

Moderne Mobilität – Segen und Herausforderung

Boschidar Ganev

JEL-No: O30

Mobilität war seit jeher eine Voraussetzung für das Überleben und die Weiterentwicklung des Menschen. Mobilität erlaubt es uns historisch und gegenwärtig, Umgebungen mit guten oder besseren Lebensbedingungen aufzusuchen, Güter zu handeln und Informationen zu versenden und zu empfangen. Der durch die Mobilität ermöglichte, oft an den Schnittstellen verschiedener Völker stattfindende dynamische Austausch verbreitete Sprache, Kultur, Wissen und Technologie, die somit einem ständigen Wandel und Weiterentwicklung unterlagen. Im Laufe der Zeit haben sich die Verkehrsmittel, welche unsere Mobilität ermöglichen, immer weiter entwickelt, so dass sich unser Aktionsradius in der Moderne zu Land, zu Wasser, in der Luft und in den Weltraum erstreckt. Die gegenwärtige heute zum Großteil noch auf Erdöl basierende Mobilität bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich, die es zu meistern gilt. Mobilität als Energiedienstleistung wirft die Frage nach der Herkunft der Energie auf und damit Fragen zu Import und Abhängigkeit. Die Verwendung fossiler Energieträger verschärft global den anthropogenen Klimawandel. Zusätzliche Herausforderungen auf der lokalen Ebene manifestieren sich besonders in Städten. Es gilt Maßnahmen zu setzen und Lösungen zu entwickeln. Diese werden teilweise durch die Politik auf globaler, EU- und nationaler Ebene gesetzt. Zudem hat auch die Forschung und Entwicklung einen wichtigen Beitrag zu leisten, um die Zielvorgaben realisieren zu können. Als Lösungsansatz eines besonderen Teilproblems, der urbanen Güterlogistik, wird das Forschungsprojekt EMILIA vorgestellt.

The opportunities and challenges of modern mobility

Mobility is a prerequisite for the survival and development of humankind. Historically and in the present day, mobility has allowed us to seek out environments with better living conditions, to trade goods, and to send and receive information. Mobility also enabled the dynamic exchange that takes place at the interfaces between civilizations, thus spreading language, culture, knowledge and technology, which were subject to constant evolution as a result. The means of transport that enable our mobility have developed continuously over the course of time, such that our reach in modern times ranges from land to sea, air and even space. Modern mobility, still largely based on crude oil as a primary energy source, raises a number of challenges that need to be addressed. Mobility as an energy service begs the question as to the provenance of the required energy, and by extension, the question of import dependency. Use of fossil energy carriers also exacerbates anthropogenic global climate change. Additional challenges manifest themselves in the context of cities. To meet these challenges, measures and solutions need to be developed. These are provided in part by policy making on a global, EU and national level. In addition, research and development can make an important contribution to achieving these goals. One such example is the project EMILIA, which proposes solutions for freight logistics in an urban context.

Europäischer Straßengüterverkehr – Gemeinsame Herausforderungen versus nationale Fragmentierungen

Peter Michael Tropper

JEL–No: R49

Der europäische Straßengüterverkehr als Teil der europäischen Verkehrspolitik ist ein Politikfeld, welches auf den unterschiedlichsten politischen Ebenen verschiedenste Phasen der Entwicklung und der Entwicklungsstadien durchlaufen hat und noch immer einer steten, dynamischen Gestaltung unterliegt. Schon im Rahmen der Vorläufer der heutigen Europäischen Union war es ein erklärtes Ziel, eine gemeinsame europäische Verkehrspolitik zu entwickeln. Denn früh erkannte man die Notwendigkeit, in einem gemeinsamen geografischen Raum auch gemeinsame Regeln und Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik auf europäischer Ebene zu etablieren.

Der vorliegende Beitrag beleuchtet diese Entwicklungen auf europäischer Ebene und stellt auszugswise Problemfelder und Herausforderungen dar. Gleichzeitig zeigt er jedoch durch ausgewählte Beispiele auch die Schwächen und Unzulänglichkeiten dieses europäischen Ansatzes auf.

European road transport – Common challenges versus national fragmentation

European road transport, as part of European transport policy, has gone through different stages and continuing, dynamic developments on different political levels. Already in the beginning of the European Union it was a declared goal to establish and develop a common European transport policy due to the necessity that a common economic market also needs a common framework and rules in aspects of road transport on a European level. This article is highlighting certain historical European developments but also showing up to date problems, challenges and weaknesses this policy field is dealing with.

Mobilität der Zukunft – Ökonomie und Ökologie steht nicht im Widerspruch!

Innovative Entwicklungen im Automobilbau – Chancen für prosperierende Wirtschaft

Bernhard Geringer/Robert Rosenitsch/Werner Tober

JEL–No: O300

Die technologische Weiterentwicklung in der Mobilität ist enorm dynamisch – einerseits bedingt durch dramatisch verschärfte gesellschaftliche Anforderungen an Nachhaltigkeit und Umweltschutz als auch durch das markante Anwachsen des weltweiten individuellen Mobilitätsbedürfnisses. Die daraus entstehenden Anforderungen an die Innovatoren in Forschung und Industrie können in Österreich noch erfüllt werden, es bedarf allerdings erhöhter Anstrengungen um im globalen Wettlauf um die besten Köpfe weiterführend mitwirken zu können.

Mobility of the future – Economy and ecology are not in contradiction

The technological development in the mobility is extremely dynamic – in part because of dramatically intensified social demands on sustainability and environmental protection as well as by the remarkable increase in the global demand for individual mobility.

The resulting demands on innovators in research and industry are still met in Austria. However, this requires increased efforts to get the best brains in the global race to continue to participate in a leading role.

Räumliche Aspekte der Mobilität

Pendlerinnen zwischen Stadt und Peripherie

Reinhold Deußner/Wolfgang Neugebauer

JEL-No: R41

Der Artikel analysiert die räumlichen Auswirkungen der langfristigen und aktuellen Entwicklungen im Berufspendeln in Wien und Umland. Der Fokus liegt auf einer Distanzanalyse für die Stadt Wien und das Umland, anhand der die Zusammenhänge zwischen Raumentwicklung und Pendeln beschrieben werden. Auch die Entwicklung des Modal Split (der Verkehrsmittelwahl) der PendlerInnen wird detailreich analysiert. Schlussfolgerungen werden in Hinblick auf wirtschaftliche Auswirkungen und Verkehrsplanung gezogen.

Spatial dynamics of commuting in the Vienna region

The contribution analyses the spatial impacts of the long-term and recent developments in commuting in the Vienna region. The focus lies on a distance based analysis of Vienna and its region, which describes the interrelations between regional development and commuting. Furtheron, the pattern of modal split and its development is analysed in detail. Conclusions are drawn on the impact of commuting on economy and traffic planning.

Mobilität und regionale Arbeitsmärkte

*Karolin Gstinig/Eric Kirschner/
Franz Pretenthaler*

JEL-No: J11, J20, J60, R10, R23

Arbeitsplätze entstehen nicht notwendigerweise in solchen Regionen, welche sich bevölkerungsmäßig dynamisch entwickeln. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit Erreichbarkeit und die Mobilität von Arbeitskräften regionale Arbeitsmärkte beeinflussen. Graz zählt, neben Wien, bevölkerungsmäßig zu den dynamischsten Regionen Österreichs. Dabei wurden zwar neue Jobs in Graz geschaffen, dennoch gehen vermehrt Grazer einer Beschäftigung außerhalb der Region nach. Die Stadt wird zunehmend zum Wohnort, Linz hingegen zum Arbeitsort. Um die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften zu decken, sind regionale Arbeitsmärkte von Pendelverflechtungen mit umliegenden Regionen abhängig, wie das Beispiel der industriell geprägten Region Deutschlandsberg verdeutlicht. Die Industrie ist hochgradig von Einpendlern abhängig, die Arbeitsnachfrage der Unternehmen, vor allem im Technologiebereich in dem höher- und hochqualifizierte Beschäftigte tätig sind, kann nicht durch Arbeitnehmer innerhalb des Bezirkes befriedigt werden. Ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften könnte die regionale Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig schwächen.

Mobility and regional labour market

Jobs are not necessarily created in those regions that develop dynamically in terms of population. The question then arises to what extent accessibility and mobility of workers affect regional labor markets. Along with Vienna, the city of Graz has to be seen as one of the most dynamic regions in Austria in terms of population growth. Although new jobs have been created in Graz, an increasingly large number of people who live in the city, work outside the region. Graz, thus, is more and more becoming a place of residence, in contrast to Linz, which is developing into a place where people work. To meet the demand for skilled workers, regional labour markets depend on commuting patterns. This is not only true for urban agglomerations but also for industrial regions, as can be seen in the example of Deutschlandsberg. The manufacturing sector is highly dependent on in-commuters because companies' labor demand cannot be met by the workforce within the region. This is especially true for the technological sector, which employs highly qualified workers. In such cases, a lack of skilled workers or weak transport infrastructure can weaken the regional competitiveness in the long run.

Die Steuerung der Arbeitsmigration nach Österreich aus internationaler Perspektive

Thomas Liebig/Anne-Sophie Schmidt

JEL-No: J610

Der vorliegende Artikel fasst die zentralen Ergebnisse der OECD Publikation „Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte: Österreich“ zusammen und befasst sich mit der Frage, wie den Bedürfnissen des österreichischen Arbeitsmarktes, die nicht mit inländischen oder europäischen Arbeitskräften zu decken sind, durch internationale Arbeitsmigration begegnet werden kann. Betrachtet werden hierbei sowohl die Effektivität als auch die Effizienz des österreichischen Arbeitsmigrationssystems. Im Rahmen der jüngsten Rot-Weiß-Rot-Kartenreform wurden die Rahmenbedingungen für die Zuwanderung von Fachkräften außerhalb der EU nach Österreich verbessert. Dennoch bleibt die Zahl der Zuzüge aus Drittstaaten trotz signifikant angestiegener Zulassungen auch drei Jahre nach der Reform deutlich geringer als in anderen OECD-Ländern. Die geringe Zahl an Arbeitsmigranten aus Drittländern wird allerdings durch einen relativ starken Zustrom an Arbeitskräften aus dem europäischen Freizügigkeitsraum wettgemacht. Um das Potenzial der Arbeitszuwanderung aus Drittländern besser zu nutzen, scheinen weitere Anpassungen im Bereich der Zulassungskriterien, des Zulassungsverfahrens und der statistischen Infrastruktur notwendig.

Managing labour migration to Austria from an international perspective

Labour migration is considered as a way to help meet future labour and skill shortages in many OECD countries with shrinking working-age populations. This article summarises the main findings of the OECD publication "Recruiting Immigrant Workers: Austria" and addresses the question how international recruitment can help meet needs in the Austrian labour market that cannot be satisfied through domestic and European labour supply, examining both the effectiveness and the efficiency of the Austrian labour migration system. The recent Red-White-Red-Card reform has improved the existing framework for labour migration from non-EU/EFTA countries to Austria. But in spite of a significant increase since then, per-capita inflows of non-EU/EFTA workers are still among the lowest in the OECD. At the same time, the small number of labour migrants from non-EU/EFTA countries is counterbalanced by relatively large flows within the European

free-movement area. In order to get more out of labour migration, the existing framework needs further adjustments, including an improvement of admission criteria, administrative framework, and statistical infrastructure.

Geographische Mobilität – Wohin soll in der Arbeitsmigration die Reise gehen?

Margit Kreuzhuber

JEL-No: J61

Die Mobilitätsbereitschaft ist in den EU-Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ausgeprägt, wobei die Bevölkerung in Italien, Österreich und Griechenland laut Eurobarometer-Befragung am wenigsten mobil ist. In den letzten Jahren hat jedoch – auch als Auswirkung der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – die Zuwanderung aus den südlichen EU-Mitgliedstaaten nach Österreich deutlich zugenommen. Generell dominiert in Österreich mittlerweile die Zuwanderung aus anderen EU-Mitgliedstaaten, sie beträgt mittlerweile zwei Drittel der Nettozuwanderung.

Aufgrund der demographischen Entwicklung wird der Fachkräftemangel künftig deutlich steigen, daher sind neben Initiativen, die am inländischen Arbeitskräftepotenzial ansetzen, auch umfassende Maßnahmen im Bereich der Arbeitsmigration notwendig. Die Rot-Weiß-Rot-Karte war ein erster wichtiger Schritt um die Attraktivität Österreichs für internationale Talente zu steigern, sie birgt aber ein viel größeres Potenzial, das es zu heben gilt. Damit Österreich im internationalen Wettbewerb um die besten Köpfe mithalten kann, braucht es eine Gesamtstrategie für qualifizierte Zuwanderung, die sich ua mit einer gezielten Informationspolitik in ausgewählten Herkunftsländern, einem attraktiven Außenauftritt und der Weiterentwicklung der Willkommenskultur befasst.

Geographic mobility – which direction for labour migration?

Mobility readiness within the population varies widely among EU Member States. A Eurobarometer survey shows that the population of Italy, Austria and Greece is the least mobile. In recent years, however – due to the difficult economic situation in Europe – migration from the Southern EU Member States to Austria significantly increased. In general, though, immigration from other EU Member States dominates in Austria: it amounts to 2/3 of net migration.

This article analyses migration flows to Austria and the effects of the so-called Red-White-Red-Card, which was introduced in July 2011 for individuals from non-EU countries. The article furthermore shows that – due to demographic trends – skills shortages will significantly increase in the future and therefore comprehensive measures in the field of labour migration (policy) seem necessary. In addition to the advancement or reforms of the Red-White-Red-Card, the introduction of an overall strategy for skilled immigration seems necessary and desirable to allow Austria to successfully compete for the best minds in the international competition for skills and labour.

Wie mobil sind die Österreicher?

Gabriele Straßegger

JEL-No: J6

Wir leben derzeit in einer Zeit des massiven Wandels. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie Österreich auf diese Veränderungen reagiert. Der vorliegende Beitrag untersucht Fragen zur Mobilität im beruflichen Kontext, zB ob mehr Mobilität der Österreicherinnen und Österreicher den Fachkräftemangel entschärfen könnte. Die Einbeziehung der Betriebe in die Weiterbildung von arbeitssuchenden Personen könnte den Missmatch am Arbeitsmarkt verringern. Außerdem braucht es die richtigen Rahmenbedingungen, um Mobilität in Österreich zu fördern.

Mobility of Austrian Citizens

We are living in times of far-reaching changes, also in the context of labor markets and mobility. This article addresses the question of labor mobility, looking at the case of Austria. One particular question to be addressed in this context is whether higher labor mobility would help to mitigate the shortage of skilled workers. Further questions of interest concern whether vocational training combined with company-based training reduces the mismatch within the labor market. The final question of interest is to assess the right general framework supporting labor mobility.

Die Zukunft der Arbeit und der Wandel der Arbeitswelt

Werner Eichhorst/Florian Buhlmann

JEL-No: J20, J21, J24, J62

Die Zukunft der Arbeit wird vom technischen Fortschritt, der Globalisierung, dem demographischen Wandel und institutionellen Veränderungen geprägt. Daraus entwickelt sich in Fortschreibung jüngerer Entwicklungen eine vielfältige Arbeitswelt mit erheblichen Unterschieden der Arbeitsbedingungen nach Branchen und Berufen, wobei vor allem kreative, interaktive und komplexere Tätigkeiten und die dafür benötigten Fachkräfte im Mittelpunkt stehen werden. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen an die Unternehmen im Hinblick auf Innovationsfähigkeit und Flexibilität, wobei die Vereinbarkeit mit den Präferenzen der Arbeitskräfte eine zentrale Herausforderung für eine tragfähige Arbeitsorganisation wird.

The future of work – What can we expect?

The future of work will be heavily influenced by technological innovation, global economic integration, demographic ageing and institutional changes. Building upon long-standing trends in employment we can expect a highly diverse employment regime with a strong emphasis on high-skilled, knowledge-intensive jobs. This makes the supply of appropriate skilled labor and the development of flexible work organization models that can reconcile productivity and innovation with individual and family needs a crucial factor of success in developed economies.

Smarter Working – Menschen.Räume.Technologien

Die digitale Transformation von Gesellschaft und Wirtschaft

Wilhelm Bauer

JEL-No: J00

Unsere Gesellschaft – und mit ihr auch viele andere auf der Welt – steht aufgrund des demografischen Wandels, des Fachkräftemangels und der fortschreitenden Digitalisierung unseres Lebens vor neuen tiefgreifenden Herausforderungen: Arbeits- und Lebenswelten befinden sich in einer gewaltigen Transformation, die durch veränderte menschliche Bedürfnisse, das Zusammenwachsen von Arbeit und Leben in einer hybriden Welt sowie technologische Innovationen getrieben wird. Das Internet und digitale Technologien, allen voran auch die mobile Nutzung von Daten, gestalten somit nicht nur unseren Alltag neu, sondern führen auch zu tiefgreifenden Veränderungen in Wirtschaft und Arbeitswelt insgesamt.

Digital Transformation of Society and Economy

Our society – and also many others in the world – are facing drastic challenges due to demographic change, skills shortage and ongoing digitisation: Working and living environments are transforming tremendously driven by altering human needs, new ways of work-life-balancing within a hybrid world as well as innovative technologies. The internet and further digital technologies, essentially mobile usage of data, thus are not only reshaping our daily lives, but are overall changing economy and business profoundly.

New World of Work – Warum kein Stein auf dem anderen bleibt

Michael Bartz/Thomas Schmutzer

JEL-No: L2

Im vorliegenden Beitrag geben die zwei Buchautoren – Michael Bartz und Thomas Schmutzer – des gleichnamigen Buches „New World of Work – Warum kein Stein auf dem anderen bleibt“ einen Überblick über die grundlegenden Veränderungen unserer Arbeitswelten mit besonderem Fokus auf Österreich. Es wird aufgezeigt, warum für ArbeitnehmerInnen neue innovative Arbeitsweisen wichtig sind und warum sich die Unternehmenstransformation in Richtung New World of Work für Betriebe rechnet.

Außerdem wird in diesem Beitrag skizziert, welche Schritte in Unternehmen auf dem Weg in Richtung New World of Work erforderlich sind.

Michael Bartz und Thomas Schmutzer haben in dieser Zusammenfassung viele Jahre praktischer Erfahrung aus Industrieprojekten und angewandter Forschung einfließen lassen und heben in der nachfolgenden Darstellung ausgewählte Unternehmensbeispiele aus Österreich hervor.

New World of Work – No stone remains unturned

The ways we work are changing fundamentally. The authors of the book “New World of Work” – *Michael Bartz and Thomas Schmutzer* – explain in this article which changes are currently ongoing in corporate organisations and what the implications are for management and their workforce. They clearly show why these changes have become a process with its own dynamic, as there stands a clear positive business case behind the New World of Work from the view of corporate management. On the other hand, as well

employees have interest in the New World of work and drive changes bottom up due to the benefits of innovative work models for work and life quality and changing expectations. The authors provide as well a clear roadmap for the transformation of corporate organisations towards New World of Work. All their insights, which they share in this article at hand, are based on practical experience from industry and on results from New World of Work research.

Einkommensmobilität anhand des Konzepts des „positional change“ in Österreich

Christoph Reithofer

JEL-No: J6

Die Konzepte zur Einkommensmobilität beschäftigen sich damit, wie sich die individuellen Einkommen in einer Gesellschaft im Zeitverlauf ändern. Ein Konzept zur Mobilität ist der „positional change“. Bei diesem wird untersucht, wie sich die Positionen von Haushalten oder Personen in der Einkommensverteilung im Zeitverlauf ändern. Auf Basis dieses Konzeptes und daraus abgeleiteten Maßzahlen und Darstellungsformen wird die intragenerationale Einkommensmobilität in Österreich dargestellt. Datengrundlage sind EU-SILC Daten, die eine Analyse im Zeitverlauf und einen Vergleich mit anderen europäischen Ländern erlauben. Abschließend wird untersucht, welche Merkmale jene Haushalte haben, die in der Einkommenshierarchie aufsteigen, absteigen oder auf ihrer Position verbleiben.

Analysing income mobility by means of the concept of positional change

Concepts of income mobility deal with the question how incomes of individuals change over time. One concept of income mobility is positional change which refers to the pattern of movements of individuals between positions within the income distribution. This concept is used to illustrate intragenerational income mobility in Austria. EU-SILC data is the basis for our analysis of mobility over time and in comparison with other european countries. Also socioeconomic variables of households which move or stay on there position are of interest and can be analysed with EU-SILC data.