

Region Schwechat

SWOT

P2 Regionales Entwicklungskonzept

WS 2010/11

SWOT Matrix - P2 Region Schwechat		Chancen					Chance/ Risiko	Risiken					
		Nationalpark, Erholungsqualität	Vernetzung (inkl. Flughafen)	Lage	Brown-Field-Entwicklung	IS-Ausbau		Flughafenausbau	Umwelteinflüsse	Verkehrsinfrastrukturausbau	Aufbrauch der fossilen Ressourcen	Abhängigkeiten	Demografischer Struktureller Wandel
Stärken	Wirtschaftsstandort	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Arbeitsplatzpotential	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Erhaltungswürdiges		VEP 1			VEP 3	x	x	x	KEH 1	x	x	x
	Regionale Produkte	x						x	x				x
	Netzwerke/Soziales	VEP 2		VEP 4	x	VEP 5		KEH 2		KEH 4			KEH 5
	Soz./Techn. Infrastruktur				x	x	x		KEH 3			x	x
Hohe Kommunalerträge				x	x	x			x	x	x	x	
Schwächen	Bauverbote	EKP 1		EKP 4	x		x	x	x	VEH 1			
	Barrieren	x					x	x	x				
	Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm)			EKP 2			x	VEH 2	x	VEH 3			
	Verkehrliche Erschließung (ÖV)			x	x	x			x		VEH 4		
	Fluglärm		EKP 3				x				x		VEH 5
	Regionsgefühl und Kooperation	x	x		x		x						x

Betreuer:

Gerald Grüblinger

Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

Fachbereich für Stadt- und Regionalforschung

Technische Universität Wien

Gruppe REGION 4



DORNER Fabian 0827214

HAIDEGGER Thomas 0826382

JURASSZOVICH Sandra 0825171

SCHNEIDER Anna-Katharina 0825592

SCHWÄRZLER Dominik 0827171

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
1. SSCR - Analyse.....	3
1.1. Stärken.....	3
1.2. Schwächen.....	5
1.3. Chancen.....	7
1.4. Chance/Risiko.....	8
1.5. Risiken.....	9
2. Abgeleitete Potenziale und Hemmnisse.....	11
2.1. Vorhandene Entwicklungspotenziale.....	11
2.2. Erschließbare Entwicklungspotenziale.....	13
2.3. Vorhandene Entwicklungshemmnisse.....	14
2.4. Künftige Entwicklungshemmnisse.....	16
3. Szenarien.....	18
3.1. WWW – wir wachsen weiter: Szenario positive Wirtschaftsentwicklung.....	18
3.2. Zurück in die Zukunft: Szenario Abhängigkeit kann nicht überwunden werden.....	19
3.3. Post Carbon Region: Szenario Hochtechnologiestandort.....	20
4. Anhang: SWOT – Matrix.....	21

Einleitung

Im Rahmen des Projekts 2 der Studienrichtung Raumordnung und Raumplanung der Technischen Universität Wien wird für die Untersuchungsregion Schwechat, welche die Gemeinden Enzersdorf, Fischamend, Himberg, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing umfasst, ein überörtliches Entwicklungskonzept erstellt.

Im Zuge dieses Projekts wurde ein fächerübergreifender Workshop veranstaltet um die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Untersuchungsregion zu finden. Die Stärken und Schwächen stellen dabei interne Faktoren der Gemeinde dar, die Chancen und Risiken sind externe Faktoren. Auf Basis dieser Komponenten führte jede Gruppe eine eigene Analyse durch, wodurch Entwicklungspotenziale und Entwicklungshemmnisse für die Regionen herausgearbeitet wurden. Aus diesen Potenziale und Hemmnisse wurden schließlich drei verschiedenen Szenarien abgeleitet, die mögliche Zukunftsbilder für die Region aufzeigen.

1. SSCR - Analyse

In diesem Kapitel werden die gefunden Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken beschrieben, welche die Grundlage für die daraus folgenden Kombinationen darstellen.

1.1. Stärken

○ **Wirtschaftsstandort**

Die Region Schwechat ist ein hervorragender Wirtschaftsstandort, sowohl was die Standortvoraussetzungen betrifft, als auch die bestehende Struktur der ansässigen Unternehmen. Es finden sich unterschiedlichste Unternehmen in der Region, wobei besonders im Einzelhandel eine heterogene Struktur besteht. Außerdem ist die Untersuchungsregion durch den Flughafen Schwechat hervorragend vernetzt und bietet daher ausgezeichnete Standortvoraussetzungen für Betriebsansiedlungen.

○ **Arbeitsplatzpotential**

Die Arbeitslosenquote in der Region liegt unter dem Durchschnitt von Niederösterreich und auch unter dem Wert von Gesamtösterreich. Durch die großen Arbeitgeber OMV und Flughafen finden viele Personen in der Region Arbeit und mit deren weiteren Entwicklung ist auch noch Potenzial für die Zukunft vorhanden.

○ **Erhaltenswürdiges (Tierarten, Ortskerne, Naturräume und Kulturlandschaften)**

Trotz der Nähe zu Wien und der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung in der Region haben die Gemeinden der Region ihre Identität größtenteils erhalten können. In den Ortskernen sind traditionelle Siedlungsmuster erkennbar und auch die ausgedehnten Kulturlandschaften zwischen den Siedlungsräumen sind gut erhalten. Außerdem bildet der Nationalpark Donau-Auen ein Rückzugsgebiet für viele geschützte Tier- und Pflanzenarten. Geschützte Tierarten die in der Region vorkommen sind zum Beispiel der Biber, das Ziesel und die Großtrappe.

○ **Netzwerke/Soziales**

Die Vernetzung der Gemeinden untereinander ist aufgrund des Dialogforums bereits sehr intensiv und es gibt auch eine rege Bürgerbewegung im Bereich der Planung. Es gibt dabei mehrere Bürgerinitiativen zum Thema Flughafen und dessen Auswirkungen, aber auch zu anderen Themen wie dem Bau von Umfahrungsstraßen. Des Weiteren gibt es in allen Gemeinden ein stark

ausgeprägtes Vereinswesen und der Zusammenhalt innerhalb der Bevölkerung ist besonders in den kleineren Gemeinden hoch.

- **Soziale und technische Infrastruktur**

Die Versorgung mit sozialer und technischer Infrastruktur in der Planungsregion ist sehr gut. Es sind genügend Kinderbetreuungseinrichtungen, Allgemeinmediziner und Nahversorger vorhanden. Durch die Nähe zu Wien ist auch die Versorgung durch Krankenhäuser gesichert. Bei der technischen Infrastruktur glänzt die Region durch schnelle Internetleitungen und eine gute Netzabdeckung im Bereich des Mobilfunks. Zusätzlich bestehen bei der Abwasser- und -entsorgung bereits Kooperationen zwischen einzelnen Gemeinden.

- **Hohe Kommunerträge**

Die Gemeinden der Planungsregion weisen alle relativ hohe Kommunerträge im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl auf. Dies liegt einerseits an den vielen ansässigen Betrieben (Flughafen, OMV bzw. andere Klein- und Mittelbetriebe) und andererseits an den Ausgleichszahlungen, die die Gemeinden aufgrund der Umweltbelastungen von der Flughafen AG erhalten. Durch diese Mittel ist es möglich, dass die Gemeinden, die zuvor erwähnte, gute Infrastruktur zur Verfügung stellen.

- **Regionale Produkte**

Die Region verfügt über Böden, die hervorragend für die Landwirtschaft geeignet sind und damit über viele regionale Erzeugnisse. Diese werden teilweise auch direkt durch die Bauern vermarktet, so gibt es viele Heurigenwirte und auch andere Hofläden.

1.2 Schwächen

○ **Bauverbote**

Innerhalb der Region gibt es teilweise kaum mehr Baulandreserven bzw. hat man Probleme mit der Baulandmobilisierung. Diese resultieren einerseits aus Bauverboten auf Grund des Flugverkehrs und neuen Infrastrukturprojekten, andererseits befinden sich Baulandwidmungen teilweise in Hochwasserbereichen. Diese sollten zum Schutz der Bevölkerung rasch zurückgewidmet werden.

○ **Verkehrliche Erschließung**

Im Moment ist keine flächendeckende ÖV-Erschließung in der Untersuchungsregion gegeben. Der schlechte Zustand von ÖV-Verbindungen behindert vor allem weniger mobile Gruppen wie Senioren oder Kinder/Jugendliche. Ein Güter-Terminal zum Ver- und Umladen von Gütern wäre für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region wünschenswert. Für eine Verbesserung der Situation wäre es wichtig den Schienen- bzw. Personenverkehr weiter auszubauen sowie Radwegverbindungen als Alternative für kurze Wege zu forcieren.

○ **Fluglärm**

Der bereits bestehende Fluglärm führt zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung und hat auch Auswirkungen auf raumplanerische Aufgaben (z.B. Ausweisungsverbote auf Grund eines zu hohen Dauerschallpegels). Auch in Zukunft wird der Fluglärm nicht zurückgehen, sondern durch den Bau einer dritten Piste vermutlich noch steigen.

○ **Barrieren**

In der Untersuchungsregion gibt es naturräumliche Barrieren. Dazu zählt zum einen der Nationalpark Donau-Auen, welcher als Hindernis zur Erweiterung Richtung Norden gesehen wird. Zum anderen werden vor allem infrastrukturelle Einrichtungen wie der Flughafen oder Autobahnen als große Barrieren innerhalb der Region gesehen.

○ **Übrige Umwelteinflüsse (exklusive Fluglärm)**

Auf Grund eines hohen Anteils an fossiler Industrie sind die Emissionen besonders hoch, durch den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split werden diese Werte noch erhöht.

Flughafen und die Raffinerie belasten die Luft und das Grundwasser zusätzlich. Bedingt durch die Ausräumung und Rationalisierung der Landschaft kommt in Teilgebieten Winderosion vor.

- **Regionsgefühl und Kooperation**

Obwohl beim Dialogforum alle Gemeinden der Untersuchungsregion vertreten sind, ist kaum ein Regionsgefühl erkennbar. Es scheint als gäbe es kaum politische Zusammenarbeit ohne Zwang, obwohl viele der Gemeinden mit ähnlichen oder gleichen Problemen zu kämpfen haben. Je nach Gemeindegröße ist die Internetpräsenz stark variierend, dabei wird kaum auf Nachbargemeinden bzw. auf Kooperationen mit diesen hingewiesen.

1.3 Chancen

○ Erholung und Freizeit

Die Region verfügt bereits jetzt über große Natur- und Naherholungsräume wie die Donau- und Fischa-Auen. Es gibt weiters noch Potenziale zur Renaturierung zusätzlicher Teile der Fließgewässer und damit könnte die Region zu einem noch wichtigeren Naherholungsraum für Wien und die anderen umliegenden Siedlungsräume werden. Mit Ausnahme der Gemeinde Himberg sind alle Gemeinden Teil der Leaderregion Römerland Carnuntum, die ein Potential zur touristischen Vermarktung darstellt.

○ Lage der Region

Die Planungsregion profitiert im Moment sehr stark durch die Nähe zu Wien und dem starken Wachstum von Wien. Dadurch konnten auch die Wirtschaft und die Bevölkerung in der Region in den letzten Jahrzehnten stetig wachsen. Durch die Lage zwischen den beiden Metropolen Wien und Bratislava und deren Bestrebungen zur engeren Zusammenarbeit ist auch künftig die Chance auf stabiles Wachstum der Planungsregion gegeben.

○ Infrastrukturausbau

Die geplanten Infrastrukturprojekte wie die Götzendorfer Spange (Verbindung der Pressburger Bahn mit der Ostbahn) und die Umfahrungsstraßen für die Gemeinden Klein-Neusiedl und Zwölfaxing bilden eine Chance zur Ansiedlung von neuen Betrieben an diesen Infrastrukturachsen. Sie sollen aber auch der Verkehrsberuhigung in den Ortszentren dienen und es bieten sich neue Möglichkeiten den öffentlichen Verkehr auf der Schiene auszubauen. Ein weiteres Infrastrukturprojekt von dem die Region profitieren könnte ist der Ausbau der Fernwärmeversorgung in den Gemeinden.

- **Vernetzung (inkl. Flughafen)**

Die Region verfügt durch den Flughafen Schwechat über einen Zugang zu internationalen Märkten und es bietet sich auch die Chance, dass sich im Umfeld des Flughafens weitere international operierende Unternehmen (z.B. Logistikunternehmen) ansiedeln. Der Flughafen ist sowohl von nationaler als auch von internationaler Bedeutung (zumindest für den Raum Südosteuropa) und somit kann sich die Region über diesen Leitbetrieb profilieren. Die Vernetzung und Kooperation mit dem Flughafen birgt für den Planungsraum Standortvorteile im Wettbewerb der Regionen.

- **Entwicklung von Brownfields**

In den Gemeinden der Region befinden sich große Flächen alter Industriebetriebe (Schwechater Brauerei, Papierfabrik in Klein-Neusiedl etc.), die im Moment nicht bzw. suboptimal genutzt werden. Diese Flächen bergen ein Potential zur Entwicklung von Betriebs- aber auch Wohnstandorten in den Gemeinden, die ansonsten in der Flächenwidmung durch Fluglärmmzonen und Siedlungsgrenzen eingeschränkt sind.

1.4 Chance/Risiko

- **Flughafenausbau**

Die geplante Erweiterung des Flughafens mit dem Bau einer dritten Start- und Landebahn kann sowohl als Chance als auch als Risiko gesehen werden. Einerseits werden durch den Ausbau des Flughafens weitere Arbeitsplätze in der Region geschaffen, andererseits werden jedoch auch die Umweltbelastungen durch den zunehmenden Flugverkehr größer. Damit würden die Möglichkeiten in der Siedlungsentwicklung der umliegenden Gemeinden weiter eingeschränkt, wobei die Gemeinden im Gegenzug höhere Einnahmen durch Ausgleichszahlungen bekämen. Die Erweiterung des Flughafens ist somit weder ausschließlich positiv noch ausschließlich negativ zu bewerten.

1.5 Risiken

○ **Umwelteinflüsse**

Von den Standorten der Raffinerie und des Flughafens gehen große Umweltbelastungen für den Luftraum und das Grundwasser aus. Diese negativen Auswirkungen werden durch einen Anstieg des Flugverkehrs verstärkt. Bedingt durch den daraus resultierenden Dauerschallpegel werden Baulandausweisungen deutlich erschwert bzw. in einzelnen Gemeinden unmöglich gemacht.

○ **Verkehrsinfrastrukturausbau**

Obwohl die Götzendorfer Spange und einige Umfahrungen aus verkehrlicher Sicht als positiv angesehen werden, haben diese infrastrukturellen Maßnahmen dauerhafte Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinden. So muss bei einer Entlastung der Durchfahrtsstraßen mit einem Aussterben der Ortskerne und mit Absiedelung von Betrieben an die Ränder gerechnet werden.

○ **Aufbrauch der fossilen Ressource**

Die Knappheit fossiler Energieträger wird in Zukunft immer mehr zu spüren sein, wodurch die Region durch die Abhängigkeit von Flughafen und OMV geschwächt wird.

○ **Abhängigkeiten**

Die Untersuchungsregion ist von wenigen, großen Betrieben (Raffinerie, Flughafen) abhängig. In Zeiten von immer knapper werdenden fossilen Energieträgern ist diese Abhängigkeit ein Schwachpunkt der regionalen Wirtschaft. Weiters ist Schwechat das einzige Zentrum der Region und nimmt durch seine Größe eine wichtige und dominante Rolle ein. Bedingt durch die geografische Nähe gibt es rege Pendlerverflechtungen nach Wien sowie Kaufkraftabflüsse, wodurch die Wirtschaft der Region geschwächt wird.

○ **Demografischer Strukturwandel**

Auf Grund der derzeitigen demografischen Entwicklungen werden in Zukunft einige Problemstellungen auf die Gemeinden zukommen. Besonders gravierend sind die Überalterung der Bevölkerung und der Wegzug junger Bevölkerungsgruppen. Ein weiterer Faktor ist der immer weiter fortschreitende Strukturwandel in der Wirtschaft in Richtung Dienstleistungs- bzw.

Informationsgesellschaft. Die aus diesen Veränderungen resultierenden Folgen können zu einer Identitätskrise der Region führen.

- **Konkurrenz**

Durch die geografische Nähe zu anderen, stärkeren Zentren (wie etwa Wien oder die SCS) verliert die Region einen großen Teil ihrer Kaufkraft. Weiters liegt die Untersuchungsregion genau in der Mitte der Boomregion Wien-Bratislava. Diese Lage kann zwar auch als Chance gesehen werden, es könne sich daraus aber auch Risiken ergeben. Besonders schmerzhaft wäre hierbei die Abwanderung der wenigen, großen Betriebe (OMV, Borealis) bzw. eine Verlagerung des Flugverkehrs nach Bratislava.

2. Abgeleitete Potenziale und Hemmnisse

2.1 Vorhandene Entwicklungspotenziale

- **VEP1: Gut vernetzter Wirtschaftsstandort in einer Boomregion**

Die untersuchte Region befindet sich in einem aufstrebenden Entwicklungsraum zwischen Wien und Bratislava, im Zentrum von Mitteleuropa. Nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und der Erweiterung der Europäischen Union wuchsen die internationalen Verflechtungen in eben diesem Bereich. Weiters ist der Flughafen Wien-Swechat einerseits das Bindeglied der Region „zur Welt“ und andererseits ein Magnet für fachspezifische Betriebe. Durch diese Betriebe und deren Bedarf an Infrastruktur ist ein großes Spektrum an Arbeitsplätzen vorhanden. Als ein Knotenpunkt vieler komplexer globaler Netzwerke ist die Untersuchungsregion ein dynamischer Wirtschaftsstandort. Durch die weiter wachsenden Verflechtungen und steigende Attraktivität kann die Region sich gut als Wirtschaftsstandort präsentiert und positionieren.

- **VEP2: Naherholungsraum**

Der Nationalpark erfüllt in der Untersuchungsregion nicht nur die Funktion als ein geschützter Rückzugsbereich, sondern dient auch als ein Erholungsgebiet für die lokale wie regionale Bevölkerung. Durch seine wichtigen Funktionen dient der Nationalpark als naturnahes Rückgrat für die sonst sehr belastete Region. Einen weiteren Erholungsraum für die Bevölkerung stellt die als erhaltungswürdig angesehene Kulturlandschaft dar. Die gute Eignung der Region für die Landwirtschaft, welche sich auch im Landschaftsbild widerspiegelt, ist die Grundlage für regionale landwirtschaftliche Produkte mit hoher Qualität. Diese regionalen Produkte könnten sich als ein wirtschaftliches Standbein etablieren.

- **VEP3: Wirtschaftlicher Wachstumsraum**

Der Ausbau der Infrastruktur könnte der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region neue Impulse geben. Zum einen gibt es an der Götzendorfer Spange neue Möglichkeiten für die Ausweisung von Betriebsgebieten, andererseits wird durch den Flughafenausbau ein Anstieg der - direkten und indirekten - Arbeitsplätze zu verzeichnen sein. Durch diese Maßnahmen kann das wirtschaftliche Wachstum der Region weiter vorangetrieben werden.

- **VEP4: Musterregion nachhaltige Flächenreaktivierung**

Durch die restriktive Baulandausweisung sind der Entwicklung der Gemeinden gewisse Grenzen gesetzt. Deswegen ist die Heranführung neuer Nutzungen an die sogenannten Brown-Fields, welche oftmals zentral gelegen sind, von besonderer Bedeutung. Eine Neunutzung mit wissensintensiver Industrie bzw. Dienstleistungen oder auch als Wohnraum und Veranstaltungsräume würde einen wichtigen Beitrag zur Belebung und Erhaltung der Ortskerne darstellen. Ebenso würde die häufig schon vorhandene Infrastruktur wieder genützt werden und neue Kommunalsteuern könnten abgeschöpft werden, was beides eine Entlastung des Gemeindebudgets darstellen würden.

- **VEP5: Hochwertige Infrastruktur**

Die geplanten Infrastrukturprojekte stellen eine weitere Verbesserung der technischen Infrastruktur dar. Durch den Flughafen ausbau und dem damit verbundenen Ausgleichszahlungen bekommen die Gemeinden neue Geldmittel zur Verfügung gestellt. Zum einen kann dadurch der Ausbau der sozialen und technischen Infrastruktur vorangetrieben werden, zum anderen stellen diese Einnahmen für die Gemeinden einen wichtigen Faktor im Gemeindebudget dar.

2.2 Erschließbare Entwicklungspotenziale

○ **EEP1: Nationalpark-Region**

Momentan ist der Nationalpark noch durch die Autobahn vom Untersuchungsgebiet abgeschnitten. Durch neue Fußwege in diesen wichtigen Rückzugsraums wird den Bewohnern ein naturnaher Erholungsraum zur Verfügung gestellt, der auch ein wichtiges verbindendes Element darstellt. Durch gezielte Vermarktung als Nationalpark-Region können neue Märkte erschlossen werden, ebenso wird damit ein Weg zu weiterführenden Zusammenarbeiten der Gemeinden geebnet.

○ **EEP2: Ausbau des ÖV**

Durch eine Verbesserung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Region, aber auch zu wichtigen Zentren außerhalb (z.B. Wien) kann das Potenzial der Gunstlage südlich von Wien noch besser ausgeschöpft werden. Durch Verlagerung des Verkehrs vom MIV zu öffentliche Verkehrsmitteln wirkt man der Stau- sowie der Parkplatzproblematik entgegen. Besonders in Zeiten der steigenden Treibstoffpreisen wird es immer wichtiger werden den Bürgern eine attraktive Alternative zum MIV zu bieten.

○ **EEP3: Region am Tor zur Welt**

Der Flughafen ist schon jetzt eine wichtige Schnittstelle zu wichtigen Schauplätzen in der Welt. Der Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat birgt die Chance dieses „Tor zur Welt“ weiter auszubauen und zu vertiefen. Durch die Erweiterung soll die Position des Flughafens gestärkt werden und mehr Passagiere können abgefertigt werden. Ebenso ist durch den Infrastrukturausbau in der Region selbst eine bessere Vernetzung zu erwarten.

○ **EEP4: Potenzial Brownfield**

Die Brownfields, welche zwar zentral gelegen sind, aber oftmals nicht von den Bewohnern betreten werden können, werden durch neue Nutzungen – seien es nun als Betriebsstandorte, Wohnungen oder Gesellschaftszentren – für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Ebenso entschärft sich damit, das Problem der Bau- und Widmungsverbote der Gemeinden, da neue – günstig gelegene – Flächen bebaut bzw. reaktiviert werden können, wodurch neue Bewohner oder Betriebe angesiedelt werden können.

2.3 Vorhandene Entwicklungshemmnisse

○ **VEH1: Restriktionen in der Flächenwidmung**

Aufgrund der im Durchschnitt wachsenden Bevölkerungszahl in der untersuchten Region, besteht eine ebensolche Nachfrage an Bauland in den acht Gemeinden. Diese wachsende Nachfrage kann momentan noch von einigen Gemeinden durch Baulandreserven oder Baulandwidmungsmöglichkeiten befriedigt werden, doch stellen einige Faktoren diesbezüglich Probleme für die weitere Zukunft dar. Der geplante Flughafen ausbau, sowie andere große Verkehrsprojekte und die lokalen Naturschutzgebiete und die mit all dem in enger Verbindung stehenden Immissionsgrenzwerte grenzen die momentan noch vorhandenen Möglichkeiten zur Baulandwidmung auf ein räumliches Minimum ein. Somit können schon jetzt Gemeinden, wie Klein-Neusiedl und Zwölfaxing, kein Bauland mehr widmen und müssen damit eine bevölkerungstechnische Wachstumshemmung hinnehmen. Diese bevölkerungstechnische Wachstumshemmung wirkt sich wiederum auf viele andere Bereiche aus, wie beispielsweise die Wirtschaft.

○ **VEH2: Umweltbelastung durch Flughafen**

Bei einer Flughafenerweiterung, inklusive Ausbauten wie der dritten Piste, wird auch mehr Grünland durch Verkehrsflächen versiegelt. Zusätzlich steigen die branchenbedingten Emissionen, wie der unangenehme Fluglärm und auch die Luftverschmutzung, an. Außerdem blockieren so der Flughafen und die dazugehörigen Freihalteflächen rund um diesen, weitere, für Gemeindeentwicklungen wichtige Flächen und verstärken die Barrierewirkung in der untersuchten Region.

○ **VEH3: Negative Umweltfolgen durch Verkehrsinfrastruktur**

Durch verkehrsinfrastrukturtechnische Ausbauten werden, ebenso wie bei der Flughafenerweiterung, weitere Flächen versiegelt und damit nicht mehr anders nutzbar. Weiters haben die besagten Ausbauten auch eine deutliche Immissionszunahme zur Folge und ziehen weitere Barrieren durch den regionalen Untersuchungsraum. Es besteht außerdem das Risiko, dass die schon sehr vom IV geprägten Verkehrsflächen damit noch zusätzlichen IV fördern und den ÖV zwar nicht verdrängen, aber prozentuell am regionalen Verkehrsgeschehen kleiner werden lassen.

○ **VEH4: Abhängigkeit der Gemeinden vom Flughafen**

Die untersuchten Gemeinden bekommen aufgrund der Emissionen durch den Flugverkehr Entschädigungszahlungen vom Flughafen. Diese besagten Entschädigungszahlungen investieren die

acht Gemeinden in Immissionsschutzanlagen. Doch auch abseits dieser definierten Vorgänge steuert der Flughafen finanziell etwas bei Veranstaltungen bei, was dazu beiträgt, dass die Gemeinden in eine Abhängigkeit geraten sind. Diese finanzielle Abhängigkeit kann sich noch verstärken, wenn mit dem Bau der dritten Piste auch der Umweltfond vollständig in Kraft tritt und noch mehr Gelder ausschüttet. Ohne die Flughafengelder würde die finanzwirtschaftliche Situation der Gemeinden schlechter sein und damit die Attraktivität als Wohngemeinden oder Standortgemeinden schmälern.

- **VEH5: Schwächung der Region durch externe Konkurrenz**

Obwohl die Gemeinden der Untersuchungsregion alle mit ähnlichen Problemen gemeindeintern zu tun haben, ist das einzige „Problem“, bei dem sie alle wirklich kooperieren, der Flughafen. Zu diesem Zweck ist ursprünglich das Dialogforum gegründet worden, aber anderes wird in diesem Forum nicht weiter behandelt. Ab und zu kooperieren einzelne Gemeinden gezwungenermaßen miteinander, z.B. bei Schulbusbelangen oder einer gemeinsamen Sportstättennutzung. Diese unkooperative Haltung stärkt zusätzlich noch den natürlichen Vorteil großer Zentren im Umland, wie z.B. Wien und Vösendorf. Ohne die Entwicklung regionaler Kooperationen besteht die ernsthafte Gefahr, dass die besagten Zentren zusehend weiter an Attraktivität gewinnen und die Bevölkerung der Region abziehen.

2.4 Künftige Entwicklungshemmnisse

○ KEH1: Gefährdung durch einseitige Branchenstruktur

Die Verknappung der fossilen Ressourcen gefährdet die Wirtschaftsstandorte in der Untersuchungsregion und somit auch die Weiterentwicklung von dieser. Ebenso kann durch Immissionsgrenzwerte dem wirtschaftlichen Wachstum ein Ende gesetzt werden, da somit keine neuen Betriebe mehr angesiedelt werden dürfen.

○ KEH2: Verlust der regionalen Identität

Flughafen- und Verkehrsinfrastrukturausbau und die resultierenden Umwelteinflüsse sorgen zwar für eine lokal, wie global besser vernetzte Region, kosten zugleich aber nicht nur Geld, sondern führen auch zu nur mehr schwer anderweitig nutzbaren Flächen und teilen die Region durch ihre jeweilige Barrierewirkung in lauter kleine Teile. Die naturbelassenen oder zumindest so ökologisch wie möglich belassenen Räume werden weniger und mit ihnen schrumpft das subjektive Regionsgefühl der immer mehr verstädtert lebenden Bevölkerung. Auch die früher stärkere, aber mit der Zeit schwächer gewordene Werbekraft der Produkte aus der untersuchten Region, wie z.B. Schwechater Bier, tragen zu diesem Identitätsverlust bei.

○ KEH3: Rückgang der kommunalen Steuereinnahmen

Wenn die Attraktivität der Region sinkt und Betriebe wegen der negativen Umwelteinflüsse abwandern, hat das negative Einflüsse auf das Budget der Gemeinden, da wichtige Kommunalerträge verloren gehen.

○ KEH4: Negative Auswirkungen der Überalterung

Wie auch in anderen Teilen von Österreich vollzieht sich in der untersuchten Region ein demographischer Wandel, so dass immer mehr alte Menschen immer weniger werdenden Jungen gegenüberstehen. Dieser demographische Wandel belastet einerseits die Gemeinden, die dann neue Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung stellen müssen. Andererseits verursacht eben diese Situation negative Folgen für die regionale Wirtschaft, da die ansässigen Betriebe nicht mehr genug Arbeitskräfte vorfinden und im Endeffekt abwandern. Somit fällt ein wichtiger Teil der Kommunalerträge weg.

- **KEH5: Attraktivitätsverlust des Wirtschaftsstandortes im Wettbewerb der Regionen**

Wie auch schon bei den vorhandenen Entwicklungshemmnissen aufgezeigt, sind die nahe gelegenen Zentren, wie Wien oder Vösendorf, ernst zu nehmende Konkurrenten, die Arbeitskräfte, wie Kaufkraft und Bevölkerung abziehen können um ihre eigene Position weiter zu stärken. Ohne ausgebaute Kooperationen besteht in einzelnen Gemeinden der Untersuchungsregion kein wirklich nennenswertes Gegengewicht zu den besagten Zentren. Folge einer zu starken Konkurrenz durch die nahen Zentren kann ein schwerer Attraktivitätsverlust der Gemeinden für wichtige wirtschaftliche Akteure sein, was sich wiederum in der kommunalen Finanz negativ auswirken würde.

3. Szenarien

3.1 WWW – wir wachsen weiter: Szenario positive Wirtschaftsentwicklung

- *VEP1, VEP3, VEP4, VEP5, EEP2, EEP3, VEH1, VEH2, VEH3*

Die Region um den Flughafen liegt im Herzen von Centropo – einer der Boomregionen Europas. Die gute Verkehrsinfrastruktur verschafft der Region um den Flughafen noch zusätzliches Potenzial. Neben der Autobahn und der vorhandenen Schieneninfrastruktur, führen der Bau der Götzendorfer Spange und die Verlängerung der Breitspurbahn nach Wien dazu, dass die Region über hervorragende Verbindungen Richtung Osteuropa und sogar nach Fernost verfügt. Dies und die gute weltweite Vernetzung der Region durch den Flughafen, machen die Region als Standort für Betriebe sehr interessant. Die dadurch entstehenden Arbeitsplätze locken viele neue Bewohner in die Region, was zu einem starken Bevölkerungswachstum führt. Dadurch steigen auch die Einnahmen für die Gemeinden, was diesen ermöglicht ihr Angebot an technischer und sozialer Infrastruktur weiter zu verbessern und somit die Region noch attraktiver zu machen. Die Zunahme an Bevölkerung und wirtschaftlicher Tätigkeiten hat jedoch auch negative Konsequenzen. Es kommt zu einer starken Beanspruchung von Flächen für Siedlungstätigkeit, was mit dem Bau der dritten Piste und anderen Verkehrsinfrastrukturprojekten dazu führt, dass es zu einer Verknappung von bebaubaren Flächen kommt. Darauf kann reagiert werden, in dem die vorhandenen Brownfields in der Region, die oft über eine zentrale Lage in den Gemeinden verfügen, reaktiviert werden. Eine weitere negative Folge des Wirtschaftswachstums, die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, führt zu immer häufigeren Überlastungserscheinungen auf den Straßen. Dem wird versucht, mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu begegnen. Die großen Verlierer dieser Entwicklung ist die Natur sowie die Erholungsfunktion dieser Gegend. Durch die große Flächeninanspruchnahme für Siedlungstätigkeit und Infrastrukturentwicklung kommt es zu einer Dezimierung der naturnahen Flächen. Auch die Zunahme der Schadstoffemissionen wirkt sich negativ auf das ökologische Gefüge und auch den Nationalpark Donauauen aus. Die Gemeinden drohen ihre Einzigartigkeit zu verlieren und sich immer mehr den Gebieten entlang der A2 südlich von Wien anzugleichen.

3.2 Zurück in die Zukunft: Szenario Abhängigkeit kann nicht überwunden werden

- *VEP2, EEP1, KEH1, KEH2, KEH3, KEH4, KEH5, VEH4, VEH5*

Die Gemeinden schaffen es nicht sich aus ihrer starken wirtschaftlichen Abhängigkeit von OMV und Flughafen zu befreien. Einhergehend mit der Abhängigkeit von diesen Betrieben gibt es auch eine große Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, insbesondere Erdöl. Infolge der stetig steigenden globalen Nachfrage nach Erdöl und der rückgängigen Fördermengen kommt es zu einer globalen Verknappungssituation und damit zu starken Preissteigerungen. Da sowohl der MIV als auch der Flugverkehr stark von Erdölprodukten abhängig sind, kommt es infolge der Teuerungen zu einem Einbruch der Nachfrage. Sowohl der Flughafen und OMV als auch von ihnen abhängige Betriebe müssen Mitarbeiter entlassen, was dazu führt, dass die ganze Region unter großer Arbeitslosigkeit leidet. Die Region wird für junge Menschen unattraktiv, was zu einem Bevölkerungsverlust und einer starken Überalterung führt. Der Verlust von Betrieben und Arbeitsplätzen trifft auch die Gemeinden hart, denn für sie bedeutet es einen starken Schwund an Steuereinnahmen. Die Infrastruktur muss dennoch erhalten werden, was jedoch aufgrund der maroden Gemeindefinanzen nicht mehr überall möglich ist. Die Folge ist ein weiterer Attraktivitätsverlust der Region sowohl für Betriebe als auch für junge Menschen. Infolge schrumpft die Kaufkraft weiter, was zu einem weiteren Sterben von Betrieben führt. Die Gemeinden versuchen diesen Teufelskreis mit einer Neupositionierung als Nationalparkregion. Als Naherholungsgebiet für Wien wird versucht vermehrt Besucher anzulocken, wobei nicht nur der Nationalpark eine große Rolle spielt sondern auch die naturnahe Landschaft zwischen den Gemeinden. Gleichzeitig wird auch versucht die Brownfields neu zu beleben, indem man etwa versucht sie als Industriedenkmäler für Besucher zugänglich zu machen.

3.3 Post Carbon Region: Szenario Hochtechnologiestandort

- *VEP1, VEP3, VEP4, EEP2, EEP4, VEH1, VEH4*

Die geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekte können aufgrund der knappen Finanzen der öffentlichen Hand nicht wie geplant vorangetrieben werden. Infolge der stetig steigenden globalen Nachfrage nach Erdöl und der rückgängigen Fördermengen kommt es zu einer Verknappungssituation und somit zu einer verstärkten Nachfrage nach Alternativen zu Erdöl. Die OMV und die Gemeinden der Region erkennen diesen Trend und beginnen ein Cluster von Unternehmen aufzubauen, das sich auf die Erforschung alternativer Treibstoffe spezialisiert. Die Ansiedelung erfolgt unter anderem in den Brownfields, die sich durch ihre zentrale Lage besonders anbieten. Diese erfüllen als Forschungszentren eine neue Funktion, wobei Teile auch für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können und die Brachflächen somit ihre Barrierewirkung verlieren. Gleichzeitig kommt es auch zu einer Kooperation mit dem Flughafen wo alternative Treibstoffe für Flugzeuge getestet werden können. Die hochspezialisierten Betriebe des neuen Clusters benötigen gut ausgebildete Fachkräfte, weshalb es in der Region zum Zuzug von vor allem jungen Fachkräften kommt, was auch zu einem leichten Bevölkerungswachstum führt. Dadurch fließt zusätzliche Kaufkraft in die Region, was einerseits positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft hat, andererseits aber auch zusätzliche Steuereinnahmen für die Gemeinden bedeutet. Dadurch wird es den Gemeinden ermöglicht, die soziale und technische Infrastruktur auszubauen und den Bürgern eine höhere Lebensqualität zu bieten, was wiederum weitere Unternehmen anlockt, die gut ausgebildete Fachkräfte benötigen. Jedoch kann die Abhängigkeit der Region von der OMV als Leitbetrieb in diesem Cluster und vom Flughafen kaum gesenkt werden, was immer noch eine erhöhte Krisenanfälligkeit bedeutet. Aufgrund des Ausbaus des Flughafens und der steigenden Nachfrage nach Wohnbauland wird es zu einer Verknappung von Wohnbauland und damit zu Preissteigerungen kommen.

4. Anhang: SWOT – Matrix

Die folgende Matrix bietet einen Überblick über die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, die zu Entwicklungspotenziale und –hemmnisse kombiniert wurden.

SWOT Matrix - P2 Region Schwechat		Chancen					Chance/ Risiko	Risiken					
		Nationalpark, Erholungsqualität	Vernetzung (inkl. Flughafen)	Lage	Brown-Field-Entwicklung	IS-Ausbau		Flughafenausbau	Umwelteinflüsse	Verkehrsinfrastrukturausbau	Aufbrauch der fossilen Ressourcen	Abhängigkeiten	Demografischer Struktureller Wandel
Stärken	Wirtschaftsstandort		x	x	x	x	x	x	x	x		x	x
	Arbeitsplatzpotential		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Erhaltungswürdiges	x	(VEP 1)		x	(VEP 3)	x	x	x	(KEH 1)			
	Regionale Produkte	x						x	x				x
	Netzwerke/Soziales	(VEP 2)		(VEP 4)	x	(VEP 5)			(KEH 2)		(KEH 4)		(KEH 5)
	Soz./Techn. Infrastruktur				x	x	x			(KEH 3)		x	
	Hohe Kommunalerträge				x	x	x	x	x	x	x	x	x
Schwächen	Bauverbote	(EEP 1)		(EEP 4)	x		x	x	x	(VEH 1)			
	Barrieren	x			x		x	x	x				
	Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm)			(EEP 2)			x	(VEH 2)	x	(VEH 3)			
	Verkehrliche Erschließung (ÖV)			x		x			x		(VEH 4)		
	Fluglärm		(EEP 3)				x				x		(VEH 5)
	Regionsgefühl und Kooperation	x	x			x	x						x