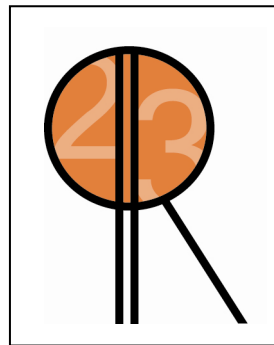


SWOT-Analyse

Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats
Region Schwechat-Umgebung



**Fachbereich für Finanzwissenschaft und
Infrastrukturpolitik**

Gruppe Region 3

Can Ceylan 0751976

Carl Eric Fredlund 0827202

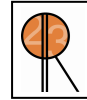
Bernadette Gugerell 0807990

Bertrun Waldhans 0826924



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Methodik	3
2. Beschreibung der Faktoren	4
2.1. Stärken.....	4
2.2. Schwächen.....	6
2.3. Chancen	8
2.4. Risiken	10
3. Ergebnisse der SWOT-Analyse durch Auswertung der Matrix	13
3.1. Entwicklungspotentiale	14
3.1.2. Vorhandene und zukünftig erschließbare Entwicklungspotentiale.....	15
3.1.3. Erschließbare Entwicklungspotentiale	17
3.2. Entwicklungshemmnisse	17
3.2.1. Vorhandene Entwicklungshemmnisse	17
3.2.2. Künftig mögliche Entwicklungshemmnisse.....	18
4. Szenarien	21
4.1. Negativszenario „Einbruch der Wirtschaftsmotoren durch Peak Oil“	21
4.2. Positivszenario „RegUnion Flughafen“	21
4.3. Positivszenario „Post Carbon Society“	22
5. Quellenverzeichnis	25
6. Abbildungsverzeichnis	26



1. Einleitung und Methodik

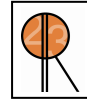
Im Rahmen des Projektes P2 Region Schwechat-Umgebung wurde eine SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats - Analyse) durchgeführt. Um einen Überblick über die von den jeweiligen Fachbereichen erstellten Bestandsaufnahmen zu bekommen, wurden die Stärken und die Schwächen der Region diagnostiziert, und im zweiten Schritt diese SWOT-Analyse durchgeführt. Hierbei wurden die Stärken und Schwächen den Chancen und Risiken gegenübergestellt, um vorhandene beziehungsweise zukünftige Hemmnisse oder Potentiale für die Entwicklung der Region zu ermitteln (siehe Abbildung 1). Dieser Zwischenschritt ist wichtig für die Erstellung eines interkommunalen Entwicklungskonzeptes, da die Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse umfassend in eine zukunftsweisende Planung integriert werden können. Somit bildet diese Analyse die Grundlage für die Formulierung von Zielen und Leitgedanken für das Entwicklungskonzept. In der Folge wurden Zukunftsszenarien für die Region entwickelt und deren Auswirkungen auf die Region beschrieben.



Abb. 1: Darstellung der Methodik der SWOT-Analyse

Quelle: Eigene Darstellung.

Diese Arbeit wurde von einer aus 4 Studierenden bestehenden Gruppe für den Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik an der TU Wien erstellt. Sie bildet den abschließenden Teil der ersten Phase des Projekts, der Bestandserhebung, und ist die Basis für die im zweiten Projektsemester folgenden konkreten Planungen für die Region Schwechat-Umgebung, die aus 8 Gemeinden besteht. Diese sind: Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Himberg, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing. Die Gemeinden liegen rund um den Flughafen Wien Schwechat und sind von diesem maßgeblich geprägt.



2. Beschreibung der Faktoren

2.1. Stärken

Wirtschaftsstandort

Zahlreiche Verbindungen verhelfen der Region um den Flughafen zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort in Österreich. Die Lage zwischen Wien und Bratislava sowie die internationale Vernetzung und die Nähe zu Wien machen die Region zu einem hervorragenden Wirtschafts- und Arbeitsplatzzentrum (vgl. Regionalmanagement Niederösterreich, 2011: S.2, online). So zählt die Region neben der Südachse Wiens zu den wichtigsten Arbeitsplatzzentren des Industrieviertels.

Im Gegensatz zu Wien verzeichnen die Umlandgemeinden der Hauptstadt einen Anstieg des Bruttoregionalprodukts in den letzten Jahren. Dieser Trend zeigt, dass die Umlandgemeinden immer attraktiver für die Ansiedlung von Industrie und von Unternehmen werden. (Statistik Austria, 2011: online)

Arbeitsplatzstandort

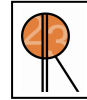
Die meisten Menschen arbeiten in der Region im verarbeitenden Gewerbe, der Industrie, dem Verkehr, der Nachrichtenübermittlung, dem Handel und Lagerung, Versicherungen, in Wirtschaftsdiensten und in persönlichen, sozialen und öffentlichen Diensten. Im landwirtschaftlichen Bereich sind hingegen immer weniger Menschen beschäftigt, obwohl die Lage und die naturräumlichen Voraussetzungen ideal für die landwirtschaftliche Nutzung wären. Im Vergleich zu anderen Standorten des Bezirkes Wien-Umland wie Klosterneuburg, wo die größten Unternehmen geschätzte 365 Personen beschäftigen, sind am Standort Flughafen ungefähr 10.000 Beschäftigte angestellt. (vgl. unser-klosterneuburg.org, 2011: S. 8, online)

Die Arbeitsmarktsituation sticht in der Region besonders als Stärke heraus, da die Arbeitslosenquote seit vielen Jahren keine Probleme bereitet. Interessant ist hier die auffällig hohe Arbeitslosenquote in Schwechat mit 5,9%, die höchste im Bezirk. (vgl. ebenda)

Beschäftigte n. Wirtschaftsabteilungen	Anzahl 1991	Prozent
Insgesamt	41.109	100
Land- und Forstwirtschaft	1.207	2,9
Energie- und Wasserversorgung	213	0,5
Bergbau, Steine- und Erdengewinnung	94	0,2
Verarbeitendes Gewerbe, Industrie	10.897	26,5
Bauwesen	3.283	8,0
Handel und Lagerung	5.546	13,5
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	1.893	4,6
Verkehr, Nachrichtenübermittlung	6.972	17,0
Geld- u. Kreditwesen, Privatversicherungen, Wirtschaftsdienste	1.784	4,3
Persönliche, soziale und öffentliche Dienste	9.220	22,4

Abb. 2: Beschäftigtenaufteilung auf Wirtschaftsabteilungen 1991

Quelle: <http://unser-klosterneuburg.org/archiv/diverses/Regionalkonzept%20Wien%20-%20Umgebung.pdf>. Aufgerufen am 31.01.2011.



Erhaltungswürdiges

Durch die unterschiedlichen Barrieren in der Region, geschaffen durch das Flughafenareal, die Bauverbote und die Autobahn ist prinzipiell eine Zersiedelung der Gemeinden verhindert worden. Die Ortskerne sind daher strukturell gut erhalten. Außerdem wurden die Kulturlandschaften aufgrund der für die Landwirtschaft geeigneten Bodenverhältnisse gewahrt und gepflegt.

Die negativen Effekte der Industrie, des Flughafens und im Besonderen die der OMV belasten neben dem anthropogenen Lebensraum noch die Ökologie und die Tierwelt. So ist die Erhaltung der schützenswerten Pflanzen und Tiere, sowie der Ausbau und die Bewahrung der Natur- und Erholungsräume in der späteren Planung zu berücksichtigen.

Netzwerke/Soziales

Für die Gemeinden der Region ist die Erhaltung des ländlichen Charakters trotz steigender Bevölkerungszahlen ein übergeordnetes Ziel. Dies hat zur Folge, dass trotz der Nähe zu Wien und zum Flughafen eine gewisse Dorfstruktur im sozialen Umfeld erhalten wurde.

Auch in dieser Stärke spielt der Flughafen als verbindendes „Feindbild“ eine wichtige Rolle. Vor allem der Bau der 3. Piste hat zu Steigerungen der sozialen Netzwerke in Form von BürgerInneninitiativen und BürgerInnenbeteiligungen geführt.

Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien Schwechat ist in diesem Zusammenhang eines der beachtenswertesten und erfolgreichsten Kooperationen im deutschsprachigen Raum, dessen Erfolge auf der ganzen Welt Anklang gefunden haben (vgl. Vie Mediation, 2005: online).

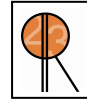
Diese Kooperation ist insofern hoch anzusehen, da ein privatrechtliches Unternehmen ganz bewusst und auf mehr oder weniger freiwilliger Basis die umliegenden AkteurInnen aktiv in einen Einigungsprozess involviert hat, um Lärm- und Umweltbelastungen, die die Lebensqualität und den Lebensstandard der AnrainerInnen stark zu vermindern, durch Ausgleichszahlungen und Mitspracherecht bei der Entwicklung des Flughafens auszugleichen. Damit wurde ein Projekt gestartet, das trotz seiner Dauer, internationale Anerkennung verdient und bekommen hat.

Das „Problem“ der sozialen Vernetzung und der Kooperationen und damit des bestehenden „Wir“-Gefühls, ist die Dominanz des Themas Flughafen. Die Aufgabe der Planung sollte daher entweder eine Implementierung eines Forums für den bestehenden Nachbarschaftsbeirat sein, der ausschließlich nur Themen behandelt die nicht den Flughafen betreffen, oder eine Plattform zu schaffen, die für die Vernetzung der Gemeinden explizit in anderen Themenbereichen fördert.

Soz./Technische Infrastruktur

Soziale und technische Infrastruktur sind wichtige Standortfaktoren. Gleichzeitig sind ihr Ausbau und ihre Finanzierung eine große Belastung für die Kommunalhaushalte. Gerade deshalb ist es für die Planung wichtig, die finanziellen Vorteile von Kooperation den Kommunen aufzuzeigen und die Zusammenarbeit zu fördern.

In der Region gibt es schon zahlreiche Bereiche wie im Schulwesen, bei der Altenpflege und bei der Gesundheitsversorgung, wo sich in der sozialen Infrastruktur schon gemeinsame Finanzierungsmodalitäten gefunden haben. Jedoch wird diese Zusammenarbeit bei der technischen Infrastruktur, abgesehen von der Abwasserversorgung als auch in der Abfallentsorgung, vernachlässigt und sollte verbessert werden.



Hohe Kommunalerträge

Die hohe Anzahl an hochrangigen Unternehmen lockt viele AkademikerInnen in die Region. Diese beiden Faktoren sind die wichtigsten Standbeine für die hohen Kommunalerträge der Gemeinden in der Region. Natürlich spielt auch hier der Flughafen, als Magnet für Unternehmen und für Menschen mit höherem Bildungsgrad, eine wichtige Rolle und leistet mit dem Umweltfonds für den Ausgleich der negativen Effekte des Flughafens und damit der langfristigen Aufstockung des Gemeindehaushaltes. Dieser Umweltfonds wird von den Passagieren mit 0,20 € bei Tages- und mit 0,60 € bei Nachtflügen finanziert. Schlussendlich sind die Gemeinden trotzdem durch die Wirtschaftskrise in die roten Zahlen geraten und dieser Trend sollte bei Verbleib der Defizite durch Umstrukturierungen und der Kostenminderung durch Kooperationen bekämpft werden.

Regionale Produkte

Die bekannteste Marke der Region ist das Schwechat Bier. Vor allem im Süden der Region findet man eine größere Anzahl an Weinbauern. Darüber hinaus ist Enzersdorf beim Projekt „Blau-gelbe Milch- und Käsestraße“ der Landwirtschaftskammer Niederösterreich Mitglied. Erwähnenswert ist hierbei der Betrieb Fink Martina und Friedrich, die für ihre Milchprodukte in der Region bekannt sind (vgl. Landwirtschaftskammer Niederösterreich, 2010). Viele weitere könnten folgen, wenn man die regional landwirtschaftliche Produktion fördert und unterstützt. Denn Regionale Produkte präsentieren die Region nach außen und spielen damit eine wichtige Rolle in der Marketingaktivität der Region.

2.2. Schwächen

Bauverbote

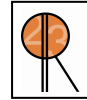
Dass in der Region Schwechat Umgebung allgemein wenig Baulandreserven bestehen, kann als Schwäche der Region gesehen werden. Aufgrund der hohen Lärmbelastung durch den Flugverkehr, aber auch durch den indirekt damit verbundenen Bodenverkehr, ist in einigen Gebieten die Widmung von Bauland-Wohngebiet seit der Vertragsabschließung des Mediationsverfahrens am Flughafen Wien Schwechat nicht mehr möglich. In diesem Vertrag verpflichteten sich die Gemeinden, „Gebiete, die in Lärmzonen über 54 dB Leq [zwischen 6 und 22 Uhr] liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen“ (vgl. VieMediation, online: 2005).

Durch die Flüsse Schwechat und Fischa, die durch die Region fließen, besteht auch Bauverbot im Hochwasserbereich (HQ100). Trotzdem befinden sich in diesen Widmungskategorien bereits Gebäude. Ebenso beschränken Naturschutzgebiete die Möglichkeiten zur Wohnbaulandwidmung.

Dadurch sind die Gemeinden, und ist also auch die Region, in ihrer zukünftigen Entwicklung begrenzt und muss, um einem weiteren Bevölkerungswachstum gerecht zu werden die bestehenden Wohngebiete verdichten und versuchen Altbestände zu nutzen.

Verkehrliche Erschließung – ÖV

Schwechat, Fischamend und Himberg sind durch den S-Bahn Anschluss, und den Busverbindungen nach Wien relativ gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. In den übrigen Gemeinden zeigten die Analysen jedoch, dass die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr nicht ausreichend ist. Beispielsweise fährt die S-Bahn in



Fischamend auch nur im stündlichen Takt, was bei dieser Nähe zu Wien doch wenig ist. Die Gemeinden Schwadorf, Zwölfaxing, Rauchenwarth, Klein Neusiedl und Enzersdorf an der Fischa sind nur per Bus angeschlossen, der jedoch nicht in regelmäßiger Frequenz verkehrt. Daher kann für die gesamte Region die Erschließung durch den Öffentlichen Verkehr einen Schwachpunkt darstellen. Außerdem fehlt am Flughafen ein für dessen Größe angemessener Güterterminal mit Schienenanbindung.

In Verbindung mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs wäre auch vor allem das Radwegenetz noch auszubauen um eine umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen. Vor allem auf interkommunaler Ebene sind die Verbindungen hier nicht optimal ausgebaut.

Fluglärm

Für die BewohnerInnen der Region besteht eine, im Vergleich mit anderen Regionen ländlichen Charakters, relativ hohe Lärmbelastung. Diese wird nicht nur durch den Flugverkehr erzeugt, sondern auch durch die damit verbundene Bodenverkehrsbelastung. Insbesondere Lastkraftfahrzeuge, die Güter zum und vom Flughafen transportieren, tragen dazu bei, dass Lärm weiters eine Beeinträchtigung der Lebensumstände darstellt. Diese Schwäche der Region wird, bei einem Bau der 3. Piste am Flughafen, noch weiter verstärkt werden, da die Flugverbindungen und somit auch der Zubringerverkehr nach den erstellten Prognosen steigen werden.

Barrieren

Die aus acht Gemeinden bestehende Region ist von Barrieren geprägt. Dabei handelt es sich einerseits um Verkehrsverbindungen – Autobahn, Eisenbahnstrecken, Schnellstraßen – andererseits begrenzt auch der Nationalpark auf der nördlichen Seite und Wien auf der östlichen Seite die Planungsregion. Das Kerngebiet der Stadt Schwechat grenzt direkt an die Stadtgrenze von Wien, in diese Richtung ist also kein Wachstum mehr möglich, da dieses Gebiet auch von der Bebauung her schon ineinander übergeht. Die Verkehrsverbindungen stellen gleichzeitig Verbindungsmöglichkeiten dar, jedoch stellen sie vor allem innerhalb der Region Barrieren für Fußgänger, Radfahrer und Tiere dar. Viele der Gemeinden werden durch die Schnellbahntrassen durchschnitten. Der Flughafen stellt eine Barriere innerhalb der Region dar, da die Fläche ringsum begrenzt ist und keine Durchgangsmöglichkeit bietet.

Auch die Gemeindegrenzen stellen, vor allem beim Versuch eine Entwicklung für die ganze Region vorgeben zu wollen, Grenzen dar, die für die gemeinsame Entwicklung Probleme darstellen können.

Mit dem Ausbau der dritten Piste und dem Bau der Bahnverbindung Götzendorfer Spange, der Umfahrung Zwölfaxing und der Umfahrung Kleinneusiedl werden diese inneren Barrieren noch verstärkt. Auch wenn die überregionalen Verbindungen dadurch verbessert werden. Daher wird dies als interne Schwäche gewertet.

Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm)

In der Region werden die Lebensqualität und der Naturraum durch externe Einflüsse beeinträchtigt. Hierzu zählen die Schadstoffbelastungen in der Luft, die durch (Flug-)Verkehr und durch die ansässige Industrie – besonders die petrochemische Verarbeitung – erzeugt werden. Die dazu beitragende Beeinflussung durch (Flug-) Lärm wurde schon behandelt. Die Böden sind vor allem durch Cadmium-Zink (Reifenabrieb), Schwermetalle und Kohlendioxid



(entlang von Straßen) belastet. Weiters gibt es Abablagerungen, alte Deponien und alte Industrieanlagen, also Altstandorte. Dort können gefährliche Stoffe über den Boden auch ins Abwasser gelangen. Die hohe Versiegelung trägt weiters dazu bei, dass es zu geringer Retentionsfähigkeit und starker Bodenerosion durch Wasserabfluss kommt. Auf den Feldern ist Winderosion ein weiteres Problem, da windschützende Anlagen wie Hecken aus ökonomischen Gründen der Ertragsfähigkeit oft fehlen.

Regionsgefühl und Kooperation

Das Regionsgefühl ist in den Gemeinden bis jetzt noch nicht vorhanden. Außer in Angelegenheiten die den Flughafen betreffen wird vergleichsweise wenig kooperiert. Das Dialogforum wird zwar von VertreterInnen aus der Region positiv bewertet, jedoch konnten diese positiven Synergien noch nicht auf andere Bereiche der Planung angewendet werden. Ohne politischen oder ökonomischen Zwang werden Möglichkeiten zur Zusammenarbeit wenig genutzt. Ein Beispiel für die ersten Ansätze zu gemeinsamen Planungen sind interkommunale Radwege zwischen Fischamend, Enzersdorf, Kleinneusiedl und Schwadorf, sowie zwischen Himberg, Zwölfaxing und Schwechat. Hier sind auch weitere Verbindungen geplant. Auch in den Bereichen Schul- und Kindergartenwesen bestehen bereits Koordinierungsmaßnahmen zwischen den Gemeinden.

Damit jedoch, genau die Region, die im Rahmen des P2 beplant wird, als zusammenhängende wahrgenommen wird, ist Kommunikation, Koordination und schließlich Kooperation zwischen den einzelnen Gemeinden zu stärken und fördern. Da ohne Zusammenarbeit keine gemeinsam orientierte Entwicklung stattfinden kann, wird dies als bestehende Schwäche der Region wahrgenommen.

2.3. Chancen

Nationalpark, Erholungsqualität

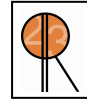
Nicht nur aufgrund des im Norden situierten Nationalparks Donauauen, sondern auch wegen der Grünräume, die im ganzen Gebiet verteilt sind, wie beispielsweise die Fischauauen und die Schwechat, hätte der Ausbau der Freizeit- und Erholungsqualität sowie –räume einen Mehrwert für die Region um den Flughafen.

Auch das Römerland Carnuntum mit seinen Konzepten zur Initiierung eines funktionierenden Radtourismus durch die Erweiterung des Radwegenetzes kann zur Attraktivität der ganzen Landschaftskette und dessen aktive Nutzung beitragen. Erholungsqualität kann weiters dazu beitragen, die negativen Auswirkungen des Flughafens wie die des Lärms und der Luftverschmutzung für die BewohnerInnen der Region zu kompensieren. Das hat zur Folge, dass sich die individuelle lokale Lebensqualität steigert.

Vernetzung (inkl. Flughafen)

Netzwerke haben heutzutage eine noch nie da gewesene Bedeutung in der Entwicklung von Regionen. Auf internationaler, interregionaler sowie interkommunaler Ebene vernetzen sich mehr und mehr bedeutende AkteurInnen, um Entscheidungen gemeinsam und abgestimmt treffen zu können, sowie Konflikte im vorab zu vermeiden und in weiterer Folge die Kommunalen Haushalte zu entlasten.

In der Planungsregion ist insbesondere der Flughafen das Mittel, um national und global relevante wirtschaftliche Beziehungen aufzubauen. Viele internationale Firmen haben ihren Sitz dadurch in seiner unmittelbaren Nähe und bauen somit eine Art „Airport City“ auf. Für



die Gemeinden ist der Flughafen ein Mittelpunkt in der interkommunalen Zusammenarbeit und Kooperation. Das Dialogforum ist dabei die seit dem Mediationsverfahren bezüglich der 3. Piste bestehende Plattform, um die verschiedenen Interessenslagen aufeinander abzustimmen und Kompromisse für die weitere Entwicklung auszuarbeiten. Weiters spielt er auch in der Profilierung des Gebiets eine entscheidende Rolle. Künftig ist die Verknüpfung zum Flughafen also eine Chance im Gebiet.

Aber auch zwischen den Gemeinden lohnt sich die Zusammenarbeit in Kooperationen. Es können so zum Beispiel gemeindeinterne Kosten gespart werden, wenn sie kooperativ, statt von einzelnen Verwaltungseinheiten getragen werden.

Lage

Die seit dem Fall des eisernen Vorhangs zentrale Position der Region in Europa, an der Schnittstelle des Übergangs von Ost- zu Westeuropa (Centrope), eröffnet den Gemeinden neue ökonomische, technische und verkehrliche Möglichkeiten. Vor allem vor dem Hintergrund des internationalen Wettbewerbs kann sich das Gebiet beispielsweise durch zwischen den Ballungsräumen Wien und Bratislava pulsierende Geschäftsbeziehungen gegenüber anderen Regionen behaupten und durchsetzen. Die Zusammenarbeit der Region mit der Hauptstadt Wien ist im Stadt-Umland-Management Wien als auch durch den Stadtentwicklungsplan von 2005 begründet und lehnt sich an dessen Grundgedanken und Leitziele an. Der Standort der Region ist somit eine weitere Chance für die Entwicklung.

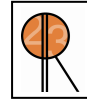
IS-Ausbau

Vor allem das Projekt der geplanten Götzensdorfer Spange, das eine bessere ÖV-Verbindung nach Bratislava garantieren soll, der damit einhergehenden Erweiterung der Straßenachsen entlang Fischamend, Enzersdorf an der Fischa, Klein-Neusiedl und die Umsetzung des Baus der S1 zeugen davon, dass in der Region die letzten Jahre über bedeutsame Bauvorhaben im Infrastrukturbereich verwirklicht wurden und künftig werden.

Das vorhandene Infrastrukturnetz auf Luft, Schiene und Straße in der Planungsregion bietet die idealen Voraussetzungen für internationale Firmen und den Aufbau globaler Beziehungen. Von daher ist die Verbesserung der Mobilitätsstandards in und zwischen Gemeinden als Möglichkeit für neue Synergien in der Wirtschaft, aber auch in den Möglichkeiten eingeschränkter Bevölkerungsgruppen wie beispielsweise SeniorInnen zu betrachten.

Brachen-Entwicklung

In der Planungsregion befinden sich einige alte stillgelegte Industriegebäude, die im Rahmen der Zuführung von neuen Nutzungskonzepten innovativ wiederbelebt werden könnten und somit bauliche Lücken im kommunalen Ortsbild „stopfen“ könnten. Beispielsweise für verwaltungstechnisch relevante Einrichtungen oder als Wohnraum beziehungsweise als Wirtschafts- oder auch Renaturierungsflächen (Schaffung von interkommunalen Grünflächen zur Erhöhung der Lebensqualität) wären diese Brachen zu nutzen. Dadurch werden Kosten durch Neubauten sowie durch unnötigen Flächenverbrauch vorgebeugt, was vor allem bezüglich des räumlich beschränkten Baulandes in der Region vorteilhaft sein kann.



Flughafenausbau als Chance

Der Bau der 3. Piste ist einerseits als zunehmende Belastung für die AnrainerInnen und die umliegende Umwelt zu sehen, verschafft der Region allerdings andererseits vor dem Hintergrund der steigenden PassagierInnenzahlen, positiver Entwicklung sowie Ausbau der umliegenden Firmenlandschaft, Vorteile in der wirtschaftlichen internationalen Positionierung und Behauptung gegenüber konkurrierenden Standorten.

Neben der Erweiterung der Qualität des Wirtschaftsstandortes der Region, bietet der Flughafenausbau eine langfristige Absicherung des Arbeitsmarktes in der Region und schafft damit eine Garantie für den Wohlstand der AkteurInnen in der Region.

2.4. Risiken

Flughafenausbau als Risiko

Der Ausbau des Flughafens (inklusive des geplanten Baus der 3. Piste) ist insofern ein Risiko für die Region als dadurch die Lebensqualität noch stärker durch Lärm beeinträchtigt wird. Auch die Umwelt ist durch den Flughafenausbau gefährdet—die steigende Lärm- und Abgasbelastung verursachen Schaden wie Winderosion, Bodenbelastung, und Flächenverbrauch. Zudem ist dies auch mit einem finanziellen Risiko verbunden: die durch den Ausbau entstehenden Infrastrukturkosten sind beispielsweise im Fall eines Rückgangs der Passagierzahlen und bei einem extremen Anstieg der Transport- und Treibstoffkosten nicht tragbar und werden in der Folge zu negativen Effekten in der Region führen, wenn die FWAG sich nicht rechtzeitig von der Abhängigkeit von den mineralischen Rohstoffen schafft.

Umwelteinflüsse

Die Umwelteinflüsse sind für die zukünftige Entwicklung der Region auch problematisch. Die Schadstoffbelastung schadet dem natürlichen Gleichgewicht. Vor allem durch Transport und Industrie nehmen die negativen Auswirkungen auf die Umweltqualität in der Region zu. Weiters stellt ein Anstieg des Flugverkehrs ein Risiko für die Projektgemeinden dar, da Fluglärm Bauland und die Lebensqualität beschränkt. Besonders wenn in der Region nicht auf weniger Schadstoffe erzeugende Industrie und Versorgung umgestellt wird, werden die Belastungen zukünftig steigen.

Verkehrsinfrastrukturausbau

Durch den (bereits geplanten) Infrastrukturausbau wird mehr Fläche verbraucht, was in zusätzlichen Boden-, Luft- und Lärmbelastung durch gesteigerten Verkehr resultiert. Einerseits können damit bessere Arbeitsmöglichkeiten durch Mobilität geschaffen werden, andererseits kann dies auch zu stärkerer Zersiedelung und Suburbanisierung führen. Gerade beim Umfahrungsstraßenbau stellt das Aussterben der Ortskerne ein Risiko dar.

Demographischer Strukturwandel

Der Strukturwandel ist in der Region als demographische Veränderung und Überalterung, Identitätsverlust (Globalisierung), gestiegene Mobilität, und damit verbundene geringere Bindung und Unsicherheit anzusehen. Vor allem die soziale Infrastruktur muss an die zunehmende Veränderung der Gesellschaft angepasst werden. Zunehmende Individualisierung und struktureller Wandel wirken sich vor allem auf die Anforderungen an



das Gemeinwesen aus; geringere Dichte verursacht niedrigere Auslastung und daher höhere Infrastrukturkosten und Bodenverbrauch.

Abhängigkeiten

Die Abhängigkeiten der Region gefährden den Wirtschaftsstandort. Die Angewiesenheit auf wenige große Betriebe (wie zum Beispiel OMV, Schwechater Brauerei und Flughafen) bedeutet eine immer in Verbindung mit der wirtschaftlichen Lage dieser Betriebe stehende Entwicklung der Region. Auch die Abhängigkeit von den Städten Wien und Bratislava und die wirtschaftliche und soziale Konzentration innerhalb der Region auf die Stadt Schwechat bedeutet für die (sonstige) Region ein Risiko, in dem sie kaum Einfluss auf die Entscheidungen und die Weiterentwicklungen beanspruchen kann.

Abhängigkeit besteht auch unter anderem durch die Bedeutung der fossilen Energie in der Region. Die Abhängigkeit der Gemeinden von den großen Betrieben, ist wiederum mit der weiteren Abhängigkeit der großen Konzerne von den fossilen Energieträgern gefährdet und bildet damit eine Abhängigkeitskette und könnte damit in späterer Folge zum Dominoeffekt führen.

Konkurrenz

Konkurrenz mit benachbarten Regionen und Städten, und überhaupt international gewachsene Konkurrenzverhältnisse durch die gestiegene Mobilität, sind für die Region riskant. Beispielsweise der Abzug der Kaufkraft durch die SCS (Erreichbarkeit über die Schnellstraße S1) und der Wettbewerb mit Wien und Bratislava als große Zentren zählen hierzu.

Dieser Wettstreit mit anderen Gebieten befördert die Region in die Situation, wirtschaftlich unter hohem Erfolgsdruck zu stehen. Die Gemeinden werden dadurch eventuell vor finanzielle Herausforderungen gestellt, da es zu Absiedlung von Betrieben in konkurrierende Regionen oder zu hohen Kosten für die Vermeidung dessen, also zur Stärkung der lokalen Wirtschaft, führen kann.

Die Konkurrenz durch zunehmende Mobilität, vor allem in der sehr gut international angebundenen Region ist ebenfalls von Bedeutung, da diese nur bedingt durch die bestehende Kompetenzsituation zu steuern ist. Verschiedene politische Einheiten (Staat, Gemeinde, Bezirk, usw.) setzen sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Konkurrenz voraus.

Aufbrauch der fossilen Ressourcen

In unserer gesamten Gesellschaft, wird in Folge des Verbrauchs der fossilen Rohstoffe und der kommenden Preisanstiege für Energie aus fossilen Brennstoffen ein Umdenken von zentraler Bedeutung werden, wenn die zukünftige Entwicklung gesichert sein soll.

Neben den gleichen Auswirkungen, die auch alle anderen Regionen betreffen werden, ist aber gerade die Planungsregion gefährdet, da die regionale Wirtschaft und Infrastruktur zu einem großen Teil auf fossilen Ressourcen basiert. Gerade die größten Betriebe, der Flughafen und die OMV sind direkt von der Entwicklung in diesem Bereich abhängig. Wirtschaftlich heißt das, dass in diesem Bereich – wie auch in vielen anderen - eine Umstrukturierung notwendig sein wird. So muss auch die Erschließung der Gemeinden, die



jetzt noch fast gänzlich auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, an die zukünftigen Anforderungen angepasst werden.



3. Ergebnisse der SWOT-Analyse durch Auswertung der Matrix

Externe Faktoren		Interne Faktoren												
		Opportunities Chancen					Threats Risiken							
		Nationalpark, Erholungsqualität (14)	Vernetzung (inkl. Flughafen) (9)	Lage (9)	IS-Ausbau (5)	Brachen-Entwicklung (3)	Flughafenausbau (3/3)	Umwelteinflüsse (13)	Verkehrsinfrastrukturausbau (7)	Demografischer Strukturwandel (7)	Abhängigkeiten (5)	Konkurrenz (4)	Aufbrauch der fossilen Ressourcen (3)	
Strengths Stärken	Wirtschaftsstandort (15)		x	x	x	x	x				x	x	x	
	Arbeitsplatzangebot (8)			x	x	x	x				x	x	x	
	Erhaltungswürdiges (7)	x				x	x	x	x	x		x		
	Netzwerke/Soziales (6)		x	x	x	x	x				x			
	Soz./Techn. Infrastruktur (4)				x	x	x			x			x	
	Hohe Kommunalerträge (2)		x			x	x	x	x	x	x	x	x	
	Regionale Produkte (2)	x	x	x		x	x	x	x	x		x		
	Weaknesses Schwächen	Bauverbote (12)					x	x	x		x			
		Verkehrliche Erschließung (11)		x	x	x		x					x	
		Fluglärm (6)	x	x				x	x		x			
Barrieren (4)		x	x		x	x	x	x	x					
Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm) (4)		x				x	x	x	x	x			x	
Regionsgefühl und Kooperation (4)		x	x	x	x		x			x	x	x		

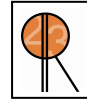
Abb. 3: SWOT-Matrix

Quelle: Eigene Darstellung und Erhebung.



Abb. 4: Legende für die SWOT-Matrix

Quelle: Eigene Darstellung und Erhebung.



3.1. Entwicklungspotentiale

Naturräumliches Potential

Aufgrund des anliegenden Nationalparks Donauauen und des allgemein ländlichen Charakters der Region besteht ein hohes Entwicklungspotential dieser natürlichen Voraussetzungen. Besonders so nahe an zwei Zentren (Wien und Bratislava) gelegen, stellt dieser Raum, auch im Vergleich zum schon dicht besiedelten Süden Wiens (Linie Mödling – Baden – Wr. Neustadt) eine wertvolle Erholungsfunktion dar. Neben der Donau und der angrenzenden Auen, bestehen auch entlang Fischa und Schwechat wertvolle Auegebiete – die allerdings teilweise renaturiert werden müssten um deren Erholungsqualität zu steigern. Im Süden des Gebiets befindet sich ein Moorstandort, Moosbrunn, der auch ein Schutzgebiet und wertvolles Biotop ist. Da besonders der südliche Teil der Region noch stark von der Landwirtschaft geprägt ist, bildet sich ein typisch ostösterreichisches Kulturlandschaftsbild, das auch mit den dazugehörigen Siedlungsstrukturen auf jeden Fall ein Potential dieser Region darstellt. Es finden sich gleichzeitig Arbeitszentren, gute Infrastruktur, man ist nahe an Wien und auch Bratislava, trotzdem hat man die Möglichkeit „im Grünen“ zu wohnen.

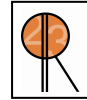
Das landwirtschaftliche Potential kann vor allem für regionale Produkte von Bedeutung sein. In Verbindung mit dem „Auland Carnuntum“, der Vernetzung mit anderen Regionen und Zentren und der Lage am Rande eines Ballungszentrums können sich regionale Produkte, besonders in Zeiten gestiegenen Umwelt- und Nachhaltigkeitsbewusstsein im Konsum, gegen Konkurrenz behaupten.

Flughafenausbau - positive Auswirkungen

Zwar gab es, besonders im Laufe des Mediationsverfahrens zum Bau der dritten Piste, in der Region zahlreiche BürgerInneninitiativen, die sich gegen eine Steigerung des Fluglärms und der allgemeinen Verkehrsbelastung ausgesprochen haben, trotzdem werden von den meisten die positiven Effekte, die der Flughafen auf die Region hat, genauso hervorgehoben. Durch das Mediationsverfahren und die aktive Einbindung aller, die sich beteiligen wollten in den Planungsprozess, die Einführung der Nachtflugregelung und die Gewährung einer Lärmschutzförderung sind unter anderem Erfolge für die Gemeinden und somit BewohnerInnen der Region zu verzeichnen.

Der Umweltfonds, der bei einem positiven Bescheid der Umweltverträglichkeitsprüfung – UVP – zum Bau der dritten Piste, an die Gemeinden ausbezahlt wird, stellt für diese eine erhebliche finanzielle Verbesserung des Gemeindehaushalts dar. Durch die relativ breit angelegten Möglichkeiten, dieses Geld in soziale Infrastruktur und ähnliches zu investieren, werden so die BewohnerInnen teilweise für die negativen Beeinflussungen der Lebensqualität durch den Flugverkehr „entschädigt“. Die gute finanzielle Situation der Gemeinden wird also zusätzlich verstärkt.

Somit ist der Flughafenausbau für die Region auch mit positiven Auswirkungen verbunden. Sowohl der Wirtschaftsstandort, und damit das Arbeitsplatzangebot, als auch die verkehrliche Erschließung durch den öffentlichen Verkehr wird davon profitieren. Daher ist



der Ausbau auch als wichtiges Entwicklungspotential für die Region Schwechat-Umgebung zu sehen.

Wirtschaftswachstum

Die Region ist durch die dort ansässigen, arbeitsplatzreichen Betriebe, bereits ein guter Wirtschaftsstandort. Besonders der Flughafen bringt direkt, und indirekt induziert, eine große Anzahl an Arbeitsplätzen, in verschiedensten Branchen, die teilweise auch sehr wissensintensiv sind. Davon zeugen auch die niedrigen Arbeitslosenraten in den Gemeinden. Da dem Flughafen in der Zukunft ein weiteres Wachstum vorausgesagt wird und auch mit seinem Ausbau neue Arbeitsplätze induziert werden, kann das Arbeitsplatzangebot als, im Vergleich zu anderen Standorten in der derzeitigen Wirtschaftslage, gesichert bezeichnet werden.

Durch die Vernetzung der Gemeinden mit dem Flughafen – dadurch entstehender Betriebe, die Leistungen erbringen, die mit dem Flughafen in Verbindung stehen – und auch die Vernetzung der Region auf nationaler aber eben auch internationaler Basis, ist die Lage für Betriebsansiedlungen äußerst günstig. Besonders seit der EU-Osterweiterung ist gerade die geographische Nähe zu den östlichen Beitrittsländern Slowakei und Ungarn ein Faktor, der sicherlich für Unternehmen einen Anreiz darstellt, hier sesshaft zu werden. Der Infrastrukturausbau auf überregionaler Ebene (Götzensdorfer Spange, Umfahrungen) wird dieses Wirtschaftspotential weiter stärken und damit in der Zukunft noch mehr Arbeitsplätze schaffen können.

3.1.2. Vorhandene und zukünftig erschließbare Entwicklungspotentiale

Da Kooperationspotentiale in der Region bereits bestehen, aber gleichzeitig auch in Zukunft ausbaubar sind und daher gleichzeitig erschließbare Entwicklungspotentiale darstellen, wurden diese zusammengefasst. Es bestehen einerseits Netzwerke, die theoretisch, auf einer „gedanklichen“ Ebene bestehen und die für zukünftige gemeinsame Entwicklungsmaßnahmen genutzt werden können. Auf der anderen Seite werden durch bestimmte Planungen kooperative Vorgehensweisen induziert. Teils auf freiwilliger Basis, teils können diese ohne Zusammenarbeit jedoch gar nicht umgesetzt werden.

Kooperationspotentiale - die zur Entwicklung von Maßnahmen genutzt werden

Durch die schon bestehenden Netzwerke, die vielfach im Dialogforum wiederzufinden sind und großteils in Verbindung mit dem Mediationsverfahren entstanden sind, und dem Dialogforum selbst als übergreifende Kooperationsplattform ist die Region in kooperativen Handlungsweisen schon erfahren. Durch die weiter stattfindende Vernetzung mit dem Flughafen, mit Wien und Bratislava, mit den Grenzgebieten und untereinander wird das Potential zur Kooperation verstärkt. Die Erfahrung aus den bestehenden Netzwerken kann in andere Bereiche, die nicht so direkt an den Flughafen gebunden sind, mitgenommen werden. Auch partizipative Formen, wie BürgerInnenbeteiligung haben durch das Mediationsverfahren ihre praktische Relevanz bewiesen und können für zukünftige Planungen als Beispiel gelten. Schwächen in der öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrserschließung, der Fluglärm als negativer Faktor sowie die zu überwindenden



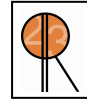
Barrieren können in Verbindung mit der Vernetzung zu neuen Kooperationen und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden führen. Gemeinsam können diese Schwächen der Region ausgeglichen werden und somit gegenüber anderen Regionen in Vorteile gewandelt werden. Damit steigt das Regionsgefühl, die regionale Identität, was zu einer weiteren Stärkung der Profilierung führen kann. Auch Nationalpark und die bestehende Erholungsqualität sind Chancen, die regionale Zusammenarbeit zu fördern und ein gemeinsames Leitbild für die Zukunft zu generieren.

Kooperationspotentiale - Anreiz durch bauliche Maßnahmen

Durch geplante bauliche Maßnahmen, wie der Flughafenausbau, der Ausbau der schienengebundenen Verbindungen, der geplante Bau von Umfahrungsstraßen oder die mögliche Entwicklung der jetzt ungenutzten (Industrie-)Brachen können sich neue Netzwerke und Kooperationen bilden. Einerseits zur Planung, aber auch zur Umsetzung und für den laufenden Betrieb ist interkommunale Zusammenarbeit erforderlich beziehungsweise bringt ökonomische Vorteile mit sich. Also stärken diese Maßnahmen das Regionsgefühl und verbessern die Kooperationen, was für eine gemeinsame zukünftige Ausrichtung von essenzieller Bedeutung ist.

Brachen-Nutzung

Die Entwicklung der bestehenden Brachen - vorrangig alte Industriestandorte - ist ein weiteres Entwicklungspotential für das Gebiet. Durch eine Renovierung und Nutzung der alten Gebäude und Infrastrukturen kann die lokale Wirtschaft gestärkt werden. Vor allem kleinteiligere Betriebsstrukturen könnten hier gefördert werden und die ökonomische Stabilität durch Verringerung der Abhängigkeit von wenigen großen Gebieten sichern. Ebenso könnten hier Dienstleistungen oder verarbeitende Betriebe entstehen, die zur Vermarktung regionaler Produkte beitragen. Mit einer Nutzung würden neue Arbeitsplätze entstehen, mehr Wirtschaftskraft in die Region geholt werden und gleichzeitig die Gebäude erhalten werden, die auf eine Art auch ein wesentliches Kulturerbe darstellen. Früher war die Region von den Textilfabriken oder der Schwechater Brauerei geprägt, eine Erhaltung ist also ein Potential der Stärkung dieser historischen Identität der Gemeinden. Durch gemeinschaftliche Nutzung können, wie im Vorhergehenden erwähnt, Kooperationspotentiale entstehen. Belastungen der Umwelt würden durch die Sanierung und Nutzung von bereits bestehenden Gebäuden reduziert werden. Einerseits, da somit Altlasten saniert werden würden, andererseits durch eine Vermeidung zusätzlichen Flächenverbrauchs oder Versiegelung durch Neubauten. Die Barrieren, die die teilweise relativ großflächigen Areale innerhalb der Siedlungen darstellen, könnten durch Umnutzung und Öffnung aufgebrochen werden und in Verbindungen umgewandelt werden. Auch für den Ausbau der sozialen und technischen Infrastruktur (Heizkraftwerke oder ähnliches) können alte Standorte genutzt werden – beispielsweise plant Schwechat ein durchmischtes Wohn- und Arbeitsquartier auf dem alten Brauerei-Areal.



3.1.3. Erschließbare Entwicklungspotentiale

"Ausgleich" von Umweltbeeinträchtigungen

Die Umweltbeeinträchtigungen die in der Region aufgrund der dort ansässigen CO₂-emittierenden Betriebe und insbesondere des Flugverkehrs (Lärmzonen) entstehen, werden durch die Erholungsqualität, die in der Region aufgrund der noch intakten Naturräume entlang der Flüsse dennoch besteht, „kompensiert“ oder „ausgeglichen“. Das soll nicht bedeuten, dass die negativen Auswirkungen, die die Emissionen der Betriebe und andere ungünstige Effekte von Ausbaumaßnahmen oder Verkehr, hier „schön“ geredet werden sollen. Allerdings sind diese für die ansässige Bevölkerung ja gleichzeitig mit positiven Effekten wie nah gelegenen, teils hoch qualifizierten, Arbeitsplätzen, und allgemein guter wirtschaftlicher Lage der Gemeinden ausgeglichen. Diese Betriebe sind ausschlaggebend für das wirtschaftliche Wohlergehen der Region, außerdem kofinanzieren sie auch viele soziale Aktivitäten und ähnliches, die für die Lebensqualität ebenso von Bedeutung sind. Daher können die bestehenden naturräumlichen Qualitäten und besonders der nah gelegene Nationalpark ausgleichend auf die negativen Umweltbeeinträchtigungen wirken und sind erschließbare Entwicklungspotentiale, da der Zugang zu diesen vielfach noch nicht ausreichend ausgebaut ist. Hier sind vor allem Verbindungen in den Nationalpark und auch die Zugänglichmachung der Fische-Auen Verbesserungsmöglichkeiten.

3.2. Entwicklungshemmnisse

3.2.1. Vorhandene Entwicklungshemmnisse

Gefährdungen der Umwelt durch Wachstum

Als vorhandene Entwicklungshemmnisse gingen Wechselwirkungen zwischen Wachstum und Umwelt aus der SWOT-Analyse hervor. Einerseits hat Wachstum, vor allem baulicher Natur aber auch in Verbindung mit Mobilität, erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zur Folge, andererseits behindern Umweltbedingungen teilweise menschliche Entwicklungen. Als Beispiel dafür können die, in diesem Gebiet große Flächen abdeckende, Bauverbote aufgrund von Lärmpegeln und Hochwassergebieten genannt werden. In Verbindung mit dem Flughafenausbau werden diese noch größere Flächen einnehmen. Auch aufgrund des steigenden bodennahen Verkehrs, und damit steigenden Lärms sowie der Luftverschmutzung, werden die Gemeinden in der Entwicklung begrenzt, da besonders die Widmung von Wohngebieten stark eingeschränkt wird.

Barrieren, die durch (Infrastruktur-) Ausbaumaßnahmen entstehen, zerschneiden die Landschaft und auch Lebensräume von Tierarten. Dadurch, und mit der Versiegelung des Bodens und den Emissionen des gestiegenen Verkehrs wird der Naturhaushalt beeinträchtigt. Andererseits bestehen auch natürliche Barrieren, wie der Nationalpark oder die Natura 2000 und FFH-Schutzgebiete, die für Siedlungs- und Wirtschaftswachstum hindernd sein können.



Der voranschreitende Verbrauch der fossilen Ressourcen steht andererseits dem Wachstum im Weg, da wichtige Betriebe wie die OMV und der Flughafen von diesen abhängig sind. Trotzdem wird dieser zu einem Umdenken in allen gesellschaftlichen Bereichen führen müssen und positive Entwicklungen wie die Umstellung auf nachhaltigere Energie-, Mobilitäts-, Wohnformen und Strukturen mit sich ziehen.

Auswirkungen des Strukturwandels im Raum

Auch der gesellschaftliche Strukturwandel zieht räumliche Auswirkungen mit sich, welche die Region in ihrer Entwicklung hemmen. Einerseits sind die meisten Gemeinden mit einem Bevölkerungszuwachs konfrontiert, die gleichzeitige Einschränkung des Wohnbaulands durch schon erwähnte Bauverbote führt aber zu Problemen in der Wohnplatzbereitstellung für diesen Zuwachs. Verdichtung sowie die Nutzung des Bestandes werden die wichtigsten Möglichkeiten darstellen dies auszugleichen.

Generell besteht weniger Bindung zum Heimatort, bei günstigeren Bedingungen in anderen Gemeinden / Regionen ist die Bereitschaft der Menschen höher, umzuziehen. Traditionelle Werte verlieren an Bedeutung. Die gestiegene Mobilität, und damit Konkurrenz, stellt für die Region, besonders in Verbindung mit der schlechten öffentlichen Anbindung einiger Gemeinden ein Hemmnis dar, da diese dadurch noch mehr von Abwanderung der jungen und arbeitsfähigen Bevölkerung bedroht sind.

Herausforderungen in der regionalen Zusammenarbeit

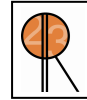
Dass die 8 Gemeinden sich bis jetzt, weder nach außen, noch nach innen, als zusammenhängende Region präsentieren, führt zu Herausforderungen in der zukünftigen interkommunalen Zusammenarbeit. Der demografische Strukturwandel führt dazu, dass zwar einerseits die Vernetzung, vor allem durch intelligente Kommunikationssysteme gesteigert wird, andererseits aber die Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Regionen verstärkt wird. Die gestiegene Mobilität von BewohnerInnen und Unternehmen führte dazu, dass, um sich gegenüber anderen Regionen abzugrenzen und zu profilieren, verstärkte Kooperationsinitiativen notwendig geworden sind. Nur wenn Entwicklungsziele gemeinsam formuliert werden, kann eine positive Entwicklung der gesamten Region stattfinden.

Auch die Abhängigkeiten von den großen Zentren Wien und Bratislava, sowie von wenigen großen Betrieben der Gemeinden bilden Herausforderungen für die regionale Zusammenarbeit. Wenn Strategien zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung gemeinsam erarbeitet werden, können diese Abhängigkeiten reduziert, beziehungsweise für die eigene Zukunft sinnvoll genutzt, werden.

3.2.2. Künftig mögliche Entwicklungshemmnisse

Zerstörung der Kulturlandschaft

Die Kulturlandschaft in der Region, mit weitgehend eher ländlichem Charakter und einem von Landwirtschaft geprägten Landschaftsbild, und die bestehenden dörflichen



Siedlungsstrukturen sind in ihrer Existenz zukünftig durch verschiedenste Einwirkungen bedroht.

Ein Effekt des gesellschaftlichen Strukturwandels ist die niedrige Bereitschaft der jungen Bevölkerung im primären Sektor zu arbeiten. Die traditionelle Erwerbstätigkeit ist mit einem starken Rückgang konfrontiert, viele Höfe werden von den ErbInnen nicht mehr weitergeführt und aufgelassen oder von großen Unternehmen aufgekauft. Dadurch und durch die gestiegene Konkurrenz durch erhöhte Mobilität von Unternehmen und Produkten, sowohl am nationalen, aber besonders auch am internationalen Markt, ist auch die Erzeugung regionaler Produkte gefährdet.

Der Flächenverbrauch für andere Nutzungen, wie Infrastruktur - inklusive Umfahrungsstraßen, Schienentrassen, Flughafenausbau – oder Siedlungserweiterung, wird in Zukunft noch mehr steigen. Dadurch sind die noch intakten Naturräume bedroht. Auch die nicht direkt davon betroffenen Naturflächen sind durch mit dem Ausbau verbundenen steigenden Emissionen bedroht. Durch weiteren Ausbau der Wirtschaftsstandorte und Infrastruktur, wird sich auch die Siedlungsstruktur ändern (müssen), um dem Bevölkerungszuwachs gerecht zu werden, der damit verbunden ist. Parallel dazu müssen soziale und technische Infrastrukturen ausgebaut werden, der Flächenverbrauch und die Belastungen steigen also weiter. Da aber Wachstum, in Zeiten gesteigener Konkurrenz, von vielen Seiten – ob dies für eine nachhaltige Entwicklung richtig ist, sei in Frage gestellt - als wichtig angesehen wird, um ökonomische Stabilität zu gewährleisten, werden Erhaltungsmaßnahmen erforderlich sein, um die Region vor einer Zerstörung der Kulturlandschaft zu bewahren. Maßnahmen wie die Festlegung von Schutz- und Freihaltungsgebieten, die Stärkung der regionalen Landwirtschaft und somit regionaler Produkte, begleitende Ausgleichsmaßnahmen bei Bauvorhaben und so weiter sind erforderlich.

Einbruch der Wirtschaftsmotoren

Ein zukünftig mögliches Entwicklungshemmnis stellt die Abhängigkeit der Region von wenigen Betrieben dar. Vor allem, da der Flughafen und die OMV, als wirtschaftsstärkste Unternehmen von fossilen Ressourcen abhängig sind und die Entwicklung in diesem Bereich unsicher ist, besteht die Gefahr eines Einbruchs der Wirtschaftskraft in der Region. Die fossilen Ressourcen werden immer knapper, auch wenn, bis sie wirklich aufgebraucht sind, noch Zeit vergehen wird, wird zumindest der Preis schon in naher Zukunft drastisch ansteigen. Damit wird sich die Frage stellen, wie die Wirtschafts- und Arbeitsstruktur an einen möglichen Rückgang der wirtschaftlichen Stärke dieser Unternehmen angepasst werden kann. Gleichzeitig würden dadurch die Haushaltsbudgets der Gemeinden durch Rückgang an Kommunalerträgen finanziell belastet.

Die bestehenden Netzwerke wurden hauptsächlich wegen des Flughafens gebildet. Es haben sich BürgerInnen in Bürgerinitiativen zusammengeschlossen, um gegen den Ausbau zu protestieren. Im Zuge des Mediationsverfahrens sind dann VertreterInnen dieser Initiativen, der Gemeinden, der Länder, der Bezirke und anderer Institutionen auf regulärer Basis zusammengekommen, um über die genauen Bestimmungen zur Planung der 3. Piste zu verhandeln. Da dieser Prozess, zwar oft als positives Erlebnis angesehen, langwierig war und



von den Teilnehmenden viel Einsatz abverlangt hat, besteht die Gefahr, dass die Bereitschaft zu weiteren Zusammenarbeit in anderen Bereichen gesunken ist.

Hohe Belastungen der Gemeindehaushalte

Durch die bereits erklärten Entwicklungen – demografischer und struktureller Wandel der Gesellschaft, Infrastrukturausbau, steigende Umwelteinflüsse und Aufbrauch der fossilen Ressourcen – werden die Gemeindebudgets eventuell starken Belastungen ausgesetzt. Durch Bevölkerungswachstum und Überalterung steigen die Kosten für die Bereitstellung der technischen und vor allem sozialen Infrastruktur. Durch gleichzeitig stattfindende Abwanderungsprozesse in den nicht gut angeschlossenen Gemeinden Rauchenwarth und Klein-Neusiedl sinken dort die Kommunalerträge, für die zurückbleibende Bevölkerung wird die Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur immer schwerer finanzierbar. Hier sind Kooperationen mit anderen Gemeinden Ausgleichsmöglichkeiten. Mit dem Aufbrauch der fossilen Ressourcen wird eine allgemeine Umstellung auf andere Energieträger und Mobilitätsformen notwendig, die, zumindest am Anfang, die Gemeinden finanziell belasten wird. Die verstärkten Umwelteinflüsse durch Ausbau von Infrastruktur, Wirtschaft und Siedlungsgebieten wirken sich durch damit verbundenen Bauverbote und Beeinträchtigung der Wohnqualität negativ auf die Gemeindebudgets aus. Da aber für die zukünftige Entwicklung, natürlich auch die ökonomische Stellung der Gemeinden von Bedeutung sein wird, stellen diese Bedrohungen mögliche Hemmnisse der Entwicklung dar.



4. Szenarien

In Anlehnung an die Ergebnisse aus der SWOT-Analyse des aktuellen Entwicklungsstandes und deren Faktoren, wurden Szenarien entwickelt. Diese sollen darstellen, wie sich das Gebiet entfaltet, wenn einzelne Komponenten das Umfeld und die Voraussetzungen für weitere Entwicklungen verändern.

4.1. Negativszenario „Einbruch der Wirtschaftsmotoren durch Peak Oil“

Durch das weltweite Risiko der Knappheit der fossilen Ressourcen, dabei vor allem des Erdöls, kommt es zu problematischen Änderungen im Planungsgebiet.

Die bisherige Verkehrs- und Transitregion verliert an Bedeutung, doch sie bleibt weiterhin ein Transitpunkt zwischen Osten und Westen, nur in einem wesentlich geringeren Ausmaß. Die Mobilität, vor allem innerhalb der Region, muss umstrukturiert werden. Die Straßen sind großteils unausgelastet, da es teilweise nicht mehr leistbar ist, in den Katastralgemeinden oder außerhalb der Gemeinden zu wohnen. Die Nutzung alternativer Verkehrsmittel nimmt zu - der Fahrradverkehr muss rasch von der Bevölkerung als Hauptverkehrsmittel angenommen werden. Sollte diese Anpassungen nicht erfolgen, sind Absiedelungen in der Region zu erwarten.

Auch der Flughafen wird seine Rolle als Wirtschaftsmittelpunkt verlieren. Seitdem die vom Flughafen erwarteten Algen-Treibstoffe zur Anwendung kommen, wird der gesamte Flughafen abgebaut und der wertvolle Grund für andere Nutzungen freigesetzt. Auch wenn ein alternativer Treibstoff für die Luftfahrt gefunden werden kann, ist ein PassagierInnenzahlenrückgang nicht zu vermeiden. Sonstige notwendige Materialkosten steigen und die Menschen fliegen nicht mehr im heutigen Ausmaß. Vor allem die Petrochemie wird hart betroffen sein, es gibt hier auch wenig Hoffnung darauf, die ganze Industrie auf andere nicht-fossile Energieerzeugung umzustellen. Das bedeutet Arbeitsplatzverlust und Rückgang der Kommunalerträge der Gemeinden.

Der Standort gewinnt allerdings andererseits an Bedeutung, denn er hat mit seiner räumlichen Nähe zu den Bevölkerungszentren Wien und Bratislava, unter Herabsetzung der Energieeffizienz, eine wesentliche Verstärkung seiner Rolle als industrielles, landwirtschaftliches und alternativ-energieerzeugendes Gebiet erfahren. Somit stehen der Region Überwindungsmöglichkeiten für diese Krise offen, doch dafür muss sie maßgeblich umstrukturiert werden.

4.2. Positivszenario „RegUnion Flughafen“

Die Entwicklung der letzten Jahre, gekennzeichnet durch den demographischen Wandel, der negativen Folgen der zunehmenden Flächeninanspruchnahme durch Gewerbe und Wohnen in den wachsenden Agglomerationen, die belastete und ungleiche Ausstattung der Kommunalhaushalte sowie die unterschiedlichen Interessen der AkteurInnengruppen in den Stadtregionen, wie der P2 - Planungsregion, führt zu einem erhöhten Koordinationsbedarf und steigert damit den Bedarf an Kooperationen. Die kritische Betrachtung der zwar



gewählten aber hierarchisch und hoheitlich agierenden Volksvertreter löst Prozesse des Strukturwandels aus. Dieser Wandel steigert die Bedeutung der Einbindung von AkteurInnen aus der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft. So wird die vertikale Entscheidungsstruktur immer horizontaler beziehungsweise das System des „Government“ immer mehr zur „Governance“. In diesem speziellen Fall zur „Regional Governance“, wo die AkteurInnengruppen der Kommunen, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft horizontal kooperieren. Darüber hinaus wird auch die vertikale Kooperationsebene gefördert, die eine Koordination der unterschiedlichen Schnittstellen der Raumgestaltung, wie der EU, des Staates, des Landes und der Gemeinde, benötigt (vgl. Österreichische Raumordnungskonferenz, 2009: S. 48ff).

So kann die Region durch eine Zusammenarbeit der Kommunen stadtreionale Herausforderungen gemeinsam und koordiniert, durch gemeinsame Führungs-, Management- sowie Vermittlungsorgane, bewältigen, ihre hohen Kommunalerträge kostensparend und –effizient anwenden und damit den gefährdeten Kommunenhaushalten entgegenwirken.

Jahr 2030:

Vor allem bei der Aufteilung der finanziellen Mittel des Umweltfonds durch den Verteilungsschlüssel haben die Kommunen bewiesen, dass derartige Zusammenarbeit funktioniert, haben es als Initialzündung für weitere Kooperationen angesehen und auf andere Themenbereiche umgesetzt. Unterstützt von den Ideen eines StudentInnenprojektes an der TU Wien wurden ein gemeinsamer Umweltverband, Gesundheitsverbände und gemeinsame Betriebsflächen umgesetzt. Unter der Führung eines von allen Ebenen gewählten Managements treten die Gemeinden als Region auf und so wie beim Dialogforum klopfen etliche internationale VertreterInnen an der Tür der Region um das Erfolgsrezept der Region zu bekommen. Die Region hat sich international einen Namen gemacht und zählt mit der ebenfalls gut entwickelten Städtepartnerschaft zwischen Wien und Bratislava zu den führenden Regionen Europas. Die Kommunenhaushalte sind inzwischen in den grünen Zahlen und können in die Entwicklung der Region investieren. Mittlerweile hat die Regionsführung mit der Stadt Wien eine Straßenbahn ausgehandelt die bis nach Schwechat geht und an den Regionalbus anschließt. Somit ist die gesamte Region öffentlich ideal mit der Stadt Wien vernetzt. So hat die RegUnion die Zeichen der Zeit erkannt und ein erfolgreiches „Regional Governance“-Konzept umgesetzt, dass die Region zu einer der etabliertesten, meist geschätzten und vorbildhaftesten Regionen Europas gemacht hat.

4.3. Positivszenario „Post Carbon Society“

Peak Oil ist, wie in den letzten Jahren erwartet, weltweit eingetreten und hat globale weitreichende Folgen für die Lebensbedingungen aller Menschen der Erde. Energie ist nun das begehrteste Gut nach Nahrung, Wasser und Boden.

In der Planungsregion konnte zum Glück und aufgrund der vorausschauenden Planung des vorangegangenen Jahrzehnts mittlerweile der Umstieg auf alternative Energieträger, die nicht von fossilen Ressourcen abhängig sind, geschafft werden.

So konnte der Niedrigtemperaturbedarf zusätzlich zur Fernwärme aus Wien mit den im Gebiet vorhandenen geothermischen Quellen und der Ausschöpfung deren Potentiale für eine großräumige geothermische Wärmeproduktion (vgl. Regio Energy, 2011: online),



gedeckt werden. Heizwerke versorgen die regionalen Haushalte nun unter anderem mit der Wärme aus der Erde, auch die Stromerzeugung wird inzwischen zu einem geringen Prozentsatz durch die tiefe Geothermie sichergestellt. In Zusammenarbeit mit großen Betrieben, wie beispielsweise der alten OMV-Raffinerie, kann aktuell zusätzlich deren, in der Produktion durch Maschinen erzeugte, Abwärme genutzt werden. Somit ist die totale nachhaltige Deckung der gesamten Warmwasser- und Heizungsnutzung aller Gemeinden gegeben.

Weiters konnten großflächige Photovoltaikanlagen zur Elektrizitätserzeugung auf den Dächern von Gebäuden, die, aufgrund der bestehenden Blendungsgefahr der PilotInnen in den Flugzeugen durch die glatte Oberfläche dieser Panels, mindestens 1 km vom Flughafen entfernt sind, installiert werden. Dies garantiert die breite Versorgung der Region mit Strom, der individuell im privaten Haushalt gewonnen, verwaltet und wiederverkauft werden kann. Letzteres ist vor allem deshalb in geeignetem Rahmen möglich, da das Stromnetz in den letzten Jahren leistungsfähiger und flächendeckender ausgebaut werden konnte.

Der Flugverkehr konnte nach einem Einbruch der PassagierInnenzahlen ebenfalls auf die Nutzung umweltschonender Energiequellen umgestellt werden. Rohöl ist mittlerweile dreimal so teuer wie noch im Jahr 2011. Da die Gewinnung von Treibstoff aus Mikroalgen-Kultur schon sehr fortgeschritten ist und die OMV-Raffinerie in eine der größten Anlagen für den Anbau dieses Phytoplanktons und dessen Umwandlung in Treibstoff umgebaut wurde, können Flugzeuge nun trotzdem und mit einer sehr niedrigen CO₂-Bilanz betrieben werden. Auch wenn momentan weltweit die Anzahl der Flugverbindungen aufgrund der explodierenden Ticketpreise, trotz Umstieg auf nachhaltige Energieträger, wesentlich gesunken ist, bleibt der Flughafenbetrieb aufrecht. Fluglärm konnte durch den neuen Antrieb um ein Vielfaches verringert werden.

Internationale wirtschaftliche Beziehungen basieren mittlerweile weniger auf physischer Mobilität als auf informationstechnologischen neuen Lösungen.

Der Bodenverkehr am Flughafen basiert inzwischen zur Gänze auf E-Mobilität, also auf Fahrzeuge, die mit Elektrizität geladen werden. Auch auf den Straßen der Region herrschen E-Autos vor, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Benzinangewiesenheit sind für NormalverbraucherInnen im Betrieb nicht mehr erschwinglich. Jedoch ist auch die Nutzung der Elektromobilität aufgrund der Explosion der Energiepreise nicht annähernd mit der Verbreitung des Individualverkehrs im Jahr 2011 gleichzusetzen. Mobilität über weite Strecken ist also für die BewohnerInnen der Region in dieser neuen Ära gewaltig kostenintensiv. Das Fahrrad erfährt dadurch und insbesondere aufgrund seiner Einfachheit in der Benutzung und selbstverständlich seinem Antrieb durch bloßen körperlichen Kraftaufwand seine neue Blütezeit.

Im Bereich der Raumplanung wurden schließlich auch energiesparende Maßnahmen in der Siedlungsstruktur, dem Flächenverbrauch und der Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme umgesetzt. So werden beispielsweise keine Einfamilienhäuser in den Bebauungsplänen mehr ausgewiesen, sondern lediglich verdichtete Flachbauten mit Mehrfamilien beziehungsweise –parteiennutzung, da insbesondere der Heizbedarf pro Haushalt somit geringer wird. Aber auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist somit und mit der Festlegung von kompakteren Siedlungsstrukturen mittels Begrenzungen verbessert gegeben. Die BewohnerInnen siedeln dadurch zentraler und der Anschluss an neu ausgebaute E-Bus- und Zugverbindungen ist damit besser gewährleistet, was die durch den hohen Benzinpreis herabgesetzte Benutzungsrate des MIV ausgleicht.



Weiters wurde das Fahrradwegenetz dahingehend erweitert und konzentriert, dass kurze Wege zur Arbeit, zum Einkauf oder zu Bildungs- oder Verwaltungseinrichtungen (vor allem zwischen Katastralgemeinden) vor dem Hintergrund der explodierenden Zunahme des Radverkehrs ideal mit dem Bike zu bewältigen sind. Dies bedurfte natürlich auch einer zentralen Anordnung der Institutionen, Nahversorger und Arbeitsplätze durch die Revitalisierung der Ortskerne. Aber auch der Zubringerverkehr zu öffentlichen Haltestellen ist durch das Fahrradfahren nun wesentlich umweltverträglicher.

Der demographische Strukturwandel schreitet indes auch jetzt noch voran und somit ist eine gewisse Überalterung der Bevölkerung in der Region gegeben. Der Wohnbedarf von SeniorInnen ist daher größer und das Angebot an Nahversorgern und wichtigen Einrichtungen ist wieder zentrumsnahe, somit für ältere Menschen besser erreichbar, installiert. Die Ortskerne konnten durch eine entsprechende Bodenpolitik und Förderungen wieder belebt werden. Der ÖV gewann auch dadurch, ergänzend zu seinen energiesparenden Vorzügen, in letzter Zeit eine neue, übergeordnete Bedeutung. Für SeniorInnen ist er die einzige Möglichkeit, um trotz körperlicher Einschränkung mobil und selbstständig zu bleiben.

All diese neuen Lebensumstände wurden nicht zuletzt durch die BewohnerInnen selbst und ihrer Verhaltensänderungen im Verbrauch von Energie möglich. So ist das Mobilitätsverhalten und –verständnis nun von Grund auf verändert. Das erfordert einen vermehrten Verzicht auf Aufenthalte und Urlaube im Ausland aber hat auch Folgen im Alltag. Immer mehr Menschen arbeiten von zu Hause aus im Internet, Konferenzen, Meetings werden genauso fast ausschließlich virtuell abgehalten wie mit Verwandten oder FreundInnen im Netz kommuniziert. Sich im echten Leben von A nach B zu bewegen bedeutet nun, einen immensen Energie- und somit Kostenaufwand auf sich zu nehmen. Weiters wird vermehrt auf landwirtschaftlich regionale Produkte gesetzt, was auch das Regionsgefühl stärkt und der Landwirtschaft eine neue Bedeutung einräumt. Lebensmittel werden nicht mehr in dem Ausmaß wie noch 2011 verschwendet, was eine Müllreduktion in der ganzen Region zur Folge hat. Und auch der Warmwasserbedarf ist deutlich zurückgegangen.

Die Region kann sich vor allem durch den in ganz Europa renommierten Anbau an Treibstoffgalgen gegenüber anderen Flughafenstandorten behaupten, internationale Betriebe siedeln sich also vermehrt an, die Wirtschaft floriert.



5. Quellenverzeichnis

LANDWIRTSCHAFTSKAMMER NIEDERÖSTERREICH, 2010.
Blau-gelbe Milch- & Käsestraße. St.Pölten.

MEDIATIONSFORUM FLUGHAFEN WIEN, 2010.
Beratung.

url: <http://www.viemediation.at/jart/prj3/via-mf/mforum.jart?rel=de&content-id=1145968644510&reserve-mode=active>.

Aufgerufen am 16.12.2011

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ, 2009.
Räumliche Entwicklung in österreichischen Stadtregionen. ÖROK, Wien.

PUK - PLATTFORM UNSER KLOSTERNEUBURG, 2011.

Regionalkonzept Wien-Umland.

url: <http://unser-klosterneuburg.org/archiv/diverses/Regionalkonzept%20Wien%20-%20Umgebung.pdf>.

Aufgerufen am 31.01.2011.

REGIO ENERGY, 2011.

Karte: Hydrothermale Geothermie Bestand und Potentiale.

url: http://www.regioenergy.at/sites/regioenergy.at/files/uploads/img/potenzial-geothermie-bestand_web_pre.jpg.

Aufgerufen am 02.02.2011.

REGIONALMANAGEMENT NIEDERÖSTERREICH, 2011.

Perspektive Industrieviertel.

url: http://www.regionalmanagement-noe.at/uploads/perspektiven_industrieviertel.pdf.

Aufgerufen am 31.01.11.

STATISTIK AUSTRIA, 2011.

Regionale Gesamtrechnung.

url:

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/volkswirtschaftliche_gesamtrechnungen/regionale_gesamtrechnungen/nuts3-regionales_bip_und_hauptaggregate/index.html#index1.

Aufgerufen am 31.01.11.

VIE MEDIATION, 2005.

Allgemeiner Mediationsvertrag.

url:

http://www.fluglaerm.at/liesing/Dokumente/VERTRAG%20MEDIATIONSVERTAG_Juni%2005_166.PDF.

Aufgerufen am 31.01.2011.



6. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Darstellung der Methodik der SWOT-Analyse.....	3
Abb. 2: Beschäftigtenaufteilung auf Wirtschaftsabteilungen 1991.....	4
Abb. 3: SWOT-Matrix.....	13
Abb. 4: Legende für die SWOT-Matrix	13