

# SWOT-Bericht

---

*BEITRAG FÜR DEN FACHBEREICH FINANZWISSENSCHAFT UND INFRASTRUKTURPOLITIK*

*RAHMEN DES PROJEKT 2 – REGION SCHWECHAT*

**Lehrveranstaltung: Kommunale Wirtschaftspolitik UE.267.129**

**Wintersemester 2010/2011**

**Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung**

**Technische Universität Wien**

**BETREUER:**

**GRÜBLINGER GERALD, BSC**

**BEARBEITENDE GRUPPE**

**KASUN JAYATILAKA (0604956) | STEFAN PHILIPP (0726253) | JAKOB RANSMAYR (0727189)**

## Inhaltsverzeichnis

|   |          |
|---|----------|
| <b>I. Einleitung .....</b>                          | <b>3</b> |
| <b>II. Stärken und Schwächen .....</b>              | <b>4</b> |
| Stärken .....                                       | 4        |
| <i>Wirtschaftsstandort</i> .....                    | 4        |
| <i>Arbeitsplatzpotential</i> .....                  | 4        |
| <i>Erhaltungswürdiges</i> .....                     | 4        |
| <i>Netzwerke und Soziales</i> .....                 | 5        |
| <i>Soziale und technische Infrastruktur</i> .....   | 5        |
| <i>Hohe Kommunerträge</i> .....                     | 5        |
| <i>Regionale Produkte</i> .....                     | 6        |
| Schwächen .....                                     | 6        |
| <i>Bauverbote</i> .....                             | 6        |
| <i>Verkehrliche Erschließung</i> .....              | 6        |
| <i>Fluglärm</i> .....                               | 7        |
| <i>Barrieren</i> .....                              | 7        |
| <i>Umwelteinflüsse (exklusive Fluglärm)</i> .....   | 7        |
| <i>Regionsgefühl und Kooperation</i> .....          | 8        |
| <i>Kleingemeindespezifische Problematiken</i> ..... | 8        |
| <i>Wohnqualität</i> .....                           | 8        |
| <b>III. Chancen und Risiken .....</b>               | <b>9</b> |
| Chancen .....                                       | 9        |
| <i>Erholung und Freizeit</i> .....                  | 9        |
| <i>Lage</i> .....                                   | 9        |
| <i>Infrastrukturausbau</i> .....                    | 9        |
| <i>Vernetzung (inklusive Flughafen)</i> .....       | 10       |
| <i>Brownfields (Brachen)</i> .....                  | 10       |
| <i>Bevölkerungswachstum</i> .....                   | 10       |
| <i>Flughafenausbau</i> .....                        | 10       |
| Risiken .....                                       | 11       |
| <i>Umwelteinflüsse</i> .....                        | 11       |
| <i>Verkehrsinfrastrukturausbau</i> .....            | 11       |
| <i>Demographischer Strukturwandel</i> .....         | 11       |
| <i>Abhängigkeit</i> .....                           | 12       |
| <i>Konkurrenz</i> .....                             | 12       |

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Aufbrauch der fossilen Ressourcen</i> .....                    | 12        |
| <i>Flughafenausbau</i> .....                                      | 12        |
| <b>IV. Entwicklungshemmnisse und Entwicklungspotentiale</b> ..... | <b>13</b> |
| Vorhandene Potentiale .....                                       | 13        |
| <i>Hohes Wirtschaftspotential</i> .....                           | 13        |
| <i>Brownfield Development</i> .....                               | 13        |
| <i>Vorhandene Netzwerke</i> .....                                 | 14        |
| <i>Infrastruktur einer Weltstadt</i> .....                        | 14        |
| Erschließbare Potentiale .....                                    | 14        |
| <i>Vermarktungsmöglichkeiten</i> .....                            | 14        |
| Mögliche Hemmnisse .....  | 15        |
| <i>Gefahr des demographischen Wandels</i> .....                   | 15        |
| <i>Abhängigkeit von Leitbetrieben</i> .....                       | 15        |
| <i>Konkurrenz mit den Nachbarn</i> .....                          | 15        |
| <i>Abhängigkeit von Erdöl</i> .....                               | 15        |
| Vorhandene Hemmnisse .....  | 16        |
| <i>Negative Effekte der Industrie</i> .....                       | 16        |
| <i>Negative Effekte des Verkehrs</i> .....                        | 16        |
| <i>Suburbaner Raum</i> .....                                      | 16        |
| <b>V. Szenarien</b> .....   | <b>17</b> |
| Suburbanisierung.....   | 17        |
| Ölpreisschock .....   | 17        |
| <b>VI. Anhang SWOT-Matrix</b> .....                               | <b>19</b> |

## I. Einleitung

Im Zuge des P2 soll ein interkommunales Entwicklungskonzept für die Region Schwechat bestehend aus den Gemeinden Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Enzersdorf an der Fischa, Schwadorf, Rauchenwarth, Himberg und Zwölfaxing entwickelt werden. Nach zwei Monaten der Erforschung und Analyse der Region trafen sich die bearbeitenden Gruppen zu einem SWOT-Workshop um ihr Wissen auszutauschen und zu bündeln. Eine SWOT- Analyse (**S**trenge, **W**eakness, **O**pportunity, **T**hreat) oder auch SSCR-Analyse (**S**tärken, **S**chwächen, **C**hancen, **R**isiken) ist eine Analysemethode bei welcher diese vier Faktoren in einer Matrix dargestellt werden um dann aus diesen Entwicklungshemmnisse und Entwicklungspotentiale abzuleiten.

Aus diesen wiederum lassen sich Entwicklungsoptionen und Szenarien entwickeln, die basierend auf diesen, die Auswirkungen der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken implementieren und im Sommersemester als Grundlage für die Entwicklung von Leitbildern und damit als Planungsgrundlage für das interkommunale Entwicklungskonzept, welches im Sommersemester erstellt werden wird, herangezogen werden können.

Im folgenden Bericht werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken nicht nur beschrieben sondern auch aufeinander bezogen um ein möglichst umfassendes und vernetztes Bild der Region zu zeigen.

## II. Stärken und Schwächen

### Stärken

#### **WIRTSCHAFTSSTANDORT**

2001 gab es innerhalb der Planungsregion 26.650 Beschäftigte, dem standen 32.473 Einwohner und 16.837 Erwerbstätige gegenüber, was bedeutet, dass rund 10.000 Menschen zum Arbeiten in die Region pendelten. Mit 20.966 Beschäftigten war Schwechat, bei 15.286 Einwohnern, das Arbeitsplatzzentrum der Region gefolgt von Himberg (2.086 Bes.) und Fischamend (1.287 Bes.), Schlusslicht der Statistik war Rauchenwarth mit 74 Beschäftigten.

Die Region alle ist ein Arbeitsplatzzentrum von überregionaler Bedeutung, welche selbst vor den Grenzen Wiens nicht halt macht. Mit dem Flughafen und der Raffinerie befinden sich Einrichtungen in der Region welche nicht nur als Arbeitgeber wichtig sind sondern sich auch nationaler Bedeutung erfreuen und in deren Umfeld sich Betrieb weitere Betriebe ansiedeln. So gibt es im Planungsgebiet heute einen Petrochemischen Cluster und eine hohe Dichte an Logistik und Speditionsunternehmen.

Die überwältigende Mehrheit der Betriebe fallen in die Kategorie Kleinst-, Klein- und mittelgroße Unternehmen woraus eine stabile Struktur entsteht da, die Region nicht von der betriebswirtschaftlichen Entwicklung eines einzigen Unternehmen abhängig ist.

#### **ARBEITSPLATZPOTENTIAL**

Innerhalb von rund 90 Minuten Fahrzeit können in etwa drei Millionen Menschen den Standort Schwechat erreichen, was einem enormen Arbeitskräftepotential auf der einen Seite und einem enormen Absatzmarkt auf der anderen Seite bedeutet. Alleine in den Bundesländern Wien und Niederösterreich leben 39% der gesamten österreichischen Bevölkerung und über 50% der Akademiker dieses Landes. Die Arbeitslosenquote innerhalb der Region liegt unter dem nationalen Durchschnitt.

Durch die fortschreitende europäische Integration ist anzunehmen, dass es in Zukunft auch vermehrt Pendelbeziehungen über nationalstaatliche Grenzen hinweg geben wird und deshalb die Lage zwischen Wien und Bratislava, gerade am Arbeitsmarkt, von zunehmender Bedeutung sein wird.

#### **ERHALTUNGSWÜRDIGES**

Zu den erhaltenswerten Strukturen der Region zählen sowohl vom Menschen geschaffene als auch Naturräume von besonderem Wert. Zu weiterer Kategorie zählen vor allem der Nationalpark Donauauen, die Natura 2000 Schutzgebiete und die landwirtschaftlich genutzten Kulturräume. Besonders betont werden soll an dieser Stelle die Bedeutung dieser Naturräume für geschützte Tierarten.

Die von den Menschen geschaffenen erhaltenswerten Strukturen sind vor allem die alte bauliche Substanz der Ortszentren und die beeindruckenden Industriedenkmäler wie die Papierfabrik Klein-Neusiedl und die Schwechater Brauerei welche unter Denkmalschutz stehen aber auch ungeschützte Denkmäler wie die Spinnerei Schwadorf.

### **NETZWERKE UND SOZIALES**

In den Gemeinden des Planungsgebietes gibt es ein intensives Vereinsleben, welches auch die Jugendförderung umfasst. Durch die spezielle Lage direkt am Flughafen sahen sich die Bürger der Region schon öfters dazu veranlasst sich in Komitees und Bürgerinitiativen zu organisieren und zu vernetzen. Diese Gesprächsformen wurden in der Gestalt des Dialogforums institutionalisiert, um die Interessen der Bürger gegen den Flughafen zu vertreten. Auch dadurch sind die Bürgermeister der Region gut miteinander vernetzt wenn auch die Zusammenarbeit meist projektbezogen stattfindet.

### **SOZIALE UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR**

In der Region gibt es viele öffentliche Kindergärten und auch einen Privatkindergarten. Die Versorgung mit Pflichtschulen ist durchwegs als gut zu beschreiben. In der Gemeinde Klein-Neusiedl ist aufgrund der schrumpfenden Bevölkerung bei gleichzeitiger Überalterung, der Betrieb der Kindereinrichtungen eine Herausforderung für die Gemeinde, welche jedoch Dank der Einnahmen durch den Flughafen, gemeistert werden kann. Weiters existieren mehrere Altenwohnheime und es sind weitere in Planung.

Innerhalb des Planungsgebietes, nämlich in Schwechat, liegt das 2006 gegründete CEIT – „Central European Institut of Technology“, welches darauf abzielt „eine zentraleuropäisch orientierte Forschungseinrichtung auf hohem Niveau in Schwechat aufzubauen.“

Auch die technische Infrastruktur ist gut ausgebaut, so ist zum Beispiel Breitbandinternet in der gesamten Region verfügbar. Die Gemeinden und einige ihrer Nachbarn haben sich in einem Abwasserverband mit zentraler Kläranlage in Schwechat zusammengeschlossen.

Der Verkehrsanschluss an die hochrangige Straßeninfrastruktur ist durch zwei Autobahnen, welche durch die Region verlaufen, gegeben. Es gibt zwei Einbahnlinien innerhalb des Planungsgebietes, eine davon verbindet Wien mit Bratislava bzw. Budapest. Mit dem Flughafen gibt es einen internationalen Verkehrshub im Planungsgebiet.

### **HOHE KOMMUNALERTRÄGE**

Die Gemeinden der Region verfügen zum Teil über beträchtliche Einnahmen, was mit dem Flughafen und der dem Umweltausgleichsfond zusammenhängt. Diese Einnahmequelle wird durch den Bau der dritten Piste noch wichtiger werden. Zum anderen ist die Region ein Jobzentrum wodurch auch die Gewerbesteuererträge überdurchschnittlich hoch sind.

Die Einnahmen sind jedoch nicht gleichmäßig verteilt, es gibt doch beträchtliche Unterschiede innerhalb dieser acht Gemeinden.

## **REGIONALE PRODUKTE**

In der Region werden Nahrungsmittel erzeugt und verarbeitet, Beispiele dafür wären neben diversen Bauernhöfen mit Hofverkauf, Ziegenmilchprodukte, verschiedene Mühlen und natürlich das österreichweit verkaufte Schwechat Bier. Diese Produktion fußt auf den überaus fruchtbaren Böden des Landes.

## **Schwächen**

### **BAUVERBOTE**

Große Teile des Planungsgebietes liegen entweder in Lärmschutzzonen, laut niederösterreichischem Raumordnungsgesetz (NÖ ROG 1976) darf in Bereichen mit einem Dauerschallpegel von 55 dB und mehr kein Bauland-Wohngebiet gewidmet werden, in potentialen Überschwemmungsgebieten oder in Bereichen die aus Umwelt- und Naturschutzgründen unbebaut bleiben werden.

Diese Situation führt in vielen Gemeinden zu der Situation, dass es kaum Baulandreserven gibt oder wie im Falle von Klein-Neusiedl, welches vom Fluglärm am meisten betroffen ist, gar kein Bauland mehr gewidmet werden darf und die Gemeinde deshalb defakto nicht mehr wachsen kann. Desweiterm liegen Widmungskonflikte im Bereich des Hochwasserschutzes vor welche im Zuge der Erstellung eines interkommunalen Entwicklungskonzeptes, gelöst werden müssen.

Insgesamt ist Bauland in der Region, jedoch nicht in allen Gemeinden, ein begrenztes Gut welches mit Bedacht zu verplanen und zu nutzen ist.

### **VERKEHRLICHE ERSCHLIEßUNG**

Während die Straßeninfrastruktur der Region sehr gut ausgebaut ist, ist die Situation im Bereich des öffentlichen Verkehrs unbefriedigend. Schwechat ist zwar gut an Wien angebunden, Pläne eine Straßenbahn von Schwechat direkt ins Stadtzentrum zu führen werden jedoch von der niederösterreichischen Landesregierung bekämpft.

Die Situation der kleineren Gemeinden ist hingegen oft mehr als ungenügend, lediglich Fischamend und Himberg verfügen über einen Bahnhof und die Intervalle sowohl der Bahnlinien als auch der Buslinien sind so groß, dass sie keine realistische Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen können.

Durch den Bau der Götzendorfer Spange wird innerhalb des Planungsgebietes ein weiterer Bahnhof entstehen den sich die Gemeinden Klein-Neusiedl, Enzersdorf und Schwadorf teilen werden. Über alltagstaugliche Intervalle wird nach der Errichtung dieses Bahnhofes noch zu verhandeln sein.

## **FLUGLÄRM**

Fluglärm ist nicht nur unangenehm, es ist auch erwiesen, dass Lärm auf Dauer krank macht. Auch wenn die Leute in der Region einem versichern, dass man sich daran gewöhnt, so ist er doch ein Faktor der die Lebensqualität erheblich beeinträchtigt. Im Zuge des Dialogforums wurden bereits Verbesserungen für die Wohnbevölkerung ausverhandelt doch wären weitere Fortschritte wünschenswert. Eine wesentliche Eigenschaft von Fluglärm ist, dass man ihn besonders wahrnimmt wenn man die, diesen verursachenden Flugzeuge auch sehen kann. Ein psychologisch Wirksame Maßnahme wäre also die Errichtung von Sichtschutz.

Auf die widmungstechnischen Einschränkungen resultierend aus dem Fluglärm wurde im Abschnitt „Bauverbot“ auf der vorangehenden Seite eingegangen.

## **BARRIEREN**

Trotz einer gleichmäßigen Topographie existieren einige Elemente in der Region welche eine barrierehafte Wirkung entfalten könne. Ein wichtiger Punkt hierbei ist der Flughafen der als eine „international bubble“, deren riesiges Gelände in Mitten der Planungsregion liegt und von Stacheldrahtzäunen vom Rest der Landschaft abgetrennt wird.

Eine natürliche Grenze würde die Donau im Norden bilden doch ist es gar nicht so einfach von den Gemeinden des Planungsgebietes bis zur Donau vorzustoßen, da diese und der sie umgebende Nationalpark, hinter der A4 Autobahn liegt welche nur an wenigen Punkten überquerbar ist. Im Norden existiert also eine Art Doppelbarriere.

Auch im Westen bilden die A21 und in gewisser Weise auch die beginnende bauliche Struktur der Millionenstadt Wien eine Grenze.

## **UMWELTEINFLÜSSE (EXKLUSIVE FLUGLÄRM)**

Zu den unerwünschten Erscheinungen innerhalb der Region gehören auch die Emissionen der Betriebe wie Raffiniere, Flughafen und von Logistikunternehmen die man jedoch nie vollkommen ausschließen wird können. Dieser Bereich ist ein immerwährender Aushandlungsprozess zwischen Umweltschutz und Arbeitsplätzen und regionaler Wertschöpfung. Es sollt jedoch verstärk darauf geachtet werden, dass Luft und Wasser geschützt werden.

Winderosion spielt vor allem in der modernen industriellen Landwirtschaft eine Rolle, durch das ungeschützte brachliegen lassen der Felder kann der fruchtbare Humus, ein Erbe der Eiszeiten, vom Wind abgetragen werden. Kleinteiligere Felder, Windschutzpflanzung und Gründünnung könnten helfen dieses Problem in den Griff zu bekommen.



### **REGIONSGEFÜHL UND KOOPERATION**

Es existiert kein Gemeinschaftsgefühl der Gemeinden der Region, was auch nicht weiter verwunderlich ist, da diese für dieses Projekt willkürlich zusammengeführt wurden und man genauso gut zwei mehr oder weniger Gemeinden auswählen hätte können.

Politische Zusammenarbeit findet in erster Linie projektbezogen und auf persönlicher, informeller Ebene zwischen den einzelnen Bürgermeistern statt. Obwohl durch diverse Aushandlungsprozesse mit dem Flughafen haben sich keine Strukturen für langfristige Kooperation finden können.

### **KLEINGEMEINDESPEZIFISCHE PROBLEMATIKEN**

Vor allem zwei Gemeinden des Planungsgebietes haben eine Größe die es schwierig bis unmöglich macht eine gewisse Infrastruktur am Laufen zu halten. So gibt es zum Beispiel in Rauchenwarth keine Nahversorger, diese gibt es zwar in Klein-Neusiedl aber nur weil es sich die Gemeinde leisten kann einen Krämer zu subventionieren. Schulen und Kindergärten sind aus Kindermangel vom Zusperrern bedroht. Klein-Neusiedl hatte jahrelang keinen Arzt im Ort.

### **WOHNQUALITÄT**

Die Wohnqualität innerhalb der Region ist teilweise durch den Fluglärm aber auch durch den Straßenlärm an den Durchzugsstraßen beeinträchtigt.

### III. Chancen und Risiken

#### Chancen

##### ERHOLUNG UND FREIZEIT

Eine der großen Chancen der Region sind die naturräumlichen Potentiale und die Nähe von einigen Naherholungsgebieten. Der Nationalpark Donauauen zwischen den europäischen Hauptstädten Wien und Bratislava gelegen, bewahrt auf mehr als 9.300 Hektar Fläche die letzte große Flussauen-Landschaft Mitteleuropas. Die hier noch frei fließende Donau ist auf ca. 36 km Fließstrecke die Lebensader des Nationalparks welcher eine sichere Heimat für viele Tier und Pflanzenarten darstellt. Der Nationalpark liegt, wenn auch nur ein kleiner Teil, auch in der Planungsregion. Zwar werden die Donau und der Park durch die A4 von der Region getrennt, doch sind diese erreichbar und erfüllen eine Naherholungsgebietenfunktion. Weiters existieren Natura 2000 Schutzgebiete entlang der Fische in den Gemeinden Schwadorf, Klein-Neusiedl, Enzerdorf und Fischamend. Eine weitere geschützte Fläche liegt in der Gemeinde Himberg zwischen Schloss Walch und der Katastralgemeinde Gutenhof, in unmittelbarer Nähe zum Golfklub „Colony Club Gutenhof.

Eine weitere hochwertige Möglichkeit zur Erholung bzw. zum Sport bietet der Neusiedlersee. Der größte See Österreichs (320km<sup>2</sup> Fläche) liegt nur rund 40min Fahrzeit entfernt von Schwechat.

Durch die geplante Renaturierung von einigen Fließgewässern könnten interessante Naturräume entstehen, welche schon allein auf Grund ihrer Lage, zwischen Wien und Bratislava, zu Naherholungsgebieten mit impliziertem Tourismusfaktor werden können. Hierfür sollte jedoch das Radwegnetz ausgebaut werden.

##### LAGE

Das größte Potential der Region ist jedoch die Lage zwischen Wien und Bratislava, keine zwei Hauptstädte liegen näher beieinander als die sogenannten „Twin Cities“ und kaum eine Region in Europa entwickelt sich so dynamisch. Innerhalb von rund 90 Minuten, kann man je nach Sichtweite, von Schwechat aus rund drei Millionen Menschen erreichen oder können eben diese Menschen Schwechat erreichen, was einerseits einem enormen Marktpotential andererseits einem riesigen Arbeitskräftepotential entspricht.

Rund um dieses Potential wurden auch schon Projekteideen und Entwicklungsrichtlinien wie zum Beispiel „Centrope“ oder die „Twin-Cities“ entwickelt. Aber auch ohne den Blick bis Bratislava schweifen zu lassen ist die Lage direkt vor der Bundeshauptstadt mit allen ihren Möglichkeiten eine Besondere.

##### INFRASTRUKTURAUSBAU

Durch den Bau der geplanten Götzendorfer Spange bekommen die Gemeinden im Osten des Planungsgebietes die Chance auf eine bessere öffentliche Anbindung an die Hauptstadt. Im Zuge

dieses Ausbaus soll auch die Gemeinde Klein-Neusiedl eine Umfahrung bekommen. Auch in der Gemeinde Zwölfaxing ist eine Umfahrung geplant um das Ortszentrum von den negativen Effekten des Transitverkehrs zu schützen.

Ebenfalls gerade in Planung ist der Ausbau des Flughafen Wien-Schwechat, der eine dritte Start- und Landepiste bekommen soll. Hier läuft gerade das Umweltverträglichkeitsverfahren. Sollte die dritte Piste gebaut werden hieße das, dass die Lärmbelastung weiter steigen würde aber gleichzeitig würden noch mehr Arbeitsplätze entstehen.

#### **VERNETZUNG (INKLUSIVE FLUGHAFEN)**

Der Flughafen Wien-Schwechat verbindet durch seine Funktion als internationaler Verkehrs-Hub, die Region mit dem Rest der Welt. Dies zieht eine Vielzahl von Betrieben und Funktionen an, die genau diesen Internationale Link brauchen. Es ist ein Internationaler Trend, dass rund um Flughäfen sogenannte Airport Cities entstehen.

Durch die Proteste, Beteiligungen und das Dialogforum sind weite Teile der Zivilgesellschaft untereinander vernetzt.

#### **BROWNFIELDS (BRACHEN)**

These are normally sites which have previously been developed or used for some purpose which has ceased. They may encompass re-use of existing buildings by conversion; clearance of vacant or derelict land; infill and various other forms of intensification. – so eine Definition für alte unternützte Industriestandorte.

In der Region gibt es zumindest drei Brownfields die auf ein neues Nutzungskonzept warten und in welchen ein hohes Potential, für städtebauliche Impulse für das Planungsgebiet schlummern. Diese innerstädtischen Brachflächen das Potential, durch ihre Revitalisierung einen Entwicklungsschub für ganze Städte oder deren Viertel zu initiieren.

#### **BEVÖLKERUNGSWACHSTUM**

Bis auf Klein-Neusiedl können alle Gemeinden der Region auf ein positives Bevölkerungswachstum verweisen. Dieses Wachstum wird vor allem durch Zuzug generiert da die Region, auch wenn sie ein Arbeitsplatzzentrum ist, im Suburbanisierungsbereich von Wien liegt.

#### **FLUGHAFENAUSBAU**

Durch den Bau der dritten Piste am Flughafen Wien-Schwechat wird dieser in die Lage versetzt auch in Zukunft steigenden Passagierzahlen gegenüber zutreten. Dies bedeutet für die Region sowohl steigende Einnahmen über den Umweltausgleichsfond als auch ein ansteigen der Lärmbelastung. Wobei zu erwähnen ist, dass sich dieser Lärm nicht in allen Gemeinden gleich auswirken wird. Die im Moment besonders betroffene Gemeinde Klein-Neusiedl erhofft sich zum Beispiel Verbesserungen dadurch, dass durch die dritte Piste die ersten beiden entlastet werden. Insgesamt steht der Ausbau

des Flughafens, wie der gesamte Flughafen, in einem sehr ambivalenten Verhältnis zur Region da dieser sowohl für große Vorteile wie große Nachteile gleichzeitig steht. Der Flughafen ist Chance wie Risiko gleichzeitig.

## Risiken

### UMWELTEINFLÜSSE

Zu den Risiken für eine positive zukünftige Entwicklung gehört unter anderem der Anstieg der negativen Effekte von menschlichen Handlungen und anderen negativen Umwelteinflüssen. Ein besonderes Risiko stellt der Bau der dritten Piste des Flughafens Wien-Schwechat dar, da dieser bereits existierende negative Auswirkungen des Flugverkehrs, durch zu erwartende steigende Passagierzahlen, verstärken würde. Die sind hätte neben der verminderten Lebensqualität auch Auswirkungen auf die Baulandreserven, da, wie bereits beschrieben, laut NÖ ROG 1976 ab einem gewissen Dauerschallpegel kein Bauland-Wohngebiet mehr gewidmet werden darf.

Auch vermehrte industrielle Produktion innerhalb der Region könnte die bereits existierende Schadstoffbelastung weiter erhöhen. Auch durch den Klimawandel könnten sich Hochwasserereignisse, Dürren oder ähnliche Phänomene zunehmen, welche auch zu den Risiken zukünftiger Entwicklung zu zählen sind.

### VERKEHRSINFRASTRUKTURAUSBAU

Die geplanten Projekte zum Thema Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beziehen sich auf die Götzensdorfer Spange, einen großen Bahnstrang, im Zuge deren Bau auch Klein-Neusiedl eine Ortsumfahrung bekommen soll. Dies ist ohne Zweifel eine Erleichterung der lärmgeplagten Anwohner der viel befahrenen Fischamender Straße, doch ist die Gefahr groß, dass der ohnehin bereits subventionierte Nahversorger sich in Zukunft noch schwerer über die Runden kommen wird. Ein Scheitern des einzigen Geschäfts in Klein-Neusiedl könnte zu einem verwaisten Ortszentrum führen. Auch in Zwölfaxing wird eine Ortsumfahrung geplant, der Ort ist deutlich größer als Klein-Neusiedl dennoch besteht auch hier die Gefahr, dass das Ortszentrum „ausstirbt“.

### DEMOGRAPHISCHER STRUKTURWANDEL

Die Region ist ein klassischer suburbaner Raum, gezeichnet von einer Vielzahl von alleinstehenden Einfamilienhäusern da für viele Menschen das „Haus im Grünen“ als Wohnideal und perfekter Ort um Kinder großzuziehen gilt. Dem Entsprechend gibt es in einigen Gemeinden Bevölkerungswachstum von außen. Durch Einfamilienhaus-Siedlungen aus den 60ern bis zu den 90ern gibt es jedoch auch eine Vielzahl von älteren Familien die nur noch zu zweit in den Häusern leben. Die einzig wirklich „junge“ Gemeinde ist Zwölfaxing.

Durch die Lärmschutz-Situation ist die Lage in Klein-Neusiedl so, dass eine Vielzahl von Häusern nur noch von älteren Menschen bewohnt wird und die jungen Leute aus dem Ort wegziehen müssen.

Diese Gemeinde überaltert wenn nicht gegengesteuert wird, allerdings gibt es ein in Umsetzung begriffenes Projekt mit einem Altenwohnheim.

#### **ABHÄNGIGKEIT**

Durch ihre dominante Stellungen sind Betriebe wie Flughafen und Raffinerie eine Gefährdung für die zukünftige Entwicklung, da viele weitere kleinere Betriebe von diesen Abhängig sind. Auch die Kommunen sind teilweise auf einige Betriebe bzw. deren kommunale Steuern angewiesen. Doch sind an den dominierenden zwei Unternehmungen, Raffinerie und Flughafen, sehr viel Kapital gebunden, beide haben national Bedeutung und gehören mehr oder weniger dem Staat bzw. Ländern, so dass es extrem unwahrscheinlich ist, dass sich für die Region etwas ändern wird.

#### **KONKURRENZ**

Wenn es darum geht Betriebe anzulocken haben die Gemeinden der Region zwei beinahe übermächtige Gegner, nämlich Wien und Bratislava. Die Twin Cities haben ein Image, an das die Regionsgemeinden bei weitem nicht heranreicht. Doch hat auch die Region einiges zu bieten, wenn man dies via Standortmarketing gezielt transportiert wird man auch in Zukunft als Betriebsstandort eine Bedeutung haben.

Mit einem anderem Problem haben die Händler der Region zu kämpfen – da der Trend zum Shopping Erlebnis im Einkaufstempel ungebrochen ist, sind, vor allem seit der Fertigstellung der A21, massive Kaufkraftabflüsse in Richtung der SCS zu bemerken. Die Situation in der Region ist für Händler auch deshalb schwierig, da die Konkurrenz in Form der Wiener Innenstadt und der SCS nahe und übermächtig ist. Ein funktionierendes Einzelhandelskonzept zu erstellen wird nicht einfach sein.

#### **AUFBRAUCH DER FOSSILEN RESSOURCEN**

Die Region scheint für ein „worst case Szenario - Post Oil“ besonders anfällig, da die lokale Leitindustrie auf dem Rohstoff Öl aufbaut. Sowohl der Flughafen als auch die Raffinerie inklusive der darum angesiedelten Petrochemischen Industrie, sind nach momentanem Stand der Technik ohne Rohöl bzw. Kerosin nicht lebensfähig. Es ist zwar nicht davon auszugehen, dass das Erdöl von einem zum anderen Tag zur Neige gehen wird doch sind enorme Preisanstiege wahrscheinlich, was wiederum eine geringe Nachfrage nach sich ziehen könnte.

Für die Petrochemische Industrie würde dies wahrscheinlich einen verschärften internationalen Wettbewerb bedeuten während steigende Flugpreise das Wachstum der Passagierzahlen wahrscheinlich bremsen oder überhaupt stoppen würden – unter Umständen an einem Flughafen der gerade in eine dritte Piste investiert hat.

#### **FLUGHAFENAUSBAU**

Siehe Flughafenausbau unter Chancen

## IV. Entwicklungshemmnisse und Entwicklungspotentiale

### Vorhandene Potentiale

#### **HOHES WIRTSCHAFTSPOTENTIAL**

Schwechat ist ein niederösterreichisches Arbeitsplatzzentrum, in dem mehr Menschen arbeiten als leben, dies wird durch eine starke Industrie gewährleistet. Am Flughafen sind mehrere tausend Menschen beschäftigt und wenn dieser ausgebaut wird, so kann der Betrieb weiter wachsen. Dies ist jedoch noch nicht fix, da es massiven Widerstand seitens der Anrainer gibt doch ist es schlussendlich wahrscheinlich, dass diese national bedeutsame Infrastruktureinrichtung erweitert wird.

Die Region liegt zwischen den beiden am nächsten zu einander liegenden Hauptstädten der Welt, zwischen Wien und Bratislava. Diese Lage garantiert sowohl für ein hohes Arbeitsmarktpotential als auch für große Märkte direkt vor der Haustür. Dies ist eine Situation welche vor rund zwanzig Jahren plötzlich eintrat und seitdem jeden Tag an Bedeutung gewinnt. Die Region befindet sich „in be-Twin“ ohne etwas dafür tun zu müssen oder diesen Vorteil auf irgendeine Art und Weise verspielen zu können.

Durch geplante Infrastrukturausbauten wie die dritte Piste am Flughafen Wien-Schwechat oder die Götzensdorfer Spange steigt die Erreichbarkeit der Region, was gleichbedeutend ist der Standort wird für Betriebe noch interessanter aber gleichzeitig wird auch der Suburbanisierungsdruck weiter zunehmen. Des Weiterem gibt es in der Region vier alte Industriestandorte die mehr oder weniger darauf warten einer neuen Nutzung zugeführt zu werden. Von diesen, im Verhältnis zu ihrem Umfeld, großen „Brownfields“ könnten weitere Impulse ausgehen, die die Region wirtschaftlich stärken. Steigende wirtschaftliche Aktivitäten am Standort bedeuten gleichzeitig auch, dass die zu erwartenden kommunalen Steuereinnahmen steigen werden und die Gemeinden hier zusätzlichen Spielraum erwarten können.

#### **BROWNFIELD DEVELOPMENT**

Wie bereits beschrieben gibt es vier große Brownfield Standorte in der Region: die brachliegenden Teile der Schwechater Brauerei, die Papierfabrik Klein-Neusiedl, die ehemalige Spinnerei Schwadorf und die Walzmühle in Enzersdorf. Keines dieser Gelände ist kleiner als 2ha und alle liegen mehr oder weniger zentral. Auf dem Brauereigelände würde sich mit seiner Größe von 8ha sogar ein ganzes Stadtviertel entwickeln lassen.

Diese erhaltenswürdigen, zwei der Gebäudekomplexe stehen unter Denkmalschutz, sind Manifestationspunkte der Geschichte der Region und sind morphologisch aufregend anderes als die gleichförmige Gebäudestruktur der stellenweise monofunktionalen Vorstadt. Durch ihre große Fläche haben diese innerstädtischen Brachflächen das Potential, durch ihre Revitalisierung einen Entwicklungsschub für die Ortschaften der Region zu initiieren.

Da diese Standorte im Vergleich zu den Gemeinden in denen sie liegen zu groß sind um sie einer einzigen Nutzung (Büros oder Wohnen) zu zuführen, ist eine Mischnutzung wahrscheinlich. Dies bietet die Möglichkeit soziale und wirtschaftliche Netzwerke zu intensivieren und so Regionsgefühl und Image positiv zu beeinflussen.

#### **VORHANDENE NETZWERKE**

Die Bevölkerung der Region ist in mehreren Netzwerken, Vereinen und Bürgerinitiativen organisiert und untereinander vernetzt, dies zeigte sich zum Beispiel in den Verhandlungen um den Bau der dritten Piste des Flughafens. Dies hat für zukünftige Projekte den Vor- bzw. Nachteil, dass man bereits Ansprechpartner vor Ort hat, welche gut vernetzt und verhandlungserprobt sind. Besonders genannt sei hier noch einmal das lebendige Vereinswesen aller Gemeinden, welche für den Zusammenhalt der lokalen Bevölkerung von unschätzbarem Wert ist.

Der demographische Wandel bedroht diese Strukturen, da Vereine zum Beispiel Nachwuchsproblem bekommen, besonders die Gemeinde Klein-Neusiedl ist hiervon betroffen.

#### **INFRASTRUKTUR EINER WELTSTADT**

Die Region liegt in direkter Nachbarschaft zur Bundeshauptstadt und profitiert ungemein von Infrastruktur, die für Wien geplant, gebaut wurde und von dieser genutzt wird. Der Flughafen heißt nicht umsonst „Wien-Schwechat“ bzw. „Vienna International Airport“ doch liegt dieser in Schwechat und die Einnahmen die aus diesem entstehen fallen hauptsächlich dieser Kommune zu. Die neu errichtete Wiener Außenringautobahn A21 verbindet den Knoten Schwechat mit dem Knoten Vösendorf, gebaut wurde diese Autobahn um die Wr. Innenstadt und die Tangente zu entlasten, doch schließt diese gleichzeitig die Region direkt an die Südataubahn an.

Des weiterem kann die Wiener Innenstadt von Schwechat aus innerhalb von 15 Minuten erreicht werden, somit stehen der Bevölkerung auch das schulische und kulturelle Potential der Bundeshauptstadt sowie das differenzierte Einkaufangebot zur Verfügung.

## **Erschließbare Potentiale**

#### **VERMARKTUNGSMÖGLICHKEITEN**

Es gibt sowohl verschiedene landwirtschaftliche Spezialitäten, Produktionsstätten als auch einen riesigen Markt mehr oder weniger vor der eigenen Tür. Das Potential für eine regionale Produktlinie welche sowohl von der eigenen Bevölkerung als auch im benachbarten Wien angenommen wird ist auf jeden Fall gegeben. Es fehlt an einem vermarktbareren Regionsimage das mit landwirtschaftlichen Produkten funktioniert, dann kann das vorhandene Potential der lokalen Bauerschaft zu besserer Geltung kommen als bisher.

## Mögliche Hemmnisse

### **GEFAHR DES DEMOGRAPHISCHEN WANDELS**

Ein Großteil der Region ist klassisch suburbanes Gebiet, geprägt durch alleinstehende Einfamilienhäuser und eine geringe Bebauungsdichte. Die meisten Menschen, die sich den Traum vom Haus im Grünen verwirklicht haben, bleiben dann auch im Alter in ihren Eigenheimen. Dies bedeutet, dass die Siedlungen mit ihren Bewohnern altern und eine restriktive Flächenwidmungsplanung würde dazu führen, dass die Gemeinden mit größeren Siedlungen altern würden.

In Klein-Neusiedl ist bereits jetzt der Fall, gezwungen durch den Fluglärm, können im Ort keine neuen Wohngebiete gewidmet werden. Deshalb ziehen die Jungen weg und die ansässige Bevölkerung altert.

### **ABHÄNGIGKEIT VON LEITBETRIEBEN**

Innerhalb des Planungsgebietes gibt es zwar eine sehr differenzierte Struktur aus KMU's, aber viele dieser Unternehmen sind auf die eine oder andere Art vom Flughafen oder der Petrochemischen Industrie abhängig. Diese Leitbetriebe haben vor Ort eine enorme Menge Kapital investiert und sind teilweise in staatlichem Besitz, deshalb ist nicht davon auszugehen, dass diese Unternehmen ihren Standort verlagern. Da jedoch beide Zweige, die Petrochemie als auch die Flugindustrie und die daran angeschlossene Logistik, zum momentanen Zeitpunkt von Erdöl bzw. Produkten, die daraus gewonnen werden, abhängig sind, stellt sich die Frage, wie die Entwicklung am Standort schwächen wird, wenn der Ölpreis in ungeahnte Höhen steigen sollte bzw. wie sich die Region auf eine „Post Carbon“-Ära vorbereiten sollte.

### **KONKURRENZ MIT DEN NACHBAREN**

Die Lage zwischen den beiden Hauptstädten Wien und Bratislava birgt neben unzähligen Vorteilen auch den Nachteil von übermächtigen Nachbarn. Es besteht die Gefahr bei Betriebsansiedlungen im Hintertreffen zu geraten bzw. durch die dynamische Entwicklung der Nachbarn zu suburbanen Wohnstandorten degradiert zu werden.

Auch können die starken Nachbarn die nationale Ausrichtung im Bereich des Infrastrukturausbaues entscheidend mitgestalten, während der Planungsregion, wenn sich diese nicht verstärkt zusammenschließt, Gefahr läuft bei Entscheidungen in diesem Thema übergangen zu werden, obwohl die Auswirkungen eines weiteren Infrastrukturausbaues die Gemeinden treffen würde.

### **ABHÄNGIGKEIT VON ERDÖL**

Wie bereits bei den Abhängigkeiten von Leitbetrieben beschrieben, ist die Wirtschaft der Region in hohem Maße von dem Rohstoff Erdöl abhängig, welcher bekannterweise nicht ewig zur Verfügung stehen wird. Sollte, durch massive Preissteigerungen bei knapper werdender handelbarer Menge, die Industrie am Standort im Hintertreffen kommen, so wäre dies, zum jetzigen Zeitpunkt, eine Katastrophe für die Region Schwachat.



## Vorhandene Hemmnisse

### **NEGATIVE EFFEKTE DER INDUSTRIE**

Die Region ist ein Wirtschaftsstandort an dem sich Industrieunternehmen angesiedelt haben und sich, aller Voraussicht nach, auch weiter ansiedeln werden. Industrie bedeutet einer Seite Arbeitsplätze und kommunale Steuererträge andererseits sind industrielle Produktionsprozesse immer mit der Emission von Lärm, Abgasen und Schadstoffen verbunden. Zwar hat Österreich sehr strenge Umweltstandards doch ist die Konzentration von Industrie am Standort der Umwelt und damit der Lebensqualität der lokalen Bevölkerung nicht zuträglich.

Dieses Hemmnis und das Potential „Hohes Wirtschaftspotential“ zeigen ganz deutlich das Spannungsfeld in dem sich die Region befindet, einerseits gibt es viele Betriebe die Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen andererseits erzeugen diese Betriebe negative externe Effekte in einem Ausmaß, dass die Lebensqualität der Menschen darunter leidet.

### **NEGATIVE EFFEKTE DES VERKEHRS**

Ähnlich wie die Industrie hat auch der Verkehrssektor seine negativen Effekte auf die Region. Auch hier existiert das Spannungsverhältnis zwischen den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und den daraus resultierenden Problemen für die Lebensqualität und damit die positive zukünftige Entwicklung der Region. Hier ist besonders der Flughafen bzw. Fluglärm zu nennen der als nicht nur störend sondern auch krankmachend ist aber auch der Straßengüterverkehr welcher durch die Ortschaften geführt wird, ist ein Problem – und im Gegensatz zum Fluglärm ein lösbares Problem.

### **SUBURBANER RAUM**

Durch die Suburbanisierung der Region ziehen viele Menschen hierher welche ihre Wurzeln, ihr Familie und oft auch ihren Arbeitsplatz ganz woanders haben, dies senkt die Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnort. Unter diesen Umständen ist es fast unmöglich ein Regionsgefühl oder ein Gemeinschaftsgefühl zu entwickeln. Was die Vernetzung und Kooperation innerhalb der Region erschwert und das gemeinsame Gegensteuern bei Problemen wie zum Beispiel dem demographischen Wandel verkompliziert.

## V. Szenarien

### Suburbanisierung

Unter Suburbanisierung versteht man einen Prozess, bei welchem die Menschen aus der dichten Kernstadt an den Rand ziehen, da dort die Grundstückspreise niedriger sind und da dort die Möglichkeit besteht die Kinder „im Grünen“ großzuziehen, was nachwievor als das Ideal der Kindererziehung gesehen wird. Allgemein ist der Traum vom „Haus im Grünen“ in der westlichen Welt sehr verbreitet aber auch in China oder im arabischen Raum lassen sich bereits Suburbanisierungsprozesse beobachten.

Szenario:

Durch das Bevölkerungswachstum in Wien steigen die dortigen Wohnungspreise und –mieten so stark, dass immer mehr Menschen beinahe das gesamte ihnen zur Verfügung stehende Geld in Wohnraum investieren müssen. Der Traum vom „Haus im Grünen“ wird von einem Lebenstraum zu einer wirtschaftlichen Notwendigkeit. Der Siedlungsdruck auf die Umlandgemeinden nimmt immer mehr zu.

Der Siedlungsdruck schließt schnell die netzten Baulücken und die Baulandreserven neigen sich dem Ende zu, wodurch die Preise für Bauland und auch für bereits bebaute Immobilien in die Höhe schnellen. Durch das schnelle Wachstum und den Zuzug von Menschen von außerhalb verliert die Region ihre Identität und die Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnort sinkt dramatisch. Dies hat negative Auswirkungen auf das soziale Leben und den Zusammenhalt innerhalb der Gemeinde.

Die nächste Generation der angestammten lokalen Bevölkerung kann es sich nicht mehr leisten im Ort zu wohnen und muss wegziehen bzw. wird der Druck auf den Gemeinderat und den Bürgermeister immer höher weiteres Bauland zu widmen um das Wegziehen der Jugend zu stoppen.

Durch diese weitere Widmung von Bauland, wachsen die Gemeinde langsam aber sicher zusammen, zuerst nur entlang der Verbindungsstraßen, dann werden auch die dahinter liegenden Felder aufgefüllt. Die Dorfgemeinschaft wird immer schwächer aber die Preise sinken nicht.

### Ölpreisschock

Seit dem Ölpreisschock der 70er Jahre ist sich die breite Bevölkerung der Endlichkeit der Ressourcen und der Notwendigkeit von alternativen Energieträgern bewusst. Nun schreiben wir das Jahr 2011 und diese Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen ist so groß wie nie zuvor. Gleichzeitig streiten Experten darüber ob wir den „Peak Oil“ bereits hinter uns oder noch vor uns haben. Tatsache ist, dass Öl teurer werden wird und das wahrscheinlich sehr schnell.

Im Planungsgebiet gibt es mit der Raffinerie und dem Flughafen Einrichtungen welche direkt vom Erdöl und dessen Produkten abhängig sind.

Szenario:

Die weltweiteren Erdölreserven neigen sich dem Ende, die Fördermengen sinken während die Preise steigen. Diese Entwicklung trifft die westliche Welt hart. Vor allem der Flughafen, welcher gerade die dritte Piste in Betrieb genommen, hat klagt über einen rapiden Passagierverlust. Geschäftsreisen werden weniger, Urlaube nur noch in den seltensten Fällen per Flugreise angetreten – das Segment des Pauschaltourismus bricht komplett weg. Die um den Flughafen angesiedelten Logistik- und Transportunternehmen leiden unter der Entwicklung, die Kleineren Verschwinden vom Markt, die Großen verlagern ihre Standorte in die Nähe der großen Güterbahnhöfe.

Die Raffinerie und die Petrochemische Industrie laufen weiter aber mit geringerer Outputmenge, da die Nachfrage nach Benzin und Diesel nur noch ein Bruchteil des darstellt was heute abgesetzt wird. Obwohl die Mengen sinken machen die Firmen nachwievor gute Geschäfte und bis auf das Katastrophenjahr, welches nicht alle Unternehmen überlebt haben. Insgesamt haben durch den neuerlichen Ölpreisschock mehrere tausend Menschen ihren Arbeitsplatz verloren und das nationale BIP stagniert nun nach einigen Jahren der Rezession.

Die Region hat den Umstieg auf alternative Energiegewinnungssysteme zwar verschlafen aber aufgrund der guten Ausgangslage gibt es noch immer vergleichsweise viele Arbeitsplätze. Auch werden in verschiedenen Branchen erneut Jobs geschaffen in der Region profitiert vor allem die Landwirtschaft, da der große Markt Wiens kostengünstig beliefert werden kann. Gleichzeitig steigen die Preise für Nahrungsmittel extrem, da Düngemittel, Geräte und Transport wahr Preistreiber sind. Knechte und Mägde feiern eine Renaissance und jedermann nutzt seinen Garten zum Gemüseanbau.

Die Gemeinden investieren gemeinsam mit den Ländern Wien und Niederösterreich sowie dem Bund massiv in alternative Energieträger, da der Standort direkt vor Wien dafür prädestiniert ist und die lokale Energieerzeugung eine Wachstumsbranche ist, in der noch Renditen erwirtschaftet werden.

## VI. 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)             |                                      | 1                                | 1        | 1             | 1                           | 1                     |                      | 1                               | 9                                       | 10                 | 11             | 12                                    |
|                                    | Arbeitsplatzpotential (8)            |                                      | 1                                | 1        | 1             | 1                           | 1                     |                      | 1                               |   |                    | 11             | 12                                    |
|                                    | Erhaltungswürdiges (7)               | 2                                    |                                  |          |               | 2                           |                       |                      |                                 | 9                                       |                    | 11             |                                       |
|                                    | Netzwerke/Soziales (6)               | 2                                    | 3                                |          | 3             | 2                           | 3                     |                      | 3                               | 3                                       |                    | 11             |                                       |
|                                    | Soz./Techn. Infrastruktur (4)        |                                      | 4                                | 4        | 4             | 2                           | 4                     |                      | 4                               | 9                                       |                    |                |                                       |
|                                    | Hohe Kommunerträge (2)               |                                      | 4                                | 1        |               | 2                           | 4                     |                      |                                 | 9                                       | 10                 |                | 12                                    |
|                                    | Regionale Produkte (2)               |                                      | 5                                | 5        |               | 2                           |                       |                      |                                 | 9                                       |                    |                | 12                                    |
| Schwächen                          | Bauverbote (12)                      | 6                                    |                                  | 6        |               | 2                           |                       | 6                    | 6                               | 9                                       |                    | 11             |                                       |
|                                    | Verkehrliche Erschließung (11)       |                                      | 6                                | 6        | 6             | 6                           | 6                     | 6                    | 6                               | 6                                       | 6                  |                | 12                                    |
|                                    | Fluglärm (6)                         |                                      |                                  | 6        |               |                             |                       | 6                    |                                 |   |                    |                | 12                                    |
|                                    | Barrieren (4)                        |                                      |                                  | 6        | 6             |                             | 6                     | 7                    | 7                               |   |                    |                |                                       |
|                                    | Umwelteinflüsse (exkl. Fluglärm) (4) |                                      |                                  |          | 7             |                             |                       | 7                    | 7                               |   |                    |                | 7                                     |
|                                    | Regionsgefühl und Kooperation (4)    |                                      | 8                                | 8        |               | 2                           |                       |                      |                                 | 8                                       |                    |                |                                       |

| Vorhandene Potentiale           | Mögliche Hemmnisse                |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1 hohes Wirtschaftspotential    | 9 Gefahr des demo. Wandels        |
| 2 Brownfield Development        | 10 Abhängigkeit von Leitbetrieben |
| 3 Vorhandene Netzwerke          | 11 Konkurrenz mit Nachbarn        |
| 4 Infrastruktur einer Weltstadt | 12 Abhängigkeit von Erdöl         |
| Erschließbare Potentiale        | Vorhandene Hemmnisse              |
| 5 Vermarktungsmöglichkeiten     | 6 Negative Effekte der Industrie  |
|                                 | 7 Negative Effekte des Verkehrs   |
|                                 | 8 Suburbaner Raum                 |

### SWOT-Analyse der P2 Gruppe R9

KASUN JAYATILAKA (0604956)

JAKOB RANSMAYR (0727189)

STEFAN PHILIPP (0726253)

Stand: 02.02.2011