



# REGION SCHWECHAT SWOT-ANALYSE

**WS 2010/11**

**REGION 1**

Christina ARTHOLD  
Daniel PROCHASKA  
Denise RASZTOVITS  
Dorothea SCHIER  
Christina WINKLER

**BETREUUNG:**  
Gerhard Grüblinger

FB für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik  
FB für Stadt- und Regionalforschung  
Technische Universität Wien

1.	<b>ZIEL DER LEHRVERANSTALTUNG</b> .....	1
2.	<b>SWOT</b> .....	2
	2.1. Stärken .....	2
	2.2. Schwächen .....	4
	2.3. Chancen .....	6
	2.4. Risiken .....	8
3.	<b>ENTWICKLUNGSPOTENTIALE UND HEMMNISSE</b> .....	10
	3.1. VEP - Vorhandene Entwicklungspotentiale .....	10
	3.2. EEP - Erschließbare Entwicklungspotentiale .....	11
	3.3. KEH - Künftige Entwicklungshemmnisse .....	13
	3.4. VEH - Vorhandene Entwicklungshemmnisse .....	14
4.	<b>ENTWICKLUNGSOPTIONEN UND SZENARIEN</b> .....	16
	4.1. Szenario 1 - „wirtschaft+wissen=wachstum“ .....	16
	4.2. Szenario 2 - „untergang durch abhängigkeit .....	17
	4.3. Szenario 3 - „lernende, eigenständige region“ .....	18
5.	<b>SWOT-MATRIX</b> .....	23

# 1. ZIEL DER LEHRVERANSTALTUNG

Im Zuge des Projektes 2 der Studienrichtung Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien im Wintersemester 2010/11 und Sommersemester 2011 soll ein interkommunales Entwicklungskonzept für die Region Schwechat erstellt werden. Die Region definiert sich über die acht Regionsgemeinden Schwechat, Fischamend, Zwölfaxing, Klein-Neusiedl, Enzersdorf an der Fischa, Himberg, Schwadorf und Rauchenwarth. Im Rahmen des P2 wird im Wintersemester neben der Bestandsaufnahme eine Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse durchgeführt. Im Rahmen dieser Analyse werden mögliche Entwicklungsoptionen für die Region entworfen und dargestellt - diese dienen in weiterer Folge auch als Grundlage für das Leitbild, welches im kommenden Sommersemester entwickelt wird.

In Form der SWOT-Analyse werden Daten und Vorwissen aus den Strukturanalysen, welche im Wintersemester 2010/2011 erarbeitet wurden, zu Aussagen über die beeinflussbaren gemeindeinternen Stärken und Schwächen sowie zu Ausführungen über externe und teilweise kaum beeinflussbare Chancen und Risiken der Region verarbeitet.

In weiterer Folge werden hieraus qualitative Aussagen über Entwicklungspotentiale aber auch Entwicklungshemmnisse für die Region getroffen und diese zu möglichen Entwicklungsszenarien, welche alternative Entwicklungswege einer Region darstellen können, zusammengeführt.

Es werden in Folge nacheinander die beeinflussbaren, regionalen Faktoren, d.h. die Stärken und Schwächen, welche die Region charakterisieren, kurz beschrieben. Die einzelnen Punkte dafür wurden vorab gemeinsam mit allen Gruppen in einem SWOT-Workshop erarbeitet.

### 2.1. Stärken

#### **REGION SCHWECHAT ALS WIRTSCHAFTSSTANDORT**

Der Raum Schwechat ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort im Ballungsraum Wien-Süd. Die Lage zwischen den beiden Twin-Cities Wien und Bratislava sowie die internationale Erreichbarkeit durch den Flughafen Wien-Schwechat können als immense Vorteile betrachtet werden. Durch die S1 und den Autobahnanschluss herrschen optimale verkehrliche Erreichbarkeitsbedingungen. Diese internationale Vernetzung sowie die guten Standortfaktoren begünstigen Betriebsansiedlungen zusätzlich und spiegeln sich derzeit in einer heterogenen Wirtschaftsstruktur im Einzelhandel sowie einem ausgewogenen Branchenmix wider.

#### **ARBEITSPLATZPOTENTIAL**

Durch die Verlagerung der Stadt Wien in Richtung Süden kommt es in Folge aufgrund der guten Standortfaktoren zur Ansiedlung von Betrieben in Verbindung mit hohem Arbeitsplatzpotential - die stabile Arbeitsmarktsituation sowie die niedrige Arbeitslosenquote bestätigen diesen Prozess. Ergänzend dazu sind mit der OMV und der Flughafen Wien AG zwei bedeutende Arbeitgeber direkt in der Planungsregion angesiedelt und auch die Betriebsstruktur generell in den Planungsgemeinden ist als positiv zu bewerten.

#### **ERHALTUNGSWÜRDIGES IN DER REGION**

Die Region wurde im Laufe des letzten Jahrhunderts stark von außerhalb beeinflusst. Trotz der fortwährenden Intensivierung in der Region gibt es kaum zersiedelte und sehr kompakte Orte - die „alten“ Ortskerne sind bemerkenswert gut erhalten. Die Erhaltung dieser Ortskerne auch in der Zukunft ist von großem Wert und wird als identitätsstiftend angesehen. Des Weiteren ist die Region Schwechat mit einer Vielzahl an wertvollen, natürlichen Ressourcen begünstigt. Es gibt mehrere schützenswerte Tierarten (Großtrappe, Ziesel, Biber) sowie großteils gut erhaltene Kulturlandschaften. Auch die Ausgrabungen in Carnuntum sind heute noch von großer, archäologischer Bedeutung und darüber hinaus ein wichtiger Anziehungspunkt für Touristen.

## **NETZWERKE/SOZIALES**

Das Dialogforum sowie politische Kooperationen und Bürgerinitiativen in Verbindung mit dem Flughafen führen bereits zu ersten Annäherungen zwischen unterschiedlichen AkteurInnen in den Regionsgemeinden. Diese sollen für die weitere Profilierung auch auf nicht-politischer Ebene unbedingt forciert werden. Für die sozialen Interaktionen in der Region ist das besonders intensive Vereinswesen von großer Bedeutung, da mithilfe von diesem wesentliche Fundamente für das Zusammenleben und die Gemeinschaftsbildung innerhalb der Gemeinden geschaffen werden können. Ein ausgeprägtes Vereinsleben schafft die Möglichkeit, die Einwohner an die Region zu binden und dient somit auch als wichtiger Faktor für das soziale Leben in den Planungsgemeinden.

## **SOZIALE/TECHNISCHE INFRASTRUKTUR**

Sowohl die vorhandene soziale Grundausstattung mit Pflichtschulen, als auch die ausreichende Anzahl an Betreuungsplätzen für Senioren und Pflegebedürftige ist in Zeiten des demografischen Wandels für die Region besonders wichtig. Die Region Schwechat besitzt eine gute Versorgung in punkto Ausbildung, Gesundheitseinrichtungen und Betreuungseinrichtungen, auch ein Ärztezentrum in Mannswörth ist vorhanden. Des Weiteren ist auch die gute technische Infrastruktur zu erwähnen. Optimale Netzversorgung bei Internet und Handy, bedingt durch die Nähe von Wien, großteils flacher Landschaft und kompakten Siedlungskernen bieten gute, technische Vernetzung, zusätzlich gibt es mit dem Abwasserverband Schwechat als weitere Infrastruktureinrichtung bereits Kooperationen zwischen den Gemeinden.

## **HOHE KOMMUNALERTRÄGE**

Die Ansiedlung großer Konzerne, wie OMV und Flughafen in der Region ermöglicht den Gemeinden einen finanziellen Vorteil in Form von hohen Kommunalerträgen. Die höchsten Einnahmen verzeichnet dabei Schwechat aufgrund der hohen Anzahl von Arbeitsplätzen (OMV, Brauerei und Flughafen Wien AG). Ebenfalls vom Flughafen profitieren die Planungsgemeinden Fischamend sowie Schwadorf und Klein-Neusiedl, da sich der Flughafen über die Gemeindefläche dieser Orte erstreckt. Der Vergleich mit dem Land Niederösterreich zeigt, dass Schwechat, die Gemeinde Schwadorf und die Gemeinde Klein-Neusiedl deutlich über dem Durchschnitt der NUTS-3-Region und Niederösterreich liegen. Zusätzlich werden vom Flughafen Ausgleichszahlungen an jene Regionsgemeinden geleistet, die besonders stark vom Fluglärm betroffen sind, damit verbunden auch ein Umweltfonds zur finanziellen Entschädigung der Schadstoffemissionen.

## **REGIONALE PRODUKTE**

Die natürlichen Ressourcen haben auch in wirtschaftlicher Hinsicht wesentlich zur Entwicklung der Region beigetragen: ein so bedeutender Konzern wie die OMV wäre beispielsweise ohne die vorhandenen Ressourcen nie möglich gewesen. Die Qualität der Böden in der Region ist sehr gut und optimal für die Landwirtschaft geeignet. Die landwirtschaftlichen Produkte werden auch teilweise gut vermarktet (Beispiel Ziegenmilchprodukte). Mit der Biermarke „Schwechater“ kann sich die Region auch national einen Namen machen.

## **2.2. Schwächen**

### **BAUVERBOTE**

Derzeit herrscht aufgrund des überhöhten Lärmpegels, ausgehend vom Flughafen Wien-Schwechat nach Gesetz ein Bauverbot für alle Gemeinden der Planungsregion. Eine räumliche Ausweitung sowie bauliche Erweiterung ist daher nur bedingt und innerhalb der Siedlungsgrenzen möglich. Diese führt auch zu einer großen Einschränkung im Bezug auf planerische Tätigkeiten. Auch innerhalb der Orte lassen nahezu aufgebrauchtes Bauland, wenig Baulandreserven sowie Baulandwidmungen im Hochwasserbereich kaum Adaptierungen zu.

### **VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG**

Das Verhältnis zwischen MIV und ÖV in der Region ist als unausgewogen zu bewerten, der MIV-Anteil ist auffallend hoch. Grund dafür ist die schlechte, nicht flächendeckende ÖV-Erschließung in der Region- die Benutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln ist z.T. mit dreifachem Zeitaufwand verbunden und es gibt nicht in jeder Gemeinde Schienenverkehr. Trotz des doch recht stark ausgeprägten Pendelverhaltens nach Wien ist die Pendlermobilität – insbesondere auch im Vergleich zum westlichen Teil des Ballungsraumes Wien-Süd – doch eher gering. Auch was wirtschaftliche Anforderungen betrifft, zeigen sich teils große Schwächen für eine positive Entwicklung - bezogen auf den Schienenverkehr gibt es in der Planungsregion derzeit keinen Güterterminal zum Verladen.

### **FLUGLÄRM**

Im Bezug auf die Lebensqualität stellt der Fluglärm in der Region eine große Einschränkung dar. Viele planerische Entwicklungsoptionen in Richtung Naherholung oder Tourismus werden dadurch erschwert. Aufgrund des Baus der 3. Piste ist diesbezüglich noch keine Besserung in Sicht, es gibt jedoch Förderungen seitens des Umweltfonds für beispielsweise das Einbauen von Schallschutzfenstern.

## **UMWELTEINFLÜSSE (EXCL. FLUGLÄRM)**

Abgesehen von Lärm ergeben sich durch die Nähe zum Flughafen auch weitere Umweltbelastungen, der hohe Anteil an fossilen Energieträgern führt zu ungewünschten Luftbelastungen und Emissionen (auch bedingt durch Autobahnnähe und hohem MIV-Anteil), auch Winderosionen sind in landwirtschaftlicher Hinsicht als große Störfaktoren zu sehen. Des Weiteren trägt auch die angrenzende Raffinerie verstärkt dazu bei, dass im Grundwasser teils schwere, punktuelle Belastungen auftreten.

## **BARRIEREN**

Die Planungsregion weist aufgrund ihrer Lage eine Vielzahl von Barrieren auf. Einerseits mit dem Flughafen, der sich in der Mitte der Regionsgemeinden befindet und die Region gewissermaßen teilt. Des Weiteren weisen auch die Autobahn im Osten, die Stadt Wien im Norden sowie der Nationalpark Donauauen im Nord-Osten eine Barrierewirkung auf, welche eine Erweiterung der Region in Richtung Norden als schwierig gestaltet.

## **REGIONSGEFÜHL UND KOOPERATION**

Gemeindekooperationen sind abgesehen von politischen „Zweckgemeinschaften“ wie dem Dialogforum wenige vorhanden, Grund dafür ist mitunter das fehlende Interesse der Gemeinden. Einige auffallende Schwächen werden nachfolgend aufgezählt:

- „Ruf“ von Schwechat - oft gebranntmarkt als Industriestadt im negativen Sinne
- kein Auftreten als ganze Region, wenig vorhandenes Regionsgefühl, keine innere Stärkung
- kaum Kooperationsbereitschaft trotz der bereits gegründeten Kleinregion „Römerland Carnuntum“
- fehlende gemeinsame Vermarktung von regionalen Potentialen, wirtschaftlichen Standortbedingungen, Produkten (z.B. regionale Spezialitäten in der Gastronomie), Erreichbarkeiten
- starke Heterogenität zwischen den Gemeinden, Schwechat und Fischamend als Aushängeschild, Umlandgemeinden wirtschaftlich und lagetechnisch benachteiligt, auch stark heterogene Internetpräsenz, wenige Hinweise oder Links auf übrige Regionsgemeinden

### **NATIONALPARK / ERHOLUNGSQUALITÄT**

Mit dem Nationalpark Donauen im Nordosten der Planungsregion befindet sich ein national sehr bedeutender Naturschutzpark im Gebiet. Der Park besitzt großes Potential, um sich zu einem wichtigen Naherholungsraum für angrenzende Bewohner zu entwickeln. Eine besondere Chance ergibt sich hierbei durch die Renaturierung der Fließgewässer. Bei dem bestehenden Radweg von Wien nach Bratislava könnte man mit einer Radstrecke in die Region möglicherweise auch den Radtourismus forcieren. Auch Schwechat als Sportstadt 2011 könnte diesen „Titel“ nutzen, um das Sportangebot noch zu erweitern - auch regional.

### **VERNETZUNG (INKL. FLUGHAFEN)**

Eine Vernetzung und Entwicklung eines Regionsgefühls ist für die Region sehr wichtig. Mit dem Flughafen erlangt Schwechat bereits einen hohen Bekanntheitsgrad. Nun gilt es, sich als Region gemeinsam zu profilieren und zu vermarkten. Dazu ist eine Kooperation unter den Gemeinden unerlässlich. Der Flughafen soll dabei auch eingebunden werden und nicht mehr als ausschließlicher Störfaktor, sondern profitabler Wirtschaftsfaktor und Chance für eine globale Vernetzung angesehen werden. Die nationale und internationale Bedeutung und Bekanntheit sollte für Ansiedlungen genutzt werden und der Raum besser vermarktet werden. Auch zwischen den Gemeinden sollten Verbesserungen bei Kooperationen stattfinden, Verlinkungen, gemeinsame Werbung und Kooperationsplattformen wären Schritte, diesen Prozess voranzutreiben. Auch die LEADER-Region Römerland Carnuntum, bei der alle Planungsgemeinden bis auf Himberg Mitglied sind, wäre eine Möglichkeit zur Profilierung.

### **LAGE**

Mit der Nähe zu Wien hat die Planungsregion einen klaren Vorteil, aufgrund der unmittelbaren Nähe kann von der dortigen Infrastruktur sowie dem großen Angebot profitiert werden. Durch die gute Verkehrsanbindung wird der Austausch zwischen dem Raum Schwechat und den Zentren zunehmend verstärkt. Des Weiteren liegt die Region in Richtung des wirtschaftlich immer bedeutender werdenden Ostens - Bratislava und Wien forcieren als nahest gelegene europäische Hauptstädte (Twin-Cities) ihre Kooperationen immer mehr, Schwechat liegt dabei zwischen den Städten und hat den bedeutendsten Flughafen in der Region. Dieses Potential sollte genutzt werden, um den Raum auch international zu etablieren.



## **IS-AUSBAU / ÖV-AUSBAU**

Der Bau der Götzendorfer Spange schafft eine wichtige Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten Wien und Bratislava (Pressburger Bahn und Ostbahn). Die Region wird somit mehr in den Schienenverkehr integriert, dies kann in weiterer Folge unter Umständen auch zu einer Senkung des MIV führen eine eventuell steigende ÖV-Begeisterung herbeiführen. Des Weiteren werden zwei Umfahrungen für die beiden Gemeinden Zwölfaxing und Klein-Neusiedl gebaut, eine Chance für das Ortsleben sowie den Öffentlichen Raum in den Gemeinden einerseits, des Weiteren werden aufgrund der optimierten Erreichbarkeit neue, attraktive Standorte für Betriebsansiedelungen erschlossen. Des Weiteren soll auch der Ausbau der Fernwärme in den nächsten Jahren erfolgen.

## **BROWN-FIELD-ENTWICKLUNG**

Dies beschreibt die Entwicklung bzw. die funktionale Reaktivierung von brachliegenden Flächen. In der Region herrscht aufgrund des Bauverbots derzeit wenig Spielraum zur baulichen Erweiterung, es können dadurch durch die Wiederbelebung von Brachen alte, neue Flächen erschlossen werden. Möglichkeiten dazu gibt es viele, ein Beispiel dazu ist die Brauerei in Schwechat, für die es gilt, neue Nutzungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Eine kulturelle Widmung wird derzeit bereits in Himberg umgesetzt. Hier soll ein alter Industriestandort künftig als „Kunstdepot“ dienen.

## **FLUGHAFENAUSBAU**

Sowohl als Chance, als auch als Risiko ist die geplante Erweiterung des Flughafens einzustufen. Die geplante Erweiterung betrifft zum Ersten den Bau der 3. Piste sowie den „Skylink“. Relevant für die Bewohner der Region ist primär der Bau der 3. Piste, welcher mit den Konsequenzen für die Region und deren BewohnerInnen, wie weiter steigenden Umweltbelastungen und Lärm verbunden ist. Ein weiterer Punkt ist die Siedlungsentwicklung, welche wegen der weiter anhaltenden Bauverbote aufgrund zu hohen Umweltbelastungen und Lärmpegel weiterhin stark eingeschränkt erfolgen müsste. Die Kehrseite der Medaille ist der wirtschaftliche Zugewinn - durch den Bau werden weitere Arbeitsplätze in der Region geschaffen, und die Gemeinden könnten durch die Ausgleichszahlungen höhere kommunale Einkünfte lukrieren. Es ist also vorerst schwierig, den Ausbau des Flughafens zu bewerten und als negativ oder positiv zu kategorisieren.

### **UMWELTBELASTUNGEN**

Aufgrund des steigenden Flugverkehrs kann es in Zukunft tendenziell zu massiveren Umweltbelastungen kommen, da gerade vom Flughafen und der Raffinerie starke Belastungen für sowohl Luft, als auch Grundwasser ausgehen. Auch jetzt kommt es teils bereits zu alarmierenden Werten, ein Ausbau des Flughafens würde diese Entwicklung noch zusätzlich schüren. Auch der zusätzlich erwartete Lärm wird sich auf die bauliche Entwicklung negativ auswirken.

### **VERKEHRSINFRASTRUKTURAUSBAU**

Grundsätzlich kann der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwar als positiv bewertet werden, jedoch sind unter Umständen Risiken für die betroffenen Gemeinden zu erwarten. Im Zusammenhang mit Umfahrungen kann es hier aufgrund mangelnder Infrastruktur im Zentrum schlimmstenfalls zum Aussterben des Ortskerns führen - auch die Kaufkraft lässt mangels Durchzugsverkehr nach und verlagert sich auf in kürzerer Zeit zu erreichende Ziele wie nahegelegene Einkaufszentren.

### **DEMOGRAFISCHER STRUKTURWANDEL**

Ein weiteres Risiko stellt zudem die derzeitige Bevölkerungsentwicklung dar, tendenziell kommt es aufgrund mangelndem Nachwuchs zu einer fortwährenden Überalterung, auf welche aus raumplanerischer Sicht auch baulich reagiert werden muss. Da die Region derzeit sehr MIV-lastig ist, ist für immobile Menschen ein Leben in den kleineren Umlandsgemeinden oftmals schwierig, da Ballungszentren wie Wien lediglich sehr mühevoll mit dem Bus erreicht werden können. Auch das Wegziehen der jungen Bevölkerung nach Wien stellt ein massives Problem in der örtlichen Entwicklung dar. Zudem schlagen sich auch in der Wirtschaft immer mehr Trends in Richtung Dienstleistungs- bzw. Informationsgesellschaft durch, für die Region, in welcher der Primärsektor/Landwirtschaft einen hohen Stellenwert einnimmt, kann dies ebenfalls verhängnisvoll sein.

## **ABHÄNGIGKEITEN**

Eine Problematik in der Untersuchungsregion stellt die Abhängigkeit von wenigen, großen Betrieben dar. Dominant hierbei sind die Rafferie und die Flughafen Wien AG, beide sind von fossilen Ressourcen abhängig, was einen großen Nachteil für die regionale Wirtschaft mit sich bringt. Des Weiteren bildet Schwechat das einzige Zentrum in der Region, die übrigen Regionsgemeinden sind auf Grund ihrer Größe, fehlenden Infrastruktur und teils peripheren Lage oft stark benachteiligt und abhängig von der Infrastruktur in den Zentren. Zudem ist die Nähe zu Wien in wirtschaftlicher Hinsicht ebenfalls nicht immer als Vorteil zu werten, da viel an Kaufkraft in die Hauptstadt abfließt.

## **KONKURRENZ**

Aufgrund der Nähe zu anderen, stärkeren Zentren wie beispielsweise Wien bzw. SCS in Vösendorf und seiner Lage im Ballungsraum geht ein großer Teil der Kaufkraft an die anliegenden Zentren verloren. Auch die Erschließung in Richtung Osten kann neben Chancen auch Risiken beinhalten, wie beispielsweise große Passagierverluste in Richtung Flughafen Bratislava.

## **AUFBRAUCH DER FOSSILEN RESSOURCEN**

Die Knappheit der fossilen Ressourcen spielt besonders in der Region Schwechat eine große Rolle, da die beiden großen Konzerne, welche dort angesiedelt sind beide von diesen Energieträgern wirtschaftlich abhängig sind.

## 3. ENTWICKLUNGSPOTENTIALE UND HEMMNISSE

Durch die Verknüpfung der oben beschriebenen internen und externen Faktoren, werden nachfolgend vorhandene und erschließbare Entwicklungspotentiale sowie künftig mögliche und vorhandene Entwicklungshemmnisse abgeleitet. Die Verknüpfungen werden zur Übersicht am Ende des Berichts in einer Matrix grafisch dargestellt.

### 3.1. VEP - Vorhandene Entwicklungspotentiale

Aus der Überlagerung der bestehenden Stärken der Gemeinde mit den Chancen ergeben sich die vorhandenen Entwicklungspotentiale, sprich Entwicklungsmöglichkeiten für die alle nötigen Voraussetzungen bereits bestehen.

#### **VEP 1 - REGION SCHWECHAT ALS ZENTRALER, UNABHÄNGIGER ORT**

Die Region lässt sich auf Grund der guten Verkehrsanbindung zu Wien und Bratislava als Zentrum signifizieren. Des Weiteren bietet die Region auf Grund des Flughafens, der größten Raffinerie Österreichs und weiteren bedeutsamen wirtschaftlichen Betrieben ein enormes Arbeitsplatzpotential und bildet somit einen wirtschaftlich dynamischen Wirtschaftsstandort, sowie globale Erreichbarkeit. Die Stadt Schwechat ist sowohl als Industriestadt als auch für ihr weitreichendes Angebot bei Bildungs- und Forschungseinrichtungen bekannt und könnte diesen Ruf durch weitere Ansiedlung von Technologiezentren oder spezialisierten Schulen noch weiter ausbauen und sich gemeinsam mit der Region mithilfe von Spezialisierungen besser positionieren und präsentieren.

#### **VEP 2 - IDENTITÄT UND VERNETZUNG DER REGION**

Die Region verfügt über mehrere bekannte ansässige Betriebe sowie Vernetzungen, welche eine regionale Identität schaffen und das Zusammengehörigkeitsgefühl stärken. Beispielsweise das als Marke geläufige „Schwechater Bier“ der Brauerei Schwechat sowie Ziegenprodukte der Familien Köstlinger in Himberg. Des Weiteren trägt auch der im Norden der Region angrenzende Nationalpark der Donau–Auen zu einer hochwertigen Erholungsqualität bei. Auch der Flughafen führt in der Region zwanghaft zu Berührungspunkten zwischen den acht Gemeinden und des Betriebes. So wurde beispielsweise ein „Dialogforum“ gegründet, welches aktuelle Fluggeschehen, die Ausbaupläne des Flughafens und die Auswirkungen für Gemeinden, Bürgerinnen und Bürger behandelt. Wünschenswert wären jedoch zusätzliche

Kooperationen, welche nicht nur auf politischer Ebene existieren, sondern Beitrag zu einer gemeinsamen Entwicklung liefern wollen - das „Wir-Gefühl“ in der Region muss gestärkt werden. Gemeindeintern funktioniert dies bereits gut - das Vereinsleben in der Region ist sehr aktiv. Es gibt zahlreiche Kooperationen und Vernetzungen beispielsweise die Musikschule „Südheide“ oder das „Bildungswerk“ in Zwölfaxing. Vorallem bei Bildungsangeboten in der Region gibt es viele Vernetzungen und Kooperationen, was gleichzeitig wieder das Zusammengehörigkeitsgefühl der Gemeinde stärkt.

### **VEP 3 - WIRTSCHAFTSSTANDORT / UMGANG MIT BRACHEN UND BEBAUTEN FLÄCHEN**

Auf Grund der günstigen Lage im Industrieviertel bieten sich in der Region zahlreiche potentielle Wirtschaftsstandorte an. Zu den wesentlichen Betrieben zählen die Erdölraffinerie der OMV AG, die Schwechater Brauerei, Schwechater Kabelwerke AG sowie Luftfahrtstandort verbundenen Unternehmen wie Austrian Airlines, Austro Control und VIE Vienna International Airport / Flughafen Wien AG. Die Region ist somit auf Grund der vielen potentiellen Wirtschaftsstandorte und der Nähe zu Wien und Bratislava ein wichtiges Arbeitsplatzzentrum für die gesamte Umgebung. Als künftige Entwicklung für die Region könnte sich eine Entwicklung der Brown-Fields (eine Brache, sowohl Acker oder Wiese als auch ein Grundstück, welches sich in einmal in menschlicher Nutzung befand) bewähren. Erstrebenswert wäre eine Eingliederung der leerstehenden Brachen um weitere Standorte für Industrie und Wohnbau (auf Grund der hohen Nachfrage in einigen Gemeinden) zu schaffen.

### **VEP 4 - OPTIMIERTE INFRASTRUKTUR**

Durch die vergleichsweise hohen Kommunalsteuereinnahmen können in weiterer Folge auch große, der Regionsentwicklung dienliche Infrastrukturprojekte, wie der Bau der Götzendorfer Spange realisiert werden, was der Region in punkto Erreichbarkeit und Ausstattung mit technischer Infrastruktur sehr zugute kommt. Des Weiteren können durch den Ausbau des Flughafens ebenfalls Ausgleichszahlungen lukriert werden, welche in eine positive Regionsentwicklung investiert werden können.

## 3.2. EEP - Erschließbare Entwicklungspotentiale

Die erschließbaren Entwicklungspotentiale leiten sich aus der Verschneidung der bestehenden Schwächen mit den vorhandenen Chancen ab, hier ergeben sich also Möglichkeiten der Entwicklung, die bisher noch nicht genutzt wurden, jedoch durchaus Optionen für die Zukunft darstellen könnten.

### **EEP 1 - FLÄCHENSCHONENDER UMGANG MIT BAUVERBOT- VERDICHTUNG DER SIEDLUNGSSTRUKTUR**

Auch in einer Verdichtung der Siedlungsstruktur infolge der Wirksamkeit Bauland mobilisierender Maßnahmen könnten sowohl in städtebaulicher Hinsicht (kompaktes Ortsbild) als auch hinsichtlich neuer Nutzungsmöglichkeiten von bisherigen Baulücken (z.B. Naherholung, Freizeit) erhebliche Entwicklungspotentiale liegen. Eine Möglichkeit dazu bietet die Brown-Field-Entwicklung - mit einer Reaktivierung und Nutzung brachliegender Flächen können Standorte für neue Betriebe sowie Wohnstandorte ausgemacht werden.

### **EEP 2 - VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG - SCHWERPUNKT AUF ÖV**

Ein Ausbau bzw. die Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehrs innerhalb der Region, aber auch in die Zentren wie nach Wien, könnte sich auf die ganze Region positiv auswirken. Das Verkehrsproblem morgens und abends könnte verringert und auch die Umweltbelastungen zumindest eingeschränkt werden. Die schlechte ÖV-Anbindung wirkt sich auch negativ auf die Standortqualität aus, besonders für dependente oder immobile Personen, wie Senioren und Schüler. Optimierungen sind daher besonders in stark überalterten Gemeinden wie Klein-Neusiedl anzustreben. Außerdem sollte auch im Bezug auf Nachhaltigkeit und in ökologischer Hinsicht der ÖV und auch ein ausgebautes Radwegenetz als Alternativen zum MIV bestehen können.

### **EEP 3 - REPRÄSENTATIVES NAHERHOLUNGS- GEBIET / AUSBAU RADWEGENETZ**

Mit dem Nationalpark Donauauen befindet sich ein riesengroßes Naherholungs- und Rückzugsgebiet angrenzend im Norden der Region. Derzeit werden Region und Naturschutzpark noch von der querenden Autobahn geteilt, es herrscht jedoch viel Potential die Flächen mit neuen Fußwegen sowie Radwegen besser zu erschließen (ebenfalls innerhalb der Region). Diesbezüglich gibt es auch bereits einige Kooperationen zwischen Nationalpark und Gemeinden, mithilfe guter Vermarktung können auch bisher nicht erschlossene Märkte, wie Bereiche im Radtourismus oder sanftem Tourismus in Betracht gezogen werden.

## **EEP 4 - LAGE ZWISCHEN WIEN UND BRATISLAVA**

Mit dem Bau der Götzenburger Spanne wird ein weiterer Schritt in Richtung optimaler Erreichbarkeit der beiden Hauptstädte Wien und Bratislava unternommen. Die Region ist an diese Verbindung direkt angebunden und liegt somit ideal inmitten der beiden Zentren. Sollten die beiden Städte wie prognostiziert, immer weiter zusammenwachsen, kann sich der Raum Schwechat als wichtiger zugehöriger Wirtschaftsraum profilieren. Der Flughafen mit seiner immer höheren Bedeutung kann dazu ebenfalls einen wesentlichen Teil mithilfe von globaler Vernetzung beitragen.

## **EEP 5 - SCHWECHAT ALS WISSENSSTANDORT**

Mit seiner Nähe zu Wien, der Lage im Ballungsgebiet, der Erreichbarkeit durch den Flughafen und der guten technischen Infrastruktur hat Schwechat gute Voraussetzungen für die Entwicklung zu einem Wirtschafts/Wissensstandort. Durch die Nähe zu Wien, aber dem Vorteil bei guter Infrastruktur doch „am Land“ zu wohnen, gibt es hier viel einmaliges Potential, sowohl für Technologiestandorte als auch für spezialisierte Schulen (z.B. Fachhochschule Standort). Beim „Anschluss an die Informationsgesellschaft“ muss man zwei Aspekte berücksichtigen: einerseits die technische Umsetzung (z.B. flächendeckendes Breitbandinternet, gute Homepages), die eine Steigerung der Attraktivität der Planungsregion (vor allem für junge Menschen) mit sich zieht, andererseits auch die damit verbundene Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen im IT-Bereich, was eine Aufwertung der Region mit sich bringen würde.

### 3.3. KEH - Künftige Entwicklungshemmnisse

Die nachfolgend beschriebenen künftig möglichen Entwicklungshemmnisse ergeben sich aus der Betrachtung der bestehenden Stärken der Gemeinde unter dem Einfluss bestimmter Risiken, welche von der Gemeinde kaum beeinflussbar ist.

#### **KEH 1 - DEMOGRAFISCHER WANDEL / STRUKTURELLER WANDEL**

Bei einem unverändert geringen Angebot an Bildungseinrichtungen und Freizeitmöglichkeiten, insbesondere für junge Bewohner wird es zu demographischen und strukturellen Verschiebungen kommen, indem junge Menschen verstärkt abwandern und die Älteren zurückbleiben. Dieser Umstand wird eine Umstrukturierung in der sozialen Versorgung nötig machen. So werden beispielsweise Kindergartenplätze reduziert und Volks- und Hauptschulen zusammengelegt, die Kapazität der Pflegeeinrichtungen wird jedoch erhöht werden müssen.

#### **KEH 2 - STEIGENDE UMWELT- UND LÄRMBELASTUNG**

Durch einen möglichen Ausbau des Autobahn- und Schnellstraßennetzes (Lobau- Tunnel) sowie des geplanten Flughafenausbaues ist mit einer verstärkten Zunahme des Verkehrslärms zu rechnen. Hinzu kommt mittelfristig eine verstärkte Umweltbelastung durch steigende Auto- und Flugzeugabgase. Diese Umstände führen insgesamt zu einer Verringerung der Attraktivität bei der Erschließung neuer Siedlungsgebiete.

#### **KEH 3 - VERBRAUCH DER LOKALEN FOSSILEN RESSOURCEN**

Längerfristig ist mit einer Verknappung der fossilen Treibstoffe zu rechnen. Durch den Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln, die von fossilen Energieträgern unabhängig sind und gleichzeitig steigender Treibstoffpreise, werden künftige Pendlerfahrten massiv verteuert und erschwert. Die in der Nähe ansässige erdölverarbeitende Industrie wird sich zwangsläufig auf alternative Produktangebote bzw. Produktionsmethoden umstellen müssen, da sonst ein massiver Verlust an Arbeitsplätzen droht.

#### **KEH 4 - KAUFKRAFTABFLUSS DURCH ZUSÄTZLICHE KONKURRENZ**

Mangelnde Kooperationen zwischen den Gemeinden und auch die Abhängigkeit vom Regionszentrum Schwechat bzw. Wien in punkto Infrastruktur könnte zu einem Abfluss der Kaufkraft zugunsten angrenzender Ballungszentren (Wien Vösendorf) führen und somit die Region wirtschaftlich stark schwächen. Die Branchenvielfalt muss erhalten bleiben.



## 3.4. VEH - Vorhandene Entwicklungshemmnisse

Die bereits vorhandenen und gegebenenfalls kaum abzuwendenden Entwicklungshemmnisse ergeben sich aus Kombination der Schwächen der Gemeinde einerseits mit den externen, nicht beeinflussbaren Risiken andererseits.

### **VEH 1 - UMWELTEINFLÜSSE AUF DAS BAUEN IM UMLAND**

Dass der Betrieb eines Flugplatzes neben all seiner Vorteile unweigerlich mit negativen Auswirkungen in Verbindung steht, ist unvermeidbar. Da von ihm zahlreiche Lärm-, sowie Geruchsimmissionen ausgehen, ist das Umland dazu verpflichtet, auf diese zu reagieren. Schon in den Leitzielen des Niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes wird der Schutz vor Lärm- und Geruchsschädigungen angeführt. Jene Ortsteile, welche noch im geringeren Ausmaß vom Flugzeuglärm betroffen sind, werden durch Lärmschutzwälle so gut wie möglich davon abgeschirmt. Beim Erreichen einer gewissen Schallgrenze ist eine Bebauung aber jedenfalls zu versagen. Es ist jedoch nicht ausschließlich der Flugverkehr, der den Gemeinden die Bautätigkeiten versagt oder erschwert. Auch von die OMV Raffinerie gehen beträchtliche Immissionen (hier vor allem Schadstoffe) aus.

Da die Regionsgemeinden den ihnen für die Baulandwidmung zur Verfügung stehenden Teil des jeweiligen Ortes bereits beinahe ausgeschöpft haben, sind sie siedlungstechnisch nicht mehr ausbaufähig. Es bleibt ihnen lediglich die Möglichkeit der Sanierung oder Umnutzung leerstehender Bauten. Sollte die geplante Errichtung der 3. Piste tatsächlich verwirklicht werden, so wird das gegenwärtige Problem der Bevölkerung noch verstärkt. Man kann mit einer erheblichen Steigerung des Fluglärms rechnen. Es wäre vorteilhaft, insbesondere die sehr hoch angesetzten Lärmschwellen in das derzeit laufende UVP-Verfahren betreffende deren Bau einzubeziehen. Immerhin ist die Lärmobergrenze in Österreich momentan bei 71dB, wogegen sich Deutschland mit 53dB begnügt. Auch ist schon alleine aufgrund der bei der Errichtung ausgestoßenen Schadstoffe mit einer zusätzlichen Umweltbelastung der näheren Umgebung zu rechnen.

### **VEH 2- WIRTSCHAFTLICHE ABHÄNGIGKEIT VON FLUGHAFEN UND OMV**

Die Umlandgemeinden weisen eine gewisse Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Stärke des Flugplatzes auf. Es werden zahlreiche Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt, so manch ein Fluggast bleibt bei der Durchfahrt bei einem Geschäft stehen und es werden Ausgleichszahlungen für den von ihm ausgehenden Fluglärm geleistet. Für den Fluglärm am Tag werden beispielsweise ab 54dB Lärmschutzmaßnahmen mitfinanziert, ab 57 dB am Tag trägt der Flughafen

sogar die ganzen Kosten. Ebenso wie zum Flughafen ist auch aufgrund der Bereitstellung von Arbeitsplätzen in der Raffinerie eine ökonomische Abhängigkeit zur OMV vorhanden.

### **VEH 3 - AUSWIRKUNGEN DER BAUVERBOTE AUF DIE DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG DER GEMEINDEN**

Der Großteil der Regionsgemeinden hat mit einer rückläufigen, alternden Bevölkerung zu kämpfen. Ursächlich hierfür ist insbesondere die Abwanderung der Jugend und ein nicht vorhandener Zuzug von Außen. Selbst wenn sich ein junger Dorfbewohner dafür entscheiden würde, mit seiner Familie in seiner Heimatgemeinde sesshaft zu werden, hätte er kaum die Möglichkeit der Errichtung eines seinen Vorstellungen entsprechenden Wohnhauses, sowie herrschen aufgrund des Flughafen nicht die attraktivsten Standortbedingungen. Auch die geringe Entfernung zur Hauptstadt bringt neben vielfältigen positiven Möglichkeiten und Gelegenheiten auch schlechte Effekte mit sich. So nehmen vor allem die jüngeren Bewohner, welche in Wien ihre Ausbildung absolvieren oder arbeiten, ihre Wohnung lieber dort. Jene Einwohner, welche nach Wien pendeln, nutzen und finanzieren tagsüber die Wiener Infrastruktur. Die Gemeinden selbst spüren nicht viel von deren Kaufkraft.

### **VEH 4 - MANGELNDE KOOPERATION/ KONKURRENZ VON AUSSEN**

Derzeit ist das Dialogforum die einzige Einrichtung, bei dem interkommunal kooperiert wird, ansonsten gibt es diese Zusammenarbeiten lediglich rudimentär und mehrheitlich gemeindeintern. Des Weiteren sind die Umlandgemeinden gegenüber Schwechat des Öfteren im Nachteil (Anbindung, Größe, Lage, Infrastruktur). Gerade deshalb ist eine Stärkung von innen für die Gemeinden unerlässlich und dazu Kooperationen mit der Stadt Schwechat sowie untereinander ein wichtiger Punkt, gerade im Bezug auf die Konkurrenzfähigkeit. Hierbei zu beachten ist, dass eine mangelnde Kooperation verhängnisvoll gegenüber anderen, nahen regionalen Zentren - wie der westliche, ohnehin sehr industriestarke Ballungsraum sein könnte.

### **VEH 5 - SCHLECHTE AUSLASTUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS**

Die schlechte regionale und überregionale ÖV-Anbindung in Verbindung mit der guten Verkehrsanbindung für den MIV führt zu geringen Auslastungen der öffentlichen Verkehrsmittel. Diese geringe Auslastung wiederum verhindert aufgrund des nur scheinbar fehlenden Bedarfs gegebenenfalls den Ausbau bzw. die Verdichtung des ÖV-Netzes, was vor allem für die ältere, immobile Bevölkerung negative Auswirkungen auf die Lebensqualität hat und somit für Schwechat (betrachtet man die Bevölkerungspyramide, erkennt man den hohen Anteil der älteren an der Gesamtbevölkerung) ein mögliches Entwicklungshemmnis ist.

## 4. ENTWICKLUNGSOPTIONEN UND SZENARIEN

Aus den Entwicklungspotentialen und Hemmnissen können nun zukünftige Entwicklungsoptionen und Szenarien für die Planungsregion Schwechat abgeleitet werden. Diese sollen sich zur besseren Verdeutlichung aus den möglichen sowie vorhandenen Entwicklungsoptionen ergeben.

### 4.1. Szenario 1 - “wirtschaft+wissen=wachstum“

**VEP1, VEP3, VEP4, EEP1, EEP2, EEP3, EEP4, EEP5, KEH1, KEH2, VEH3**

In diesem Szenario wird für die Planungsregion ein starkes Wirtschaftswachstum angenommen, die Verlagerung der Stadt Wien in Richtung Süden tendiert nach der Errichtung der 3. Piste und dem Ausbau des Flughafens in dessen Richtung. Neue Betriebe siedeln sich an, was ein hohes Arbeitsplatzpotential sowie hohe Einnahmen für die Gemeinden mit sich bringt. Diese Einnahmen werden in die weitere technische Entwicklung der Region investiert, die soziale sowie technische Infrastruktur wird immer mehr optimiert. Parallel zu den Arbeitsplätzen steigt nun auch die Bevölkerungszahl wieder kontinuierlich an, Spezialisierungen in Richtung Informationswissenschaft und neue Technologien finden statt. Es entstehen Gefüge, welche ein hochrangiges Bildungsangebot mit Arbeitsmöglichkeiten am selben Ort kombinieren und nach dem Vorbild von Technologiezentren in den USA funktionieren (Beispiel Silicon Valley, Tecparks). Schwechat gilt als Pilotregion in Österreich und schafft es immer mehr Leute aus aller Welt anzulocken. Dieser Vorgang betrifft nicht nur die Stadt Schwechat, sondern alle Planungsgemeinden. Ausbildungsstätten wie eine Fachhochschule oder eine BHS entstehen, die Region kann sich als ländliche Vorreiterregion mit flächendeckendem W-Lan etablieren. Anhand des wirtschaftlichen Wachstums sowie den gemeinsamen Vermarktungsstrategien und Spezialisierungen auf den technologischen Sektor kommt es wiederum zu einer besseren Identifizierung mit der Region und einem gestärkten „Wir-Gefühl“. Mit dem steigenden Bevölkerungswachstum und den Betriebsansiedlungen geht jedoch auch die Problematik der Baulandbeschaffung einher. Aufgrund des Bauverbots dürfen noch immer keine Umwidmungen in Bauland getätigt werden, es gilt daher die vorhanden Flächen so ökonomisch wie möglich zu nutzen, es werden alte, leerstehende Häuser renoviert und wieder bezogen. Für die Betriebe wird ein Programm entworfen, welches mithilfe von Förderungen die Wiederinbetriebnahme von Altstandorten und Brachen unterstützt. Des Weiteren wird versucht den MIV auf das Minimum zu beschränken, und sich innerhalb der Region lediglich öffentlich sowie mit dem Fahrrad fortzubewegen. Neben dem wirtschaftlichen Wachstum wird auch großer Wert auf die Schaffung von Naherholungszonen sowie die Erhaltung und Renaturierung der Grünzentren gelegt.

## 4.2. Szenario 2 - “untergang durch abhängigkeit“

### MEH1, MEH2, MEH4, VEH3, VEH4, VEH5, EEP2, VEH2

Der Tag der Krise, an dem die fossilen Energieträger aufgebraucht sind naht unweigerlich - in einer Region wie Schwechat wird dies trotz der starken wirtschaftlichen Abhängigkeit nicht ernst genommen, eine 180° Wendung bezüglich alternativen Energieträgern wird nicht in die Planung integriert, Konzepte für die Zeit nach der Krise nicht rechtzeitig ausgearbeitet.

Durch die Ressourcenknappheit kommt es zu einer starken Teuerungswelle im nationalen und internationalen Flugverkehr, die Ticketpreise steigen rasant und Menschen steigen mangels Zahlungsbereitschaft im nationalen Bereich auf alternative Verkehrsmittel um. Die nicht mehr leistbaren Flughafenbühren am Flughafen Wien-Schwechat forcieren die Airlines nach Bratislava zu ziehen. Auch Passagiere zieht es aufgrund günstiger Tickets sowie einer immer besser ausgebauten Verkehrsinfrastruktur in Richtung Bratislava. Auch im internationalen Verkehr kommt es zu einer Stagnation des Flugverkehrs, sodass die 3. Piste nur noch selten in Betrieb genommen wird. Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Entwicklung sowie einem Machtwechsel in der Politik kommt es zu Streichungen von Förderungen durch das Land.

Es kommt zu allgemein stark wachsenden Preisen im Verkehr, viele Menschen bevorzugen mangels Arbeitsplatzmöglichkeiten und Gründen der besseren Erreichbarkeit Wien als Wohnstandort. Abwanderungsströme gerade durch die junge Generation, welche keine Perspektive zur positiven Entwicklung sehen, verursachen schließlich wieder einen demographischen Strukturwandel innerhalb der Region. Es kommt zu einer fortschreitenden Überalterung und durch diese zu einer mangelnden Nachfrage im Bezug auf soziale Kinderbetreuungseinrichtungen. Die Nachfrage nach Betreuungseinrichtungen übersteigt jedoch die lokalen Kapazitäten.

Da keinerlei Kooperationen bzw. Identitäten und Ortsgebundenheiten (Wir-Gefühl) existiert, kann der Prozess ebenfalls kaum gestoppt werden. Durch den sinkenden Flugverkehr kommt es auch in den Gemeindehaushalten zu verringerten Ausgleichszahlungen, auch die Kommunalerträge aufgrund abwandernder Firmen sinken. Die einzige Möglichkeit aus der Krise ist eine innere Stärkung der Region, der Raum Schwechat muss sich zumindest teilweise von der wirtschaftlichen Abhängigkeit der Großkonzerne lösen und wirtschaftlich, aber auch kulturell eine selbstbewusstere Stellung im Vergleich zu Wien einnehmen.

### 4.3. Szenario 3 - "lernende, eigenständige region"

#### EEP4, EEP5, EEP2, VEP2, MEH3, MEH4 , VEP1

Eine Region wie Schwechat steht permanent im Zusammenhang mit Abhängigkeiten. Aufgrund der wenigen, dominanten Betriebe in der Region, welche beide dependent von fossilen Energieträgern sind, können sich bereits kleine wirtschaftliche Änderungen in einem der Betriebe negativ oder positiv auf eine komplette Region auswirken.

Diese physische Abhängigkeit soll in Zukunft durch eine innere Stärkung der Region minimiert werden - Grundvoraussetzung dafür ist eine Region, die sich als solche wahrnimmt und in definierten Bereichen ihre Zusammenarbeit forcirt. Die Region tritt gemeinsam nach außen hin auf, ähnliche Konzepte für die Entwicklung werden verfolgt. Gerade Flughafenumlandsgemeinden haben bei der Entwicklung oft einen schweren Stand, Umweltbelastungen und Lärm verursachen Einschränkungen in der Lebensqualität und den Gemeinden muss bewusst gemacht werden, dass es nur miteinander funktioniert, die Region nach außen zu etablieren und sich wirtschaftlich abzugrenzen.

Für die Planungsgemeinden sollte ein Entwicklungskonzept, mit ähnlichen Tendenzen verfasst werden, des Weiteren wird der Austausch untereinander angestrebt und erweitert. Die Region bekommt einen Namen und kann ihre Qualitäten auf einer übergeordneten Regionshomepage mit Verlinkungen unter den Gemeinden besser unter Beweis stellen. Ein wichtiger Faktor ist dabei auch die Identität, also Faktoren, die dazu führen eine Region wiedererkennbar sowie einzigartig zu machen. Potential für Wiedererkennungswert gibt es viel in Schwechat, jedoch erweist sich der Ruf der „Flughafen- und Industriestadt“ nach außen hin des Öfteren als nicht besonders vorteilhaft. Es werden Konzepte entworfen, welche Schwechat in einem neuen Licht zeigen - eine Weiterentwicklung zum Wissensstandort könnte sich dazu beispielsweise anbieten.

Auch die Zusammenarbeit mit den Umlandsgemeinden muss gestärkt werden, auch diese sollen von einer zukünftigen Entwicklung profitieren und gleichzeitig ihre regionalen Potentiale ausschöpfen können.

Für eine positive Entwicklung ist es von Vorteil unabhängige Betriebe in der Region anzusiedeln und die Qualität der Wohnstandorte zu verbessern. Eine weitere Möglichkeit zur Stärkung des regionalen Gefüges wäre es das kulturelle sowie auch das Bildungsangebot zu forcieren, was wiederum als positiver Attraktivitätsfaktor zur Standortwahl beitragen kann.

