

UE 267.129

# Kommunale Wirtschaftspolitik (Beitrag zu Projekt 2)

## SWOT - ANALYSE

**P2 REGION SCHWECHAT 2010/2011**

### BETREUUNG

Univ.Prof. Mag.rer.soc.oec. Dr.rer.oec. Michael Getzner

### TU WIEN

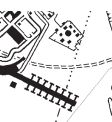
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung  
Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

### GRUPPE REGION 8

DUDÍKOVÁ Andrea 0826611  
JABUR Alexander 0725654  
KLIMEŠ Richard 0726044  
RISTIC Mariana 0825397  
RUSAK Sandra 0826723



# REGION 8





## INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung.....	2
1. SWOT-Analyse.....	3
1.1. Stärken.....	3
1.2. Schwächen.....	5
1.3. Chancen.....	6
1.4. Risiken.....	7
2. Abgeleitete Potentiale und Hemmnisse.....	9
2.1. Vorhandene Entwicklungspotentiale.....	9
2.2. Erschließbare Entwicklungspotentiale.....	10
2.3. Vorhandene Entwicklungshemmnisse.....	12
2.4. Künftige Entwicklungshemmnisse.....	13
3. Entwicklungsoptionen – Szenarien.....	15
3.1. Szenario 1 – Wirtschaftswachstum und Kooperation.....	15
3.2. Szenario 2 – Negativszenario.....	16
3.3. Szenario 3 – Erhöhung der Mobilität durch Verkehrsausbau.....	17
Anhang.....	18
SWOT - Matrix.....	18



## EINLEITUNG

Im Rahmen der Bestandsanalyse des Projekts 2 wurde eine SWOT-Analyse mit allen Gruppen durchgeführt. Ziel dieser Analyse ist, wirtschaftliche sowie allgemeine Entwicklungsoptionen der Region abzuleiten. Diese wurden internen Faktoren wie **Strengths** (Stärken) und **Weaknesses** (Schwächen), sowie externen Faktoren wie **Opportunities** (Chancen) und **Threats** (Risiken) zugeordnet. Um Entwicklungspotentiale bzw. –hemmnisse der Region zu ermitteln, wurden die verschiedenen Faktoren in einer Matrix verschnitten. Aus dieser können nun Entwicklungsoptionen herausgefiltert werden, welche im Sommersemester als Grundlage für die Entwicklung von Leitbildern und den daraus folgenden Entwicklungsstrategien dienen sollen.

Im Laufe des Berichts werden alle Schwäche, Stärken, Chancen und Risiken dargestellt und genauer geschildert. Weiters werden die aus ihnen entstandenen Entwicklungspotentiale und –hemmnisse dargestellt. Abschließend werden drei verschiedenen Szenarien gezeigt, in denen hervorgeht wie die Region sich in Zukunft entwickeln könnte.

## 1. SWOT-ANALYSE

Im folgenden Kapitel werden die beeinflussbaren, regionsinternen Stärken und Schwächen, welche die Region charakterisieren, kurz erläutert. Im Anschluss wird auf die externen Chancen und Risiken, also die von außen auf die Gemeinde wirkenden Faktoren, eingegangen. Diese können nur begrenzt oder gar nicht beeinflusst werden.

### 1.1. Stärken

- **Erhaltungswürdiges (Tierarten, Kulturlandschaften, Ortskerne)**

Die Region verfügt über erhaltungswürdige Ortskerne, schützenswerte Tierarten, großteils gut erhaltene Kulturlandschaften und Natur- und Naherholungsgebiete. Von den schützenswerten Tierarten in der Region ist zum Beispiel die Großtrappe zu nennen. Die Großtrappe ist ein vom Aussterben bedrohter Vogel, der Roten Liste in Österreich zugeordnet und gehört zu den anspruchsvollsten Vögeln der Agrarlandschaft. Zu den erhaltungswürdigen Naturgebieten werden der Nationalpark Donau Auen und Gebiete der Natura 2000 zugeordnet.

- **Soziale und technische Infrastruktur**

Zu einer Stärke der Region zählt auch die soziale und technische Infrastruktur. Es gibt eine gute Versorgung bei Kinderbetreuungseinrichtungen. Die Bildungseinrichtungen befinden sich vor allem in Zentren und den dicht besiedelten Gebieten wie Schwechat, Fischamend und Himberg. Ausnahme bilden Kindergärten und Volksschulen, welche auch im ländlichen Gebieten zur Genüge vorhanden sind. Ein weiterer Beitrag zur guten sozialen Infrastruktur trägt das Ärztezentrum in Mannswörth bei, welches vor allem Fachärzte beschäftigt. Ebenso gut wie die soziale Infrastruktur ist auch die technische Infrastruktur. Die Region verfügt über eine gute Netzversorgung bei Internet und Handy.

- **Wirtschaftsstandort**

Als weitere positive Stärke ist der Wirtschaftsstandort der Region zu nennen. Es gibt mehrere Gründe für eine positive Bewertung der Region im Bereich der Wirtschaft. Als erster Grund ist hier der Flughafen zu nennen, welcher ohne Zweifel der größte Arbeitsgeber in der Region ist. Am Flughafen arbeiten 16.000 Menschen und zusätzlich werden noch viele Arbeitsplätze aufgrund der indirekten Effekte ermöglicht. Den Flughafen muss man auch als Vernetzung betrachten. Vernetzungen von Unternehmen die am Flughafen tätig sind und Vernetzung von Gemeinden, die durch den Flughafen eingeschränkte Möglichkeiten haben. Ein weiterer Faktor der zur Stärke des Wirtschaftsstandorts beiträgt, ist die heterogene Wirtschaftsstruktur im Einzelhandel. Betrachtet man den Branchenmix im Einzelhandel, fällt auf, dass nahezu alle Branchen in der Region vertreten sind. An der Spitze stehen Betriebe die Schuhe, Lederwaren und Textilien vertreiben.

Generell gilt, dass gute Standortvoraussetzungen für Betriebsansiedlungen in der Region vorhanden sind. Darunter sind vor allem die vorwiegend ebenen Flächen und eine gute Anbindung an Autobahn zu verstehen. Aber nicht nur diese Fakten tragen zur hohen Qualität des Wirtschaftsstandortes bei, sondern auch die besondere Eignung des Bodens für die Landwirtschaft ist ein wesentlicher Beitrag. Denn im Untersuchungsgebiet dominiert vor allem der fruchtbare Bodentyp Tschernosem.

- **Arbeitsplatzpotential**

Aufgrund von vielen Betrieben die in der Region angesiedelt sind und der nahen Lage zu Wien, herrscht grundsätzlich in der gesamten Region eine niedrige Arbeitslosenquote. Die gute Arbeitsplatzsituation ist vor allem dem Flughafen Wien Schwechat und die Nähe zu Wien zu verdanken. In den nächsten Jahren ist mit steigenden freien Arbeitsplätzen zu rechnen, die durch den Bau der 3. Piste am Flughafen oder durch Ansiedlung neuer Betriebe in der Region zu erwarten sind.

- **Netzwerke/Soziales**

Die soziologische Bestandsaufnahme, in der die verschiedene Akteure und deren Vernetzungen untersucht wurden, zeigt ein ausgeprägtes Vereinswesen in der Planungsregion. Die Bürger nehmen aktiv in Form von Bürgerbeteiligungen an wesentlichen Entscheidungsprozessen teil. Ein gutes Beispiel für die Bürgerbeteiligung und Kooperation ist das Dialogforum, wo den Bürgern eine Möglichkeit gegeben wird, die weitere Entwicklung des Flughafens zu diskutieren. Auch die Vernetzung der Betriebe mit der zugehörigen Kommune funktioniert gut, jede Gemeinde hat eine Auflistung ihrer gebietsansässigen Betriebe.

- **Regionale Produkte**

Die regionalen Produkte die in der Region produziert werden, tragen in einem hohen Maße zur Identität der Region bei. Die Brauerei in Schwechat, die schon seit 350 Jahren das Schwechater Bier produziert, ist als eine Tradition wichtig und sollte auch in Zukunft erhalten bleiben. Zu einem weiteren regionalen Produkt zählen Bioprodukte (Ziegenmilchprodukte) die zum Beispiel in Enzersdorf an der Fischa produziert werden.

- **Hohe Kommunalerträge**

Dadurch dass der Flugverkehr fortlaufend steigt, erhöhen sich auch die Kommunalerträge der Gemeinden. Denn durch den Ausbau des Flughafens, müssen auch höhere Abgaben von Steuern getätigt werden, welche den Gemeinden zugutekommen.

## 1.2. Schwächen

- **Bauverbote**

Eine Schwäche der Region welche die Entwicklung der Gemeinden beschränkt, sind die Bauverbote. Die Analysen haben uns auf das fast aufgebrauchte Bauland vor allem in Klein-Neusiedl aufmerksam gemacht. Vor allem in den Lärmzonen, welche vom Flughafen bestimmt wurden, besteht ein Bauverbot welches negative Auswirkungen auf die Baulandreserven der Gemeinden hat. Ein weiteres Problem stellen die Baulandwidmungen, die sich zum Teil in hochwassergefährdeten Bereichen befinden, dar. Im Flächenwidmungsplan von Klein-Neusiedl sind zwar die potentiellen Überflutungsbereiche gekennzeichnet, diese stellen aber lediglich eine grobe Näherung dar, die im Bedarfsfall konkretisiert werden muss. In den potentiellen Überflutungsbereichen verfügt die Gemeinde daher über kein Baulandwidmungsverbot und somit werden sogar Grundstücke im Bauland-Kerngebiet und Bauland-Agrargebiet, die unmittelbar an den Fluss Fischa grenzen, gewidmet. Eine weitere Beschränkung der Baulandgebietsausweisungen erfolgt durch Ausweisung von Naturschutzgebieten.

- **Verkehrliche Erschließung**

Zusammenfassend ist zu erwähnen, dass das ÖV-Netz im Planungsgebiet was Auslastung, Betriebszeiten und Intervalle betrifft, besonders innerhalb und zwischen den Gemeinden ungenügend ist. Es gibt zwar ein umfangreiches, aber in vielen Relationen angebotsmäßig schwach bedientes Netz. Dieses ist für Personen die nicht direkt an den Buslinien wohnen, meist nur sehr schwer zu erfassen. Vor allem wird die schwache flächendeckende ÖV-Erreichbarkeit als Hauptproblem der verkehrlichen Erschließung angesehen. Eine weitere negative Schwäche die zu erwähnen ist, ist der Mangel an einem Güter-Terminal zum Verladen von Gütern.

- **Fluglärm**

Eine der erheblichsten Schattenseiten der Region ist der Fluglärm. Ein wesentlicher Bestandteil des Planungsgebietes ist vor allem der Flughafen. Dieser führt zur Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Emissionen und Lärm aller umliegenden Gemeinden.

- **Barrieren**

Die Region ist durch zahlreiche natürliche und verkehrliche Barrieren geprägt. Der Flughafen, die Ostautobahn A4 und der Nationalpark Donau Auen gliedern die Region in viele Teile, welche die Entwicklung der Region in gewissem Maße hindern. In diesem Zusammenhang muss man auch die Stadt Wien erwähnen, die unsere Planungsregion zum sogenannten "Speckgürtel" macht.

- **Übrige Umwelteinflüsse**

Die Region steht unter einem hohen Druck seitens der hohen Emissionen, die die Lebensqualität der Bevölkerung und Tierarten erheblich beeinträchtigen. Es ist die Belastung des Luftraumes und Grundwassers durch den Flughafen und Raffinerie einerseits und andererseits ist es der hohe Anteil an fossilen Energieträgern welche die Umwelt gefährden. Ein weiterer schädlicher Aspekt der sich auf die Landschaft negativ auswirkt, ist der hohe Anteil an Winderosionen.

- **Regionsgefühl und Kooperation**

Das Regionsgefühl im Planungsgebiet ist nicht wirklich vorhanden. Es besteht ein Mangel an Kooperationen zwischen den Gemeinden. Die politische Zusammenarbeit erfolgt kaum ohne Zwang. Im Allgemeinen kann man sagen, dass die Internetpräsenz der regionalen Unternehmen sehr stark variiert und ein Aufholbedarf besteht. Auch um die Wirtschaft zu stärken, wäre eine regionale Wirtschaftsplattform, die eine gute Vernetzung und Kooperationsmöglichkeit schafft, sehr hilfreich.

### 1.3. Chancen

- **Nationalpark, Erholungsqualität**

Als Chance der Planungsregion wird in jedem Fall der Nationalpark als Erholungsqualität der Region angesehen. Positive Elemente der Region sind die Donau- und Fischaaunen, welche nicht nur als Erholungserlebnis dienen können, sondern auch wegen des Klimas und der Luftqualität, welche die Funktion der Schadstoffkämme und Fischluftentstehungsgebiete übernehmen, ein wichtiger Bestandteil der Region sind. Zu einem weiteren Entwicklungspotential zählt der bis jetzt nur schwach ausgeprägte Radtourismus, welcher sich durch die vorhandenen ebenen Flächen anbieten würde. Als weitere Chance wird die Zusammenarbeit mit der LEADER Region Römerland Carnuntum gesehen. Region hat unter anderem das Ziel die regionale Identität zu stärken und die Projektentwicklung im Bereich Landwirtschaft, Weinbau und Tourismus zu unterstützen. Zum Thema Nationalpark und Erholungsqualität als Chance, ist auch die Renaturierung von Fließgewässern zu erwähnen.

- **Lage**

Als Chance wird die zentrale Lage der Planungsregion angesehen. Die Nähe zu Wien und die Lage auf der Spange Wien- Bratislava, machen die Region besonders attraktiv für künftige Planungen. Der Raum zwischen zwei Europa-Hauptstädten wird nicht umsonst als Raum mit einem großen Wirtschaftspotential gekennzeichnet, denn der Flughafen, die Ostautobahn und freie Betriebsstandortpotentiale können diese Tatsache nur bestätigen.

- **Infrastrukturausbau**

Die Mischung aus schnellen (Regionalexpresszüge und internationaler Güter -und Personenverkehr) und langsamen Zügen (S60) auf der Ostbahn bringen die Strecke schon

Nahe an ihre Kapazitätsgrenze. Die Nachfrage entlang der S60 dürfte sogar noch für die Einführung eines kürzeren Intervalls sprechen. Hier könnten sich neue Möglichkeiten durch den Bau der Götzendorfer Spange, womit die Ostbahn möglicherweise entlastet wird, ergeben. Eine Chance zur Verbesserung der Lebensqualität in der Planungsregion würde auch der Ausbau von Fernwärme bedeuten. Hinsichtlich der Heizungsarten wurde festgestellt, dass nur in den Gemeinden Schwechat und Zwölfaxing Wohnungen mit Fernwärmeanschluss existieren.

- **Vernetzung inkl. Flughafen**

Die FWAG (Flughafen Wien AG) ist für die Planungsregion ein enorm wichtiges Unternehmen. Durch den Flughafen sind alle umliegenden Gemeinden vernetzt und zur Kooperation gezwungen. Nicht zu vergessen ist die internationale Bedeutung des Flughafens. Der Flughafen Wien ist ein sehr wichtiger internationaler Knotenpunkt, besonders für Flüge nach Mittel- und Osteuropa. Nicht nur die Arbeitsplätze werden vom Flughafen geboten, sondern auch die Identität der Region wird sichergestellt. Für die Umlandgemeinden ist der Flughafen ein bedeutender Arbeitgeber. Durchschnittlich arbeiten rund 20% der Einwohner der Anrainergemeinden am Flughafen. Die Vernetzung des Flughafens und der Region wird als vorteilhaft angesehen und bietet weitere Chancen für künftige Entwicklungen.

- **Flughafenausbau**

Im weiteren Flughafenausbau (im Sinne der 3. Piste) verstecken sich Chancen sowie auch Risiken. Zunächst schauen wir uns die positiven Chancen an. Die Chance liegt vor allem in der wirtschaftlichen Prosperität der Region, die durch den steigenden Flugverkehr höhere Einnahmen erzielt. Die negative Seite des Flughafenausbaus wird in den RISKEN behandelt.

- **Brown Fields**

Im Planungsgebiet befinden sich einige leer stehende und nicht mehr verwendete Gebäude („Brown Fields“). Diese sind oftmals mit guter Infrastruktur ausgestattet und würden sich für die Ansiedelung neuer Betriebe eignen, wobei dem Verbrauch von neuem Bauland entgegen gewirkt wird.

## 1.4. Risiken

- **Umwelteinflüsse**

Der Klima- und Luftzustand der Region ist auf den Flughafen Wien Schwechat und die nahe liegende OMV-Raffinerie zurückzuführen. Ein weiterer Faktor der zur Verunreinigung der Luft beiträgt, ist die massive Anzahl der Autofahrer in der Region. Hierbei ist das Augenmerk auf die Entwicklung von alternativen Antriebsformen im KFZ-Verkehr zu richten. Da der Straßenverkehr einen Großteil der Treibhausgase verursacht, sind hier größere Einsparungspotentiale zu erwarten. Diese beschränken sich nicht nur auf Einsparungen



durch sparsamere Fahrzeuge, sondern sind auch durch Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung, hinsichtlich der Notwendigkeit von Autofahrten, zu erzielen.

- **Verkehrsinfrastrukturausbau**

Mit dem Verkehrsinfrastrukturausbau steigt nicht nur die Mobilität der Bevölkerung, sondern vor allem die Lärm- und Umweltbelastungen steigen an. Die Durchquerung der Landschaft mit Verkehrswegen, belastet auch den Pflanzen- und Tierwelt enorm.

- **Flughafenausbau**

Betrachten wir den Flughafenausbau als Risiko, muss man sich zuerst Gedanken machen, wie die erweiterten Lärmzonen die umliegenden Gemeinden beeinträchtigen wird. Innerhalb der Lärmzonen gilt ein Widmungsverbot für Wohnbauland. Der weitere Ausbau des Flughafens, vor allem ist hier die 3. Piste gemeint, würde die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden sehr einschränken. Als weiterer negativer Faktor der mit dem Ausbau des Flughafens entsteht, sind die schon besprochenen Lärm- und Umweltbelastungen.

- **Demografischer Struktureller Wandel**

Als weiteres Risiko der Region ist der demografische strukturelle Wandel zu nennen. Die Bestandsanalyse hat nachgewiesen, dass die Region überaltert ist. Das heißt, dass weniger Kinder geboren werden, als für die Bestandssicherung der Gemeinde notwendig sind. Das kann für die weitere Zukunft der Planungsregion als Risiko angesehen werden.

- **Konkurrenz**

Da nur wenige Betriebe in der Region dominieren (vor allem Flughafen und OMV Raffinerie) kommt das Konkurrenzverhalten im Planungsgebiet zu kurz. Der schwache Wettbewerb führt zur Eintönigkeit in den Gemeinden.

- **Aufbrauch der fossilen Ressourcen**

Ein Risiko nicht nur für die Planungsregion, sondern auch generell für die ganze Welt stellt unser derzeitiger konsumorientierter Lebensstil dar. Der derzeitige Bedarf an natürlichen Ressourcen ist sehr hoch, somit kann es in den nächsten Jahren zu einem Aufbrauch dieser Rohstoffe kommen. Dazu zählen unter anderem die weltweiten Wasserreserven, aber auch fossile Ressourcen wie Erdöl oder Erdgas. Die Knappheit der Ressourcen spiegelt sich auch in den steigenden Energiepreisen wieder.

## 2. ABGELEITETE POTENTIALE UND HEMMNISSE

### 2.1. Vorhandene Entwicklungspotentiale

Aus der Matrix der bestehenden Stärken der Region und mit den von außen wirkenden Chancen, ergeben sich die vorhandenen Entwicklungspotentiale. Für diese Entwicklungsmöglichkeiten bestehen alle nötigen Voraussetzungen.

#### **vP1 – Neuansiedlung von Betrieben**

Aufgrund der zentralen Lage, einerseits der Nähe zu Wien und andererseits zu Bratislava, bietet die Region einen attraktiven Standort für neue Betriebe. Die Neuansiedlung wird vor allem durch den geplanten Ausbau der Götzendorfer Spange unterstützt. Durch eine erhöhte Konzentration von neuen Betrieben wird die Region als Wirtschaftsstandort gestärkt und mehr Arbeitsplätze werden geboten. Außerdem kann es zur Entwicklung neuer Branchen kommen, welche die Region wiederum als Wirtschaftsstandort stärken und die Identität der Region sicherstellen können. Auch die internationale Bedeutung des Flughafens, der als eine Verbindung zwischen Mittel- und Osteuropa dient, kann zu einer wirtschaftlichen Entwicklung beitragen. Denn in Zeiten des Flugverkehrs, können Betriebsstandorte im Ausland realisiert werden.

#### **vP2 – Vermarktung des Nationalparks**

Der an das Gebiet angrenzende Nationalpark und die Donauauen besitzen hohes Erholungspotential. Durch eine gezielte und gemeinsame Vermarktungsstrategie des Kulturguts als Erholungsstandort, können Kooperationen zwischen den Gemeinden entstehen. Die Region könnte somit den Tourismus anregen, indem sie den Naturraum als regionales Produkt verkauft. Als Anziehungskraft für Touristen könnte außerdem der Radtourismus dienen, da das Radfahren in der Region durch viele Radstrecken stark unterstützt wird. Überdies hinaus liegt das Römerland Carnuntum unmittelbar neben der Region, welches durch erhöhtes Marketing mehr zum Vorschein gebracht werden kann und die Region davon profitiert.

#### **vP3 – Aktivierung von Brown Fields**

Durch die Neuansiedlung von Betrieben in den bestehenden Brown Fields, wird die Region als Wirtschaftsstandort gestärkt und neues Arbeitsplatzpotential kann entstehen. Oftmals sind leer stehende Gebäude ausreichend erschlossen und dazu noch gut erhalten. Somit gibt es in der Region für Unternehmen viele Möglichkeiten sich niederzulassen und neue Produkte können sich etablieren. Vor allem wird durch das Aktivieren der vorhandenen Branchen, weiterer Verbrauch von Bauland verhindert. Durch eine erhöhte Produktivität in der Region, profitieren die Gemeinden ebenfalls von den abzugebenden Kommunalsteuern.

#### **vP4 – Arbeitsplatzpotential durch Flughafenausbau**

Der Flughafenausbau steigert die Attraktivität der gesamten Region aus wirtschaftlicher Sicht. Durch die Erweiterung der Terminalflächen, entstehen zusätzlich viele neue Arbeitsplätze. Dies stärkt ebenso die Region als Wirtschaftsstandort.

#### **vP5 – Einnahmen durch Kommunalsteuern**

Durch den fortschreitenden Ausbau des Flughafens und dadurch den steigenden Flugverkehr, erhöhen sich die Einnahmen der Gemeinden durch höhere Abgaben von Steuern. Diese können die betroffenen Gemeinden vor allem für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und den Ausbau der Fernwärme nutzen.

## **2.2. Erschließbare Entwicklungspotentiale**

Die erschließbaren Entwicklungspotentiale werden aus der Verschneidung von bestehenden Schwächen mit den vorhandenen Chancen abgeleitet. Somit ergeben sich mögliche Entwicklungen, welche bisher noch nicht genutzt wurden und somit eine Option für die Zukunft sein könnten.

#### **eP1 - Wiederbelebung der Brachen**

In dem Planungsgebiet befinden sich mehrere alten Industrie- und Gewerbegebäude, die heutzutage nicht mehr oder nur zum Teil benutzt werden. Viele von diesen Brachen beeinträchtigen das Ortsbild der Gemeinden und wirken als Barrieren im Raum. Aufgrund des industriellen Charakters der Region könnten die Brachen in der Zukunft allerdings wiederbelebt werden und als Standorte für neue Zwecke dienen. Sie sind meistens in einer gut erschlossenen Lage und die Gemeinden selbst bemühen sich auch um deren Reaktivierung. Der Flughafen ist in der Region auch ein großer Einflussfaktor. Durch die Lärmemissionen kommt es zu Beschränkungen in der Baulandausweisung, welche zu Bauverboten führt. Manche Gemeinden sind davon besonders stark betroffen und verfügen über keinen weiteren Raum, wosie sich baulich weiterentwickeln könnten. Gerade vor diesem Hintergrund werden die Brachen in der Zukunft an Wichtigkeit gewinnen, da sie eine der wenigen potenziellen Erweiterungsmöglichkeiten der Bauflächen darstellen.

#### **eP2 - Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

Große Teile der Region leiden unter dem mangelnden Angebot an öffentlichen Verkehr. Die Verbindungen existieren entweder nicht, oder sind in vielen Fällen unattraktiv für die lokale Bevölkerung. Eine Erhöhung des Niveaus im öffentlichen Verkehr ist daher wünschenswert. Durch den Ausbau der Infrastruktur könnte sich die Situation wesentlich verbessern. In diesem Zusammenhang ist vor allem wichtig, die Bahnverbindung zwischen der Ostbahn von Wien in Richtung Ungarn und die Slowakei und der Schnellbahntrasse S7 von Wien nach Wolfsthal. Diese Bahnverbindung, die Götzendörfer Spange, hat einen geplanten Verlauf entlang der Gemeinden im östlichen Bereich der Planungsregion. Somit würden die bisher

mit der Bahn nicht erschlossenen Gemeinden über Bahnhöfe verfügen und der öffentliche Verkehr würde sich verbessern. Wünschenswert ist auch die Erweiterung an weiteren ÖV - Angeboten, im Ergebnis würde dann eine gut erschlossene Region in der unmittelbaren Nähe von Wien entstehen, die attraktiv sowohl für die Bewohner als auch Betriebe ist.

### **eP3 - Entstehung eines Regionsgefühls**

Die Gemeinden liegen in einem der interessantesten Räume in ganz Europa, zwischen zwei Hauptstädten Wien und Bratislava. Zwischen diesen zwei Städten werden in der Zukunft zahlreiche Kooperationen stattfinden und ein wirtschaftlich bedeutender Raum entstehen. Außerdem liegen die Gemeinden in der unmittelbaren Nähe eines Nationalparks und um den Flughafen Wien-Schwechat, der ein Eingangstor für das ganze Mitteleuropa ist. Trotz dieser Faktoren ist kein Regionsgefühl vorhanden, die Kooperation zwischen den Gemeinden ist nicht ausreichend. Es sollte die Entstehung von Netzwerken angestrebt werden, die auch einen Beitrag zur Entstehung eines Regionsgefühls und Identifikation liefern könnten.

### **eP4 - Nationalparkregion**

Unmittelbar an die Region angrenzend liegt der Nationalpark Donau-Auen. Dieser wird jedoch von den Gemeinden nicht als relevant angesehen. Ursache sind die Barrierenfaktoren der Autobahn und des Flughafens. Der Nationalpark wird deswegen nicht als ein Teil oder ein Nachbar der Region empfunden. Die Funktion als Erholungsraum könnte durch den Lärm und Emissionen beeinträchtigt werden, jedoch könnte es in der Zukunft zur Überwindung dieser Barrieren kommen und es könnte eine größere Verknüpfung des Nationalparks mit der Region entstehen. Diese Verknüpfungen könnten auch zur Stärkung des Regionsgefühls beitragen, die Region könnte sich sogar als eine Nationalparkregion profilieren.

### **eH4 - Vergrößerung des Verkehrsaufkommens**

Durch die Region verlaufen bereits heute mehrere Bundesstraßen, die Schnellstraße, Autobahn und neben diesen trägt zum Verkehrsaufkommen auch der Flughafen Wien-Schwechat bei. Ein weiterer Infrastrukturausbau wird die bestehende Verkehrssituation nur verschlechtern, da mehr Fahrzeuge die neue Infrastruktur benützen werden. Zudem kommt es mit dem Flughafenausbau zur Erhöhung des Passagieraufkommens, weshalb die Engpässe noch verschärft werden. In diesem Zusammenhang kommt es zur erheblichen Beeinträchtigungen durch Emissionen und es verstärkt sich die Barrierewirkung der Infrastruktureinrichtungen. Der Flughafenausbau und die Erhöhung des Passagieraufkommens werden ebenfalls zur Steigerung der Emissionen und des Fluglärms beitragen, der Flughafen selbst wird somit zu einer noch größeren Barriere.

### 2.3. Vorhandene Entwicklungshemmnisse

In Kombination der möglichen Risiken mit den bereits vorhandenen Schwächen der Region, lassen sich Hemmnisse für die künftige Entwicklung feststellen.

Der Verkehrsausbau, der Fluglärm und sonstige Umwelteinflüsse sind die größten Hemmnisse für die Region.

#### **vH1: Flughafenausbau: Umweltgefährdung und Bauverbote**

Der Flughafenausbau kann sowohl als Chance, als auch als Risiko für die Region gesehen werden. Allerdings werden bereits vorhandene Bauverbote durch den Flughafenausbau vermehrt, da aufgrund des neuauftretenden Lärmes und der entstehenden Emissionen zusätzliche Schutzzonen von den Gemeinden ausgewiesen werden müssen. In diesen Schutzzonen darf weder gewohnt noch gebaut werden. Durch diese Einschränkung leidet vor allem die Siedlungsentwicklung. Durch den Ausbau des Flughafens können mehr Maschinen starten und landen. Nicht nur der Lärm, sondern auch die Emissionen führen zu einer großen Umweltbelastung in der Region, welche eine Verschlechterung der Lebensqualität mit sich trägt. Vergrößert sich der Flughafen, steigt zudem auch seine Barrierenwirkung in der Landschaft („Große versiegelte Fläche inmitten der Region“), welche das Landschaftsbild beeinflusst.

#### **vH2: Negative Bevölkerungsentwicklung: Abwanderung versus Zuwanderung**

In Verbindung mit dem Flughafenausbau und den negativen Umwelteinflüssen verschlechtert sich die Lebensqualität in der Region, woraus Abwanderung zu erwarten ist. Zudem stellt sich die Zuwanderung als unmöglich dar, sofern einerseits die Lebensqualität beeinträchtigt ist und andererseits Siedlungsgebiete aufgrund der Bauverbote nicht erweitert werden können. Dadurch kann kein Wohnraum geschaffen werden. Zusätzlich unterstützt der (zurzeit noch) schlecht ausgebaute öffentliche Personennahverkehr den Bevölkerungsverlust.

#### **vH3: Verkehrsausbau: Umweltbelastung und Barrierewirkung**

Durch die Region verlaufen bereits heute mehrere Bundesstraßen, eine Schnellstraße und die Autobahn. Nicht nur der geplante Ausbau des Verkehrs in der Luft, sondern auch der am Boden tragen zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen bei. Der geplante Ausbau des Flughafens sowie die „Götzendorfer Spange“ (ÖBB-Bahnverbindung vom Flughafen Wien nach Götzendorf mit Haltestelle in Schwadorf/Enzersdorf; zusätzlich zur Bahn eine parallel verlaufende neue Landesstraße) stellen eine starke Belastung für die Umwelt dar. So verstärkt beispielsweise die geplante Götzendorfer Spange nicht nur die Barrierenwirkung im Landschaftsbild, das Verkehrsaufkommen in der Region vermehrt sich und setzt die Umwelt einer größeren Belastung aus. Der Lärmpegel wird entlang der Bahntrassen ebenfalls steigen, weshalb in den Wohngebieten entlang der Bahn zusätzlicher Lärmschutz sichergestellt werden muss.

## **vH5: Identitätskrise und fehlendes Regionsgefühl**

Die Region hängt sehr stark von wenigen Betrieben ab (Flughafen, OMV), wodurch die Etablierung eigener Standbeine (z.B. regionaler Produkte) behindert ist. Die Region definiert sich allein über den Flughafen und ist von diesem sehr stark abhängig. Durch Verbesserung der Kooperation der Gemeinden untereinander könnte das Regionsgefühl gestärkt werden und durch Entwicklung „einer Gemeinsamkeit“ somit die Abhängigkeit vom Flughafen reduziert werden. Anderenfalls verstärkt sich die Abhängigkeit durch die fehlende Kooperation noch mehr.

## **2.4. Künftige Entwicklungshemmnisse**

Die möglichen Entwicklungshemmnisse ergeben sich aus der Kombination der Stärken und der nicht beeinflussbaren Risiken der Region.

### **mH1: Wirtschaftliche Abhängigkeit von OMV und Flughafen**

In unserer Planungsregion gibt es zwei große Arbeitgeber die für die ganze Region Richtungsweisend sind. Es ergibt sich eine wesentliche Beeinflussung des Arbeitsmarktes, der Wirtschaft, aber auch des täglichen Lebens der lokalen Bevölkerung. Dieser Monopol der zwei Betriebe und die Abhängigkeit der Region von denen, erschweren das Ansiedeln von neuen Betrieben und verursachen, dass sich die Gemeinden in ihrer Wirtschaftspolitik stark an den Flughafen und an die OMV richten. Dies verhindert die Entwicklung einer eigenen, unabhängigen und nachhaltigen regionalen Wirtschaftsstruktur.

### **mH2: Aufbrauchen von fossilen Rohstoffen=Starker wirtschaftlicher Rückgang der Region**

Es wird schon lange davon gesprochen, dass das Vorkommen der fossilen Ressourcen in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren stark eingeschränkt sein wird. Da unsere Region hauptsächlich aus OMV und den Flughafen profitiert und da das Überleben der Betriebe von den fossilen Rohstoffen abhängig ist, würde ein plötzliches Aus in der Benutzung der Ressourcen eine wirtschaftliche Katastrophe für unsere Planungsregion bedeuten. Eine fehlende ausgeglichene wirtschaftliche Struktur wie auch der Rückgang in Steuereinnahmen und Senkung der regionalen Wertschöpfung würde einen Zusammenbruch der Wirtschaft in unserer Region bedeuten.

### **mH3: Starke Umweltbelastungen durch wirtschaftliches Wachstum**

Mit dem Wirtschaftswachstum verbindet sich auch ein erhöhtes Arbeitsplatzpotential und Arbeitsangebot in der Region. Dies verursacht eine Steigerung des Verkehrsaufkommens und damit verbundenen Infrastrukturausbau und nachteiligen Umweltauswirkungen. Zum Beispiel die Barrierewirkung des Flughafens und der Autobahn wird durch den geplanten Bau der Bahntrasse der Götzendorfer Spange noch verstärkt und die Region wird in kleine Bruchteile zerstückelt. Durch steigendes Verkehrsaufkommen entstehen zusätzliche Belastungen durch Abgase der Automobile und durch den Verkehrslärm. Mit dem

Wirtschaftswachstum hängt auch der Flughafenausbau zusammen. Der Flughafen als solcher ist schon jetzt ein erheblicher Störfaktor in der Region. Er stört den Landschaftsbild, belastet die Umgebung durch Emissionen der Flugzeuge, belastet das umliegende Straßennetz durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und letztendlich kommt es hier zu einer enormen Belastung durch Lärm. Im Großen und Ganzen entstehen durch das Wirtschaftswachstum negative Auswirkungen die die Natur und Erholungsqualität der Landschaft negativ beeinflussen könnten.

#### **mH4: Überalterung verursacht Verschlechterung der bestehenden sozialen Infrastruktur**

Der demographische Wandel in der Bevölkerung, also die Überalterung, verursacht einen Rückgang der jährlich geborenen Kinder, wie auch eine Rücknahme der Kinder und Jugendlichen generell. Wegen geringer Nachfrage werden Schulen geschlossen und Vereine aufgelöst und so verschlechtert sich in den Gemeinden der Zugang zur Bildung und Freizeitaktivitäten für die Jugendlichen, was die Wohn- und Lebensattraktivität des Planungsgebietes negativ beeinflusst.

### 3. ENTWICKLUNGSOPTIONEN – SZENARIEN

Im nachstehenden Kapitel werden aus den Entwicklungspotentialen und –hemmnissen zukünftige Entwicklungsoptionen für die Region abgeleitet. Diese dienen als genauere Veranschaulichung der Auswirkungen bzw. Möglichkeiten welche sich aus den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ergeben haben.

#### 3.1. Szenario 1 – Wirtschaftswachstum und Kooperation

**vP1** - Neuansiedlung von Betrieben

**vP3** - Aktivierung von Brown-Fields

**vP4** - Arbeitsplatzpotential durch Flughafenausbau

**eP3** - Entstehung eines Regionsgefühls

**eP4** - Nationalparkregion

Aufgrund der günstigen Lage (Nähe zu Wien und Bratislava) sowie der guten Verkehrsinfrastruktur bzw. deren geplantem Ausbau (Autobahn, Bundesstraßen, Götzendorfer Spange, Bau der 3.Piste am Flughafen) siedeln sich in der Region mehr Betriebe an. Die Anbindung an das europäische Verkehrsnetz ist einer der größten Ansiedlungsgründe. Es kommt zu einer Konzentration weniger, verwandter Branchen und einer damit verbundenen größeren Wirtschaftsaktivität und Wettbewerbsfähigkeit in der gesamten Region. Die Ansiedlung neuer Betriebe führt zusätzlich zu einer Reaktivierung vorhandener Brown Fields. Zudem werden neue Arbeitsplätze geschaffen, wodurch mehr BewohnerInnen direkt in der Region beschäftigt werden können. Das Arbeitsplatzpotential führt daher auch zum Bevölkerungswachstum, da aufgrund der Arbeitsmarktsituation vorwiegend Erwerbstätige in die Region ziehen.

Die Vielzahl von Betrieben erhöht die Möglichkeit der Etablierung eines regionalen Qualitätsproduktes, welches den Menschen die Identifizierung mit „ihrer Region“ ermöglicht. Das Regionsgefühl wird gestärkt und die Kooperation verbessert. Es können gemeinsame Vermarktungsstrategien erarbeitet werden.

Trotz all der Wirtschaftsaktivität im Planungsgebiet soll die Wohn- und Lebensqualität nicht beeinträchtigt werden. Hierzu tragen die vorhandenen Grünräume, z.B. die Donauauen, Fischaaunen und Natura 2000 Gebiete, bei, deren Nutzung in der Region vernetzt werden kann.



### 3.2. Szenario 2 – Negativszenario

**vP4** – Arbeitsplatzpotential durch Flughafenausbau

**mH1** – Wirtschaftliche Abhängigkeit von OMV und Flughafen

**mH3** - Starke Umweltbelastungen durch wirtschaftliches Wachstum

**mH4** - Überalterung verursacht Verschlechterung der bestehenden sozialen Infrastruktur

**vH1** - Flughafenausbau: Umweltgefährdung und Bauverbote

**vH2** - Negative Bevölkerungsentwicklung: Abwanderung versus Zuwanderung

**vH3** - Verkehrsausbau: Umweltbelastung und Barrierewirkung

**vH5** - Identitätskrise und fehlendes Regionsgefühl

In diesem Szenario werden jene Potenziale zusammengefasst, die im Ergebnis eine negative Beeinträchtigung der Situation und Lebensqualität in der Region verursachen. Die Chancen und Entwicklungspotenziale werden durch die Gemeinden nicht, oder nur sehr begrenzt ausgenutzt und es kommt zur Dominanz der Entwicklungshemmnisse.

In der Zukunft kommt es zum Ausbau des Flughafens, dieser schafft zwar neue Arbeitsplätze, gleichzeitig vergrößert sich aber auch die Abhängigkeit der Region von dem Flughafen als dem dominierenden Betrieb. Der Ausbau verursacht allerdings eine Erhöhung des Passagieraufkommens, am Flughafen landen mehrere Flugzeuge was zur Fluglärmhöhung führt. Neben dem Fluglärm erhöhen sich zwar auch die Emissionen vom Flugverkehr, eine wesentliche Beeinträchtigung durch Abgase bringt mit sich aber der Straßenverkehr, der mit der Erhöhung des Passagieraufkommens entsteht. Die Barrierewirkung des Flughafens verstärkt sich.

Die Region bleibt für die angesiedelten Betriebe immer noch attraktiv. Es kommt zwar somit zu einem Wirtschaftswachstum, dieser bringt allerdings mit sich eine Vielzahl von Problemen und Konflikten, wie Emissionsbelastung oder Erhöhung des Lieferverkehrs.

Um die erhöhten Anforderungen an die Verkehrswege zu befriedigen, die infolge des Wirtschaftswachstums und des Flughafenausbaus entstanden sind, wird die Straßeninfrastruktur in der Region ausgebaut. Somit erreicht man zwar kurzfristig Beseitigung der Engpässe, jedoch bringt der Ausbau mit sich auch eine weitere zusätzliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens, die die bereits bestehenden Umweltprobleme nur hervorhebt. Die Barrierewirkung der Straßeninfrastruktur trägt zur weiteren räumlichen Trennung des Gebietes bei. Aufgrund des Straßenausbaus wird zusätzlich nur geringfügig in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Folglich kommt es auch noch zur Erhöhung des Pendlerverkehrs.

Neben den wirtschaftlichen und umweltbezogenen Folgen kommt es auch zur Verschlechterung der Lebensqualität der Bevölkerung. Aufgrund der Umweltbelastungen

und des Fluglärms behält das Gebiet zwar die Arbeitsplätze, gewinnt aber keine neuen Bewohner. Die Attraktivität als Wohnstandort sinkt, was auch durch Bauverbote infolge des Fluglärms und der Beschränkungszone hervorgerufen wird. Es zeigt sich eher ein Trend der Abwanderung, keine jungen Menschen ziehen hin was zusammen mit der gesamtgesellschaftlichen demographischen Entwicklung zur Überalterung der Bevölkerung führt.

Die Abwanderungen und Überalterung wirken sich folglich negativ auch auf die Infrastruktur der Region, die zum Beispiel Schulen verliert. Negative Beeinflussung betrifft aber auch Vereine und das gesamte soziale Leben, die Region entwickelt sich nicht zusammen und ausgewogen und es gelingt sich nicht, ein Regionsgefühl oder Kooperationen zu etablieren.

### 3.3. Szenario 3 – Erhöhung der Mobilität durch Verkehrsausbau

**vP1** - Neuansiedelung von Betrieben

**eP2** - Ausbau des öffentlichen Verkehrs

**mH3** - Starke Umweltbelastungen durch wirtschaftliches Wachstum

**vH1** - Flughafen ausbau: Umweltgefährdung und Bauverbote

**vH3** - Verkehrsausbau: Umweltbelastung und Barrierewirkung

Die Mobilität wird aufgrund des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur erhöht. Sie steigt des Weiteren auch wegen der Lage (Nähe zu Wien und Bratislava) und dem Potential als Wirtschaftsstandort (vgl. Szenario 1). Der Verkehrsausbau erhöht nicht nur die Einpendler in die Region, auch der Lieferverkehr, den die Ansiedlung neuer Betriebe mit sich trägt, ist zu berücksichtigen. Generell wird die Erschließung der Gemeinden verbessert, eine Bevorzugung der Schiene anstatt des Autos ist hierbei allerdings anzustreben.

Durch das zunehmende Verkehrsaufkommen auf der Straße (MIV) steigt die Umweltbelastung. Die zunehmende Abgasentwicklung und der Lärm der Fahrzeuge wirken sich negativ auf die Umwelt in der Region aus, welche wiederum die Lebens- und Wohnqualität im Planungsgebiet beeinflusst. Hinzukommt im Hinblick auf das Landschaftsbild die verstärkte Barrierewirkung: die neuen und bestehenden Straßen und Bahntrassen zerschneiden die Landschaft, Siedlungsgebiete oder sogar ganze Gemeinden.

Im Endeffekt ist die Region verkehrlich gut erschlossen, allerdings leiden Umwelt und Landschaftsbild, und somit auch die BewohnerInnen, stark darunter.

## ANHANG

### SWOT – 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)		vp1	vp1	vp1	vp3	vp4	mh3			mh1	mh1	mh2
	Arbeitsplatzpotential (8)		vp1	vp1	vp1	vp3	vp4	mh3			mh2		mh2
	Erhaltungswürdiges (7)	vp2				vp3							
	Netzwerke/Soziales (6)	vp2								mh4			
	Soz./Techn. Infrastruktur (4)									mh4			
	Hohe Kommunerträge (2)				vp5	vp3	vp5						mh2
	Regionale Produkte (2)	vp2				vp3							
Schwächen	Bauverbote (12)					ep1	vh1	vh2		vh2			
	Verkehrliche Erschließung (11)			ep2	ep2		vh3		vh3	vh2			
	Fluglärm (6)	ep4					vh1	vh1		vh2			
	Barrieren (4)	ep4				ep1	vh1	vh1	vh3				
	Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm) (4)	ep4							vh3				
	Regionsgefühl und Kooperation (4)	ep4	ep3	ep3							vh4		