkste Zunahme an tatsächlich genutzter Gewerbefläche seit 2013.

Auch im Folgenden sollen damit – so es die Datenverfügbarkeit zulässt – weniger die Entwicklungen auf NUTS-3-Ebene betrachtet werden, ihre Gebietsabgrenzung ist für vorliegende Analysen nicht ganz brauchbar. Stattdessen wird möglichst auf die Verwaltungseinheiten Bezirk und Gemeinde abgestellt, beides in den geographischen Definitionen von 2017¹⁶⁾.

Im Kern werden die Bezirke betrachtet; als Vergleichsregion wird eine "Analyseregion" definiert, die ihrerseits in vier Unterregionen eingeteilt wird (die auch grob den Hauptverkehrsachsen entsprechen: SW (A1 nach Südwesten), S (A2 und A3 nach Süden), NW (S1/3 und A22 nach Nord-Westen); für die Kernbezirke sind A23, S1 und A5 die zentralen Straßenachsen. Um eine Distanzabhängigkeit der verschiedenen Kennzahlen betrachten zu können, wurde die "Distanz" definiert als Distanz zur "zentralen Region" Wien 22 (Standort geplante 6. Donauquerung).

5.3 Wohnbevölkerung und Beschäftigung

Entwicklung und Struktur der (Wohn-)Bevölkerung bilden einen wesentlichen Rahmen für die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten; auch wenn Pendelströme einen lokalen Mangel an Arbeitskräften ausgleichen können, ist das auch nur über nicht allzu weite (nicht zuletzt von Verkehrsinfrastruktur abhängige) Distanzen möglich und praktikabel. Die folgenden Betrachtungen sollen daher die Bevölkerung am Wohnort sowie die Beschäftigung am Arbeitsort darstellen und gegenüberstellen. Der "Ausgleich" über die Pendelströme wird sodann im folgenden Kapitel behandelt.

Mit jährlich im Schnitt +1,0% seit 1991 bzw. +1,5% in der Periode seit 2011 liegt das Bevölkerungswachstum in den Kernbezirken über jenem der Analyseregion insgesamt (+0,8 bzw. +1,2%), und sogar deutlicher über dem Bundesschnitt von –0,5 bzw. +0,8%. Besonders stark wuchsen dabei die "transdanubischen" Bezirke 21 und 22 in Wien: Die 1,5% seit 1911 bedeuten einen Zuwachs um 140 Tsd. Einwohner, von 226 Tsd. im Jahr 1991 auf 362 Tsd. im Jahr 2019. Auch 3., 10. und 11. Bezirk weisen moderat überdurchschnittliche Zuwächse auf; die "Zwickelbezirke" zwischen Donau und Donaukanal, der 2. und 20. Bezirk, bleiben hingegen hinter der Dynamik Wiens, aber auch jener der Analyseregion insgesamt, zurück. Insgesamt wies die Wohnbevölkerung in der Analyseregion, wie hier definiert mehr als 3,1 Mio. EinwohnerInnen auf, fast 1,25 Mio. davon in

¹⁶⁾ In den letzten drei Jahrzehnten erfuhr die Liste der Gemeinden und Bezirke einige Veränderungen, auch in der Untersuchungsregion; so wurde der Bezirk "Wien-Umgebung" mit 1. Jänner 2017 aufgelöst, seine Gemeinden wurden auf die Bezirke Tulln, Korneuburg, St. Pölten-Land sowie Bruck an der Leitha aufgeteilt. Die verwendeten Daten wurden entsprechend angepasst (in erster Linie, um die Volkszählungsergebnisse 1991 und 2001 mit der Abgestimmten Erwerbsstatistik AEst kompatibel zu machen).

den Kernbezirken – 1991 waren es noch gut 2,5 Mio. EinwohnerInnen, 920 Tsd. davon in den Kernbezirken.

In der niederösterreichischen Analyseregion ist Bruck an der Leitha der dynamischste Bezirk, mit +1,4% seit 2011, während Gänserndorf mit +1,1% etwas unter dem Analyseregionsschnitt bleibt. Mistelbach, der nördlichste Bezirk in der Kern- wie der Analyseregion, gehört zu den Bezirken mit dem schwächsten Wachstum. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter zwischen 16 und 65 Jahren ist sogar etwas rückläufig, während die Gruppe der Älteren überdurchschnittlich zunimmt. Entsprechend ist der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter mit nur gut 65% einer der niedrigsten in der Analyseregion; hier sticht Wien hervor: Die bedingt durch Zuzug (nicht zuletzt aus dem Ausland) hohe Bevölkerungsdynamik führte in den letzten Jahrzehnten zu einer Zunahme vor allem der erwerbsfähigen Bevölkerung, aber auch zu einer überdurchschnittlichen Geburtenrate.

Im Zeitraum seit 2011 wuchs in allen Bezirken (mit Ausnahme von Wien) die Zahl der über 65-Jährigen stärker als die jüngeren Altersgruppen – Wien wird also (moderat) "jünger" (weiter unten wird gezeigt werden, dass dies nicht nur positive Aspekte aufweist – es stellt auch besondere Anforderungen an den Arbeitsmarkt, die nicht immer erfüllt werden: In Wien, und hier gerade im besonders dynamischen Transdanubien, ist die Arbeitslosenrate besonders hoch).

Übersicht 9: Wohnbevölkerung nach Altersgruppen

Mittlere Wachstumsrate 2001-2019 sowie Anteile 2019 in %

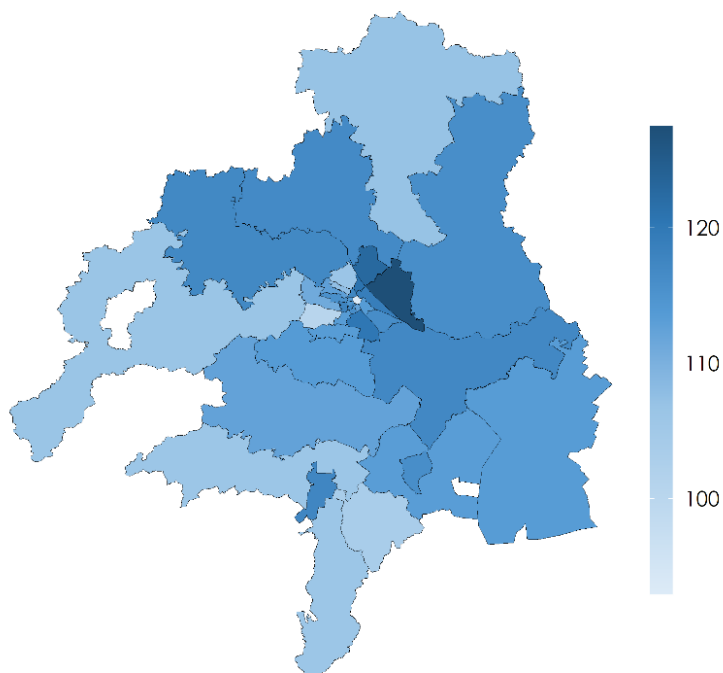
Grob-region	Distanz [km]	Korrelation mit Distanz: Bezirkscode und Bezeichnung		Stand 2019	Jährlicher Zuwachs: Gesamt					Anteil 15-65 2019	ÖROK 2040
					-45	-45	Unter 15	15-65	Über 65		
				1991-2019	2011-2019	2011-2019	2011-2019	2011-2019	2011-2019	2008=100	
				In %							
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien21/22	361.748	1,5	2,2	2,7	2,1	1,9	67,5	125
	7,3	902/20	Wien02/20	192.217	0,6	0,9	0,8	1,1	0,4	70,4	119
	9,6	903/10/11	Wien03/10/11	402.547	1,0	1,6	2,2	1,7	0,8	69,0	118
	10,3	308	Gänserndorf	104.717	0,9	1,1	1,6	0,8	2,0	65,7	116
	54,2	307	Bruck an der Leitha	103.436	0,9	1,4	2,1	1,1	1,8	66,2	117
	62,0	316	Mistelbach	75.597	0,2	0,3	0,1	-0,1	1,8	65,2	107
Kernbezirke gesamt				1.240.262	1,0	1,5	1,9	1,5	1,4	67,9	
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	951.592	0,6	1,2	1,4	1,2	0,9	69,0	112
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	91.254	1,0	0,9	0,5	0,7	1,8	66,5	117
	49,4	321	Tulln	104.480	0,8	1,0	1,0	0,8	1,6	65,2	117
NW-Bezirke gesamt				195.734	0,9	0,9	0,8	0,8	1,7	65,8	
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	55.445	0,4	0,9	0,9	0,8	1,2	65,9	106
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	131.581	0,6	0,6	0,6	0,4	1,7	65,1	106
SW-Bezirke gesamt				187.026	0,6	0,7	0,7	0,5	1,5	65,4	
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	119.084	0,6	0,6	-0,2	0,4	1,5	64,2	114
	41,6	306	Baden	146.977	0,8	0,8	0,4	0,5	1,9	65,9	112
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	78.283	0,5	0,6	0,5	0,3	1,8	64,9	106
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	43.201	0,6	0,7	0,6	0,1	2,4	64,6	
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	45.728	0,9	1,3	1,9	1,2	1,2	67,2	117
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	14.800	1,2	1,6	1,8	1,4	2,2	66,6	116
	69,5	106	Mattersburg	39.989	0,4	0,3	-0,2	-0,1	2,0	65,4	104
	74,3	102	Rust (Stadt)	1.982	0,6	0,3	-1,2	-0,3	2,5	61,4	113
	85,9	107	Neusiedl am See	59.953	0,7	1,0	1,9	0,6	2,1	65,4	113
S-Bezirke gesamt				549.997	0,7	0,7	0,6	0,5	1,8	65,3	
Analyseregion gesamt				3.124.611	0,8	1,2	1,4	1,1	1,3	67,6	
Burgenland		AT11	Burgenland	294.389	0,3	0,4	0,4	-0,1	2,0	64,7	106
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	1.683.800	0,5	0,6	0,5	0,3	1,5	65,3	108
Wien		AT13	Wien	1.908.104	0,8	1,4	1,7	1,5	1,0	68,9	117
Österreich		AT	Österreich	8.894.380	0,5	0,8	0,7	0,6	1,5	66,5	108

Q: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik.

Die letzte Spalte zeigt die auf Bezirksebene regionalisierte Bevölkerungsprognose der ÖROK für 2040 (siehe auch Abbildung 3, unten); im Wesentlichen setzt sie das Regionalmuster der letzten Dekade fort – die Korrelation mit dem Gesamtwachstum 2011-2019 beträgt 76%. Demnach sollte Wien im Jahr 2040 noch einmal um 17% gegenüber 2018 zulegen (auf 2,2 Mio.), und damit doppelt so schnell wachsen wie Österreich insgesamt. Ebenso hohe Zuwächse werden für die Nachbarbezirke im Norden und Osten erwartet (mit Ausnahme Mistelbachs), die südlichen Nachbarbezirke sollten moderatere Zuwächse erfahren. In Wien sollten besonders die Bezirke 21 und 22 noch einmal markant über dem Wien-Schnitt wachsen, um ein Viertel mehr Einwoh-

nerInnen als 2018 – fast 100 Tsd. Personen) werden hier erwartet – dies reflektiert den Status dieser Bezirke als (geplantes) Stadterweiterungsgebiet.

Abbildung 3: **Bevölkerungsprognose ÖROK 2040; 2018=100**

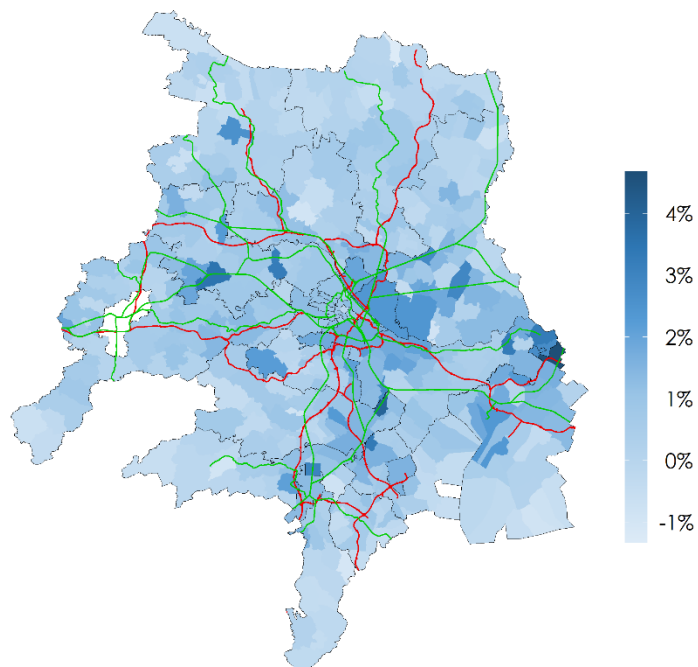


Q: ÖROK, WIFO-Darstellung.

Die folgende Abbildung zeigt das durchschnittliche jährliche Bevölkerungswachstum auf Gemeindeebene in der Periode 2011-2019. Gut sichtbar ist die überdurchschnittliche Zunahme in Wien, und hier speziell in den transdanubischen Bezirken, sowie die Tendenz, dass Gemeinden entlang höherrangiger Straßen oder Eisenbahnverbindungen höheres Wachstum aufweisen. Die stärkste Zunahme mit +4,3% p. a. fand sich aber in Kittsee, im "Speckgürtel von Bratislava".

Abbildung 4: **Bevölkerungsprognose ÖROK 2040**

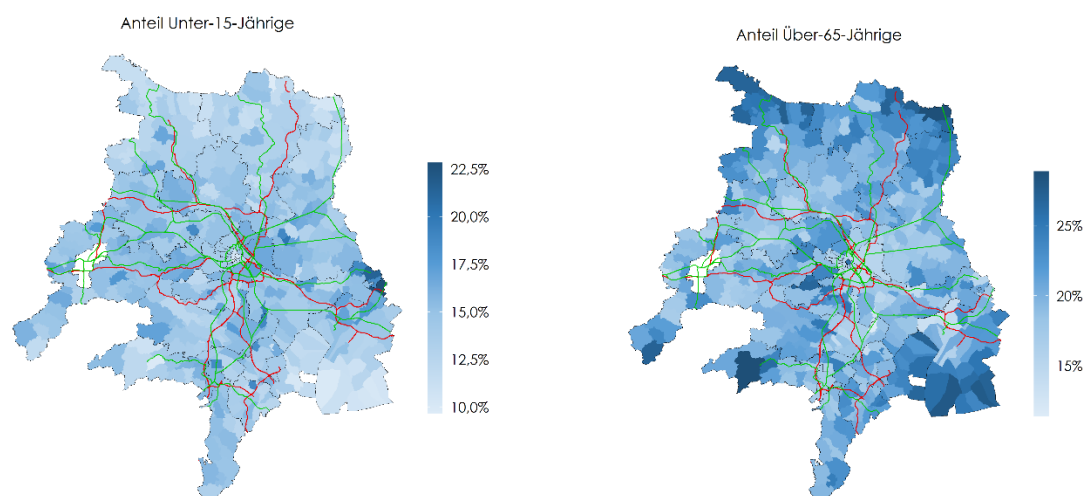
Bevölkerungswachstum p. a., 2011-2019



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Wenig überraschend korreliert das Bevölkerungswachstum negativ mit "Überalterung" – je geringer die Dynamik, desto höher der Anteil der älteren Bevölkerungskohorten; umgekehrt ist ein positiver Zusammenhang zwischen Bevölkerungswachstum und Anteil der jungen Kohorten. Auf Gemeindeebene im Analysegebiet beträgt diese Korrelation –52% bzw. 61% (interessanterweise weist der Anteil der Kohorten im erwerbsfähigen Alter, also zwischen 15 und 65, eine Korrelation von nur rund 20% auf):

Abbildung 5: Anteil der unter 15- und über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung auf Gemeindeebene, 2019



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Die Bevölkerung der Kernbezirke, und insbesondere in Wien, wuchs überdurchschnittlich an, sowohl gegenüber der Analyseregion insgesamt als auch vor allem gegenüber Österreich. Die Prognose der ÖROK bis 2040 erwartet eine Fortsetzung dieses Trends und bestätigt die Bedeutung der Wiener Stadterweiterungsgebiete.

Ein der Bevölkerung nicht unähnliches Bild zeigt die Beschäftigungsentwicklung¹⁷⁾: Auch hier weisen die Kernbezirke, getrieben von den Wiener Bezirken, im Zeitraum 2011–2019 eine merklich überdurchschnittliche Dynamik auf, mit jährlich rund +1,9% Zuwachs, gegenüber +1,3% in der Analyseregion insgesamt. Im Unterschied zur gesamten Analyseregion weist die Periode nach 2011 höhere Zuwächse auf als über den gesamten Betrachtungszeitraum seit 2001 (1,9% bzw. 1,7% p. a.) – ähnlich wie in Österreich, allerdings auf um 0,7 PP höheren Niveau.

¹⁷⁾ Gerade in grenznahen Regionen ist bei Verwendung der Abgestimmten Erwerbsstatistik (wie hier) eine vorsichtige Interpretation angezeigt, da die Beschäftigtenzahlen der AEST keine GrenzgängerInnen beinhalten; damit wird gerade in Grenznähe die tatsächliche Beschäftigungssituation unterschätzt. Es gibt auf dieser kleinräumigen Ebene allerdings keine wirkliche Alternative zur Verwendung der AEST, da die Daten vom Arbeitsmarktservice AMS, die diese Unterscheidung erlauben würden, nur auf Ebene der Bundesländer verfügbar sind.

Übersicht 10: Beschäftigung am Arbeitsort nach Regionen

Jährliche Zuwachsraten 2001-2019 bzw. 2011-2019 sowie Bestand 2019

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		2001- 2019		Beschäftigte 2019	Zuwachs seit 2001
				In %			
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien21/22	1,6	1,9	131.695	36.630
	7,3	902/20	Wien02/20	2,1	2,0	105.684	37.134
	9,6	903/10/11	Wien03/10/11	1,8	2,3	237.159	77.376
	10,3	308	Gänserndorf	0,7	1,3	26.568	3.509
	54,2	307	Bruck an der Leitha	1,6	1,1	54.544	10.827
	62,0	316	Mistelbach	0,7	1,2	24.897	3.280
Kernbezirke gesamt				1,7	1,9	580.547	168.756
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	0,7	0,9	565.732	51.957
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	1,4	1,2	35.506	7.948
	49,4	321	Tulln	1,3	1,7	37.938	8.544
NW-Bezirke gesamt				1,3	1,5	73.444	16.492
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	5,4	0,7	52.605	52.605
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	1,1	1,1	38.619	7.493
SW-Bezirke gesamt				3,5	0,9	91.224	60.098
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	1,1	1,4	73.384	14.769
	41,6	306	Baden	0,7	1,3	50.697	6.735
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	1,5	2,0	25.319	6.410
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	1,0	1,5	9.430	1.595
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	0,6	-0,5	29.515	2.776
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	1,1	1,4	16.153	2.112
	69,5	106	Mattersburg	0,3	-0,3	11.162	887
	74,3	102	Rust (Stadt)	5,1	1,0	684	684
85,9	107	Neusiedl am See	1,1	1,2	19.006	3.531	
S-Bezirke gesamt				1,0	1,1	235.350	39.499
Analyseregion gesamt				1,3	1,3	1.546.297	336.802
Burgenland		AT11	Burgenland	0,6	0,6	101.116	10.460
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	0,9	1,0	706.674	111.705
Wien		AT13	Wien	1,2	1,4	1.040.270	203.097
Österreich		AT	Österreich	1,0	1,2	4.287.131	720.745

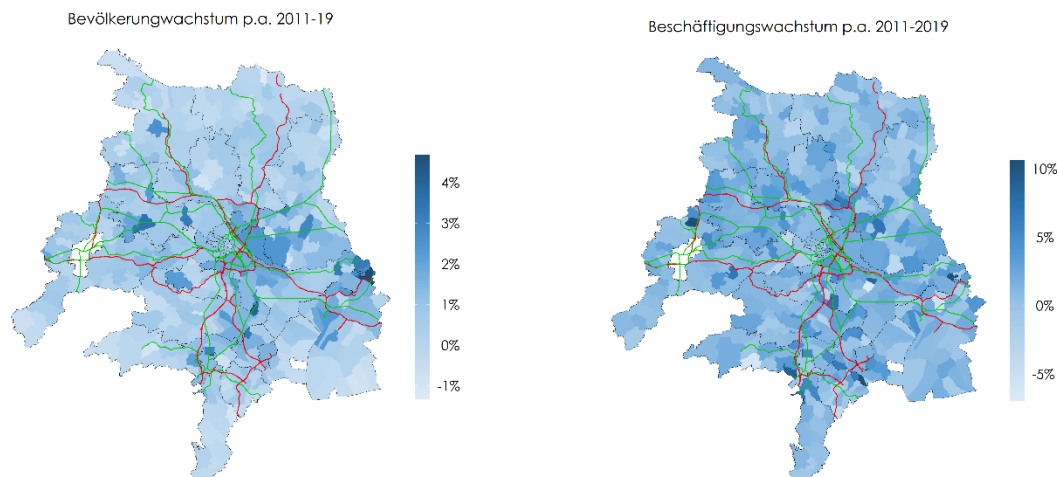
Q: Statistik Austria, Pendlerdaten.

Innerhalb der Kernbezirke sind es aber wiederum die Wiener Bezirke, die deutlich dynamischer sind als die niederösterreichischen, besonders nach 2011 (in dieser Periode wies auch Bruck an der Leitha, das über den Gesamtzeitraum durchaus mithalten kann, ein nur rund halb so hohes Wachstum wie Wien auf). Seit 2011 stieg die Beschäftigung in der Analyseregion um fast 340 Tsd. – rund die Hälfte davon in der Kernregion.

Die folgenden Abbildungen stellen die Beschäftigungsentwicklung (am Arbeitsort) der Bevölkerungsentwicklung am Wohnort gegenüber:

Abbildung 6: **Dynamik von Beschäftigung am Arbeitsort sowie Bevölkerung am Wohnort auf Gemeindeebene**

Durchschnittliche Wachstumsraten 2011-2019 in % p. a.



Q: Statistik Austria, Pendlerdaten.

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdynamik sind auf Gemeindeebene nur schwach positiv korreliert (mit gut 20%), ein gut sichtbarer Grund für zunehmende Pendelverflechtungen (siehe unten). Das Beschäftigtenwachstum scheint etwas breiter gestreut – hier ist aber nicht zu vergessen, dass manche Gemeinden relativ wenige Arbeitsplätze aufweisen (im Vergleich zu ihrer erwerbstätigen Bevölkerung), allfälliges Wachstum daher von relativ geringer Basis ausgeht. Auch hier ergibt sich der visuelle Eindruck, dass die Beschäftigungszuwächse ähnlich (wenn auch nicht so ausgeprägt) wie die Bevölkerungsdynamik den Verkehrsadern folgen.

Auch die Beschäftigung zeigt in den Kernbezirken Wachstumsraten, die deutlich über jener der Analyseregion insgesamt (und noch deutlicher über dem nationalen Durchschnitt) liegt. Die Wiener Bezirke sowie Bruck an der Leitha sind die Träger dieser Dynamik, während sich Beschäftigung in den niederösterreichischen Kernbezirken nur unterdurchschnittlich entwickelt hat.

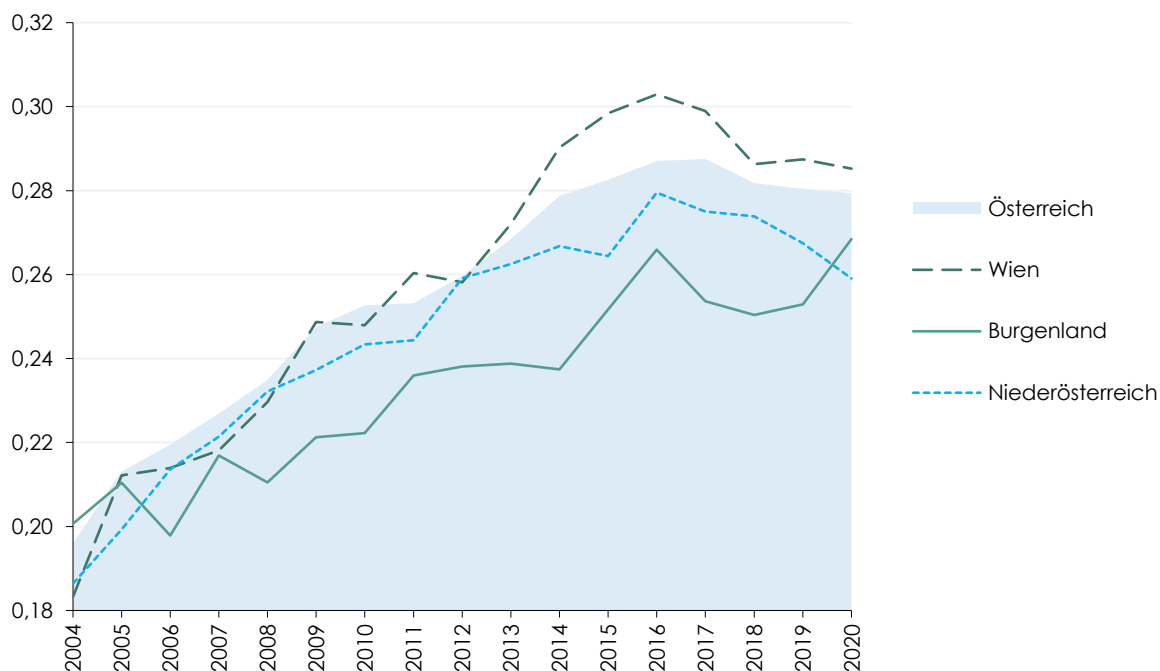
5.3.1 **Einschub: Beschäftigungswachstum und Teilzeit bzw. Geringfügigkeit**

Bei den recht guten Beschäftigungszuwächsen in allen Regionen, aber besonders in Wien, ist ein spezielles Phänomen zu beachten, das der Teilzeitbeschäftigung. Teilzeitbeschäftigung hat einige positive Aspekte (so es sich um freiwillige Teilzeitarbeit handelt), die unter "Work-Life-Balance" zusammengefasst werden könnten (sowie auch günstige potenzielle Auswirkungen auf die Beschäftigungsentwicklung und damit die Arbeitslosigkeit), aber auch negative, wie zu geringe Einkommen und damit Notwendigkeit für mehrere Teilzeitjobs bzw. auch Verstärkung des Phänomens der "Working poor", also Personen, die trotz Berufstätigkeit unter der Armutsgrenze leben. Für den Berufsverkehr bedeutet es, dass bei gegebener volkswirtschaftlicher Arbeits-

nachfrage das Verkehrsaufkommen steigt, da relativ mehr Personen unterwegs sind (die sich allerdings nicht notwendigerweise auf die Spitzenzeiten konzentrieren).

Der Trend zur Teilzeitarbeit ist ungebrochen: Waren 2004 noch 20% aller Beschäftigten in Teilzeitarbeit, waren es am Ende des Beobachtungszeitraums bereits 28%. In Wien¹⁸⁾ war der Trend insofern ausgeprägter, als der Anteil 2004 nur 18% betrug (nach Kärnten der niedrigste Wert), aber bis 2020 auf 28% anstieg (dem österreichischen Durchschnitt). Bis Mitte der 2010er-Jahre nahm die Vollzeitbeschäftigung in Wien praktisch nicht zu, die gesamte Beschäftigungszunahme beruhte auf einem Anstieg der Teilzeitbeschäftigung (ÖIR, 2015). Erst seit 2015 stieg auch die Vollzeitbeschäftigung wieder, um rund 40 Tsd. Beschäftigte. 2016 erreichte der Teilzeitanteil in Wien seinen Höhepunkt, bei gut 30% (das war der höchste Wert in Österreich, gleichauf mit der Steiermark), um seitdem wieder etwas abzusinken. In Niederösterreich war die Zunahme von 2004 bis 2020 etwas moderater, von 19% auf 26%. Noch geringer war die Teilzeitrates im Burgenland, mit "nur" gut einem Viertel war sie die niedrigste aller Bundesländer.

Abbildung 7: **Entwicklung von Teilzeit, 2004-2020**



Q: Statistik Austria, Mikrozensus, WIFO-Berechnungen.

Ein ähnlicher Trend besteht bei der Geringfügigkeit: Auch diese hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Im Unterschied zur Teilzeitarbeit ist dies aber ein Faktum, das von den Sozialversicherern erhoben wird und daher auch in der, in dieser Studie zumeist verwendeten

¹⁸⁾ Die Informationen werden nicht von den Sozialversicherern erhoben, sondern stammen aus dem Mikrozensus, daher sind regional nur recht grobe Details möglich.

Datenquelle, der Abgestimmten Erwerbsstatistik AEst, vorhanden ist. Die Unterscheidung der Beschäftigung zwischen "geringfügig" und "nicht geringfügig" liefert folgendes Bild:

Übersicht 11: Geringfügig Beschäftigte im Vergleich zur Gesamtbeschäftigung

Anteil in %, 2019

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		2011	2019	Ø jährlicher Zuwachs
In %						
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien21/22	5,6	6,6	2,1
	7,3	902/20	Wien02/20	7,6	8,7	1,7
	9,6	903/10/11	Wien03/10/11	6,5	7,7	2,1
	10,3	308	Gänserndorf	4,4	5,5	2,9
	54,2	307	Bruck an der Leitha	4,4	5,2	2,0
	62,0	316	Mistelbach	4,3	5,3	2,6
Kernbezirke gesamt				5,9	6,9	2,1
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	7,6	8,6	1,5
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	4,7	5,8	2,2
	49,4	321	Tulln	5,3	6,3	1,9
NW-Bezirke gesamt				5,0	6,1	2,0
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	5,5	6,1	1,7
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	5,9	7,2	2,4
SW-Bezirke gesamt				5,6	6,4	1,9
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	6,4	7,0	1,3
	41,6	306	Baden	5,5	6,4	1,9
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	4,6	5,7	3,1
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	4,3	5,1	2,2
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	6,2	6,9	1,4
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	4,4	5,4	3,0
	69,5	106	Mattersburg	4,7	5,8	2,4
	74,3	102	Rust (Stadt)	3,9	4,3	0,6
	85,9	107	Neusiedl am See	3,9	4,8	2,8
	S-Bezirke gesamt				5,3	6,1
Analyseregion gesamt				6,2	7,2	1,9
Burgenland		AT11	Burgenland	4,2	5,3	2,5
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	4,9	5,8	2,1
Wien		AT13	Wien	7,0	8,0	1,7
Österreich		AT	Österreich	5,9	6,4	1,1

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Auf Österreichebene stieg der Anteil der geringfügigen Beschäftigung von 6,1 auf 6,6%, um durchschnittlich 1,1% pro Jahr. In den Kernbezirken sind die Anteile mit 5,2 und 6,0% kleiner – bei mit +2,1% pro Jahr aber auch stärker wachsend. Die Zuwächse sind interessanterweise in den nördlichen niederösterreichischen Bezirken besonders hoch; besonders niedrig sind aktueller Anteil sowie Dynamik in Bruck an der Leitha.

Bei der zunehmenden Bedeutung einer zwar relativ kleinen, aber sich dynamisch entwickelnden Gruppe von Beschäftigten stellt sich die Frage, wie dies die Entwicklung der Gesamt-

beschäftigung beeinflusst. Folgende Abbildung zeigt die getrennten Zuwächse der beiden Gruppen (sowie der Gesamtsumme) zwischen 2011 und 2019¹⁹⁾:

Übersicht 12: Vergleich von Beschäftigungszuwächsen

Geringfügig/ Nicht geringfügig/ Beschäftigte gesamt, 2011-2019

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		geringfügig Beschäftigte	nicht geringfügig Beschäftigte In %	Beschäftigte insgesamt
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien21/22	3,3	1,9	1,9
	7,3	902/20	Wien02/20	5,1	1,8	2,0
	9,6	903/10/11	Wien03/10/11	3,6	2,2	2,3
	10,3	308	Gänserndorf	5,1	1,0	1,3
	54,2	307	Bruck an der Leitha	2,7	1,0	1,1
	62,0	316	Mistelbach	4,8	0,9	1,2
Kernbezirke gesamt				3,9	1,8	1,9
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	2,0	0,8	0,9
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	4,0	1,0	1,2
	49,4	321	Tulln	4,4	1,5	1,7
NW-Bezirke gesamt				4,2	1,2	1,5
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	2,7	1,0	1,1
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	3,5	0,6	0,7
SW-Bezirke gesamt				3,1	0,7	0,9
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	2,3	1,3	1,4
	41,6	306	Baden	4,3	1,1	1,3
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	5,3	1,7	2,0
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	5,0	1,2	1,5
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	2,4	-0,7	-0,5
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	3,9	1,3	1,4
	69,5	106	Mattersburg	2,1	-0,5	-0,3
	74,3	102	Rust (Stadt)	3,2	0,8	1,0
	85,9	107	Neusiedl am See	3,9	1,0	1,2
S-Bezirke gesamt				3,4	0,9	1,1
Analyseregion gesamt				3,0	1,2	1,3
Burgenland		AT11	Burgenland	3,2	0,4	0,6
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	3,5	0,9	1,0
Wien		AT13	Wien	2,7	1,3	1,4
Österreich		AT	Österreich	2,3	1,1	1,2

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Das regionale Wachstumsmuster der geringfügig Beschäftigten stellt sich merklich anders dar als das der nicht geringfügigen – dieses wiederum ist jedoch mit der Gesamtbeschäftigung

¹⁹⁾ Im Unterschied zur Beschäftigungsanalyse oben, die die Entwicklung zwischen 2001 bzw. 2009-2019 beleuchtet, ist die Unterscheidung in Geringfügig bzw. Nicht geringfügig erst ab 2011 verfügbar.

hoch korreliert (mit 99%), sodass auch bei Betrachtung der Gesamtbeschäftigung wie im letzten Kapitel keine allzu großen systematischen Verzerrungen zu befürchten sind²⁰⁾.

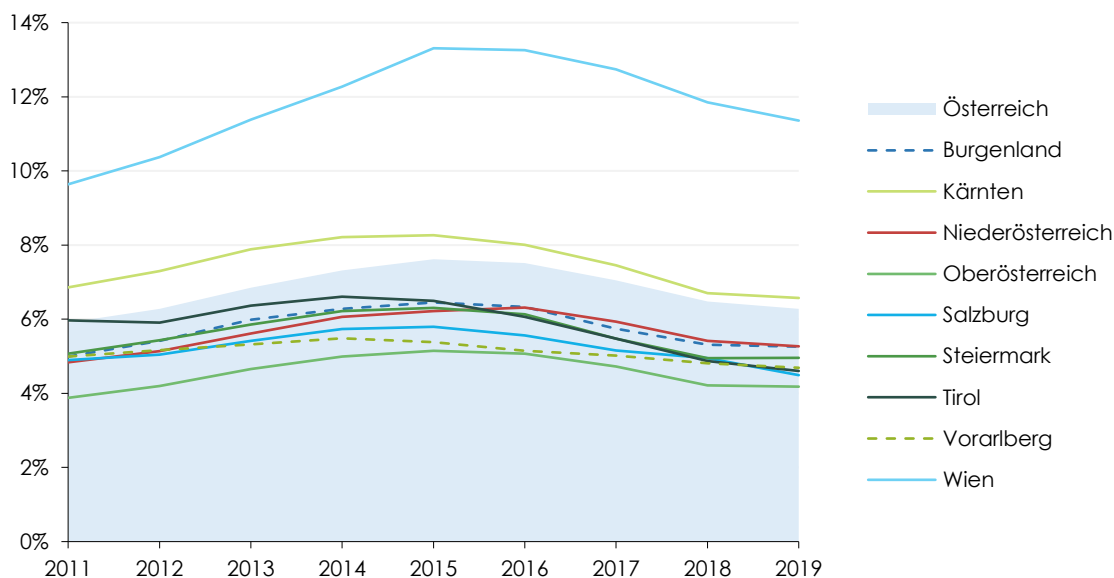
Die recht hohe Dynamik in den Beschäftigungsverhältnissen verdeckt ein Phänomen (bzw. wird dadurch mitbedingt), das seit mehreren Jahrzehnten zu beobachten ist: Jener zu Teilzeit bzw. geringfügiger Beschäftigung. Besonders in Wien war dabei die die Zunahme an Teilzeitjobs besonders hoch. Ein steigender Anteil an Teilzeitjobs kann den berufsbezogenen Verkehr überproportional erhöhen.

5.4 Die Arbeitslosigkeit in der östlichen Analyseregion

Die letzten Kapitel haben gezeigt, dass die Analyseregion, und besonders die Kernregion, überdurchschnittliche Bevölkerungs- und Beschäftigungsdynamik aufweist.

Seit 2011 zeigt die Arbeitslosenrate in Österreich eine umgekehrte U-Form: Im Zuge der Finanzkrise von 2009 stieg die Arbeitslosenrate deutlich an, bis sie Mitte der 2010er-Jahre abflachte und schließlich wieder zu sinken begann; die regionalen Unterschiede blieben in dieser Zeit relativ konstant, wenn auch beträchtlich – wobei der größte Unterschied durch die spezielle Situation in Wien bedingt ist:

Abbildung 8: **Arbeitslosenraten in den Bundesländern, 2011-2019**



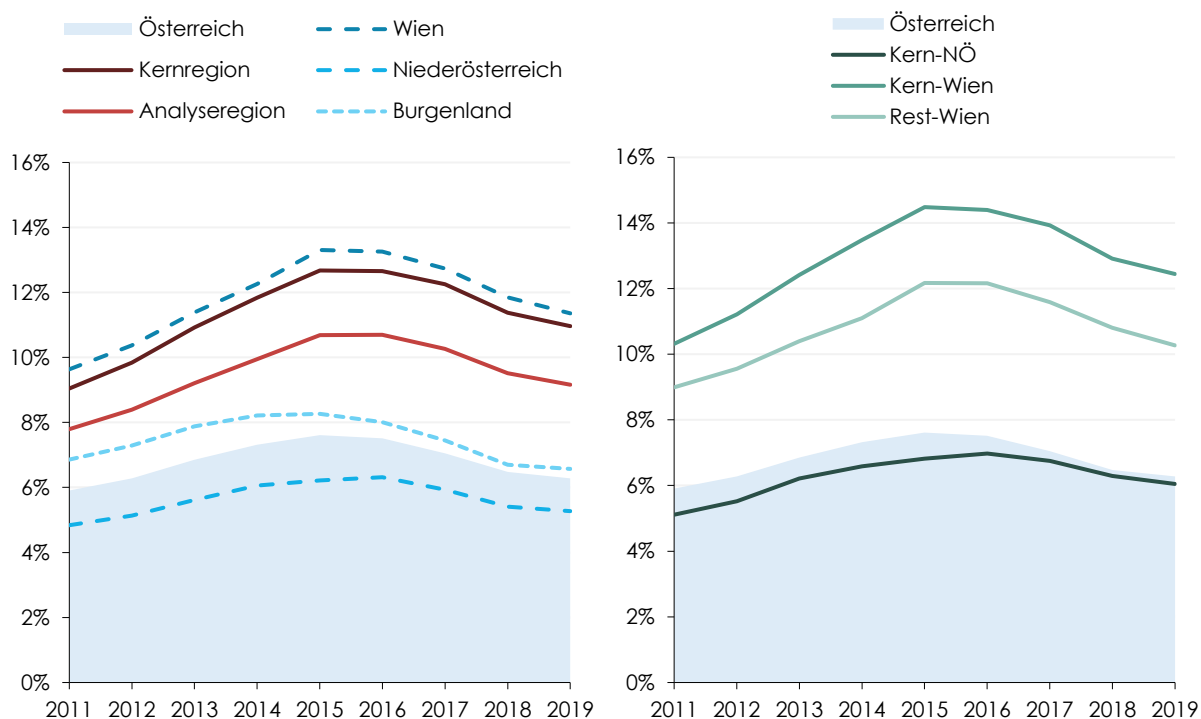
Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

²⁰⁾ Zumal es darüber hinaus nicht ganz klar ist, welches das "richtige" Maß für die Beschäftigungsdynamik wäre – jenes mit oder jenes ohne geringfügig Beschäftigte.

Wiens Arbeitslosenrate liegt über den gesamten Zeitraum sehr deutlich über dem Österreichschnitt – bei noch zunehmender Tendenz: Lag sie 2011 3,7 PP über dem Bundeswert, lag sie 2019 – bei ungefähr gleichem Niveau auf Österreichebene wie zu Beginn – um 5,1 PP höher.

Dies schlägt sich naturgemäß auf die Arbeitslosenrate der Analyseregion nieder, in der Wiens Beschäftigte einen beträchtlichen Anteil ausmachen:

Abbildung 9: Regionale Arbeitslosenraten, 2011-2019

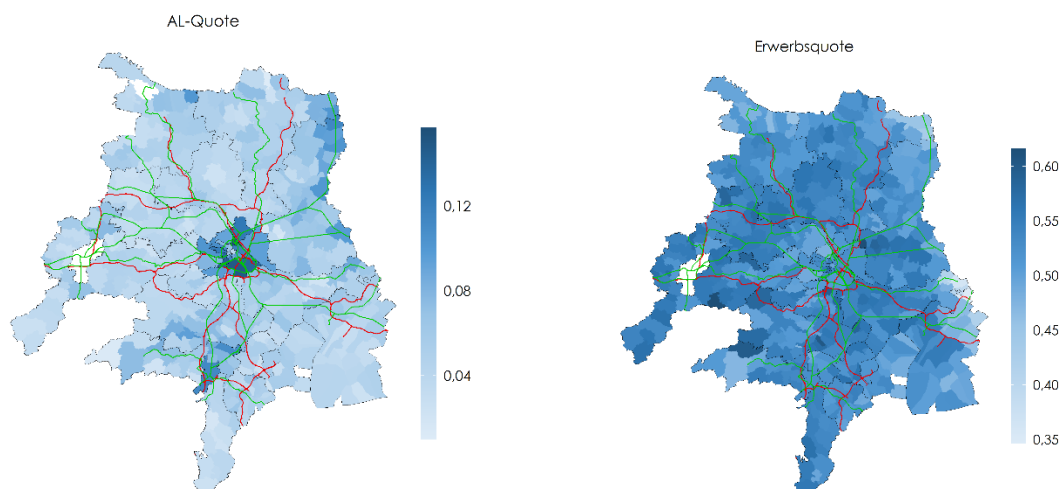


Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Das große Gewicht Wiens bewirkt, dass die Analyseregion insgesamt eine merklich überdurchschnittliche Arbeitslosenrate aufweist; Kern-Wien weist dabei eine noch einmal um rund 2 PP höhere Arbeitslosigkeit auf als das restliche Wien – in diesen bevölkerungsmäßig recht dynamischen Bezirken kann das Angebot an (lokalen) Arbeitsplätzen nicht mit dem Bedarf mithalten (die Bevölkerungsstruktur spielt sicherlich auch eine nicht unwesentliche Rolle). Zusätzlich weisen auch die niederösterreichischen Kernbezirke – wenn auch deutlich weniger ausgeprägt – in Summe eine über dem Schnitt des Bundeslandes liegende Arbeitslosigkeit auf – auch hier bei steigender Tendenz: Zu Beginn bei 0,3 PP, vergrößerte sich seit Mitte der 2010-er der Abstand zu Niederösterreich auf 0,8 PP am aktuellen Rand der Periode; speziell die Konsolidierungsphase konnte hier also nur gedämpft mitvollzogen werden.

Die zum Teil sehr hohen Arbeitslosenquoten in den Wiener Bezirken sind auch in der Gemeindegarte gut erkennbar:

Abbildung 10: **Arbeitslosenraten und Erwerbsquoten auf Gemeindeebene, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Neben Wien sind es die Grenzgemeinden zu den östlichen Nachbarstaaten, die tendenziell höhere Arbeitslosigkeit aufweisen – diese haben nicht zuletzt aus diesem Grund²¹⁾ neben einer unterdurchschnittlichen Erwerbsquote auch relativ hohe Pendelverflechtungen mit Wien, wie weiter unten gezeigt wird. Geringe Raten weisen auch die ebenso stark nach Wien orientierten Nachbargemeinden Wiens auf, besonders in der Nachbarschaft zur Donaustadt.

Für die Analysebezirke ergibt sich folgendes Bild:

²¹⁾ Und aus Mangel an Alternativen – das Lohnniveau in den östlichen Nachbarregionen ist kaum verlockend.

Übersicht 13: **Zusammenfassung von Wohnbevölkerung und Beschäftigung, 2011-2019**

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung	Wohnbevölkerung	Beschäftigte	Verhältnis Wohnbev. / Beschäftigte	Erwerbsquote	Erwerbsquote 15-64	Arbeitslosenquote	Wohnbevölkerung	Wohnbevölkerung 15-64	Beschäftigte	2011-2019:		
												Stand 2019	In %	Jährliche Veränderung in %
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	361.748	131.695	36,4	51,9	77,0	10,8	2,2	2,1	1,9		
	7,3	902/20	Wien 02/20	192.217	105.684	55,0	52,3	74,4	13,5	0,9	1,1	2,0		
	9,6	903/10/11	Wien 03/10/11	402.547	237.159	58,9	52,1	75,7	13,4	1,7	1,7	2,3		
	10,3	308	Gänserndorf	104.717	26.568	25,4	52,8	80,3	6,8	1,1	0,8	1,3		
	54,2	307	Bruck an der Leitha	103.436	54.544	52,7	52,9	79,9	6,0	1,4	1,1	1,1		
	62,0	316	Mistelbach	75.597	24.897	32,9	52,3	80,1	5,0	0,3	-0,1	1,2		
Kernbezirke gesamt			1.240.262	580.547	46,8	52,2	76,8	11,0	1,5	1,5	1,9			
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	951.592	565.732	59,5	52,8	76,4	10,3	1,1	1,2	0,9		
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	91.254	35.506	38,9	54,0	81,2	4,7	0,9	0,7	1,2		
	49,4	321	Tulln	104.480	37.938	36,3	53,1	81,5	3,9	1,0	0,8	1,7		
NW-Bezirke gesamt			195.734	73.444	37,5	53,5	81,4	4,3	0,9	0,8	1,5			
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	55.445	52.605	94,9	51,8	78,6	0,0	0,9	0,8	0,7		
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	131.581	38.619	29,3	53,4	82,0	4,6	0,6	0,4	1,1		
SW-Bezirke gesamt			187.026	91.224	48,8	52,9	81,0	3,3	0,7	0,5	0,9			
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	119.084	73.384	61,6	52,6	82,1	4,8	0,6	0,4	1,4		
	41,6	306	Baden	146.977	50.697	34,5	53,1	80,6	6,8	0,8	0,5	1,3		
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	78.283	25.319	32,3	52,7	81,1	5,9	0,6	0,3	2,0		
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	43.201	9.430	21,8	52,0	80,5	4,4	0,7	0,1	1,5		
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	45.728	29.515	64,5	52,6	78,3	11,3	1,3	1,2	-0,5		
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	14.800	16.153	109,1	51,5	77,4	5,6	1,6	1,4	1,4		
	69,5	106	Mattersburg	39.989	11.162	27,9	52,1	79,7	5,4	0,3	-0,1	-0,3		
	74,3	102	Rust (Stadt)	1.982	684	34,5	51,2	83,3	0,0	0,3	-0,3	1,0		
85,9	107	Neusiedl am See	59.953	19.006	31,7	51,1	78,2	4,5	1,0	0,6	1,2			
S-Bezirke gesamt			549.997	235.350	42,8	52,5	80,4	6,0	0,7	0,5	1,1			
Analyseregion gesamt			3.124.611	1.546.297	49,5	52,6	77,8	9,0	1,2	1,1	1,3			
Burgenland	AT11	Burgenland	294.389	101.116	34,3	50,8	77,1	5,3	0,4	-0,1	0,6			
Niederösterreich	AT12	Niederösterreich	1.683.800	706.674	42,0	52,9	79,3	5,3	0,6	0,3	1,0			
Wien	AT13	Wien	1.908.104	1.040.270	54,5	52,4	74,8	11,4	1,4	1,5	1,4			
Österreich	AT	Österreich	8.894.380	4.415.902	49,6	53,0	78,0	6,3	0,8	0,6	1,2			

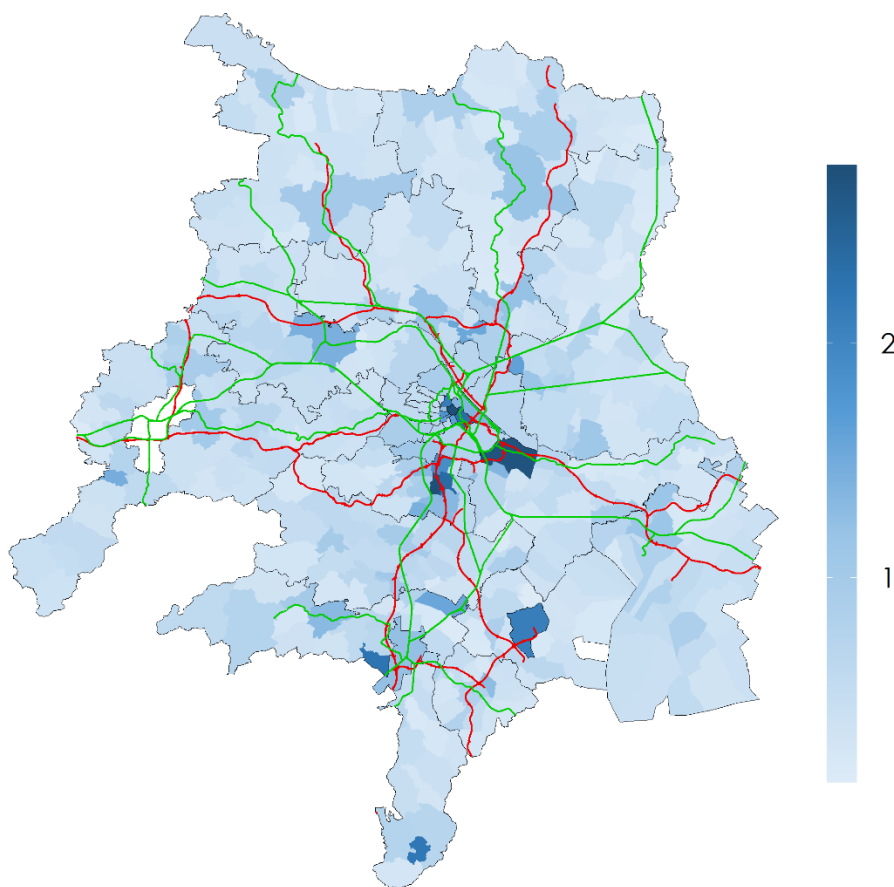
Q: Statistik Austria; WIFO-Berechnungen.

Es zeigt sich eine recht starke Trennung in "Auspendelbezirke" und "Einpendelbezirke" – je urbaner ein Bezirk, desto höher ist das Verhältnis von Wohnbevölkerung zu Arbeitsplätzen (Beschäftigte am Arbeitsbezirk); die höchsten Werte sind hier in den Landeshauptstädten zu finden (Eisenstadt und St. Pölten), wobei dies nicht zuletzt mit der Abgrenzung zu den Vororten zu tun hat (die "Stadtgebiete" sind tendenziell eng definiert, die Vororte befinden sich großteils bereits in den Umlandbezirken²²). Wien zeigt zwar ebenfalls ein überdurchschnittliches Verhältnis, kommt jedoch an die Landeshauptstädte nicht heran – nach Wien pendeln zwar (absolut) sehr

²²) Auch für Wien ist das durchaus der Fall, der "Speckgürtel" ist auch hier nicht mehr Teil der Verwaltungsregion Wien.

viele Beschäftigte, das (relative) Gros der Arbeitsplätze wird aber von den "eigenen" Beschäftigten gefüllt. Interessant ist hier der Wert für Transdanubien Wien 21/22 – die 36% Arbeitsplätze im Verhältnis zur Wohnbevölkerung sind ein Wert, den sonst nur sehr ländliche Bezirke aufweisen (z. B. Mistelbach). Die Stadterweiterung in der Dimension "Wohnbevölkerung" muss hier noch um die Dimension "Arbeitsplätze" ergänzt werden – hierfür muss auch die nicht befriedigende Verkehrssituation verbessert werden, in MIV- wie auch in ÖPNV-Hinsicht.

Abbildung 11: **Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnbevölkerung nach Gemeinden, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Nach Süden strahlt der urbane Charakter stark aus: Der Nachbarbezirk Mödling weist ein Arbeitsplatzverhältnis von 62% auf, höher als in Wien selbst. In Wiener Neustadt ist es mit 65% noch höher – Wiener Neustadt ist allerdings bereits ein eigenes regionales Zentrum, das zusätzlich von der Wien-Nähe profitiert.

Die übrigen Nachbarbezirke weisen demgegenüber fast reinen "Vorstadt"-Charakter auf, mit Arbeitsplatzquoten von rund einem Drittel.

Eine ebenfalls recht starke Trennung zwischen urbanen und peripheren bzw. ländlichen Bezirken zeigt sich hinsichtlich Erwerbsquote (der Anteil der erwerbstätigen Personen²³⁾ an der Gesamtbevölkerung) und Arbeitslosenquote: Eine unterdurchschnittlich Erwerbsquote in den urbanen Regionen ist typischerweise von einer hohen Arbeitslosenquote begleitet. Dies gilt insbesondere für die Kernbezirke in Wien, die mit 11-13,5% Arbeitslosen (Stand 2019) noch einmal an bzw. über dem bereits hohen Wiendurchschnitt von 11,4% liegen. Der Grund für die relativ geringe Erwerbsquote liegt zum einen in der Funktion von Zentren als Ort der tertiären Ausbildung – dies erhöht den Anteil der jungen Bevölkerung (v. a. in den Alterskohorten zwischen 18 bis 25 Jahren). Zum anderen ist es wohl auch die Anziehungswirkung von Ballungsräumen auf MigrantInnen, die den Anteil dieser (zum Teil merklich weniger gut in den Arbeitsmarkt integrieren) Bevölkerungsgruppe erhöht (Integrationsfonds, 2016).

²³⁾ Summe aus Beschäftigten und Arbeitslosen.

Übersicht 14: **Bevölkerung nach Sozialindikatoren, Anteile in %, 2019**

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung	Kohorte 15-64	Geburts- land Nicht- Geburts- land Nicht- EU			Studie- rende >15 Jahre
				In %			
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien21/22	68,4	29,3	16,2	4,3
	7,3	902/20	Wien02/20	72,0	42,8	22,1	5,9
	9,6	903/10/11	Wien03/10/11	70,2	40,4	21,6	4,0
	10,3	308	Gänserndorf	66,3	15,2	7,1	3,3
	54,2	307	Bruck an der Leitha	67,3	19,9	7,3	3,2
	62,0	316	Mistelbach	65,4	8,8	3,7	3,3
Kernbezirke gesamt				69,1	31,8	17,0	4,2
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	70,6	36,6	17,2	5,3
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	67,0	13,2	5,4	3,9
	49,4	321	Tulln	65,8	14,0	6,0	3,9
NW-Bezirke gesamt				66,4	13,6	5,7	3,9
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	65,7	11,0	4,6	3,6
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	66,6	21,0	13,5	3,6
SW-Bezirke gesamt				66,0	14,0	7,3	3,6
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	64,8	17,5	6,4	4,4
	41,6	306	Baden	66,6	19,3	9,4	3,7
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	65,6	12,3	5,3	3,4
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	65,4	10,9	3,3	3,5
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	68,2	23,6	12,6	3,7
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	67,4	19,4	6,7	4,1
	69,5	106	Mattersburg	66,0	11,7	5,0	3,5
	74,3	102	Rust (Stadt)	62,0	10,1	1,5	2,9
	85,9	107	Neusiedl am See	66,3	14,6	2,4	3,4
S-Bezirke gesamt				66,0	16,5	6,8	3,8
Analyseregion gesamt				68,7	28,3	14,3	4,4
Burgenland		AT11	Burgenland	65,4	11,5	3,2	3,5
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	65,9	13,0	5,8	3,5
Wien		AT13	Wien	70,3	36,6	18,5	4,9
Österreich		AT	Österreich	67,4	19,8	9,4	3,8

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Personen mit nicht-österreichischem Geburtsland weisen eine im Österreichschnitt um 5 PP geringere Erwerbsquote in der Gruppe der 15- bis 64-Jährigen auf (73% vs. 78%), bei einer um 5 PP höheren Arbeitslosenrate – 12% vs. 7 %); für Personen, die aus einem Nicht-EU-bzw. EFTA-Land stammen, ist die Erwerbsquote noch einmal um 1 PP niedriger, die Arbeitslosenrate hingegen um 3,5 PP höher (72% bzw. 15,2%). In Wien ist die Situation insofern noch mehr zugespitzt, als die Bundeshauptstadt nicht nur einen merklich überdurchschnittlichen Anteil an MigrantInnen aufweist, diese aber auch noch Arbeitslosenraten aufweisen, die über dem Österreichschnitt der jeweiligen Gruppe liegen.

Die niederösterreichischen Kernbezirke präsentieren sich demgegenüber im Vergleich zu Niederösterreich (und Österreich außerhalb Wiens) recht "durchschnittlich", sowohl was ihre Anteile an der Wohnbevölkerung wie deren Teilnahme am Arbeitsmarkt anbelangt.

Übersicht 15: **Erwerbs- und Arbeitslosenquoten nach Geburtsregion, 2019**

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung	Erwerbsquote 15-64 Jahre			Arbeitslosenquote			
			Gesamt	Nicht-AT	Nicht-EU	Gesamt	Nicht-AT	Nicht-EU	
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	76,2	73,5	71,5	10,8	15,3	18,5
	7,3	902/20	Wien 02/20	73,1	69,6	68,3	13,0	16,9	21,3
	9,6	903/10/11	Wien 03/10/11	74,8	72,7	71,5	13,1	16,6	19,8
	10,3	308	Gänserndorf	79,0	77,5	77,1	7,0	10,9	13,7
	54,2	307	Bruck an der Leitha	77,9	73,1	75,1	6,2	8,6	11,0
	62,0	316	Mistelbach	78,6	73,0	69,7	5,2	10,3	13,3
Kernbezirke gesamt				75,7	72,5	71,1	10,9	15,6	19,2
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	74,4	70,8	69,1	10,2	14,3	18,8
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	79,7	76,3	74,5	4,9	7,9	10,1
	49,4	321	Tulln	79,6	76,1	73,0	4,0	5,9	7,5
NW-Bezirke gesamt				79,6	76,2	73,7	4,4	6,8	8,7
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	80,1	76,5	72,8	4,8	9,0	12,7
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	77,3	73,5	71,9	9,2	16,3	19,6
SW-Bezirke gesamt				79,3	75,1	72,3	6,1	12,2	16,5
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	79,9	78,9	76,2	5,0	7,1	10,0
	41,6	306	Baden	79,1	74,9	71,5	6,9	10,2	13,4
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	79,5	76,3	73,6	6,1	10,6	14,6
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	78,9	77,6	76,6	4,6	7,0	9,8
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	77,1	74,8	73,9	11,3	16,1	19,8
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	75,1	66,9	63,2	6,0	9,1	10,4
	69,5	106	Mattersburg	78,3	75,6	74,5	5,6	9,7	12,8
	74,3	102	Rust (Stadt)	81,3	83,3	81,5	4,4	5,0	4,5
	85,9	107	Neusiedl am See	75,0	65,4	70,6	4,8	8,0	11,1
S-Bezirke gesamt				78,5	75,0	73,2	6,2	9,9	13,5
Analyseregion gesamt				76,2	72,3	70,6	9,2	14,1	18,2
Burgenland	AT11	Burgenland	76,6	70,7	69,6	5,5	9,4	13,1	
Niederösterreich	AT12	Niederösterreich	79,2	75,1	72,7	5,5	10,3	13,8	
Wien	AT13	Wien	74,7	71,5	70,0	11,2	15,3	19,3	
Österreich	AT	Österreich	77,8	73,4	71,6	6,5	11,7	15,2	

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

In der Analyseregion insgesamt, aber speziell in den Kernbezirken, wachsen Wohnbevölkerung und Beschäftigung überdurchschnittlich. Dies gilt insbesondere für die Wiener Gebiete, deren Arbeitsplatzdynamik jedoch nicht mit der Bevölkerungsentwicklung mithalten kann: Der Abstand der Wiener Arbeitslosenraten zu praktisch allen anderen Vergleichsregionen, der schon 2011 deutlich überdurchschnittlich war, nahm weiter merklich zu; dies gilt insbesondere für Wien 22.

5.5 Pendeldynamik in der Analyseregion

Die letzten beiden Abschnitte brachten die Entwicklung von Wohnbevölkerung und Beschäftigung im Detail – hier sollen die beiden Randwerte zusammengeführt werden und die Dynamik der "ausgleichenden Ströme", die das Pendeln in gewisser Weise darstellt, betrachtet werden.

Ein wesentlicher Verursacher von MIV- wie ÖPNV-Verkehr ist das Pendeln. Bezüglich Relevanz für das Untersuchungsgebiet werden dafür folgende Überlegungen angestellt:

Die "Randbedingungen", nämlich die Entwicklung von Wohnbevölkerung und Beschäftigung, stellen sich als Zusammenfassung der vorigen Abschnitte im Zeitraum 2011-2019 folgendermaßen dar:

Übersicht 16: **Entwicklung von Wohnbevölkerung und Beschäftigung, 2011-2019**

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode	Bezirksbezeichnung	Wohnbevölkerung	Beschäftigte	Verhältnis Wohnbev./Beschäftigte	Erwerbsquote	Erwerbsquote 15-64	Arbeitslosenquote	2011-2019:		
										Stand 2019	In %	Jährliche Veränderung in %
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	361.748	131.695	36,4	51,9	77,0	10,8	2,2	2,1	1,9
	7,3	902/20	Wien 02/20	192.217	105.684	55,0	52,3	74,4	13,5	0,9	1,1	2,0
	9,6	903/10/11	Wien 03/10/11	402.547	237.159	58,9	52,1	75,7	13,4	1,7	1,7	2,3
	10,3	308	Gänserndorf	104.717	26.568	25,4	52,8	80,3	6,8	1,1	0,8	1,3
	54,2	307	Bruck an der Leitha	103.436	54.544	52,7	52,9	79,9	6,0	1,4	1,1	1,1
	62,0	316	Mistelbach	75.597	24.897	32,9	52,3	80,1	5,0	0,3	-0,1	1,2
Kernbezirke gesamt				1.240.262	580.547	46,8	52,2	76,8	11,0	1,5	1,5	1,9
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	951.592	565.732	59,5	52,8	76,4	10,3	1,1	1,2	0,9
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	91.254	35.506	38,9	54,0	81,2	4,7	0,9	0,7	1,2
	49,4	321	Tulln	104.480	37.938	36,3	53,1	81,5	3,9	1,0	0,8	1,7
NW-Bezirke gesamt				195.734	73.444	37,5	53,5	81,4	4,3	0,9	0,8	1,5
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	55.445	52.605	94,9	51,8	78,6	0,0	0,9	0,8	0,7
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	131.581	38.619	29,3	53,4	82,0	4,6	0,6	0,4	1,1
SW-Bezirke gesamt				187.026	91.224	48,8	52,9	81,0	3,3	0,7	0,5	0,9
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	119.084	73.384	61,6	52,6	82,1	4,8	0,6	0,4	1,4
	41,6	306	Baden	146.977	50.697	34,5	53,1	80,6	6,8	0,8	0,5	1,3
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	78.283	25.319	32,3	52,7	81,1	5,9	0,6	0,3	2,0
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	43.201	9.430	21,8	52,0	80,5	4,4	0,7	0,1	1,5
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	45.728	29.515	64,5	52,6	78,3	11,3	1,3	1,2	-0,5
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	14.800	16.153	109,1	51,5	77,4	5,6	1,6	1,4	1,4
	69,5	106	Mattersburg	39.989	11.162	27,9	52,1	79,7	5,4	0,3	-0,1	-0,3
	74,3	102	Rust (Stadt)	1.982	684	34,5	51,2	83,3	0,0	0,3	-0,3	1,0
85,9	107	Neusiedl am See	59.953	19.006	31,7	51,1	78,2	4,5	1,0	0,6	1,2	
S-Bezirke gesamt				549.997	235.350	42,8	52,5	80,4	6,0	0,7	0,5	1,1
Analyseregion gesamt				3.124.611	1.546.297	49,5	52,6	77,8	9,0	1,2	1,1	1,3
Burgenland		AT11	Burgenland	294.389	101.116	34,3	50,8	77,1	5,3	0,4	-0,1	0,6
Niederösterreich		AT12	Niederösterreich	1.683.800	706.674	42,0	52,9	79,3	5,3	0,6	0,3	1,0
Wien		AT13	Wien	1.908.104	1.040.270	54,5	52,4	74,8	11,4	1,4	1,5	1,4
Österreich		AT	Österreich	8.894.380	4.415.902	49,6	53,0	78,0	6,3	0,8	0,6	1,2

Q: Statistik Austria; WIFO-Berechnungen.

Die gesamte Analyseregion (wie hier definiert) weist 2019 eine Bevölkerung von mehr als 3,1 Mio. Personen auf, die Gesamtbeschäftigung beträgt 1,55 Mio. Beschäftigte; seit 2011 hat sich diese mit +1,3% p. a. etwas stärker erhöht als die Wohnbevölkerung (+1,2%). Als die

dynamischste Grobregion erweisen sich dabei die Kernbezirke, mit +1,5% p. a. bei der Wohnbevölkerung sowie +1,9% bei der Beschäftigung – die Beschäftigung nahm relativ merklich stärker zu als die Wohnbevölkerung, aber auch absolut war die Zunahme größer, nämlich 140 Tsd. (gegenüber rund 97 Tsd. bei der Wohnbevölkerung).

Das Verhältnis von Beschäftigten zu Wohnbevölkerung liegt in den Kernbezirken mit 47% etwas unter dem Durchschnitt von 49%; in erster Linie ist dafür Wien 21/22 verantwortlich, das mit nur 36% über recht wenige Arbeitsplätze (in Relation zur Wohnbevölkerung) verfügt – es ist einer der wenigen Bezirke, die seit 2011 weniger Beschäftigungs- als Bevölkerungszunahme aufweisen. Dies ist nicht zuletzt dadurch bedingt, dass die Arbeitsplatzentwicklung der Stadterweitungsdynamik hinsichtlich Wohnraums noch merklich hinterherhinkt (Beispiel Seestadt). Um das "Wien-übliche" Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung zu erreichen (also rund 59%), müssten mehr als 80 Tsd. Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden.

Überdurchschnittlich sind aber nicht nur die Beschäftigungs- und Bevölkerungsdynamik der Kernbezirke, sondern auch die Arbeitslosenquoten: wiederum bedingt durch die Wiener Regionen (die Bezirke in Niederösterreich weisen unterdurchschnittliche Arbeitslosenquoten auf), liegt die Arbeitslosigkeit bei 11%, 2 PP (Prozentpunkte) über dem Durchschnitt der Analyseregion²⁴).

Diese unterschiedlichen Entwicklungen zwischen Beschäftigung einerseits und Wohnbevölkerung andererseits können zum einen intra-regional durch Änderungen in der Erwerbsquote (oder der Arbeitslosenrate) ausgeglichen werden – oder aber durch Pendelbewegungen, die diesen Ausgleich inter-regional herstellen. Diese Pendelbewegungen sind wesentlicher Verursacher von MIV- wie ÖPNV-Verkehr.

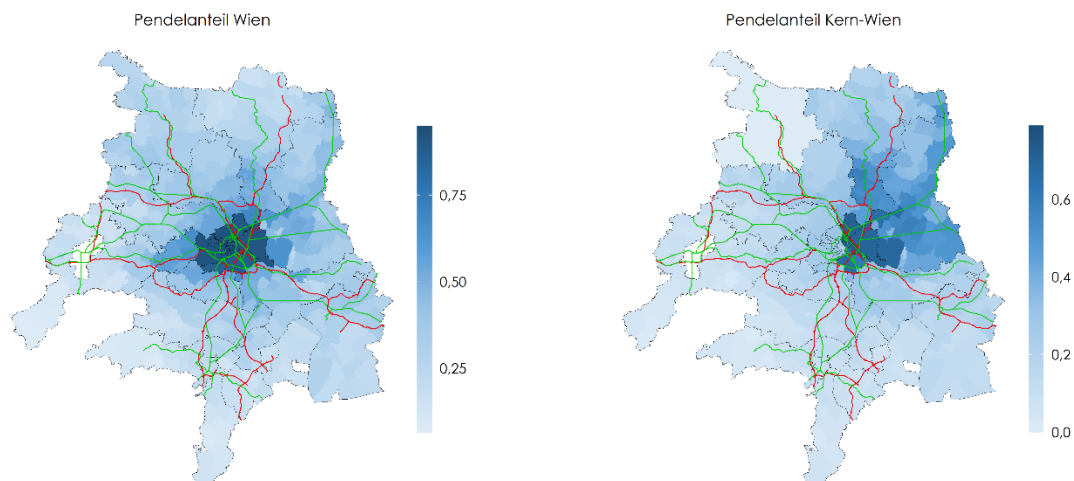
Für die Nachbarbezirke ist Wien dabei das primäre Pendelziel: Der Anteil der Wien-PendlerInnen ist hier vielfach höher als der Anteil der im Bezirk selbst Beschäftigten; seit 2011 haben die Pendelströme nach Wien in fast allen Bezirken stärker zugenommen als die Beschäftigten, die insgesamt in diesem Bezirk wohnen.

Die Bedeutung Wiens als Pendelziel ist sichtlich von der Distanz abhängig, scheint sich aber nach Nordosten etwas weiter zu erstrecken als in den anderen Richtungen (in erster Linie wohl bedingt durch die weit günstigeren Arbeitsplatzsituation im südlich von Wien gelegenen "Industrieviertel"):

²⁴) ..der seinerseits maßgeblich von den Wiener Werten beeinflusst wird, stellt Wien doch zwei Drittel der Gesamtbevölkerung.

Abbildung 12: **PendlerInnen nach Wien bzw. Kernbezirke Wien**

Anteil in %, 2019



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Speziell die Kernbezirke Wiens spielen auch für recht weit entfernte Gemeinden im Nordosten eine merkliche Rolle – so haben die Beschäftigten mit Wohnort Hohenau an der March im Bezirk Gänserndorf, mehr als 60 (allerdings durch die Nordbahn gut überbrückbare) km Luftlinie von Wien entfernt, einen Anteil von erstaunlichen 42% an Wien-Pendlern, bezogen auf die erwerbstätige Wohnbevölkerung.

Wien ist zwar das wichtigste, aber nicht das einzige Pendelziel. Auch sind andere Pendelrelationen für die Fragestellung dieser Betrachtungen von möglicherweise größerer Relevanz. Dafür werden folgende Überlegungen angestellt:

Im Zentrum der Analyse steht die geplante 6. Donauquerung. Daher werden die Pendelbeziehungen in Bezug auf ihre Donauquerung eingeteilt in donauquerend bzw. nicht donauquerend; Pendelströme innerhalb eines Bezirks werden separat klassifiziert. Bei den donauquerenden werden zusätzlich noch solche getrennt betrachtet, die nicht in Wien münden. Auf diese Weise soll versucht werden, die Größenordnung der Pendelströme abzuschätzen, die potenziell eine zusätzliche Donauquerung in der Lobauregion nutzen könnten, falls diese bereits vorhanden wäre²⁵⁾ – bzw. für die die Entlastungsfunktion für die bestehende Südosttangente von Relevanz wäre.

Die folgende Übersicht fasst die Pendelströme in der Analyseregion zusammen:

²⁵⁾ Das Vorhandensein dieser zusätzlichen Donaubrücke würde die Pendelbeziehungen aufgrund der dann geänderten Erreichbarkeiten neu strukturieren. Wie gezeigt wird, sind derzeit Pendelrelationen zwischen Gänserndorf bzw. Mistelbach und Bruck an der Leitha eher schwach ausgeprägt (und betreffen eher den Osten Gänserndorfs, der ihn über die Hainburgbrücke mit dem Bezirk Bruck an der Leitha verbindet), ein Umstand, der sich bei einer zusätzlichen Donauquerung markant ändern könnte.

Übersicht 17: Struktur der Pendelziele nach Wohnbezirk, 2019

In %

Großregion	Hollabrunn	Korneuburg	Gänserndorf	Mistelbach	Wien 21/22	Wien 02/20	Wien 03/10	Wien Rest	Bruck an der Leitha	Wiener Neustadt	Baden	Mödling	Sankt Pölten (Land)	Tulln	Wiener Neustadt	Eisenstadt (Stadt)	Eisenstadt-Umgebung	Mattersburg	Neusiedl am See	Gesamt	
Hollabrunn	52	9	0	2	5	4	7	14	1	1	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	100
Korneuburg	1	40	1	2	11	7	10	21	1	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	100
Gänserndorf	0	2	39	4	14	6	11	18	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	100
Mistelbach	1	6	5	51	8	4	8	13	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	100
Wien 21/22	0	2	1	1	29	10	17	34	2	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	100
Wien 02/20	0	1	0	0	11	24	16	42	2	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	100
Wien 03/10	0	1	0	0	8	7	35	40	3	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Wien Rest	0	1	0	0	6	7	15	64	2	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	100
Bruck a. d. L.	0	1	1	0	4	4	16	19	43	1	2	5	0	1	0	0	0	0	0	2	100
Wr. Neust. (St.)	0	0	0	0	2	2	6	12	2	47	8	6	0	1	11	1	1	2	0	0	100
Baden	0	0	0	0	2	3	8	16	3	3	46	14	0	0	2	0	1	0	0	0	100
Mödling	0	0	0	0	3	4	11	27	3	1	4	43	0	1	0	0	0	0	0	0	100
St. Pölten (L.)	0	1	0	0	2	3	7	22	1	0	1	2	55	4	0	0	0	0	0	0	100
Tulln	1	3	0	0	5	5	8	22	1	0	0	1	3	50	0	0	0	0	0	0	100
Wr. Neust. (L.)	0	0	0	0	1	2	5	11	1	19	9	6	0	1	41	1	1	2	0	0	100
Eisenstadt (St.)	0	0	0	0	1	2	5	10	2	2	3	4	0	0	1	56	8	4	2	0	100
Eisenstadt-Um.	0	0	0	0	2	2	7	12	4	3	5	5	0	0	2	22	29	3	3	0	100
Mattersburg	0	0	0	0	1	1	5	9	1	11	3	4	0	0	4	14	4	40	1	0	100
Neusiedl a. S.	0	0	0	0	3	3	10	13	12	0	0	1	0	0	0	3	1	0	53	0	100
Gesamt	1	2	2	2	9	7	15	38	4	2	3	5	2	2	2	1	1	1	1	100	

Q: Statistik Austria; WIFO-Berechnungen.

In der Übersicht sind die Bezirke bezüglich ihrer Lage zur Donau gereiht (niederösterreichische Bezirke nördlich der Donau, Wien, niederösterreichische Bezirke südlich der Donau sowie burgenländische Bezirke), sie soll also visuell das Pendelmuster relativ zur Donau widerspiegeln. Den Zusammenhang der wesentlichen Pendelrelationen bezüglich Donau (bzw. Wien) zeigt folgende Übersicht:

Die Pendelbewegungen innerhalb des eigenen Bezirks sind relativ gesehen typischerweise dominant – aber in merklicher Abhängigkeit von der Nähe zu Wien: Je näher, desto geringer ist dieser Anteil und desto höher der Wienanteil als Pendelziel. Der Anteil der donauquerenden Pendelströme ist in Nord-Süd-Richtung (also bei den nördlichen Bezirken) mit 4-7% (ohne Pendelziel Wien) wesentlich höher als in umgekehrter Richtung, die kaum Pendelrelationen aufweist (mit Ausnahme von 4% an TullnerInnen mit Pendelziel nördlich der Donau).

Übersicht 18: **Gesamtanteile der donauüberschreitenden Pendelziele, 2019**

Grobregion	Anteil eigener Bezirk	Anteil Wien	In %		Beschäftigte am Wohnort	Anzahl donauquerend	Anzahl donauquerend ohne Pendelziel Wien
			Anteil donauquerend	Anteil donauquerend ohne Pendelziel Wien			
Hollabrunn	52	31	32	6	21.902	7.085	1.415
Korneuburg	40	49	44	7	44.300	19.635	3.011
Gänserndorf	39	49	40	5	48.788	19.664	2.552
Mistelbach	51	33	29	4	35.425	10.193	1.333
Wien 21/22	29	91	67	5	159.744	106.651	8.324
Wien 02/20	24	92	13	2	82.333	10.418	1.730
Wien 03/10	35	90	9	1	171.840	15.683	2.424
Wien Rest	64	92	7	1	425.047	31.570	5.135
Bruck an der Leitha	43	44	6	1	48.473	2.828	709
Wiener Neustadt (Stadt)	47	21	2	1	18.860	417	98
Baden	46	29	3	1	67.796	1.928	402
Mödling	43	46	4	1	56.055	2.229	421
Sankt Pölten (Land)	55	35	3	1	46.433	1.529	458
Tulln	50	40	8	4	47.482	4.033	1.816
Wiener Neustadt (Land)	41	19	2	0	33.855	634	152
Eisenstadt (Stadt)	56	17	1	0	6.651	95	14
Eisenstadt-Umgebung	29	23	2	0	20.042	394	70
Mattersburg	40	17	2	0	17.892	294	45
Neusiedl am See	53	28	3	1	27.754	887	172
Gesamtergebnis					1.380.672	236.167	30.281

Q: Statistik Austria; WIFO-Berechnungen.

In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass inklusive Beschäftigten, die in Wien 21/22 wohnhaft sind, rund 160 Tsd. Personen donauquerend in Nord-Süd-Richtung pendeln; in umgekehrter Richtung sind es rund 74 Tsd. (wiederum inklusive Wiener AuspendlerInnen). Ohne Wiener AuspendlerInnen sind es 57 Tsd. in Nord-Süd-Richtung sowie 15 Tsd. in Süd-Nord-Richtung. Pendelziele außerhalb Wiens werden dabei von 17 Tsd. Personen von Norden kommend bzw. 14 Tsd. Personen in Süd-Nord-Richtung aufgesucht. Gegenüber 2011 (also innerhalb von 8 Jahren) bedeutet dies eine Zunahme um rund ein Fünftel.

Das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnbevölkerung ist in den Kernbezirken etwas unter dem Durchschnitt; in erster Linie ist dafür Wien21/22 verantwortlich - nicht zuletzt dadurch bedingt, dass die Arbeitsplatzentwicklung der Stadterweiterungsdynamik hinsichtlich Wohnraums noch merklich hinterherhinkt (Beispiel Seestadt). Um das "Wien-übliche" Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung zu erreichen, müssten mehr als 80 Tsd. Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden; eine Aufgabe, die durch die bestehenden Engpässe im (Straßen)Verkehr erschwert wird.

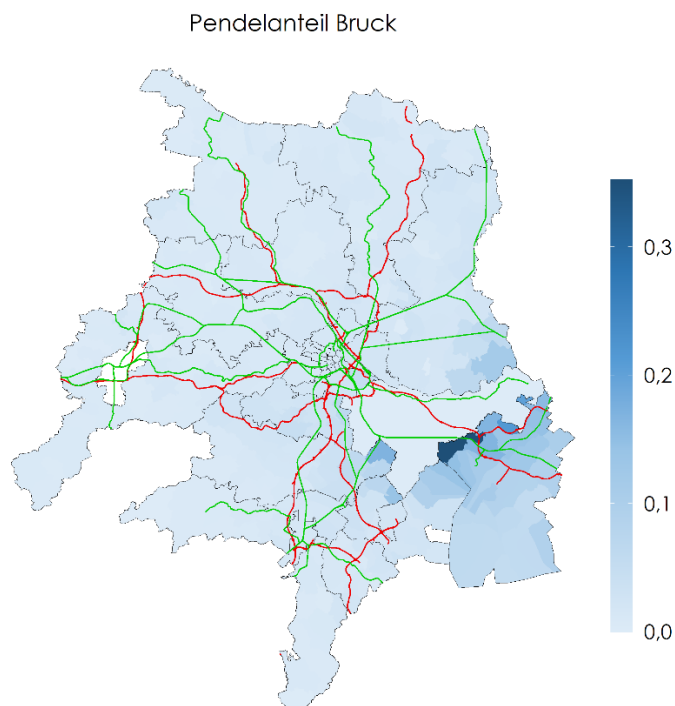
Wien ist das wichtigste Pendelziel in der Analyseregion: Mehr als 40% beträgt der Anteil der Wien-PendlerInnen in den Nachbarbezirken; nur wenige Pendler durchqueren die Stadt. Die Pendelströme nach Wien haben in fast allen Bezirken der Region stärker zugenommen als die Beschäftigten insgesamt – Wien als Pendelziel gewinnt weiter an Bedeutung, mit entsprechenden Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

5.5.1 Pendelbarriere Donau?

Obwohl Gänserndorf der Nachbarbezirk von Bruck an der Leitha ist, wählen nur gut 2% seiner Beschäftigten diese Pendelstrecke; dieser Anteil scheint merklich geringer als bei den anderen Nachbarbezirken. Gänserndorf ist allerdings ein (flächenmäßig) wesentlich größerer Bezirk als andere Nachbargemeinden von Bruck an der Leitha. Das kleinräumigere Bild soll folgende Gemeindeübersicht anschaulich machen:

Abbildung 13: **Anteil der AuspendlerInnen in den Arbeitsbezirk Bruck an der Leitha nach Gemeinden, 2019**

(ohne Gemeinden im Bezirk Bruck an der Leitha selbst)



Q: Statistik Austria; WIFO-Berechnung und -Darstellung.

Während die im Süden an Bruck an der Leitha grenzenden Gemeinden merkliche Anteile mit Pendelziel im Bezirk Bruck aufweisen, ist der Anteil der AuspendlerInnen nach Bruck an der Leitha aus Gemeinden nördlich der Donau sehr gering – nur am östlichen Rand von Gänserndorf wird Bruck als Pendelziel dann etwas attraktiver (möglich macht dies die Donaubrücke bei Hainburg). Hingegen ist aus den Wien-nahen Gemeinden des Bezirks Gänserndorfs der Bruck-

Anteil sehr gering – die Verkehrsverbindungen dürften hier wohl zu ungünstig sein (Umweg über Wien; bei ÖPNV bedeutet dies mehrmaliges Umsteigen, bei MIV die Nutzung der staugefährdeten A23).

Die donaanahen Gemeinden in Gänserndorf pendeln relativ selten über die Donau nach Bruck an der Leitha; nur im Ostteil des Bezirks wird der Anteil (bedingt durch die Donauquerung bei Hainburg) höher. Die Donau östlich von Wien stellt offenbar eine Pendelbarriere dar, die durch eine zusätzliche Donauquerung gemildert werden könnte.

5.5.2 SchulpendlerInnen

Pendelverkehre werden ebenso durch SchulpendlerInnen induziert.. Diese Gruppe ist zwar zahlenmäßig wesentlich kleiner (es gibt in Wien z. B. 240 Tsd. SchülerInnen, aber 1 Mio. Beschäftigte), und ihre Pendelwege sind typischerweise wesentlich kürzer (bis auf weiterführende berufsbildende Schulen findet der Schulbesuch ganz überwiegend in räumlicher Nähe zum Wohnort statt). Zudem ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split im Schulpendeln ganz wesentlich höher als bei ErwerbspendlerInnen.

Trotzdem kann und soll dieses Element nicht außer Acht gelassen werden. Folgende Übersicht zeigt eine Zusammenfassung der SchülerInnenpendelströme für das Jahr 2019:

Übersicht 19: Schulpendelströme innerhalb der Analyseregion, 2019

Grobregion	Anteil eigener Bezirk	Anteil Wien	Anteil donauquerend In %	Anteil donauquerend ohne Pendelziel Wien	SchülerInnen & Studierende am Wohnort	Anzahl donauquerend	Anzahl donauquerend ohne Pendelziel Wien
Hollabrunn	87,9	8,3	9,2	1,7	5.347	490	89
Korneuburg	63,6	24,0	15,4	1,5	11.387	1.748	170
Gänserndorf	75,3	19,1	13,7	0,9	12.638	1.726	111
Mistelbach	82,4	11,6	10,1	0,7	8.297	842	59
Wien 21/22	74,0	98,4	24,9	0,5	49.300	12.292	263
Wien 02/20	56,9	99,3	7,1	0,3	25.816	1.840	66
Wien 03/10	69,2	98,8	1,9	0,1	50.619	958	41
Wien Rest	87,9	98,2	1,5	0,1	117.329	1.779	76
Bruck an der Leitha	69,6	19,4	0,9	0,2	12.363	117	29
Wiener Neustadt (Stadt)	86,9	6,2	0,1	0,0	5.686	6	1
Baden	75,6	9,1	0,3	0,1	17.862	52	9
Mödling	70,5	22,6	0,5	0,1	15.614	77	11
Sankt Pölten (Land)	82,1	15,7	0,8	0,1	12.793	97	10
Tulln	74,9	20,8	3,3	2,0	11.959	395	234
Wiener Neustadt (Land)	55,9	6,2	0,1	0,0	8.884	10	3
Eisenstadt (Stadt)	82,4	11,3	0,4	0,0	1.804	8	0
Eisenstadt-Umgebung	40,1	8,0	0,2	0,1	4.830	10	3
Mattersburg	63,5	7,1	0,1	0,0	4.639	4	0
Neusiedl am See	78,0	11,1	0,4	0,1	6.824	30	8
Gesamtergebnis					383.991	22.481	1.183

Q: Statistik Austria; WIFO-Berechnungen.

Insgesamt gab es 2019 rund 380 Tsd. SchülerInnen in der Analyseregion, die meisten davon besuchten eine Ausbildungsstätte im eigenen Bezirk. Donauquerende Schulwege hatten rund 22 Tsd. davon – ein Anteil von rund 6% (vs. 17% bei den ErwerbsspendlerInnen). Wien im Transit zu durchqueren war nur für weniger als 6 Tsd. SchülerInnen Teil des Schulweges – ein relativ kleiner Beitrag zu den Gesamt-Pendelströmen.

5.6 Wirtschaftsstrukturen

Die Branchenstruktur kann indirekt auch auf das Gesamtwachstum einer Region zurückwirken: ist eine Region in "dynamischen" Branchen spezialisiert, also in Branchen mit (generell) starkem Wachstum, wird sie eher auch ein starkes Gesamtwachstum aufweisen können, als wenn sie in "schwachen" Branchen spezialisiert wäre. Der Branchenmix wird nicht zuletzt von der Verkehrsinfrastruktur beeinflusst, besonders in der (transportintensiven) Sachgüterherstellung bzw. Logistik/Lagerei – und umgekehrt beeinflusst er die Verkehrsinfrastruktur, hinsichtlich Nutzungsgrad und Auslastung (und damit Rentabilität).

Dieser Abschnitt befasst sich daher mit regionalen Spezialisierungsmustern; Basis sind wiederum Beschäftigungsdaten, nach Wirtschaftsbereichen und deren Entwicklung seit 2009.

Die Entwicklung der Beschäftigung nach Wirtschaftsbereichen zeigt nachfolgende Übersicht:

Übersicht 20: Beschäftigung nach Sektoren

Wachstumsbeiträge 2009-2019 in Prozentpunkten sowie Anteile 2019 in %

Korrelation mit Distanz: - 52%																				
Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung	Gesamt	Ges. ln %	NACE A – LFW	NACE C – Sachgüter	NACE D&E – Ver- und Entsorgung	NACE B&F – Bergbau & Bau	NACE G – Handel	NACE H – Transport	NACE I-N – Markt-DL	NACE O-U – nicht-makt.-DL	NACE EA – LFW	NACE C – Sachgüter	NACE D&E – Ver- und Entsorgung	NACE B&F – Bergbau & Bau	NACE G – Handel	NACE H – Transport	Wachstumsbeiträge 2009-2019 in PP	
																			Anteile 2019	
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	237.159	1,8	0,3	-3,9	-4,3	21,5	10,1	-7,4	132,9	70,1	0,2	5,1	1,1	8,0	11,8	8,3	
	7,3	902/20	Wien 02/20	105.684	2,0	0,1	5,7	-1,1	4,3	15,5	8,8	85,2	90,0	0,0	2,7	0,2	3,6	10,2	5,8	
	9,6	903/10/11	Wien 03/10/11	131.695	2,4	0,3	-33,0	0,7	3,8	11,2	7,3	111,7	84,2	0,4	12,7	0,5	6,4	17,1	6,0	
	10,3	308	Gänserndorf	26.568	0,7	-13,7	20,8	8,6	1,4	25,3	-0,7	9,4	19,3	7,9	12,4	1,3	12,0	17,4	5,8	
	54,2	307	Bruck an der Leitha	54.544	1,9	-3,0	-12,7	-1,0	17,1	14,7	99,4	46,7	29,3	2,2	9,5	0,9	7,5	13,9	32,5	
	62,0	316	Mistelbach	24.897	0,8	-21,9	14,6	2,7	12,7	10,2	0,6	49,3	13,9	7,5	14,6	0,6	9,6	16,3	4,8	
Kernbezirke gesamt			580.547	2,0	-1,9	-5,3	-0,7	9,0	12,7	13,9	97,6	73,7	1,1	7,5	0,8	7,0	13,3	9,3		
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	565.732	0,9	0,1	-7,8	-3,9	0,0	-2,9	2,4	53,8	54,6	0,1	4,3	0,9	4,9	13,6	3,2	
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	35.506	1,3	-5,4	-10,7	4,9	6,8	46,0	10,7	66,6	21,1	3,2	14,2	1,0	8,8	25,7	5,4	
	49,4	321	Tulln	37.938	1,3	-10,8	5,1	-1,4	11,5	7,2	-4,1	100,4	34,3	4,6	9,8	1,5	7,7	16,2	3,0	
NW-Bezirke gesamt			73.444	1,3	-8,2	-2,7	1,1	9,2	25,4	2,5	83,7	27,9	3,9	11,9	1,3	8,3	20,8	4,2		
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	52.605	1,0	-1,1	-7,3	2,0	-5,2	0,6	10,4	46,4	60,4	0,6	8,6	0,4	5,1	13,9	2,9	
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	38.619	1,0	-16,9	14,5	6,1	6,2	24,1	-1,1	46,7	24,6	8,4	16,7	1,1	10,9	17,6	3,4	
SW-Bezirke gesamt			91.224	1,0	-7,8	1,4	3,8	-0,5	10,1	5,5	46,5	45,2	3,9	12,0	0,7	7,5	15,5	3,1		
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	73.384	1,1	-0,5	6,5	-4,7	7,4	33,2	-5,9	80,5	13,7	0,9	11,3	0,4	6,1	27,9	6,8	
	41,6	306	Baden	50.697	0,9	-1,4	7,3	4,8	2,0	28,0	-7,9	30,9	28,2	2,9	17,1	1,1	7,9	19,2	3,3	
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	25.319	1,5	-12,5	29,6	0,0	8,4	24,9	-2,5	78,6	30,8	5,6	21,6	0,7	11,2	15,5	2,6	
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	9.430	1,1	-13,9	10,0	4,9	-0,1	1,2	22,8	48,5	46,2	6,4	19,5	2,2	10,5	13,6	5,4	
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	29.515	0,4	0,0	-28,7	3,2	-18,2	0,6	43,6	5,9	53,3	0,2	9,4	0,9	5,6	18,7	6,0	
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	16.153	1,7	167,5	-3,0	0,3	-7,7	10,0	3,1	47,0	82,6	7,2	3,1	0,7	2,8	13,0	1,3	
	69,5	106	Mattersburg	11.162	-0,1	-8,9	-12,0	-1,1	-9,9	-22,3	-13,5	38,2	25,2	2,7	19,0	0,1	13,6	15,1	4,0	
	74,3	102	Rust (Stadt)	684	0,3	-26,2	0,4		26,4	18,3	10,9	4,4	12,5	11,1	1,3	0,0	3,2	14,2	2,9	
85,9	107	Neusiedl am See	19.006	1,2	-16,1	22,5	-0,4	-8,7	40,7	-8,1	39,8	54,3	10,3	8,5	1,0	6,3	22,6	4,6		
S-Bezirke gesamt			235.350	1,0	-2,8	4,0	-2,4	-0,9	21,5	-0,6	49,3	33,5	3,3	13,3	0,8	7,3	20,9	4,8		
Analyseregion gesamt			1.546.297	1,3	-1,9	-4,8	-2,2	3,3	8,0	6,1	68,6	55,1	1,4	7,7	0,8	6,4	15,1	5,8		
Burgenland	AT11	Burgenland	101.116	0,5	-6,8	-8,6	0,2	-5,4	7,7	-4,8	27,2	44,8	6,4	12,1	1,2	9,1	16,2	3,4		
Niederösterreich	AT12	Niederösterreich	706.674	0,9	-10,3	7,6	0,9	3,0	15,8	6,6	43,5	28,9	5,7	15,1	0,9	8,4	17,6	6,3		
Wien	AT13	Wien	1.040.270	1,4	0,2	-7,9	-3,2	3,3	2,8	3,4	76,9	66,2	0,2	5,4	0,8	5,7	13,3	5,0		
Österreich	AT	Österreich	4.287.131	1,1	-6,3	11,3	-0,2	0,9	10,4	3,4	50,0	43,0	3,3	14,6	1,1	7,2	15,1	4,9		

Q: Statistik Austria, Pendlerdaten.

Bis auf leichte Rückgänge in der Sachgüterherstellung sind in allen Wirtschaftsbereichen positive Entwicklungen zu beobachten; aber auch die Rückgänge in der Sachgüterherstellung sind recht moderat, auch in den Wiener Regionen (der 2. und 20. Bezirk weisen sogar positive Beschäftigungsbeiträge auf).

Bezüglich der Transportrelevanz des Branchenmix sind insbesondere Sachgütererzeugung, Handel und der Transportsektor selbst zu nennen (auch die Landwirtschaft verursacht nennenswerten Transport). Die Sachgüterherstellung in den Kernbezirken Wiens ist nur in der Bezirksgruppe 3/10/11 relevant, hier ist auch der Handel von größerer Bedeutung. Die Kernbezirke im Weinviertel weisen ausgeprägte Stärken in der Landwirtschaft auf, auch der Handel ist relativ stark. Die Sachgüterherstellung ist merklich weniger ausgeprägt, vor allem im Vergleich zu den Bezirken im Süden Wiens.

Eine ausgeprägte Stärke der Kernbezirke ist der Transportsektor – er weist zwar in allen Bezirken einen leicht über dem österreichischen Durchschnitt liegenden Anteil auf, es ist allerdings Bruck an der Leitha, das das Gros dieser regionalen Stärke auf sich vereinigt, ein Drittel der Beschäftigten sind hier im Transport zu finden; zentral dabei ist die Gemeinde Schwechat als Flughafenstandort, der zum Einen viele Arbeitskräfte direkt beschäftigt, und zum anderen einen "Kris-tallisationspunkt" für die Ansiedlung von Transport- und Logistikunternehmen bildet. Mehr dazu findet sich weiter unten in diesem Kapitel.

Um die Spezialisierungsmuster besser sichtbar zu machen, werden als Ausgangspunkt die "Lokationskoeffizienten" berechnet. Diese geben das Verhältnis der sektoralen Beschäftigungsanteile eines Sektors in der Betrachtungsregion zum Beschäftigungsanteil in der Gesamtregion an²⁶⁾.

²⁶⁾ Sie sind also ein Maß, "um wieviel" ein Sektor in der Region mehr oder weniger Beschäftigung aufweist als im Gesamtgebiet. Hat Sektor A in Region 1 z. B. 10% Anteil, im Gesamtgebiet aber nur 5%, dann ist der Lokationskoeffizient von Sektor A in Region 1 $LA,1 = 10/5 = 200$ (%). Werte über 100 weisen also auf höheren Anteil (und damit relative Spezialisierung) hin, Werte unter 100 auf geringeren Anteil.

Übersicht 21: Lokationskoeffizienten, 2019

Sektor	Kern						NW			SW				S						W					
	Gänse- dorf	Bruck an der Leitha	Mistelbach	Wien 02/20	Wien 03/10	Wien 21/22	Kern Gesamt	Korneuburg	Tulln	NW Gesamt	Sankt Pöl- ten (Land)	Sankt Pöl- ten (Stadt)	SW Gesamt	Mödling	Baden	Wiener Neustadt (Land)	Eisenstadt- Umgebung	Wiener Neustadt (Stadt)	Eisenstadt (Stadt)	Mattersburg	Rust (Stadt)	Neusiedl am See	S Gesamt	Wien Rest	Wien Gesamt
A Land- und Forst- wirtschaft	579	158	554	2	11	28	96	238	338	319	620	44	308	64	213	414	472	14	530	197	816	755	201	11	7
B Bergbau																									
C Herstellung von Waren	160	123	190	35	49	166	105	184	127	145	216	111	148	146	222	279	253	122	40	247	17	111	147	62	65
D Energieversorg. Wasserver- u. Ab- fallentsorgung	149	24	25	52	248	109	64	96	97	63	39	55	6	45	89	47	63	121	46	22	-	138	174	85	117
E Bau	168	157	103	4	30	42	63	138	220	205	190	42	101	53	163	106	375	102	96	15	-	119	172	130	89
F Handel	150	118	152	57	125	102	110	137	108	116	172	81	127	96	124	176	158	88	45	216	51	100	111	82	82
G Verkehr Beherbergung	100	563	84	101	124	105	158	94	52	75	59	51	51	118	57	45	93	105	23	68	51	80	100	67	65
H und Gastronomie	64	73	64	104	82	81	89	73	82	72	92	58	73	75	95	94	90	77	36	99	373	114	87	128	121
I Information und Kommunikation	29	23	19	242	151	93	122	49	40	39	37	41	39	60	34	19	31	37	139	25	12	21	48	110	120
J Finanz- u. Versi- cherungsleist.	78	47	71	232	153	51	98	55	71	68	50	91	83	79	49	34	53	67	144	90	59	68	62	98	123
K Grundstücks- und Wohnungswesen	62	48	64	129	75	54	82	75	81	38	80	68	63	92	102	72	83	84	47	100	36	93	62	132	142
L Freiberufliche/ techn. DL	57	32	50	107	98	77	82	79	113	62	73	46	54	104	85	61	60	69	60	70	25	51	77	129	134
M Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	42	92	39	130	123	169	145	47	49	56	55	124	77	100	41	96	46	44	58	51	28	32	58	98	90
N Öffentliche Ver- waltung	73	72	82	103	162	28	89	57	90	80	48	214	171	36	52	66	73	168	285	53	71	127	85	101	106
O Erziehung und Un- terricht	98	38	83	100	78	137	92	68	83	95	76	93	99	56	95	75	69	170	89	93	116	80	94	116	109
P Gesundheits- und Sozialwesen	73	44	148	86	91	94	88	88	164	149	81	145	80	78	104	77	73	94	108	89	196	82	102	109	106
Q Kunst, Unterhal- tung u. Erholung	73	37	59	92	89	51	63	54	68	58	52	81	51	88	112	28	127	48	63	70	219	66	60	142	156
R Sonst. Dienstlei- stungen	129	63	91	109	84	83	73	64	87	74	83	156	116	60	124	81	89	98	153	80	68	79	92	112	125
S Private Haushalte	262	83	182	74	41	95	85	182	157	149	196	79	125	106	149	116	139	51	62	126	147	85	110	100	98

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die niederösterreichischen Kernbezirke, also die Bezirke Gänserndorf, Mistelbach und Bruck an der Leitha, weisen Spezialisierungen in Richtung der NACE-Abschnitte A, C, E und F auf (Landwirtschaft, Sachgütererzeugung, den Ver- und Entsorgungsbranchen Wasser, Abwasser, Abfall und Recycling sowie der Bauwirtschaft), bilden hier aber keine wirkliche Ausnahme im Vergleich zu den anderen Nachbarbezirken von Wien, das seinerseits Spezialisierungen in den "urbanen" Branchen marktmäßige Dienstleistungen aufweist; vielmehr ist dies die Folge einer Arbeitsteilung zwischen Stadt und Umland. Interessanterweise zeigen die Wiener Kernbezirke in den typischen Hauptstadt-Branchen O-Q (Verwaltung, Unterricht, Gesundheit) gewisse Spezialisierungsrückstände gegenüber dem "restlichen" Wien. Die bewusste Ansiedlung von "Betrieben" solcher öffentlichen Branchen wie eben Verwaltung, Unterricht und Gesundheit ist sicherlich ein Weg, den oben konstatierten "Arbeitsplatz-Gap" in der Donaustadt durch gezielte Standortentscheidungen, die ganz überwiegend von Stadt und/oder Bund selbst getroffen werden können, zu verringern.

Wie einleitend in diesem Kapitel erwähnt, ist das Gesamtwachstum auch vom Branchenmix beeinflusst – die regionale Spezialisierung ist ein wichtiger Faktor für das weitere Wachstumspotenzial. Die Methode der Shift-Share-Analyse versucht eben, das Gesamtwachstum durch einerseits diese Spezialisierung und andererseits in einen "genuin regionalen" Effekt zu zerlegen, um den Struktureffekt von der regionalen Komponente zu trennen. Für den Zeitraum 2009-2019 ergibt diese Analyse folgendes Bild:

Übersicht 22: Shift-Share-Analyse, 2009-2019

Grobregion		Regional -faktor	Standort -effekt	Struktu r-effekt	Beschäftigte 2009/10	Regional- faktor	Standort -effekt ln %	Struktu r-effekt
Eisenstadt (Stadt)	101	414	193	221	14.931	3	1	1
Rust (Stadt)	102	-8	-16	8	655	-1	-2	1
Eisenstadt-Umgebung	103	159	270	-111	8.488	2	3	-1
Mattersburg	106	-969	-840	-129	11.370	-9	-7	-1
Neusiedl am See	107	4	171	-168	17.452	0	1	-1
Sankt Pölten (Stadt)	302	-1.092	-1.873	781	49.659	-2	-4	2
Wiener Neustadt (Stadt)	304	-3.245	-3.405	160	30.650	-11	-11	1
Baden	306	399	599	-200	46.366	1	1	0
Bruck an der Leitha	307	339	-244	583	52.863	1	0	1
Gänserndorf	308	209	598	-389	24.364	1	2	-2
Korneuburg	312	60	199	-139	32.538	0	1	0
Mistelbach	316	65	129	-64	22.833	0	1	0
Mödling	317	1.042	1.449	-407	65.902	2	2	-1
Sankt Pölten (Land)	319	-97	299	-397	35.823	0	1	-1
Tulln <321>	321	1.349	1.636	-287	33.475	4	5	-1
Wiener Neustadt (Land)	323	1.156	1.344	-188	22.128	5	6	-1
Wien 02/20	90220	4.892	2.581	2.311	90.250	5	3	3
Wien 03/10	90310	11.572	10.969	603	191.464	6	6	0
Wien 21/22	92122	5.690	5.292	398	110.093	5	5	0
Wien Rest	9Rest	-6.166	-12.064	5.898	545.204	-1	-2	1
Burgenland-Rest		-4.592	-4.461	-132	80.378	-6	-6	0
Kärnten		-8.261	-7.468	-793	250.220	-3	-3	0
Niederösterreich-Rest		-7.258	-5.801	-1.457	351.353	-2	-2	0
Oberösterreich		-42	2.879	-2.921	690.595	0	0	0
Salzburg		1.185	2.348	-1.163	257.496	0	1	0
Steiermark		-7.962	-7.062	-900	571.448	-1	-1	0
Tirol		8.048	8.582	-535	339.726	2	3	0
Vorarlberg		3.111	3.695	-584	165.706	2	2	0
Ostregion gesamt		21.939	19.351	2.587	861.306	3	2	0
Östliche Ostregion		22.768	19.325	3.443	491.867	5	4	1

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die Shift-Share-Zerlegung weist drei Komponenten auf: Der Regionalfaktor gibt an, um wieviel die Region stärker gewachsen ist als der Durchschnitt über alle Regionen. Der Struktureffekt ist ein Teileffekt davon: Er ist positiv, wenn die Region überdurchschnittliche Anteile von überdurchschnittlich dynamischen Branchen aufweist. Der Standorteffekt ist das Residuum: Es ist jener Teil der Gesamtänderung, der nicht durch den Branchenmix erklärt werden kann, er ist damit auf regionsspezifische Faktoren zurückzuführen.

Die Analyseregion insgesamt weist einen Regionalfaktor auf, der rund 3% beträgt – d. h. sie ist im Zeitraum 2010-2019 um insgesamt 3% schneller gewachsen als Österreich insgesamt (dies entspricht rund 22 Tsd. Beschäftigten, gut 19 Tsd. davon sind auf den Standorteffekt zurückzuführen, 2,5 Tsd. auf den günstigeren Branchenmix); für die Kernbezirke innerhalb der Analyseregion ist der Wachstumsvorsprung mit 5% noch etwas größer (und mit fast 23 Tsd. Beschäftigten

absolut sogar größer als in der Analyseregion insgesamt – die "übrige" Analyseregion weist damit einen, wenn auch geringfügig, negativen Standorteffect auf).

Der Wachstumsvorsprung ist für Kern-Wien dabei wesentlich größer als für die niederösterreichischen Teile, die nur geringfügig überdurchschnittliche Dynamik aufweisen. Alle Kern-Bezirke weisen einen positiven (oder zumindest nicht-negativen) Standorteffect auf – d. h. dass sie auch unter Berücksichtigung des Branchenmix zumindest durchschnittliche Zuwächse aufweisen. Der Struktureffect ist moderat positiv, d. h. dass die Bezirke in Richtung dynamischer Branchen spezialisiert sind – mit Ausnahme Gänserndorfs, das einen merklich negativen Struktureffect aufweist (mit einem hohen Anteil an Beschäftigten in der Landwirtschaft, aber geringen Anteilen an marktmäßigen Dienstleistungen). Die transdanubischen Bezirke Wiens weisen hingegen einen deutlich positiven Struktureffect auf – hier sind es eben die marktmäßigen (aber auch öffentlichen) Dienstleistungen, die diesen Effect tragen; dies ist allerdings nicht zuletzt ein Effect der Urbanität mit seinem speziellen Mix an Branchen, die eben in den letzten Jahrzehnten überdurchschnittliche Wachstumsraten aufgewiesen haben (und sie wohl weiterhin aufweisen werden).

Im Vergleich zur Analyseregion insgesamt weisen die drei niederösterreichischen Kernbezirke aber Defizite auf, vor allem Gänserndorf zeigt Defizite in beiden Dimensionen, seine ungünstige Struktur wird hier von unterdurchschnittlichem Standorteffect verstärkt. Damit ist Gänserndorf der Bezirk, der in gewisser Weise am wenigsten von seiner unmittelbaren Nachbarschaft zu Wien profitieren kann.

Übersicht 23: **Spezialisierungsmuster, 2009/2010 – 2018/2019**

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		Abs. Spezialisierung	Rel. zu Ostregion	Strukturwandel seit 2009	Rel. Spezialisierung seit 2019
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	0,10	-0,02	0,01	-0,01
	7,3	902/20	Wien 02/20	0,08	0,14	0,01	-0,07
	9,6	903/10/11	Wien 03/10/11	0,08	0,12	0,01	0,13
	10,3	308	Gänserndorf	0,09	5,13	0,01	0,75
	54,2	307	Bruck an der Leitha	0,15	0,38	0,01	0,06
	62,0	316	Mistelbach	0,10	0,49	0,01	-0,07
Kernbezirke gesamt				0,00	0,00	0,00	0,00
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	0,09	0,04	0,01	-0,03
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	0,12	0,21	0,01	0,12
	49,4	321	Tulln	0,09	1,44	0,01	0,48
NW-Bezirke gesamt				0,00	0,00	0,00	0,00
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	0,10	-0,02	0,01	-0,03
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	0,10	0,64	0,01	0,04
SW-Bezirke gesamt				0,00	0,00	0,00	0,00
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	0,13	-0,07	0,01	-0,27
	41,6	306	Baden	0,10	0,17	0,01	0,05
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	0,11	0,33	0,01	-0,15
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	0,09	1,20	0,01	-0,07
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	0,10	-0,02	0,02	-0,11
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	0,12	0,50	0,01	-0,17
	69,5	106	Mattersburg	0,10	0,12	0,01	-0,07
	74,3	102	Rust (Stadt)	0,12	1,13	0,01	-0,01
85,9	107	Neusiedl am See	0,10	0,71	0,01	-0,23	
S-Bezirke gesamt				0,00	0,00	0,00	0,00
Analyseregion gesamt				0,08	0,00	0,00	0,00

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Im Vergleich zu Österreich weist die Analyseregion überdurchschnittliches Beschäftigungswachstum auf, mit leicht positivem Beitrag eines tendenziell eher günstigen Branchenmix. Kern-Wien stellt sich dabei aber merklich besser dar als die Kernbezirke in Niederösterreich, die zwar über dem Bundesschnitt, aber unter der Dynamik der Analyseregion bleiben. In Gänserndorf kommt ein eher ungünstiger Branchenmix dazu.

5.6.1 Die Transportbranche im Detail

Mit Ausnahme Mistelbachs weisen alle Kern-Bezirke (leicht) überdurchschnittliche Spezialisierung im Transportsektor auf – mit einer Ausnahme: Bruck an der Leitha hat einen rund vier mal

so hohen Anteil an Beschäftigten in dieser Branche wie der Durchschnitt der Analysebezirke, wie Übersicht 24 zeigt.

Auch die Dynamik dieser Branche ist beträchtlich, wenn auch regional stark konzentriert: Wie in einem früheren Kapitel gezeigt, stammen die stärksten Wachstumsbeiträge²⁷⁾ in den Kernbezirken (wie auch in der Analyseregion insgesamt) aus den Dienstleistungen, in erster Linie aus den marktmäßigen Dienstleistungen (auf sie entfällt mit 1,0 PP die Hälfte des gesamten Beschäftigungszuwachses von +2,0%), gefolgt von den nicht-marktmäßigen Dienstleistungen²⁸⁾. Handel und Transport weisen positive, aber bescheidene Beiträge auf; nur in Bruck an der Leitha stellt eben der Transportsektor mehr als die Hälfte des Gesamtwachses (wohl bedingt durch den Flughafenstandort). Der Transportsektor ist auch für den Ausgangspunkt dieser Studie von Bedeutung – sind seine Möglichkeiten doch wesentlich von der Verkehrsinfrastruktur bestimmt, auch wirkt er seinerseits auf die Verkehrsinfrastruktur, namentlich ihre Auslastung, zurück.

In Bruck ist es die Transportbranche H, deren Anteil an der Gesamtbeschäftigung fast viermal so hoch ist wie im Durchschnitt der Analyseregion; Die Branche ist auch von besonderer Bedeutung für die Zielrichtung vorliegender Betrachtungen. Deshalb soll die Transportbranche in tieferer Gliederung, also auf Ebene der Zweisteller H49-H53 betrachtet werden:

²⁷⁾ Dies ist die mit dem Anteil eines Sektors gewichtete Wachstumsrate dieses Sektors – sie ist ein Maß, wie groß der Beitrag eines Sektors zum gesamten Beschäftigungszuwachs ist

²⁸⁾ Ein wesentlicher Teil davon sind die öffentlichen Dienstleistungen "O-Öffentliche Verwaltung", "P-Erziehung und Unterricht", "Q-Gesundheit und Sozialwesen".

Übersicht 24: **Anteile der Transportbranchen an der Gesamtbeschäftigung, 2019**

Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		Landverkehr	Schiffsverkehr	Flugverkehr	Lagerei & sonst DL	Post-Kurierdienste	gesamt
In %									
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien 21/22	4,2	0,0	0,0	1,1	0,7	6,0
	7,3	902/20	Wien 02/20	2,7	0,1	0,0	2,9	0,2	5,8
	9,6	903/10/1 1	Wien 03/10/11	4,9	0,0	0,0	1,4	0,8	7,2
			Gänserndorf	4,5	0,0	0,0	0,7	0,5	5,8
	54,2	307	Bruck an der Leitha	3,5	0,0	14,3	13,4	1,3	32,5
	62,0	316	Mistelbach	2,8	0,0	0,0	1,0	1,1	4,8
Kernbezirke gesamt				4,1	0,0	1,4	2,8	0,7	9,0
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	2,3	0,0	0,0	1,0	0,6	3,9
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	3,8	0,0	0,0	0,8	0,8	5,4
	49,4	321	Tulln	1,7	0,0	0,0	0,8	0,5	3,0
NW-Bezirke gesamt				2,7	0,0	0,0	0,8	0,7	4,2
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	1,8	0,0	0,0	0,3	0,4	2,5
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	2,2	0,0	0,0	1,4	0,4	4,0
SW-Bezirke gesamt				2,0	0,0	0,0	0,8	0,4	3,1
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	4,0	0,0	0,0	2,3	0,5	6,8
	41,6	306	Baden	1,8	0,0	0,0	1,2	0,3	3,3
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	2,0	0,0	0,0	0,3	0,3	2,6
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	4,0	0,1	0,0	1,2	0,0	5,4
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	2,6	0,0	0,0	3,2	0,3	6,0
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	0,8	0,0	0,0	0,2	0,3	1,3
	69,5	106	Mattersburg	2,7	0,0	0,0	0,3	0,9	4,0
	74,3	102	Rust (Stadt)	2,0	0,6	0,0	0,0	0,3	2,9
	85,9	107	Neusiedl am See	2,9	0,1	0,0	1,2	0,4	4,6
S-Bezirke gesamt				2,8	0,0	0,0	1,6	0,4	4,8
Analyseregion gesamt				3,0	0,0	0,5	1,7	0,6	5,8

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die Anteile auf Zweisteller-Ebene zeigen deutlich, dass es in Bruck der Flugverkehr sowie die Dienstleistungen für den Verkehr sind, die den enormen Anteil der Transportbranche an der Gesamtbeschäftigung des Bezirks treiben – nicht verwunderlich, beherbergt der Bezirk doch den Flughafen Schwechat. Der Flugverkehr hat nirgendwo anders nennenswerte Bedeutung – wohl aber die Lagerei und Dienstleistungen für den Verkehr H52, die auch in Wien 2/20 sowie (außerhalb der Kernbezirke) in Wr. Neustadt und Mödling mit Anteilen über 2% sichtbar sind. Auch in den Post- und Kurierdiensten weist Bruck an der Leitha den höchsten Anteil auf, der mit 1,3% zwar moderat (und nur etwas höher als der Anteil von 1,1% in Mistelbach) ausfällt – allerdings bei starker Dynamik, mit Wachstumsraten über 5% seit 2011.

Übersicht 25: **Jährliches Beschäftigungswachstum in den Transportbranchen, 2011-2019**

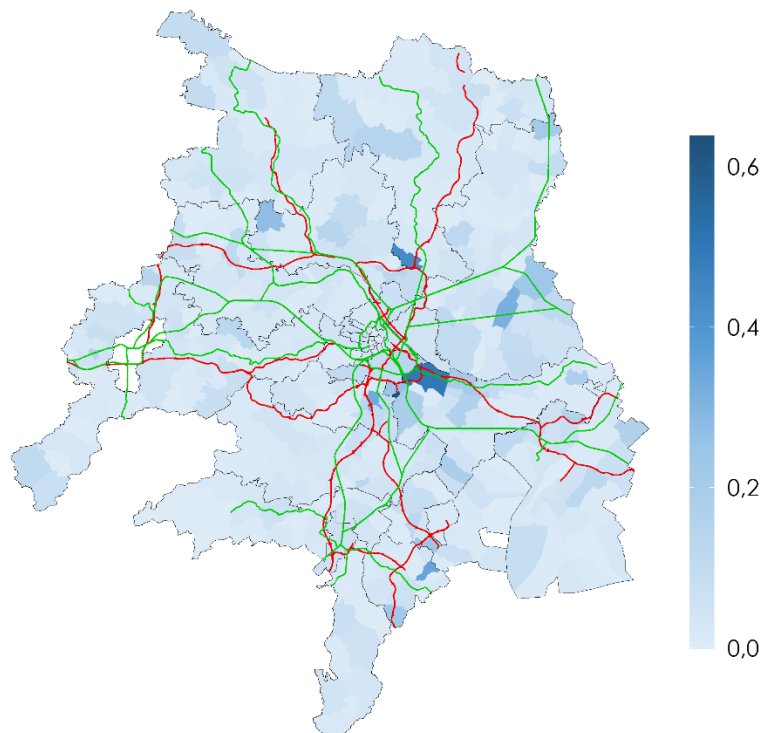
Grobregion	Distanz [km]	Bezirkscode und Bezeichnung		Landverkehr	Schiffsverkehr	Flugverkehr	Lagerei & sonst DL	Post-Kurierdienste	gesamt
Kernbezirke	2,5	921/22	Wien21/22	0,6	7,3	16,8	7,0	4,0	2,3
	7,3	902/20	Wien02/20	-3,2	-1,1	-23,3	1,5	-0,2	-0,9
	9,6	903/10/11	Wien03/10/11	4,6	-45,0	0,0	4,6	2,5	4,3
	10,3	308	Gänserndorf	1,7	6,0	-4,0	-0,5	-3,1	0,9
	54,2	307	Bruck an der Leitha	2,3	31,4	5,8	0,7	5,1	3,2
	62,0	316	Mistelbach	3,2	0,0	0,4	13,6	3,4	4,7
	Kernbezirke gesamt				1,6	-0,4	5,8	2,3	3,0
Wien-Rest	12,1	9Rest	Wien-Rest	3,2	-4,7	-8,6	2,0	-1,6	1,9
NW-Bezirke	18,7	312	Korneuburg	2,4	3,9	-8,9	4,8	0,3	2,5
	49,4	321	Tulln	-0,1	22,5	6,8	-1,3	-1,8	-0,7
NW-Bezirke gesamt				1,6	4,6	-3,6	1,5	-0,7	1,2
SW-Bezirke	64,2	319	Sankt Pölten (Land)	1,7	-15,0	13,9	1,3	-2,9	0,9
	87,1	302	Sankt Pölten (Stadt)	1,7	0,0	45,0	1,8	-3,0	1,3
SW-Bezirke gesamt				1,7	-15,0	16,0	1,7	-2,9	1,1
S-Bezirke	28,0	317	Mödling	6,1	16,4	7,5	-0,8	-3,0	2,7
	41,6	306	Baden	1,8	0,0	-16,1	0,0	-10,3	-0,4
	57,5	323	Wiener Neustadt (Land)	2,6	0,0	27,0	1,8	-3,0	1,8
	60,8	103	Eisenstadt-Umgebung	4,9	-0,3	0,0	20,6	-14,2	6,5
	62,8	304	Wiener Neustadt (Stadt)	3,6	-30,0	-60,0	14,2	-3,5	7,4
	64,8	101	Eisenstadt (Stadt)	-1,2	0,0	0,0	9,9	-3,7	-0,3
	69,5	106	Mattersburg	-10,3	0,0	-7,5	5,6	-1,6	-7,6
	74,3	102	Rust (Stadt)	12,5	0,8	0,0	0,0	-7,0	5,1
	85,9	107	Neusiedl am See	-1,9	-0,9	-60,0	3,1	-5,5	-1,
S-Bezirke gesamt				2,9	0,3	-9,0	2,6	-4,7	2,0
Analyseregion gesamt				2,3	-1,1	5,2	2,2	-0,1	2,4

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die Post-, Kurier- und Expressdienste sind allgemein eine Stärke der Kernbezirke, mit +3% jährlichem Beschäftigungszuwachs – fast vollständig zu Lasten der übrigen Gebiete in der Analyse-region: In allen anderen Betrachtungsregionen (ja praktisch allen anderen Bezirken) entwickelt sich diese Branche rückläufig, über die gesamte Analyseregion zeigt sich Stagnation.

Die Bedeutung des Flughafenstandortes in Schwechat verdeutlichen die folgenden Werte: Im Bezirk Bruck an der Leitha stieg die Gesamtbeschäftigung im Transportsektor zwischen 2011 und 2019 von rund 14.900 auf über 17.700 (wobei sie bis 2013 zurückging, auf 13.400) – fast 14 Prozentpunkte dieses Zuwachses um 19% sind dabei auf die Dynamik in der Gemeinde Schwechat zurückzuführen. In der Gemeinde Schwechat selbst stellt der Transportsektor 2019 insgesamt ziemlich genau die Hälfte der Beschäftigten – 27 PP davon entfallen auf H51 (Luftfahrt), weitere 18 PP auf die Lagerei/Dienstleistungen für den Verkehr (H52). Der Anteil des Landverkehrs (H49) liegt mit 2,7% etwas unter, die Post-, Kurier- und Expressdienste (H53) mit 1,6% etwas über dem Durchschnitt.

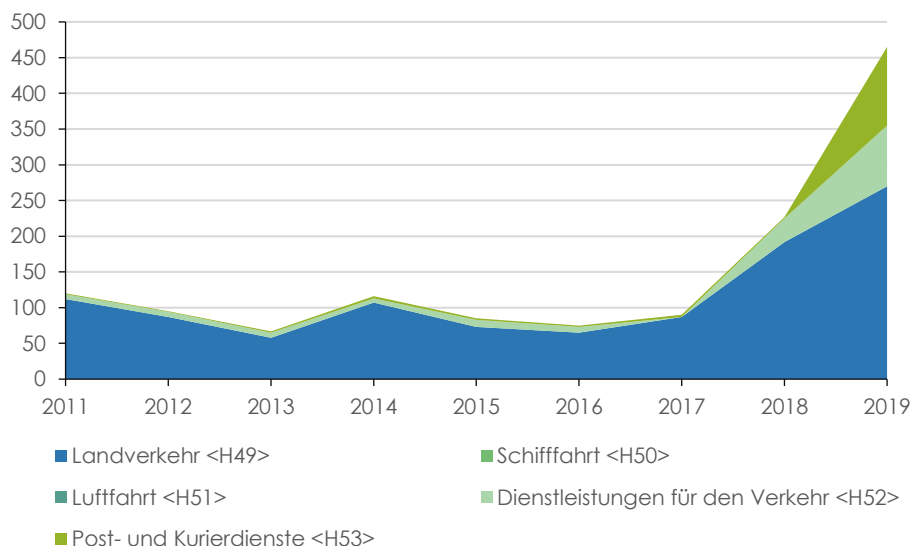
Abbildung 14: **Anteil des Transportsektors an der Gesamtbeschäftigung auf Gemeindeebene, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Insgesamt ergibt der Transportsektor das Bild eines zwar (moderat) überdurchschnittlich dynamischen Sektors, dessen Dynamik wie Bedeutung aber regional sehr konzentriert ist. Folgendes Beispiel soll die Konzentration der Branche wie auch die mögliche Bedeutung für einen konkreten Standort verdeutlichen: In Mistelbach, dem Bezirk mit den höchsten Zuwächsen im Transportbereich, ist es die Gemeinde Großbeersdorf, die mit 40 PP den gesamten Zuwachs von rund 40% auf sich vereinigen kann; der Zuwachs ist dabei sowohl im Landverkehr (von 112 auf 270 Beschäftigte), in den Dienstleistungen für den Verkehr (7 auf 85) wie auch in den Post- und Kurierdiensten (von 1 auf 110 Beschäftigte) beträchtlich – das Gros des Zuwachses ist dabei in den letzten beiden Beobachtungsjahren zu finden:

Abbildung 15: **Beschäftigung in den Transportsektoren in der Gemeinde Großebersdorf, 2011-2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die Transportbranche weist überdurchschnittliche Dynamik auf, ist aber regional stark konzentriert: Sind in der Analyseregion insgesamt knapp unter 6% der Beschäftigten in dieser Branche tätig, weisen Flughafen-nahe Gemeinden (Schwechat, Maria Lanzendorf) erstaunliche Anteile von bis zu 64% auf (auch in Großebersdorf nördlich von Wien sind über 40% der Arbeitsplätze im Transportsektor angesiedelt).

5.7 Handel und Transport

Motorisierter Individualverkehr, und hier insbesondere die bisher betrachteten Pendlerströme, sind ein wesentlicher Faktor für das Verkehrsaufkommen und deren Entwicklung. Ein weiterer Faktor besteht im Güterhandel und Gütertransport; diese sollen hier näher betrachtet werden.

Bezogen auf eine Betrachtungsregion, hat Gütertransport im Wesentlichen 3 Komponenten: Quell- und Zielverkehr (also Verkehre, die in dieser Region entstehen bzw. dort enden) sowie Transitverkehr (Verkehr, der die Region nur durchquert). Für die vorliegenden Betrachtungen sind es Quell- und Zielverkehr, die wichtige Indikatoren für regionale Wirtschaftsentwicklung darstellen.

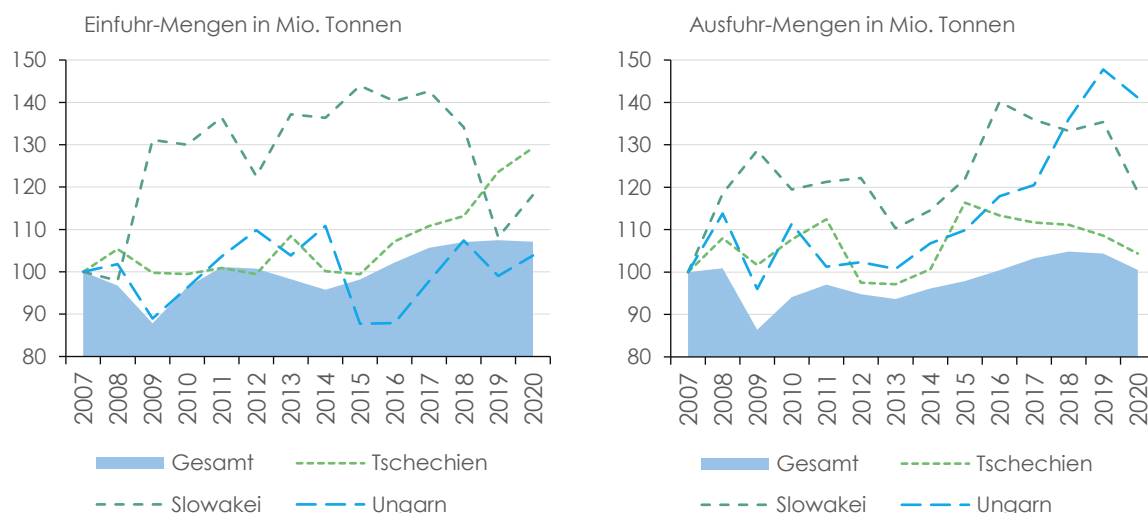
Transportdaten sind notorisch unzuverlässig; gerade im Binnenverkehr (also inner-österreichischen Verkehren) sind sie wenig zuverlässig (siehe dazu Fußnote 32). Das macht Daten zum Außenhandel wertvoll: Dieser ist recht genau dokumentiert und bildet einen wichtigen Aspekt

für Handels- und damit Transportaufkommen²⁹⁾ ab, ist allerdings auf der kleinräumigen Ebene von Bezirken nicht verfügbar; als Proxy werden die gesamtösterreichischen Handelsströme mit den, an die Analyseregion angrenzenden Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei und Ungarn betrachtet. Außenhandelsdaten sind dabei in zwei Dimensionen verfügbar, als Werte und als Mengen.

Der Zuwachs der Mengen in Tonnen seit 2007 liegt dabei bei den Exporten merklich über der durchschnittlichen Österreichentwicklung – die Exporte nach Ungarn nahmen um rund die Hälfte stärker zu, ähnlich die Exporte in die Slowakei, die allerdings seit 2015 rückläufig sind. Exporte nach Tschechien liegen etwas über den Gesamtexporten, weisen aber keine prononcierte Dynamik auf.

Etwas anders die Lage bei den Importen: Einfuhren aus Ungarn folgen grob den Gesamtimporten, jene aus Tschechien entwickeln sich seit 2015 recht dynamisch – das Spiegelbild zu den Exporten nach Tschechien bzw. den Importen aus der Slowakei, die in der 2. Hälfte der 2010er-Jahre merklich zurückgingen.

Abbildung 16: **Entwicklung der Ein- und Ausfuhrmengen in Mio. Tonnen, CZ, SK, HU und gesamt, 2007=100**



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

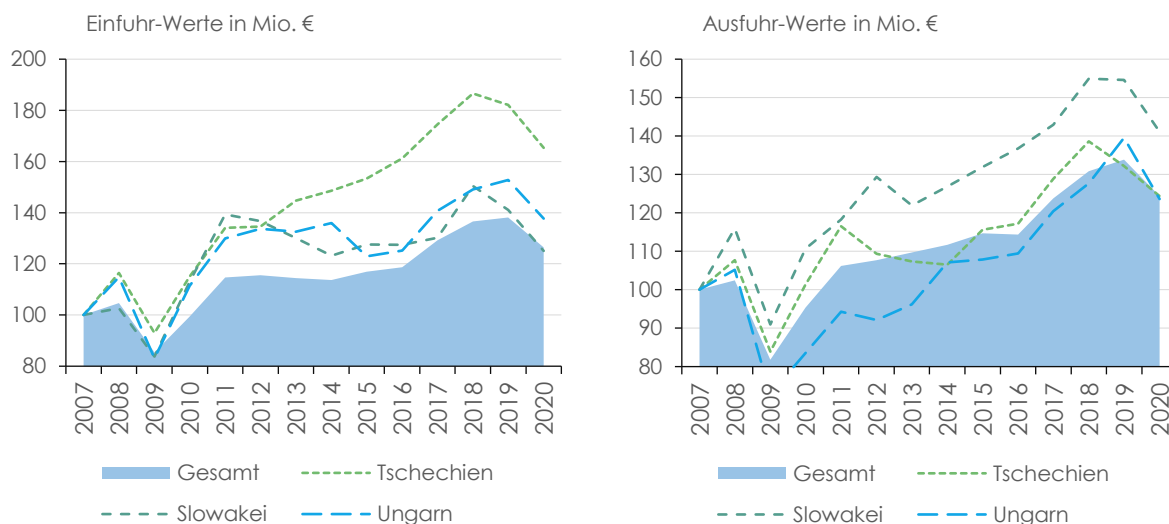
Nicht unähnlich – wenn auch im Verlauf wesentlich glatter³⁰⁾ – stellt sich der Handel mit den 3 Nachbarn in Werten dar: Hier weisen die Handelsströme eine durchgehend etwas höhere Dynamik auf als die österreichischen Gesamthandelsströme, wenn auch gerade die Ausfuhren

²⁹⁾ Ein Aspekt, der noch dazu durch offizielle Statistiken relativ gut abgedeckt ist, wenn auch die Regionalisierung der Handelsströme auf die sub-nationale Ebene mit Problemen behaftet ist.

³⁰⁾ Ein Hinweis darauf, dass die Mengenangaben wahrscheinlich merklich unzuverlässiger sind als die Wertangaben, die ja auch für die Zollabfertigung maßgebend sind.

nach Ungarn einige Jahre brauchten, um den Einbruch durch die Finanzkrise wieder wettzumachen.

Abbildung 17: **Entwicklung der Ein- und Ausfuhrwerte in Mio. Euro, CZ, SK, HU und gesamt, 2007=100**



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Der Außenhandel mit den drei Nachbarländern unterscheidet sich in seiner Güterstruktur etwas von jener des österreichischen Außenhandels insgesamt: Die Gütergruppe "KFZ/Fahrzeuge" (und Teile davon) spiegelt im Handel mit der Slowakei die internationale Arbeitsteilung, in der Österreichs Zulieferer in Antriebsteilen (und sonstigen Komponenten) spezialisiert sind, die in der Slowakei dann für die großen (nicht nur deutschen) Automarken assembliert werden. Mit Ungarn gibt es einen verstärkten Austausch bei Nahrungsmitteln (speziell bei den Importen weist Ungarn deutliche Strukturvorteile auf). Bei Rohstoffen zeigen sich deutlich überdurchschnittliche Importanteile aus den drei Ländern, auf der Exportseite sind sie starke Absatzmärkte für Brennstoffe und Energie (wohl nicht zuletzt durch den Raffineriestandort in Schwechat bedingt). Unterdurchschnittlich vertreten sind die drei Länder bei chemischen und übrigen höher verarbeiteten Waren.

Übersicht 26: **Güterstruktur der Ex- und Importe nach CZ, SK, HU im Vergleich zu den Gesamtexporten, 2019**

SITC-rev.4 Einsteller	Ursprungsland				Bestimmungsland			
	Gesamt	Slowakei	Tschechien	Ungarn	Gesamt	Slowakei	Tschechien	Ungarn
	Summe von Einfuhr				Summe von Ausfuhr			
	Wert in Euro, Anteile in %							
0 Ernährung	6	5	4	13	6	5	4	7
1 Getränke und Tabak	1	0	0	1	2	1	1	1
2 Rohstoffe	4	6	9	6	3	3	2	2
3 Brennstoffe Energie	8	11	8	6	2	8	4	18
4 Tier. pflanz. Öle u. Fette	0	1	1	0	0	1	0	0
5 Chem. Erzeugnisse ang.	14	5	5	7	14	11	13	10
6 Bearbeitete Waren	15	28	16	15	21	20	23	18
7 Maschinen/Fahrzeuge	36	34	43	39	40	43	37	33
8 Sonst. Fertigwaren	15	9	14	12	11	9	14	11
9 Waren ang.	1	0	0	0	1	1	2	0
Gesamtergebnis	100	100	100	100	100	100	100	100

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die INTRASTAT-Datenbasis von EUROSTAT (diese Datenbasis bildet den Handel zwischen den EU-Mitgliedstaaten ab³¹⁾) ermöglicht eine Auswertung der Handelsströme nicht nur nach Wert und Menge, sondern auch nach Transportmittel. Dies ermöglicht einen (wenn auch regional wiederum nicht treffsicheren) Vergleich hinsichtlich Modal Split und Unit Values:

³¹⁾ Ist aber mit den Außenhandelsdaten der Statistik Austria nicht ganz kompatibel – Niveaus wie auch Verläufe stellen sich doch unterschiedlich dar.

Übersicht 27: Handel mit CZ, HU, SK im Vergleich – durchschnittlicher Bestand 2017-2019 bzw. Entwicklung 2010-2019

		Tschech. Rep.	Slowakei	Ungarn	EU28
<i>Modal Split in Tonnen, Anteil in %</i>					
Export	Schiene	7	5	7	14
	Straße	93	95	93	85
Import	Schiene	23	39	25	20
	Straße	77	61	75	79
<i>Wachstumsraten Mengen 2010-2019, in %</i>					
Export	Schiene	0,8	-7,6	-3,7	-0,1
	Straße	1,8	4,8	0,7	3,1
Import	Schiene	-8,2	2,5	-4,3	-1,5
	Straße	6,7	5,0	-2,0	3,1
<i>Unit Values</i>					
Export	Schiene	44	64	52	56
	Straße	188	355	139	235
Import	Schiene	16	67	20	57
	Straße	99	137	100	215

Q: EUROSTAT.

Im Vergleich zum gesamten EU-Handel Österreichs sind die Exporte sehr straßenaffin – der Schienenanteil ist nur rund halb so hoch wie bei den Exporten in die EU insgesamt; etwas anders bei den Importen: Speziell die Importe aus der Slowakei zeigen einen hohen Schienenanteil, der mit 39% doppelt so hoch ist wie im EU-Schnitt. Die transportierten Mengen auf der Straße haben seit 2019 überwiegend zugenommen, gerade in die Slowakei mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten; auch der Import-Bahntransport aus der Slowakei hat – als einziger Region – merklich zugelegt. Die Außenhandelsströme mit der Slowakei weisen im Export und im Import überdurchschnittliche Unit Values auf; gerade im Import liegen die Unit Values der östlichen Nachbarn aber merklich unter dem Schnitt der EU28 – mit Ausnahme der Slowakei (die einen höheren Anteil an bearbeiteten Waren aufweist als die beiden anderen). Dies bestätigt die (und ist eine Folge der) relative Grundstofflastigkeit gerade der Importe aus Ungarn und Tschechien.

Ein direkteres Maß für das Transportaufkommen im Quell- bzw. Zielverkehr ergibt sich aus den konsolidierten Meldungen der EU-Mitgliedstaaten zum Straßen-Gütertransport³²⁾, die Transportvolumina in Tonnen verzeichnen. Hier ist allerdings wiederum nur die NUTS-3-Ebene möglich:

³²⁾ Jedes Mitgliedsland erfasst diese Daten als Stichprobe aus den in ihrem Land registrierten Transportunternehmen; um also für eine bestimmte Region die gesamte dort transportierte Menge zu schätzen, müssen die Meldungen der Mitgliedstaaten konsolidiert werden. Speziell auf kleinräumiger Ebene sind die Stichprobenfehler nicht unproblematisch; dies muss bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden.

Übersicht 28: **Straßentransport Be- und Entladung (Mengen in Tonnen) auf NUTS-3-Ebene**

		Beladung		Entladung	
		Anteile in %			
		1999-2019	2011-2019	1999-2019	2011-2019
AT125	Weinviertel	2,3	3,2	2,7	4,1
AT126	Wiener Umland/Nordteil	2,7	2,2	3,0	2,6
AT127	Wiener Umland/Südteil	3,0	4,7	2,8	5,2
AT112	Nordburgenland	3,2	2,0	2,5	-0,3
AT130	Wien	1,1	1,6	1,6	1,7
Summe Analyseregion		2,8	3,2	2,8	3,2
Niederösterreich		2,4	3,5	2,6	3,7
Burgenland		2,3	1,6	1,7	0,5
Österreich		2,4	2,9	2,4	2,9

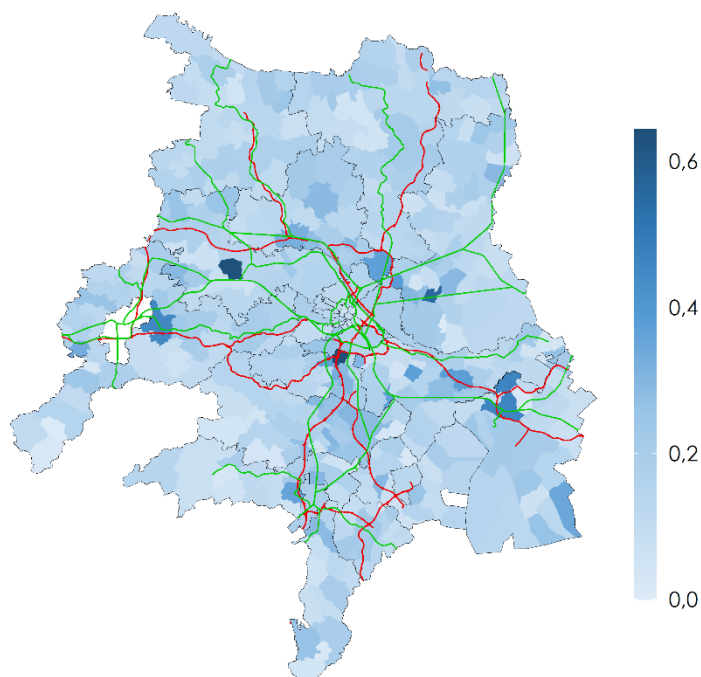
Q: EUROSTAT, WIFO-Berechnungen.

Auch die Transportstatistik zeichnet das Bild einer im nationalen Vergleich (wie auch im Vergleich mit dem Burgenland) überdurchschnittlich dynamischen Analyseregion; im Vergleich zu Niederösterreich insgesamt ist die Entwicklung nach der Finanzkrise aber etwas moderater.

Nach starker Zunahme ging auf nationaler Ebene der Außenhandel mit den östlichen Nachbarstaaten nach Mitte der 2010er-Jahre wieder zurück. Er bleibt (vor allem im Import) relativ grundstofflastig, wobei mit der Slowakei allerdings auch der Austausch von KFZ-Teilen die Einbettung in die (globalen) Wertschöpfungsketten widerspiegelt. Der (mengenmäßige) Schienenanteil im Modal Split liegt im Export deutlich unter dem Schnitt des Handels mit den übrigen Ländern der EU27 (möglicherweise durch relativ kürzere Distanzen bedingt), liegt aber im Import – nicht zuletzt ob der Grundstofflastigkeit – mit rund einem Viertel etwas über dem Schnitt.

Einen markanten Verkehrserreger im MIV bilden auch Einkaufszentren; ihre Standorte sind in folgender Abbildung gut ersichtlich:

Abbildung 18: **Anteil des Handels an der Gesamtbeschäftigung nach Gemeinden, 2019**



Q: Statistik Austria, WIFO-Darstellung.

Den höchsten Handelsanteil weist Vösendorf auf, Standort der Shopping City Süd; ihre Versorgungsader ist die Südautobahn A2, unweit der Abzweigung der Südosttangente A23. Gut erkennbar auch Parndorf. Manche der anderen "Highlights" sind aber eher durch die geringe Größe der Gesamtbeschäftigung als durch eine besonders hohe Beschäftigung im Handel zu erklären.

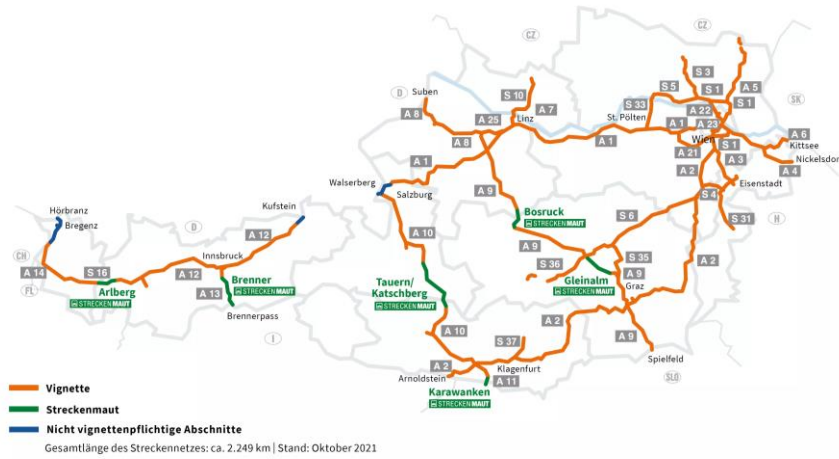
5.8 Verkehrsentwicklung

Die ASFINAG stellt für ihre Zählstellen an Autobahnen und Schnellstraßen Zeitreihendaten zur Verfügung³³⁾; der Zeitraum umfasst dabei 2012-2020 (wenn auch nicht für alle Zählstellen der gesamte Zeitraum zur Verfügung steht); untersucht wurde der Zeitraum 2012-2019, da die Lock-downs im Pandemie-Jahr 2020 das Ergebnis doch merklich verfälschen könnten. Unterschieden wird zwischen KFZ > 3,5 Tonnen und KFZ < 3,5 Tonnen, wobei die zweite Zeitreihe deutlich mehr Lücken enthält als jene für LKW.

Analysiert werden Zählstellen an Autobahn- und Schnellstraßenabschnitten in der Analyseregion.

³³⁾ <https://www.asfinag.at/verkehr-sicherheit/verkehrszahlung/>

Abbildung 19: System der Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG



Q: ASFINAG.

Im Wesentlichen verzeichnen alle Zählstellen in der Analyseregion zwischen 2012-2019 Zuwächse, in beiden KFZ-Kategorien (also sowohl unter wie über 3,5 Tonnen), wie die folgende Übersicht ausweist:

Übersicht 29: **Zählstellen an Autobahnen und Schnellstraßen, 2012-2019 bzw. Stand 2019**

Quad- rant	Auto- bahn	Station	Zählstellen- name	Ø jährlicher Zuwachs 2012-2019			Verkehrsaufkommen 2019, durchschnittlicher Freitag			LKW- Anteil In %
				KFZ <= 3,5 t	KFZ > 3,5 t In %	Gesamt	KFZ <= 3,5 t	KFZ > 3,5 t Absolut	Gesamt	
W	A01	15,891	Pressbaum	0,7	-1,9	0,6	26.363	584	26.947	2
W		33,195	Alltengbach	2,3	1,6	2,2	64.872	9.361	74.233	13
S	A02	25,1	Bad Vöslau	1,3	3,4	1,4	89.050	7.708	96.758	8
S		34,225	Steinabrückl	1,5	3,5	1,7	76.517	7.519	84.036	9
S	A03	25,9	Landegg	2,5	1,8	2,5	35.866	1.710	37.576	5
S		36,02	Großhöflein	2,9	1,5	2,8	35.711	1.680	37.391	4
O	A04	11,597	Mannswörth	2,1	2,6	2,1	94.125	9.347	103.472	9
O		34,2	Bruck/ Leitha	3,2	2,7	3,1	55.742	8.414	64.156	13
O		42,2	Parndorf	4,8	2,3	4,5	45.134	5.935	51.069	12
O		54,3	Zurndorf	4,0	2,1	3,7	32.973	5.487	38.460	14
O		60,66	Mönchhof	3,8	2,2	3,5	29.558	5.251	34.809	15
O	A05	1,964	Eibesbrunn	4,5	5,9	4,6	36.229	3.793	40.022	9
O		22,078	Schrick	4,6	6,3	4,8	28.651	3.517	32.168	11
O	A06	4,05	Potzneusiedl	3,5	4,3	3,6	19.350	2.740	22.090	12
S	A21	9,899	Alland	4,0	1,9	3,6	41.300	8.737	50.037	17
S		16	Ast Alland	3,5	1,8	3,2	41.193	8.568	49.761	17
S		24,41	Sittendorf	3,2	1,9	3,0	42.064	8.665	50.729	17
N	A22	0,744	Kaisermühlen A22	0,8	-0,2	0,7	106.599	4.877	111.476	4
N		4,051	Brigitten. Brücke	0,9	0,2	0,9	106.034	4.850	110.884	4
N		8,802	W-Nordbrücke 1	1,8	1,1	1,8	86.987	4.441	91.428	5
N		22,698	Spillern	2,7	2,7	2,8	62.952	4.584	67.536	7
O	A23	0,377	Inzersdorf A23	0,1	0,5	0,1	61.933	2.127	64.060	3
O		6,979	Absbergtunnel	1,9	2,2	2,0	141.528	9.069	150.597	6
O		9,068	St. Marx	2,6	2,2	2,6	186.393	10.436	196.829	5
O		10,056	Baumgasse A23	0,6	2,3	0,7	175.459	10.452	185.911	6
O		16,33	Hirschstetten	0,1	1,6	0,3	73.661	6.256	79.917	8
N	S01	2,4	Laxenburger Str.	3,2	1,7	3,0	71.974	10.656	82.630	13
N		7,05	Rustefeld	2,8	2,0	2,7	66.153	10.112	76.265	13
N		13,18	Schwechat/Ost	2,6	2,1	2,5	62.595	9.191	71.786	13
N		41,539	Seyring	4,7	6,7	4,9	32.340	4.144	36.484	11
N		47,101	Hagenbrunn	7,4	5,3	7,2	20.318	1.590	21.908	7
N		56,247	Korneuburg	6,2	3,2	6,0	23.488	1.947	25.435	8
N	S02	4,602	H. Gebauer Str.	2,6	4,1	2,8	44.623	4.872	49.495	10
N	S03	13,92	Göllersdorf	2,7	3,2	2,7	-	1.358	-	-
S	S04	1,2	Sigleß	2,7	1,0	2,7	20.844	857	21.701	4
S		11,3	Neudörfl	4,4	1,5	4,3	20.902	1.068	21.970	5
W	S05	5,484	Zaina	3,0	2,7	3,0	33.021	2.791	35.812	8
W		30,419	Seebarn/Wagr.	4,2	3,9	4,2	24.466	2.335	26.801	9
W	S33	1,281	St. Pölten/S33	4,0	2,5	3,8	30.443	3.218	33.661	10
W		16,65	Getzersdorf	5,4	0,0	5,3	30.056	2.917	32.973	9

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die stärksten Zuwächse finden sich dabei auf der S1 bei der Zählstelle Seyring (mit +6,7% p. a. bei den LKW) sowie Hagenbrunn, das bemerkenswerte +7,4% bei den PKW und Klein-LKW aufweist (sowie +5,3% bei den LKW), beide nördlich und etwas außerhalb von Wien (der nördliche S1-Abschnitt wurde erst Ende 2009 eröffnet; der starke Zuwachs erklärt sich nicht zuletzt aus

diesem Umstand³⁴). Recht knapp gefolgt ist der nördliche Ast der S1 von der nach Norden, nach Mistelbach führenden A5, mit Zuwächsen von rund 5%. Besonders stark ist hier die Dynamik im LKW-Anteil: Rund 6% beträgt der jährliche Zuwachs, gegenüber rund 4½% bei den KFZ<3,5 Tonnen; trotzdem ist der LKW-Anteil mit rund 11% zwar überdurchschnittlich, aber noch relativ weit entfernt von den Spitzenanteilen von rund 17% auf der A21 oder 13% auf A4 und S1/Süd.

Der südliche Ast der S1, der bei Schwechat in die A4 mündet, weist mit rund 2,5-3% im Vergleich dazu moderate Dynamik auf.

Im durchschnittlichen Rahmen bewegen sich die Zuwächse auf der enorm staugefährdeten "Tangente", der A23 – "nur" rund 2% beträgt der jährliche Zuwachs seit 2011 - allerdings bei enorm hohem Niveau: Mit fast 200 Tsd. KFZ an einem durchschnittlichen Freitag (dem typischerweise stärksten Tag der Woche) des Jahres 2019 ist die Querschnittsbelastung fast doppelt so hoch wie auf der A22 bei Kaisermühlen, dem zweitstärksten Abschnitt in der Untersuchungsregion. Die enorme Belastung ist dabei in erster Linie durch KFZ<3,5 Tonnen bedingt: In absoluten Zahlen sind die 10 Tsd. LKW zwar der (knapp) höchste Wert, gleichauf mit S1/Süd (und der A4, in die die S1 einmündet); als Anteil zur Gesamtbelastung sind dies allerdings nur rund 5-6% (im Unterschied zur S1, für die das einen LKW-Anteil von rund 13% bedeutet). Die A23 zählt damit zu den absolut am stärksten, aber relativ am wenigsten LKW-belasteten Streckenabschnitten.

Das hochrangige Straßensystem der ASFINAG weist seit 2012 zum Teil kräftige Zuwächse im KFZ-Durchsatz an den Zählstellen auf, mit jährlichen Wachstumsraten von 5-7% auf S1 und A5. Besonders hohe LKW-Anteile von 13-17% sind dabei auf der A21, A4 und S1 zu beobachten. Die mit fast 200 Tsd. KFZ pro Freitag am stärksten belastete Strecke, die A23, weist demgegenüber relativ geringe (wohl aber absolut hohe) LKW-Anteile sowie – wohl nicht zuletzt kapazitätsbedingt – nur durchschnittliche Zuwächse auf.

³⁴) Die Zuwachsraten von über 10% in den Jahren 2013 und 2014 wurden ab 2017 von moderateren +5% abgelöst.

6. Literatur

- Ahrens, G.-A., Himpele, K., Mentz, H., Rosinak, W., Scholl, B., Schremmer, C. und Zech, S. (2017). Bericht der ExpertInnengruppe. Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn S1-Donauquerung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/straßen/pdf/berichtexpertinnen-donauquerung.pdf>
- BMK, 2021: Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen.
- Integrationsfonds, 2016: migration & integration – Schwerpunkt: Arbeit und Beruf. <https://www.integrationsfonds.at/publikationen/zahlen-fakten-alt/migration-integration-schwerpunkt-arbeit-beruf/>
- Knoflacher, H. F., Harald, Ripka, I. und Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung - Referat Mobilitätsstrategien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/straßen/pdf/tu-auswirkungenlobauautobahn.pdf>
- Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung, 2008: Masterplan Flugfeld Aspern.
- Mayerhofer, P., 2013, Wiens Industrie in der wissensbasierten Stadtwirtschaft - Wandlungsprozesse, Wettbewerbsfähigkeit, industriepolitische Ansatzpunkte, Studie im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.
- Mayerhofer, P. (WIFO, Projektleitung WIFO), S. Schönfelder (WIFO); J. Bröthaler (TU Wien, Projektleitung IFIP), G. Gutheil (TU Wien), P. Calließ (TU Wien), 2012: FiWiStep - Fiskalische Wirkungen von Stadtentwicklungsprojekten; Studie im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien.
- Mayerhofer, Peter und Peter Huber, WIFO-Studie, Wien, 2019 (= AK-Schriftenreihe Stadtpunkte, 36, Wien, 2021), Notwendigkeit und Möglichkeiten kooperativer Raum- und Wirtschaftsentwicklung in der Metropolregion Wien. Problemfelder, Handlungsoptionen, Umsetzungsmöglichkeiten.
- ÖIR, 2015: Wirtschaftsanalyse Ostregion; Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland mit Schwerpunkt auf Produktion und Dienstleistungen; Studie im Auftrag der PGO Planungsgemeinschaft Ost.
- Stadt Wien – MA18 (2014). STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität - Kurzfassung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008442.pdf>
- Stadt Wien – MA21 (2013). Wo willst du hin, meine Donaustadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000030a.pdf>
- TRAFICO, stadtländ und ÖIR. (2003). SUPerNOW Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens. Endbericht. Magistrat der Stadt Wien – MA 18. Wien.