



# SWOT-Analyse und Szenarien



## **Vorwort**

Der folgende Text entstand im Zuge eines studentischen Projekts, dem P2, an der TU Wien (Studienrichtung Raumplanung und Raumordnung). Im Wintersemester 2010/2011 fand die Bestandsanalyse statt. Darauf aufbauend wird im folgenden Semester ein Entwicklungskonzept erstellt.

Das Planungsgebiet besteht aus mehreren Gemeinden um den Flughafen Schwechat. Dazu zählen: Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Himberg, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing. Diese Gemeinden werden der Einfachheit halber als die (Planungs-) Region bezeichnet.

Die Ergebnisse dienen rein universitären Zwecken.

Für den Inhalt verantwortlich

Gruppe 5

Eibl Theresa (0825725)

Felber Bernhard (0825960)

Fellinger Marlies (0825900)

Plakolm Marie Sophie (0826603)

Zwettler Katharina (0709885)

Kontakt

gruppe5.schwechat@gmail.com

TU Wien

WS 2010/2011



# Inhalt

<b>I</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>6</b>
<b>II</b>	<b>DIE MATRIX</b>	<b>7</b>
<b>III</b>	<b>BESCHREIBEN DER FAKTOREN</b>	<b>8</b>
	1. INTERNE FAKTOREN	8
	1.1. Stärken	8
	1.2. Schwächen	9
	2. EXTERNE FAKTOREN	9
	2.1. Chancen	9
	2.2. Chance/Risiko: Flughafenausbau	10
	2.3. Risiken	10
<b>IV</b>	<b>CLUSTERING</b>	<b>11</b>
	1. VORHANDENE ENTWICKLUNGSPOTENZIALE	11
	2. ERSCHLIESSBARE ENTWICKLUNGSPOTENZIALE	12
	3. VORHANDENE ENTWICKLUNGSHEMMNISSE	13
	4. MÖGLICHE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGSHEMMNISSE	14

<b>V</b>	<b>SZENARIEN</b>	<b>15</b>
	1. DIE WIRTSCHAFTS- UND SPORTREGION	15
	2. VERÄNDERTE VERFÜGBARKEIT VON RESSOURCEN	16
	3. SCHWERPUNKT WIRTSCHAFT/INDUSTRIE	17

# I EINLEITUNG

In einer SWOT-Analyse (engl., steht für die Abkürzung „Strengths, Weakness, Opportunities and Threats“) sollen die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dargestellt werden. Im folgenden Bericht wird die Planungsregion auf diese Faktoren untersucht. Bei einem Workshop wurden für die vier Bereiche Themen gesammelt. Anfangs wird auf die Relevanz der einzelnen Punkte eingegangen, die anschließend zu Clustern zusammengefasst wurden. Dabei ist die Unterscheidung zwischen internen (Stärken und Schwächen) und externen Faktoren (Chancen und Risiken) wichtig. Bei den Clustern werden diese Größen verschnitten. Daraus werden vorhandene sowie erschließbare Entwicklungspotenziale- und Hemmnisse sichtbar. Abschließend werden mit Hilfe der Cluster drei unterschiedlichen Szenarien beschrieben, wohin sich die Region entwickeln könnte. Die Betonung liegt dabei auf „könnte“, denn die Zukunft lässt sich nur schwer voraussagen. Auch ist zu beachten, dass manche Ansätze visionär sind. Der Hintergedanke ist dabei, dass man bei der Planung manchmal von der Realität abkommen sollte, um auf neue Ideen zu stoßen.

Das Leitbild sollte auf die Ergebnisse der SWOT Analyse aufbauen und sich daraus ableiten lassen. Die klare Auflistung von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie den daraus gebildeten Clustern können als Argumentationsbasis herangezogen werden.

II



### III DIE MATRIX

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

- Vorhandene Potentiale**
- Wirtschaftsstandort
  - Besondere Bedeutung des Flughafens für Wirtschaft
  - Potential Infrastruktur
  - Besondere Bedeutung des Flughafens für Infrastruktur
  - Regionale Besonderheiten (Produkte)
  - Regionale Besonderheiten (Natur)
  - Regionale Besonderheiten (Industrie-Branchen)
  - Internationales
- Mögliche zukünftige Entwicklungshemmnisse**
- Negativer Einfluss auf Lebensraum
  - Abhängigkeit von nicht-erneuerbaren Ressourcen (globale Ebene)
  - Negativer Auswirkungen von überregionalen Einrichtungen
  - Verlust regionaler Struktur
- Erschließbare Entwicklungspotentiale**
- Umwelttechnische Herausforderungen
  - Stärkung des regionalen Zusammengehörigkeitsgefühl
  - Nachnutzung (sinnvolle Siedlungsentwicklung)
  - Technische Infrastruktur
- Vorhandene Entwicklungshemmnisse**
- Negativer Einfluss auf Lebensraum
  - Indirekter negativer Einfluss auf Lebensraum
  - Abhängigkeit vom Flughafen
  - Fehlendes Regionsbewusstsein

## IV BESCHREIBEN DER FAKTOREN

In einem gruppendynamischen Prozess wurden die Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen herausgearbeitet. In diesem Kapitel werden sie aufgezählt und genauer beschrieben.

### 1. INTERNE FAKTOREN

#### 1.1. Stärken

##### WIRTSCHAFTSSTANDORT

Schwechat ist ein idealer Wirtschaftsstandort. Was sofort ins Auge sticht, ist die Nähe zu Wien. Daneben gibt es den Flughafen als wichtigen Wirtschaftsfaktor, welcher der Region viele Vorteile bringt und als Tor zu Welt gesehen werden kann. Auch große Unternehmen wie etwa die OMV haben sich in der Region angesiedelt. Durch die Dichte an Betrieben kommen neue hinzu – davon profitieren die Gemeinden (Arbeitsplätze und Kommunalsteuer).

##### ARBEITSPLATZPOTENZIAL

Der Flughafen Schwechat ist der größte Arbeitsgeber Niederösterreichs. In manchen Gemeinden der Region arbeiten bis zu 20 Prozent der Erwerbstätigen dort. Durch die Nähe zu Wien gibt es noch mehr Potenzial für Arbeitnehmer. Ein entscheidender Schritt ist auch der eventuelle Ausbau des Flughafens mit der dritten Piste.

##### ERHALTUNGSWÜRDIGES

Die in der Region stark verbreiteten „Brownfields“, zeugen von einer Vergangenheit, in der die Gemeinden wirtschaftlich eine wichtige Rolle gespielt haben – diese sind zu erhalten. Die Flächen sollten zugänglich gemacht und einer neuen Nutzung zugeführt werden, ohne dass die Geschichte dahinter verloren geht. Erhaltenswürdig ist auch die Fauna und Flora in der Region. Seltene Tierarten wie etwa die Großtrappe, das Ziesel oder der Heckenwollafter haben sich dieses Gebiet als Lebensraum ausgesucht. Und dieser sollte auch erhalten bleiben.

##### NETZWERKE/SOZIALES

In den Gemeinden gibt es zahlreiche Vereine. Angefangen beim Gesangsverein bis hin zur Freiwilligen Feuerwehr - hier gibt es Möglichkeiten, damit sich die Bevölkerung besser vernetzen kann. Mit dem Flughafen, der als für viele als „großes Böses“ auftritt, gegen das man ankämpfen muss, werden Bürger aktiv. Bürgerinitiativen sind entstanden, in denen sich die Menschen Gemeindeübergreifend zusammenschließen, um gegen den Lärm oder die dritte Piste zu kämpfen.

##### SOZIALE/TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Durch die Nähe zu Wien gibt es ein sehr gut ausgebautes höherrangiges Verkehrsnetz – Autobahn, Schnellstraße, Schnellbahn, Bus . . . alles ist hier vorhanden. In jeder Gemeinde gibt es einen Kindergarten, überall, außer in Rauchenwarth findet man einen Lebensmittelhändler.

##### HOHE KOMMUNALERTRÄGE

Die großen Firmen – allen voran der Flughafen und die OMV – bringen hohe Kommunalerträge in die Gemeinde. Diese profitieren enorm davon. Die Kommunen in der Region können über eine schlechte finanzielle Lage nicht klagen.

##### REGIONALE PRODUKTE

Große landwirtschaftlich genutzte Flächen prägen das Landschaftsbild in den Gemeinden rund um den Flughafen. Regionale Produkte aus der landwirtschaftlichen Erzeugung und zum Beispiel das Schwechater Bier sind eine ideale Voraussetzung dafür, dass sich die Region über ihre Grenzen hinaus einen Namen macht. Dass Flughafen-Betriebe Produkte aus der Region bevorzugen, ist ebenfalls eine Stärke.



## 1.2. Schwächen

### BAUVERBOTE

Ein Flughafen braucht Platz – und das schränkt manche Gemeinden in ihrer Entwicklung ein. Klein-Neusiedl leidet besonders an dem hohen Flächenanspruch. Die Baulandreserven der Gemeinde sind vollends ausgeschöpft. Kommt es zum Bau der dritten Piste könnte sich die Situation noch einmal verschärfen. Damit würden die Gefahrenzonen ausgedehnt und auch die Lärmzonen vergrößert werden.

### VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG

Die Anbindung an Wien mag zwar von Schwechat oder Fischamend aus sehr gut sein. Die Gemeinden weiter südlich leiden allerdings am schlecht ausgebauten ÖV-Netz innerhalb der Region. Busse fahren oft nur im Stundentakt und abends gar nicht mehr. Die Menschen sind auf ihre Autos angewiesen. Der IV-Verkehr steigt.

### FLUGLÄRM

Wo ist die Grenze zwischen Belästigung und Belastung? Die Gemeinden in der Region sind unterschiedlich stark vom Fluglärm betroffen. In manchen Gebieten fällt er kaum auf, in anderen kann man im Sommer abends nicht gemeinsam auf der Terrasse sitzen und plaudern, weil der Lärm so groß ist – das ist auf jeden Fall eine Belastung.

### BARRIEREN

Autobahnen sind eine Barriere und auch der Nationalpark. Hier ist die Region räumlich begrenzt. Aber auch innerhalb der Region gibt es Barrieren – wie etwas die „Brownfields“. Große, zentrale Flächen mitten im Ortskern, die nicht frei zugänglich sind, stellen Barrieren für die dort lebende Bevölkerung dar. Durch den Bau einer Straße entstehen oft nicht nur neue Hindernisse für Menschen, sondern auch für Tiere und Pflanzen (Biotopvernetzung).

### UMWELTEINFLÜSSE

Große Betriebe haben oft auch hohe Emissionswerte. Diese steigen noch, wenn es sich um eine Region mit einem schlecht ausgebauten ÖV-Netz handelt, in dem der IV eine große Rolle spielt. Nicht zuletzt ist auch die Landwirtschaft ein Grund für Umwelteinflüsse. Das Bewirtschaften bringt eine Veränderung des Naturraums mit sich, sei es durch die Bearbeitung des Bodens mit Maschinen oder das Düngen.

### REGIONSGEFÜHL UND KOOPERATION

Den Gemeinden rund um den Flughafen Schwechat fehlt eine gemeinsame Identität, ein Regionsgefühl. Jede Gemeinde steht für sich alleine, Kooperationen kommen kaum vor – und so gibt es auch keine Zusammenarbeit.

## 2. EXTERNE FAKTOREN

### 2.1. Chancen

#### NATIONALPARK, ERHOLUNGSQUALITÄT

Der Nationalpark Donauauen ragt in den nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Er ist einerseits eine touristische Attraktion, die Gäste aus Nah und Fern anlockt und andererseits dient er als Naherholungsgebiet für die Gemeindebürger. Durch den Nationalpark entstehen besondere Anforderungen an den Flugverkehr – es gibt Mindestflughöhen und Pufferzonen.

#### VERNETZUNG (INKLUSIVE FLUGHAFEN)

Der Flughafen ist das Tor zu Welt. Menschen aus allen Ländern der Welt kommen in die Bundeshauptstadt und bei der Ankunft befinden sie sich in Schwechat. Eine Chance besteht darin, die vielen Besucher auf die Region und ihre Vorzüge aufmerksam zu machen, ihnen etwas zu bieten, was sie in Wien nicht finden. Dadurch, dass sich Bürgerinitiativen gründen und gegen den gemeinsamen Feind, den Flughafen auftreten, kommt es zur Vernetzung. Auch daraus kann ein Regionsgefühl, ein notwendiger Zusammenhalt, entstehen.

## LAGE

Die Nähe zu Wien sollte auch als Chance gesehen werden. Die Anbindung in die Bundeshauptstadt ist sehr gut ausgebaut und dort gibt es viele Touristen, die man auch in die Region locken könnte. Zwischen Bratislava und Wien gelegen, befinden sich die acht Gemeinden in einer boomenden Region. Von der Entwicklung der beiden Hauptstädte kann auch die Region profitieren.

## IS-AUSBAU

Der Ausbau der Infrastruktur bewirkt eine bessere Vernetzung innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus.

## „BROWNFIELD“-ENTWICKLUNG

Die „Brownfields“ mitten in den Stadtzentren bieten eine enorme Entwicklungschance. Hier stehen große Flächen zu Verfügung, die verschiedensten Nutzungen zugeführt werden können. Ob die Flächen freizugänglich und einen kulturellen oder historischen Wert haben sollen, oder ob hier neue Wohnflächen entstehen – in jedem Fall bieten sie eine Chance zur Öffnung und Entwicklung.

## 2.2. Chance/Risiko: Flughafenausbau

Ob der Flughafenausbau eine Chance oder ein Risiko ist, hängt davon ab, von welcher Warte man ihn sieht. Für den Flughafen als Wirtschaftsfaktor und die Region als Wirtschaftsstandort ist der Ausbau ein Ziel, das es zu erreichen gilt. Die Lebensqualität der dort lebenden Bevölkerung könnte andererseits verstärkt beeinträchtigt werden. Auch die Aufschließung von Flächen für Zuwanderer gestaltet sich schwieriger. Hinzu kommen die erhöhten Emissions-Werte und die Zerstörung von erhaltenswerten Lebensräumen. Andererseits profitieren die Menschen im erwerbsfähigen Alter vom erhöhten Arbeitsplatzpotenzial.

## 2.3. Risiken

### UMWELTEINFLÜSSE

Ein Flughafen bringt schädliche Emissionen mit sich und auch die OMV ist kein

umweltfreundlicher Betrieb. Auch die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen ist ein Eingriff in die Umwelt. Dadurch könnten wertvolle Lebensräume zerstört werden.

### VERKEHRSINFRASTRUKTURAUSBAU

Die Nähe zu Wien kann man als Fluch und als Segen bezeichnen. Der Ausbau des höherrangigen Straßennetzes führt dazu, dass weitere Flächen versiegelt, Biotop zerschnitten und die Benützung des ÖV zurückgedrängt werden.

### DEMOGRAFISCHER STRUKTURELLER WANDEL

Gemeinden haben mit dem Problem der Überalterung zu kämpfen. Die jungen Menschen, die in das Berufsleben einsteigen, ziehen oft aus der Region weg und nach Wien oder in eine andere größere Stadt. Zurück bleiben viele ältere Menschen.

### ABHÄNGIGKEITEN

Der Flughafenbetrieb hängt vom Vorhandensein fossiler Ressourcen ab, genauso wie die OMV. Und die Gemeinden sind vom Flughafen abhängig – dabei geht es um die vielen direkt Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten, aber auch um jene, die indirekt davon profitieren.

### KONKURRENZ

Nach Wien und SCS geht enorm viel Kaufkraft verloren. Hier gibt es alles, was man zum Leben braucht. In den kleineren Gemeinden der Region fehlt es oft an banalen Dingen, wie einem Schuhgeschäft. In Rauchenwarth gibt es noch nicht einmal einen Lebensmittelhändler. Dass sich viele zum Einkaufen aus der Region hinausbewegen, um eine breitere Produktpalette nutzen zu können, ist durchaus verständlich.

### AUFBRAUCHEN DER FOSSILEN RESSOURCEN

Ist das Öl knapp, muss es für die OMV und den Flughafen Alternativen geben, ansonsten sind diese Leitbetriebe in Gefahr. Das hat auch negative Auswirkungen auf die Gemeinden in der Region.



## V CLUSTERING

Die Faktoren wurden als Matrix angeordnet - durch das Verknüpfen der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken, entstanden die Themenbereiche: vorhandene Entwicklungspotenziale, erschließbare Entwicklungspotenziale, vorhandene Entwicklungshemmnisse sowie mögliche zukünftige Entwicklungshemmnisse. In diesen Themenblöcken sind verschiedene Faktoren vereint.

### 1. VORHANDENE ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

#### WIRTSCHAFTSSTANDORT

Die Region befindet sich in einer guten, zentralen Lage: Einerseits ist es die Nähe zu Wien, welche sich positiv auf die Regionsentwicklung auswirkt. Auch ist die slowakische Hauptstadt Bratislava in unmittelbarer Nähe. Der Verbindung Wien-Bratislava wird Zukunft vorausgesagt. Andererseits ist die Region sicherlich durch die Lage beim Flughafen begünstigt. Dieser ist stark prägend für die Wirtschaft. Auch ist die Landwirtschaft nicht außer Acht zu lassen. Wenngleich sie in der Vergangenheit von immer weniger Landwirten betrieben wird, birgt diese Branche aufgrund der guten naturräumlichen Gegebenheiten Potential: Große, ebene Flächen erleichtern die Produktion.

Durch den Ausbau der Infrastruktur ergeben sich weitere Vorteile für die Region. Denn: Je besser die Erreichbarkeit des Unternehmens ist, umso attraktiver ist die Lage. Bereits jetzt ist die Region gut erschlossen, ein Ausbau der Infrastruktur auch in den umliegenden Gemeinden (des Flughafens) bedeutet möglicherweise zusätzliche Attraktivität des Wirtschaftsstandortes.

Die Nähe zur Millionenstadt Wien bringt ein großes Arbeitsplatzpotential mit sich. Unternehmen in der Region werden kaum Probleme haben, genügend Arbeitskräfte für sich zu gewinnen. Zudem gibt es eine sehr niedrige Arbeitslosenquote. Die Ansiedelung von großen Betrieben geht umgekehrt einher mit der großen Menge an arbeitsfähigen Menschen. Durch den Ausbau der Infrastruktur ermöglicht man den Unternehmen eine bessere Erreichbarkeit, was zu einer einfacheren Logistik führt. Außerdem bietet der Ausbau bessere Expansionsmöglichkeiten.

#### BESONDERE BEDEUTUNG DES FLUGHAFENS FÜR DIE WIRTSCHAFT

Der Flughafen kann als Portal/Anlaufstelle für internationale Vernetzung gesehen werden. Hier kommen Leute an und weg, Waren werden importiert und exportiert. Die internationale Vernetzung steigt. Es gilt: Je mehr Passagiere aus verschiedenen Ländern ankommen, desto besser vernetzt ist der Standort. Man kann grundsätzlich sagen: Geht es dem Flughafen gut, geht es den Gemeinden gut. Unternehmen, die auch nicht direkt mit dem Flughafen verbunden sind, siedeln sich an, weil sie vom Flughafen profitieren.

Der Ausbau des Flughafens stellt den Motor für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Gibt es mehr Passagiere, führt das zur mehr Geld in der Region und gleichzeitig zu mehr Arbeitsplätzen. Die Qualität des Standorts wird erhöht und dieser wird interessant für neue Betriebe beziehungsweise für den Ausbau bereits dort angesiedelter Unternehmen.

Eine gute Vernetzung - ob regional oder global - führt zum Ausbau der Arbeitsplätze. Durch den Ausbau des Flughafens stehen mehr Arbeitsplätze für Arbeitsplatzpotenzial zur Verfügung. Durch rasche Informationsweitergabe zwischen den einzelnen Unternehmen kommt es zu einer effizienten und schnellen Weitergabe von Arbeitskräften.

#### POTENZIAL INFRASTRUKTUR

Durch den Ausbau wird sowohl die technische als auch die soziale Infrastruktur verbessert. Straßenausbau, Kanal und so weiter müssen laufend erneuert werden, um Sicherheit zu bieten. Eine Verdichtung der sozialen Infrastruktur ist in manchen Gemeinden ebenso anzustreben.

Die Infrastruktur bezieht sich heute nicht nur auf den herkömmlichen Begriff, der Straßen oder Kindergärten meint, sondern unter anderem auch, das Internet. Zurzeit erfährt dieses Medium eine enorme Bedeutung, auch in Sachen „soziale Netzwerke“. Sowohl Straßen oder auch Kindergärten, aber auch das Internet ist bedeutend für den Erhalt sozialer Kontakte und Netzwerke, vor allem auf internationaler Ebene.

Durch die Ansiedelung vieler Betriebe und des Flughafens kommen die Gemeinden zu hohen Kommunalerträgen, zum Beispiel: Je mehr Arbeitsplätze in einer Gemeinde angesiedelt werden, desto mehr Geld gibt es. Durch hohe Kommu-

nalenerträge ist Geld für den Ausbau der Infrastruktur da, was in manchen Gemeinden außerhalb der Region oftmals fehlt. Es zählt auch der Umweltfonds als kommunalertrag. Durch ihn würden finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, die im Sinne des Gemeinwohls verwendet werden sollen, wie etwa Kindergärten.

#### BESONDERE BEDEUTUNG DES FLUGHAFENS FÜR INFRASTRUKTUR

Durch die Gelder des Umweltfonds könnte den Gemeinden viele finanziert werden. Wie bereits (unter Punkt POTENZIAL INFRASTRUKTUR) beschrieben, gehen finanzielle Vorteile durch den Flughafen einher.

Der Flughafen tritt außerdem oft als Sponsor für die Vereine in der Region auf, was ein aktives Vereinsleben sicher erleichtert (Stichwort „Sponsorsuche“).

Durch die Bürgerinitiativen wurde auch der „Kampfgeist“ der Bürger erweckt, wenn sie sich im Dialogforum gegen den Bau der 3. Piste engagieren.

#### REGIONALE BESONDERHEITEN (PRODUKTE)

In Schutzgebieten (Natura 2000-Gebiete) in der Region werden unter anderem landwirtschaftlich genutzte Flächen geschützt - dadurch wird der Anbau von regionalen Produkten in der Region möglich.

Die FWAG achtet auf die Verwendung regionaler Produkte bei z.B. Firmenfeiern und Catering. Die Konsumenten sind international, daher könnten Produkte der Region weltweit bekanntgemacht werden.

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Region dienen unter anderem als Nahrungsmittel-Versorgung für die Stadt Wien - durch die unmittelbare Nähe und die gute Anbindung entsteht sicher eine Begünstigung. Auch gute naturräumliche Voraussetzungen sprechen für die Produktion regionaler, landwirtschaftlicher Güter.

#### REGIONALE BESONDERHEITEN (NATUR)

Der Nationalpark stellt aus naturschutzfachlicher Sicht etwas Erhaltungswürdiges dar: Ein großes Artenreichtum findet sich in einer wunderschönen Landschaft wieder. Er dient als Naherholungsgebiet für in der Region ansässige Menschen. Hier gilt es mehr Bewusstsein für die naturräumliche Besonderheit zu schaffen, wodurch auch das Regionsgefühl gestärkt werden könnte.

#### REGIONALE BESONDERHEITEN (INDUSTRIEBRACHEN)

„Brownfields“ sind ehemals genutzte Industrieflächen, die mittlerweile brach liegen. Sie liegen meistens zentral in den Gemeinden und weisen eine gute Anbindung auf. Diese Flächen könnten relevant für die wirtschaftliche Entwicklung sein, da sie Platz für neue Unternehmen bieten. Neue Nutzungen könnten entstehen und die Wirtschaftstandorte verdichtet werden. Dabei würde es auch zu einem Ausbau des Arbeitsplatzpotentials kommen.

Nicht außer Acht zu lassen ist, dass die alten Industrieflächen erhaltungswürdiges Potential haben. Sie sind Zeugen der vergangenen Kultur und Geschichte der Region.

#### INTERNATIONALES

Durch den Flughafen gibt es in der Region ein „Tor zur Welt“. Durch ihn werden internationale Netzwerke ermöglicht und erleichtert.

Die FWAG hat auch das Dialogforum gegründet: Es wird versucht die Vernetzung innerhalb der Region zu fördern.

## 2. ERSCHLIESSBARE ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

#### UMWELTECHNISCHE HERAUSFORDERUNGEN

Unter umwelttechnischen Herausforderungen wird die starke Belastung der Region mit Emissionen und die Chance, die die Schutzgebiete diesbezüglich bieten, verstanden. Die Region leidet teilweise stark unter dem ständigen Fluglärm. Andere durch den Flugverkehr sowie durch die Industriestandorte entstehende Emissionen beeinträchtigen das Grundwasser. Winderosion ist durch die regionstypische, flache Topographie auch eine Belastung. Aufgrund der hohen Anzahl ausgewiesener Schutzgebiete in der Untersuchungsregion, werden diese möglichen Entwicklungshemmnisse durch Umweltbelastungen als erschließbar betrachtet. Da in Schutzgebieten und deren Umgebung keine Umnutzung vorgenommen werden darf, die den Schutzziele widerspricht, könnten diese Belastungen abfangen. Sie könnten eine Art „Puffer“ darstellen, da sie einerseits Emissionen filtern, andererseits eine zusätzliche schädliche Nutzung unterbinden.

## STÄRKUNG DES REGIONALEN ZUSAMMENHÖRIGKEITSGEFÜHLS

Derzeit besteht zwischen den Gemeinden nur ein geringes Regionsgefühl. Obwohl sie bis auf die Gemeinde Himberg in der Kleinregion Römerland-Carnuntum liegen, sind die Unterschiede gefühlsmäßig dominierend. Die Distanzen zwischen den Gemeinden sind relativ groß, die Qualität der Verkehrserschließung, die Höhe der Belastungen, die demographische und wirtschaftliche Entwicklungen etc. weichen stark voneinander ab. Ein nicht vorhandenes Regionsgefühl erschwert eine gemeinsame positive Entwicklung.

Jedoch lassen sich auch Gemeinsamkeiten ableiten. So gruppieren sich die acht Gemeinden rund um den Flughafen und sie liegen in unmittelbarer Nähe zu Wien. Auffallend ist auch, dass es in der unmittelbaren Umgebung viele Schutzgebiete gibt, wie zum Beispiel den Nationalpark Donau-Auen im Norden. Ein paar Gemeinden dürfen sich somit „Nationalparkgemeinde“ nennen. In größerem Kontext betrachtet, liegen die Gemeinden zwischen zwei bedeutenden europäischen Hauptstädten: Wien und Bratislava. Sie werden in den nächsten Jahren eine große Entwicklung miterleben. Im Wirtschaftsraum Centrope könnten die Gemeinden als bedeutender Wirtschaftsstandort eine große Rolle spielen.

Kommt es zur Entstehung eines großen Wirtschaftsstandorts, würde den Gemeinden ein gemeinsames Auftreten helfen und sie könnten sich Wettbewerbsvorteile verschaffen.

## NACHNUTZUNGEN (SINNVOLLE SIEDLUNGSENTWICKLUNG)

In der Region kann eine „Brownfield“ Entwicklung beobachtet werden: viele alte Industriestandorte und -flächen werden nicht mehr genutzt und stehen leer. Die Gemeinden sind in der Baulandwidmung stark durch den Flächenverbrauch des Flughafens eingeschränkt. Lärm und Emissionen verstärken diese Situation. In manchen Gemeinden sind die Reserven schon fast aufgebraucht und durch einen möglichen Flughafenausbau könnte es zu weiteren Einschränkungen kommen. Da nun kaum neues Bauland gewidmet werden darf, werden die alten Industriestandorte als eine mögliche Chance für die Gemeinden betrachtet. Nach Untersuchungen auf mögliche Verschmutzung des Bodens und Klärung der rechtlichen Situation könnten diese Gebiete eine sinnvolle Nachnutzung bekommen. Ehemalige Industriestandorte haben meist eine zentrale Lage sowie eine gute Anbindung.

Somit könnten die Ortskerne gestärkt und Siedlungsgrenzen eingehalten werden.

## Technische Infrastruktur

Die Region ist durch eine gute Lage gekennzeichnet. Betrachtet man jedoch die Anbindung muss zwischen der Erschließung innerhalb der Region und der Verbindung nach außen unterschieden werden. Während auf der einen Seite der MIV hervorragend ausgebaut ist, besteht Aufholbedarf auf Seiten des öffentlichen Verkehrs. Dieser könnte in Zukunft deutlich verbessert werden. Vor allem in den süd-östlichen Gemeinden ist ein großes Potential vorhanden. Der nördliche Teil kann aufgrund des Flughafens eine bessere Anbindung aufweisen.

Durch die besondere Lage der Gemeinden – die Nähe zu Wien, der Flughafen, Wien-Bratislava, Centrope – und die damit verbundene weltweite Vernetzung, können die Gemeinden in den nächsten Jahren eine besondere Verbesserung der technischen Infrastruktur erfahren.

## 3. VORHANDENE ENTWICKLUNGSEMMNISSE

### NEGATIVER EINFLUSS AUF DEN LEBENSRAUM

Durch eine negative verkehrstechnische Entwicklung, kommt es zu schädlichen Auswirkungen auf den Lebensraum von Mensch und Tier.

Mit einem weiteren Flughafenausbau gäbe es eine zusätzliche Lärmbelastung in der Region. Aufgrund eines schlecht ausgebauten ÖV-Systems, kommt es zu einer intensiven Nutzung des MIV. Dies führt ebenfalls zu einer erhöhten Emissionsbelastung. Durch weiteren Straßenausbau werden Barrieren für Tiere geschaffen. Es kann es zu einer Zerschneidung von Biotopverbunden und zu einer Blockade für tierische Wanderrouten kommen. Weitere negative Auswirkungen durch die erhöhten Emissionen und Bodenversiegelungen, gibt es auch für die Landwirtschaft. Angrenzende Flächen würden in Mitleidenschaft gezogen werden. Dabei sind es doch gerade die großen, flachen, langen Felder, welche für die Region von Bedeutung ist. Ausschlaggebender Faktor wird wohl ein Ausbau der MIV Infrastruktur sein, der zu einem sukzessiven Bedeutungsverlust des ÖVs beiträgt.

#### ABHÄNGIGKEIT VOM FLUGHAFEN

Die Region ist stark vom Flughafen und von dessen Ausbau abhängig. Obwohl dieser eine große Belastung darstellt, kann auf den Flughafen aus wirtschaftlicher Sicht nur schwer verzichtet werden. Als Arbeitgeber nimmt er für die Region eine unersetzliche Rolle ein. Wird der Flughafen ausgebaut, käme es zu einer weiteren Bauland einschränkung der Gemeinden. Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Flughafen, stehen viele in der Region angesiedelte Betriebe. Beispielsweise die OMV beliefert den Flughafen mit Treibstoff. Es zeigt sich, dass eine gewisse Abhängigkeit vom Flughafen in der ganzen Region gegeben ist. Auch wenn in den Gemeinden jeweils fast 20 % der Erwerbstätigen am Flughafen arbeiten, sind hierbei noch gar nicht die indirekten Beschäftigten gemessen. Ein wirtschaftlicher Rückgang des Flughafens, hätte gravierende Auswirkungen auf die Arbeiter in der Region.

Durch die Knappheit an fossilen Ressourcen könnte es zu einem Rückgang des Flugverkehrs und in weiterer Folge zu einer geringeren Bedeutung des Flughafens kommen. Dies hätte negative Auswirkungen, da der Flughafen für die Region zu einem gewissen Teil auch identitätsstiftend ist und ein Zusammengehörigkeitsgefühl der Gemeinden schafft.

#### FEHLENDES REGIONSBEWUSSTSEIN

Wien stellt in für die Region eine große Konkurrenz dar. Das Angebot ist, wie auch in der SCS, vielfältiger als in der Region. Durch die kurze Distanz und den hohen Pendleranteil nach Wien, stellt es kein Problem dar, dort die Alltags Einkäufe zu erledigen. Es fehlt an einem regionalen Produktangebot. Diese Produkte würden ein „Denken für die Region“ fördern und ein Zusammengehörigkeitsgefühl schaffen. So hätte die Region bessere Chancen sich gegenüber Wien zukünftig besser zu präsentieren und auch eine Konkurrenz darzustellen.

## 4. MÖGLICHE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGSHEMMNISSE

#### NEGATIVER EINFLUSS AUF DEN LEBENSRAUM

Die flache, stark agrarisch geprägte Region mit endlos langen Feldern und Heiden grenzt im Norden an den Nationalpark Donauauen. Klimatisch von den warmen Temperaturen und nährstoffreichen Böden sehr begünstigt, werden hier viele landwirtschaftliche Produkte produziert und es ist eine große Artenvielfalt anzufinden. Nicht außer Acht zu lassen sind die Donauauen, die einen Kontrast zur Kulturlandschaft herstellen. Hier finden seltene Tierarten Schutz und die Region wird mit ausreichend Wasser versorgt.

Dieses System könnte jedoch mit steigenden Emissionen und Lärm in Mitleidschaft gezogen werden. Eine erhöhte Schadstoff- und Lärmbelastung hat Auswirkungen auf Tier und Mensch. Bei einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, wie etwa Strassen, kommt es zu einer Trennung der Biotope. Auch werden die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Areale flächenmäßig eingegrenzt und durch Schadstoffe beeinträchtigt. Ebenso wird befürchtet, dass es mit einer verbesserten Infrastruktur mehr Durchzugsverkehr gibt und der Aufenthalt in der Region verkürzt wird. Dadurch könnten regionale Produkte, wie das Schwechater Bier an Bedeutung verlieren.

#### VERLUST DER REGIONALEN STRUKTUR

Es wird befürchtet, dass bei einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und dem demographischen sowie strukturellen Wandel zu einem Verlust der regionalen Strukturen kommt. Eine Dorfumfahrung schafft zwar den Verkehr aus dem Ortskern, jedoch steigt damit auch die Gefahr, dass Geschäfte aussterben. Es kommen weniger Leute in den Ort, Treffpunkte gehen verloren und der Nahversorger hat weniger Kundschaft.

Eine weitere Herausforderung besteht in der sich wandelnden Gesellschaft. Eine stetig älter werdende Bevölkerung hat andere Anforderungen an die Infrastruktur. Es werden breiter Gehsteige gebraucht, Barrieren beseitigt oder eine Altenbetreuung eingerichtet werden müssen. Dafür kommt es zur Schließung von Kindergärten und Volksschulen, die eine enorm wichtige soziale Funktion für jede





Gemeinde haben. Ebenso ändert sich mit der wandelnden Bevölkerung deren wirtschaftliche Tätigkeit. Es zeigt sich auf fast allen Ebenen, dass immer weniger Leute in der Landwirtschaft arbeiten. Die Anreize fehlen und es kommen wenige junge Landwirte nach. Gerade die gute Anbindung zu Wien, eröffnet den Bewohnern der Region viele Möglichkeiten in anderen Sektoren tätig zu sein. Nicht bestellte Felder sowie ein den aktuellen Tendenzen angepasstes Ortsbild und Infrastrukturen, könnten zu einem ohnehin schon schwachen Identitätsverlust führen.

#### NEGATIVE AUSWIRKUNGEN VON ÜBERREGIONALEN EINRICHTUNGEN

Es zeigt sich, dass die Region von einigen Unternehmen wirtschaftlich enorm abhängig ist. So arbeiten von den Gemeinden jeweils rund 20% aller Erwerbstätigen am Flughafen. Auch tritt dieser als wichtiger Sponsor im sozialen und kulturellen Bereich auf. Hat der Flughafen einmal wirtschaftliche Probleme, wird es wohl zu einer Kürzung der Arbeitsplätze und des Sponsorings kommen, was direkte Auswirkungen auf die Gemeinden hätte.

Die Gemeinden profitieren ebenso durch die hohen Kommunalabgaben der vielen Betriebe. Diese könnten sich, erst recht aufgrund der guten Infrastrukturanbindung, auch in der Slowakei ansiedeln. Während für Großbetriebe der Nachbar eine Konkurrenz ist, hat der Einzelhandel aufgrund der Nähe zu Wien Probleme zu bestehen. Viele Leute arbeiten in hier und erledigen in Wien auch ihre wichtigen Einkäufe, da es ein größeres Angebot gibt. Regionale Anbietern geht die Kundenschaft verloren und deren Produkten der Absatzmarkt. Große Abflüsse im Bereich des Einzelhandels gibt es ebenfalls durch die SCS.

#### ABHÄNGIGKEIT VON NICHT-ERNEUERBAREN RESSOURCEN

Mit der OMV, dem Flughafen und Borrealis gibt es in der Region mehrer Unternehmen, die stark vom Öl abhängig sind. Dieser starke Bezug der Wirtschaft zu einer Ressource, stellt für die Region eine große Gefahr dar. Werden die fossilen Brennstoffe aufgebraucht, kommt es etwa zu einem Rückgang der Infrastruktur oder der Arbeitsplätze. Damit verbunden sind auch niedrigere Einnahmen der Kommunalsteuer.

## VI SZENARIEN

Ziel dieser Arbeit war es, Szenarien zu entwickeln, die mit Hilfe der Bewertung der Potenziale und Hemmnisse eine fundierte Basis haben.

Drei Szenarien sind das Ergebnis dieser Analyse.

### 1. DIE WIRTSCHAFTS- UND SPORTREGION

Sport ist und sollte ein wichtiger Teil im Leben eines jeden Menschen sein; egal ob jung oder alt. Für die einen ist er ein Ausgleich zum Alltag, ein Treffpunkt mit Freunden, Bekannten, Familie etc. Für andere kann er auch eine bedeutende Gesundheitsvorsorge sein. Es zeigt sich, dass unsere Gesellschaft tendenziell mehr auf ein gesundes und bewusstes Leben wert legt. Sportliche Aktivitäten in Schulen, Freizeit, Vereinen sind wichtige Bestandteile, um diese Lebensziele zu erreichen. Die Sporteinrichtungen haben gewisse Anforderungen; so bedarf es oft einer großen, geraden Fläche und der möglich entstehende Lärm für die Anrainer muss beachtet werden. In der Region gibt es im Bereich Sport Potentiale, es kann bereits an die Bestände (Multiversum, Sporthauptschule) angeknüpft werden.

#### Annahmen

Der Bau der dritten Abflug- und Landebahn für die Flughafen Wien AG bleibt offen, die Entwicklungen am Flughafen stagnieren. Da es zu keiner Zunahme der Passagierzahlen kommt, gibt es keine vermehrten Belastungen für die Umwelt und den Lebensraum von Mensch und Tier. Ein Ausbau der sozialen Infrastruktur wird forciert. Die notwendigen Mittel dafür ergeben sich aus den hohen Kommunalabgaben und aus den Fonds des Flughafens. Der Fokus soll dabei auf den Bau und Ausbau von Sportstätten und Sportmöglichkeiten gelegt werden.

Die Region soll zwei Standbeine bekommen, ein wirtschaftliches und ein sportliches. Starke Abhängigkeiten von nicht erneuerbaren Energien werden verringert, so kann die Region ihre Zukunft auf ihre zwei Stärken aufbauen. Mittels der dadurch neu gewonnen Besonderheiten, kann das Regionsgefühl neu entdeckt und gebildet werden.

Da die dritte Piste gebaut wird, gibt es mehr Siedlungsflächen in der Region. Den zentral liegenden „Brownfield“ Brachen wird eine sinnvolle Nachnutzung gege-

ben. Vor allem junge Menschen kommen wegen dem gut ausgebauten Infrastrukturangebot in die Region und beginnen sich dort anzusiedeln.

Die Region bietet für ein „gesundes“ und sportliches Umfeld für alle Bewohner. Es kommt zu einem guten Ausgleich von Arbeits-, Erholungs- und Sportangeboten.

Verwendete Cluster

- regionale Besonderheiten (Industrie-Branchen)
- negativer Einfluss auf Lebensraum
- (indirekter) negativer Einfluss auf den Lebensraum
- Stärkung des regionalen Zusammengehörigkeitsgefühl
- Nachnutzung (sinnvolle Siedlungsentwicklung)
- Potential Infrastruktur

## 2. VERÄNDERTE VERFÜGBARKEIT VON RESSOURCEN

Folgendes Szenario geht von einer veränderten Verfügbarkeit fossiler Ressourcen und einer zunehmenden Bedeutung von Grund und Boden aus. Es ist ein Blick in die Zukunft, der durch die „Peak-Oil-Theory“ bestätigt wird.

Man geht davon aus, dass es zum Aufbrauch bzw. zu einer enormen Preissteigerung der fossilen Ressourcen kommt und bis dahin keine Innovation betreffend alternativem Treibstoff gemacht wurde. Derzeit gilt der Flughafen als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region. Er und somit indirekt auch der gesamte Wirtschaftsstandort, ist von Öl abhängig.

Durch den Aufbrauch oder einer extremen Preissteigerung von Öl kommt es zu einem verminderten Flugverkehr beziehungsweise zu einem vollkommenen Erliegen. Für den Wirtschaftsstandort bedeutet dies eine große Herausforderung. Einige Gemeinden, vor allem Schwechat und Klein-Neusiedl, verlieren wichtige Einnahmen wie zum Beispiel die Kommunalsteuer. Für alle Planungsgemeinden gehen viele direkte und indirekte Arbeitsplätze verloren - die Region hat somit mit großer Arbeitslosigkeit zu kämpfen.

Die sehr gut ausgebaute technische Infrastruktur des Flughafen Wiens bleibt auch bei Rückgang oder verschwinden des bisherigen Flugverkehrs bestehen. Der

Standort bietet sich daher optimal für andere, eventuell innovative Unternehmen an. Die Nähe an die Großstadt und die gute Verkehrsverbindung verstärken diese Wirkung. Diese neuen Unternehmen gleichen die ausbleibenden Einnahmen durch den Flughafen Wien aus.

Auf der anderen Seite werden durch verminderten Flugverkehr die Umweltbelastungen erheblich reduziert: Die Lärmbelastung bleibt aus, Emissionswerte werden niedriger - der Erholungswert in der Region steigt. Schafft die Region eine Umstrukturierung des Wirtschaftssektors, bedeutet diese veränderte Grundlage eine große Chance für die betroffenen Gemeinden. Ein großes Potential ergibt sich auch für regionale Produkte durch bessere ökologische Bedingungen – ähnlich wie das Marchfeld kann man das südliche Wiener Umland als Nahversorgungsquelle für Lebensmittel sehen. Die regionalen Produkte sowie die hohe Anzahl ausgewiesener Schutzgebiet in der Region können das Gemeinschaftsgefühl verstärken. Eine somit von innen gestärkte Region kann auch nach außen hin besser auftreten.

Schaffen die Gemeinden die gestiegene Arbeitslosigkeit einzudämmen, steigt außerdem die Lebensqualität in den Gemeinden. Durch die ausbleibende Lärmbelastung steigt der Zuzug in den Gemeinden noch weiter an. Diese haben durch die wegfallenden Lärmzonen auch mehr Möglichkeiten in der Baulandwidmung. Durch vorausschauende Planung kann die Region jedoch gezielt wachsen und sich so besser entwickeln als andere Agglomerationen rund um Wien.

Verwendete Cluster:

- Wirtschaftsstandort
- Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Ressourcen
- regionale Besonderheiten (Produkte, Natur)
- regative Einfluss auf den Lebensraum, Potential Infrastruktur
- technische Infrastruktur
- umwelttechnische Herausforderungen
- Stärkung des regionale Zusammenhörigkeitsgefühls
- Abhängigkeit vom Flughafen
- fehlendes Regionsbewusstsein



### 3. SCHWERPUNKT WIRTSCHAFT/INDUSTRIE

Beim Szenario „Schwerpunkt Wirtschaft/Industrie“ wird davon ausgegangen, dass die Wirtschaft rund um den Flughafen nicht an Bedeutung verliert beziehungsweise sogar weiter wächst. Damit sind insbesondere der Flughafen (3. Piste) und die Industrie gemeint. Es ist ein eher kurzfristiger Blick in die Zukunft, da von einer gleichbleibenden Bedeutung des Öls ausgegangen wird, bei dem das Ende fossiler Ressource nur eine geringe Beachtung findet.

Was für die Wirtschaft eine positive Entwicklung darstellen mag, bringt viele negative Einflüsse auf Umwelt und Mensch mit sich: Unberührte Naturflächen werden durch Vergrößerung und die Inanspruchnahme von weiterem Bauland aufgegeben und wichtige Lebensräume verschiedenster Arten gehen verloren. Der Flughafen als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung wird bei einem Wachstum des Standorts den Flugverkehr erhöhen und somit die Lärmbelastung in der Region erheblich steigern. Auch Emissionen, die mit erhöhtem Flugverkehr einhergehen stellen eine Einschränkung der Lebensqualität durch schlechte Luftwerte dar. Durch die Steigerung von Produktion wird es notwendig, die technische Infrastruktur auszubauen – der Verbrauch von Flächen steigt.

Der Flughafen stellt ein Portal zwischen Österreich, insbesondere Wien und der Welt dar. Um bestehen zu können, ist er daher von beiden Seiten abhängig. Die Nachfrage von internationalen Unternehmen und Individuen muss gegeben sein, um die Kosten des Angebots decken zu können. In unmittelbarer Beziehung dazu steht die Attraktivität Wiens, die Touristen und Unternehmen anzieht. Die Abhängigkeit von Wien stellt einen negativen Entwicklungsfaktor für die Region dar, es kommt zu keiner klaren Abgrenzung zur Metropole, denn: Einerseits ist die Region von der Wirtschaft als Arbeitsgeber abhängig, andererseits ist für den Flughafen als Arbeitsgeber eine gewissen Attraktivität der Stadt Wien unabdinglich.

Verwendete Cluster:

- Wirtschaftsstandort
- besondere Bedeutung des Flughafens für Wirtschaft
- Abhängigkeit von nicht-erneuerbaren Ressourcen (globale Ebene)
- negativer Einfluss auf Lebensraum

- umwelttechnische Herausforderungen
- negativer Einfluss auf Lebensraum
- (indirekter) negativer Einfluss auf Lebensraum
- Potential Infrastruktur
- besondere Bedeutung des Flughafens für Infrastruktur
- Internationales
- fehlendes Regionsbewusstsein
- Abhängigkeit vom Flughafen