

# SWOT-Analyse

## Planungsregion Schwechat

### **VerfasserInnen:**

Doris Bitter (0825377)

Marie de Waal (0825686)

Michael Häusle (0728540)

Markus Kellner (0826090)

Hermann Pum (0825145)

### **BetreuerInnen:**

Fachbereich für Finanzwissenschaften und Infrastrukturpolitik

Fachbereich für Stadt- und Regionalforschung

### **SWOT – Workshop, WS 2010/2011**

Fachbereich Stadt- und Regionalforschung

Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

Technische Universität Wien

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	2
2	SWOT.....	3
2.1	Stärken .....	3
2.2	Schwächen.....	4
2.3	Chancen.....	5
2.4	Risiken .....	6
3	SWOT Matrix .....	8
4	Potentiale und Hemmnisse .....	9
4.1	Vorhandene Entwicklungspotentiale .....	9
4.2	Erschließbare Entwicklungspotentiale .....	9
4.3	Vorhandene Entwicklungshemmnisse .....	9
4.4	Künftig-mögliche Entwicklungshemmnisse.....	10
5	Szenarien .....	11
5.1	Szenario 1: Wissensintensive Region .....	11
5.2	Szenario 2: Eigenständige Region.....	12
5.3	Szenario 3: Nationalparkregion .....	13
6	Verzeichnisse .....	14
6.1	Abbildungsverzeichnis.....	14
6.2	Quellenverzeichnis .....	14

## 1 Einleitung

Die SWOT-Analyse soll Entwicklungspotentiale und –hemmnisse für die P2 Region Schwechat aufzeigen. Die Untersuchungsregion beinhaltet acht Gemeinden südlich von Wien und zwar die Gemeinden Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Himberg, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing.



**Abbildung 1 Planungsregion Schwechat**  
(Quelle: Google Earth, 2010)

In einem Workshop wurden gemeinsam mit den acht anderen am Projekt 2 beteiligten Gruppen die für diese Analyse relevanten Faktoren erhoben und für die weitere Bearbeitung nach ihrer Relevanz bewertet. Die dargestellten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken wurden also nicht nur von den VerfasserInnen dieser Arbeit ausgewählt, sondern sie stellen die gemeinsame Basis aller Arbeitsgruppen dar.

Im ersten Schritt wurden die einzelnen Kriterien in die internen Faktoren Stärken und Schwächen und in die externen Faktoren Chancen und Risiken aufgeteilt. Im nächsten Arbeitsschritt wurden diese Faktoren in der SWOT-Matrix miteinander kombiniert, um die Potentiale und Hemmnisse zu erhalten. In weiterer Folge wurden Entwicklungsoptionen und Szenarien erarbeitet.

Die Zahlen, die in Klammer nach den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken stehen, sind die Punkte, die die einzelnen Standortfaktoren bei dem vom SRF abgehaltenen SWOT Workshop bekommen haben. Die Faktoren sind nach diesen Punkten sortiert.

## 2 SWOT

### 2.1 Stärken

#### **Wirtschaftsstandort (15)**

Die Planungsregion bildet einen wichtigen Wirtschaftsstandort angrenzend an die Bundeshauptstadt Wien. Hier befindet sich der größte und wichtigste Flughafen Österreichs, der die Region mit der ganzen Welt vernetzt. Durch diese Vernetzung und weitere Standortfaktoren sind die gute Voraussetzungen für Betriebsansiedelungen gegeben, welche sich durch einen ausgewogenen Branchenmix und eine heterogene Wirtschaftsstruktur im Einzelhandel manifestieren.

#### **Arbeitsplatzpotential (8)**

In der Region besteht eine stabile Arbeitsmarktsituation. Im Vergleich zu Niederösterreich und Österreich weist das Untersuchungsgebiet eine niedrige Arbeitslosenquote auf. Der Flughafen Wien - Schwechat stellt einen bedeutenden Arbeitgeber, auch über die Grenzen der Untersuchungsregion, dar.

#### **Erhaltungswürdiges (7)**

Die Ortskerne der Gemeinden sind von einer alten Siedlungsstruktur geprägt und zudem ist der Bestand der Natur in der Planungsregion als erhaltenswert einzustufen, insbesondere die Auen entlang der Flüsse Fischa, Donau und Schwechat. Des Weiteren gehören Teile der Gemeinde Fischamend zum Nationalpark Donau-Auen und die Region stellt einen der letzten Lebensräume von vom Aussterben bedrohter Tierarten, wie die Großtrappe oder das Ziesel, dar. Auch die Kulturlandschaft ist in großen Teilen des Planungsgebietes gepflegt und reiht sich in die Liste des Erhaltungswürdigen ein.

#### **Netzwerke/Soziales (6)**

In dem Planungsgebiet ist eine gute soziale Vernetzung vorhanden. In allen Gemeinden gibt es ein vielseitiges Angebot an Vereinen. Ein Thema, das zu einer besonderen Vernetzung zwischen den einzelnen Gemeinden führt, ist der Flughafen bzw. der damit in Verbindung stehende Lärm. Mit ihm beschäftigen sich in der Region zahlreiche BürgerInneninitiativen, welche zum Teil auch im Dialogform vertreten sind. Das Dialogforum wurde nach Ende des Mediationsverfahren zu einer dritten Piste des Flughafens gegründet und verbindet verschiedenste Parteien, die von den Auswirkungen des Flugverkehrs betroffen sind. In der Region gibt es dadurch eine besonders starke Vernetzung der einzelnen Gemeinden.

#### **Soziale und technische Infrastruktur (4)**

Die soziale und technische Infrastruktur in den Gemeinden ist auf hohem Stand ausgebaut. Hinsichtlich der sozialen Infrastruktur gibt es eine ausreichende Versorgung an Kindergarten- und Schulplätzen sowie ein Ärztezentrum in Mannswörth. Zur technischen Infrastruktur ist anzumerken, dass ein Großteil der Gemeinden im Abwasserverband Schwechat organisiert sind.

### **Hohe Kommunalerträge (2)**

Durch den Flughafen Wien - Schwechat und andere große Unternehmen, wie z.B. die OMV, gibt es in der Planungsregion besonders hohe Kommunalerträge. Teile der Kommunalerträge des Flughafens gehen nicht an die Gemeinde Schwechat, sondern werden an umliegende Gemeinden - wie z.B. Klein-Neusiedl, auf deren Grund sich ebenfalls Areale des Flughafens befinden - überwiesen. Der Flughafen leistet außerdem Ausgleichszahlungen an jene Gemeinden, die besonders stark vom Fluglärm betroffen sind.

### **Regionale Produkte (2)**

Eine weitere Stärke der Region sind die regional produzierten Produkte. In erster Linie gibt es hier, das in der Brauerei Schwechat erzeugte Bier. Durch die ländliche Prägung der Region bestehen aber auch viele regionale, im kleinen Rahmen erzeugte, Produkte, wie frisches Brot oder Ziegenmilchprodukte.

## **2.2 Schwächen**

### **Bauverbote (12)**

Diese Schwäche bezieht sich auf die Tatsache, dass in Teilen der Region das Bauland fast aufgebraucht ist. In der Gemeinde Zwölfaxing gibt es beispielsweise keine Baulandreserven mehr. Es kommt außerdem sowohl durch den Hochwasserschutz als auch durch den Fluglärm zu Einschränkungen bei der Baulandneuausweisung. Eine weitere Schwäche bildet das bereits gewidmete Bauland in Überschwemmungsgebieten.

### **Verkehrliche Erschließung (11)**

Die öffentliche Verkehrserschließung, vor allem innerhalb der Region aber auch nach außen, ist eine weitere Schwäche des Planungsgebietes. Zwar können die Stadt Schwechat und der Flughafen ohne Probleme mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von Wien aus erreicht werden, es ist aber um so schwieriger von Himberg nach Fischamend zu gelangen.

Der Schienenverkehr in der Region wird als ausbaufähig angesehen, genauso wie das Radwegenetz. Weiteres wird kritisiert, dass es in kein Terminal zum Verladen von Gütern gibt.

### **Fluglärm (6)**

Für die P2-Region Schwechat ist der Fluglärm eine charakteristische Schwäche. Dies mindert die Lebensqualität, da anzunehmen ist, dass die Zahl der Passagiere in Zukunft weiter steigen wird und vermutlich auch der Lärm nicht abnehmen wird. Besonders hiervon betroffen ist die Gemeinde Klein-Neusiedl im Osten der Region.

### **Barrieren (4)**

In der Region gibt es eine Vielzahl von Barrieren, die eine Schwäche darstellen. Zuallererst ist da der Flughafen, der im Herzen liegt und die Region teilt. Außerdem wird das Gebiet an mehreren Stellen von Autobahnen durchschnitten. Auch diese stellen für die Bevölkerung eine barrierenhafte Wirkung dar. Die Region wird im Norden durch die Stadt Wien und im Nordosten durch den Nationalpark Donauauen begrenzt.

**Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm) (4)**

Bei dieser Schwäche handelt es sich um die negativen Einflüsse auf die Umwelt, der Fluglärm wird hier herausgenommen. Zu schädlichen Emissionen kommt es durch den Straßen- und Flugverkehr sowie durch die Raffinerie in Schwechat. Durch diese Umweltbelastungen wird die Qualität von Luft und Wasser geschädigt.

**Regionsgefühl und Kooperation (4)**

In der Region gibt es im Moment kein erlebbares Regionsgefühl. Die Gemeinden nehmen sich selbst nicht als Region wahr. Es gibt zwar das Dialogforum, welches auf Grund der dritten Piste des Flughafens gegründet wurde, aber die Zusammenarbeit dort ist eher erzwungen und konzentriert sich in erster Linie auf den Flughafen. Es gibt kaum andere politische Kooperationen zwischen den Gemeinden. Auch hier kann also keine gemeinsame Region erkannt werden.

## **2.3 Chancen**

**Nationalpark, Erholungsqualität (14)**

Die Planungsregion bietet eine Vielzahl an Erholungsräumen. Der Nationalpark Donau-Auen liegt zum Teil in der Untersuchungsregion (Fischamend), außerdem gibt es die Erholungsgebiete der Fischaaunen. Auch die Renaturierung der Fließgewässer ist eine große Chance für die Region. Eine weitere Möglichkeit das Erholungspotential zu nutzen bietet der Radtourismus.

**Vernetzung (inkl. Flughafen) (9)**

Durch den Flughafen Wien - Schwechat ist die Region nicht nur mit der naheliegenden Hauptstadt Wien, sondern auch mit dem Rest der Welt verbunden und es kommt zu einer globalen Vernetzung. Der Flughafen hat nicht nur eine regionale oder überregionale sondern sogar eine nationale und internationale Bedeutung. Am Standort Wien - Schwechat hat sich inzwischen auch eine Airport City entwickelt.

**Lage (9)**

Mit der direkten Nachbarschaft zu Wien hat die Untersuchungsregion einen Lagevorteil. Die Gemeinden profitieren vom Angebot der Hauptstadt. Viele Bedürfnisse, die in den kleinen Gemeinden nicht befriedigt werden können wie differenziertes Arbeitsplatzangebot oder eine große Auswahl an Geschäften und Lokalen, sind so für die Bewohner der Region erreichbar. Zusätzlich ist die slowakische Hauptstadt Bratislava nur 30 bis 60 Autominuten entfernt. Die Region befindet sich somit im Wirtschaftsraum zwischen den beiden Hauptstädten und kann von dieser Lage ebenfalls profitieren.

**IS-Ausbau (5)**

Es gibt in der Region eine gute Infrastruktur, die in den nächsten Jahren noch weiter ausgebaut wird. So soll zum Beispiel die Versorgung mit Fernwärme ausgebaut werden. Bei der Verkehrsinfrastruktur sind mit der Götzendorfer Spange und den Umfahrungen Klein-Neusiedl und Zwölfaxing, gleich mehrere Ausbauprojekte vorgesehen.

**Brown-Field-Entwicklung (3)**

Bei Brown-Fields handelt es sich um wirtschaftlich ungenützte Brachen. In dem Untersuchungsgebiet gibt es einige dieser möglichen Entwicklungsflächen, die sich aber zum größten Teil in privatem Besitz befinden. Alte Fabrikanlagen können zum Beispiel solche Brown-Fields sein.

**Flughafenausbau (3/3)**

Der Bau einer dritten Piste für den Flughafen Wien - Schwechat ist für die Untersuchungsregion gleichermaßen eine Chance, als auch ein Risiko. Im Zuge dieses Berichts wird hierauf noch näher eingegangen. Der Ausbau kann aber auch positive Auswirkungen haben. Dadurch kann es zu einem Anstieg der Passagiere und damit verbunden zu einer Zunahme der Beschäftigtenzahl und der kommunalen Finanzlage kommen. So bekommen die Gemeinden pro Passagier einen gewissen Betrag, als Entschädigung für den durch startende und landende Luftfahrzeuge erzeugten Lärm.

**2.4 Risiken****Umwelteinflüsse (13)**

Durch Änderungen der klimatischen Rahmenbedingungen, zunehmender Flächenversiegelung und dem Eintrag von Schadstoffen, verändern sich auch die langfristigen Rahmenbedingungen für jegliche Art der Entwicklung. Ein Risiko besteht hier im Anstieg des Flugverkehrs und den damit verbundenen Umwelteinflüssen. Der Faktor Lärm wirkt sich hierbei auch auf die Baulandwidmungen innerhalb der Region aus.

**Verkehrsinfrastrukturausbau (7)**

Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, z.B. die Umfahrungen Klein-Neusiedl und Zwölfaxing, entstehen für die Region auch Risiken, welche sich im Aussterben der Ortskerne manifestieren können. Bei vielen kleinen Betrieben fällt die Laufkundschaft somit aus oder durch kürzere Fahrzeiten werden größere Einkaufszentren außerhalb der Region attraktiver. Außerdem führt der Neubau von Straßen in aller Regel zu mehr Straßenverkehr und dadurch auch zu mehr Emissionen.

**Demografischer struktureller Wandel (7)**

Auch der demografische Wandel stellt ein Risiko für die Region da. Es besteht die Gefahr, dass die Region überaltert, was wiederum zu höheren Betreuungs- und Infrastrukturkosten führt. Der Anteil der Erwerbsbevölkerung nimmt ab, wodurch den sinkenden Einnahmen der Gemeinden steigende Ausgaben gegenüber stehen. Durch Abwanderung der jungen Bevölkerung und dem Wegsterben der Alten ist in kleineren Gemeinden ein gravierender Bevölkerungsrückgang zu erwarten. Der Zuzug von neuen Einwohnern lässt einen Identitätsverlust befürchten.

**Abhängigkeiten (5)**

In der Region gibt es einige große Unternehmen, von denen ein großer Anteil der Arbeitsplätze und die Gemeindefinanzen etlicher Gemeinden abhängig sind. Vor allem der Flughafen Wien - Schwechat und die OMV spielen hier eine große Rolle. Durch die Absiedelung einer dieser Betriebe wäre die Region erheblich geschwächt. Insgesamt ist zu sagen, dass sich die Wirtschaftsleistung auf die Stadt Schwechat konzentriert.

**Konkurrenz (4)**

Die Region steht in Konkurrenz mit anderen attraktiven Zentren in der unmittelbaren Nähe. Zum einen grenzt sie im Norden direkt an die Bundeshauptstadt Wien, welche in vielen Bereichen ein attraktiveres und vielfältigeres Angebot hat. Die Kaufkraft fließt aber auch in die in Vösendorf gelegene Shopping City Süd, dem größten Einkaufszentrums Österreichs, ab. Die slowakische Hauptstadt Bratislava ist ebenfalls nicht weit entfernt und könnte zu einer Konkurrenz werden. Schon heute nützen manche Reisende den Flughafen Bratislava statt jenem in Wien - Schwechat.

**Aufbrauch der fossilen Ressourcen (3)**

Ein weiteres Risiko für die Region ist das weltweite Aufbrauchen von fossilen Rohstoffen. Mit dem Flughafen Wien - Schwechat und der Raffinerie befinden sich hier zwei Leitbetriebe, die von fossilen Rohstoffen abhängig sind.

**Flughafenausbau (3/3)**

Der Ausbau des Flughafens, also einer dritten Piste, führt einige Risiken mit sich. Zum einen kann der Fluglärm noch weiter zunehmen und somit die Lebensqualität in der Region noch vermindert werden. Zum anderen stellt sich die Frage, ob dieser Ausbau notwendig ist oder vielleicht die Passagierzahlen ohnehin nicht weiter steigen werden.



### 3 SWOT Matrix

SWOT Analyse - P2 Region Schwechat		Chancen					Risiken						
		Nationalpark, Erholungsqualität (14)	Vernetzung (inkl. Flughafen) (9)	Lage (9)	S-Ausbau (5)	Brown-Field-Entwicklung (9)	Flughafenausbau (9/9)	Umwelteinflüsse (13)	Verkehrsinfrastrukturausbau (7)	Demografischer Struktureller Wandel (7)	Abhängigkeiten (5)	Konkurrenz (4)	Aufbrauch der fossilen Ressourcen (3)
Stärken	Wirtschaftsstandort (15)		1	1	1		1, 6	7	9	8	7	9	7
	Arbeitsplatzpotential (8)		1	1	1		1, 7		9	8	7	9	7
	Erhaltungswürdiges (7)	2					6	6	6			7	
	Netzwerke/Soziales (6)						5		9	8			
	Soz./Techn. Infrastruktur (4)		1			3	1, 6, 7	10	6, 10	8			
	Hohe Kommunalerträge (2)					3	3				7		7
	Regionale Produkte (2)	2					9, 12	7	6				
Schwächen	Bauverbote (12)	3				3	4	6	6				
	Verkehrliche Erschließung (11)		1		1		1, 6, 7						7
	Verkehrs-/ Fluglärm (6)	4				4	6	12	6				
	Barrieren (4)	4					6		6	8			
	Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm) (4)				4			6	6				
	Regionsgefühl und Kooperation (4)			5		5	5			11		11	

#### Vorhandene Entwicklungspotentiale

- 1 Erreichbarkeit
- 2 Erhaltenswertes
- 3 Endogene Flächenentwicklung

#### Erschließbare Entwicklungspotentiale

- 4 Verringerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse
- 5 gemeinsame Entwicklung

#### Vorhandene Entwicklungshemmnisse

- 6 Vergrößerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse
- 7 Abhängigkeit
- 8 Herausforderungen einer Überalterten Gesellschaft
- 9 Angebots und Nachfrageverlagerung
- 10 Reaktion auf negative Umweltsituation

#### Künftig mögliche Entwicklungshemmnisse

- 11 Identitätsverlust
- 12 Unbeeinflussbare Verstärkung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse

## **4 Potentiale und Hemmnisse**

### **4.1 Vorhandene Entwicklungspotentiale**

#### **1 – Erreichbarkeit**

Für die Region stellt die Erreichbarkeit im Zusammenhang mit der Bundeshauptstadt Wien, den in der Nähe liegenden TEN-Korridoren sowie des Flughafens ein bedeutendes Entwicklungspotential dar. Durch die bereits errichteten und noch geplanten Verkehrswege und -bauwerke (Schnellstraße S1, Götzendorfer Spange, Umfahrung Himberg, Dritte Piste Flughafen Schwechat, Terminal Skylink, etc.) wird die Region in Zukunft besser erreichbar sein.

#### **2 – Erhaltenswertes**

Im Kontext der Flächenanteile am Nationalpark Donau-Auen sowie historischer Strukturen und gewachsener Betriebe stellt das Erhaltenswerte ein weiteres Potential der Region dar. Im Hinblick der Erhaltung der Kulturlandschaften (Schutz gegenüber weiterer Siedlungstätigkeit) sowie dem Ausbau der Produktion regionaler Güter bestehen hier noch Entwicklungsmöglichkeiten.

#### **3 - Endogene Flächenentwicklung**

Unter dem Titel endogene Flächenentwicklung wird das Vorhandensein von inneren Lagen in den Siedlungsgebieten in Form von Konversionsflächen hingewiesen. Durch Nutzung dieser Areale kann Bauverboden in Folge von äußeren Einflüssen (Fluglärm, Hochwasser) entgegen gewirkt werden.

### **4.2 Erschließbare Entwicklungspotentiale**

#### **4 - Verringerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse**

Die Region ist durch äußere Einflüsse stark geprägt. Vor allem die durch den Fluglärm beschallten sowie die durch den Infrastrukturausbau in Anspruch genommenen Flächen stellen eine Beschränkung für künftige Entwicklungen dar. Durch die Reduzierung dieser, beispielsweise durch den Einsatz neuer lärmarmen Technologien, sind hier Potentiale hebbbar.

#### **5 - gemeinsame Entwicklung**

Die regionale Partnerschaft der Gemeinden im Dialogforum stellt einen Grundstein für größere und gemeinsame Aktivitäten dar. Das „Wir-Gefühl“ als selbstständige Region steht dabei im Vordergrund, was wiederum den Boden für weiterführende Aktivitäten wie gemeinsame Siedlungsgebiete darstellt.

### **4.3 Vorhandene Entwicklungshemmnisse**

#### **6 - Vergrößerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse**

Durch den weiteren Infrastrukturausbau, die Erhöhung des Flugverkehr Aufkommens sowie fehlenden Gegenmaßnahmen erhöhen sich zugleich die Auswirkungen auf die BewohnerInnen sowie auf die Flora und Fauna. Die Barrierewirkung großer Infrastrukturvorhaben beschränkt zusätzlich die weiteren Erweiterungsmöglichkeiten.

### **7 - Abhängigkeit**

In der Region gibt es eine Vielzahl von Abhängigkeiten von einzelnen Betrieben, wie den Flughafen oder die ÖMV. Diese sind aber wiederum von Faktoren wie dem Vorhandensein von fossilen Rohstoffen abhängig. Diese Faktoren verstärken sich und führen zu Hemmnissen für die Region.

### **8 - Herausforderungen einer Überalterten Gesellschaft**

Durch den demografischen Wandel ergeben sich unterschiedliche Hemmnisse für die künftige Entwicklung. Zum einen werden durch diesen die lokalen Arbeitskräftepotentiale geschwächt und die zugleich Ausgaben der Gemeinden für Sozialleistungen erhöht.

### **9 - Angebots- und Nachfrageverlagerung**

Durch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen kürzeren Fahrzeiten sowie der zunehmenden Konkurrenz der Region mit anderen Regionen sowohl auf nationalen als auch internationalen Niveau, sorgt zu einer Verlagerung der Arbeitsplätze sowie in Weiterer Folge der lokalen Bevölkerung.

### **10 - Reaktion auf negative Umweltsituation**

Durch Anpassung der sozialen und technischen Infrastrukturen können negative Auswirkungen auf die Umwelt reduziert werden.

## **4.4 *Künftig-mögliche Entwicklungshemmnisse***

### **11 - Identitätsverlust**

Durch den demografischen Wandel und regionale Konkurrenzen, ergibt sich die Möglichkeit des Identitätsverlusts der Region, bzw. die Hemmung der Findung einer regionalen Identität.

### **12 - Unbeeinflussbare Verstärkung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse**

Übergeordnete Umwelteinflüsse, welche nicht direkt in der Region entstehen, wirken sich vor allem durch die Langfristigkeit dieser auf künftige Planungen aus. Diese sind nicht durch Maßnahmen in der Region behebbar und stellen den Zusammenhang zu überregionalen, globalen Planungsmechanismen dar.

## 5 Szenarien

Anschließend wurden mit Hilfe der erarbeiteten Potentialen und Hemmnissen Szenarien für die Region entwickelt. Die Zukunft der Region ist nicht eindeutig und könnte in verschiedene Richtungen gehen. Hier werden drei mögliche Entwicklungen für die P2-Region Schwechat beschrieben.

### **5.1 Szenario 1: Wissensintensive Region**

Basierend auf:

- 1 - Erreichbarkeit
- 2 - Erhaltenswertes
- 3 - Endogene Flächenentwicklung
- 4 - Verringerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse
- 5 - gemeinsame Entwicklung
- 6 - Vergrößerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse
- 7 - Identitätsverlust
- 9 - Angebots- und Nachfrageverlagerung
- 11 - Identitätsverlust
- 12 - Unbeeinflussbare Verstärkung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse

In diesem Szenario ist das Ziel der Region, dass sich noch weitere Betriebe ansiedeln. Vor allem der wissensintensive Sektor soll ausgebaut werden. Der Flughafen und seine Airport City aber auch die Nähe zu Wien sind hierfür gute Voraussetzungen. Die Betriebe könnten auch durch die Nähe von anderen Betrieben profitieren. Es sollten sich Betriebe aber nicht nur in Schwechat und am Flughafengelände, sondern auch in den anderen sieben Gemeinden, ansiedeln. Hierfür sollten in den Gemeinden Flächen für neue Betriebe freigehalten werden.

Bei diesem Szenario wird von einer wachsenden Wirtschaft ausgegangen. Neue Arbeitsplätze würden neue Bevölkerung in die Region locken. Es kann also auch von einer wachsenden Bevölkerung ausgegangen werden. Bei einem starken Anstieg der Bevölkerung wird die jetzt typische Struktur der Einfamilienhäuser durch eine dichtere Form ersetzt.

Um die Konzentration des Wissens in der Region zu nutzen und auszubauen, wäre die Ansiedelung einer Bildungseinrichtungen nahe liegend. Dabei ist wichtig, dass diese nicht in direkter Konkurrenz mit Einrichtungen in Wien steht, sondern vielmehr als Ergänzung dient. Eine Ansiedelung eines Ausbildungszentrums für Lehrberufe oder Berufe, die mit der Flugtechnik in Zusammenhang stehen, wäre denkbar.

Durch die steigende Bevölkerung und die steigende Zahl der Arbeitsplätze sollte auch die Infrastruktur ausgebaut werden. Vor allem der öffentliche Verkehr sollte auch innerhalb der Region verstärkt werden.

## **5.2 Szenario 2: Eigenständige Region**

Basierend auf:

- 2 - Erhaltenswertes
- 3 - Endogene Flächenentwicklung
- 4 - Verringerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse
- 5 - gemeinsame Entwicklung
- 8 - Herausforderungen einer Überalterten Gesellschaft
- 10 - Reaktion auf negative Umweltsituation
- 11 - Identitätsverlust

Zwar kann eine kleine Region wie die P2-Region Schwechat in der heutigen Gesellschaft niemals, wirtschaftlich, kulturell und in ihrer Ver- und Entsorgung komplett unabhängig von ihrem Umfeld sein, aber es können diese Abhängigkeiten minimiert werden.

Voraussetzung für das Szenario ist, dass sich die Region enger zusammenarbeitet und sich selbst als Region wahrnimmt. Eine wichtige Voraussetzung sind hier Kooperationen zwischen den einzelnen Gemeinden. Eine bessere Zusammenarbeit führt auch zu einer besseren Abgrenzung von der Umgebung. Die eigenständige Region Schwechat soll wirtschaftlich, aber auch kulturell eine selbstbewusste Stellung einnehmen.

Ein Regionsgefühl soll durch Ansiedelung von unabhängigen Betrieben gestärkt werden. Auch neue kulturelle Einrichtungen sollen für die Bevölkerung geschaffen werden. Die Notwendigkeit für jeden Theaterbesuch in die Bundeshauptstadt zu fahren soll somit nicht mehr gegeben sein.

Dieses Szenario geht davon aus, dass die Bevölkerungszahl in etwa gleich bleibt. Es soll die Qualität nicht die Quantität des Wohnens verbessert werden. Darüber hinaus muss der vor allem der öffentliche Nahverkehr innerhalb der Region deutlich verbessert werden, damit der Zusammenhalt auch hier gegeben ist.

### **5.3 Szenario 3: Nationalparkregion**

Basierend auf:

- 2 - Erhaltenswertes
- 3 - Endogene Flächenentwicklung
- 4 - Verringerung der negativen anthropogenen Umwelteinflüsse
- 5 - gemeinsame Entwicklung
- 7 - Identitätsverlust
- 8 - Herausforderungen einer überalterten Gesellschaft
- 9 - Angebots- und Nachfrageverlagerung
- 10 - Reaktion auf negative Umweltsituation
- 11 - Identitätsverlust

Dieses Szenario hat zum Ausgangspunkt, dass der Flughafen Wien - Schwechat abgesiedelt wird. Das ist zwar sehr unwahrscheinlich, soll aber die Möglichkeit einer radikalen Denkalternative aufzeigen. Grund dafür könnte ein neuer Flughafen im Marchfeld sein, wie er bis in die neunziger Jahre angedacht wurde. Dadurch würden viele Flächen anfallen, die neu genützt werden müssten. Da die Wirtschaftsleitung mit Wegfallen des Hauptanziehungspunktes auch zurückgehen würde, werden dort keine neuen Betriebe angesiedelt. Die frei gewordenen Flächen würden zu Grün- und Erholungsflächen. Diese könnten dann in Zukunft an den Nationalpark Donauauen, der im Nordosten zu kleinen Teilen schon jetzt in der Planungsregion liegt, angeschlossen werden.

Auch an den Flüssen Fischa und Schwechat gibt es Auengebiete, die an das Gefüge des Parks angeschlossen werden. Im Bereich der Gemeinde Schwechat gibt es außerdem noch Flächen der Donauauen, die noch nicht zum Nationalpark gehören. Der Fokus der Region würde im Naturraum und somit auch der Minimierung der Emissionen liegen. Da ein Großteil dieser durch Autoverkehr erzeugt wird, sollten auch die Autobahnen zurückgebaut werden. Es würde durch Wegfallen des Flughafens und anderer Betriebe ohnehin zu weniger Verkehr kommen. Vor allem die A4, die das Gebiet von den Donauauen trennt, müsste entfernt werden.

In diesem Szenario würde die Zahl der Bevölkerung abnehmen, da viele Arbeitsplätze wegfallen.

Im Sinne einer umweltfreundlichen Region sollte der Individualverkehr minimiert werden und der ÖV ausgebaut werden.

Es wäre auch denkbar aus dem ehemaligen Flughafengelände einen Erinnerungspark, nach Vorbild des Landschaftspark Duisburg Nord in Deutschland zu machen. Dann würde man der Natur die Flächen zurückgeben und sie würde sie langsam wieder erobern.

## **6 Verzeichnisse**

### **6.1 *Abbildungsverzeichnis***

Abbildung 1 Planungsregion Schwechat (Quelle: Google Earth, 2010) ..... 2

### **6.2 *Quellenverzeichnis***

SWOT - Workshop