

Ton aus.
Qualität an!

Regionales Entwicklungskonzept
Römerland Carnuntum West

Projekt 2

IMPRESSUM

Räumliches Entwicklungskonzept Region Römerland Carnuntum

E280 - Department für Raumplanung
Technische Universität Wien

Erstellt im Rahmen der Lehrveranstaltung
"Projekt 2"
LVA 280.105 - Räumliche Entwicklungsplanung

Wintersemester 2017/ 2018
Fertigstellung: Februar 2018

Planungsteam



Gruppe 11

Regina Mangold	01168046
Kerstin Mayrhuber	01426663
Katharina Prem	01429216
Paula Weber	01427119
Tobias Weber	09971484

Beauftragung

LEADER Römerland Carnuntum



Betreuungsteam

Fachbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Dillinger Thomas
Ass. Dipl.-Ing. Uruci Edib

Fachbereich Soziologie

SenS Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Witthöft Gesa

Fachbereich Verkehrssystemplanung

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Klamer Michael

Fachbereich Landschaftsplanung und Gartenkunst

Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr. Ruland Gisa

Institut für Architekturwissenschaften

Senior Lecturer Dipl.-Ing. Faller Arnold

externer Experte: Stadt-Umland-Management NÖ-Wien

Univ. Lektor Dipl.-Ing. Hacker Andreas

Tutor

Elias Grinzinger



VORWORT

Das Projekt 2 (P2) ist im fünften Semester des Bachelorstudiums Raumplanung und Raumordnung angesetzt. Dabei wird das in den vorhergehenden Lehrveranstaltungen erlernte Wissen aus verschiedenen Bereichen zusammengeführt und angewendet. Aspekte der Soziologie, Verkehrsplanung, Landschaftsplanung und Architektur kommen dabei in der Regionalentwicklung zusammen. Ziel ist die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes und die Übung, das Erlernte in der Praxis einzusetzen und mit AkteurInnen aus der Region zu arbeiten.

Das P2 findet in Teams mit drei oder fünf Studierenden statt. Jeder Studierende erhält dafür 13,5 ECTS-Punkte, die 337,5 Arbeitsstunden im Semester entsprechen.

Im Laufe des Semesters wird eine problem- und planungsorientierte Bestandsaufnahme und Analyse durchgeführt. Aus dieser werden Visionen, Leitbilder und schließlich Entwicklungsstrategien entwickelt. Diese enthalten verschiedene Ziele und Maßnahmen, wie diese erreicht werden können. Im letzten Schritt wird eine solche Maßnahme als Leitprojekt genauer ausgearbeitet.



INHALTSVERZEICHNIS

Impressum		
Vorwort		
ANALYSE		
Überblick		
Überregionale Netze		
Demographie		
Siedlungsstruktur		
Mobilität		
Soziale Infrastruktur		
Naturraum		
Wirtschaft		
Flughafen Wien/Schwechat		
Strukturkarte		
SWOT		
VISION		
Ton aus. Qualität an!		
Wie funktioniert die Vision?		
Wie funktioniert die Vision?		
Von der Vision zum Leitbild		
LEITBILD		
„Guter Lärm“ und „schlechter Lärm“?		
Die Leitmotive		
In der Ruhe...		
...liegt die Kraft!		
Die Ziele im Detail		
In der Ruhe liegt die Kraft.		
2 MASSNAHMEN		115
3 „Anleitung“ für den Maßnahmenkatalog		116
7 Verein RLC-West		117
9 1. Flughafen als Ursprung der ruhigen Entwicklung		122
25 2. Ruhige mobilität etablieren		130
33 3. Erholungsnetzwerk schaffen		144
43 4. Ruhe und Lärm erlebbar machen		152
53 5. Dorfcharakter wahren		156
61 6. Wirtschaftsstandorte unterstützen		166
67 7. Gemeinsame Ziele verfolgen		178
75 8. Naturraum schützen und kräftigen		184
83 Maßnahmenmatrix		190
90 LEITPROJEKT		195
93 Was?		196
97 Warum?		198
98 Wie stellen wir uns die Methode vor?		200
99 Typisierung		207
100 Routen		214
101 Kosten		217
101 Akteure		218
103 WIR		220
104		
105		
106 Literaturverzeichnis		222
107 Abbildungsverzeichnis		233
108 Anhang		245
113		



ANALYSE

| VISION | LEITBILD | MASSNAHMEN | LEITPROJEKT





ÜBERBLICK



LEADER Region Römerland Carnuntum

LEADER ist eine Initiative der Europäischen Union zur Förderung innovativer Modelle und Projekte.

Wörtlich übersetzt steht LEADER für die „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“. Mithilfe von EU-kofinanzierten Fördermaßnahmen soll die Entwicklung der ländlichen Regionen unter Einbindung der lokalen Bevölkerung gestärkt werden.

In den unterschiedlichen Förderperioden hat es verschiedene Vorgänger der heutigen LEADER Initiative gegeben, die in dieser Form seit 2007 existiert. Die Förderungen für LEADER stammen aus dem ELER - dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes.

Anforderungen für eine LEADER-Region sind ein zusammenhängendes Gebiet, das in Hinblick auf Geographie, Wirtschaft und den Sozialraum eine Einheit bildet. In Niederösterreich gibt es 18 LEADER-Regionen, die 91 % der Landesfläche umfassen. Nicht nur innerhalb einer solchen Region - auch untereinander soll die regionale Entwicklung abgestimmt und mögliche Überschneidungen beachtet werden.

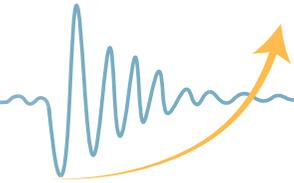
Betrachtet man die LEADER Region Römerland Carnuntum, sind diese Anforderung gegeben. Obwohl es sich um eine große Region handelt und sich dadurch unterschiedliche Gegebenheiten, Schwerpunkte und Herausforderungen ergeben, bilden die Mitgliedsgemeinden eine Einheit. Die gleichen Faktoren, die diese Einheit ergeben, begründen oft auch eine Abgrenzung zu benachbarten Regionen. Dennoch ist klar, dass es sich nie um eine absolute Abgrenzung handelt. Gerade soziale Gegebenheiten erstrecken sich oft über administrative oder geographische Grenzen hinweg und sind nicht absolut zuordenbar. So sieht man auch an der Entwicklung dieser Region und dem Wechsel der Mitgliedsgemeinden, dass eine Zuordnung zur und Abgrenzung von einer Region oftmals nicht eindeutig ist oder sich im Laufe der Zeit auch ändern kann.

In der regionalen Planung gilt es allenfalls Strategien zu entwickeln und gewünschte Schwerpunkte für die regionale Entwicklung zu erarbeiten. Dazu sollen ExpertInnen mit lokalen AkteurInnen zusammenarbeiten.

Zur Umsetzung gibt es die sogenannte Lokale Aktionsgruppe (LAG), die in einem Bottom-Up-Prozess zusammen mit den Menschen vor Ort die Entwicklung der Region steuern soll. Als Basis arbeitet die LAG dazu eine gebietsbezogene, lokale Entwicklungsstrategie aus. In dieser werden sozio-ökonomische und ökologische Gegebenheiten in der Region untersucht und der Entwicklungsbedarf und dahingehend spezielle Entwicklungsfelder und Ziele festgestellt.

Die LAG hat die Aufgabe, potentielle FörderungswerberInnen anzuwerben, lokale AkteurInnen bei der Durchführung von Projekten zu unterstützen und sicherzustellen, dass die ausgewählten Projekte mit der Lokalen Entwicklungsstrategie übereinstimmen.

Die LAG ist eine privat-öffentliche Partnerschaft, die sich aus PartnerInnen aus den unterschiedlichen Bereichen zusammensetzt und die Bevölkerung der Region repräsentieren soll. Um seine Aufgaben professionell zu erfüllen, gibt es das hauptberufliche LAG-Management. (vgl. noe.gv.at, 2017)



Überblick

Verortung der Region

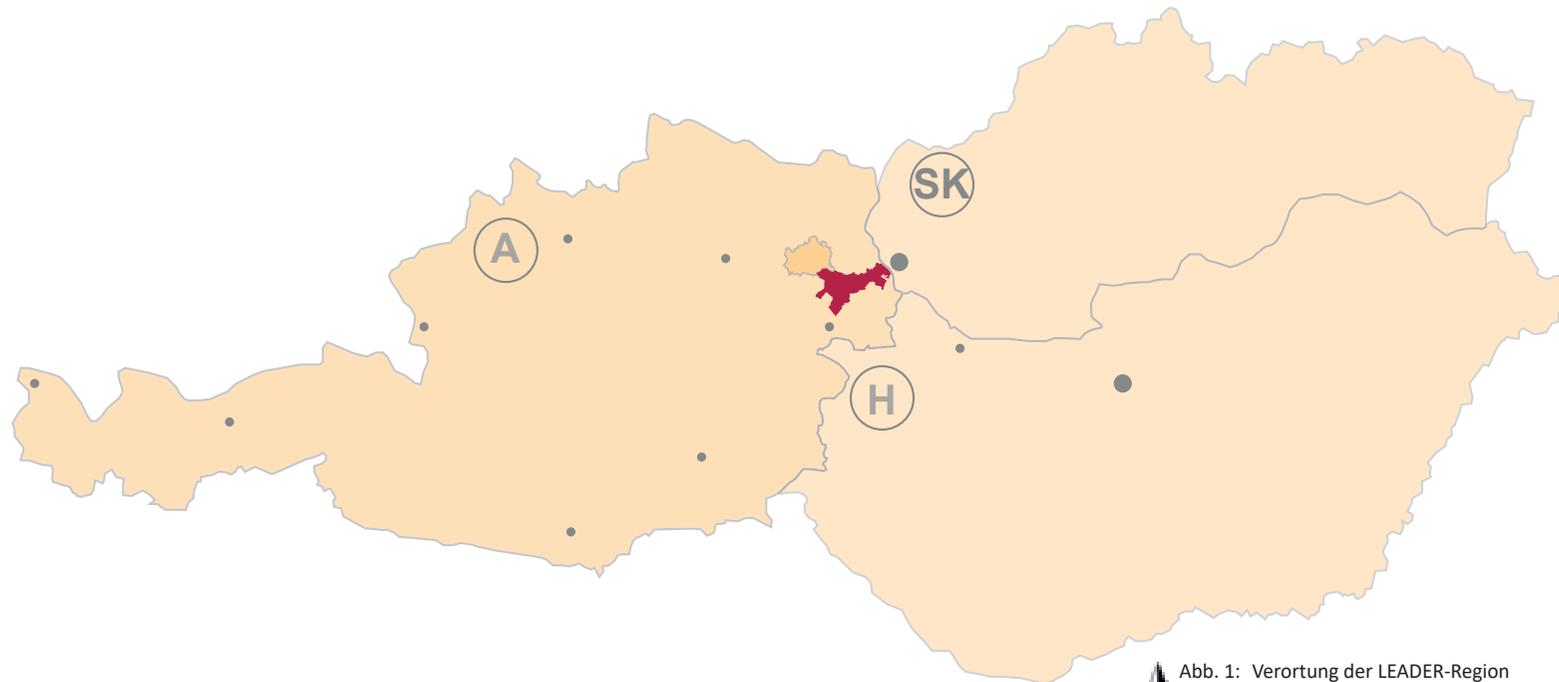
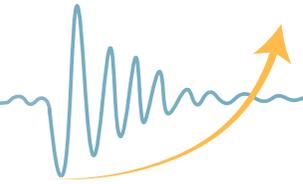


Abb. 1: Verortung der LEADER-Region
Quelle: google.maps.at; eigene Darstellung

Die LEADER Region Römerland Carnuntum liegt in Niederösterreich, genauer im Industrieviertel. Besonders prägend ist die einmalige Lage. Sie befindet sich nicht nur in unmittelbarer Nähe zur Hauptstadt Österreichs, auch die Hauptstadt der Slowakei ist ein wichtiges Zentrum nahe der Region. Zusätzlich spielt auch die Nähe zu Ungarn eine große Rolle. Für das Gebiet sind daher die drei österreichischen Bundesländer Niederösterreich, Wien und Burgenland, sowie die Nachbarländer Slowakei und Ungarn relevant.

Das trifft nicht nur auf PendlerInnen aus diesen Gegenden zu. Auch das tägliche Leben ist besonders an den Grenzgebieten dadurch beeinflusst. Es handelt sich um eine sehr heterogene Region, die durch ein großes Wachstum gekennzeichnet ist.

Um das Erarbeiten eines tiefgründigen regionalen Entwicklungskonzeptes innerhalb dieses Projektes zu ermöglichen, wurde die Region Römerland Carnuntum in vier Teilregionen aufgeteilt. In der näheren Analyse wird nach einem kurzen überregionalen Überblick in erster Linie auf die Region RLC-West eingegangen.



Überblick

Aufteilung der Region auf vier Teilregionen

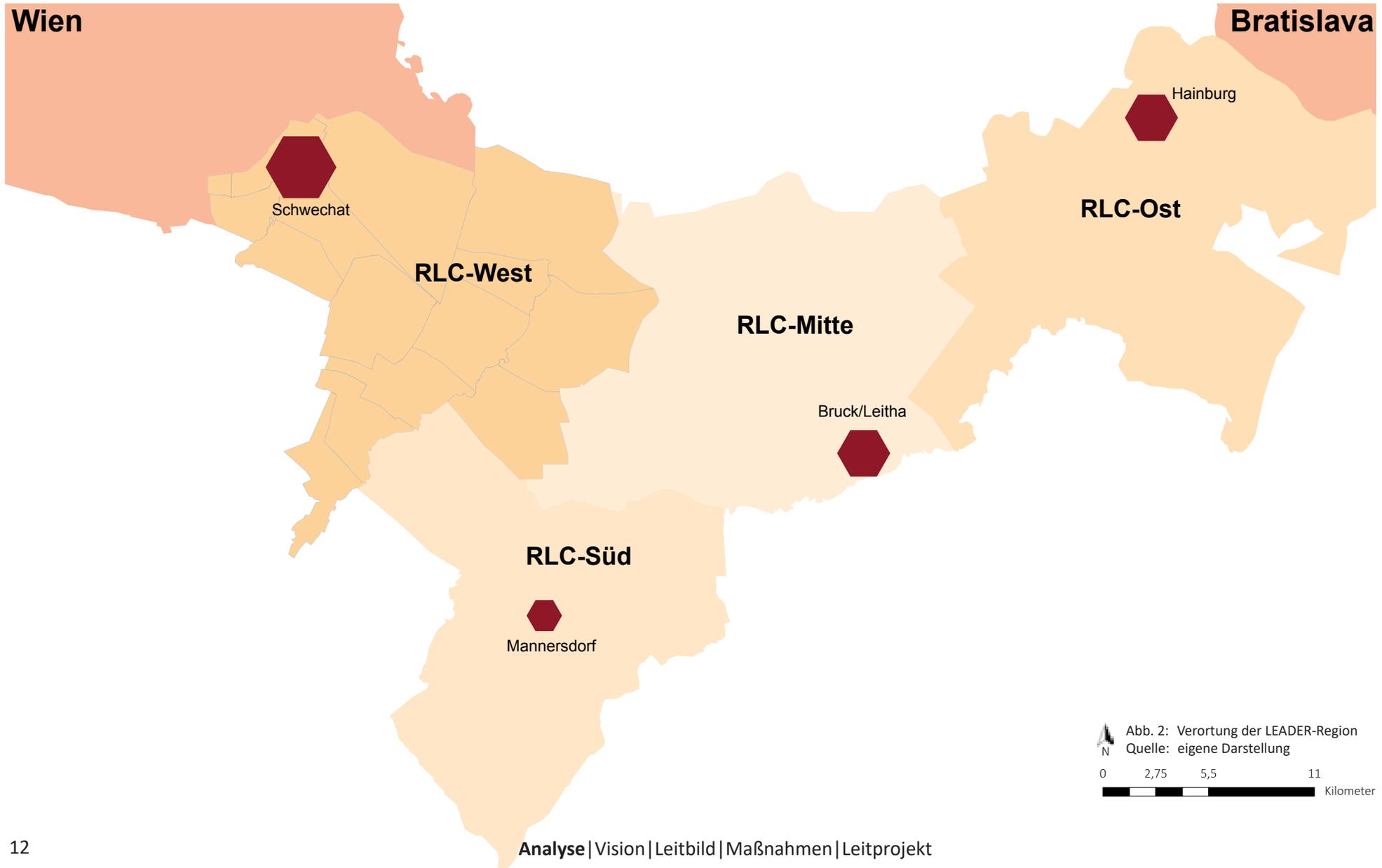
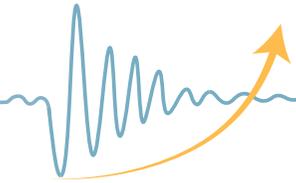


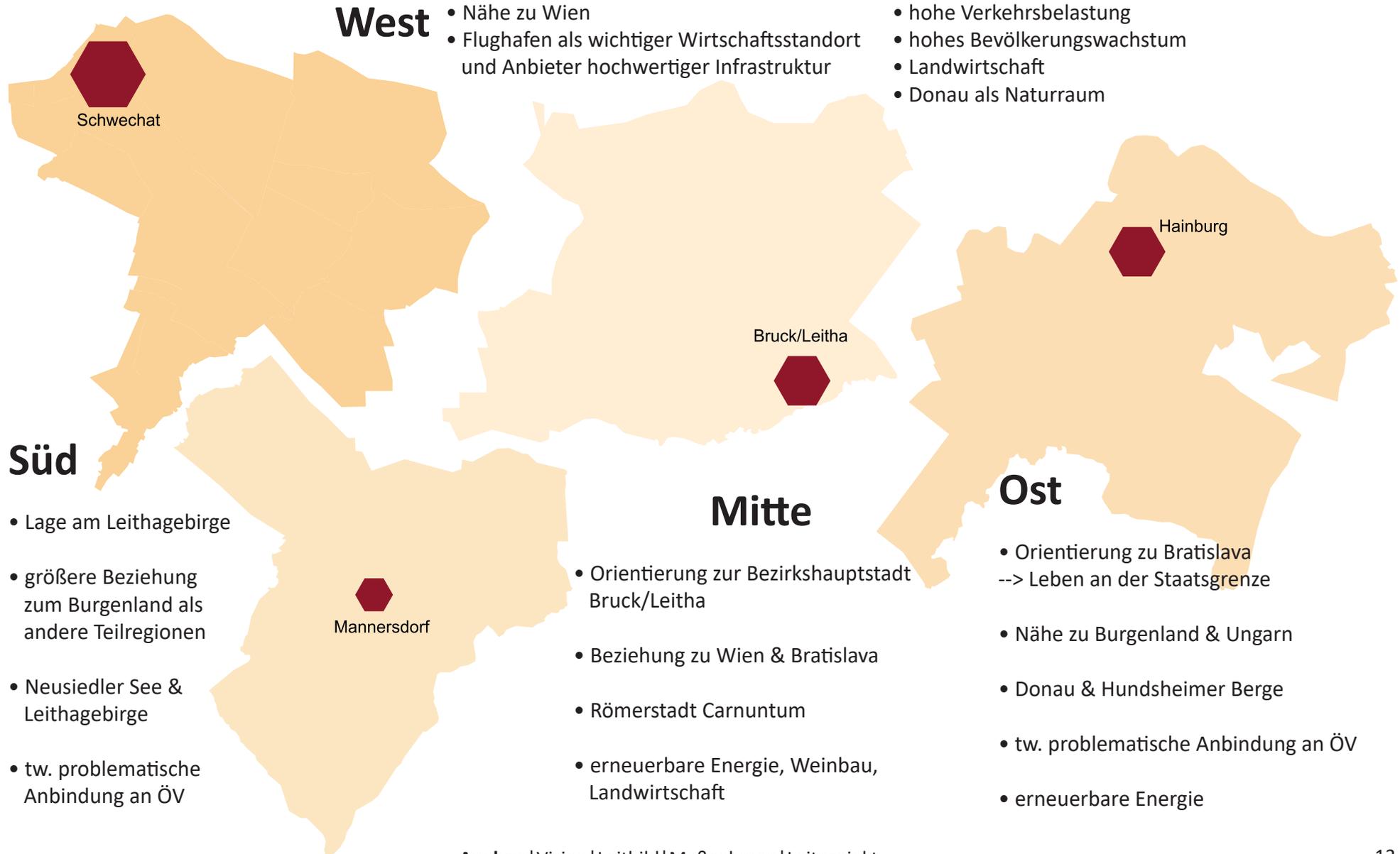
Abb. 2: Verortung der LEADER-Region
Quelle: eigene Darstellung

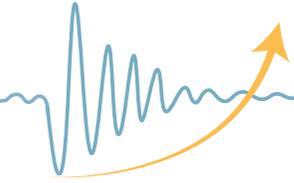
0 2,75 5,5 11
Kilometer



Überblick

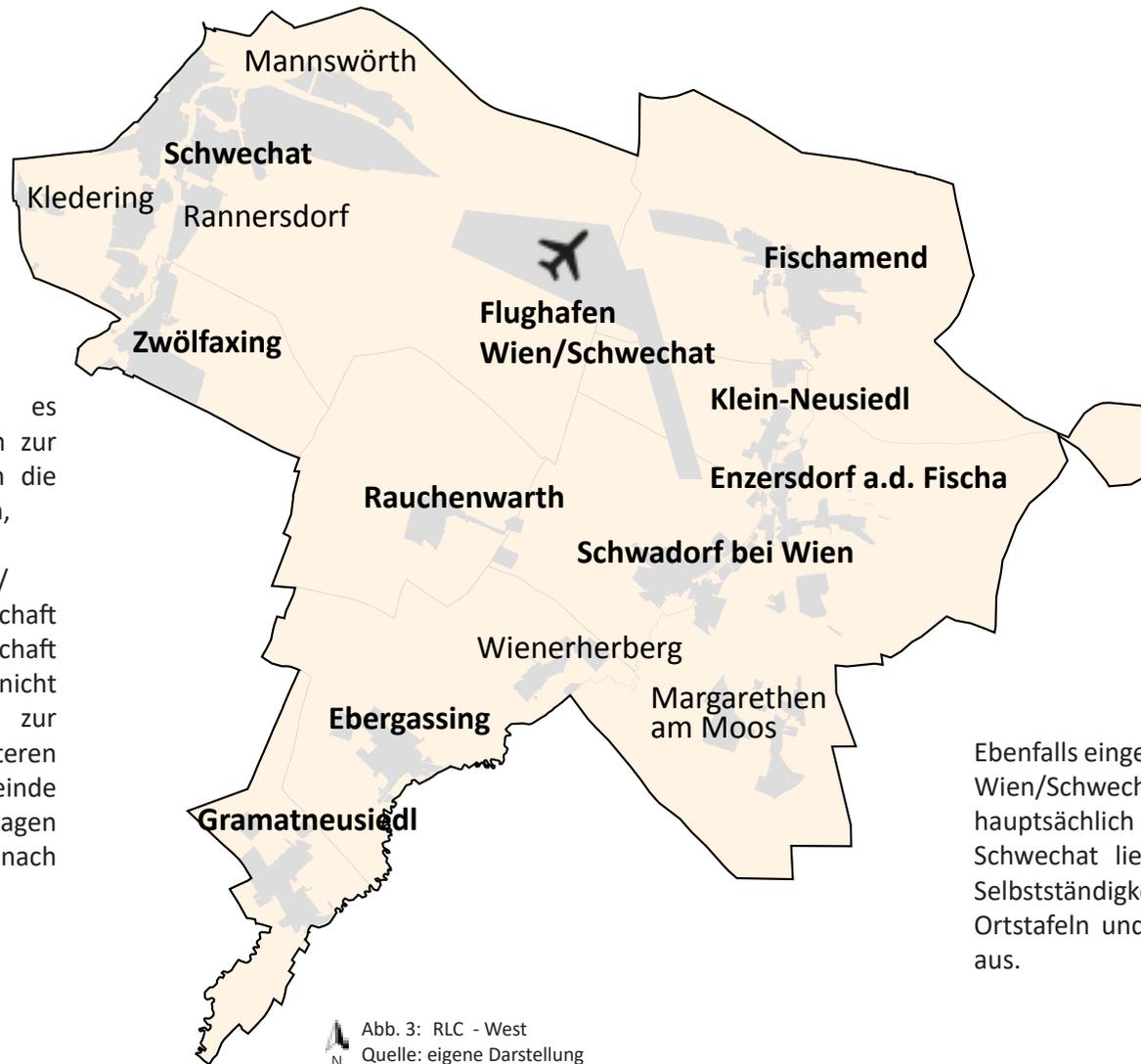
Charakterisierung und Schwerpunkte jeder Teilregion



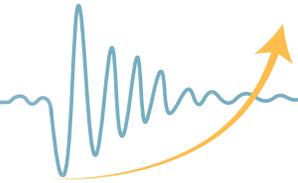


Schwerpunkt: Römerland Carnuntum West

Im Untersuchungsgebiet gibt es neun Gemeinden. Dabei zählen zur Stadtgemeinde Schwechat auch die Katastralgemeinden Mannswörth, Rannersdorf und Kledering. Zum Gemeindegebiet Enzersdorf/Fischa gehört die Ortschaft Margarethen am Moos. Die Ortschaft Wienerherberg ist ebenfalls nicht selbstständig und gehört zur Gemeinde Ebergassing. Im Weiteren wird grundsätzlich von der Gemeinde gesprochen, wenn es für die Aussagen relevant ist, wird es jedoch auch nach den Ortschaften unterschieden.



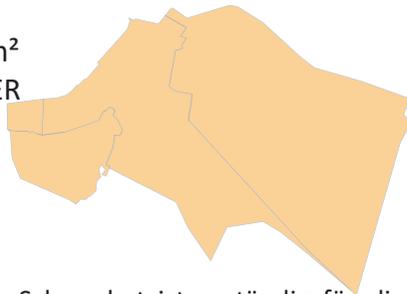
Ebenfalls eingezeichnet ist der Flughafen Wien/Schwechat. Obwohl dieser hauptsächlich auf dem Gebiet der Stadt Schwechat liegt, hat er eine gewisse Selbstständigkeit. So zeichnen ihn eigene Ortstafeln und eine eigene Postleitzahl aus.



Schwechat

(Mannswörth, Rannersdorf, Kledering)

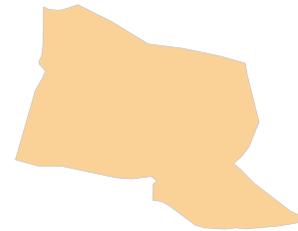
EW: 17.140
Fläche: 44,83 km²
Bgm: Karin BAIER
(SPÖ)



Die Stadtgemeinde Schwechat ist zuständig für die Katastralgemeinden Mannswörth, Rannersdorf und Kledering. Zusammen stellen sie das Zentrum der Teilregion dar. Ein Grund dafür sind die Arbeitsplätze durch den Flughafen und die Ölraffinerie OMV. Bekannt ist Schwechat außerdem für die Bierbrauerei. Es gibt ein hohes Bevölkerungswachstum, welches auch durch die hohe Bauaktivität bemerkbar ist. Zurzeit gibt es eine Bausperre, da die bislang genehmigten Bauprojekte und damit verbundene Steigerung der Einwohnerzahl das Limit der bestehenden Infrastruktur beinahe übersteigt. Schwechat lebt von und für den Flughafen und die Industrie. Gleichzeitig gibt es eine hohe Qualität an innerörtlichen Grünräumen, die besonders für junge Familien attraktiv sind. Ein problematisches Thema ist der Verkehr. Schwechat ist aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens, aber auch eines schlechten Verkehrskonzepts maximal ausgelastet. Für die Bevölkerung sei der Verkehrslärm unangenehmer als der Fluglärm, so die Bürgermeisterin.

Fischamend

EW: 5.493
Fläche: 25,03 km²
Bgm: Thomas RAM
(Liste RAM)



Fischamend ist die zweitgrößte Ortschaft in der Teilregion. Wenige Minuten vom Flughafen entfernt und entlang der Donau sowie der Autobahn A4 liegt die Gemeinde. Anders als in Schwechat herrschen hier eher dörfliche Strukturen. Gleichzeitig gibt es ein größeres Netz an sozialer Infrastruktur und eine zentrenähnliche Funktion. So befindet sich hier eine der drei Mittelschulen in der Region. Wie auch in Schwechat, ist ein großes Bevölkerungswachstum und Bauaktivität zu bemerken. Hier ist die Nähe zu den Donau-Auen gemeinsam mit Mannswörth wohl am größten und bedeutendsten. Neben Schwechat und dem Flughafen ist Fischamend der einzige Ort in der Region mit einer eigenen Autobahnabfahrt. Auch diese Gemeinde kämpft mit einem hohen Verkehrsaufkommen und für Lösungen diesem entgegenzukommen.

Klein-Neusiedl

EW: 920
Fläche: 5,96 km²
Bgm: Leopold WINKLER
(SPÖ)



Klein-Neusiedl ist eine vergleichsweise kleine Ortschaft am südlichen Ende des Flughafens. Dieser begrenzt die weitere Siedlungsentwicklung von Klein-Neusiedl bedeutend. Es gibt fast kein Bauland und somit Möglichkeit zum Wachstum mehr. Der Flughafen und damit einhergehende Fluglärm gehört in der Gemeinde zum Alltag. Da, wie häufig in der Region, viele BewohnerInnen der Gemeinde am Flughafen tätig sind, ergeben sich dadurch aber auch einige Vorteile. Es handelt sich um eine familienfreundliche Gemeinde mit einem hohen Altersdurchschnitt.



Schwadorf bei Wien

EW: 1.918
Fläche: 11,37 km²
Bgm: Jürgen MASCHL
(SPÖ)



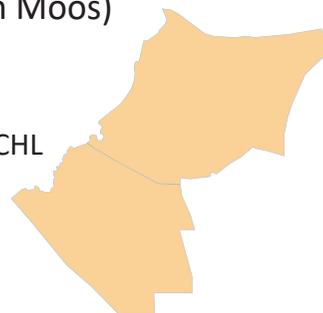
Schwadorf ist eine Gemeinde, die in gewisser Weise zwischen den vorherigen Gemeindeprofilen liegt. Im Vergleich zu kleineren Nachbargemeinden gibt es hier größere Nahversorger, mehrere Geschäfte und Unternehmen sowie eine Mittelschule, die oft zum Anziehungspunkt der Umgebung wird. Bis vor kurzem gab es darin sogar ein öffentliches Hallenbad. Gleichzeitig hat Schwadorf einen dörflichen Charakter, der sich durch ein reges Vereinsleben und einen Gemeinwohlbezug auszeichnet.

Der Siedlungsdruck ist auch hier zu spüren, so sind in kurzer Zeit Einfamilienhaussiedlungen erweitert, aber auch einige Mehrfamilienhäuser gebaut worden. Ein großes Problem stellt die Verkehrsbelastung durch den Durchzugsverkehr dar. Die Gemeinde hat lange für eine Umfahrung gekämpft, die jetzt in Planung gehen soll.

Enzersdorf an der Fischa

(Margarethen am Moos)

EW: 3.095
Fläche: 31,46 km²
Bgm: Markus PLÖCHL
(ÖVP)

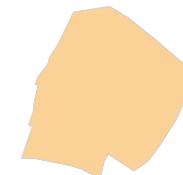


Das Gemeindegebiet umfasst die Orte Enzersdorf an der Fischa mit dem Ortsteil Karlsdorf, und Margarethen am Moos. Die Gemeinde Enzersdorf liegt am südöstlichen Rand des Teilgebietes und hat auch vor der Bezirkszusammenfassung zum Bezirk Bruck/Leitha gehört. Es gibt also einen fließenden Übergang zur Teilregion RLC-Mitte.

Hier leben einige LandwirtInnen und WeinbauerInnen. Aber auch die Industrie ist vertreten. So befindet sich eine neu übernommene Mühle der Firma Pfahnl in Enzersdorf, sowie ein Logistikzentrum der Firma DLH außerhalb des Ortes. Dort ist gerade das größte Logistikzentrum Europas in Bau, welches bis 2021 in Betriebgenommen werden soll und sehr umstritten ist. Margarethen am Moos hat ebenfalls raumprägende Betriebe - so gibt es eine Tomatenplantage und mehrere Biogasanlagen. Margarethen ist außerdem neben einer ehemaligen Dorfdisko für das Schloss Margarethen bekannt, welches für Hochzeiten und Ähnliches sehr beliebt ist.

Rauchenwarth

EW: 734
Fläche: 13,49 km²
Bgm: Ernst SCHÜLLER
(ÖVP)

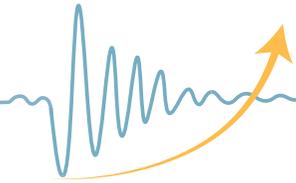


Rauchenwarth zählt zu den kleinsten eigenständigen Gemeinden in der Region. Hier sind einige landwirtschaftliche Betriebe und Bauernhöfe angesiedelt. Neben einem kleinen Nahversorger und Wirtshäusern gibt es zwei Hotels. Was für einen solchen Ort eher unpassend erscheint, ist vermutlich durch die Nähe zu Schwechat und Wien begründet. Nicht nur aus Sicht des Tourismus, sondern vor allem für Geschäftsreisen sind diese nützlich.

Rauchenwarth liegt ein bisschen isoliert in der Regionsmitte, bietet aber gleichzeitig eine Lage in geringer Entfernung zu Schwechat und Wien.

Eine Besonderheit ist der Abbau von Sand-, Kies- und Schottererz. Dadurch gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen von LKWs, die täglich von und zur Schottergrube unterwegs sind.

Ein wichtiges Naherholungsgebiet ist die angrenzende Waldfläche Richtung Schwadorf.



Zwölfaxing

EW: 1.730
Fläche: 6,76 km²
Bgm: Astrid REISER
(SPÖ)



Die Gemeinde grenzt beinahe unmittelbar an Schwechat an und ist sehr von der Nähe zu Wien geprägt. Das macht sich zum Einen in einer Verkehrsbelastung bemerkbar. Andererseits herrscht hier eher die Anonymität, die man aus Städten kennt, als ein dörfliches Gemeinschaftsgefühl. Städter aus Wien ziehen ins unmittelbare Umland und engagieren sich nicht weiter, da sie diesen Gemeinwohlbezug nicht kennen, erklärt die Bürgermeisterin. Es gibt kaum Vereine, ein paar Landwirte. Die meisten BewohnerInnen pendeln nach Wien. Der Flughafen und die 3. Piste ist auch hier ein großes Thema - die Lärmbelastung gibt es jetzt schon, würde durch diese jedoch verstärkt werden. Die Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten sind vor allem durch Hochwasserschutz und Lärmschutzzonen begrenzt.

Besonders in Kreisen des Bundesheers kennen einige die Gemeinde durch ihre Kaserne.

Ebergassing

(Wienerherberg)

EW: 3.920
Fläche: 16,26 km²
Bgm: Roman STACHELBERGER
(SPÖ)



Ebergassing ist stark geprägt von Gewerbe und Industrie. Es gibt rund 1.300 Arbeitsplätze in der Gemeinde. Auch hier fördert diese Struktur teilweise ein fehlendes Engagement der BewohnerInnen. Oftmals zieht die Jugend nach Wien und kommt in späteren Lebensabschnitte zur Gründung einer Familie wieder zurück. Die soziale Infrastruktur und vor allem die Kinderbetreuung ist dem Bürgermeister ein großes Anliegen.

Die Siedlungserweiterung verläuft nach außen, da innerorts zum Großteil alles bebaut oder nicht zur Bebauung verfügbar ist. Derzeit sind 128 Wohnungen im Bau, unter denen es je nach Bedarf verschiedene Wohnungstypen gibt.

Die Katastralgemeinde Wienerherberg ist hingegen ländlicher und kleiner strukturiert. Dort befinden sich großteils Einfamilienhaussiedlungen. Neben einem Gewerbegebiet am Rand der Gemeinde gibt es einige WeinbauerInnen.

Gramatneusiedl

(Mitterndorf an der Fischa)

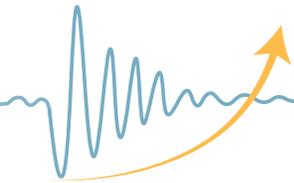
EW: 3.236
Fläche: 6,73 km²
Bgm: Erika SIKORA
(SPÖ)



Gramatneusiedl liegt am südlichen Rand der Teilregion und hat einen starken Bezug zur Teilregion Süd. Während der Ortsteil Mitterndorf/Fischa zu Gramatneusiedl gehört, gibt es eine gleichnamige Nachbargemeinde, die bereits zum Bezirk Baden gehört.

Gramatneusiedl ist die einzige Gemeinde in der Teilregion, die eine Haltestelle der Zugstrecke S60 hat. Dadurch ist sie ein attraktiver Ort für ZuzüglerInnen, aber auch ein Durchzugsort für PendlerInnen. So ist etwa die Park & Ride Anlage sehr ausgelastet.

Der Schwerpunkt der Gemeinde liegt auf dem Wohnen, Betriebe gibt es kaum. Die Nachfrage nach Wohnraum übersteigt das Angebot. Auch die soziale Infrastruktur kommt in Hinblick auf Schulen mit dem Wachstum kaum mit, erklärt die Bürgermeisterin.



1. Schwechater Bierbrauereien

Auch heute ist Schwechat bekannt für das Schwechater Bier. Die ersten Bierbrauereien siedelten sich im 16. und im 17. Jh. an.



Studie „Die Arbeitslosen von Marienthal“

1818 eröffnet in Gramatneusiedl eine Flachsspinnfabrik, die später Marienthal genannt wird. Mit der Stilllegung der Fabrik 1829 wurde ein Großteil der Bevölkerung langfristig arbeitslos. Diese besondere Situation bildet die Grundlage der heute weltbekannten Studie über sozio-psychologischen Wirkungen von Arbeitslosigkeit.

Eröffnung Raffinerie NOVA

Eröffnung der Ölraffinerie NOVA, die später zur OMV umbenannt wird.



Spatenstich „Fliegerhorst Schwechat“

Spatenstich zum „Fliegerhorst Schwechat“, aus dem später der Schwechater Flughafen hervorgeht. 1942 wird dort eine deutsche Flugzeugproduktionsstätte gegründet.



Verlegung der B9

Durch die Verlegung der Bundesstraße B9 wird in Fischamend der Marktturm umfahren. Die ehemalige Tordurchfahrt wird zur Fußgängerzone.

- Römerzeit

16./ 17. Jh

1802

1833

1927

1938

2. Weltkrieg

1978

Reiterkastell „Ala Nova“

Das aus den Jahren 98 und 105 n. Chr. stammende Reiterkastell Ala Nova lag im heutigen Schwechat. Auf der Fläche des Alanovaplatzes, Friedhofes und dem Brauereigelände erstreckte sich das Kastell für um die 500 Reiter.

Baumwollspinnerei Schwadorf

Durch die Eröffnung einer Baumwollspinnerei beginnt in Schwadorf der Wandel vom Bauerndorf zur Industriegemeinde

„Ebergassinger Kolonie“

Aufgrund einer besonderen Qualität der Fische siedelt sich auch in Ebergassing zeitig die Industrie an. Durch den Zuzug von Industriearbeitern entsteht früh der soziale Wohnbau. Die „Ebergassinger Kolonie“ ist eine der ersten Arbeiterwohnsiedlungen in Ostösterreich

Erdbeben

Das stärkste Erdbeben seit 159 Jahren zerstört große Teile der Ortschaft in Schwadorf und Enzersdorf.

Die Region verliert ihre Selbstständigkeit und gehört zum 23. Bezirk „Groß-Wien“.

Während des 2. Weltkrieges wird das Gelände des Flughafens als Außenlager des KZ Mauthausen genutzt, wo ausländische Zwangsarbeiter für die Produktion herangezogen werden.

1945 erfolgt die Befreiung durch sowjetische Truppen. Ab 1954 gelangen die Gemeinden wieder zur Selbstständigkeit und werden an Niederösterreich rückgegliedert.

Masterplan für Flughafenbau

Mit dem Masterplan von 1998 ist erstmals die Rede von der Dritten Piste. Das prognostizierte Wachstum des Flugaufkommens postuliert die Notwendigkeit dieser. Dem Argument der drohenden Kapazitätsengpässe wird in einer TU-Studie widersprochen. Als eigentliches Ziel des Ausbaus scheint die Etablierung des Flughafen Wiens als Drehscheibe am europäischen Markt.



Eröffnung Biogasanlage

Die Biogasanlage in Margarethen wird von mehreren Landwirten errichtet. 2011 übernimmt die MethaPOWER Biogas GmbH unter Beteiligung dieser die Anlage und gründet die „EVM Energie Versorgung Margarethen am Moos GmbH“.

**LEADER 2007-2013
Auland-Carnuntum**

Ausgrabungen

2 großflächige Ausgrabungen auf dem Areal des ehemaligen Kastells in Schwechat bringen neue Ergebnisse seit den letzten Grabungen 1910.



Zubau Gymnasium Schwechat

Nachdem das Gymnasium bereits darauf zurückgreifen musste, Klassen in provisorische Container zu verlagern, wird 2012 der Zubau fertiggestellt. Doch bereits 2018 müssen SchülerInnen abgewiesen werden, da die Schule mit 1.130 SchülerInnen abermals an seine Grenzen stößt.

Auflösung Bezirk WU

Der Bezirk Wien-Umgebung wird aufgelöst und Gemeinde auf andere Bezirke aufgeteilt - im Fall des RLC auf den Bezirk Bruck/ Leitha. Der Gerichtsbezirk Schwechat bleibt weiterhin bestehen.

Urteil u. Aufhebung 3. Piste

Anfang des Jahres entscheidet das BVwG im Beschwerdeverfahren im Erkenntnis gegen den Bescheid der UVP der 3.Piste. Einige Monate später hebt der VfGH die Erkenntnis auf.

1985

1998

2002

2005

2007

2010

2011

2012

2016

2017

Errichtung der A4

Durch die Errichtung der Ostautobahn A4 wird Fischamend umfahren und ist eine wichtige Verkehrsverbindung für die Zukunft entstanden.

Hochwasser

Aufgrund des hohen Pegelstandes der Donau breiten sich Wassermassen in Ortsgebieten wie Fischamend erschreckend hoch aus.

Eröffnung Multiversum

Das Multiversum in Schwechat - eine Mehrzweckhalle für alle. Für viele aber auch gleichbedeutend mit dem finanziellen Ruin einer Stadt.



NÖ Landesausstellung

„Erobern - Entdecken - Erleben im Römerland Carnuntum“
Mit einem großen Regionsfest wird die NÖ Landesausstellung eröffnet. An den 3 Austragungsstätten in Carnuntum, Bad Deutsch-Altenburg und Hainburg stehen die Römer im Mittelpunkt.

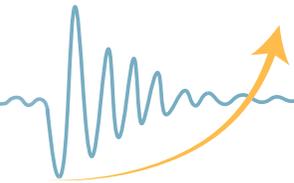
**LEADER 2014-2020
Römerland Carnuntum**

Eröffnung Tomatenplantage

Die Red Tomatoes GmbH errichtet eines der wohl modernsten Glashäuser Europas in Margarethen. Auf rund 78.000 m² finden 85 Erwerbstätige einen neuen Arbeitsplatz.

Bausperre Schwechat

Aufgrund des hohen Bevölkerungswachstums und einer bevorstehender Überlastung der Infrastruktur durch eine Vielzahl an bisher genehmigten Bauprojekten gilt ab September bis auf weiteres eine Bausperre in gewissen Bereichen.



Bei der Planung ist es wichtig stets die Rahmenbedingungen und rechtlichen Grundlagen zu kennen. Ein Konzept steht nicht für sich alleine, es ist in einer Hierarchie von Konzepten, Programmen und Gesetzen auf unterschiedlichen Ebenen eingebettet. Die Vielzahl an Steuerungs- und Förderungsmöglichkeiten der räumlichen Entwicklung sollte gekannt und genutzt werden. Dabei ist zu unterscheiden, ob es sich um formelle oder informelle Planungsinstrumente handelt. Während letzteres grundlegende, erwünschte Richtungen anzeigen, müssen formelle Planungsinstrumente jedenfalls beachtet werden. Bei den fünf verschiedenen Ebenen, die hier dargestellt sind, darf ein Instrument aus einer hierarchisch niedrigeren, jenen aus den darüber liegenden Ebenen nicht widersprechen. Bei der EU-Ebene gibt es die Spezialität, dass eine Richtlinie so in einem nationalen Gesetz umgesetzt werden muss, dass diese erreicht wird, über den Weg der Umsetzung prinzipiell aber selbst entschieden werden kann.

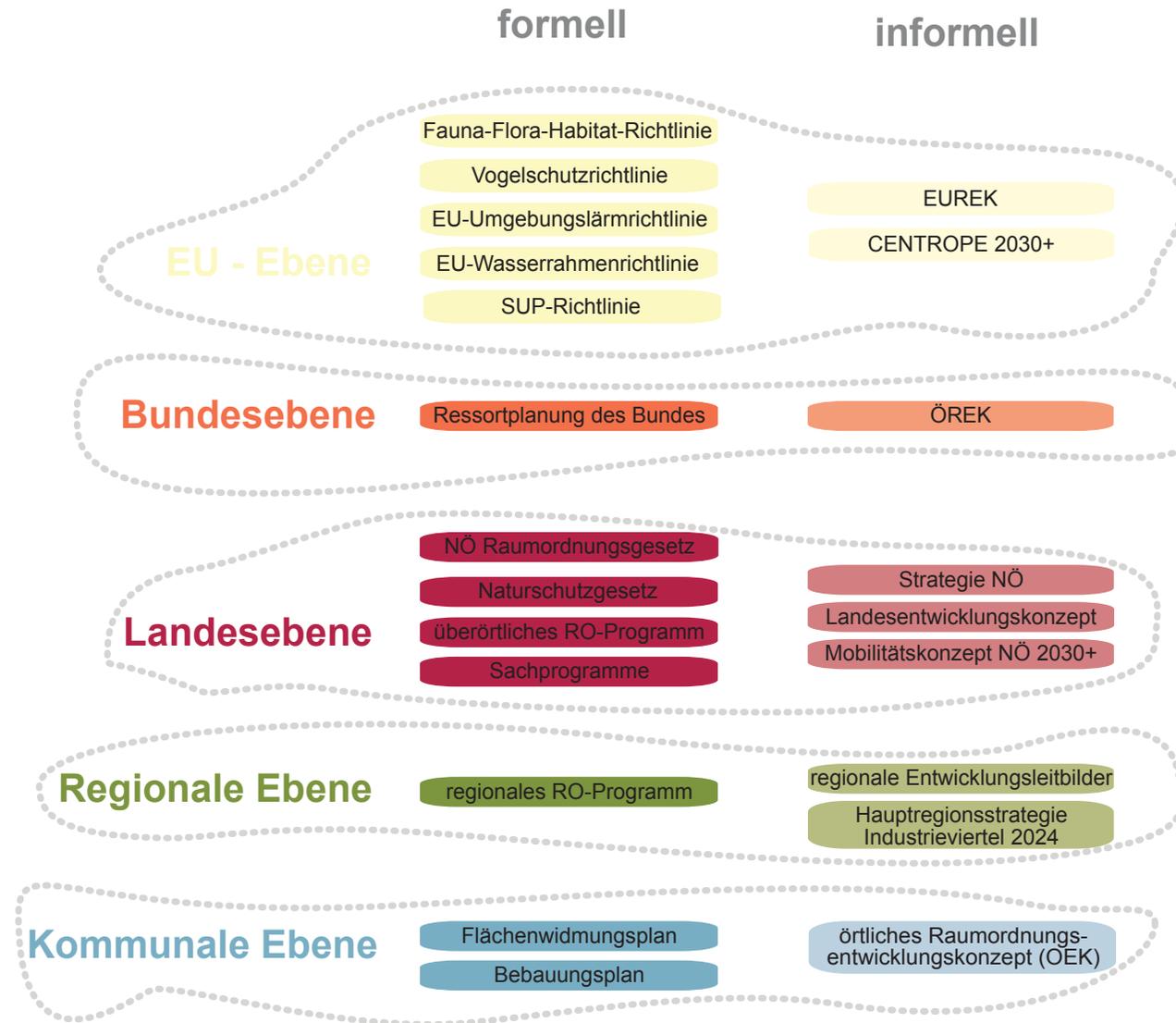
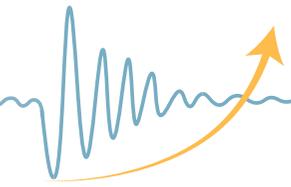


Abb. 4: Planungsinstrumente
Quelle: noe.gv.at; umweltbundesamt.at; ris.bka.gv.at; raumordnung-noe.at



Überblick

AkteurInnen im Römerland Carnuntum

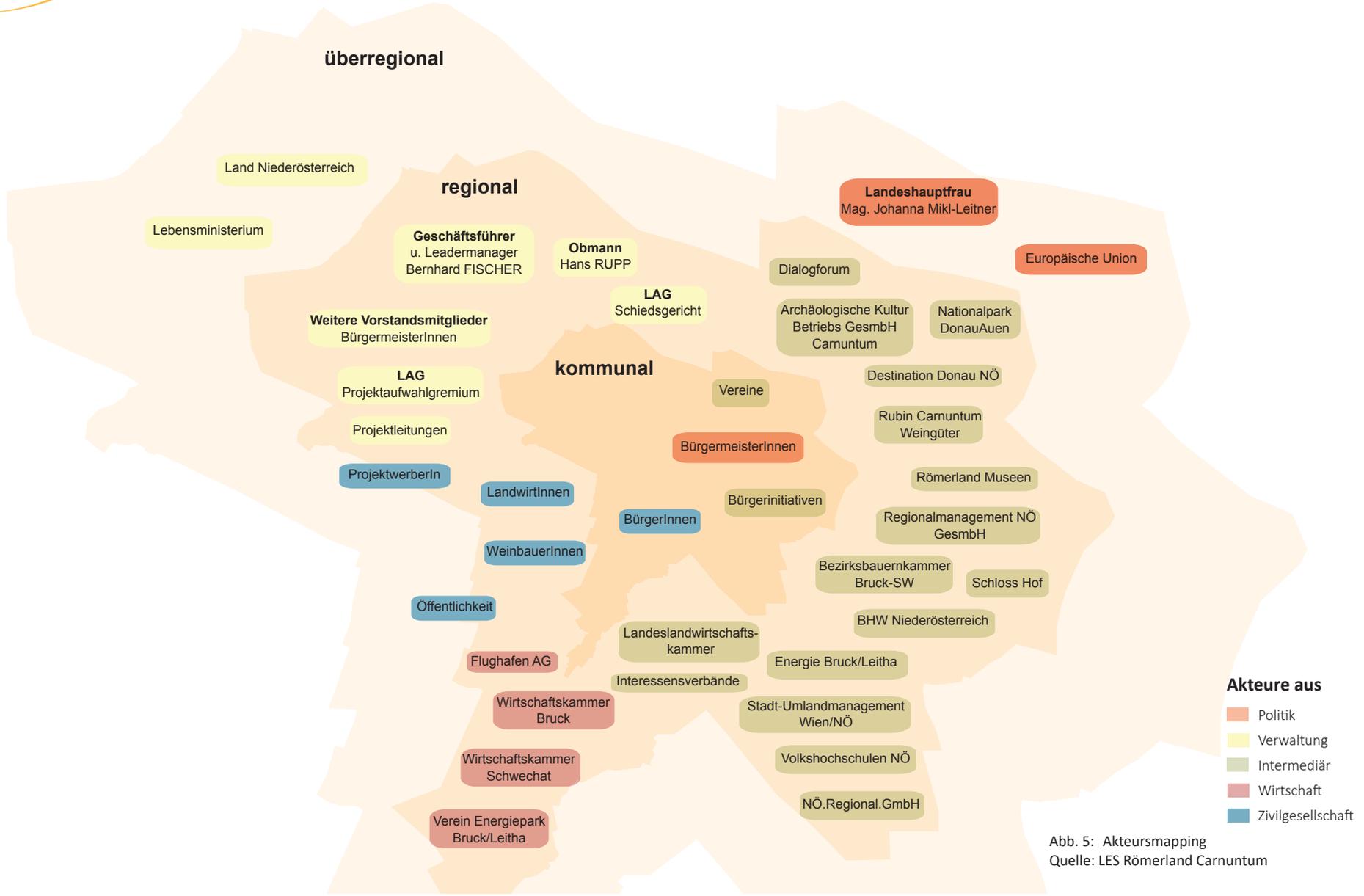
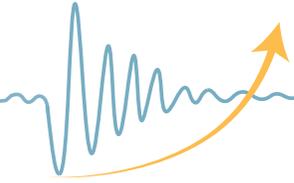


Abb. 5: Akteursmapping
Quelle: LES Römerland Carnuntum



Überblick Regionsportrait



Abb. 6: Flughafen Wien-Schwechat
Quelle: salzburg.info



Abb. 12: Hauptplatz Schwadorf
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 9: Felmayer Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 7: Wohnsiedlung Kellerberg Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme



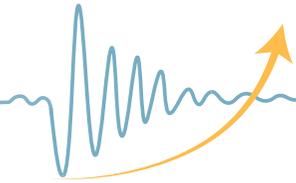
Abb. 11: Weinberg Wienerherberg
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 10: Industriegebiet Schwadorf
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 8: OMV
Quelle: niederösterreich.iv.at



Überblick

Fazit

Die Region Römerland Carnuntum zeichnet sich in erster Linie durch ihre besondere Lage aus. Insbesondere durch die geringe Distanz zwischen zwei europäischen Hauptstädten. Dadurch treffen unvermeidbar verschiedene Kulturen und Sprachen aufeinander. Da sehr viele Slowaken und Ungaren Arbeit in Österreich und speziell in Wien suchen, ist die Region für viele ein Durchzugsgebiet.

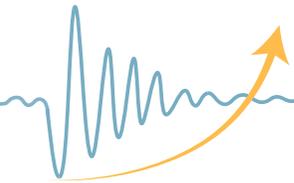
Auch innerhalb des Landes ist die Lage des Industriegebietes einmalig. Nur in wenigen anderen Regionen ist das Leben so durch die unmittelbare Nähe zur größten Stadt Österreichs geprägt. Viele BewohnerInnen anderer Bundesländer müssen sich in irgendeinem Lebensabschnitt entscheiden, ob sie nach Wien umziehen, um dort zu studieren, zu arbeiten oder Ähnliches. Im Römerland Carnuntum und speziell im westlichen Teil ist das Pendeln sehr beliebt. Oft wird ein etwas längerer Weg in die Arbeit in Kauf genommen, um dennoch das Leben am Land genießen zu können.

Das Maß dieses sogenannten Landlebens unterscheidet sich in den unterschiedlichen Gemeinden. So hat ein Dorf mit rund 800 EinwohnerInnen wie Rauchenwarth einen ländlicheren Charakter als die Stadtgemeinde Schwechat mit etwa 18.000. Bei der Planung der räumlichen Entwicklung gilt es diese Unterschiede zu beachten und miteinzubeziehen. Dennoch handelt es sich um eine zusammengehörige Einheit, die eine gemeinsame Entwicklung anstrebt.



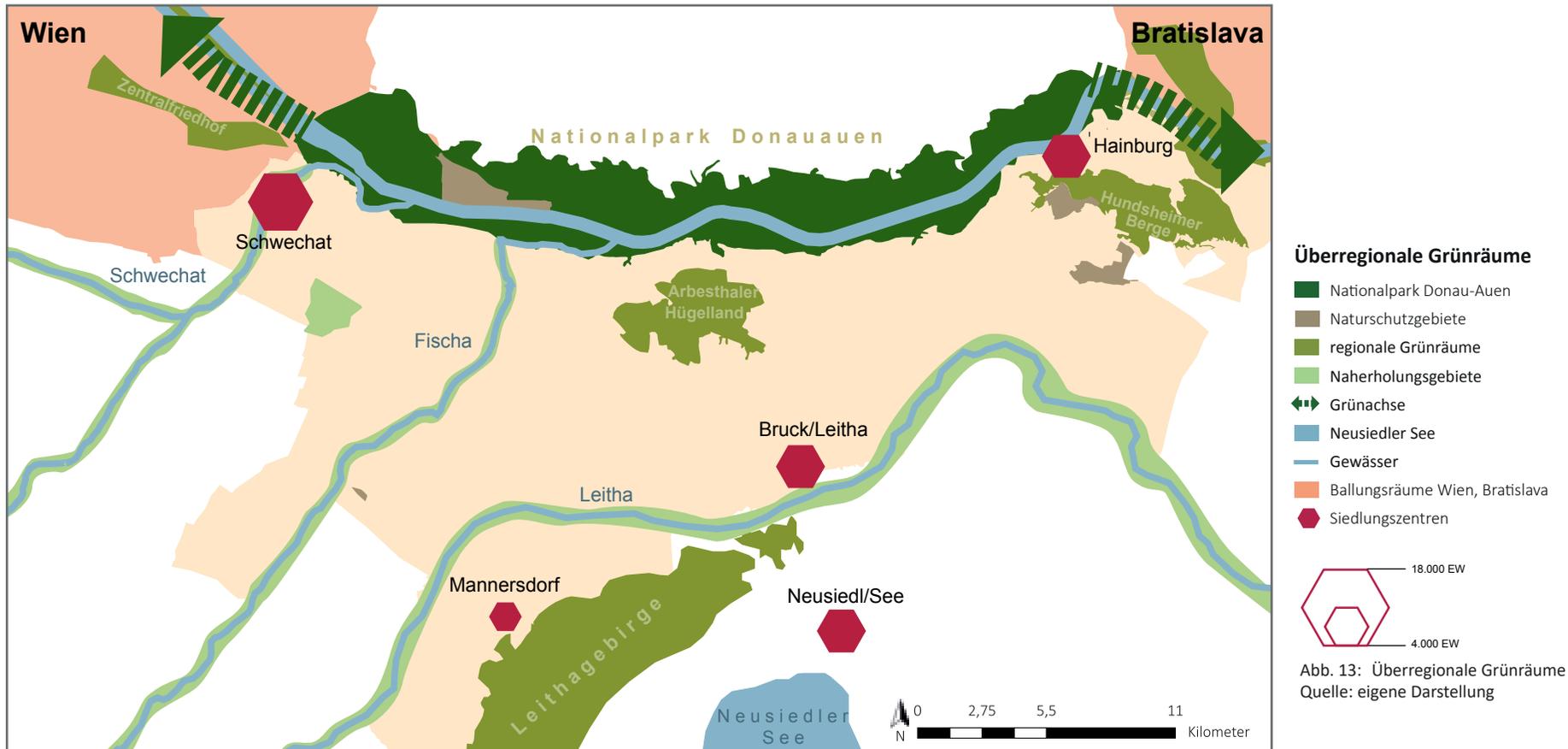


ÜBERREGIONALE NETZE



Überregionale Netze

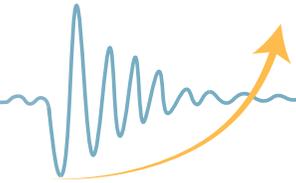
Überregionale Grünräume



Einen besonderen Grünraum stellt der Nationalpark Donau-Auen dar. Er ist nicht nur für die BewohnerInnen der Region wichtig, er ist auch ein überregional bekannter Erholungsraum. Als Nationalpark hat er für die Forschung und den Schutz von verschiedenen Tier- und Pflanzenarten eine sehr hohe Bedeutung. Er ist außerdem Teil einer Grünachse, die sich über die

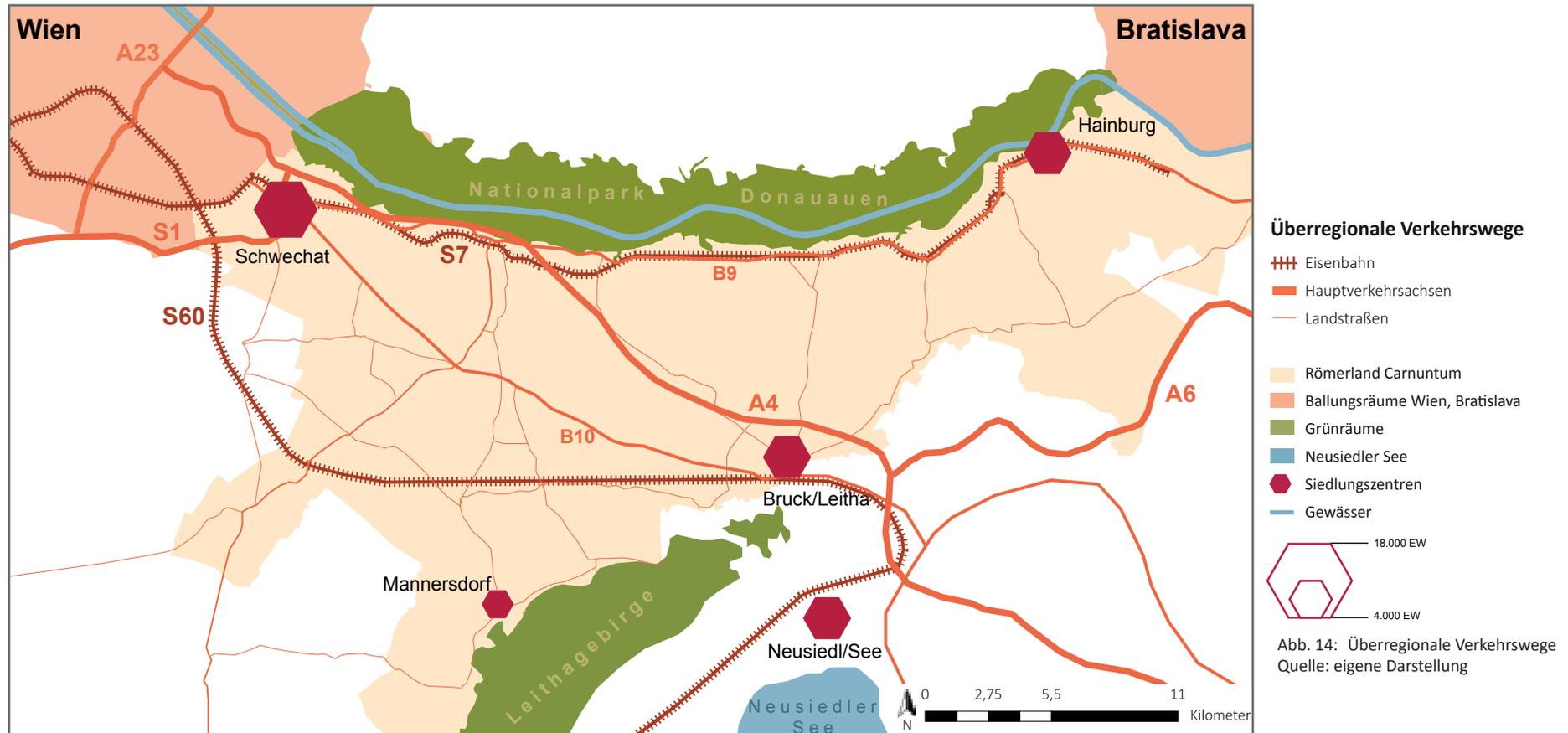
Donauinsel weiter nach Wien und über Nationalparks nach Bratislava weiterzieht. Überregionale Bedeutung für die BewohnerInnen unserer westlichen Region haben vor allem das Leithagebirge mit der Mannersdorfer Wüste, die Hundsheimer Berge und das Arbesthale Hügelland mit seinen Weinbergen. Wichtige

Naherholungsgebiete sind die verschiedenen Flussläufe mit ihren Grünzügen, die insgesamt ein Netz an Grünverbindungen ergeben. Mittig im Gebiet liegt die Rauchenwarther Platte, deren Waldfläche häufig von SpaziergängerInnen genutzt wird, welche in hellgrün südlich von Schwechat eingezeichnet ist.



Überregionale Netze

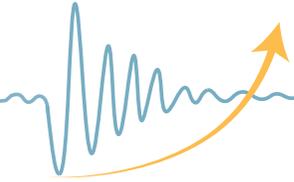
Überregionale Verkehrswege



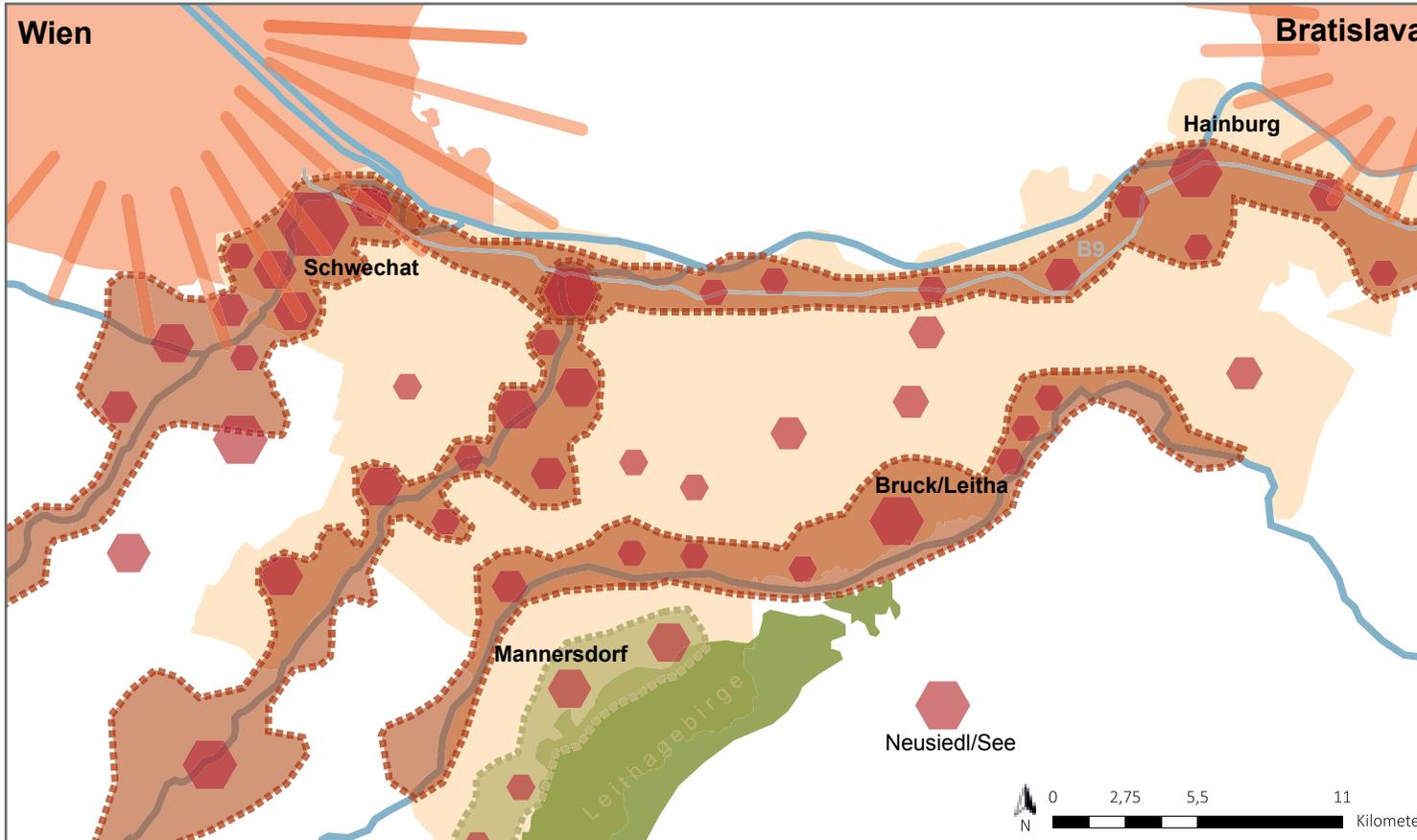
Hinsichtlich der Mobilität ist vor allem anzumerken, dass die Region für viele ein Durchzugsgebiet darstellt. Vor allem Richtung Wien herrscht täglich ein großes Verkehrsaufkommen. Egal ob PendlerInnen aus NÖ, dem Burgenland, Ungarn oder der Slowakei - ein beachtlicher Teil der BewohnerInnen ist mit dem PKW in, aber eben auch durch, die Region

unterwegs. Hauptverkehrswege sind vor allem die A4 und gerade bei etwaigen Staus oder Unfällen auch die Bundesstraßen B10 und B9. Die Verkehrsbelastung hat schon für große Aufregung und Ansätze für Umfahrungsprojekten gesorgt, besteht derzeit aber weiterhin.

Vor allem die Schnellbahnlinien S7 und S60 decken einen hohen Bedarf des Öffentlichen Verkehrs innerhalb der Region ab. Aber auch diese sind sehr ausgelastet. Daneben bietet der Verkehrsverbund Ost-Region ein Netz an Regionalbussen.



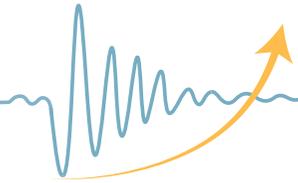
Überregionale Netze Siedlungsstrukturen



Überregionale Siedlungsstrukturen

- Siedlungsentwicklung**
 - entlang von Flüssen
 - am Fuße des Leithagebirges
 - Siedlungszentren
 - Römerland Carnuntum
 - Ballungsräume Wien, Bratislava
 - Grünräume
 - Neusiedler See
 - Gewässer
 - Bundesstraße B9
- 18.000 EW
300 EW

Abb. 15: Überregionale Siedlungsstrukturen
Quelle: eigene Darstellung



Eine Region eingebettet zwischen zwei Hauptstädten

Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und die Verteilung großer Ballungsräume stechen wieder die Ballungszentren Wien und Bratislava hervor.

Die besondere Lage der Region zwischen diesen beiden Hauptstädten beeinflusst auch die Siedlungsentwicklung. So ist die Stadt Schwechat mit ihren Katastralgemeinden beinahe übergangslos mit Wien verbunden. Nicht nur ein funktioneller, sondern eben auch ein räumlicher Zusammenhang spielen dort eine große Rolle. Ähnliches passiert im Osten der Region, wo die funktionelle Verbindung zum Zentrum Bratislava die Staatsgrenze beinahe bedeutungslos wirken lässt. Was administrativ und rechtlich oftmals große Unterscheidungen mit sich bringt, überwindet die Bevölkerung täglich ohne dieser Barriere größere Beachtung zu schenken.

Bemerkenswert sind auch die Größen der Gemeinden, die Richtung Osten abnehmen. Besonders in der Teilregion Mitte gibt es sehr viele kleine Gemeinden mit nur einigen Hunderten EinwohnerInnen.

Siedlungstendenzen innerhalb der Region

Die Clusterung der Ortschaften im Gebiet ist hier nach zwei verschiedenen Siedlungsentwicklungen unterschieden. Besonders hervorstechend sind die beinahe zusammenwachsenden Orte entlang der Flüsse. Dabei ergibt sich eine Zusammengehörigkeit der Dörfer entlang der Fischa. An der Grenze zu Wien sind die Orte entlang der Schwechat und der Triesting gewachsen. Letztlich stellt auch die Leitha eine Siedlungsachse dar. Die Entstehung und Entwicklung von Siedlungen entlang von Wasser ist bekanntlich nichts Neues, findet man doch wenige europäische Hauptstädte, durch die kein großer Fluss fließt. Schon von Beginn an haben Menschen ihre Lager an Gewässern aufgeschlagen. Dieser Lebensraum war im Hinblick auf Wasser als Quelle zum Trinken, aber auch zum Waschen, Kochen oder Ähnliches von Bedeutung. Letztlich half es auch bei der Jagd, da auch andere Lebewesen zu den Flüssen hingezogen waren. Später wurden auch Mühlen und die Industrie an günstigen Stellen an Flüssen errichtet.

Gleichzeitig könnte man eine Siedlungstendenz entlang der Hauptverkehrswege feststellen. In dieser Karte wird dabei die neuere Autobahn A4 vernachlässigt, dafür die Achse entlang der Bundesstraße B9 näher betrachtet. Diese liegt entlang der Donau und somit an einem wichtigen Naherholungsgebiet.

Zu diskutieren ist, ob es sich um eine Siedlungstendenz entlang eines Gewässers oder eines Hauptverkehrsweges handelt. Vermutlich hat sich die Verkehrsachse dank der Siedlungstendenz am Wasser erst entwickelt und verstärkt. Heute kommt noch die Verbindung der beiden Hauptstädte hinzu.

Zu einer Siedlungsgruppe, die sich ein wenig von den anderen abhebt, gehören die Dörfer am Fuße des Leithagebirges. Die Teilregion RLC-Süd hat eine stärkere Verbindung zu den burgenländischen Gemeinden als andere Teilregionen. Das Leithagebirge stellt dabei teilweise eine Barriere zu den Gemeinden, die südlich davon liegen, dar. Gleichzeitig ist das Leithagebirge ein wesentliches strukturgebendes Element.

Überregionale Netze

Fazit

- großes Angebot an qualitativen Grünräumen
- gute Verkehrsanbindung
- Nähe zu Wien und damit verbundener Zugang zu weiterer Infrastruktur

- hohe Verkehrsbelastung
- Fluglärm
- teilweise lückenhafte Anbindung an den ÖV

- Kooperation von staatsübergreifenden Projekten
- Weiterentwicklung der Siedlungsachsen

- zu rasches Bevölkerungswachstum
- Überstrapazierung der sozialen und technischen Infrastruktur



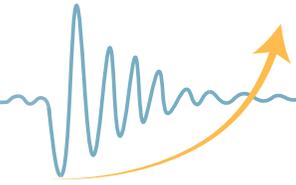
Abb. 16: Weinreben bei Wienerherberg
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 17: landendes Flugzeug
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 18: Windrad
Quelle: eigene Aufnahme



Überregionale Netze

Fazit

Die überregionalen Netze stellen die Verbindungen aus unserer Region West in die gesamte „Römerland Carnuntum“-Region dar. Angedeutet werden darüber hinaus die Einflüsse der Umgebung, vor allem ausgehend von Wien und der Slowakei.

Im Hinblick auf den Grünraum hat die Region einiges zu bieten. Hier sind wenig Schwächen oder Lücken zu vermerken. Der Nationalpark, aber auch das Leithagebirge und die Hundsheimer Berge sind für Tagesausflüge ein beliebtes Ziel. Die wichtigsten Naherholungsgebiete sind wohl die Grünräume entlang der Flüsse, sowie ortsinterne Parks oder private Gärten.

Anders ist es beim Verkehr. Auch hier gibt es bereits ein ausgeweitetes Verkehrsnetz. Dieses ist jedoch in erster Linie für den Motorisierten Individualverkehr ausgelegt. In dieser Hinsicht sind die Gemeinden gut angebunden, haben jedoch häufig mit einer Überbelastung der Straßen zu kämpfen. Der Öffentliche Verkehr wird innerhalb der Region mit Bussen bestritten. Auf diese wird in den folgenden Kapiteln näher eingegangen. Die wichtigsten und hochrangigsten ÖV-Anbindungen sind die beiden Schnellbahnlinien S7 und S60. Daher werden die Orte Schwechat und Fischamend (S7) und Gramatneusiedl (S60) aufgrund einer Zug-Haltestelle und Park&Ride Anlagen zum Ziel vieler PendlerInnen.

Bei den Siedlungstendenzen ergeben sich bestimmte Gruppen von Gemeinden. Auch darüber hinaus bestehen natürlich Verbindungen.





DEMOGRAPHIE

Bevölkerungsentwicklung seit 2001

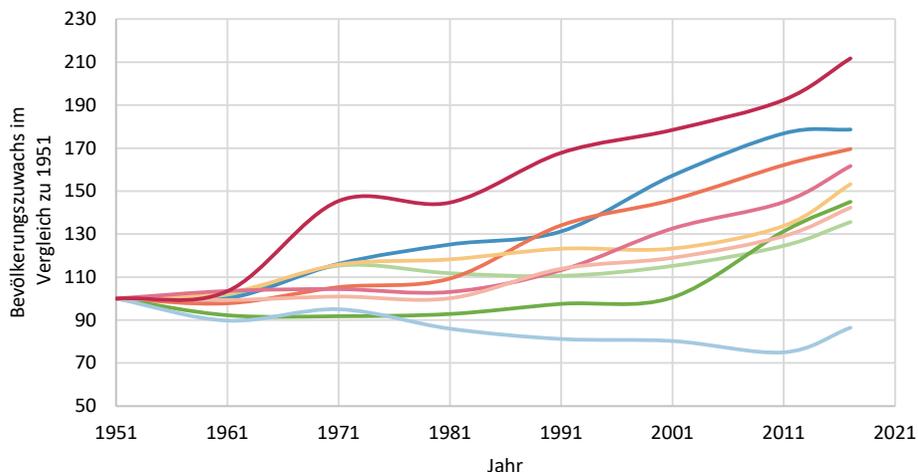


Abb. 19: Bevölkerungsentwicklung (1951)
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Die Bevölkerung in der Teilregion ist nahezu konstant wachsend. Ausnahme davon ist die Gemeinde Klein-Neusiedl (siehe Abb. XX). Laut dem Amtsleiter ist der Rückgang mit dem Älterwerden und Versterben der Bevölkerung und dem gleichzeitigen Abwandern der jungen Bevölkerung zu beschreiben.

Die älteren Personen, deren PartnerInnen verstorben sind, bleiben oftmals in ihren Eigenheimen und verhindern dadurch ein Bewohnen dieser einer Familie. Der Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Klein-Neusiedl weist jedoch einen Aufwärtstrend auf. Die restlichen Gemeinden zeigen seit 2001 ein ähnliches relatives Wachstum (siehe Abb. 15). Ausreißer ist die Gemeinde Gramatneusiedl, die für die Teilregion Römerland Carnuntum West überdurchschnittlich gewachsen ist.

Bevölkerungsentwicklung seit 2001

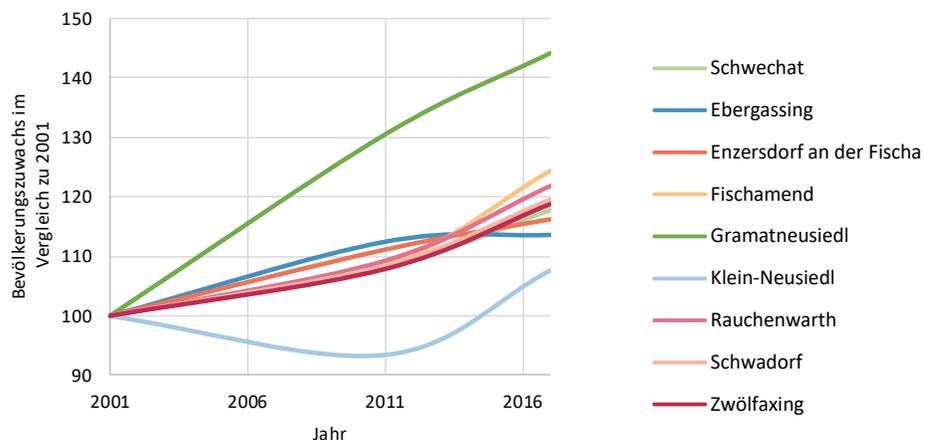
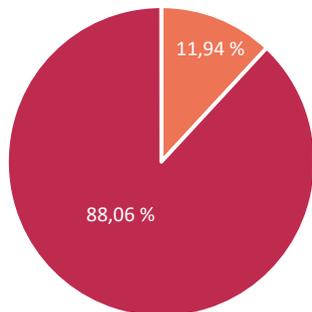


Abb. 20: Bevölkerungsentwicklung (2001)
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Bevölkerungsprognose für die LEADER-Region
+ 23,31 %
von 2009 bis 2030

Bevölkerungsveränderung und Familienstand

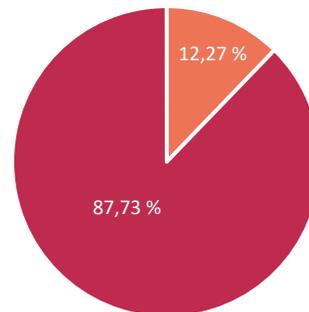
Bevölkerungszuwachs von dem Jahr 2015 auf 2016



■ Geburten ■ Zuzüge

Abb. 21: Bevölkerungszuwachs
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Bevölkerungsverlust von dem Jahr 2015 auf 2016



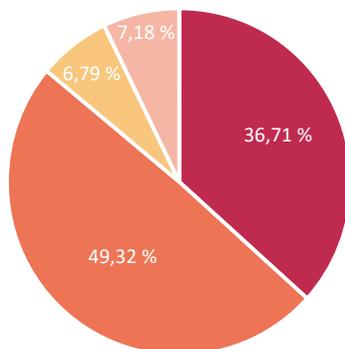
■ Todesfälle ■ Abwanderung

Abb. 22: Bevölkerungsverlust
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Bevölkerungsveränderung

In Abb. 17 und Abb. 18 ist der prozentuelle Anteil der Geburten- und Wanderungsbilanz an dem Zuwachs und Verlust der Bevölkerung aufgezeigt. Dabei zeigt sich, dass die Geburtenbilanz jeweils rund 12% der gesamten Änderung ausmacht. In absoluten Zahlen zeigt sich jedoch, dass der Zuwachs höher ist als der Verlust. Von dem Jahr 2015 auf das Jahr 2016 wurde ein Zuwachs von 3418 Personen gezählt. Dieser steht einem Verlust von 2731 Personen gegenüber. Damit ergibt sich ein Plus von 687 Personen pro Jahr für die Teilregion Römerland Carnuntum West.

Familienstand im Jahr 2015



■ ledig ■ verheiratet ■ verwitwet ■ geschieden

Abb. 23: Familienstand
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Familienstand

Im Gegensatz zu dem österreichischen Durchschnitt von 40,8% bei Männern und 39,5% bei Frauen leben in der Teilregion 49,32% in einer Ehe. Damit lässt sich auch hier – wie durch die Alterspyramiden – der Trend der Teilregion in Richtung Jungfamilien erkennen.



Demographie

Alterspyramide

Alterspyramide der Gem. Ebergassing

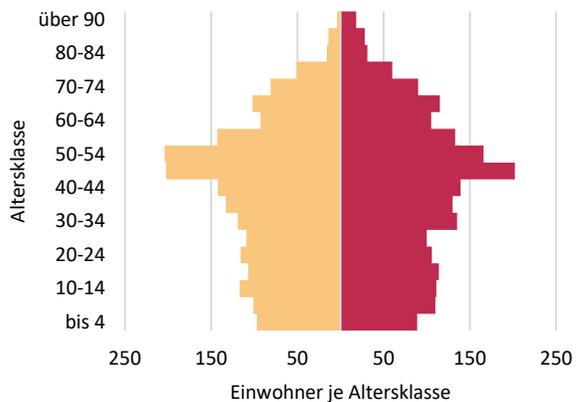


Abb. 24: Alterspyramiden von Ebergassing
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Alterspyramide der Gem. Fischamend

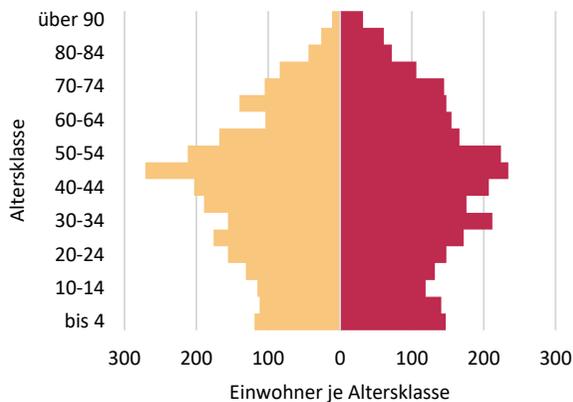


Abb. 25: Alterspyramiden von Fischamend
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Alterspyramide der Gem. Klein-Neusiedl

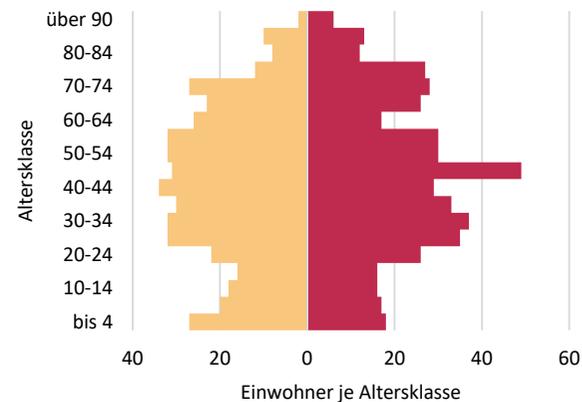


Abb. 26: Alterspyramiden von Klein-Neusiedl
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Alterspyramide der Gem. Enzersdorf

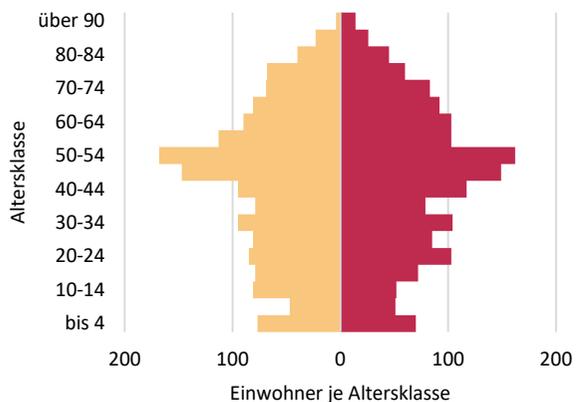


Abb. 27: Alterspyramiden von Enzersdorf
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Alterspyramide der Gem. Gramatneusiedl

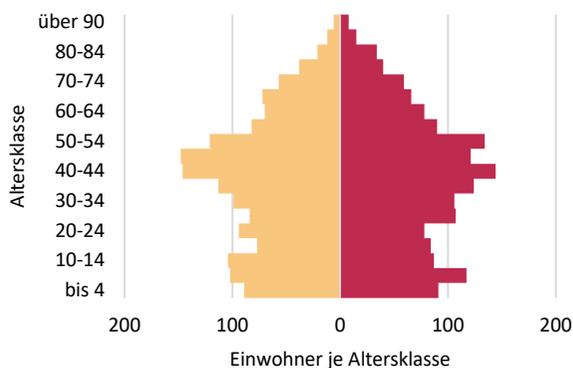


Abb. 28: Alterspyramiden von Gramatneusiedl
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Alterspyramide der Gem. Rauchenwarth

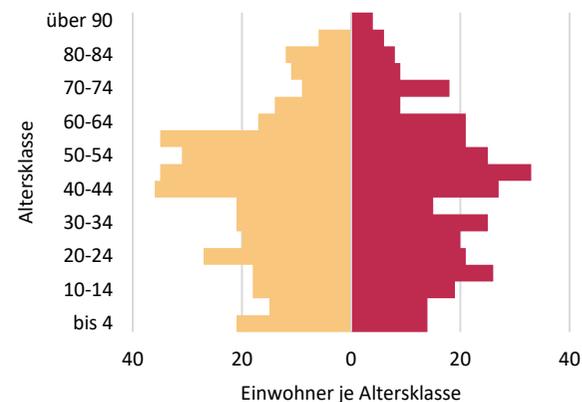
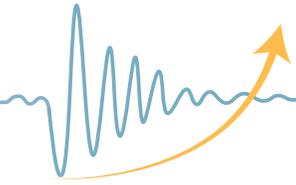


Abb. 29: Alterspyramiden von Rauchenwarth
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at



Alterspyramide der Gem. Schwadorf

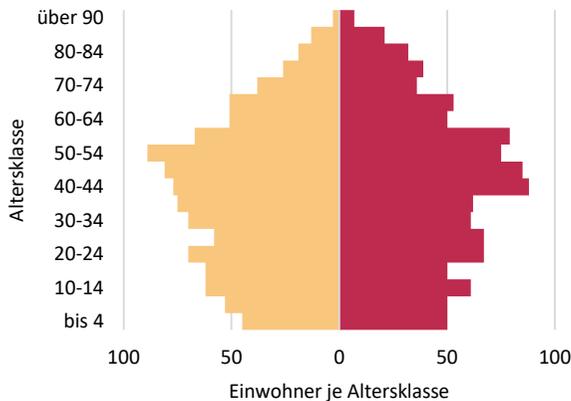


Abb. 30: Alterspyramiden von Schwadorf
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Alterspyramide der Gem. Zwölfaxing

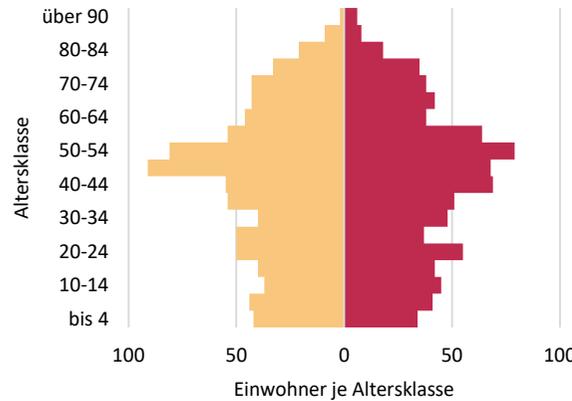


Abb. 31: Alterspyramiden von Zwölfaxing
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Was ist eine Alterspyramide?

Die Alterspyramiden zeigen die Verteilung der Bevölkerung auf davor festgelegte Altersklassen. Dabei kann ein Trend der Bevölkerungsentwicklung abgelesen werden. Die namensgebende Pyramidenform ist für Industriestaaten wie Österreich nicht mehr erkennbar. (vgl. laenderdaten.de, 2017)

Alterspyramide der Gem. Schwechat

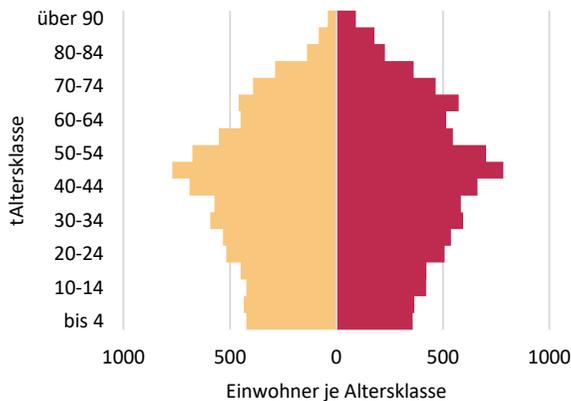


Abb. 32: Alterspyramiden von Schwechat
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

■ Männer ■ Frauen

Die neun Alterspyramiden zeigen alle die typische Zwiebelform von Industriestaaten. Diese Zwiebelform bedeutet für die Gemeinden, dass das Durchschnittsalter immer höher wird. Dadurch entstehen neue Herausforderungen für die Raumplanung – vor allem im Bereich der sozialen Einrichtungen.

Die Gemeinden Klein-Neusiedl und Gramatneusiedl weisen Ausreißer auf, die auf die geringe Bevölkerungsanzahl zurückzuführen ist. Aus diesem Grund sind diese Werte bei Bedarf einer genaueren Nachforschung zu unterziehen, falls sie ausschlaggebend werden sollten.

In allen Gemeinden sind die Altersklassen zwischen 40 – 50 Jahren am stärksten vertreten. Andere Gemeinden – z.B. Schwadorf – weisen im Gegensatz zur typischen Zwiebelform höhere Anteile der jungen Bevölkerung auf. Dies ist auf den Zuzug von Jungfamilien zurückzuführen, die nach Angaben der Bürgermeister aus Wien in das „billigere“ Umland ziehen.



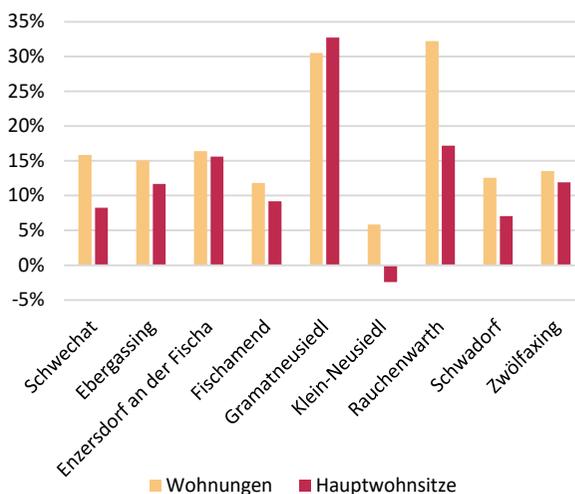
Was ist ein Hauptwohnsitz?

Der Hauptwohnsitz eines Menschen bezeichnet jenen Ort der Unterkunft, der als Mittelpunkt der Lebensbeziehungen fungiert.

Für die Bestimmung dieses Mittelpunktes sind insbesondere folgende Kriterien maßgebend:

- Aufenthaltsdauer
 - Lage des Arbeitsplatzes oder der Ausbildungsstätte
 - Wohnsitz der Familienangehörigen
- (vgl. help.gv.at, 2017)

Prozentuale Veränderung der Wohnungen und der Hauptwohnsitzmeldungen von 2001 auf 2011



In Abb. 33 wird ersichtlich, dass von 2001 bis 2011 der Anteil der Hauptwohnsitzmeldungen an der Gesamtzahl der Wohneinheiten mit Ausnahme von Gramatneusiedl gesunken ist. Den größten Verlust hat die Gemeinde Rauchenwarth mit rund 10% aufzuweisen.

Des Weiteren wird in Abb. 34 erkenntlich, dass mit Ausnahme von Gramatneusiedl die Anzahl der Wohneinheiten von 2001 bis 2011 stärker angestiegen ist als die Hauptwohnsitzmeldungen. Die Gemeinde Klein-Neusiedl weist sogar eine negative Bilanz bei den Hauptwohnsitzmeldungen auf. Durch den enormen Zuwachs der Wohneinheiten in der Gemeinde Rauchenwarth (32,22%) und dem Hauptwohnsitzmeldungenzuwachs von 17,17% lässt sich die in den 10 Jahren entstandene negative Bilanz der Hauptwohnsitzmeldungen erklären.

Anteil der Hauptwohnsitze

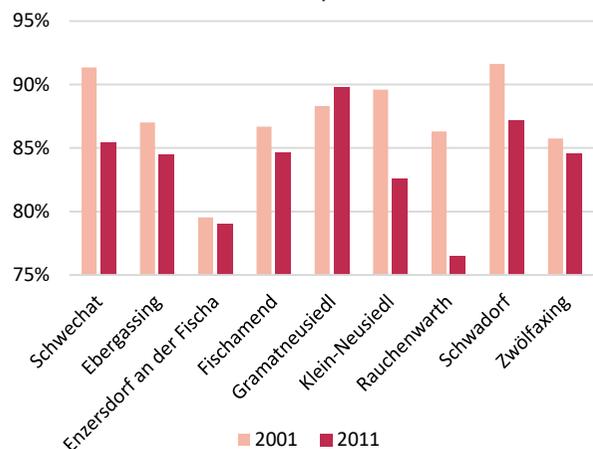
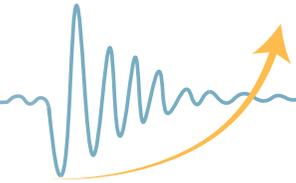


Abb. 33: Anteil der Hauptwohnsitze
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Abb. 34: Prozentuale Veränderung der Wohnungen
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Wohnungen von 2001 bis 2011
+ 15,68 %
Bevölkerung von 2001 bis 2011
+ 9,52 %



Demographie PendlerInnen

In Abb. 31 wird die Aufteilung der Pendler jeder Gemeinde aufgezeigt. Dabei ist erkennbar, dass die größeren Gemeinden beziehungsweise die Gemeinden mit großen Betrieben (siehe dazu Kapitel Wirtschaft). Den höchsten Auspendleranteil hat die Gemeinde Klein-Neusiedl mit 86,18%. Der Grund dafür ist die geringe Anzahl an Arbeitsplätzen in der Gemeinde. Für 434 Erwerbspersonen stehen lediglich 90 Arbeitsplätze zur Verfügung. Im Gegenteil dazu ist die Gemeinde Schwadorf zu nennen, die sechsmal mehr Arbeitsplätze hat als Erwerbspersonen. Trotzdem ist der Auspendleranteil mit 84,53% sehr hoch. Ein Grund dafür ist die Personalvermittlung Trenkwalder, die den Hauptsitz in Schwadorf haben. Die Gemeinden mit niedrigem Auspendleranteil weisen im Gegenzug dazu einen hohen Binnenpendleranteil auf. Das lässt darauf schließen, dass die Situation von Wohnort und Ort des Arbeitsplatzes in diesen Gemeinden besser als in den anderen Gemeinden gelöst wurde.

Der Anteil der Auspendler nach Wien an den gesamten Auspendlern einer Gemeinde wird in Abb. 36 dargestellt. Dabei ist erkennbar, dass Gemeinden die näher an Wien liegen bzw. eine gute verkehrliche Anbindung haben (vgl. Kapitel "Verkehr") einen hohen Anteil an Wien-Pendlern haben.

Ein Indiz für das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Erwerbspersonen einer Gemeinde ist der Index des Pendlersaldos (siehe Abb. 33). Dabei stehen vor allem Schwechat und Schwadorf heraus, die damit die Arbeitsplatzzentren der Region verkörpern.

Verteilung der Pendler

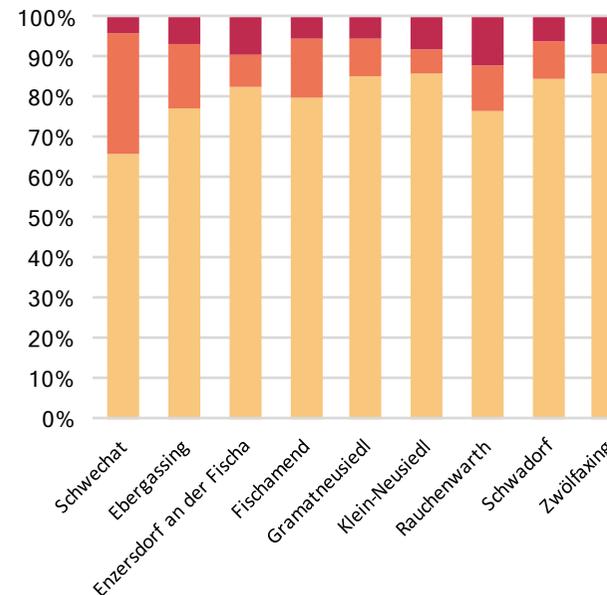


Abb. 35: Verteilung der Pendler
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Anteil der Auspendler nach Wien an den gesamten Auspendlern

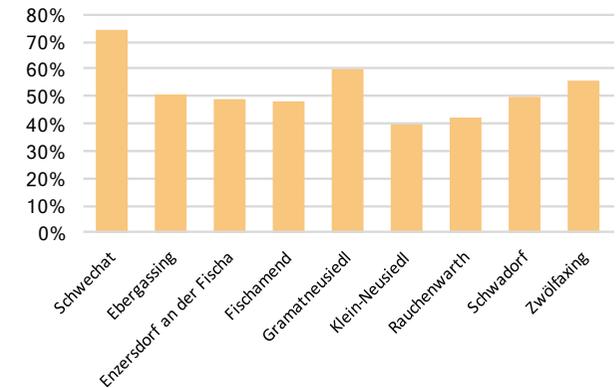


Abb. 36: Anteil der Auspendler
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at

Index des Pendlersaldos

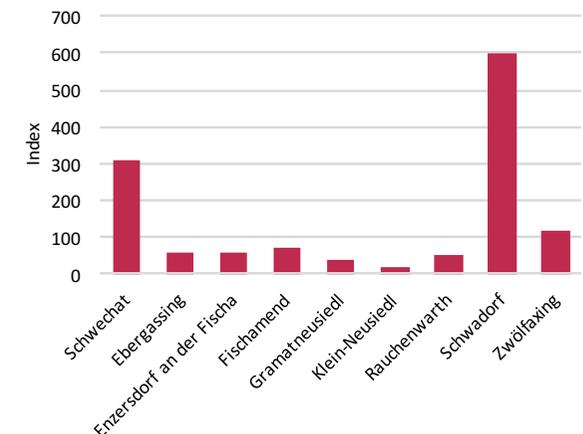
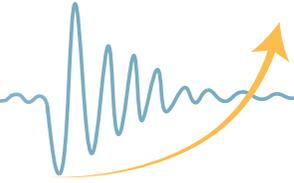


Abb. 37: Index des Pendlersaldos
Quelle: eigene Darstellung nach statistik.at



Demographie Politik

Die politische Situation in den jeweiligen Gemeinden ist aufgrund der Gemeinderatswahl 2015 klar festgelegt. Seit der Wahl gibt es sechs SPÖ-regierte und drei ÖVP-regierte Gemeinden. Anhand der guten Zusammenarbeit dieser Gemeinden ist der politische Aspekt irrelevant, die Bürgermeister arbeiten auch über diese politischen Grenzen erfolgreich und gerne zusammen.

Dieses Engagement ist Grund für die Erweiterung der LEADER-Region Richtung Schwechat gewesen. Auch aufgrund des Dialogforums und der Vienna Airport Region (vgl. Kapitel "Flughafen") ist die Zusammenarbeit in der Teilregion stark. Alle Gemeinden sind sowohl von den Vor- als auch von den Nachteilen betroffen. Zusammen ist man als Interessensgemeinde stärker. Der Bürgermeister von Ebergassing – Hr. Stachelberger – betont des Weiteren, dass eine Zusammenarbeit besonders wichtig ist, da jede Gemeinde ihre Stärken und Schwächen hat. Insbesondere die Schwächen können – vor allem kurzfristig – nur mit Hilfe von außen bewältigt werden.

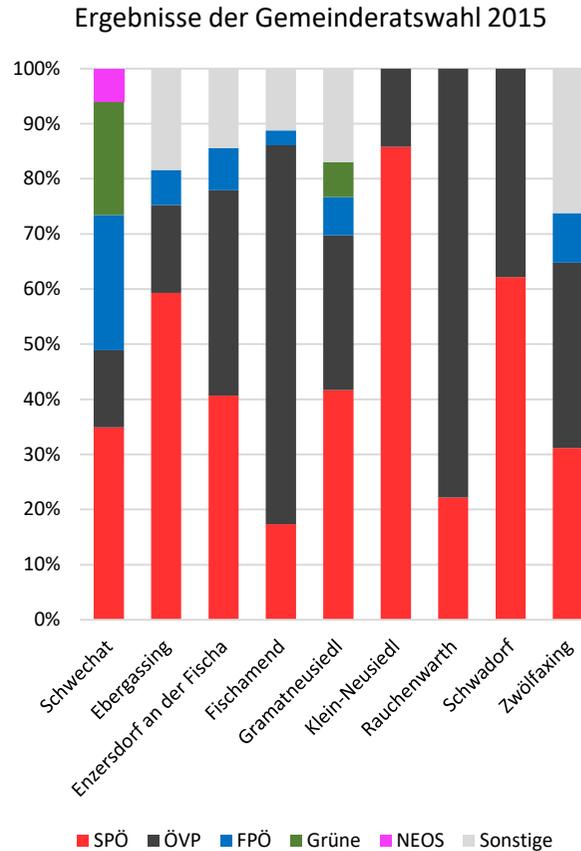
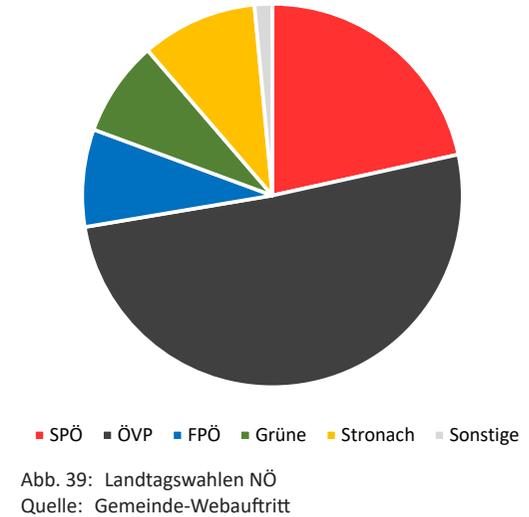
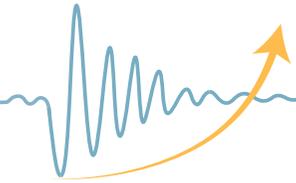


Abb. 38: Ergebnisse der Gemeinderatswahlen 2015
Quelle: noe.gv.at

Landtagswahlen Niederösterreich



Stimmenstärkste Partei
SPÖ 6 Gemeinden
ÖVP 3 Gemeinden



Demographie

Fazit

Die Teilregion ist durch den Zuwachs von Jungfamilien geprägt, die auch von Gemeinden bewusst durch soziale Einrichtungen wie Kindergärten oder Schulen angelockt werden. Ein Beispiel dafür ist die Gemeinde Ebergassing. Um Platz für Jungfamilien zu schaffen, wird versucht ältere und alleinlebende Menschen in Pflegeheime oder betreute Wohneinrichtungen zu übersiedeln. Die parteipolitischen Grenzen werden in der Teilregion nicht beachtet und die Kooperation zwischen den Gemeinden wird forciert. Deshalb wird auch die LEADER-Region als Austauschplattform wertgeschätzt. Allgemein gesagt ist die Teilregion Römerland Carnuntum West durch Wien beeinflusst und steht dadurch Herausforderungen wie einem hohen Auspendleranteil nach Wien gegenüber.

- attraktive Region für ZuzüglerInnen, insbesondere Jungfamilien,
- jede Altersgruppe ist in der Region vertreten
- parteionabhängige Zusammenarbeit

- kein durchdachtes Altersvorsorgesystem trotz vieler älterer Personen in der Teilregion

- keine Überalterung aufgrund der Zuwanderung von Jungfamilien
- keine politischen Tabus (z.B. Zusammenarbeit)
- Bevölkerungswachstum

- neue Herausforderungen durch demographischen Wandel



Abb. 41: BürgerInnen-Platz!
Quelle: schwechat.gv.at



Abb. 40: Bauprojekt in Flschamend
Quelle: Quelle: sgn.at



Abb. 42: Laternenfest in Gramatneusiedl
Quelle: pfarre-gramatneusiedl.at

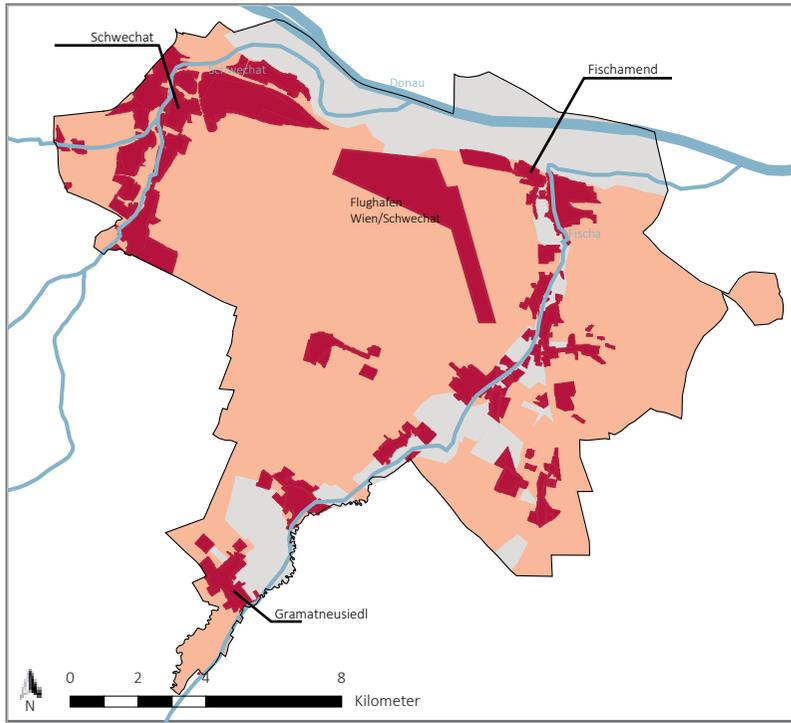




SIEDLUNGSSTRUKTUR

Siedlungsstruktur

Dauersiedlungsraum



Wie ist unser Lebensraum aufgeteilt?

Der **Dauersiedlungsraum** beschreibt den Raum einer Fläche, der besiedelt werden kann und inkludiert Landwirtschaft, Siedlungen und Infrastruktur.

Unter dem **unbesiedelbaren Raum** fallen Nutzungen wie Wald, alpines Gebirgsland, Ödland und Gewässer. Zusammen bildet er mit dem Dauersiedlungsraum die Gesamtfläche eines Gebiets.
(vgl.oerok-atlas.at, 2017)

Aufteilung des Dauersiedlungsraums

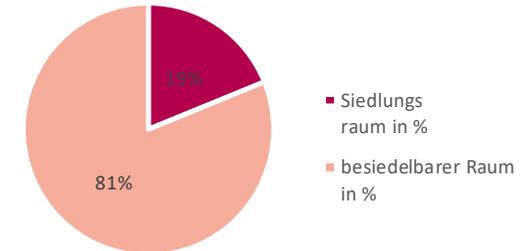


Abb. 45: Aufteilung des Dauersiedlungsraumes
Quelle: statistik.at, eigene Erhebung

Das Römerland Carnuntum weist eine Fläche von 600 km² auf, welche 3% der Gesamtfläche Niederösterreichs ausmacht. Die Teilregion Römerland Carnuntum West macht 27% der Gesamtfläche des Römerlands Carnuntum aus.

Der Dauersiedlungsraum der Teilregion beträgt knapp 87% der Gesamtfläche. Vergleicht man dabei den Anteil des Dauersiedlungsraums von Niederösterreich (61%) und den des Römerland Carnuntums (79%), fällt auf, dass der Dauersiedlungsraum überall mehr als die Hälfte der Gesamtflächen einnimmt. Dieser Vergleich zeigt, dass die Gebiete ähnliche Flächenstrukturen aufweisen, trotz großem Flächenunterschied.

Die Teilregion beschreibt eine relativ flaches und teils naturbelassenes Gebiet, was sich anhand des großen Anteils des besiedelbaren Raums (71%) am Dauersiedlungsraum widerspiegelt und vorwiegend wird dieser Raum für landwirtschaftliche Nutzung genutzt. Der Siedlungsraum wird von der Siedlungsgrenze je Gemeinde abgegrenzt und stellt mit 27km² den kleinsten Anteil mit 19% des Dauersiedlungsraums dar.

Verteilung der Gesamtfläche der Teilregion West

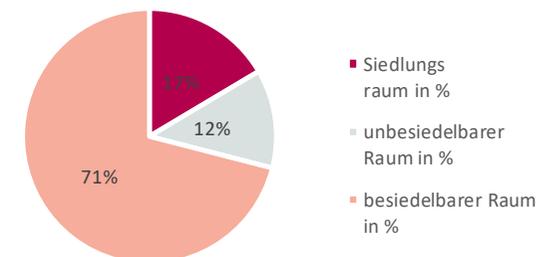


Abb. 44: Verteilung der Gesamtfläche der Teilregion West
Quelle: statistik.at, eigene Erhebung

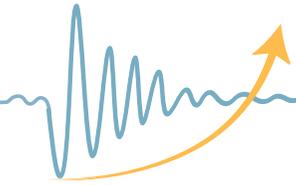


Abb. 46: Bauprojekt Brauereigründe
Quelle: wvg.at

Die zwei größten Bauprojekte der Gemeinde Schwechat sind das Frauenfeld und die Bauprojekte auf dem alten Brauereigelände.

Das „neue“ Frauenfeld besteht aus 94 geförderten Wohnungen, die auf 4 Baukörper verteilt sind. 22 dieser Wohnungen sind zusammen mit der Volkshilfe als Wohnungen für betreutes Wohnen ausgelegt. Um die Integration der neuen BewohnerInnen zu fördern, wird derzeit an den Plänen für eine Grünspange gearbeitet. Diese soll das „alte“ und das „neue“ Frauenfeld verbinden und dadurch die Entstehung eines „Ghettos“ verhindern.

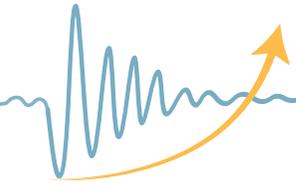
Die Brauereigründe sind das derzeit größte Bauprojekt in Schwechat. Bereits 2010 wurde die Umwidmung des Geländes festgelegt. 2015 wurden nach vereinzelter Bebauung rund 50.000 m² Bauland verkauft. Auf dieser Fläche entstehen zurzeit zirka 1000 Wohneinheiten. Dabei wurde von der Bürgermeisterin ein Nutzungsmix festgelegt, der auch soziale Einrichtungen wie Nahversorger und Kindergarten einplant. Dieser Schritt ist aufgrund der Größe und zu erwartenden BewohnerInnen des Projektes wichtig.

Die Gemeinde Schwechat steht vor einer Herausforderung. Bis 2030 soll es ein Bevölkerungswachstum von +27 % geben. Um diesen Zuwachs, der laut der Bürgermeisterin Karin Baier durch den massiven Zuzug aufgrund der Nähe zu Wien hervorgerufen wird, zu stoppen, wurde eine Bausperre verhängt. Diese betrifft Wohngebiete in allen Katastralgemeinden Schwechats. Grund dafür sind größere Bauprojekte, die durch frühere BürgermeisterInnen genehmigt wurden, und die dadurch entstandenen Probleme vor allem im Infrastrukturbereich. Durch die Bausperre erhofft man sich, die benötigten Infrastrukturmaßnahmen treffen zu können um ein vernünftiges Wachstum zu forcieren.

Des Weiteren soll die derzeitig vorherrschende dörfliche Struktur erhalten bleiben. Im Flächenwidmungsplan, der während der Bausperre erstellt wird, wird deshalb das Maximum zwei bis drei Wohneinheiten pro Grundstück in diesen Gebieten festgelegt.



Abb. 47: Bausperren
Quelle: schwechat.gv.at



Siedlungsstruktur

Flächenwidmungsplan Schwechat

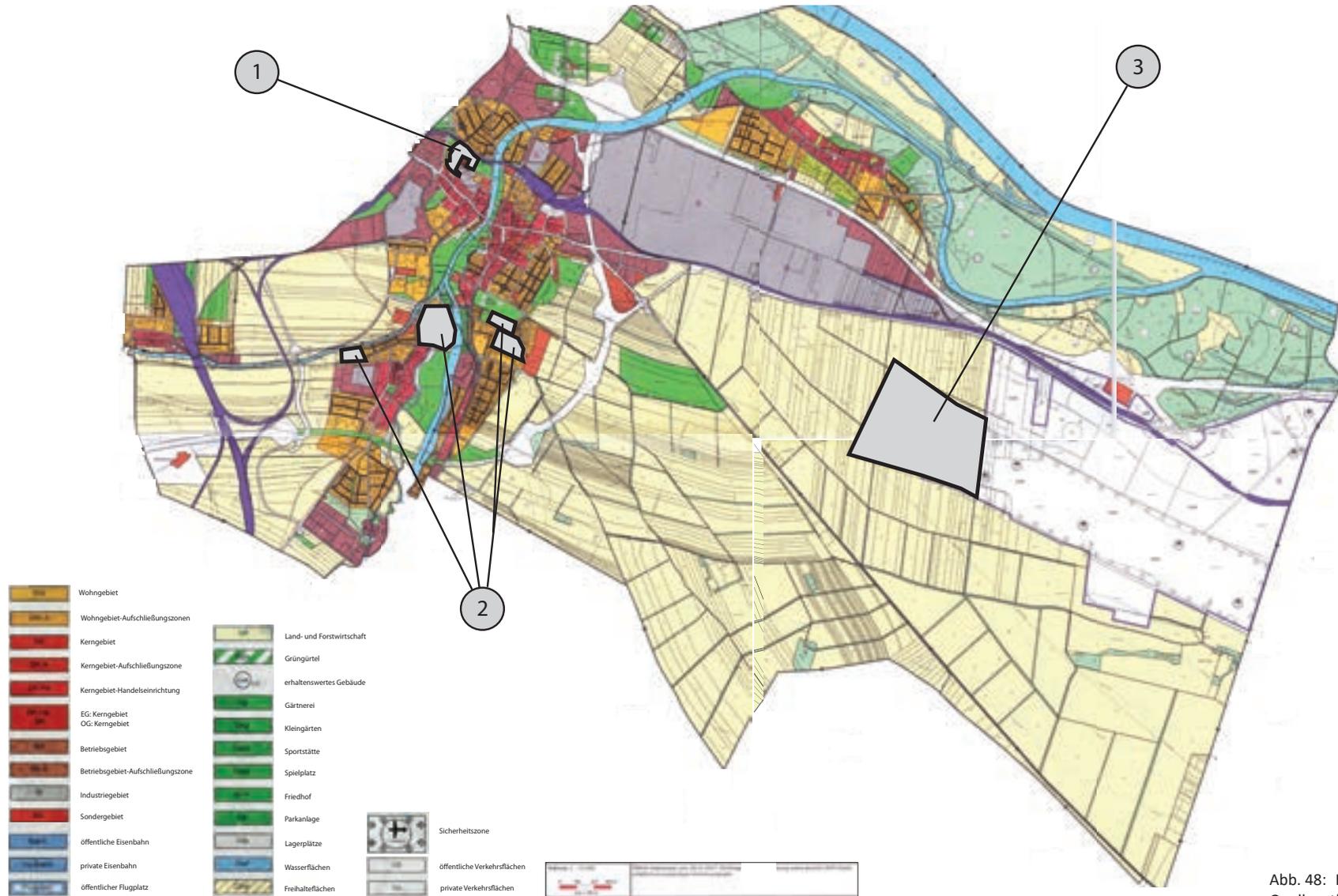
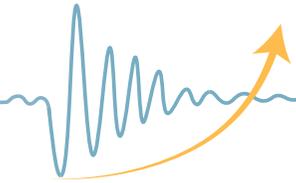


Abb. 48: Flächenwidmungsplan Schwechat
Quelle: atlas.noe.gv.at, eigene Darstellung



Was ist ein Flächenwidmungsplan?

Ein Flächenwidmungsplan ist eine Darstellung des Gemeindegebiets und dessen Gemeindeplanung. Es werden darin bestimmte Widmungen den Grundstücken zugeordnet, die festlegen wie das Grundstück genutzt werden darf. Beispielsweise gibt es die Nutzung Bauland, Grünland/Freiland oder Verkehrsflächen.

Über die Fläche des Auszugsgebiets 1 wurde seit Herbst 2017 eine Bausperre verhängt. Die Gemeinde Schwechat versucht somit dem stetigen Wandel, den die Gemeinde erfährt, Einhalt zu gebieten und die dörfliche Struktur schrittweise noch zu erhalten. Vergangene Entscheidungen ließen Bauprojekte mit hoher Wohndichte zu und diese entwickeln sich zunehmend zu einem Problem für die Stadtgemeinde. Die Bebauungspläne und das Entwicklungskonzepte der Projekte befinden sich teils noch in Planung, es liegt an der amtierenden Bürgermeisterin und den örtlichen RaumplanerInnen die Veränderung so langsam und geordnet wie möglich zu lenken.



Abb. 49: Flächenwidmungsplan Ausschnitt 1
Quelle: atlas.no.e.gv.at

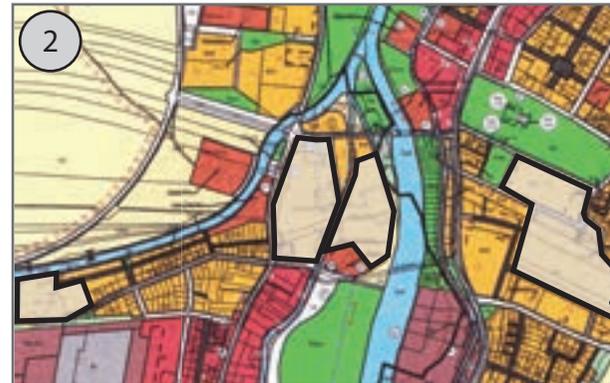


Abb. 50: Flächenwidmungsplan Ausschnitt 2
Quelle: atlas.no.e.gv.at

Das Auszugsgebiet 2 besteht aus mehreren Flächen, die allerdings eines gemeinsam haben. Alle diese Flächen stehen unter der Signatur der Widmungsart Aufschließungszone oder sind noch unbebaute Baulandwidmungen der Gemeinde Schwechat. Eine Aufschließungszone unterteilt das Bauland aus Gründen der Sicherung, damit es zur geordneten Siedlungsentwicklung kommt. Dabei müssen sachgerechte Voraussetzungen für die Freigabe einer solchen Zone festgelegt werden. Es lässt sich aufgrund der Art von Aufschließungszone sagen, dass die Gemeinde Flächen zur Siedlungserweiterung definiert, die laut der ÖROK Regionalprognose 2014 in 15 Jahren vielleicht schon benötigt werden.

Der Flughafen Wien-Schwechat wird ebenfalls auf dem Flächenwidmungsplan ersichtlich. Nicht nur der Flughafen, sondern auch seine Schutzzonen und Land- und Startbahnen werden verzeichnet. Dabei kann man erkennen, dass die Schutzzonen über den landwirtschaftlichen Flächen der Gemeinde Schwechat liegen und diese somit in ihren Nutzungen einschränken. In einer Schutzzone darf entweder nicht gebaut werden oder - wie im Fall der Lärmschutzzonen des Flughafens - die Flächen nur begrenzt genutzt werden.



Abb. 51: Flächenwidmungsplan Ausschnitt 3
Quelle: atlas.no.e.gv.at



Bauland: Bebaut/Unbebaut/Reserven

Die Gesamtfläche der Region erstreckt sich über 16.157 Hektar (ha), wovon 1.861 Hektar, verteilt auf alle Gemeindegebiete, als Bauland ausgewiesen sind. Das entspricht einem Baulandanteil von 12% der Gesamtfläche. Die Gemeinde Zwölfaxing weist hierbei den größten Anteil an Bauland (23%) auf, dicht gefolgt von der Gemeinde Gramatneusiedl (19%) und der Gemeinde Schwechat (17%). Der Mittelwert liegt je Gemeinde bei 12% Bauland pro Gesamtfläche, wobei sechs von neun Gemeinden einen Anteil an Bauland von unter 10% haben. Diese Gemeinden liegen meist in unmittelbarer Nähe des Flughafens Wien-Schwechat oder weisen einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen auf, was sich rückführend auf das Bauland auswirkt.

Was ist Bauland?

In den Flächenwidmungsplänen der niederösterreichischen Gemeinden teilt sich das gewidmete Bauland in folgende Kategorien auf:

Bauland-Wohngebiet, Bauland-Kerngebiet, Bauland-Agrargebiet, Bauland Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen, Bauland Betriebsgebiete, Bauland Industriegebiete, Bauland Gebiete für Einkaufszentren, Bauland Gebiete für Fachmarktzentrum, Bauland Kerngebiet Handelseinrichtungen, Bauland Sondergebiete.
(vgl. oerok-atlas.at, 2017)

Die Baulandreserven sind ganz unterschiedlich über die ganzen Gemeinden in der Region verteilt. Die kleinsten unbebauten Baulandflächen findet man in Kleinneusiedl mit 14,91 Hektar und Rauchenwarth mit 16,62 Hektar.

Gemessen an den gesamten Baulandflächen, befinden sich in Kleinneusiedl mit 29 %, Schwadorf mit 34 % und in Rauchenwarth mit 35 % pro Gemeinde, die größten Baulandreserven. Schwechat mit 16% gefolgt von Ebergassing mit 21 %, weisen die mit Abstand kleinste Baulandreserve auf.

Gemeinde	Gesamtfläche in ha	Bauland in ha	Anteil Bauland/ Gesamtfläche in %	Bebautes Bauland in ha	Unbebautes Bauland in ha	Baulandreserve in %
Enzersdorf an der Fischa	3143,33	285,28	9%	212,91	72,38	25%
Ebergassing	1626,99	154,79	10%	123,03	31,76	21%
Fischamend	2490,75	205,23	8%	152,05	53,17	26%
Gramatneusiedl	672,58	127,98	19%	100,29	27,70	22%
Kleinneusiedl	596,52	51,24	9%	36,32	14,91	29%
Rauchenwarth	1340,31	47,80	4%	31,18	16,62	35%
Schwadorf	1137,99	93,54	8%	61,47	32,06	34%
Schwechat	4473,45	743,23	17%	626,40	116,84	16%
Zwölfaxing	675,26	152,20	23%	116,92	35,28	23%
Region gesamt	16157,17	1861,28	12%	1460,56	400,73	21%

Abb. 52: Bauland
Quelle: eigene Erhebung



Siedlungsstruktur

Baulandbedarf/Grundstückspreise

Gemeinden	Bevölkerung 2017	Bevölkerung 2030	Baulandbedarf 2030 in ha	Zusätzlich benötigtes Bauland in ha
Schwechat	17999,00	21769,79	131,23	-14,39
Ebergassing	3920,00	4741,24	25,77	5,99
Enzersdorf an der Fischa	3095,00	3743,40	44,60	27,77
Fischamend	5493,00	6643,78	31,86	21,32
Gramatneusiedl	3236,00	3913,94	21,01	6,69
Klein-Neusiedl	920,00	1112,74	7,61	7,31
Rauchenwarth	734,00	887,77	6,53	10,09
Schwadorf	2115,00	2558,09	12,88	19,19
Zwölfaxing	1730,00	2092,44	24,49	10,78
Region	39242	47463	305,99	94,74

Abb. 53: Baulandbedarf

Quelle: oerok-atlas.at, eigene Erhebung

Ausgehend von der ÖROK Regionalprognose 2014, für das Jahr 2030, wurde auch der künftige Baulandbedarf ermittelt.

Die Basis dabei bildet die Prognose, dass die Bevölkerung in der Region im Schnitt um 20,95 % zunimmt, somit wäre dies ein Zuwachs von 8.221 Personen innerhalb von 15 Jahren. Die momentane Dichte von 31,48 Personen pro bebautem Hektar Bauland, wurde auch für die Hochrechnung benutzt. Dabei wurde ersichtlich, dass der Baulandbedarf 2030 bei 305,99 Hektar liegt, wobei momentan Baulandreserven von 400,73 Hektar in der Teilregion zur Verfügung stehen.

Schwechat weist bei dieser Erhebung als einzige Gemeinde der Teilregion ein Defizit von 14,39 Hektar benötigtem Bauland auf. Im Gegensatz zu den anderen Gemeinden, hat Schwechat bei einem Zuwachs der Bevölkerung um 20,95% zu wenig ausgewiesene Baulandfläche.

Gemeinden	Fläche in ha	Einwohner	Baulandpreis	Grünlandpreis
Enzersdorf an der Fischa	3143	3.111	101,77 €	6,83 €
Ebergassing	1627	3.992	108,29 €	4,72 €
Fischamend	2491	5.347	145,90 €	3,50 €
Gramatneusiedl	673	3.139	167,82 €	2,08 €
Klein-Neusiedl	597	902	keine Angabe	13,46 €
Rauchenwarth	1340	707	124,10 €	8,12 €
Schwadorf	1138	2.048	115,34 €	12,62 €
Schwechat	4473	17.674	305,20 €	18,69 €
Zwölfaxing	675	1.692	184,48 €	4,66 €

Abb. 54: Grundstückspreise

Quelle: bodenpreise.at, eigene Erhebung

Vergleicht man den Preisspiegel der Grundstückspreise aller Gemeinden, fällt ebenfalls Schwechat auf. Sowohl bei dem Baulandpreis (305,20€) als auch beim Grünlandpreis (18,69€) sticht die Gemeinde hervor. Im Gegensatz dazu weisen Enzersdorf an der Fischa mit 101,77€ pro Quadratmeter Bauland und die Gemeinde Gramatneusiedl mit 2,08€ pro Quadratmeter Grünland jeweils die niedrigsten Preise auf.

Siedlungsstruktur

Fazit

- Raum für Entwicklung
- mittlere bis niedrige Bebauungsdichten
- Vorausschauende Flächenwidmung (Baulandreserven)

- teilweise hohe Bodenpreise
- teilweise begrenzte Weiterentwicklung der Siedlungsfläche

- teilweise hohe Bodenpreise
- mittlere bis niedrige Bebauungsdichten

- unbedachte Flächenwidmungen (nicht zielgeleitet)



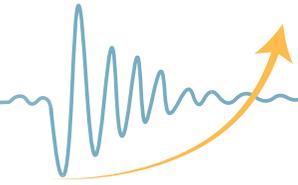
Abb. 55: Altes Brauereigelände in Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 57: Übersichtstafel in Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 56: Fluglärm
Quelle: eigene Aufnahme



Siedlungsstruktur

Fazit

Die Teilregion ist eine Region im Wandel, den man bereits in vielen Flächenwidmungsplänen der Gemeinden erkennen kann, wie zum Beispiel anhand von Aufschließungszonen oder Begrenzungen durch Schutzzonen. Die Bodenpreise sind stellenweise hoch, was in gewisser Weise die Folge eines Stadt-Land Gefälles ist. Insgesamt ist die Region auf eine wachsende Bevölkerung gut vorbereitet, was man an dem Baulandpotential ablesen kann. Generell hat die Region aufgrund natürlicher Begebenheiten, gute Potenziale um ihre Flächen zu nutzen und zeichnet sich auch durch einen großen Anteil an besiedelbarem Raum aus.





MOBILITÄT



Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

Das Gebiet ist durch die unterschiedlichen Straßentypen sehr gut erschlossen. Die A4 stellt eine schnelle Verbindung zwischen Wien und Bratislava dar, die Bundesstraßen B9, B10 und B60 bilden die Hauptverkehrsachsen innerhalb der Region. Man kommt schnell und unkompliziert in Nachbarregionen.

Der guten Erschließung stehen jedoch die hohe Verkehrsbelastung und den Emissionen gegenüber. Die A4 mit ihren teilweise bis zu sechs Fahrspuren ist sehr raumprägend und stark ausgelastet. Mittels Lärmschutzwänden wird versucht, den Pegel niedriger zu halten. Speziell das Verkehrskonzept in Schwechat ist zu hinterfragen, da man sich dort regelmäßig über das Verkehrsaufkommen und die Emissionen beklagt.

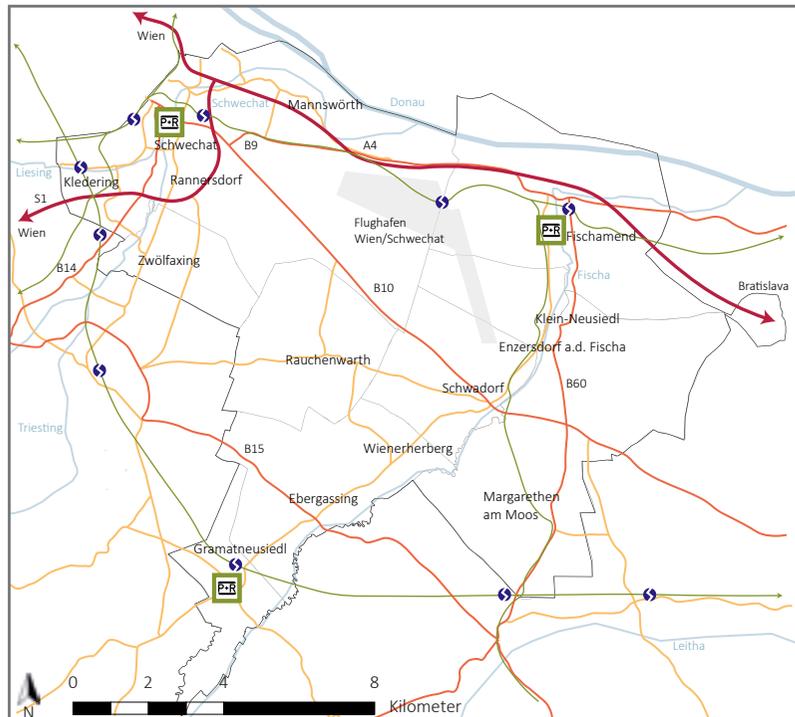
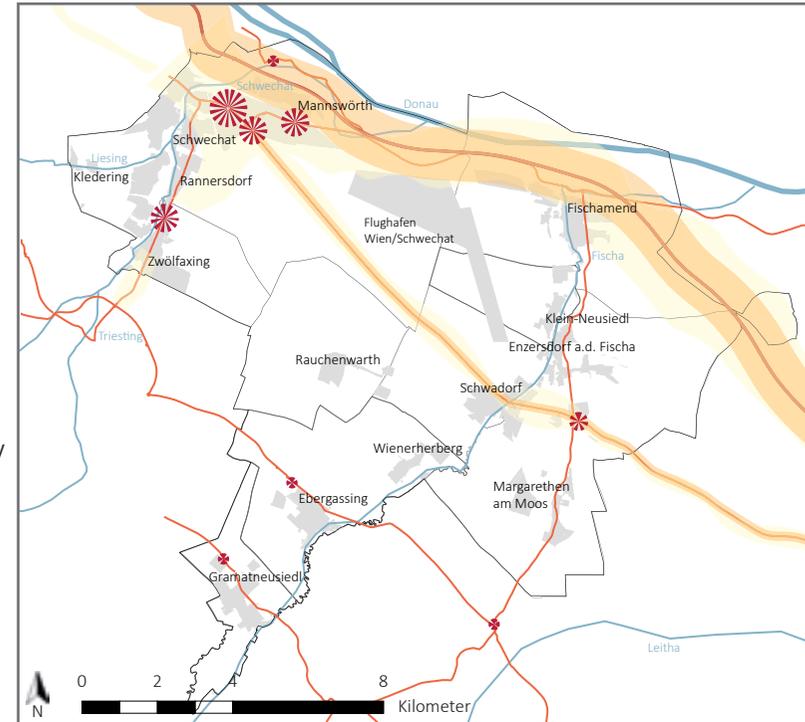
Verkehrszählung

- 5.000-7.500 Kfz/24h
- 7.500-10.000 Kfz/24h
- 10.000-12.500 Kfz/24h
- 12.500-15.000 Kfz/24h

Lärmbelastung

- 55- 65 db
- 65- 75 db
- Siedlungsraum
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 58: Lärmbelastung MIV
Quelle: laerminfo.at

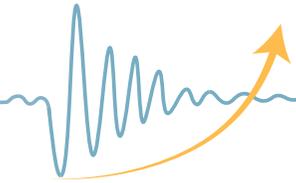


Motorisierter Individualverkehr

- Autobahn
- Bundesstraße
- Sammelstraße
- Eisenbahnverbindung
- Bahnstation
- Park & Ride Anlagen
- Flughafen Wien/Schwechat
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 59: MIV
Quelle: neo.gv.at

Sobald ein Unfall auf der A4 geschehen ist, stellt die B9 oder B10 eine Umfahrung dar. Ein Verkehrschaos und Stau in den Gemeinden sind die Folge. Auch auf den Bundesstraßen, deren schmale Fahrspuren meist nur von Feldern und Wäldern umgeben sind, herrscht ein erhöhtes Unfallrisiko.



Mobilität

Öffentliche Verkehrsmittel

Auch das öffentliche Verkehrsnetz und dessen Infrastruktur sind gut ausgebaut. Die beiden S-Bahnen S7 und S60 bilden die Hauptachsen des ÖV-Systems. Sie verkehren die meiste Zeit im Stundentakt von frühmorgens (vier oder fünf Uhr) bis 22 Uhr (S7) bzw bis etwa 20:30 Uhr (S60), in den Hauptverkehrszeiten ist die Taktung auf eine halbe Stunde verkürzt. Die unterschiedlichen Buslinien bringen ihre Fahrgäste von der Wiener Stadtgrenze in die Gemeinden und stellen somit auch eine gute Verbindung zwischen den Dörfern dar. (vgl. vor.at, 2017)

Eisenbahnverbindungen

- S 7 Wien Floridsdorf- Wolfsthal
- S 60 Wien Hauptbahnhof- Bruck/Leitha

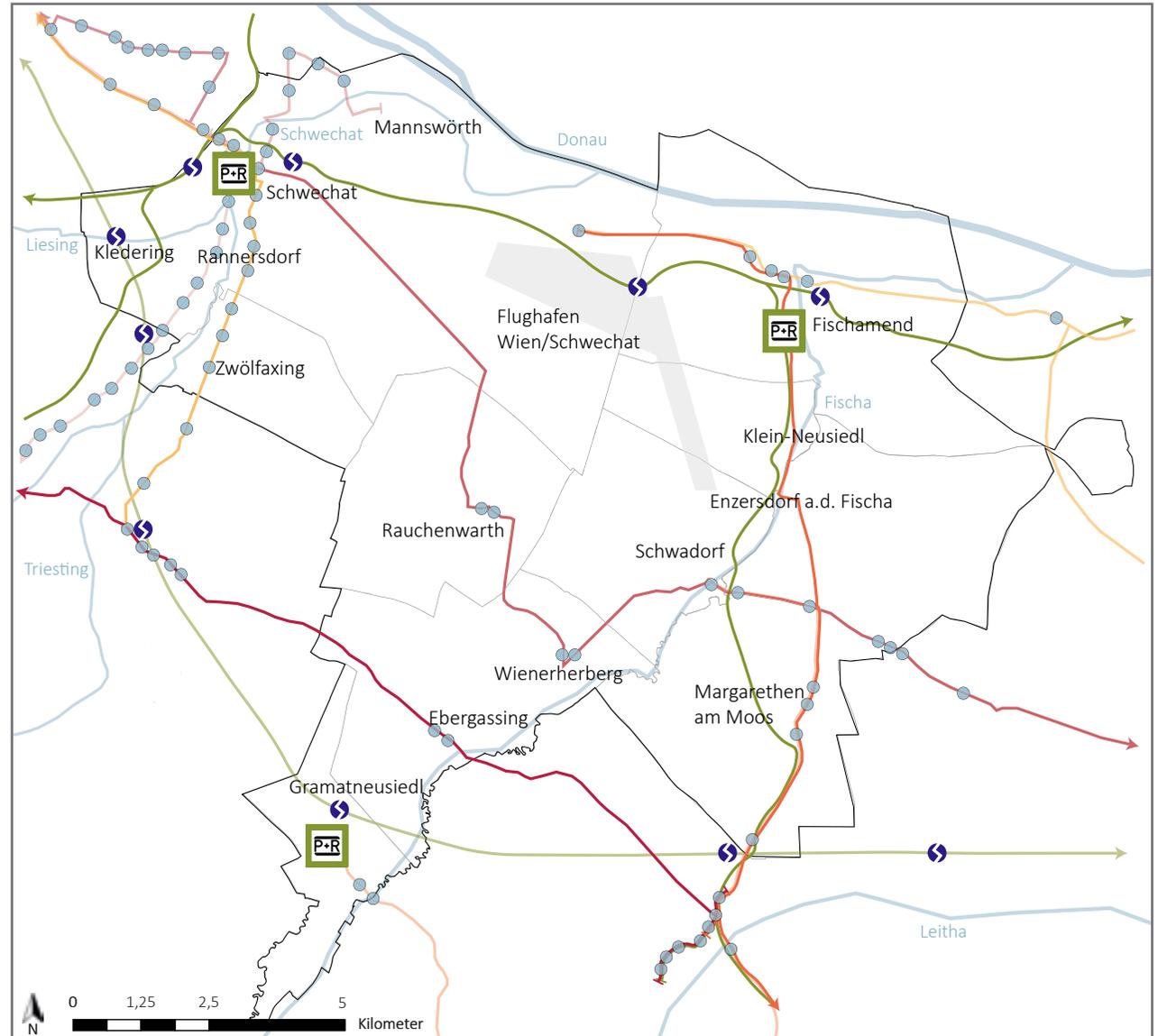
- Bahnstation
- Park & Ride Anlage

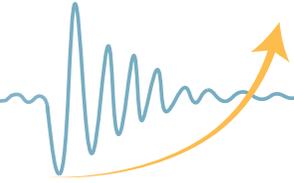
Busverbindungen

- 217 Wien Simmering- Mödling
- 218 Wien Simmering- Himberg
- 222 Flughafen Wien/Schwechat- Ebreichsdorf
- 227 Wien Hauptbahnhof- Ebreichsdorf
- 248 Schwadorf- Gramatneusiedl
- 272 Wien Simmering - Bruck/Leitha
- 273 Flughafen Wien/Schwechat- Neusiedl/See
- 279 Wien Kaiserebersdorf - Männswörth
- N71 Wien Oper- Kaiserebersdorf
- Busstation

- Flughafen Wien/Schwechat
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 60: Öffentliches Verkehrsnetz
Quelle: vor.at





Mobilität

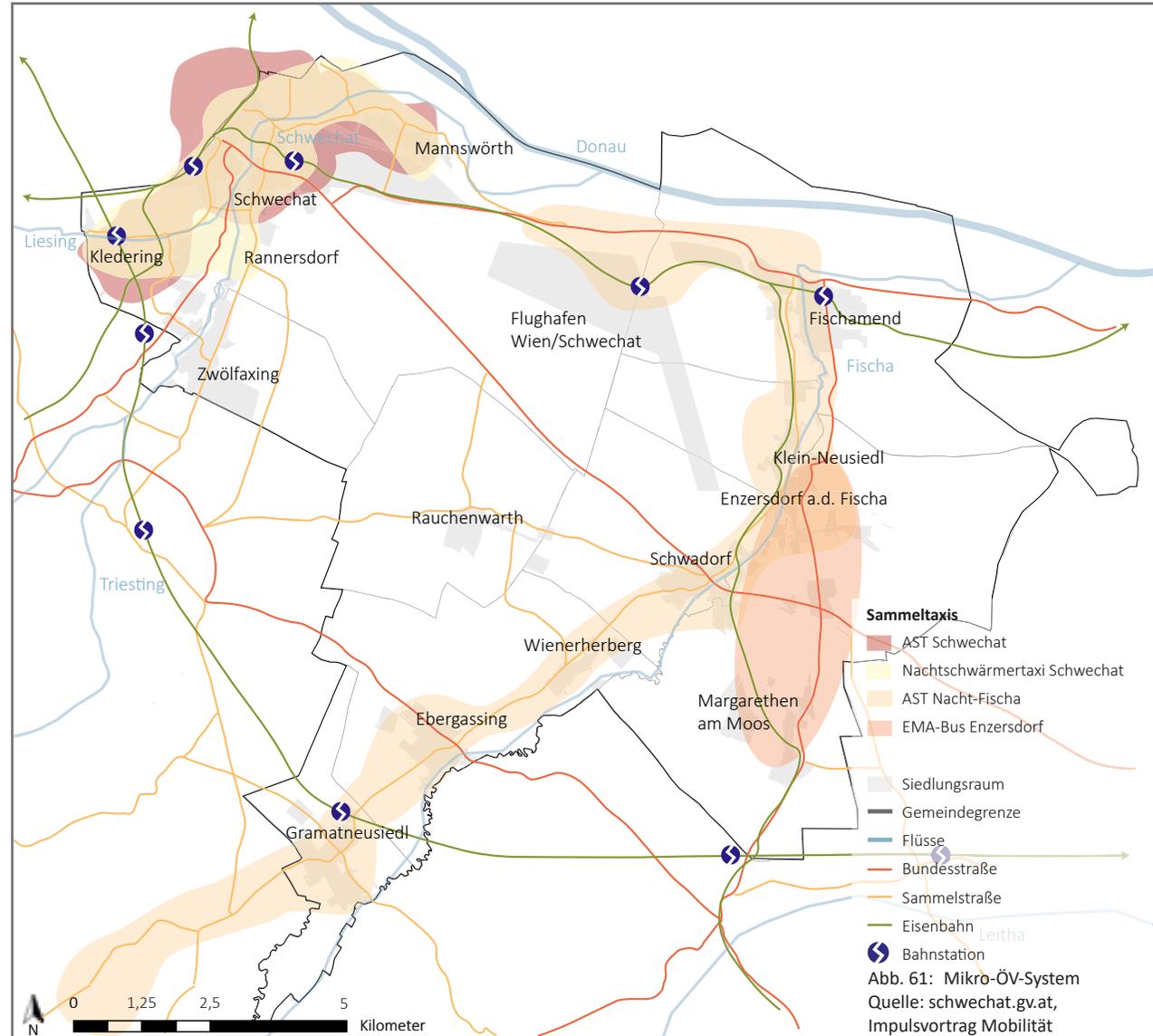
Mikro-ÖV-System

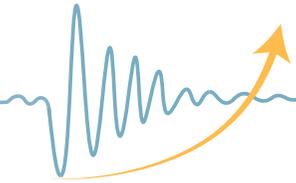
Da die öffentliche Anbindung trotz des vorhandenen Netzes an Regionalbussen häufig ein Problem darstellt, wird dieses durch ein Mikro-ÖV-System ergänzt.

Vor allem das Anrufsammeltaxi (AST) in der Stadtgemeinde Schwechat wird dazu gern genutzt. Obwohl gerade dieser Bereich im normalen ÖV-Netz besonders gut angebunden ist, ist das AST Taxi beliebt. Besonders für ältere und hilfsbedürftige Personen, aber auch zur späteren Stunde, ist die billige Möglichkeit nahe von zu Hause abgeholt und zu seinem Ziel gebracht zu werden praktisch. Diese kostengünstige Variante ist der Stadt zu verdanken, die die Fahrten mitfinanziert, weshalb es das AST Taxi jedoch nur in den Katastralgemeinden gibt.

Gleiches gilt für das sogenannte Nachtschwärmertaxi, welches am Wochenende in den Nachtstunden von der U-Bahn Station in Simmering in die Katastralgemeinden verkehrt. Einmal die Stunde verkehrt es, eine Reservierung vorausgesetzt, um einen geringen Preis.

In Enzersdorf an der Fischa und Margarethen am Moos gibt es den EMA-Bus. Auch dies ist eine Art Sammeltaxi, das tagsüber an Werktagen von den Anknüpfungspunkten an den ÖV außerhalb des Ortes verkehrt.



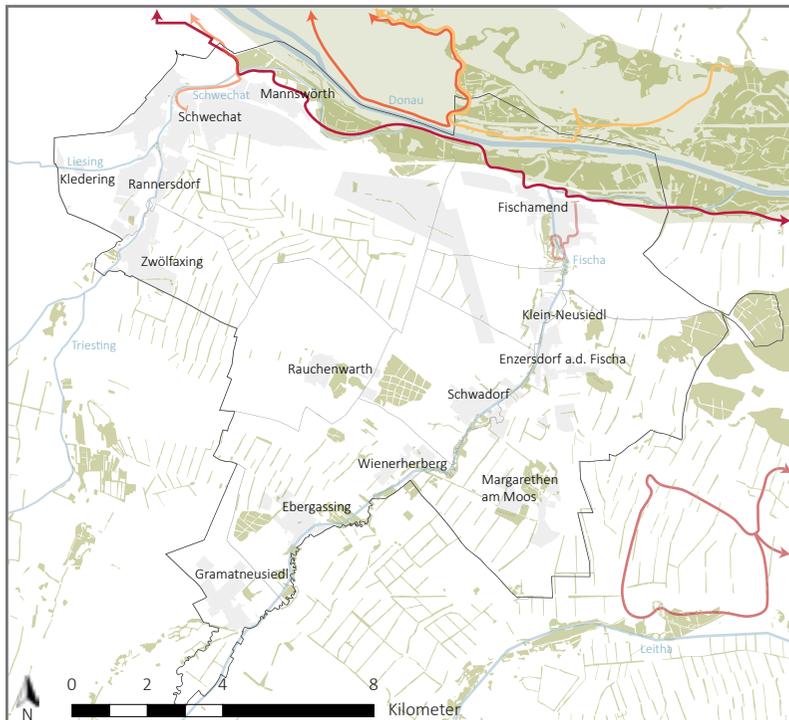


Mobilität

Nicht-Motorisierter Individualverkehr

In der gesamten Region Römerland Carnuntum gibt es ein großräumiges Netz an Wander- und Radrouten. Zum Teil verlaufen diese auch durch die Teilregion, so gibt es etwa mit dem Fischa-Radweg eine Nord-Süd-Verbindung durch die Gemeinden. Auch die Stadtgemeinde Schwechat ist mit dem Triestingau-Radweg gut vernetzt. Dort wird das Rad genutzt, um täglich zum Bahnhof nach Schwechat zu fahren und in die Arbeit zu kommen. Da die Distanzen zur nächsten Zugverbindung in den südlichen Gemeinden wesentlich größer sind, wird das Rad dort eher in der Freizeit genutzt.

Auffallend ist auch, dass es vor allem zwischen den beiden größten Städten Schwechat und Fischamend keine Verbindung der beiden Radachsen gibt. Selbiges gilt für die Verbindung entlang der B10. Die vielbefahrene Straße ist nur für den motorisierten Verkehr ausgelegt, einen durchgehenden Fuß- oder Radweg gibt es nicht. Ob ein solcher stark frequentiert sein würde, ist zwar unklar, eine Sicherheit für jene Radfahrer und Fußgänger, die schon jetzt auf der Bundesstraße unterwegs sind, würde er auf jeden Fall darstellen.

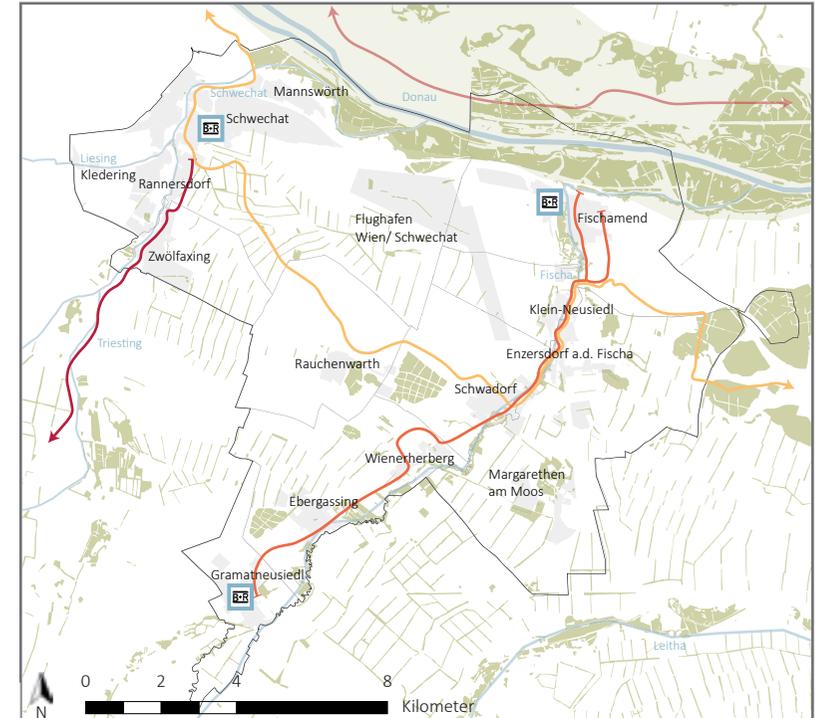


Wanderwege

- Jakobsweg
- Vienna Airport Runde
- Wanderweg durch Lobau
- Rund-um-Wien-Wanderweg 10, 4. Etappe
- Grenzlandweg, 2. Etappe
- Winzer Tour Carnuntum

□ Siedlungsraum
 □ Nationalpark Donau-Auen
 □ Waldfläche
 □ Windschutzgürtel
 □ Gemeindegrenzen
 □ Flüsse

Abb. 62: Fußwegenetz
Quelle: bergfex.at



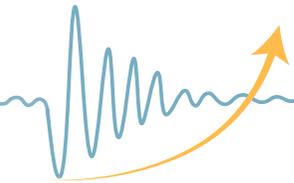
Statistiken besagen, dass allein im 1. Halbjahr 2017 rund 16% der Radunfälle und etwa 13% der Unfälle mit Beteiligung eines Fußgängers in Niederösterreich passierten. Im Bezirk Bruck an der Leitha ist auffallend, dass man öfters ein Kreuz an den Straßenrändern sieht, was auf die vielen Unfälle zurückzuführen ist. Man gedenkt damit den Opfern.

Radwege

- Donauradweg
- Triestingau-Radweg
- Fischa-Radweg
- Römerland Carnuntum Radtour
- Bike & Ride Anlagen

□ Siedlungsraum
 □ Nationalpark Donau-Auen
 □ Waldfläche
 □ Windschutzgürtel
 □ Gemeindegrenzen
 □ Flüsse

Abb. 63: Radwegenetz
Quelle: noe.gv.at



Mobilität

Fazit

- gut Anbindung durch A4 und S-Bahnlinien
- schnelle Erreichbarkeit
- P&R Anlagen bieten PendlerInnen die Möglichkeit in der Nähe der Bahnhöfe zu parken

- wenige NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus)
- Überbelastung der Straßen
- Kapazitätsengpässe der Bahn

- Ausbau des Radnetzes
- Ausbau des Mikro-ÖV-Netzes
- Entlastung der Bahnverbindungen

- Verkehrsprobleme auf den Bundesstraßen
- Stau
- Unfälle
- Emissionen durch den MIV



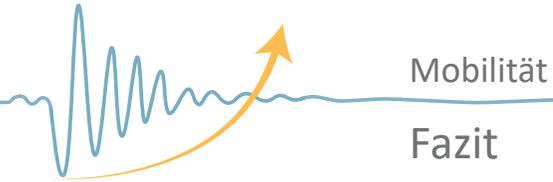
Abb. 64: Linienbus
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 65: Stau bei Schwadorf
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 66: Stau auf S1
Quelle: eigene Aufnahme



Mobilität und Verkehr ist in der Region ein großes Thema. Hauptaugenmerk liegt dabei, wie in anderen Teilen Niederösterreich auch, auf dem Motorisierten Individualverkehr. Fast jeder hat ein Auto und ist auf dieses angewiesen. Dadurch, aber auch durch die PendlerInnen aus umliegenden Regionen, entsteht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen und eine dadurch folgende Belastung. Vor allem zu Stoßzeiten und langen Wochenenden entsteht häufig Stau in der Region.

Immer wieder wird das Netz des Öffentlichen Verkehrs überarbeitet und verbessert. Trotzdem wird es nur mäßig genutzt. Während die Busse für Schulkinder unabdingbar sind, können sie gerade zu Tagesrandzeiten oft nicht mehr sinnvoll eingesetzt werden. Gerade junge Leute oder Berufstätige aus Wien wollen oft nicht auf einen Regionalbus angewiesen sein, der zu späterer Stunde sehr selten fährt. Die AkteurInnen der Region versuchen gerade diese Lücken mit dem Mikro-ÖV-Verkehr zu füllen.





SOZIALE INFRASTRUKTUR



Soziale Infrastruktur

Gesundheitswesen und soziale Einrichtungen

Auf der Karte wird ersichtlich wie die Verteilung einzelner medizinischer Versorgung aussieht. Während Schwechat mit den meisten medizinischen Einrichtungen ausgestattet ist, weisen die kleineren Gemeinden wie Rauchenwarth erhebliche Lücken auf. In der Region haben sich bereits freie Zusammenschlüsse gebildet, damit beispielsweise jede Gemeinde Zugang zu einem Arzt oder einer Ärztin bekommt.

In der Region geht der Trend eher Richtung Pflege im Eigenheim sowie zu Seniorenresidenzen (jeweils 7 Stück in der Region). Auffallend ist, dass es jedoch nur zwei Pflegeheime gibt, die alle Gemeinden abdecken sollen. Viele Gemeinden haben sich örtlich selbst stark gemacht und eigene Projekte und Vereine ins Leben gerufen. Neben diesen sticht Schwechat mit der größten Anzahl an sozialen Einrichtungen hervor.

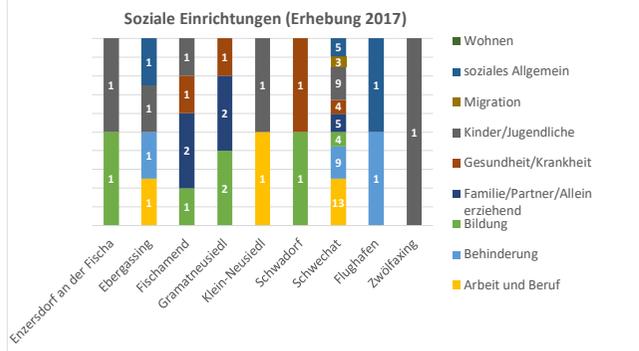
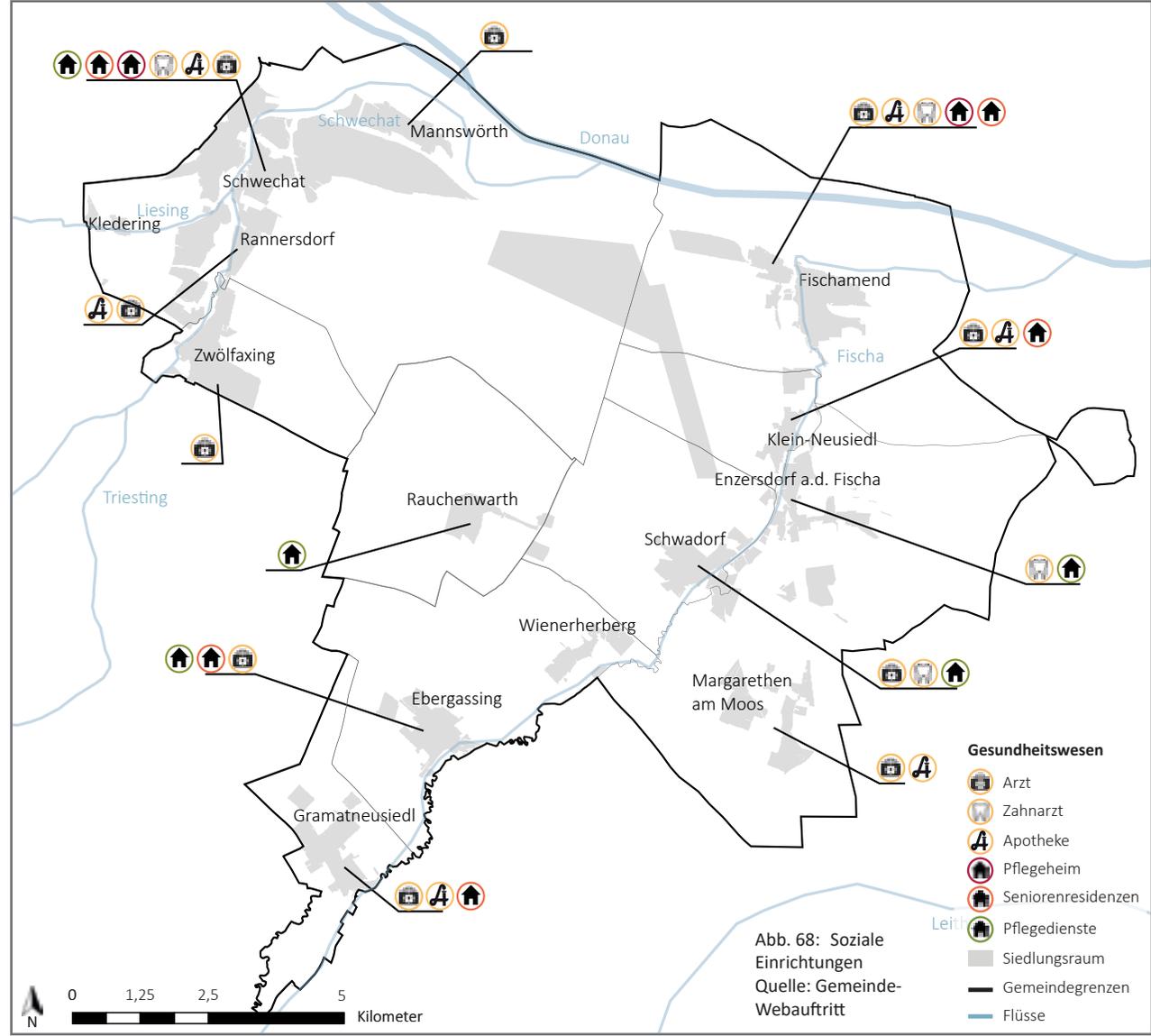
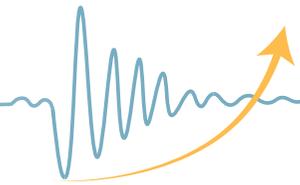


Abb. 67: Soziale Einrichtungen
Quelle: Gemeinde-Webauftritt

Abb. 68: Soziale Einrichtungen
Quelle: Gemeinde-Webauftritt

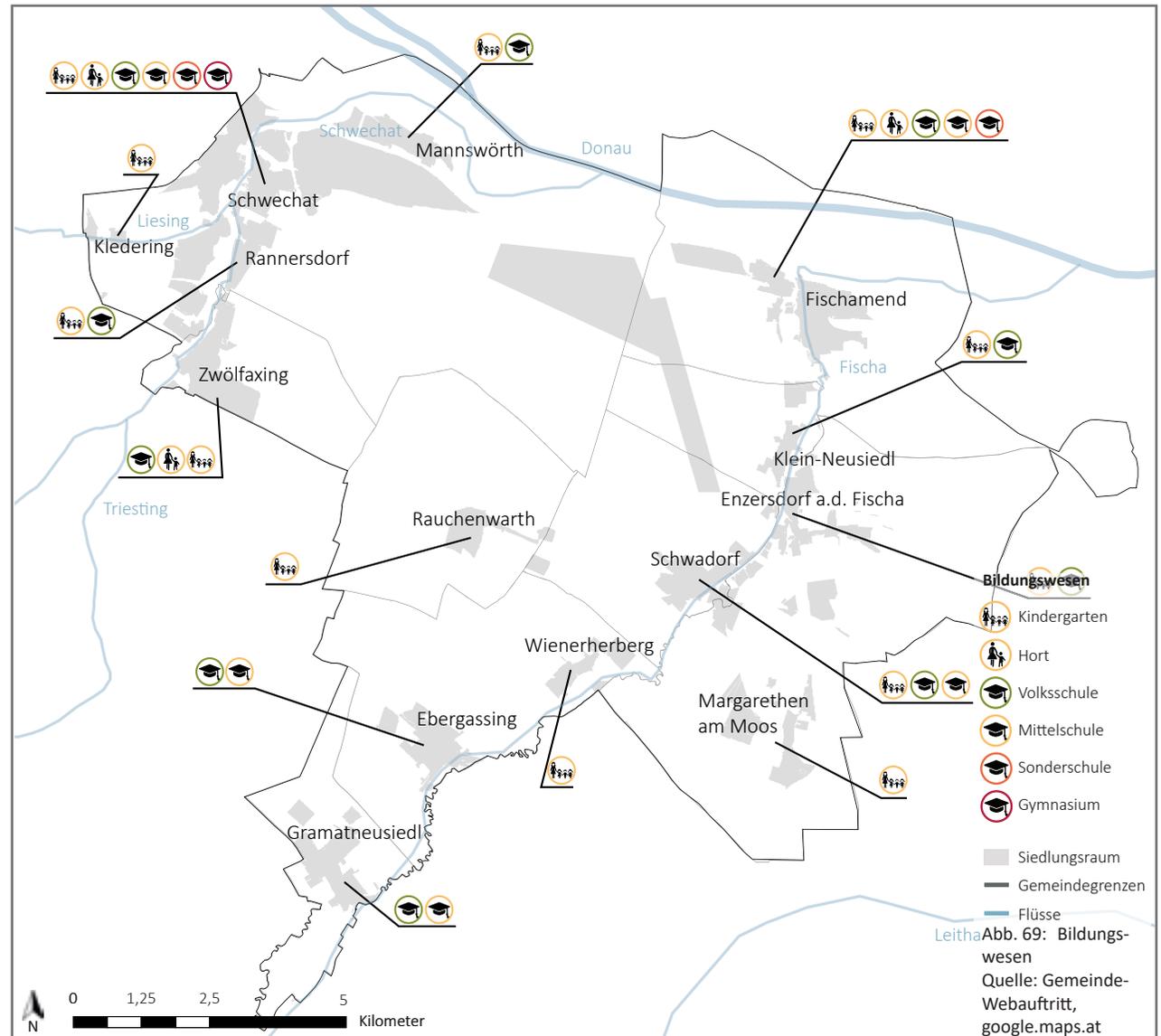


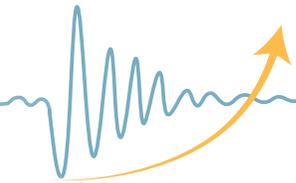
Soziale Infrastruktur Bildungswesen

Auch die Bildung ist ein wesentliches Thema der Region. Das Bildungswesen reicht hier vom Kindergarten, über Mittelschulen, bis zu einem Realgymnasium. Auffällig ist das Fehlen höherer Bildungsstätten. Dies erklärt sich vor allem durch die Nähe zu Wien, wo ein breitgefächertes Weiterbildungsangebot zur Verfügung steht. In anderen Teilregionen gibt es vereinzelt dennoch höhere Bildungsstandorte, die sich auf sehr spezielle und regionale Richtungen fokussieren, beispielsweise Bruck an der Leitha. Eine Besonderheit und gleichzeitig großes Problem stellt das Gymnasium in Schwechat dar. In der weiteren Umgebung gibt es nur in Schwechat, Bruck und Oberwaltersdorf ein Gymnasium. Der Schulstandort in Schwechat ist jedoch sehr überlaufen. Obwohl es erst 2012 einen Zubau gegeben hat, musste die Schule für 2018 bereits wieder SchülerInnen abweisen, nachdem es bereits sieben erste Klassen geben wird. (vgl. noen.at, 2017) Das erklärt, warum sich Akteure, wie die Bürgermeisterin von Schwechat, mehr Schulstandorte mit verschiedenen Schwerpunkten wünscht.

1130
SchülerInnen
im Jahr 2017

Im Großen und Ganzen ist zu bemerken, dass das Bildungsangebot mit der Größe der Gemeinde zunimmt.



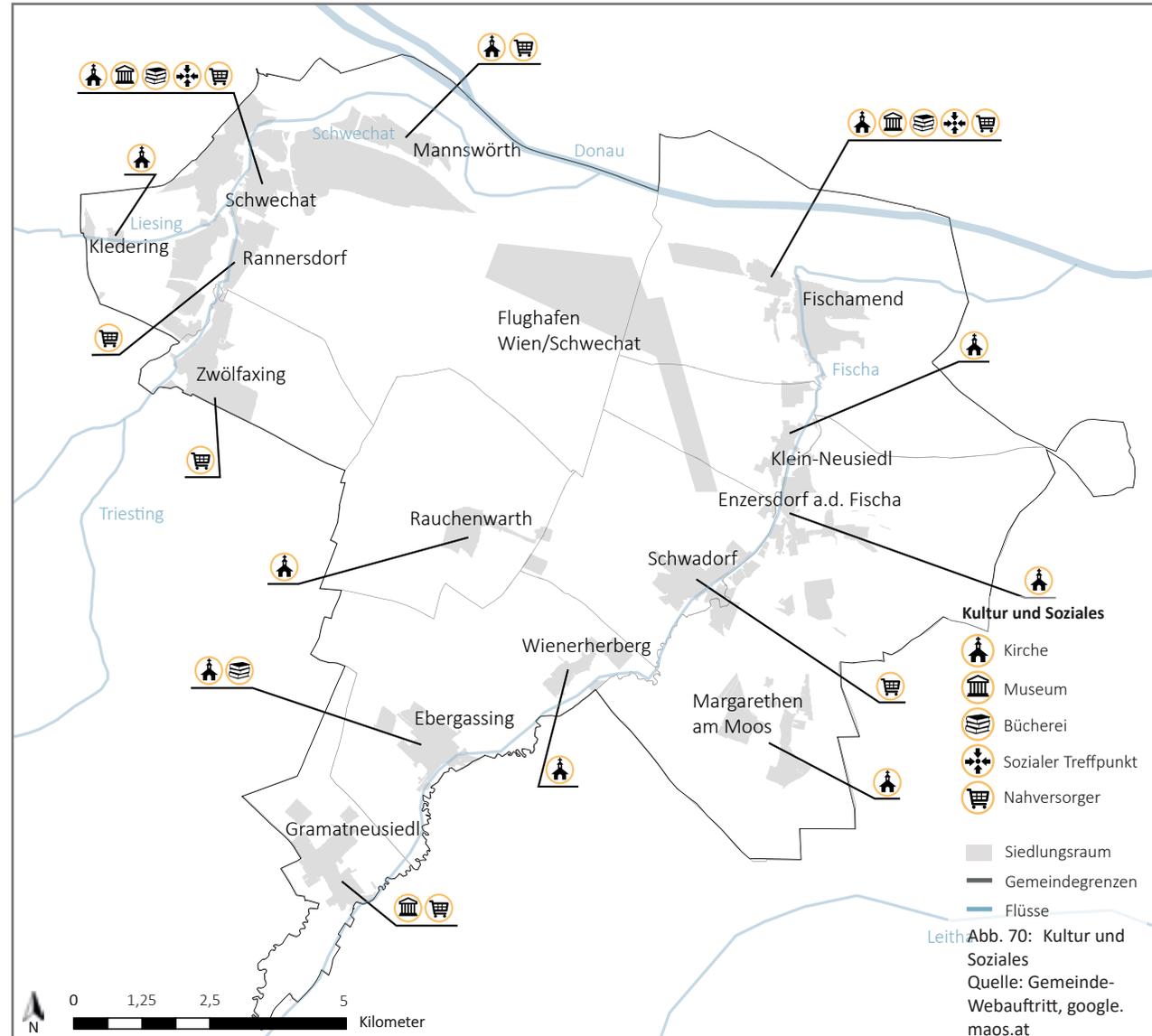


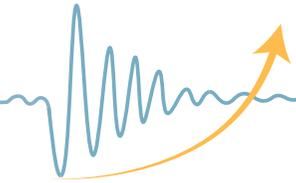
Soziale Infrastruktur

Kultur und Soziales

An Kulturangeboten und sozialen Einrichtungen mangelt es in der Region nicht. Institutionen, wie Pfadfindergruppen und Jugend- und Kulturzentren bilden soziale Treffpunkte für die Jugend.

Nahversorger sind nahezu in jeder Gemeinde zu finden, damit auch die ältere Bevölkerungsschicht leicht den täglichen Bedarf erledigen kann. Diese Einrichtungen stärken den Zusammenhalt und besonders BewohnerInnen, die lange in der Gemeinde leben, nutzen diese Einrichtungen gerne. Die Vereine organisieren teilweise auch Veranstaltungen und geben so auch BewohnerInnen, die keine Mitglieder sind, die Möglichkeit, sich in das soziale Leben einzubringen.





Soziale Infrastruktur

Fazit

Die soziale Infrastruktur ist in der Region unterschiedlich verteilt. Gerade die großen Gemeinden wie Schwechat und Fischamend haben ein ausgiebiges Angebot an sozialer Infrastruktur. Dort findet man außerdem die größten sozialen Treffpunkte und attraktive Räume für Jung und Alt. Obwohl die kleineren Gemeinden mit diesem Angebot oft nicht ganz mithalten können, wissen sie sich zum Beispiel mit Kooperationen zwischen den Gemeinden zu helfen. Hat eine Gemeinde selbst keinen Arzt vor Ort, keine Apotheke oder keine eigene Volksschule für seine Schulkinder, gibt es diese in naher Umgebung. Doch auch das vorhandene Netz an sozialer Infrastruktur läuft Gefahr bei raschem Bevölkerungswachstum überlastet zu werden. Wird eine Schule oder ein Kindergarten ausgebaut, kann es bereits einige Jahre später bereits zu einem erneuten Platzmangel kommen.

- Vielzahl an Schul- und sozialen Einrichtungen
- vorhandenes Angebot wird gern genutzt und kommt bei Bevölkerung gut an

- mehrere Schulstandorte mit unterschiedlichen Schwerpunkten vorhanden
- Treffpunkte für Jugendliche können ausgebaut werden

- kein Angebot für höhere Bildung
- nicht in jeder Gemeinde ein Nahversorger/Arzt vorhanden
- jeder auf das eigene Auto angewiesen

- keine Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur in Hinblick auf Bevölkerungszuwachs
- kleine Ortskerne werden teilweise vernachlässigt



Abb. 72: Gasthaus Felmeyer in Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme



Abb. 71: St. Anna Kloster Mannersdorf
Quelle: eigene Aufnahme

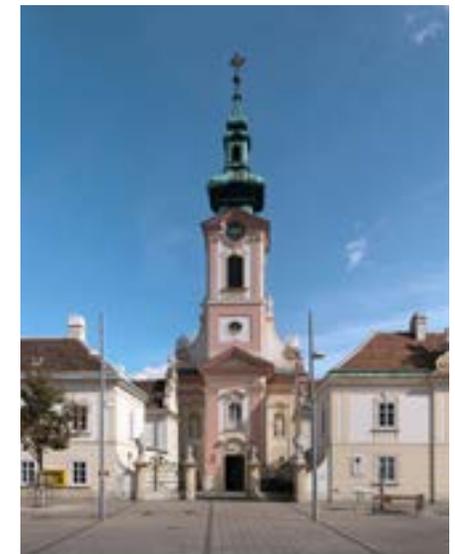
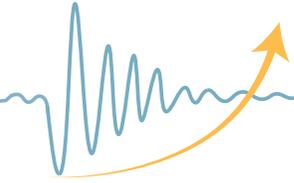


Abb. 73: Kirche St. Jakob in Schwechat
Quelle: wikimedia.org





NATURRAUM



Naturraum

Grünraum und Erholungsgebiete

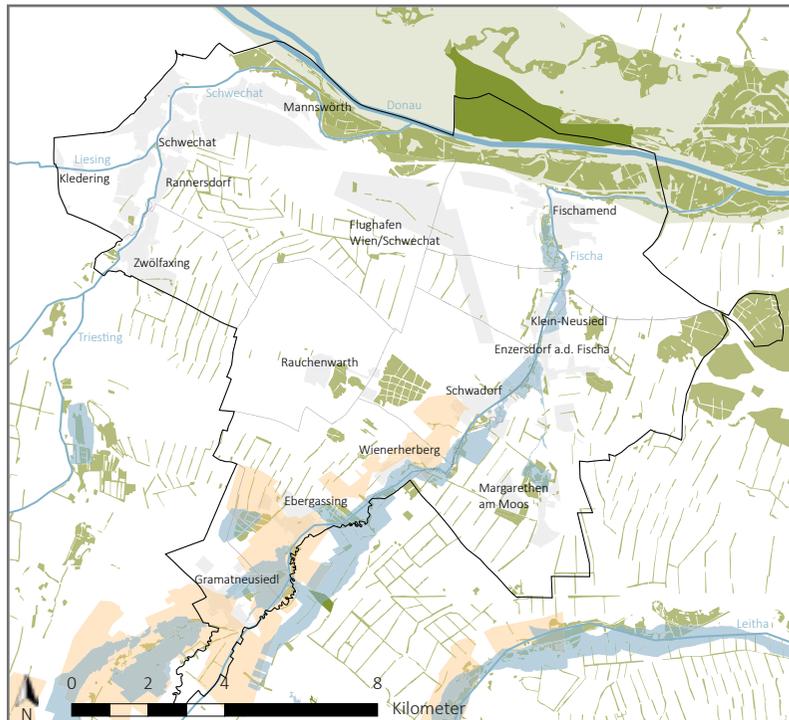
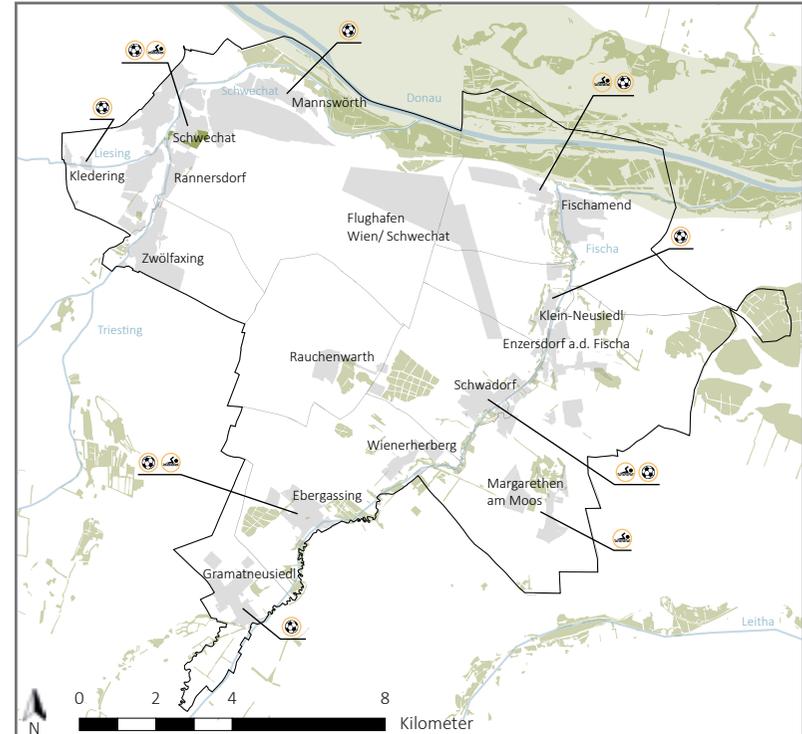
Die Region Römerland Carnuntum West weist eine heterogene naturräumliche Struktur auf und ist großteils von Grünflächen bedeckt. Auffallend ist, dass sich die Grünräume entlang der Flüsse orientieren - der Nationalpark Donauauen im Norden entlang der Donau und die kleinen Gewässer Schwechat, Fischa und Leitha, mit deren Freiräumen, bieten für viele BewohnerInnen der Region einen Naherholungsort. Die Gebiete stehen ihnen zum Spazieren, Gassi gehen, Laufen, Radfahren etc. zu Verfügung und stellen somit einen Raum dar, der zur Erholung dient und nicht wegzudenken wäre.

Erholung

-  Schwimmbad
-  Sportplatz

-  Siedlungsraum
-  Nationalpark Donau-Auen
-  Waldfläche
-  Naherholungsgebiete
-  Gemeindegrenzen
-  Flüsse

Abb. 75: Erholungsräume
Quelle: google.maps.at, eigene Darstellung

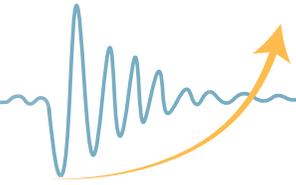


Grünraum

-  Nationalpark Donau-Auen
-  Naturschutzgebiet
-  Feuchte Ebene - Leithaauen
-  Natura 2000 Vogelschutzgebiet
-  Waldfläche
-  Windschutzgürtel
-  Siedlungsraum
-  Gemeindegrenzen
-  Flüsse

Abb. 74: Grünraum
Quelle: atlas.noe.gv.at, eigene Darstellung

Die Region bietet neben den Naherholungsräumen entlang der Flüsse auch noch weitere Erholungsgebiete. In Schwechat gibt es große Parks, in denen Yogatreffen, Schulschlusspicknicks oder ein Sommerkino veranstaltet werden, um die unterschiedlichen Facetten eines Grünraumes den Bewohnern näherzubringen. Sportplätze und Schwimmbäder bieten in dieser Hinsicht auch eine Möglichkeit, sich im Freien aufzuhalten.



Naturraum

Naturräumliche Gliederung

Prägendstes Element des Naturraums ist die Rauchenwarther Platte, eine große Schotterplatte, die auch dementsprechend zum Beispiel bei der Gemeinde Rauchenwarth zum Schotterabbau genutzt wird. Westlich schließt sich eine weitere Schotterplatten an. Umgeben wird dieses Gebiet von den Donauauen im Norden, ein großes Naturschutzgebiet mit einer vielfältigen Flora und Fauna und der Fischa-Niederung.

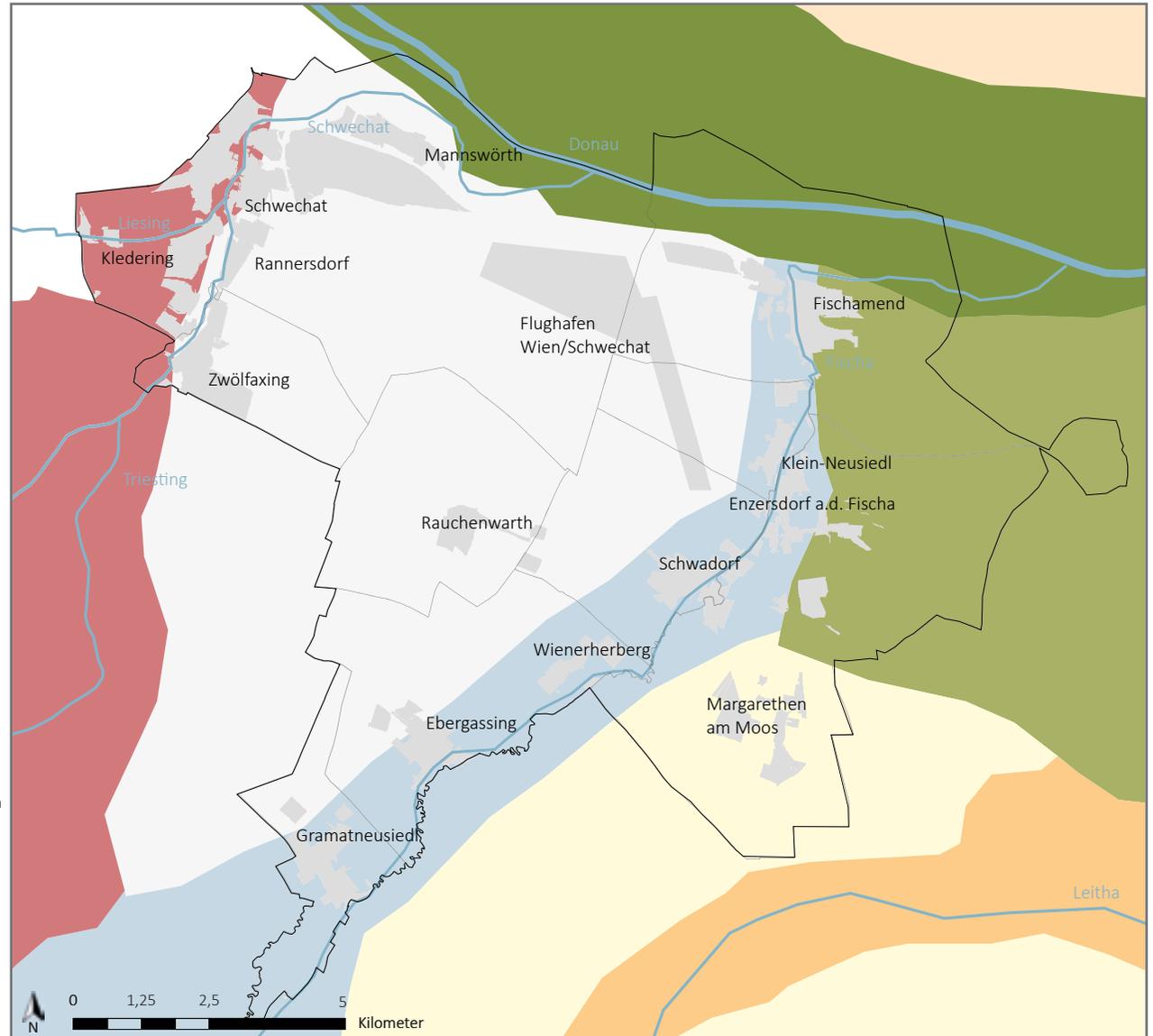
Das Gebiet wird also von Schotterplatten und Flüssen geprägt, wobei beide Naturräume dementsprechend genutzt werden. Die Flüsse stellen Lebensadern dar, während die Schotterplatten auch zum Rohstoffabbau genutzt werden und so wirtschaftlich bedeutend sind. (vgl. rauchenwarth.gv.at, 2018)

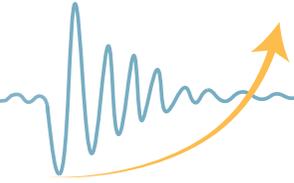
Naturräumliche Gliederung

- Nationalpark Donau-Auen
- Marchfeld
- Rauchenwarther Platte
- Leitha-Niederung
- Piesting- Fischa Niederung
- Schotterfluren zwischen Fischa und Leitha
- Schotterfluren- Leopoldsdorfer Platte
- Arbesthaler Hügelland

- Siedlungsraum
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 76: Naturräumliche Gliederung
Quelle: eigene Darstellung





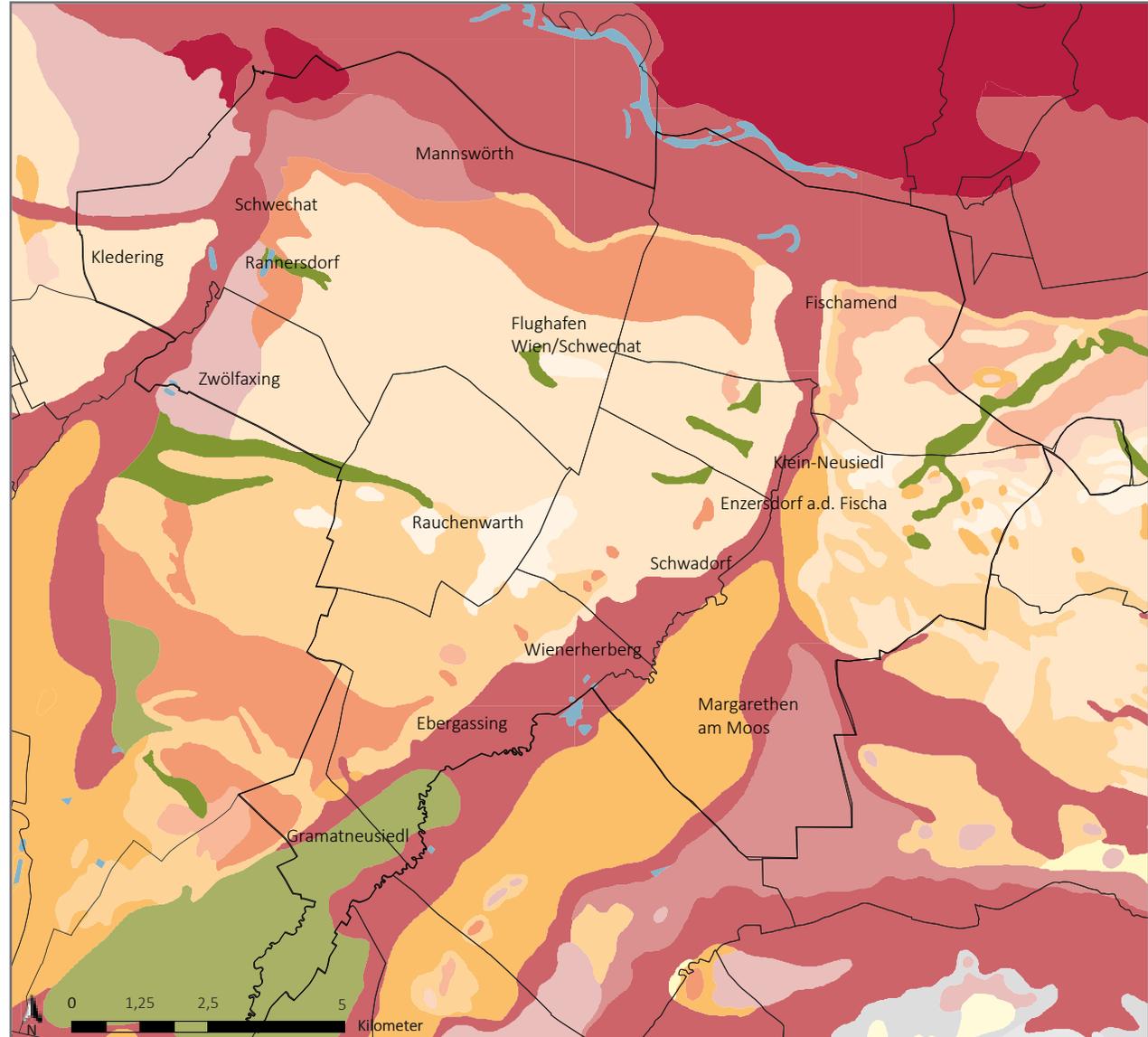
Naturraum Geologie

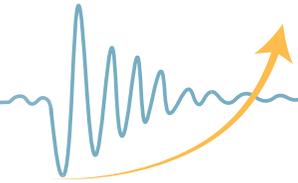
Herauszuheben ist hier der Löss, ein sehr fruchtbarer Boden, der auch gerne zum Weinanbau genutzt wird und circa zwei Drittel der Fläche des Gebiets einnimmt. Er bildet die Grundlage für die Landwirtschaft in der Region. (vgl. wein.com)

Geologie

- Talfüllung- älterer Talboden (Kies, Sand)
- Talfüllung- Jüngster Talboden (Kies, Auelehm)
- Niederterrasse (Kies, Sand)
- Hochterrasse (lokal tektonisch abgesenkt), meistens mit Deckschichten von Löss und Lehm; Riss (Kiss, Sand)
- Jüngerer Deckenschotter (tieferes Niveau), meistens mit Deckschichten von Löss und Lehm
- Jüngerer Deckenschotter (höheres Niveau), meistens mit Deckschichten von Löss und Lehm
- Älterer Deckenschotter, meistens mit Deckschichten von Löss und Lehm; Günz
- Steinfeldschotter; Riss- Würm (Kies, Grobsand)
- Ton, Sand, Kies, lokal Lignit und Süßwasserkalk- Gbely-Formation i.d. Slowakei
- Löss, Lösslehm
- Plio-Pleistozäne Schotter in verschiedenen Höhenlagen, meistens mit Deckschichten von Löss und Lehm, westl. Amstetten z.T. nur Verebnungsniveaus
- Sedimente des Pannonium i.A.
- Terrassensedimente i.A. (Kies, Sand)
- Inzersdorfer Tegel, Congerietegel
- Ton vorwiegend
- Trockental
- Vernässung, Moor
- Gewässer
- Gemeindegrenzen

Abb. 77: Geologie
Quelle: eigene Darstellung





Naturraum Gewässer

Die drei wichtigsten Gewässer im Gebiet sind die Donau, die Schwechat und die Fischa.
Die Donau stellt nicht nur eine übergeordneten Grünraum, sondern auch einen wichtigen Wasserweg für den Gütertransport dar.

Hingegen sind die Fischa und die Schwechat, wie bereits in der Einleitung erwähnt, Siedlungsachsen.

Donau

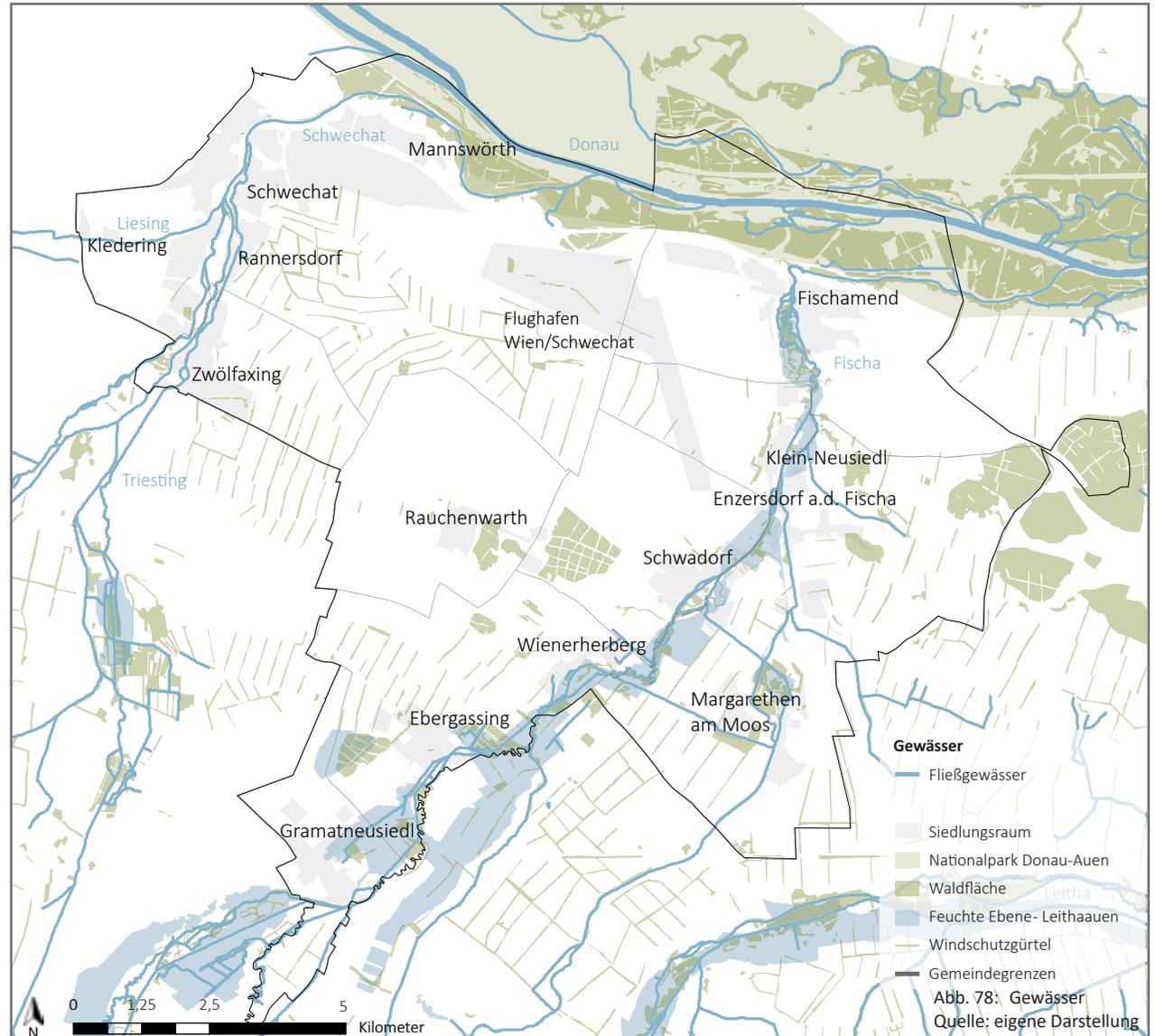
Mit einer Länge von 2.800 km ist sie der zweitlängste Fluss Europas. Sie ist ein wichtiger Lebensraum, Naturraum und Grundlage für die Landwirtschaft in vielen Teilen Europas.

Schwechat

Die Schwechat ist mit einer Länge von 62 km ein relativ kurzer Fluss und fließt ebenso wie die Fischa in die Donau. Früher wurde sie intensiv für den Holztransport genutzt, heute sind die dafür gebaute Anlagen ein Denkmal. (vgl. wasseraktiv.at)

Fischa

Entlang der Fischa reihen sich viele Gemeinden der Region auf. Problematisch ist das Hochwasser, da der Fluss direkt durch die Gemeinden fließt. Die Fischa wird darüber hinaus auch zur Fischerei genutzt.





Was sind Hochwasserabflussbereiche?

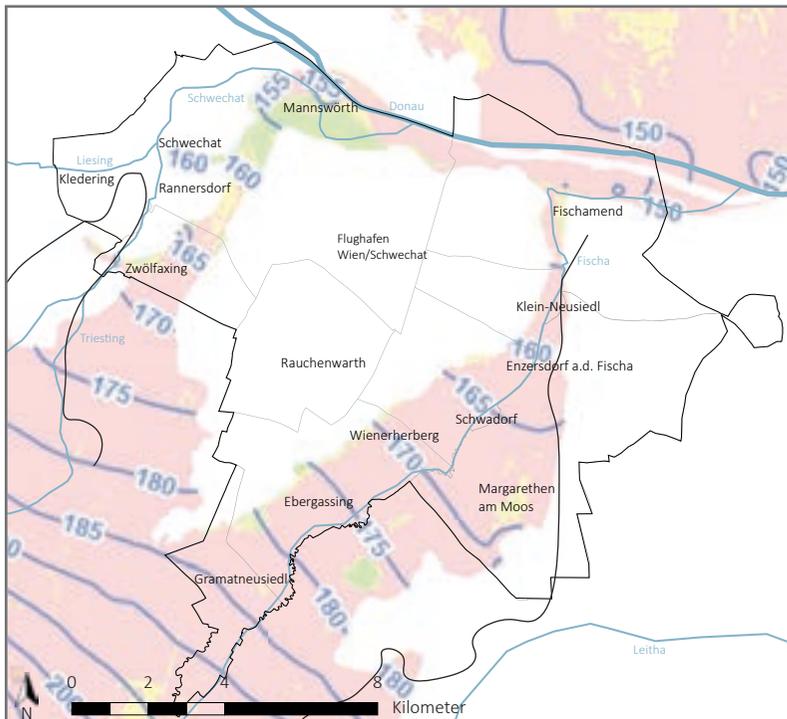
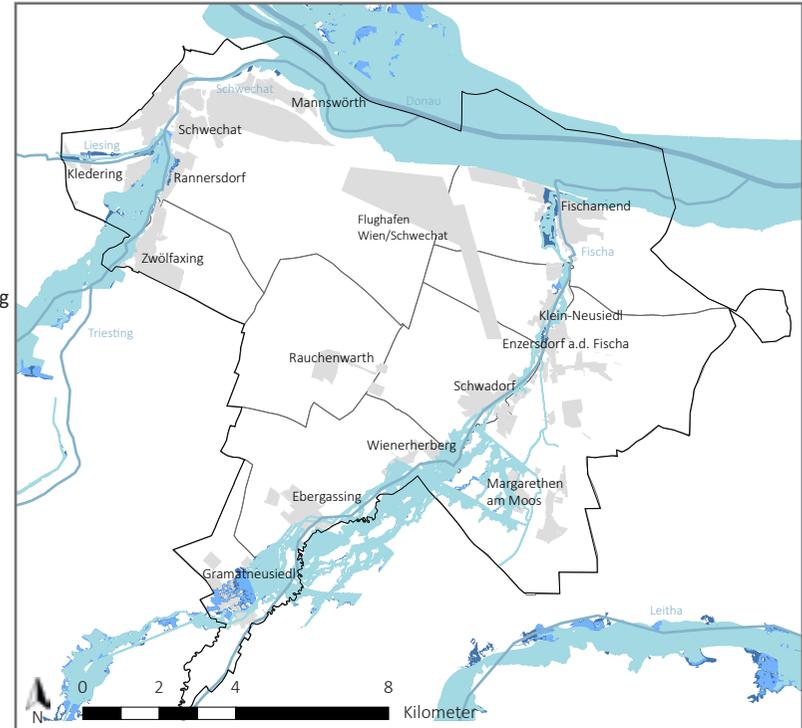
Hochwasserabflussbereiche sind jene Flächen, die bei Hochwasser überflutet werden. Dieses Ereignis tritt statistisch gesehen alle 30, 100 oder 300 Jahre auf. Bei dem 30-jährigen Hochwasser kommt nur eine geringe Wassermenge zusammen, wohingegen bei einem 300-jährigen Hochwasser die Überflutungsgefahr am höchsten ist. Oft kann man die Hochwasserstände anhand einer Markierung an wichtigen Gebäuden einer Gemeinde erkennen. (vgl. data.gv.at, 2018)

Hochwasser

- 30-jähriges HW
- 100-jähriges HW
- 300-jähriges HW

- Siedlungsraum
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 80: Hochwasser
Quelle: eigene Darstellung



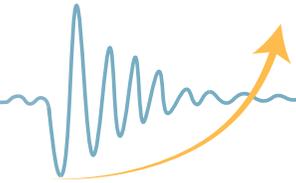
Flurabstand

- GW-Flurabstand >4m
- GW-Flurabstand 2 - 4m
- GW-Flurabstand <2m

- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 79: Grundwasser
Quelle: statistik.at

Grundwasser ist das unterirdische Wasser, das die Hohlräume der Erdrinde ausfüllt. Dieses Wasser entsteht durch das Versickern von Niederschlag oder durch Migration aus Seen und Flüssen. Die Bewegung des Grundwassers wird nahezu ausschließlich von der Schwerkraft und den durch die Bewegung selbst ausgelösten Reibungskräften bestimmt. Der Flurabstand bezeichnet den Abstand zwischen Geländeoberfläche und der Grundwasseroberfläche. Für die Region ist das Wissen über den Stand des Grundwassers vor allem für die Landwirtschaft relevant. Bei Gebieten mit geringem Flurabstand – wie es in der Karte gekennzeichneten Bereichen der Fall ist – gilt eine besondere Empfindlichkeit, die besondere Maßnahmen erfordert. (vgl. chemie.de, 2017)



Naturraum

Fazit

Der Naturraum wird geprägt von Schotterplatten und den Flüssen Donau, Schwechat und Fischa. Diese naturräumlichen Phänomene stellen Stärken da, können aber zu Gefahren werden, wenn sie nicht richtig genützt oder übernutzt werden. Die Flüsse sind die Siedlungsachsen im Gebiet, wobei sie auch als Naherholungsgebiete genutzt werden. Bedeutend sind aber auch die Schotterplatten, da sie den Grundstein für den Rohstoffabbau darstellen. Bei den Gewässern ist vor allem der niedrige Flurabstand erwähnenswert, der bei landwirtschaftlichen Flächen und bei der Ausweisung von Bauland eine wesentliche Rolle spielt.

Somit bietet die Region eine vielfältige Natur, die aber auch dementsprechend intensiv genutzt wird.



Abb. 81: Fischa
Quelle: eigene Aufnahme

- vielfältige Flora und Fauna vorhanden
- verschiedenste Erholungs- und Freizeitangebote
- Mikroklima reguliert die Temperatur

- Hochwassergefahren
- Siedlungsentwicklung kann durch die naturräumlichen Gegebenheiten begrenzt sein

- Potential für zukünftige Tourismusentwicklungen durch die vielfältige Natur
- Weiterentwicklung des Bestands und Schaffung von neuem Grünraum

- mögliche Bedrohung durch 3. Piste, Tourismus, Bevölkerungswachstum, Extremwetterlagen



Abb. 82: Spielplatz in Schwadorf
Quelle: eigene Aufnahme

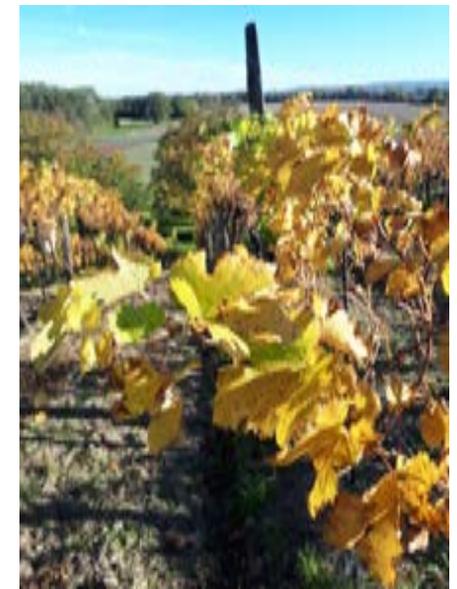
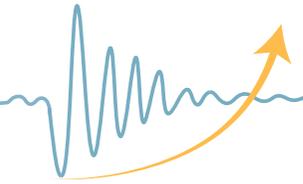


Abb. 83: Weinreben
Quelle: eigene Aufnahme



WIRTSCHAFT



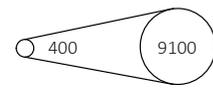
Wirtschaft

Erwerbssituation

Die Erwerbsquote im gesamten Gebiet liegt bei etwa 80% - dieser Wert liegt leicht über dem niederösterreichischen Durchschnitt von 79%. Sie variiert im gesamten Gebiet nur minimal. Auch die Verteilung der Selbstständigen und Unselbstständigen weist eher geringe Schwankungsbreiten im Gebiet auf.

Stärker sind die Schwankungen bei den Arbeitslosen: Die höchste Quote zeigen Schwechat und Ebergassing mit 8-9% auf. Dieser Wert liegt mehr als zwei Prozent über der niederösterreichischen Arbeitslosenquote von 6,2% - wobei beinahe alle Gemeinden diesen Wert überschreiten.

Diese hohen Werte sind vor allem auf das mäßige Wirtschaftswachstum sowie eine hohe Altersarbeitslosigkeit zurückzuführen, sie sind aber seit 2017 wieder eher rückläufig (vgl. Statistik Austria, 2016).

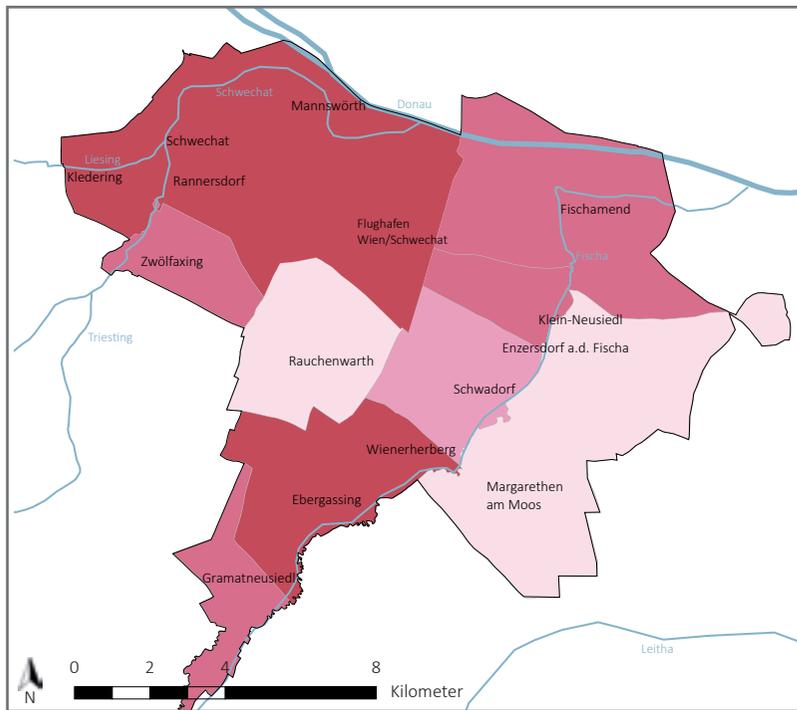
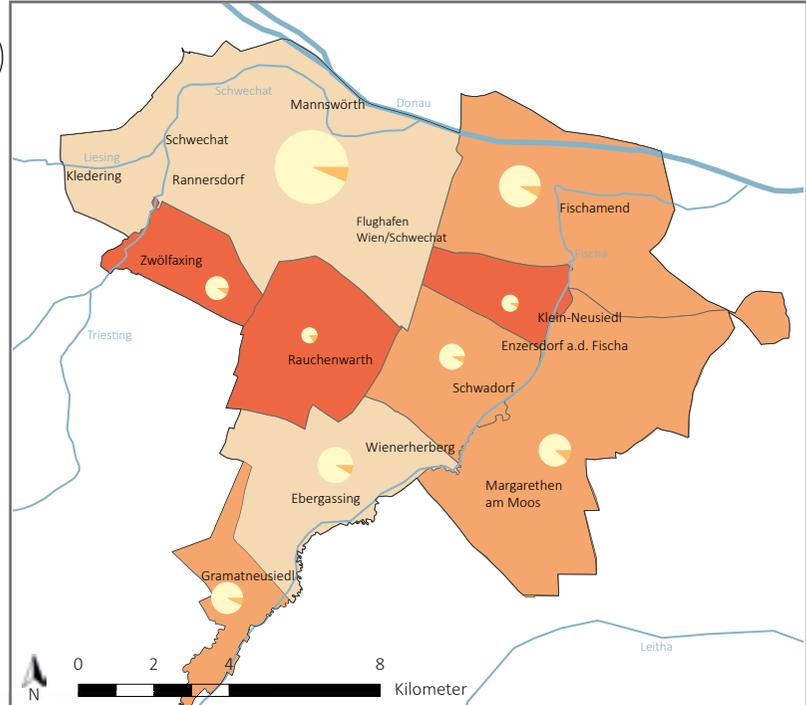


Erwerbstätige



— Gemeindegrenzen
— Flüsse

Abb. 85: Verhältnis Erwerbstätige
Quelle: statistik.at



— Gemeindegrenzen
— Flüsse

Abb. 84: Arbeitslosenquote
Quelle: statistik.at



Erwerbstätige (15- bis 64-Jährige)

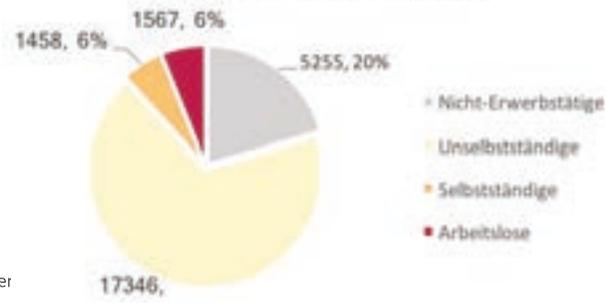
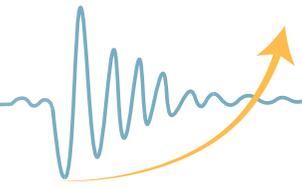


Abb. 86: Erwerbstätige
Quelle: statistik.at

80 %
Erwerbsquote

7,65%
Arbeitslosenquote



Wirtschaft

Erwerbstätige nach Wirtschaftssectoren

Die Karte zeigt die Arbeitsplätze der BewohnerInnen. Die Unterteilung in drei Sektoren weist die typische, stark dienstleistungsorientierte Wirtschaftsstruktur Österreichs auf. Hingegen sind im Sektor „Landwirtschaft“ nur zwei Prozent der Bevölkerung beschäftigt – das ist sehr wenig, bedenkt man die Relevanz, die die Landwirtschaft für das Gebiet hat. Rauchenwarth, eine der kleinsten Gemeinden im Gebiet, hat mit 8% den „stärksten“ Landwirtschafts-Sektor. Unterteilt man die Wirtschaftssectoren weiter in die ÖNACE-Sektoren, fällt auf, dass besonders der Bereich „Verkehr“, bedingt durch den Flughafen, viele Erwerbstätige auf sich vereinigt. Auch die „Herstellung von Waren“ sowie der „Handel“ sind wichtige Sektoren, besonders in den großen Gemeinden Schwechat und Fischamend (vgl. Statistik Austria, 2016).

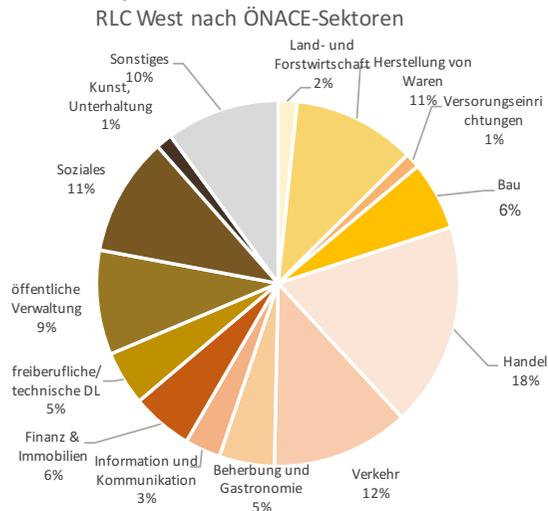
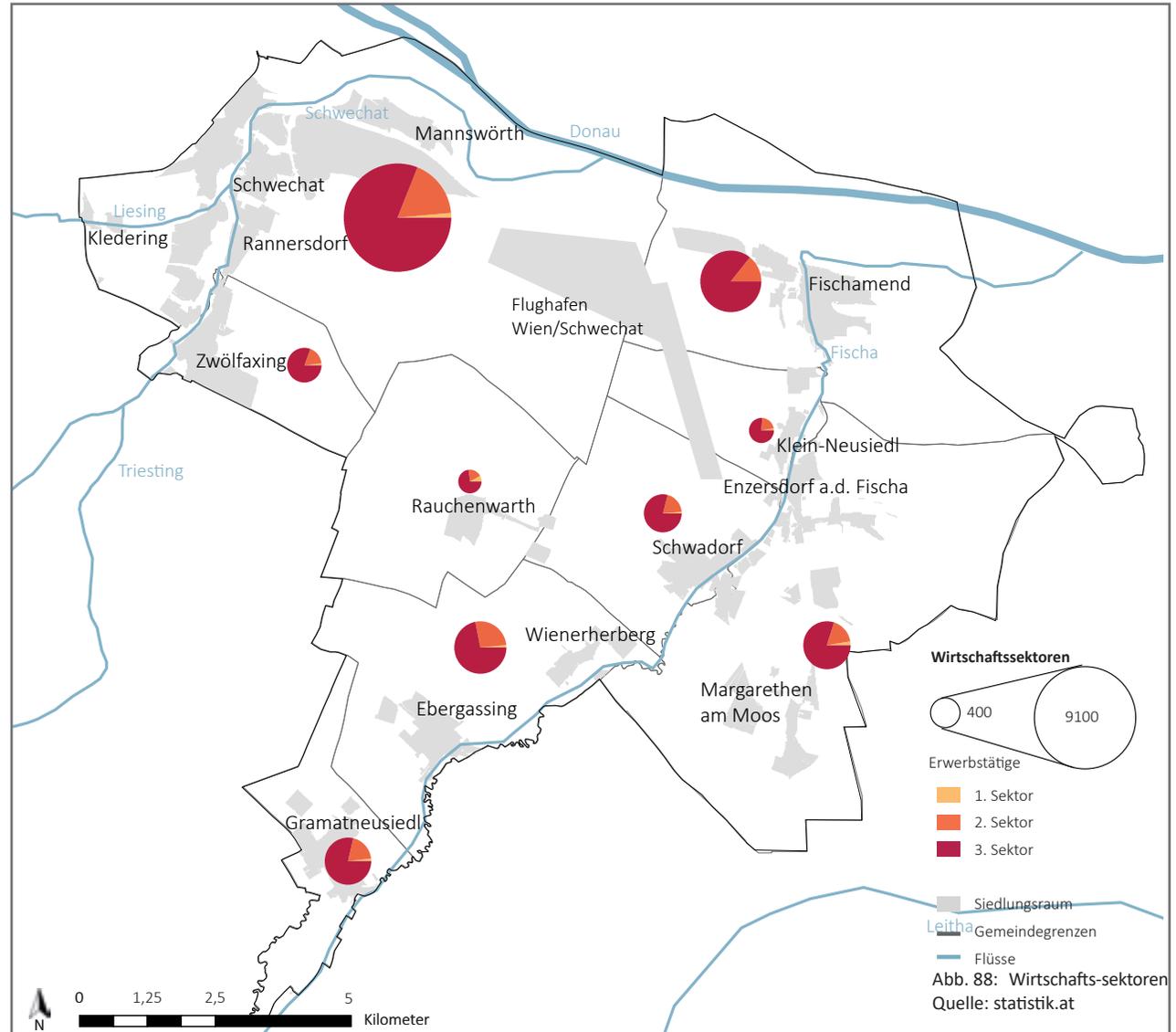


Abb. 87: RLC-West nach ÖNACE-Sektoren
Quelle: statistik.at





Wirtschaft

Landwirtschaft

Aus den Diagrammen ist vor allem ein sehr eindeutiger Trend abzulesen: Die landwirtschaftlich genutzte Fläche wird größer (in 10 Jahren um 50%), die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe hat sich jedoch verringert. Ausreißer stellen hierbei wieder Schwechat und Fischamend dar: Hier hat sich die Anzahl der Betriebe erhöht, in Schwechat gibt es beispielsweise statt 47 bereits mittlerweile 67 Betriebe. In den ländlichen Betrieben sank die Anzahl jedoch teilweise drastisch.

Die landwirtschaftlich genutzte Fläche steigt in etwa der Hälfte der Gemeinden leicht an, Schwechat liegt wieder weit darüber mit einem dreimal so hohen Flächenverbrauch wie im Jahr 1999.

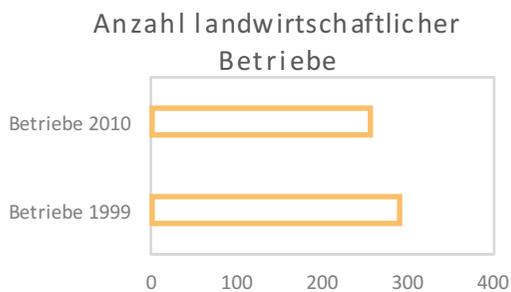
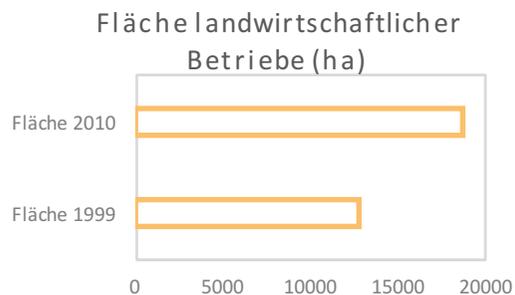


Abb. 89: Landwirtschaft
Quelle: statistik.at, eigene Bearbeitung

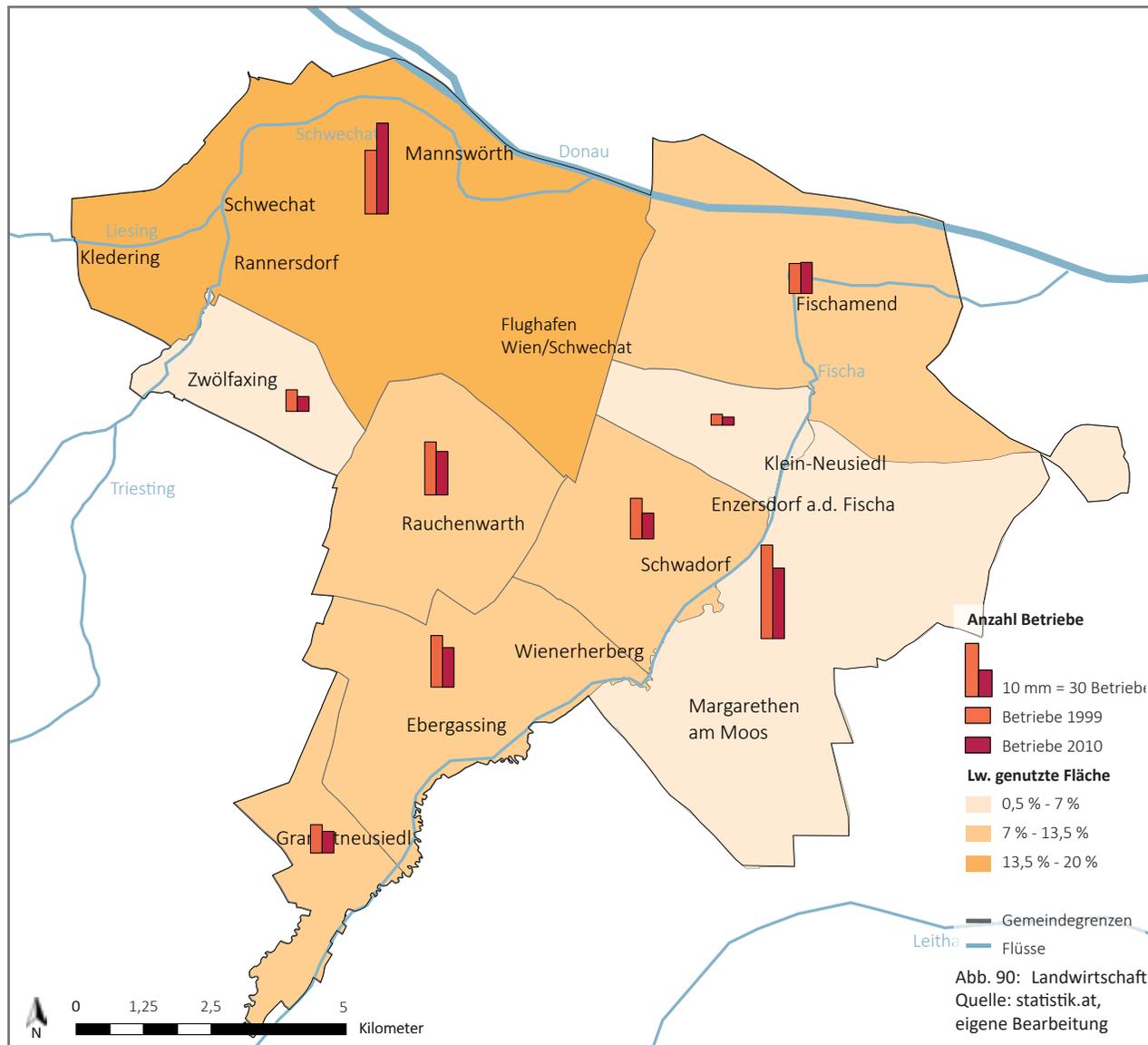
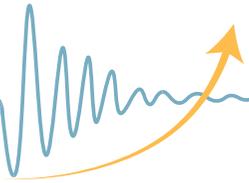
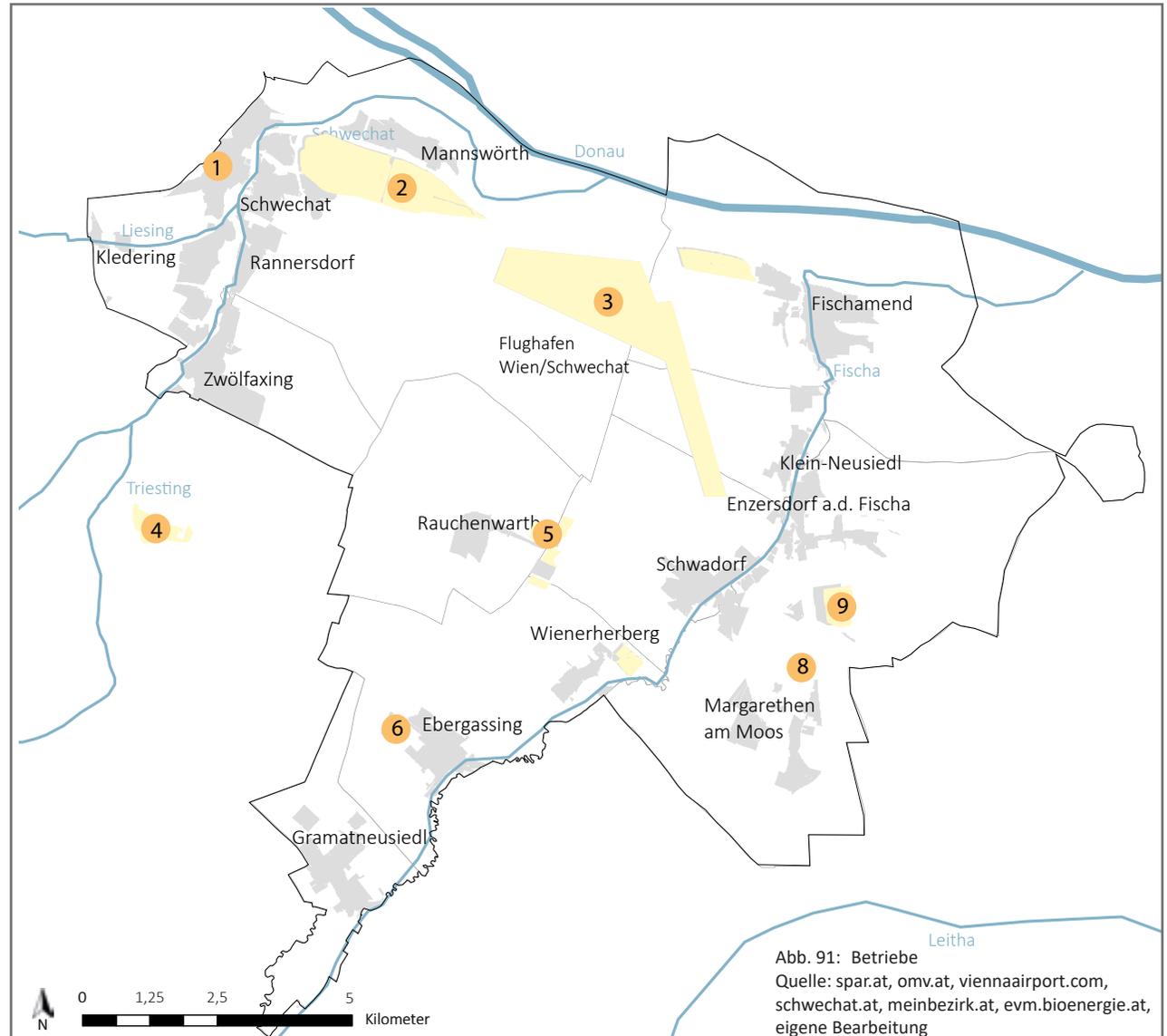


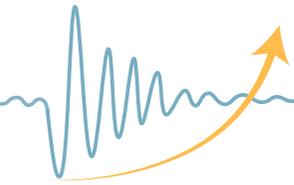
Abb. 90: Landwirtschaft
Quelle: statistik.at, eigene Bearbeitung



Wirtschaft Betriebe

- 1 Schwechater Bier**
60 Beschäftigte
800000 hl Bier im Jahr
gegründet im 17. Jh.
- 2 OMV**
1.000 Beschäftigte
10 Mio. € Umsatz/Jahr
1,42 km² Fläche
- 3 Flughafen Wien**
20.000 Beschäftigte am Areal
741,6 Mio. € Umsatz/Jahr
- 4 Neotrans**
- 5 Schotterabbau**
- 6 Tomatenplantage „Red Tomatoes“**
280 Beschäftigte
4.000 Tonnen Tomaten im Jahr
(entspricht Jahres“bedarf“ Salzburgs)
85 Arbeitsplätze
- DLH**
- 7** 800-900 Beschäftigte verschiedener Firmen
Fertigstellung 2021
keine Umweltverträglichkeitsprüfung
- 8 Spar**
150 Beschäftigte
Nähe zu Wien --> CO₂-Rückgang um 1.500 t





Wirtschaft

Fazit

- hohe Erwerbsquote in beinahe allen Gemeinden
- einige starke und bekannte Unternehmen (OMV, Flughafen)

- Emissionen und andere ökologische Probleme
- teilweise ungünstige Lage der Unternehmen in Hinblick auf überregionale Anbindung

- innovative Landwirtschaftsformen
- Tourismus also möglicher weiterer Wirtschaftszweig

- weitere Infrastrukturprobleme durch Ausbau der bereits vorhandenen Firmen
- Verhinderung des Wirtschaftswachstums aufgrund der nicht genehmigten 3. Piste



Abb. 93: OMV
Quelle: noen.at



Abb. 92: Tomatenplantage
Quelle: meinbezirk.at



Abb. 94: Logistikzentrum Enzersdorf
Quelle: meinbezirk.at



Wirtschaft

Fazit

Die Region ist Standort vieler hochrangiger Betriebe. Nicht nur der Flughafen, auch andere bekannte Unternehmen wie die OMV oder Spar siedelten sich hier an. Es entstanden viele Arbeitsplätze in der Region und immer noch ist das Römerland Carnuntum West ein prominenter Standort für neue Betriebsansiedelungen.

Bei der Erwerbssituation ist vor allem die relativ hohe Erwerbs-, aber auch Arbeitslosenquote zu erwähnen. Schwechat hat die größte Anzahl an Beschäftigten zu verzeichnen, aber auch die höchste Arbeitslosenquote. Die Landwirtschaft, die in diversen Vorträgen als wichtiger Sektor benannt wurde, hat eine vergleichsweise geringe Anzahl an Erwerbstätigen zu verzeichnen.



FLUGHAFEN WIEN/SCHWECHAT

Flughafen Übersicht

Der Flughafen ist die „internationale Verbindung“ Niederösterreichs und Wiens. 2016 wurden hier  23,4 Mio. Passagiere und

 25 Mio. Verkehrseinheiten abgefertigt.

Hierbei werden  186 Destinationen angesteuert, die wichtigsten sind  London, Frankfurt und Zürich.

Der Flughafen erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. € 750 Mio, dennoch  sinken die CO2-Emissionen jährlich geringfügig.

(vgl. Flughafen Wien Geschäftsbericht, 2016)

Beschäftigte Flughafen-Areal

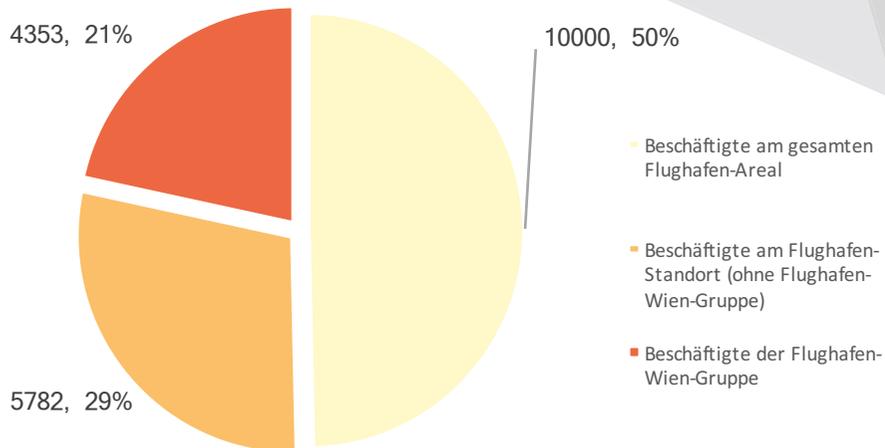


Abb. 95: Beschäftigte Flughafen-Areal
Quelle: Flughafen Wien Geschäftsbericht 2016, eigene Bearbeitung

Beschäftigte "Flughafen Wien"-Gruppe

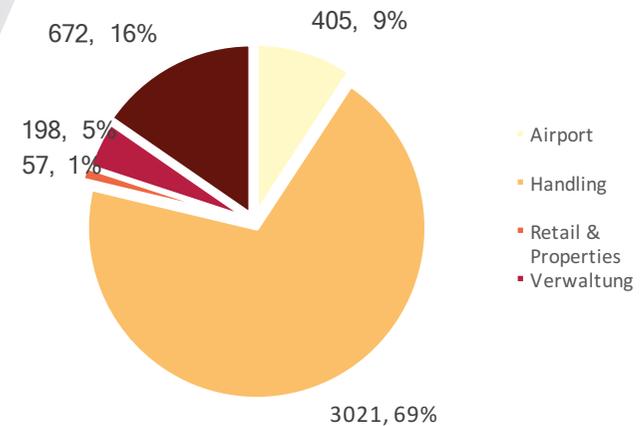
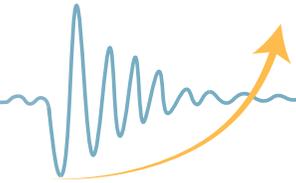


Abb. 96: Beschäftigte „Flughafen Wien“-Gruppe
Quelle: Flughafen Wien Geschäftsbericht 2016, eigene Bearbeitung

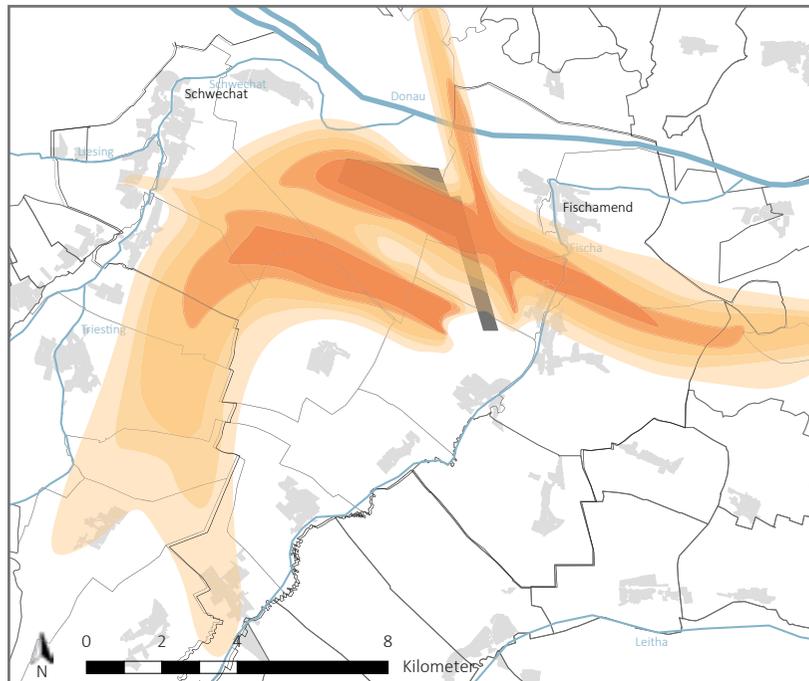


Flughafen Lärm

Die Lärmzonen werden in „Tag“ und „Nacht“ unterschieden – die Einflugschneisen unterscheiden sich hierbei. Die Lärmzonen sind in der Karte verortet, je nach Wohnort gibt es einen Finanzierungsbeitrag der Flughafen Wien AG. Dieser Beitrag liegt zwischen 50 und 100 Prozent und sieht folgende Maßnahmen vor:

- Verbesserung der Dichtheit der Fenster und Türen
- Fenstertausch
- Schalldämmlüfter

Mit zunehmender Nähe zum Flughafen erhöht sich natürlich der Finanzierungsbeitrag (vgl. Lärmschutzprogramm, 2017).



Lärmmissionen Nacht

- 45 db
- 48 db
- 50 db
- 54 db
- 57 db

- Siedlungsraum
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

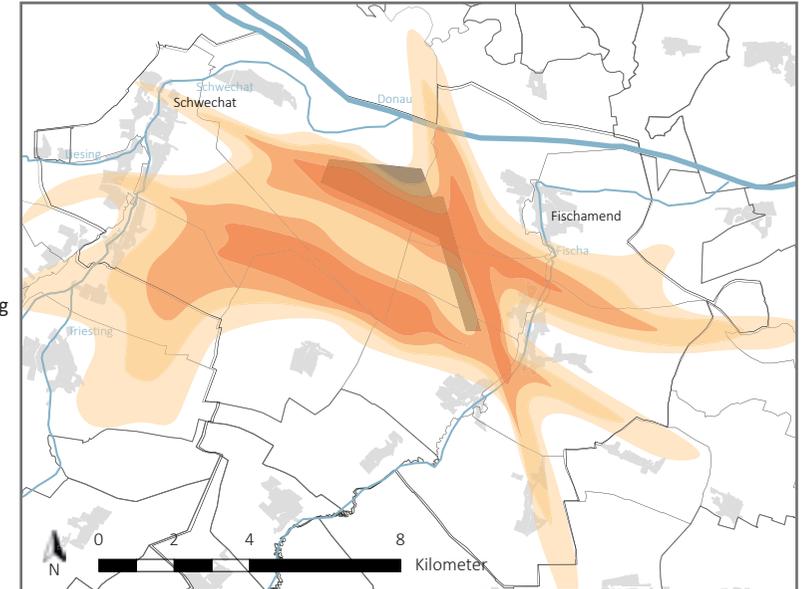
Abb. 97: Lärmmissionen Nacht
Quelle: laermschutzprogramm.at

Lärmmissionen Tag

- 54 db
- 57 db
- 60 db
- 65 db

- Siedlungsraum
- Gemeindegrenzen
- Flüsse

Abb. 98: Lärmmissionen Tag
Quelle: laermschutzprogramm.at



55db
normales Gespräch

60db
Nähmaschine

65db
Kantinenlärm

Was ist ein Lärmschutzprogramm?

Ein Lärmschutzprogramm dient dazu, die Gesundheit der AnwohnerInnen zu schützen und die Wohnraumqualität zu verbessern. Hierzu wurden Lärm-Obergrenzen definiert.

Das Lärmschutzprogramm des Flughafens wurde 1998 im Masterplan 2015 festgelegt, allerdings eigentlich in Hinblick auf die dritte Piste. Auf Initiative der Anrainergemeinden wurde beschlossen, dass das geplante Lärmschutzprogramm jedoch auf für die bereits bestehenden Pisten angewendet werden soll. Der Flughafen Wien wendet hierfür 35 Mio. € auf. (vgl. Lärmschutzprogramm, 2017)



„Eine Million zusätzliche Passagiere schaffen 1.000 neue Jobs am Airport.“

So wirbt die „drittepiste.at“-Seite des Flughafens für den Ausbau.

Durch die Aufhebung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts gegen den Bau der dritten Piste ist das Thema wieder aktuell. Die Debatte ist emotional extrem aufgeladen, es gibt sowohl extreme Befürworter als auch starke Gegner. Es stellen sich viele Fragen, beispielsweise:

Ist der Klimaschutz kein Thema?

„Bei den gemäß EU-Recht für Österreich gültigen CO₂-Zielen ist der Flugverkehr ausdrücklich ausgenommen. Das Klimaschutzgesetz kann für ein für frühestens 2025 geplantes Projekt gar nicht zur Anwendung kommen, da seine Gültigkeit 2020 ausläuft.“ Die Zertifikate sind allgemein von den Fluglinien und nicht von den Flughäfen zu erbringen. (Austrian Wings) Problematisch ist natürlich, dass dies keine Veränderung der CO₂-Bilanz bedeutet, sondern nur die Verantwortung verschiebt.

Gibt es Lösungsvorschläge?

Mitunter auf Grund des Baus der dritten Piste wurde das Projekt „**Vienna Airport Region**“ ins Leben gerufen, bei denen die den Flughafen umgebenden Gemeinden zusammenarbeiten.

Verringert die 3. Piste Zubringerflüge?

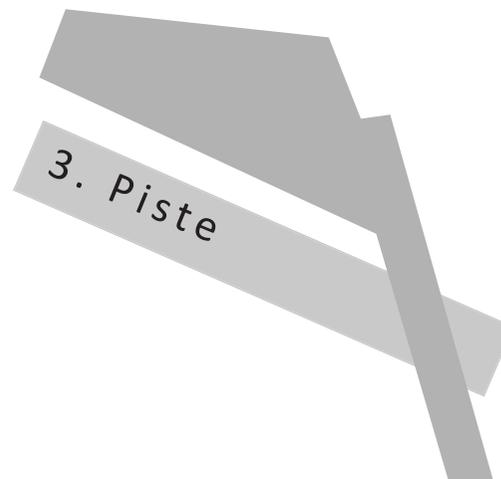
Viele Flüge finden immer noch in Zugdistanz statt. Jedoch würde die 3. Piste diese Anzahl nicht erhöhen – im Gegenteil: Der Ausbau soll auch den Flughafen Wien als „Drehscheibe“ stärken. Es erhöht sich offensichtlich nicht die Anzahl der Zubringerflüge, jedoch die Anzahl der Langstreckenflüge.

Was, wenn der Flugverkehr auf Nachbarflughäfen ausweicht?

Der Flughafen und die zugehörige Region fürchten damit einen Rückgang an Arbeitsplätzen und eine daraus resultierende Schwächung der Wirtschaft.

Ist die Zahl der zusätzlichen Arbeitsplätze überzogen?

Nach der oben angeführten Rechnung benötigt es 30 Millionen zusätzliche Passagiere für die beworbenen 30.000 neuen Jobs – das würde eine Verdoppelung des aktuellen Passagieraufkommens bedeuten.



1998: Masterplan
Flughafenausbau

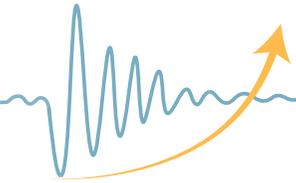
2001: Mediationsverfahren
u.a. gemeinsam mit Anrainergemeinden, Wiener Bezirken und Bürgerinitiativen

2012: positiver Bescheid der
UVP in der ersten Instanz

02.2017 Erkenntnis des BVwG
-> Aufhebung der UVP

09.2017 Verfassungsgerichtshof hebt Erkenntnis des BVwG auf - 3. Piste könnte nun doch gebaut werden.

Abb. 99: 3. Piste
Quelle: eigene Darstellung nach viennaairport.com, 2018



Flughafen

Vienna Airport Region

Die Vienna Airport Region besteht aus dem Flughafen und sieben Gemeinden:

- Enersdorf an der Fischa
- Fischamend
- Klein-Neusiedl
- Rauchenwarth
- Schwadorf
- Schwechat
- Zwölfaxing



Abb. 100: Vienna Airport Region
Quelle: viennaairportregion.com

Ziel des Vereins ist eine nachhaltige Entwicklung als **Wirtschafts- und Wohnstandort**, gemeinsames Marketing und den Flughafen hierbei als internationalen Werbeträger zu nutzen.

Es sollen also die Vorteile der jeweilige Vereinsmitglieder bestmöglich genutzt werden.

Weiters ist **Natur und Ökologie** ein Thema, sowie die Verbesserung der **Erreichbarkeit und Mobilität** im Gebiet und darüber hinaus.

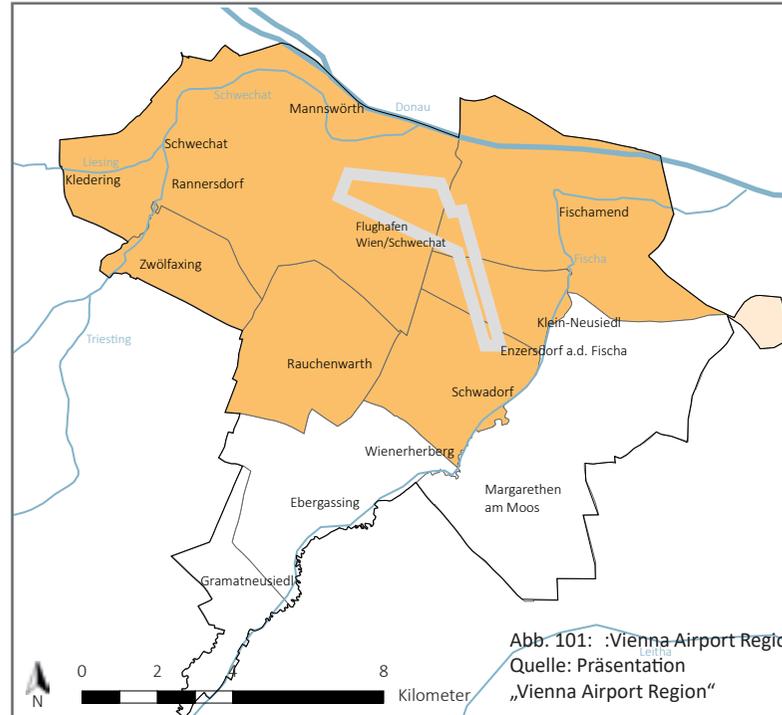


Abb. 101: Vienna Airport Region
Quelle: Präsentation
„Vienna Airport Region“

"Der Flughafen hat ein großes Gewerbepotential für die Bürger und das Dialogforum hilft sehr bei der Zusammenarbeit mit dem Flughafen, da alle Fragen stellen können."

Amtsleiter Klein-Neusiedl, Friedrich Ladits, 2017

26.000
BewohnerInnen
&
35.000
Arbeitsplätze
in der Region

Aktivitäten:

Wirtschafts- und Wohnstandort

Hierbei geht es darum, Informationen zu den Gemeinden möglichst einfach und rasch im Internet recherchieren zu können. Dazu wurde das Internet als Plattform gewählt. Betriebe, aber auch Wohnungen und Häuser können hier präsentiert werden – dadurch können beispielsweise einfacher neue MieterInnen oder Arbeitskräfte gefunden werden. So profitieren auch die Gemeinden von der mit dem Flughafen einhergehenden Anziehungskraft.

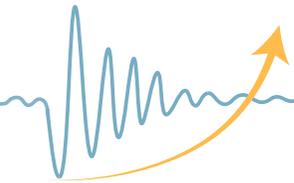
Natur und Ökologie

Es wird Wert auf die Wahrung von Landschaftskorridoren und Grünräumen gelegt. Auch Artenschutz und die Erhaltung der Gewässer sind Anliegen, die hier diskutiert werden. Der Flughafen steht natürlich in der Kritik, einen starken Eingriff in die Natur darzustellen – durch diese Maßnahmen sollen diese Auswirkungen verkleinert werden.

Erreichbarkeit und Mobilität

Der Schwerpunkt liegt hier auf Umfahrungen, die zu einem großen Teil fehlen und die Ortskerne entlasten würden. Im öffentlichen Verkehr ist die Verbindung nach Bratislava und Budapest Fokus, hier wird eine neue Bahntrasse geplant. Doch auch kleinregionale Mobilitätslösungen sind von Bedeutung: Die Gemeinden sollen untereinander gut verbunden und ohne Auto erreichbar sein.

(vgl. Präsentation Vienna Airport Region, 27.10.2017)



Flughafen

Fazit

- wichtiger Wirtschaftsstandort
- viele Arbeitsplätze
- weltweite Verbindung
- Vienna Airport Region

- Emissionen und andere ökologische Probleme (Bodenverdichtung)
- Verkehrsprobleme, besonders zwischen Wien und Schwechat

- 3. Piste als treibende Kraft für Wirtschaftswachstum
- Vienna Airport Region --> Sprungbrett zur besseren Zusammenarbeit

- weitere Umweltprobleme durch Ausbau des Flughafens
- Unsicherheit des Flugzeugs als Transportmittel in der Zukunft



Abb. 102: Demo
Quelle: meinbezirk.at



Abb. 103: Flughafen Wien/Schwechat
Quelle: wikimedia.org

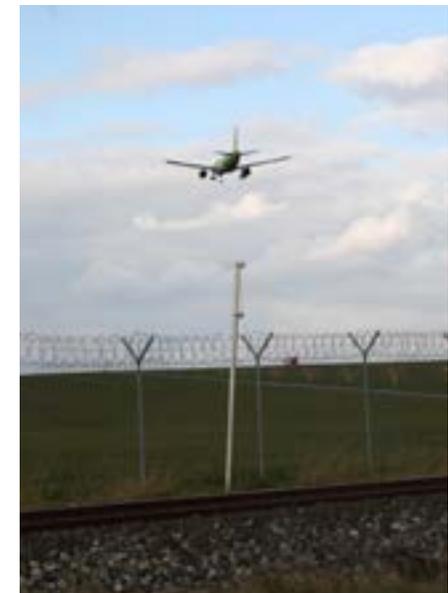
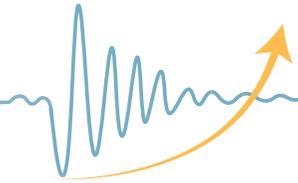


Abb. 104: Landendes Flugzeug
Quelle: eigene Aufnahme



Flughafen

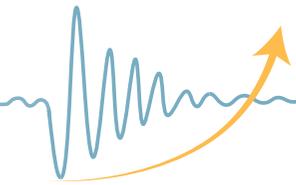
Fazit

Der Flughafen in Wien ist eindeutig ein, wenn nicht sogar das prägendste Element in der Region Römerland Carnuntum West. Ökonomisch, da er einen sehr großen Anteil der Arbeitskräfte darstellt, ökologisch, da er durch den (Flug-)Verkehr eine gewisse Schwäche und ein Risiko aufweist.

Sicher ist, dass er aber auch ein großes Potential für zukünftige Entwicklungen besitzt, beispielsweise durch den Bau der dritten Piste. Projekte wie die „Vienna Airport Region“ sollen helfen, die Akzeptanz des Flughafens zu erhöhen und darüber hinaus neue Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Gemeinden und dem Flughafen zu entwickeln.



STRUKTURKARTE



Strukturkarte

Strukturkarte

Strukturkarte

- Wien
 - Gemeinden
 - Gemeinden außerhalb der Teilregion
 - Donauauen
 - Günraum
 - Betriebe
 - Lärmschutzzone
 - Lande- und Startbahn
 - Teilregion
 - Verkehrsströme
 - Zugverbindungen
 - Flüsse
 - Donau
 - Bundesgrenze
 - Flughafen
- 18.000 EW
 300 EW

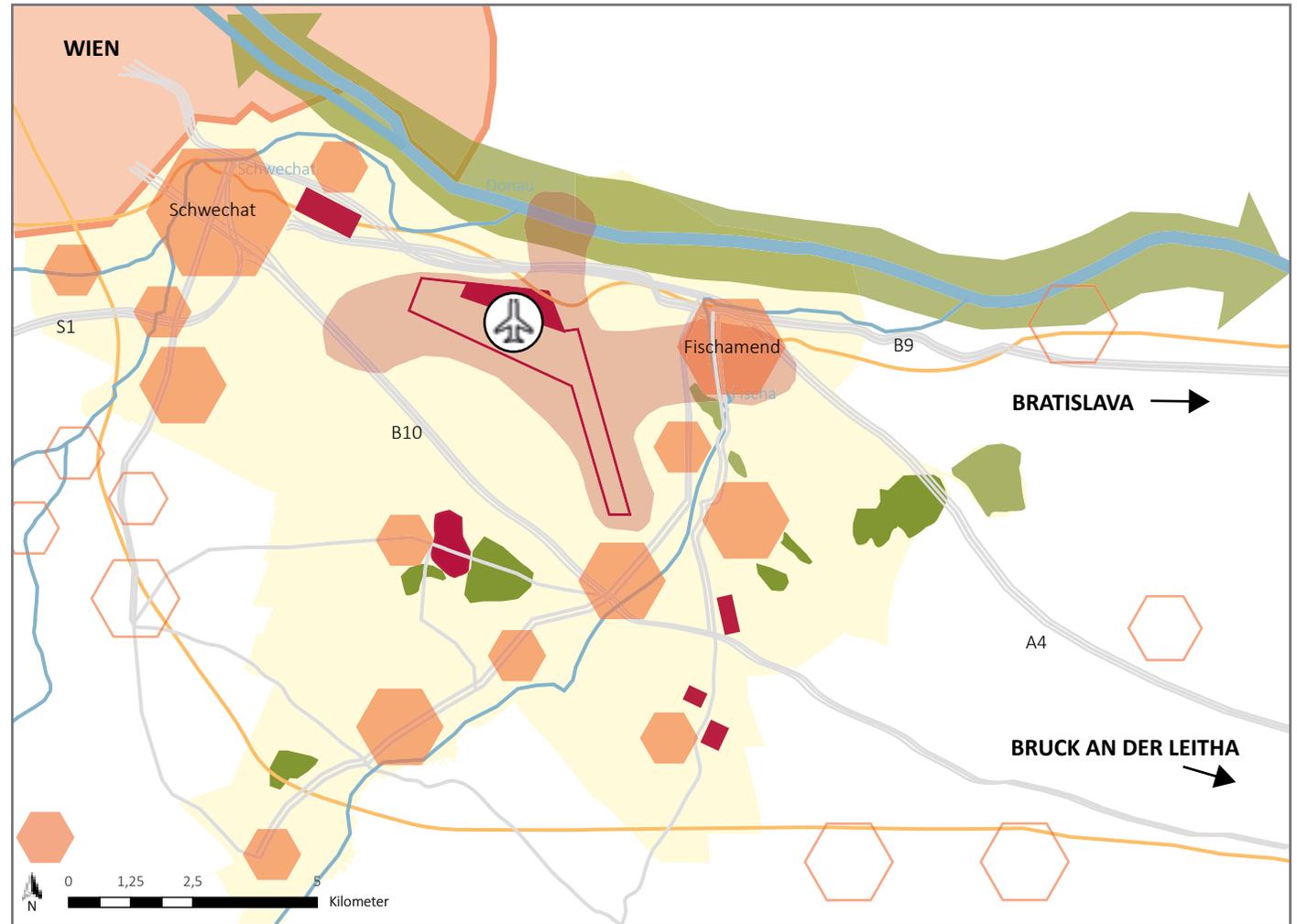


Abb. 105: Strukturkarte
Quelle : eigene Darstellung





SWOT



SWOT

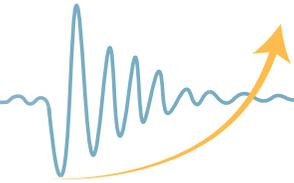
räumliche SWOT

Stärken | Schwächen | Chancen | Risiken

- Landwirtschaft**
- starker Sektor
- Chance, neue Möglichkeiten zu nutzen
- Gefahr, dass sich die Lw. verändert
- Betriebe**
- wichtiger Arbeitsplatz
- Emissionen und schlechte Anbindung
- Verkehrszuwachs durch Logistikzentrum
- Bahn**
- gut ausgebaute Verbindung
- Kapazitätsgengpässe
- Verkehr**
- gute Verbindung nach Wien, aber Lärmemissionen
- Gewässer**
- Siedlungsachse, aber Hochwassergefahr
- Natur**
- Donau als Erholungsraum
- Siedlungsraum**
- starke Ortskerne
- Zuzug als Chance
- Zuzug als Gefahr, wenn nicht geordnet
- Wien**
- Pendlerverflechtung
- administrative Grenze
- Flughafen**
- „Verbindung in die Welt“
- 3. Piste --> mehr Passagiere
- Gefahr durch Bodenverdichtung
- Bildung**
- zu wenig Plätze in höheren Schulen



Abb. 106: SWOT verräumlicht
Quelle: eigene Darstellung



SWOT

SWOT kombiniert



- Das große Angebot an qualitativen Grünräumen erlaubt die Ausweisung neuer Radwege in grüner Umgebung.
- Die Nähe zu Wien ist ein guter Standort, um neue Bildungseinrichtungen aufzubauen, da diese gut erreichbar sind.
- Die vorhandene vielfältige Flora und Fauna soll geschützt werden und weiter ausgebaut werden, um der Tier- und Pflanzenwelt Platz zu geben.
- Der Bevölkerungszuwachs hilft, die bereits jetzt funktionierende Wirtschaft auszubauen.
- Verbesserte Kooperation der Ballungsräume Wien und Bratislava im Sinne der „Twin City Region“.
- Nutzung von vorhandenem Kulturangebot für touristische Zwecke

- Die Hochwassergefahr muss durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden, um Platz für eine sichere Siedlungsentwicklung zu schaffen.
- Entlastung der Ballungszentren durch strukturierte Weiterentwicklung der bestehenden Ortschaften
- Anreize schaffen, um vorhandene Klein- und Mittelbetriebe in aktuell schlecht versorgten Ortskernen anzusiedeln.
- Nutzung der speziellen Potentiale (Donauraum, Landwirtschaft, Flughafen) als Grundlage für einen Bildungsschwerpunkt.
- Lücken in der sozialen Infrastruktur und im Mobilitätskonzept müssen beseitigt werden, um die Chancen des Bevölkerungswachstums zu nutzen.
- Verbesserung des Mobilitätsangebots unzureichend angebundener Orte durch Mikro-ÖV.



- Ausbau der Park&Ride-Anlagen kann die Staus nach Wien zumindest mittelfristig reduzieren.
- Das vorhandene Angebot an sozialer Infrastruktur sollte erweitert werden und so kleine Ortskerne unterstützen.
- Statt einer unbedachten Flächenwidmung können neue Flächen an bereits vorhandenen, gut erschlossenen Plätzen ausgewiesen werden.
- Wahrung der nährreichen Böden und der nachhaltigen Landwirtschaft, um Gefahren durch Wandel der Landwirtschaft vorzubeugen.
- Bevölkerung wertvolle Naherholungsgebiete (Donauauen, Leitha, Fischa) bewusst machen und so die Umweltschutz-Maßnahmen leichter durchsetzen.
- Minimierung der Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Bau der 3.Piste mithilfe des Dialogforums

- Das ÖV-Netz muss ausgebaut werden, um das Verkehrschaos in den Griff zu bekommen und Stau zu vermeiden.
- Das Netz an Ärzten und Nahversorgern muss ausgebaut werden, um neue BewohnerInnen versorgen zu können.
- Eine sinnvolle Flächenausweisung reduziert die Bedrohungen für den Grünraum durch Bevölkerungswachstum, Tourismus oder Extremwetterlagen.
- Die Absiedelung von Betrieben im Ortskern muss gestoppt werden, um mögliche zukünftige Einkaufszentren zu verhindern.
- Die Vergrößerung des Flughafens kann zu Bodenversiegelung und anderen ökologischen Problemen führen.
- Die vielfältigen Emissionserzeuger im Gebiet müssen eingedämmt werden, um die Umweltprobleme nicht weiter zu verstärken.
- Der Siedlungsdruck muss eingedämmt werden, um einen Identitätsverlust durch Verstädterung zu vermeiden.



ANALYSE | **VISION** | LEITBILD | MASSNAHMEN | LEITPROJEKT



Die Vision für 2060

Ton aus. Qualität an!

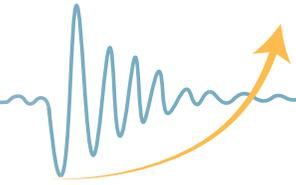
Stille.

Jeder hat bei diesem Wort ein Bild vor Augen, vielleicht sogar eine Art Gefühl. Was wohl nicht in diesem Gedankenbild vorkommt: Autobahnen, Betriebe oder gar ein Flughafen. Genau diese Diskrepanz ist unser Ausgangspunkt für die Vision.

Der dröhnende Lärm der Flugzeuge verschwindet mittels neuester Solartechnik, donnernde LKWs weichen einem ausgeklügelten System von Förderbändern unterhalb der Erdoberfläche. Und noch mehr passiert: Das vormalige Zentrum des Lärms im Gebiet, der Flughafen, wird ein ganz neues Zentrum. Ein stiller Ort, der jedoch als Umschlagplatz für alle Güter fungiert und die Zu- und Abwege im Gebiet minimiert. Aus alledem ergibt sich auch Raum für etwas, das früher vernachlässigt wurde: Eine grüne Infrastruktur, die das gesamte Gebiet durchzieht und deren ganz spezifische Geräuschkulisse nun auch hörbar wird. Lärmreduziert, nachhaltig und verkehrsberuhigt – diese Begriffe umreißen den Zustand, der in unserer Vision die Realität ist.

Was bleibt also?

Eine angenehme Stille, die sowohl die Region als auch den Lebensstil der BewohnerInnen auf eine ganz neue Weise prägt und doch mit Stillstand so gar nichts zu tun hat. Erholung vom hektischen, lauten Alltag ist nicht mehr länger nötig – denn der Alltag ist nun ruhig genug.



Wie funktioniert die Vision?

Wo entsteht unsere Stille?

Nicht überall ist sie sinnvoll, und nicht einmal in unserer Utopie zwitschert ein Vogel plötzlich lautlos oder ist der Donner eines Sommergewitters verschwunden. Wir haben uns Handlungsfelder ausgesucht, die wir leiser machen wollen, denn wir sind auch der Meinung: Nicht überall ist Stille sinnvoll und erstrebenswert – in manchen Bereichen kann sie jedoch eine lang ersehnte Entspannung bewirken. Die betrachteten Handlungsfelder sind Wirtschaft bzw. insbesondere die Betriebe, Mobilität, Bildung, der Flughafen als besonderes raumprägendes Element in der Region, und der Naturraum.

stille Betriebe

Die Betriebe in der Region sind nicht laut, doch die Zu- und Abwege der LKWs sehr wohl. Daher setzen wir hier an: Mittels einer unterirdischen Lösung verbannen wir die LKWs von den Straßen und nutzen stattdessen ein flexibles System, das die Erdoberfläche nicht beeinträchtigt und auch keinen oberirdischen Lärm produziert. Die anfallenden Wege von den Austauschpunkten zu den Zielpunkten der Güter werden durch E-LKWs durchgeführt.



Abb. 107: CargoCap
Quelle: visaplan.com

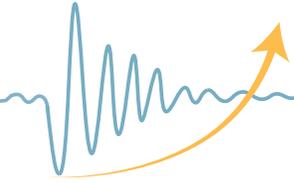
Hier ist die Zukunft näher als man denkt: CargoCap, eine Firma aus Bochum, hatte genau denselben Gedanken schon vor einigen Jahren und hat ein dementsprechendes System mit Kapseln, die mit Europaletten befüllt werden können, entwickelt. Bereits jetzt läuft ein Pilotprojekt dieses Systems in Bergisch-Gladbach (vgl. cargocap, 2017).

stille Mobilität

Die Wege des gerade beschriebenen unterirdischen Systems führen zum Flughafen Wien/Schwechat. Dieser wird ein großer Umschlagplatz und sowohl für den Gütertransport, als auch von PendlerInnen genutzt. Auch hier funktioniert natürlich alles lautlos. Auch kürzere Wege können ohne Dieselmotoren zurückgelegt werden. E-Autos werden bereits heute eingesetzt und in unsere Vision zum Standard-Fortbewegungsmittel für längere Wege, die auf Flüsterasphalt zurückgelegt werden. Zusätzlich werden aber auch ein Carsharing-Netzwerk und ein gutausgebautes Radwege-Netz genutzt um das stille Mobilitätskonzept der Zukunft abzurunden. Nicht zu vernachlässigen bei der Mobilität sind die Bahnverbindungen, die ebenfalls durch neue Technologien lautlos durch die Region fahren.

stille Bildung

Wir wollen in unserer Vision nicht darauf angewiesen sein, dass andere für uns forschen. Zusätzlich ist unsere Region der perfekte Platz um Auswirkungen von Lärm und Stille besser zu erforschen. Daher gibt es nun einen Forschungsschwerpunkt zum Thema „stille Technologien und emissionsfreie Zukunft“. Methoden und Produkte, die entwickelt werden, können natürlich auch gleich in der Region Anwendung finden – aber auch andere Teile der Welt sollen von uns lernen können. Vielleicht finden unsere Wissenschaftler sogar Möglichkeiten, Stille zu erzeugen, die wir gar nicht genannt haben?



Wie funktioniert die Vision?

stiller Flughafen

Ein Flughafen ist heute vieles, aber sicher nicht still. Doch wenn Flugzeuge plötzlich lautlos durch die Luft schweben und auch die Zu- und Abwege kein Problem mehr darstellen, wird ein stiller Flughafen vielleicht doch Realität. Mittels Solarflugzeugen, die 2060 ganz selbstverständlich unsere bisher bekannten Flugzeuge ersetzt haben, gelangt man emissionsreduziert überall hin. Durch den Technologiefortschritt im Bereich der Flugzeuge und der Noise-Cancelling-Technik wird das Fliegen sogar lautlos sein.



Abb. 108: Solarflugzeug
Quelle: webcoist.momtastic.com

Hier ist man auch bereits auf einem guten Weg: Bereits heute sind Flugzeuge viel leiser als sie es noch vor 20 Jahren waren und alternative Energieformen werden stetig verbessert und entwickelt. Solarflugzeuge sind also keine Utopie, sondern für uns viel mehr eine logische Weiterentwicklung.

stille Natur



Abb. 109: Dürre und reiche Liesing, Nähe Schwechat
Quelle: fahrradwien.at

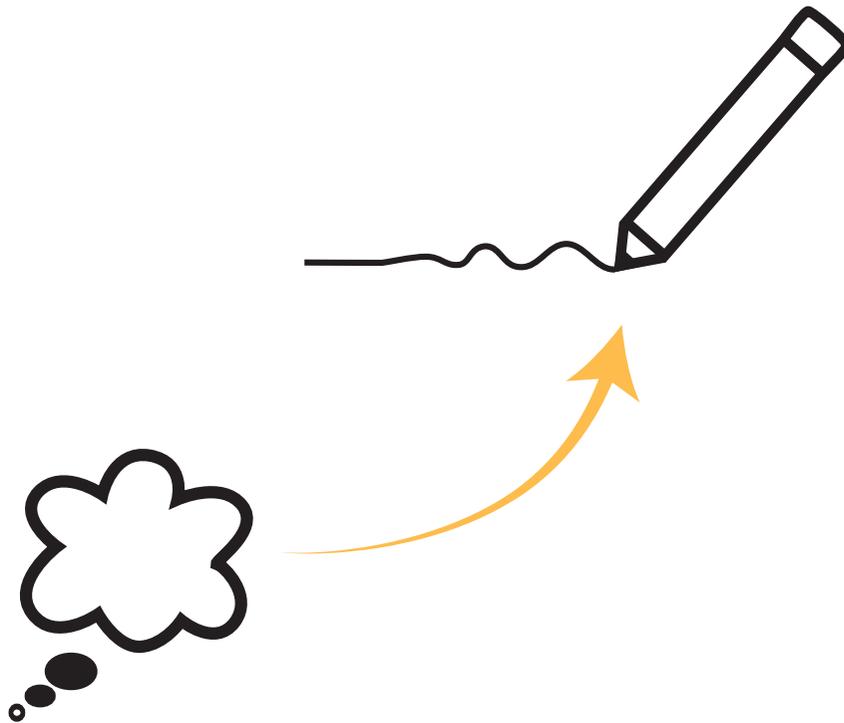
Vogelzwitschern oder plätschernde Flüsse sind auch Geräusche, jedoch solche, die der Entspannung dienen. Unsere Region lebt daher auch von großzügig bemessenen Grünräumen. Diese Naturräume sind zum einen Selbstzweck: Einer vielfältigen Flora und Fauna stehen heute bauliche Maßnahmen oder Emissionen aller Art entgegen, die bestehenden Naturräume zu schützen ist unumgänglich, wenn man unsere Erde auch in Zukunft bewohnen will. Durch unsere Maßnahmen zum Thema „Ton aus“, möchten wir erreichen, dass die BewohnerInnen vorhandene Grünräume und die damit verbundene Geräuschkulisse mehr genießen können, vor allem aber auch zu schätzen wissen.

...und Lebensqualität genießen.

Unsere Region soll unabhängig von Wien bleiben, auch der dörfliche Charakter soll möglichst gewahrt werden. Eine langsame Siedlungsentwicklung, rechtlich durchsetzbar mit Bausperren und einer Vertragsraumordnung, verhindert ein unkontrolliertes Wachstum.

Der Profit dadurch ist augenscheinlich: Die Region nimmt nur so viele BewohnerInnen auf, wie mit den Entwicklungszielen vereinbar sind. Diesen BewohnerInnen kann so all das garantiert werden, was in den letzten zwei Seiten vorgestellt wurde. Qualität statt Quantität ist also das Ziel - so hebt sich die Region von Wien ab und kann stattdessen mit ganz speziellen, regionspezifischen Vorzügen punkten.

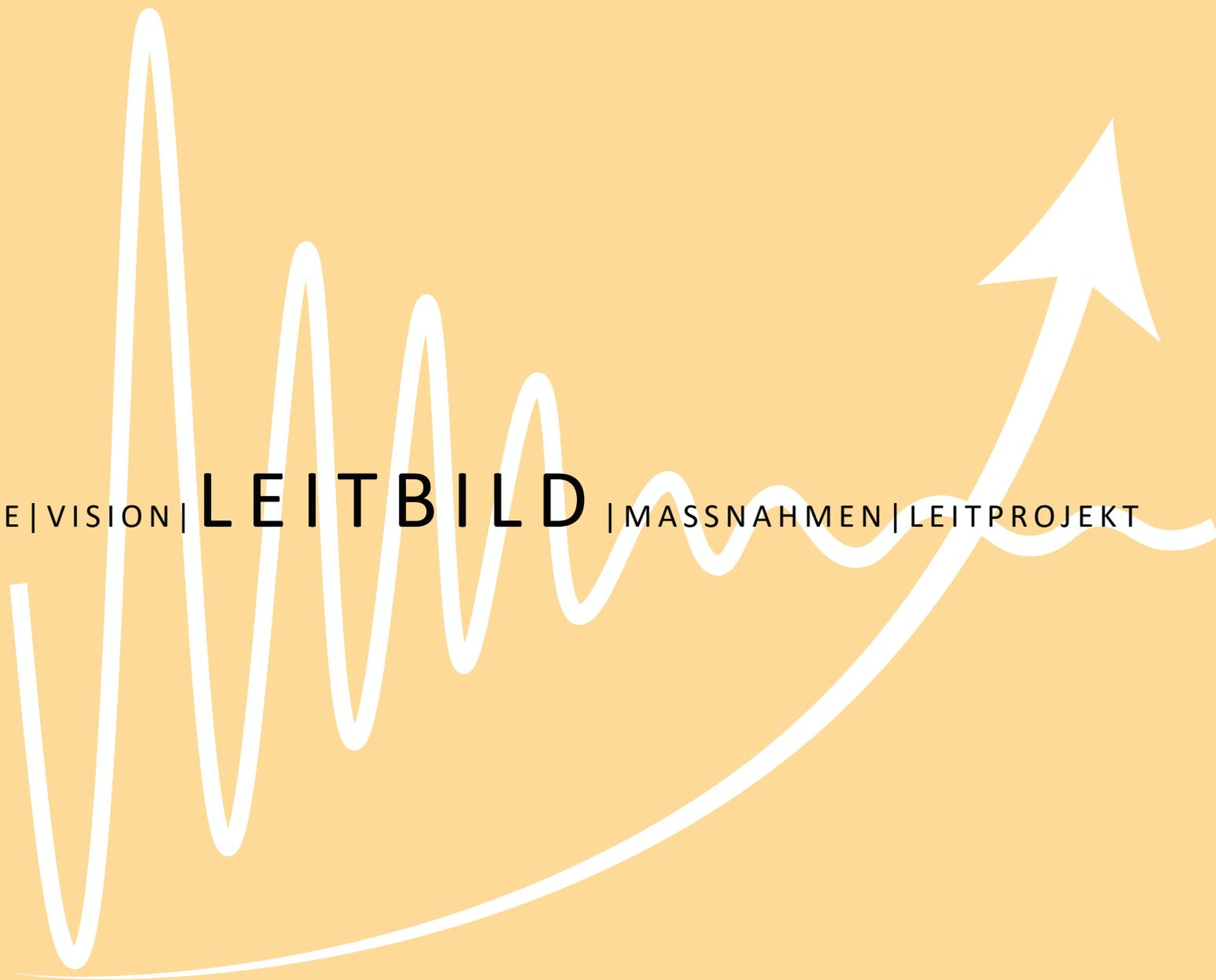
Von der Vision zum Leitbild



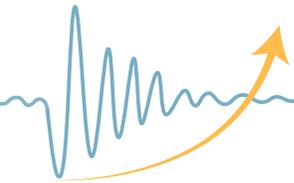
Wir gehen also von der Annahme aus, dass im Jahre 2060 ein Leben entsprechend der Vision „Ton aus. Qualität an!“ möglich ist. Darin ist eine Zukunft der Stille anvisiert, in der es den Großteil der heutigen Probleme der Region nicht mehr gibt. Als Beispiel ist hier das Lärmproblem zu nennen, von dem die Vision ihren Namen hat. Um den Übergang von der derzeitigen Situation zu diesem Wunschzustand zu erreichen, gilt es eine Art Fahrplan für die Vorgehensweise zu erarbeiten.

Dazu dient in erster Linie das teilregionale Entwicklungskonzept, welches die Entwicklungsrichtung vorgibt und einen Zwischenschritt im Jahr 2030 darstellt. Das Leitbild für das Entwicklungskonzept steht unter dem Titel „In der Ruhe liegt die Kraft“. Dieser symbolische Übergang von der absoluten Stille zur Ruhe ist vergleichbar mit den zukünftig technischen Möglichkeiten, die erst weiterentwickelt werden müssen zu den tatsächlich machbaren Zielen und Maßnahmen. Das Leitbild stützt sich dabei auf die beiden Leitmotive „Ruhe erzeugen“ und „Kräfte nutzen“. Der Überbegriff „Ruhe erzeugen“ ist also der Weg zum Idealzustand „Ton aus.“. Indem die Stärken der Region weiterentwickelt werden und man die „Kräfte nutzt“, soll es gleichzeitig zu „Qualität an!“ kommen.

Abb. 110: Von der Vision zum Leitbild
Quelle: eigene Darstellung



ANALYSE | VISION | **LEITBILD** | MASSNAHMEN | LEITPROJEKT



„Guter Lärm“ und „schlechter Lärm“?

Was sagt die Wissenschaft?

Lärm ist subjektiv. Dennoch gibt die WHO Grenzwerte für einen vorbeugenden Gesundheitsschutz an. Diese liegen für Schlafräume bei 30 Dezibel, für den Außenbereich bei 50 Dezibel (Belästigung) und 55 Dezibel (starke Belästigung).

Lärmbelästigung kann zu Herzerkrankungen, Konzentrationsschwierigkeiten und anderen psychischen Erkrankungen führen, langanhaltender Lärm in der Nacht kann zusätzlich zu Schlafstörungen führen. (vgl. ooe-Umweltanwaltschaft.at, 2011) Als sehr störend wird „Straßenlärm“ bezeichnet. (bmub.bund.de, 2012)

Und dennoch: Lärm ist nicht gleich Lärm. Ein gewisser Schallpegel kann die Konzentration und Kreativität fördern, sogar mehr als vollkommene Stille. (vgl. jstor.org) Zusätzlich können Naturgeräusche zur Entspannung beitragen. Sie helfen beim Stressabbau, erhöhen die Aufmerksamkeit und unterstützen uns dabei, den Gedanken freien Lauf zu lassen. (vgl. geo.de, 2016)

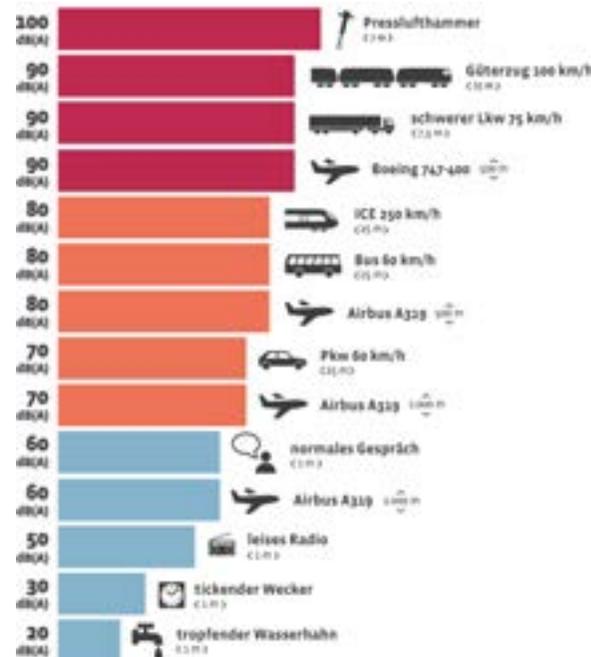


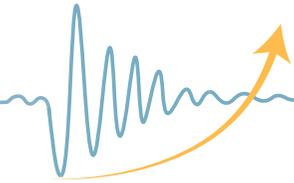
Abb. 111: Lautstärke verschiedener Geräusche im Vergleich
Quelle: fluglärm-portal.de

Was denken wir?

Lärm ist für uns alles, was durch neue Technologien oder „Umdenken“ reduziert und durch raumplanerische Maßnahmen umgesetzt werden kann: Also ganz besonders Straßenlärm oder Flugzeuglärm. Es ist klar, dass auch Rasenmäher laut sind, dennoch sind Autos oder Flugzeuge „stetige“ Lärmquellen, die dadurch besonders störend wirken und negative gesundheitliche Folgen haben können.

Doch es gibt auch guten Lärm: Die Natur oder das soziale Leben in den Orten ist nicht lautlos, aber aus dem Alltag nicht wegzudenken. Diese Lärmquellen sollen von den Zielen nicht betroffen sein, ein gewisses Maß der Rücksichtnahme in der Bevölkerung auf die Mitmenschen wäre aber ein erstrebenswertes Ziel.

Das Ziel der Ruhe umfasst jedoch mehr als die „Reduktion von Lärm“. Ruhe im Sinne von „Ruhe bewahren“ bedeutet auch, sich „Zeit zu lassen“. Dieser Aspekt ist auch im Leitbild vorzufinden. Des Weiteren bedeutet Ruhe für uns auch Erholung und Entspannung.



Die Leitmotive

Ruhe erzeugen

Die Ruhe steht als Gegensatz zum Lärm, der vor allem durch den Fluglärm, aber auch den Lärm und die Belastung durch den Güterverkehr der Betriebe, sowie durch den Motorisierten Individualverkehr entsteht. Gleichzeitig stellt die Ruhe im Sinne von „sich Zeit lassen“ auch das Ziel der geordneten und strukturierten Siedlungsentwicklung dar.

Bei dem Leitmotiv „Ruhe erzeugen“ werden in erster Linie Entwicklungen angestrebt und Probleme verbessert. Darin sind verschiedene Oberziele zusammengefasst, die diese Ruhe verwirklichen sollen. In einer Zielsetzung kommen Themen aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern zusammen. Oft sind die Ziele nicht vollkommen klar voneinander zu trennen und Bereiche aus diesem Leitmotiv könnten auch im Leitmotiv „Kräfte nutzen“ wiedergefunden werden. So kommen hier Aspekte eines Handlungsfeldes zur Anwendung und andere, oft nicht weit entfernte werden gleichzeitig als Kraft im anderen Leitmotiv gesehen. Diese Aufteilung ist für das angestrebte Leitbild notwendig und entsprechend vorgesehen.

Kräfte nutzen

Die Kräfte stehen für die Stärken der Region. Davon gibt es im Grunde sehr viele. Während sich das Leitmotiv „Ruhe erzeugen“ in erster Linie den Problemen widmet, werden hier bestehende Stärken und Gegebenheiten der Region herangezogen und optimiert. Auch bei diesem Leitmotiv treffen verschiedene Handlungsfelder aufeinander. Dabei gilt es, wie bei den meisten Planungen, das Konfliktpotential wahrzunehmen und bestmöglich damit umzugehen.



In der Ruhe...

Leitmotive

Ruhe erzeugen

Oberziele

Flughafen als Ursprung der ruhigen Entwicklung

ruhige Mobilität etablieren

Erholungsnetzwerk schaffen

Ruhe und Lärm erlebbar machen

Unterziele

Forschungsstandort für emissionsfreie Technologien aufbauen

Forschungsergebnisse erkennbar machen

weltweite Vernetzung der Flughafen-Anrainergemeinden etablieren

Güterverkehr reduzieren und optimieren

Anreize zur sauberen Fortbewegung für PendlerInnen schaffen

Verkehrsentlastung und -beruhigung forcieren

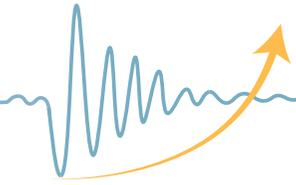
Ruhige Flächen in Siedlungsnähe einbinden

Innerörtliche Plätze der Ruhe bereitstellen

Standortfaktor "Ruhe" für Marketingzwecke nutzen

Bewusstseinsbildung zur Thematik "guter und schlechter Lärm"

Abb. 112: Ruhe erzeugen
Quelle: eigene Darstellung



...liegt die Kraft!

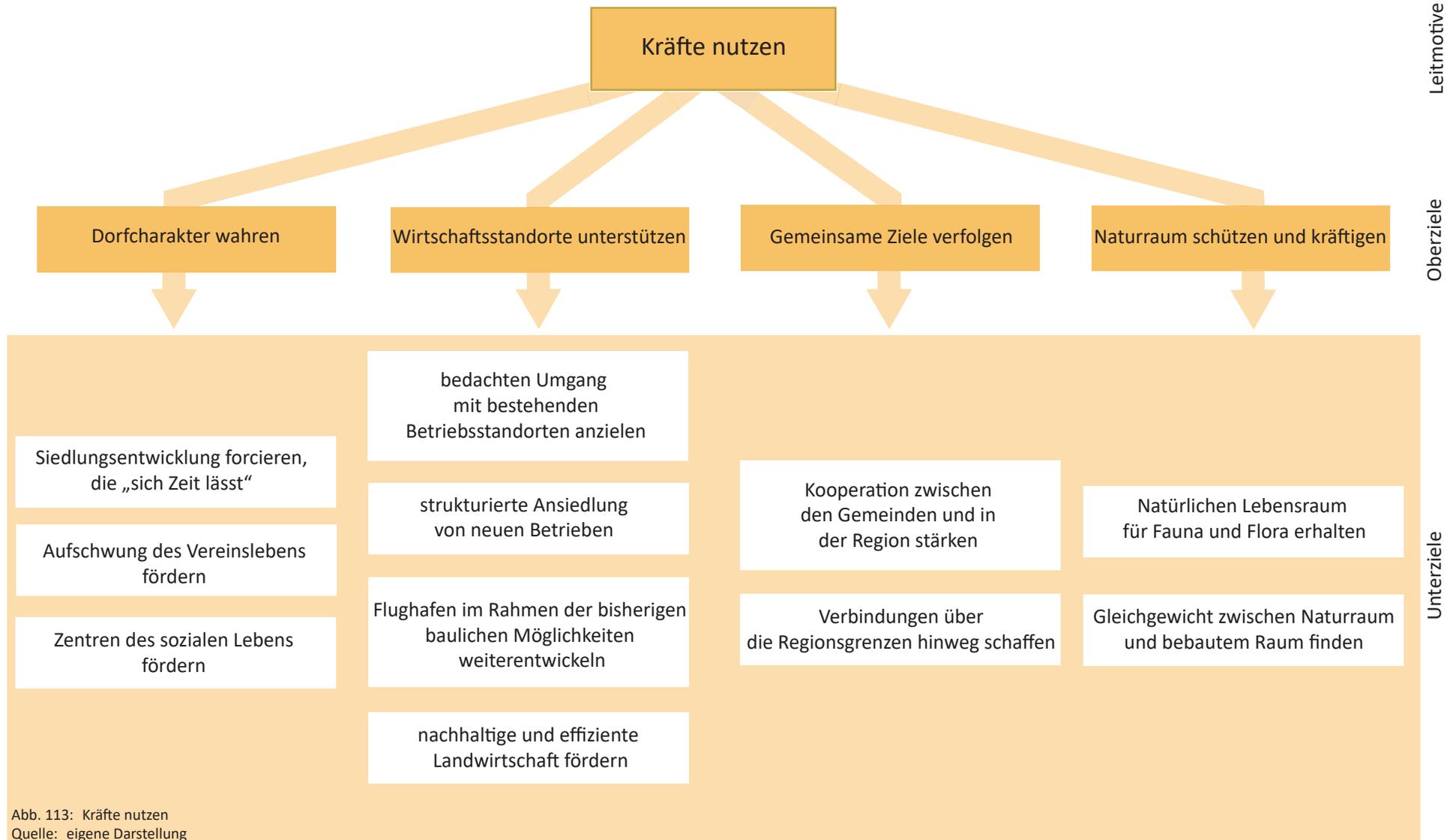


Abb. 113: Kräfte nutzen
Quelle: eigene Darstellung

Oberziel 1

Flughafen als Ursprung der ruhigen Entwicklung

Ein Schritt um den Lärm aus der Region zu bekommen, ist die Erforschung, wie Flugzeuge, der Güterverkehr, sowie der Verkehr im Allgemeinen in Zukunft emissionsfrei und möglichst umweltschonend entwickelt werden können. Dazu soll um den Flughafen ein Forschungsstandort für emissionsfreie Technologie aufgebaut werden. Die Ergebnisse können dabei beim Flughafen und flughafennahen Betrieben getestet und angewendet werden.

Gleichzeitig soll eine weltweite Vernetzung zwischen Gemeinden in ähnlichen Situation etabliert werden. Durch mögliche Partnerschaften können dabei auch mit Gemeinden um andere Flughäfen Initiativen gestartet werden. Das Gebiet um den Flughafen wird also zum Mittelpunkt von Entwicklung, Anwendung und Austausch der lärmreduzierten und möglichst emissionsfreien Technologien.

Oberziel 2

Ruhige Mobilität etablieren

Da gerade der Verkehr einen Großteil des Lärmes und der Probleme der Region darstellt, soll in den einzelnen Bereichen der Mobilität für Entlastung gesorgt werden. Der Flughafen spielt auch hier eine wichtige Rolle in dem dieser zum Sammelpunkt für Güter und Menschen wird. Es sollen Möglichkeiten für ein in der Vision angestrebtes, unterirdisches Tunnelsystem des Gütertransportes bereitgestellt werden. Dazu würden mehrere Achsen zum Flughafen als Umschlagplatz führen. Bis dahin sollen Betriebsstandorte, im Hinblick auf diese zukünftigen Achsen, bedacht gewählt werden.

Das Ziel bis 2030 ist, den Güterverkehr zu reduzieren und optimieren. Auch für die BewohnerInnen der Region soll der Flughafen als Verkehrsknotenpunkt an Wichtigkeit erhalten und PendlerInnen dienen. Abgesehen davon, sollen Anreize zu einer bewussten und emissionsreduzierten Fortbewegung für PendlerInnen geschaffen werden. Um die Belastung der technischen Infrastruktur durch den Durchzugsverkehr zu reduzieren, sollen leistungsfähige Hauptwege hergestellt werden. Dieses Ziel geht Hand in Hand mit der Befreiung der Wohngebiete von Verkehrsbelastung.



Die Ziele im Detail

Oberziel 3

Erholungsnetzwerk schaffen

Anders als bei der Bekämpfung Lärm-verursachender Probleme, liegt das Hauptaugenmerk bei diesem Ziel auf dem Schaffen von ruhigen Bereichen. Für die BewohnerInnen sollen siedlungsnahe Erholungsmöglichkeiten in Form von „Ruhigen Ecken“ entstehen.

Diese sollen nicht nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern auch mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar sein. Gleichzeitig sollen auch innerörtliche Plätze der Ruhe bereitgestellt werden, die in kürzester Zeit erreichbar sind.

Oberziel 4

Ruhe und Lärm erlebbar machen

Die Thematik und das Wechselspiel von Ruhe und Lärm soll in der Region verdeutlicht werden. Dabei spielen die Handlungsfelder Kultur, Bildung, aber auch der Tourismus eine Rolle. Der Standortfaktor „Ruhe“ kann auch für Marketingzwecke genutzt werden. Schon jetzt gibt es einige Ortsunkundige, die die Einflugschneise des Flughafens für das Fotografieren und Bestaunen der Flugzeuge nutzen.

Solche Bereiche bieten sich an, dieses Interesse zu stärken. Einhergehend soll eine Bewusstseinsbildung zur Thematik „guter und schlechter Lärm“ geschehen. Es geht darum die Bevölkerung miteinzubeziehen und sie zu animieren, an der Gestaltung ihres Lebensraumes teilzuhaben.

Oberziel 5

Siedlungsentwicklung forcieren, die sich Zeit lässt

Eine Stärke der Region ist die ländliche Struktur und der dörfliche Charakter der Gemeinden. Diesen gilt es zu wahren, und Verstädterung zu verhindern. Es wird eine Siedlungsentwicklung forciert, die „sich Zeit lässt“. Dabei wird ein kontrolliertes Wachstum angestrebt, bei dem vorhandene Ressourcen und Infrastrukturen nicht überfordert werden. Die Gemeinden sollen von innen heraus wachsen und bedacht mit Bodenreserven umgehen.

Ziel ist, dass die Gemeinden nur im begrenzten Rahmen wachsen und dabei ihren Dorfcharakter wahren. Den Strukturen und dem sozialen Raum, die diesen ausmachen, soll Wichtigkeit und Unterstützung zugewiesen werden. Dazu werden Zentren sozialer Aktivitäten gestärkt und dem Vereinsleben Raum gegeben.

Oberziel 6

Wirtschaftsstandorte unterstützen

Eine große Stärke der Region ist die Wirtschaft. Nicht nur der Flughafen oder die OMV, sondern auch einige andere Betriebe gehören dazu. Wie man an der derzeitigen Situation sieht, ist die Region auch für zukünftige Betriebsstandorte attraktiv. Gleichzeitig bringen die Betriebe oft einige Probleme mit sich. Es gilt ein Gleichgewicht zwischen der Wirtschaft und anderen, in Konflikt stehenden, Handlungsfeldern zu finden. Mit bestehenden Betriebsstandorten soll bedacht umgegangen und nach Verbesserungen gesucht werden. Neue Betriebe sollen nur anhand einer strukturierten Ansiedlung und nach bestimmten Kriterien entstehen. Im Leitbild wird der Bau der dritten Piste nicht angenommen, da die umwelt- und ressourcenschonenden Ziele wichtige Entwicklungstendenzen vorzeigen.

Der Flughafen, als wichtigster Wirtschaftsstandort in der Region, soll im Rahmen der Forschung für lärm- und emissionsreduzierte Technologien auch Methoden miteinbeziehen, die eine zusätzliche Piste nicht für notwendig erscheinen lassen. Dennoch soll die Wichtigkeit des Flughafens unter seinen vielfältigen Eigenschaften als Wirtschaftsstandort, Dreh- und Angelpunkt und vor allem im Bereich der Non-Aviation gestärkt werden. Letztlich ist auch die Landwirtschaft ein wichtiges Handlungsfeld, wie man an der Flächenaufteilung der Region sieht. Dabei soll eine innovative und effiziente Landwirtschaft gefördert und unterstützt werden.



Die Ziele im Detail

Oberziel 7

Gemeinsame Ziele verfolgen

Die Zusammenarbeit und Kooperation von Nachbargemeinden ist ein großes Thema. Ziel ist es, generell die Kooperation zwischen den Gemeinden der Region zu stärken. Das kann zum Beispiel in Form von administrativen Kooperationen oder einem Netzwerk an sozialer Infrastruktur passieren. Es geht darum, dass die Region zusammen anpackt und an einem Strang zieht. Es macht wenig Sinn, wenn jede Gemeinde für sich selbst arbeitet und nur seine eigenen Ziele verfolgt, wenn diese sich mit anderen widersprechen.

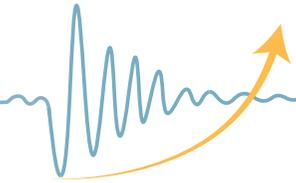
Gleichzeitig sollen auch Verbindungen über die Regionsgrenzen hinweg geschaffen werden. Die Welt hört bekanntlich nicht an der Gemeinde- oder Regionsgrenze auf und auch eine abgestimmte Entwicklung und Kooperation zu Nachbarregionen ist sinnvoll.

Oberziel 8

Naturraum schützen und kräftigen

Letztlich ist der Naturraum eine wahre Stärke, die zu schützen und kräftigen ist. Vor allem die bestehenden Wälder und Auen der Flüsse, aber auch andere Naherholungsorte sind im täglichen Leben der BewohnerInnen nicht wegzudenken. Diese natürlichen Lebensräume von Fauna und Flora sind zu erhalten. Dass auch dieses Ziel teilweise im Konflikt zu anderen Handlungsfeldern und Zielen steht, erklärt sich von alleine. Es soll aber ein Gleichgewicht zwischen Naturraum und bebautem Raum gefunden und angestrebt werden.

Die verschiedenen Naherholungsgebiete sollen vernetzt werden, um den Bedarf für die gesamte Region abzudecken und erreichbar zu machen und den Tieren einen weitläufigen Lebensraum zu ermöglichen. Die Landwirtschaft ist neben ihrem Beitrag zu der Wirtschaft auch im Naturraum eine wichtige Komponente. Daher gilt es den ökologischen Wert der landwirtschaftlichen Flächen zu wahren.



Räumliches Leitbild In der Ruhe liegt die Kraft.

Durch die zwei Leitmotive **Ruhe erzeugen** und **Kräfte nutzen** wird ein ganz neues Raumgefühl geschaffen.

Mittels verschiedenster Ziele und den später folgenden Maßnahmen wird auf der einen Seite auf den Faktor Ruhe gesetzt - es soll in den Bereichen Mobilität, Grünraum und dem Wirtschaftsstandort Flughafen gearbeitet werden.

Um nicht nur neue Dinge zu schaffen, haben wir uns auch zum Ziel gesetzt, die bereits vorhandenen Kräfte und Potentiale der Teilregion zu nutzen. Sie liegen in der Siedlungsentwicklung, den geeigneten Flächen für Betriebe, der Kooperationen zwischen den Gemeinden und über die Regionsgrenze hinaus und dem vorhandenen Naturraum, speziell entlang der Flüsse.

Ruhe erzeugen

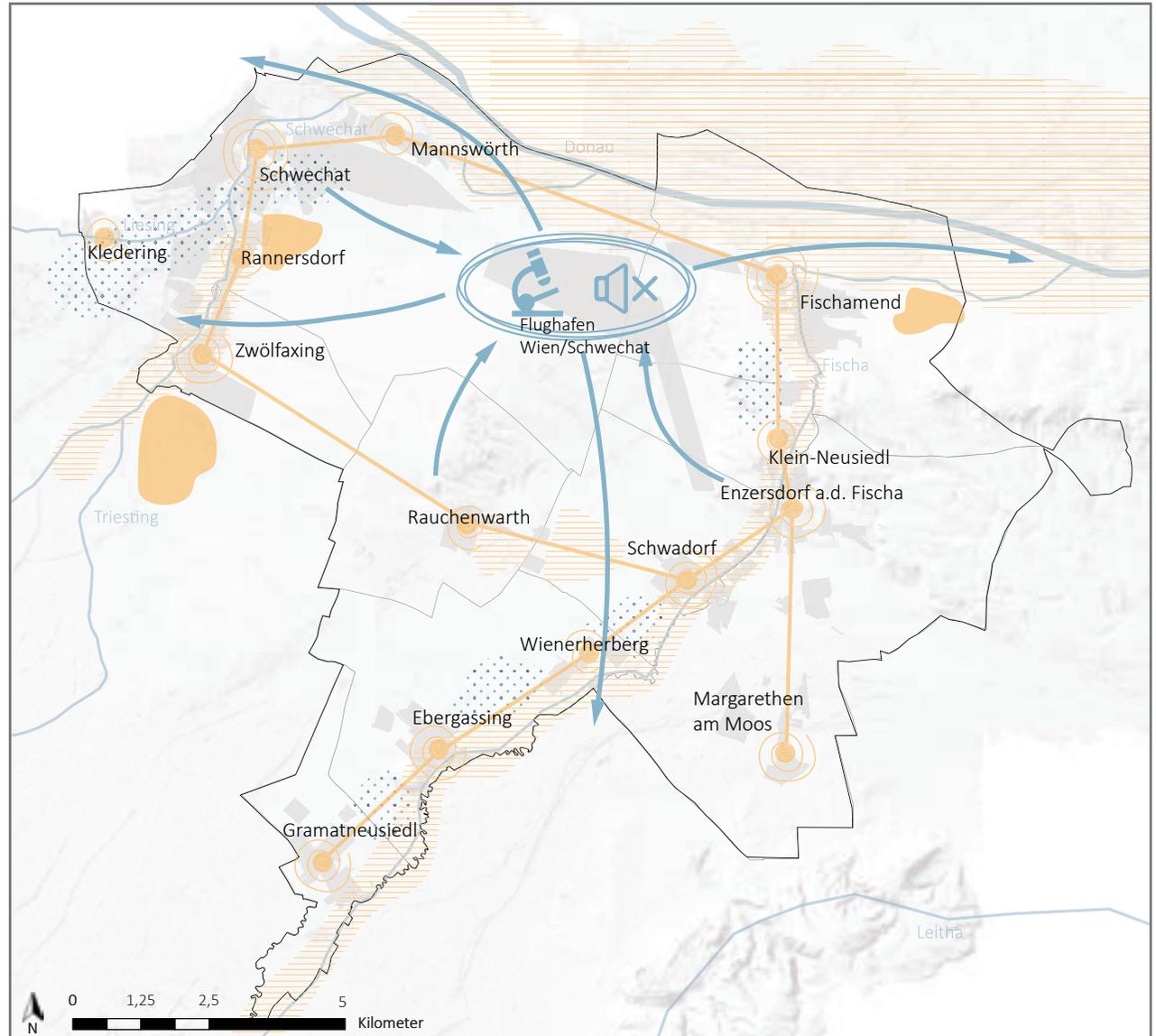
-  Forschungsstandort Flughafen
-  Ruhige Mobilität etablieren
-  Erholung ermöglichen

Kräfte nutzen

-  Siedlungsentwicklung, die sich „Zeit lässt“
-  Strukturierte Ansiedlung von Betrieben
-  Gemeinsame Ziele verfolgen
-  Naturraum schützen und kräftigen

-  Siedlungsraum
-  Gemeindegrenzen
-  Flüsse

Abb. 114: Räumliches Leitbild
Quelle: eigene Darstellung





ANALYSE | VISION | LEITBILD | **MASSNAHMEN** | LEITPROJEKT



„Anleitung“ für den Maßnahmenkatalog

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt mittels eines Infokastens, rechts unten bei jeder Maßnahme, bei mehrseitigen Erläuterungen auf der letzten Seite der Maßnahme.

Die Maßnahme wird hierbei mittels verschiedener Kriterien bewertet, die einen schnellen Überblick geben, wer was und in welchem Zeithorizont zu erledigen hat um das Leitbild erfolgreich zu verwirklichen:

Vorarbeit:

Welche Schritte sind notwendig, um mit der Umsetzung der Maßnahme beginnen zu können? Wie steht die Dauer der Vorarbeit im Verhältnis zur gesamten Umsetzungsdauer?

Maßnahmen mit einem Punkt können beispielsweise innerhalb eines Teams diskutiert werden, Maßnahmen mit drei Punkten sind durch einen langen Planungsprozess gekennzeichnet, wie es beispielsweise beim Bau eines Forschungszentrums notwendig ist.

Priorität:

Welche Priorität hat das Projekt in Bezug auf das Leitbild?

Prioritär sind alle Projekte, die Grundlage für andere Maßnahmen bilden oder das Projekt besonders konkret und anschaulich umsetzen. Hierbei wird auch die Analyse betrachtet und die daraus folgenden wichtigen Handlungsfelder.

Zeithorizont:

Wie lang dauert es, bis das Projekt ab Arbeitsbeginn realisiert wird?

Kooperationen können oftmals innerhalb weniger Wochen umgesetzt werden, Bauprojekte oder die Entwicklung umfangreicher Konzepte sind hingegen viel aufwändiger und können nur auf lange Sicht umgesetzt werden. Das Zusammenspiel und die Abstimmung der Maßnahmen ist hier besonders wichtig und gut erkennbar.

Kosten:

Was kostet das Projekt konkret?

Die Kosten der Projekte divergieren extrem stark und hängen in dem Leitbild oft besonders von dem Arbeitsaufwand und weniger von Sachinvestitionen ab. Es ist nicht möglich, alle Kosten tatsächlich zu berechnen, doch mittels der Punkte kann eine grobe Einschätzung gegeben werden. Kostenintensiv sind natürlich besonders Bauprojekte.

Akteure:

Wer muss miteinbezogen werden? Wer kann das Projekt unterstützen?

Für die Gemeinden ist es vor allem wichtig zu wissen, wen sie kontaktieren müssen, um das Projekt letztendlich umsetzen zu können. Bei manchen Projekten werden auch Referenzbeispiele angegeben, die weitere Hinweise auf Ansprechpersonen geben können.

Planungsebene:

Jede Gemeinde für sich oder alle gemeinsam?

Je nach Maßnahme ist es manchmal zweckmäßig, nur eine einzige Gemeinde mit der Durchführung der Maßnahme zu betrauen, bei anderen Maßnahmen ist eine Umsetzung nur möglich, wenn alle gemeinsam daran arbeiten - besonders bei Aufgaben des Naturschutzes oder Mobilitätskonzepten ist es unentbehrlich, alle Gemeinden der Region miteinzubeziehen.

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:

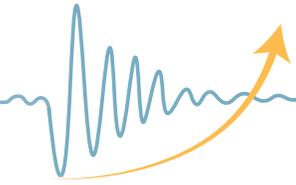


Kosten:



Akteure:

Planungsebene:

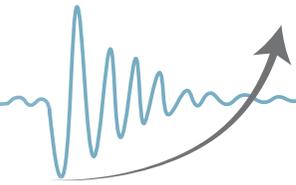


Verein RLC-West

Zur Umsetzung der Maßnahmen ist es zweckmäßig, einen Verein zu gründen. Um zusätzlichen Bürokratieaufwand zu vermeiden, soll der hier genannte Verein „RLC-West“ bestenfalls eine fixe Abteilung der bestehenden LEADER-Region Römerland Caruntum werden, die sich ausschließlich um die Belangen in der Westregion kümmert. Sinnvoll wäre dies auch, da bei Abstimmungsprozessen andere Beteiligte schnell eingebunden werden können und der RLC-West von den Kontakten der LEADER-Region profitiert. Weiters können so die Fördergelder der EU genutzt werden. Da Projekte umgesetzt werden, die auch jetzt bereits in den Aufgabenbereich der LEADER-Region fallen, ist dies zweckmäßig.

Der RLC-West sollte aus ProjektkoordinatorInnen bestehen, die zwischen den Gemeinden vermitteln und Abstimmungsprozesse leiten können. Weiters stellen sie die Verbindung zu notwendigen Firmenpartnern her und stehen in Verbindung mit den umliegenden Gemeinden. Auch das Marketing soll von dieser Abteilung geleitet werden.

So kann der Verein bzw. die Abteilung die Vorteile der LEADER-Region nutzen, gleichzeitig aber selbstständig handeln.



Ruhe erzeugen

1 Flughafen als Ursprung der ruhigen Entwicklung

1.1 Forschungsstandort für emissionsreduzierte Technologien aufbauen

- 1.1.1 Forschungszentrum am Flughafengelände errichten
- 1.1.2 Hochschulstandort mit Schwerpunkt „emissionsreduzierte und geräuscharme Mobilität“ entwickeln

1.2 Forschungsergebnisse erkennbar machen

- 1.2.1 Anwendung der Forschungsergebnisse in umliegenden Betrieben
- 1.2.2 Gründung eines Forschungsrates
- 1.2.3 Veranstaltung eines jährlichen Forschungstages

1.3 weltweite Vernetzung der Flughafen-Anrainergemeinden etablieren

- 1.3.1 Partnerschaft mit Regionen in ähnlicher Situation ausbauen
- 1.3.2 Austausch mit anderen Forschungsstandorten zur gegenseitigen Unterstützung

2 Ruhige Mobilität etablieren

2.1 Güterverkehr reduzieren und optimieren

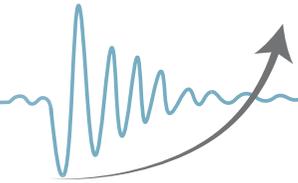
- 2.1.1 Güterverkehrskonzept entwickeln
- 2.1.2 Unterirdische Transportwege schaffen

2.2 Anreize zur sauberen Fortbewegung für Pendler schaffen

- 2.2.1 Ausweitung der Wiener Zone 100
- 2.2.2 Errichtung eines Wartehäuschen bei der Bushaltestelle am Kreisverkehr zwischen Enzersdorf und Margarethen
- 2.2.3 Einführung einer Stempelkarte als Anreiz zum Busfahren
- 2.2.4 Errichtung von Leihfahrrad-Stationen in Ortskernen
- 2.2.5 Carsharing-Angebot bis in die Region ausbauen
- 2.2.6 Durchführung von Workshops in Bildungsstätten um die Bewusstseinsbildung über nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern

2.3 Verkehrsentlastung und -beruhigung forcieren

- 2.3.1 Park & Ride Anlage östlich von Fischamend errichten
- 2.3.2 Evaluierung der geplanten Ortsumfahrungen der B10, B60 und B233
- 2.3.3 Abstandsmesser auf der A4 beim Flughafen errichten um die Sicherheit zu erhöhen



Ruhe erzeugen

3 Erholungsnetzwerk schaffen

3.1 Ruhige Flächen in Siedlungsnähe einbinden

- 3.1.1 Lärm und Flächenerhebung für passende Erholungsgebiete durchführen
- 3.1.2 unterschiedliche Erholungsmöglichkeiten auf erhobenen Flächen bereitstellen
- 3.1.3 Erreichbarkeit dieser Flächen mittels Rad und ÖV sichern
- 3.1.4 Spazierwegrouten durch landwirtschaftliche Flächen schaffen

3.2 innerörtliche Plätze der Ruhe bereitstellen

- 3.2.1 bestehende Erholungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Informationsquellen verorten
- 3.2.2 Zentrale Ruheräume in Schwechat, Fischamend, Gramatneusiedl und Schwadorf sowie am Flughafen Wien zur Verfügung stellen

4 Ruhe und Lärm erlebbar machen

4.1 Standortfaktor „Ruhe“ für Marketingzwecke nutzen

- 4.1.1 Informationsstelle in Schwechat und kleine Infostandorte in anderen Gemeinden schaffen
- 4.1.2 Platz schaffen für temporäre Kunstprojekte

4.2 Bewusstseinsbildung zur Thematik „guter und schlechter Lärm“

- 4.2.1 Lärmuseum am Spotterhügel eröffnen



5 Dorfcharakter wahren

5.1 Siedlungsentwicklung forcieren, die sich Zeit lässt

- 5.1.1 Siedlungsgrenzen festlegen
- 5.1.2 Aufschließungszonen in den Gemeinden auffüllen
- 5.1.3 Infrastrukturbereitstellungsabgabe einführen
- 5.1.4 Förderungen für Umbau von Einfamilienhäusern zu Mehrfamilien-Nutzung einführen

5.2 Aufschwung des Vereinslebens fördern

- 5.2.1 Multifunktionsräume in einzelnen Gemeinden zur Verfügung stellen
- 5.2.2 Informationsmaterial zu vorhandenen Vereinen und Veranstaltungen erstellen

5.3 Zentren des sozialen Lebens fördern

- 5.3.1 Gasthauskonzept entwickeln und anwenden
- 5.3.2 Veranstaltungen für sozialen Austausch der BewohnerInnen auf öffentlichen Plätzen organisieren

6 Wirtschaftsstandorte unterstützen

6.1 bedachten Umgang mit bestehenden Betriebsstandorten anzielen

- 6.1.1 Attraktivierung von bestehenden Betriebsstandorten
Verbesserung der Anbindung durch das Güterverkehrskonzept (2.1.1)

6.2 strukturierte Ansiedlung von neuen Betrieben

- 6.2.1 Ausweisung von neuen Betriebsgebieten an geeigneten Stellen

6.3 Flughafen im Rahmen der bisherigen baulichen Möglichkeiten weiterentwickeln

- 6.3.1 Non-Aviation-Sektor ausbauen
- 6.3.2 „Vienna Airport Region“-Plattform nutzen
- 6.3.3 Verzicht auf CO₂ im Rahmen des internen Flughafenverkehrs

6.4 Nachhaltige und effiziente Landwirtschaft fördern

- 6.4.1 Siegel für saubere Transportwege einführen
- 6.4.2 Römerland Carnuntum als Qualitätspartner beibehalten und Förderprogramm für regionale Projekte stärken
- 6.4.2 Westviertler-Kisterl organisieren
- 6.4.4 Verzicht auf Glyphosat zum Schutz der Biodiversität



7 Gemeinsame Ziele verfolgen

7.1 Kooperation zwischen den Gemeinden und in der Region stärken

- 7.1.1 Plattform zum Austausch von Gütern und Dienstleistungen schaffen
- 7.1.2 Interkommunalen Finanzausgleich einführen
- 7.1.3 „Stammtischrunden“ für gemeinsame Problemlösungsansätze in Gasthäusern veranstalten
- 7.1.4 Höhere Bildungseinrichtung in Fischamend eröffnen

7.2 Verbindungen über die Regionsgrenzen hinweg schaffen

- 7.2.1 Stadt-Umland-Management stärker einbinden
- 7.2.2 Radverbindungen in und zu anderen Regionen herstellen

8 Naturraum schützen und kräftigen

8.1 Natürlichen Lebensraum für Fauna und Flora erhalten

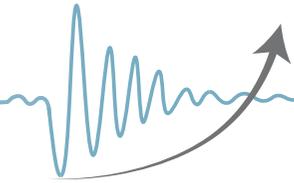
- 8.1.1 Aufrechterhaltung der Schutzgebiete an der Fischa
- 8.1.2 Wildwechselwarnanlage an der B10 errichten

8.2 Gleichgewicht zwischen Naturraum und bebautem Raum finden

- 8.2.1 Verordnung zur Schaffung von neuem Wohnraum nur verbunden mit neuem Grünraum
- 8.2.2 Durchführung verschiedener Events zur Bewusstseinsbildung über die grünen Ressourcen



1. FLUGHAFEN ALS URSPRUNG DER RUHIGEN ENTWICKLUNG



1.1 Forschungsstandort für emissionsfreie Technologien aufbauen

1.1.1 Forschungszentrum am Flughafengelände errichten

Bau des Forschungszentrums:

Als Grundstein unseres Projekts dient eine Vision, die sich um Stille dreht – eine Stille, die heute noch nicht erreichbar ist. Doch durch Forschung und Entwicklung können die Ideen Wirklichkeit werden.

Um diese Forschung zu ermöglichen, braucht es im ersten Schritt einen geeigneten Standort. Dieser sollte natürlich direkt in der Region liegen, denn so kann eine Vormachtstellung in dieser Hinsicht forciert werden, aber auch eine Zusammenarbeit innerhalb der Region erleichtert werden.

Der Flughafen, als Zentrum des Lärms, scheint der perfekte Ort für eine Weiterentwicklung Richtung Ruhe zu sein. Ergebnisse können hier auch sofort angewendet werden. Darüber hinaus ist er verkehrstechnisch gut angeschlossen und ein zentraler Wirtschaftsstandort im Gebiet. Bereits jetzt bündelt sich hier Wissen und Kapital – diese Vorteile werden genutzt.

Daher sollen am Flughafen geeignete Räumlichkeiten geschaffen werden – **und zwar an dem Standort, der vormals der dritten Piste dienen sollte**. Die Weiterentwicklung und der Ausbau des bestehenden Wirtschaftszentrums sind wichtig, doch nicht in die Richtung, die aktuell geplant ist. Durch die Konzentration auf die Forschung entsteht am Gelände ein neuer Schwerpunkt, der zu einem großen Teil sogar unabhängig vom Flughafen existieren kann. Ein ganz neuer Anreiz, der eine andere Berufsgruppe anzieht und neue Marketingmöglichkeiten eröffnet, entsteht.

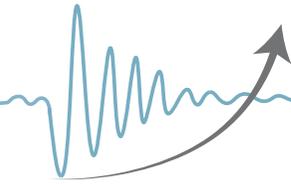
Am Standort wird es also verschiedene Labore und Büros geben. Aber auch Hörsäle und eine Bibliothek gehören dazu – denn auch ein FH-Lehrgang soll in den Räumlichkeiten untergebracht werden. Wichtig ist für Lehre und Forschung natürlich eine gewisse Ruhe, daher werden die Gebäude dementsprechend mit Schallschutz ausgestattet.

Als Vorbild dient das „Airbus Noise Technology Centre“ in Southampton, das einen sehr ähnlichen Schwerpunkt hat. In Windtunneln und mittels Simulatoren werden hier neue Entwicklungen getestet. Durch die Kooperation mit der Firma Airbus kommen die Ergebnisse auch zur Anwendung. Auch Studierende haben hier die Möglichkeit, neue Ideen weiterzuentwickeln und sich in den Prozess einzubringen. (vgl. southampton.ac.uk, 2017).

Koordiniert wird dieses und viele der folgenden Projekte vom Verein RLC-West, der sich um die Abwicklung der im Maßnahmenkatalog angeführten Projekte kümmert.



Abb. 115: Verortung Forschungszentrum
Quelle: eigene Darstellung



1.2 Forschungsergebnisse erkennbar machen

1.1.1 Forschungszentrum am Flughafengelände errichten

Arbeitskräfte finden:

Ein Forschungsstandort entsteht allerdings nicht von alleine. Das Um und Auf sind hier Menschen, die über das nötige Wissen verfügen, um den Forschungsstandort zum Erfolg zu führen.

Zum einen sind also Beschäftigte aller Art von Nöten. WissenschaftlerInnen und Lehrende verschiedener Fachbereiche bringen das unverzichtbare Wissen mit, um eine vernünftige und erfolgreiche Forschung zu betreiben. Dazu kommen diverse TechnikerInnen, um Maschinen und Windtunneln zu konstruieren sowie nichtwissenschaftliches, unterstützendes Personal, um einen effizienten Ablauf zu gewährleisten. Die rechtzeitige Ausschreibung der Stellen ist wichtig, um einen Stillstand zu vermeiden und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, falls sich die Suche als schwierig herausstellt.

Weiters ist die Zusammenarbeit mit spezialisierten Firmen in der unmittelbaren Umgebung wichtig. Die Firmen verfügen über das Wissen, in welchen Bereichen eine Forschung besonders sinnvoll und Erfolg versprechend ist. Umgekehrt können diese Firmen von den Ergebnissen profitieren, da sie diese direkt anwenden können. Die konkrete Durchführung dieser Maßnahme folgt etwas später.

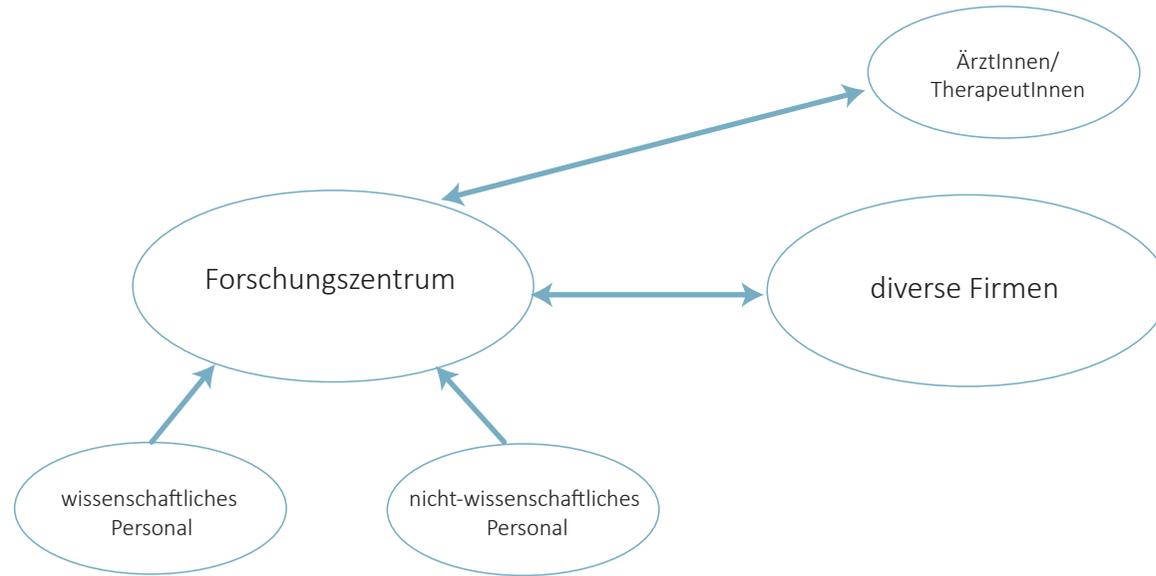
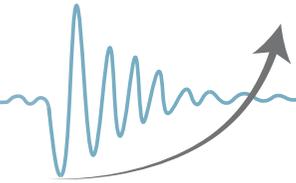


Abb. 116: Zusammenarbeit Forschung
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ● ●
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ●
Akteure:	RLC-West Flughafen,
Planungsebene:	kommunal



1.1 Forschungsstandort für emissionsfreie Technologien aufbauen

1.1.2 Hochschulstandort mit Schwerpunkt „emissionsfreie & geräuscharme Mobilität“ entwickeln

Zusätzlich zur aktiven Forschung soll auch ein Standort für einen FH-Lehrgang eingerichtet werden. Angelehnt an den bereits vorhandenen FH-Lehrgang zum Thema erneuerbare Energie in Bruck, wird hier direkt am Areal bereits vorhandenes Wissen weitergegeben und weiterentwickelt. Thematisch orientiert man sich also an bereits vorhandenen Lehrgängen wie der Automatisierungstechnik am Campus in Wels oder Maschinenbau an der TU Wien. Zusätzlich zur allgemeinen Ausbildung wird jedoch der Schwerpunkt auf emissionsreduzierte, vor allem leise Anlagen gelegt und besonders ruhige Mobilität fokussiert. Die AbsolventInnen sollen sowohl die Möglichkeit haben, ihr Wissen direkt in der Region anzuwenden, als auch weltweit in verschiedensten Fachbereichen einen Beitrag zu einer ruhigeren Welt leisten können.

Dadurch kann vor allem auch die Möglichkeit höherer Bildung im Gebiet garantiert werden. Der Forschungszweig fokussiert sich vor allem auf technische Aspekte und die konkrete Umsetzung eines beispielsweise geräuscharmen Motors, eine Zusammenarbeit mit der TU Wien oder dem Technikum sind also möglich und auch zweckmäßig.

Wichtig ist hier auch ein praktischer Zugang, der die Umsetzung eigener Projekte und die Entwicklung eigener Ideen ermöglicht. Der Lehrgang soll zu Beginn für etwa 20-30 Personen ausgerichtet sein, kann bei Bedarf aber auch vergrößert werden.

Im ersten Schritt soll nur ein Bachelorlehrgang konzipiert werden, der die Türen für einen Master an einer technischen Fachhochschule oder Universität öffnet, aber auch hier wäre die Entwicklung eines Masterlehrgangs denkbar. Durch die Internationalität der beteiligten Firmen, besonders des Flughafens, wird der ganze Lehrgang auf Englisch abgehalten. Über den Vorteil für die Studierende hinaus können so auch fremdsprachige Lehrende ihr Wissen weitergeben.



Der Studienplan des Bachelorstudiengangs enthält:

- Mechanik
- Mathematik
- Energietechnik
- Umweltchemie
- Verkehrsplanung
- Akustik
- klimagerechtes Bauen und Entwerfen
- Anlagenplanung
- Energieplanung

Vorarbeit: ● ● ●

Priorität: ● ● ●

Zeithorizont: ● ● ●

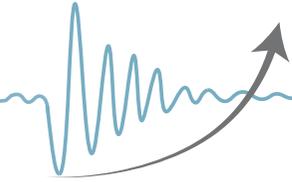
Kosten: ● ● ●

Akteure:

RLC-West,
Forschungszentrum

Planungsebene:

kommunal



1.2 Forschungsergebnisse erkennbar machen

1.2.1 Anwendung der Forschungsergebnisse in den umliegenden Betrieben

Die Anwendung in den direkt benachbarten Betrieben ist ein Alleinstellungsmerkmal des Forschungsstandortes und auch ein großer Vorteil für hier situierte Firmen, darüber hinaus auch ein Anreiz für neue Firmen, sich hier anzusiedeln. Die örtliche Nähe wichtiger Betriebe sichert eine enge Zusammenarbeit und macht den Austausch von Wissen unkompliziert und vor allem schnell möglich.

Ob der Austausch regelmäßig oder projektbasiert passiert, kann grundsätzlich individuell entschieden werden. Langjährige Kooperationen erhöhen aber auf jeden Fall die Effizienz. Die Ergebnisse sollen festgehalten werden und auch regelmäßig veröffentlicht werden, um interessierte Firmen zu informieren und so gegebenenfalls neue Firmen für einen Austausch zu gewinnen.

Partnerfirmen wären hier vor allem – im Bereich der Mobilität:

- der Flughafen sowie die hier verorteten Fluglinien
- diverse Cargo-Firmen
- die ÖBB
- der VOR sowie im weiteren Sinn auch die Wiener Linien
- die ASFINAG

Durch den Austausch soll eine Art Kreislauf entstehen: Entwicklungen werden an die Firmen herangetragen, dort getestet, danach wird Feedback an das Forschungszentrum gegeben, welches dann die benötigten Verbesserungen durchführen kann.

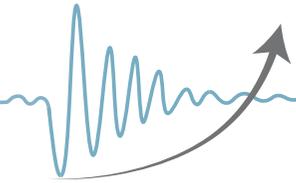
als besonderer Partner im Bereich der Industrie:

- die OMV

medizinische und psychologische Fachkräfte, um die Auswirkung auf die Menschen zu erforschen:

- (Arbeits-)psychologInnen
- HNO-ÄrztInnen

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ●
Kosten:	● ● ○
Akteure:	RLC-West, diverse Firmen
Planungsebene:	kommunal



1.2 Forschungsergebnisse erkennbar machen

1.2.2 Gründung eines Forschungsrates

Um die Forschung voran- und in eine sinnvolle Richtung zu treiben, ist die Gründung eines Forschungsrates ein wichtiger Schritt. „Emissionsfrei“ kann so vieles bedeuten, eine Fokussierung auf Teilbereiche ist unerlässlich. WissenschaftlerInnen, AufsichtsrätInnen der Firmen sowie ausgewählte VertreterInnen der Region arbeiten hier gemeinsam und legen den groben Weg fest. Da die Forschung von Anfang an auf die expliziten Bedürfnisse der Region ausgerichtet ist, erscheint dies als ein zweckmäßiger Weg. Darüber hinaus kann der finanzielle Rahmen und die beteiligten AkteurInnen festgelegt werden. Ein gemeinsames Marketing ist so einfacher und Ideen, die von außen herangetragen werden, können gemeinsam diskutiert werden.

Ein weiteres Thema ist die Initiierung neuer Partnerschaften mit Firmen oder Universitäten. Der Forschungsrat kann abstimmen und so die idealen PartnerInnen für die Kooperationen finden. Auch ein Blick über Landesgrenzen hinweg, wäre in diesem Rahmen möglich.

Es wäre auch in diesem Rahmen wünschenswert, dass Kooperationen entstehen und es leichter ist, neue Projekte durch den direkten Austausch voranzutreiben.

Die hier entstehenden Protokolle sollen öffentlich zugänglich sein, um auch Interessierten bzw. AnwohnerInnen die Möglichkeit zu geben, sich zu informieren. So kann garantiert werden, dass das Forschungsteam nicht abgekapselt von seiner Umwelt agiert.

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	RLC-West, Forschungszentrum
Planungsebene:	kommunal

1.2.3 Veranstaltung eines jährlichen Forschungstages

Wichtig ist es auch, diesen neuen Standort in seine Umgebung zu integrieren. Ein Forschungstag soll helfen, die BewohnerInnen der Region von der Notwendigkeit eines Forschungszentrums zu überzeugen. An verschiedenen Ständen können sich die BewohnerInnen informieren, Technologien testen und neue Ansätze kennenlernen, die auch ihr unmittelbares Leben betreffen. Durch Umfragen und Befragungen werden sie hier miteingebunden und können eigene Probleme oder Ideen schildern. So kann die Forschung für jede/n zugänglich gemacht werden, Forschung soll in der Region nichts Elitäres sein.

Auch Kinder sollen hier Spaß haben, kleine Experimente sollen ihr Interesse wecken. Ferner sollen sie an einer Kinderuni teilnehmen können. So kann auch früh Bewusstsein für die bereits genannten Fragestellungen generiert werden. Ebenso können sich ganze Schulen am Forschungstag einbringen und eigene kleine Projekte vorstellen.

Ziel ist also zusammenfassend eine Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse und Bewusstseinsbildung für die BewohnerInnen.

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	RLC-West, Firmen, Forschungszentrum
Planungsebene:	kommunal

1.3 Weltweite Vernetzung der Flughafen-Anrainergemeinden etablieren

1.3.1 Partnerschaften mit Regionen in ähnlicher Situation ausbauen

Der Austausch mit Flughafen-Anrainergemeinden kann helfen, die Situation zu verbessern und somit eine Balance zwischen Flughafen und Wohnstandorten zu schaffen. Die 1994 gegründete „Airport Regions Conference“ (ARC) ist hierfür ein gutes Beispiel (vgl. Stadt Wien, 2017).

Die Ausweitung dieses Projektes auf die gesamte Welt wäre denkbar und wünschenswert, da Lärm natürlich auch ein weltweites Problem ist und vor allem auch von Flughäfen, die in topographisch und strukturell ganz anderen Räumen gelegen sind, interessant sein können.

Die ARC ist aktuell stark auf die wirtschaftliche Situierung des Flughafens zentriert. Hier sollten also explizit auch die Anrainergemeinden integriert werden, beziehungsweise diese eventuell gesondert behandelt werden. Es sollen also auch besonders die Wohnsituation und die Verbesserung dieser thematisiert werden. Fragestellungen wären hier:

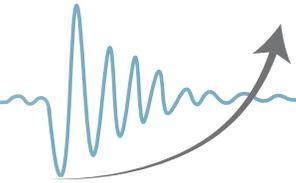
- Was wünschen sich die BewohnerInnen weltweit?
- Wie können die BewohnerInnen geschützt werden?
- Wie kann die Verbesserung der Flugzeuge hierzu beitragen?
- Welche psychologischen und physiologischen Auswirkungen bringen Flughafenlärm und andere Emissionen mit sich?

Durch die weltweite Vernetzung können auch leichter größere Verbesserungen forciert und umgesetzt werden. Auch ist so ein weltweites Marketing möglich und der Anreiz, neue Ideen zu entwickeln, damit größer. Zusätzlich kann noch eine Vernetzung mit Forschungsstandorten wie der bereits erwähnten Universität in Southampton erfolgen, um auch Flughäfen ohne eigenen Forschungsstandort die Möglichkeit zu bieten, sich einzubringen.



Abb. 117: Airport Regions Conference
Quelle: airportregions.com

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	RLC-West, ARC, Forschungszentrum
Planungsebene:	kommunal



1.3 Weltweite Vernetzung der Flughafen-Anrainergemeinden etablieren

1.3.2 Austausch mit anderen Forschungsstandorten zur gegenseitigen Unterstützung

Kooperationen und gegenseitige Unterstützung sind in der modernen Wissenschaft nicht wegzudenken, daher ist ein Netzwerk mit anderen Forschungsstandorten unerlässlich. Die finanziellen Vorteile, aber auch das Teilen von Wissen und praktischem Know-How treibt den Forschungsprozess voran und stellt eine wichtige Voraussetzung für die gelungene Forschung dar. Es geht hier nicht nur um den Austausch, sondern auch im weiteren Sinn um die Zusammenarbeit. ExpertInnen aus unterschiedlichen Bereichen haben die Möglichkeit, gemeinsam zu arbeiten.

Besonders die Technische Universität Wien und die technische Fachhochschule sind hier zweckmäßige Partner, mit denen ein regelmäßiger Austausch durch die Ähnlichkeit der Forschungsthemen sinnvoll erscheint. Auch die Medizinuniversität sowie die Sigmund-Freud-Universität sind wichtige Partner, da hier das Wissen über die psychologischen und physiologischen Auswirkungen des Lärms auf die Menschen das Thema ist. Doch hier kann auch noch über die Grenzen gedacht werden: Wie bereits erwähnt, beschäftigt sich an der University of Southampton ein eigener Bereich mit dieser Thematik, aber auch Universitäten in der USA und Australien sind Ansprechpartner

Darüber hinaus forschen beispielsweise Flugzeughersteller im eigenen Interesse an neuen Technologien, auch hier können Partnerschaften entstehen und der Austausch forciert werden. Zweckmäßig ist dies auch, um die Anschaffung teurer Geräte und Simulatoren zu vermeiden und stattdessen auf bereits vorhandene Gerätschaften in anderen Forschungszentren zurückzugreifen.

Die Zusammenarbeit kann zu Beginn projektorientiert erfolgen, da so auch eruiert werden kann, in welchen Bereichen diese zweckmäßig ist. Später können fixe Projektteams entstehen, die jederzeit auf benötigtes Wissen und Technologien anderer Universitäten zugreifen können.



Abb. 118: TU Wien
Quelle: tuwien.ac.at

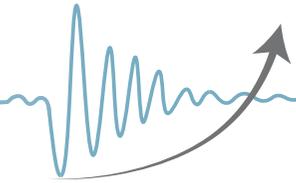


Abb. 119: Technikum Wien
Quelle: technikum-wien.at

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Forschungszentrum, Universitäten
Planungsebene:	kommunal



2. RUHIGE MOBILITÄT ETABLIEREN



2.1. Güterverkehr reduzieren und optimieren

2.1.1 Güterverkehrskonzept entwickeln

Während ein unterirdisches System für den Güterverkehr das Ziel ist, wird es bis zu einer Umsetzung in der LEADER-Region noch dauern. Um die Probleme bis dahin nicht einfach aufzuschieben, soll in der Zwischenzeit ein Güterverkehrskonzept entwickelt werden, das die Verkehrssituation verbessert. Dieses kann neben Fahrverboten für LKWs eine Umstellung auf die Bahn, oder auch eine Art Abholsystem mit E-LKWs innerhalb der Region enthalten. Es geht jedenfalls darum, die Anzahl und Belastung des Schwerverkehrs innerhalb der Region zu verringern oder zu weniger belastenden Methoden überzugehen. So wird in der österreichischen Niederlassung des Nutzfahrzeugherstellers MAN gerade damit begonnen elektrisch betriebene LKWs für die innerstädtische Nachtbelieferung einzusetzen. Diese „eTrucks“ sind emissionsfrei und bedeutend leiser als herkömmliche LKWs. Um auch die problematisch hohe Anzahl an Schwerverkehr zu reduzieren, könnte es in der Region solche eTrucks geben, die die Güter, die von außerhalb angeliefert werden, an Sammelpunkten abholen und verteilen. (vgl. truck.man.eu, 2018)

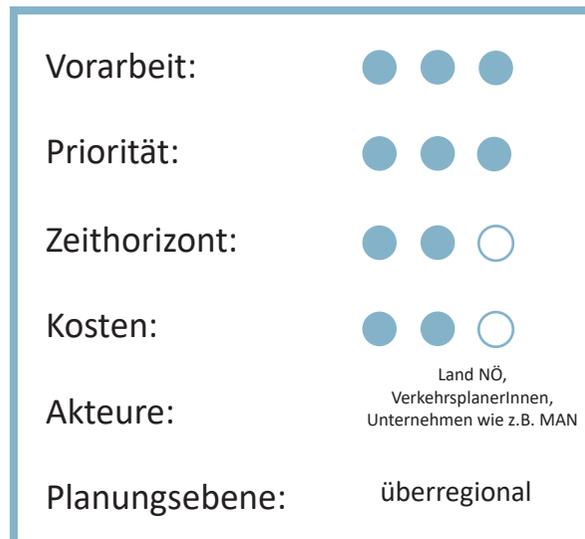


Abb. 120: „eTruck“ von MAN
Quelle: truck.man.eu

Strukturierte Ansiedlung von neuen Betrieben

Eine wichtige Maßnahme zur Optimierung des Güterverkehrs ist eine systematische Betriebsansiedlung. Zur Zeit sind bereits Betriebe im Entstehen oder fertiggestellt, die ein hohes Verkehrsaufkommen haben, jedoch an einer ungünstigen Position platziert sind. So etwas soll in Zukunft vermieden werden.

Diese Maßnahme wird dem nachfolgenden Ziel „Wirtschaftsstandorte unterstützen“ zugeordnet und dort näher erläutert. (siehe 6.2.2)



2.1 Güterverkehr reduzieren und optimieren

2.1.2 Unterirdische Transportwege schaffen

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine sehr aufwendige und große Planung, deren Umsetzung einen längeren Zeithorizont benötigt. Sie wird bereits bei anderen Maßnahmen, wie etwa der Systematischen Betriebsansiedlung mitbedacht, um bestmögliche Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Was ist das Ziel?

Die Vision ist, die derzeitige Verkehrslage größtenteils von dem Güterverkehr zu befreien. Dafür wird ein unterirdisches Transportsystem entwickelt, das an bestimmten Umschlagplätzen an die Oberfläche gelangt. Eine solche Umstellung ist natürlich nicht einfach, vor allem da die Region immer im Kontext mit ihrer Umgebung betrachtet werden muss. Angelehnt an Beispielen die sich bereits in der Entwicklungsphase befinden, wie *Cargo Sous Terrain* in der Schweiz und *Cargo Cap* in Deutschland soll dennoch in der Region ein unterirdisches Transportsystem geschaffen werden. Durch dieses System kann ohne zusätzlichen Raum- und Verkehrswegebefordernis wesentlich zur Entlastung von Straßen und Reduktion von Feinstaub- und Lärmbelastung beigetragen werden. Ein maßgeblicher Vorteil ist die problemlose Einführung neben traditionellen Verkehrssystemen und Logistikkonzepten. Es verhindert eine Verringerung der Bodenreserven und Probleme der Bodenbeschaffung und ist technisch, wie auch baurechtlich umsetzbar.



Abb. 121: Cargo Cap
Quelle: cargocap.de

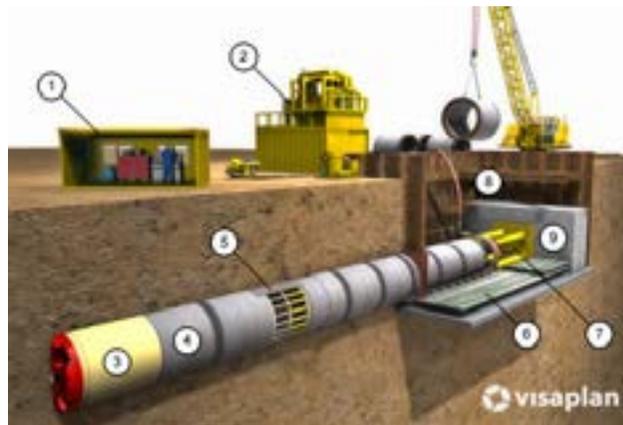


Abb. 122: Unterirdischer Rohrfortrieb
Quelle: cargocap.at

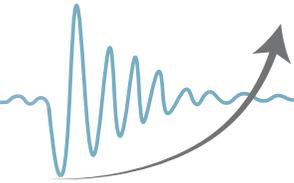
Wie soll so etwas funktionieren?

Das Prinzip folgt dem eines automatischen Fördersystems, in dem selbstfahrende Transportfahrzeuge in einem Tunnel verkehren. Dabei handelt es sich um kleine Fahrzeuge, die zum Beispiel mit maximal drei Paletten beladen sind. Nur beim Be- und Entladen an verschiedenen Umschlagplätzen gibt es eine oberirdische Verbindung für den Weitertransport. Diese Stationen können sowohl mitten im Ortsgebiet, als auch punktgenau am Fließband einer Fabrik errichtet werden.

Entwickelt wird dieses System mit einem unterirdischen Rohrvortrieb, durch den sich die Umweltbelastung auf ein Minimum beschränkt. Betroffene Flächen sind dadurch nur die Start- und Zielschächte, das weitere Umfeld bleibt unbelastet. Die Fahrrohre haben einen relativ geringen Innendurchmesser, wodurch sie an bestehenden technischen Infrastruktureinrichtungen verlegt werden können. Die Transportfahrzeuge werden elektronisch über Räder angetrieben.

Das System kann etwa an einer bestehenden Autobahnanschlussstelle ein Güterverteilzentrum beinhalten. Dort können die Güter auf Transportfahrzeuge verladen und unterirdisch in die Gemeinden oder zu Anknüpfungspunkten in Industriegebieten transportiert werden. Die Weiterverteilung an den Groß- oder Einzelhandel kann durch umweltfreundliche Elektrofahrzeuge oder Ähnliches geschehen.

(vgl. cargocap.de, 2017; factorynet.de, 2017)



2.1 Güterverkehr reduzieren und optimieren

2.1.2 Unterirdische Transportwege schaffen

Wie zukunftsnahe ist so etwas?

Für die *Cargo sous Terrain* in der Schweiz wurde Anfang 2016 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Diese zeigt, dass das Projekt technisch und ökonomisch machbar ist, jedoch hohe Kosten entstehen. Deshalb wird dort versucht, das Projekt durch Investoren privatwirtschaftlich zu finanzieren.

Wie könnte so etwas in der Region aussehen?

Die genauen Planungen müssen erst im Zuge der Durchsetzung erarbeitet werden und hängen mit Faktoren wie der Betriebsansiedlung zusammen. Diese unterirdischen Transportwege könnten entlang der Eisenbahn, die eine Ost-West-Verbindung durch das Gebiet darstellt, liegen und mit einer Querverbindung erschlossen sein.

So ist ein Weitertransport in andere Regionen ohne lange Transportwege möglich. Bis zur Umsetzung dieser Maßnahme sollen diese unterirdischen Achsen bereits mitbedacht werden. Dafür führen sie entlang neu ausgewiesenen Betriebsansiedlungen, und der Eisenbahn, damit der Güterverkehr in der Zwischenzeit bereits in Richtung dieser Maßnahme entwickelt werden kann.

(vgl. cargocap.de, factorynet.de, 2017)

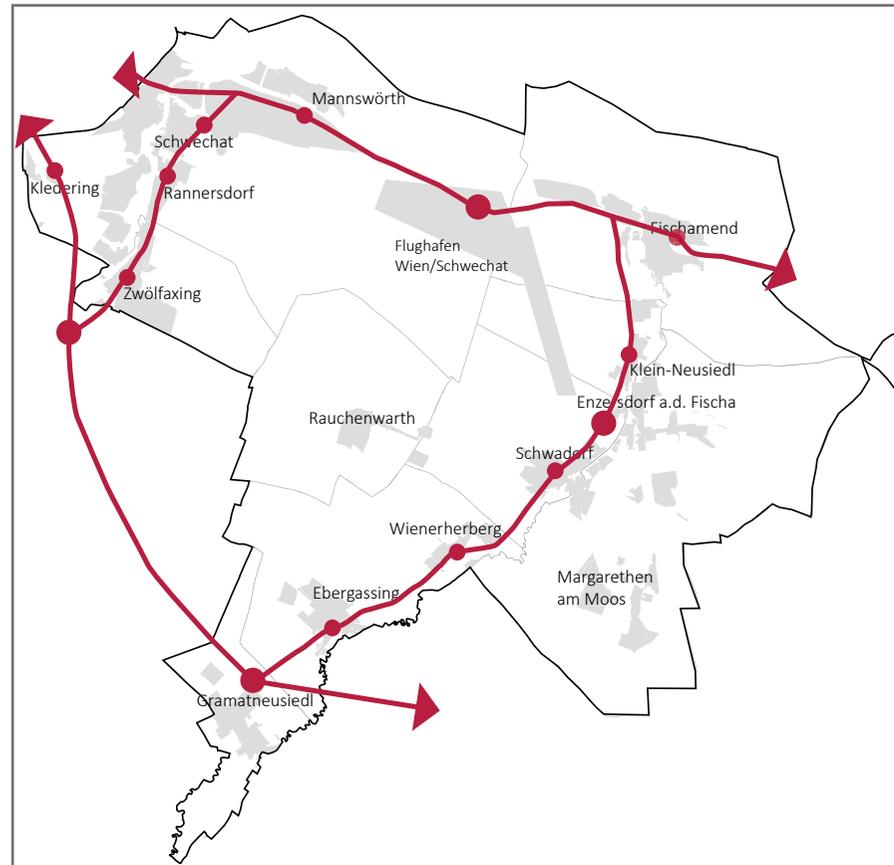
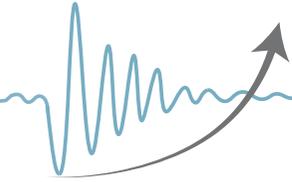


Abb. 123: mögliches Netz an unterirdischen Transportwegen
Quelle: eigene Darstellung



2.1 Güterverkehr reduzieren und optimieren

2.1.2 Unterirdische Transportwege schaffen

Natürlich ist diese Maßnahme ein großes und kostenaufwendiges Projekt. Dabei wird vor allem der Kosten-Nutzen-Zusammenhang interessant sein. Dass allein für eine Verkehrsentslastung und einen bessere Lebensqualität so viel Geld in die Hände genommen wird, ist unwahrscheinlich. Vielmehr sollte ein System erarbeitet werden, das zeigt, inwiefern auch die Betriebe und beteiligten Firmen Nutzen daraus ziehen können.

Ziel ist, dass sich so viele Betriebe wie möglich an dem System beteiligen und angeknüpft werden. Hier wurde beispielhaft damit begonnen, verschiedene Kategorien einzuteilen. So haben Unternehmen, die Schotter oder Erde transportieren andere Bedürfnisse und Erfordernisse, als etwa Lebensmittelgeschäfte.

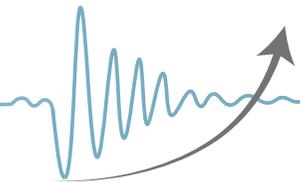
Durch dieses Projekt kann die Region in Österreich als Pilotprojekt wirken. Es bringt also zusätzliche Bekanntheit und kann für Marketing-Zwecke genutzt werden. Mit einem unterirdischen Gütertransportsystem sind die Region und die angesiedelten Betriebe anderen Firmen einen Schritt voraus und weisen einen neuen Weg.

Als weiterer Vorteil ist zu nennen, dass dadurch keine zusätzlichen, externen Cargofirmen benötigt werden und die logistischen Aufgaben einfacher werden.

Transportkategorie	Produkt	Betreiber
A	Paradeiser	Red Tomatoes
A	Lebensmittel	kommunale Nahversorger
A	Lebensmittel	Restaurants, Gastronomie
B	Schotter, Steine	Schottergrube Rauchenwarth
B	Erde, Kompost	Lengel GmbH
C	Cargo	Deutsche Logistik Holding (DLH)
C	Cargo	Cargo Partner Flughafen

Abb. 124: Beispielhaftes System einer Kategorierung der transportierten Produkte
Quelle: Eigene Darstellung





2.2 Anreize zur sauberen Fortbewegung für PendlerInnen schaffen

2.2.1 Ausweitung der Wiener Zone 100

Das Ziel ist es, so viele Menschen wie möglich dazu zu bringen ihre täglichen Wege mit dem öffentlichen Verkehr hinzulegen. Als eine Art Zwischenschritt zu einer völligen Umstellung auf den Bus oder das Rad, wird auch das Park & Ride System gefördert. Aus vergangenen Bemühungen verschiedener ÖV-Konzepte ist hervorgegangen, dass es schwierig ist, die BewohnerInnen der Region vollkommen auf den öffentlichen Verkehr umzustellen. Diese Umstellung funktioniert nicht von heute auf morgen, weshalb in diesem Schritt auf gerade aktuelle Probleme eingegangen wird. So leidet einerseits die Stadt Schwechat unter einer enormen Verkehrsbelastung.

Diese ist zum Teil durch PendlerInnen verursacht, die wiederum darunter leiden, auf den Park & Ride Anlagen am Bahnhof nicht genügend Stellplätze vorzufinden. Ähnliches passiert an der Zugverbindung in Gramatneusiedl.

Um den Umstieg auf den Zug nicht nur auf diese Stationen zu zentrieren, erscheint es sinnvoll die Wiener Zone 100 zumindest an der S7 auszuweiten, damit die PendlerInnen besser aufgeteilt werden.

Mit dem Bau einer neuen Park & Ride Anlage, der in einer nachfolgenden Maßnahme (2.3.2) erklärt wird, ist der Tarif das verbleibende Problem. Zumindest bis zu dieser neuen Park & Ride Station soll eine einheitliche Zone bis nach Wien geschaffen werden. Durch bereits existierende Mikro-ÖV Systeme wie den EMA Bus in Margarethen und Enzersdorf werden die BewohnerInnen mit Sammelnbussen zu den Bahnhöfen gebracht. Mit einem einheitlichen Tarif, wird auch dort ein vollkommener Umstieg auf den ÖV attraktiver.

Zu bedenken ist natürlich ein ähnlicher Umgang mit der Ostbahn, der weiteren Stationen entlang der S7 und anderen öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Lösung nur diese Strecke an der S7 noch zu inkludieren ist wirtschaftlich vertretbar, jedoch eventuell noch ausweitbar. So müssten die PendlerInnen von diesen Stationen nicht für einige Minuten eine wiener und niederösterreichische Jahreskarte bezahlen und können dennoch frühestmöglich auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. In weiterer Folge kann eine Entwicklung in Richtung der „365 Euro“-Jahreskarte, wie die Grünen es fordern, passieren. Am besten wäre dabei jedoch gerade für das unmittelbare Wiener Umland eine Kombination, bei der der öffentliche Verkehr in Niederösterreich und Wien möglichst kostengünstig genutzt werden kann.

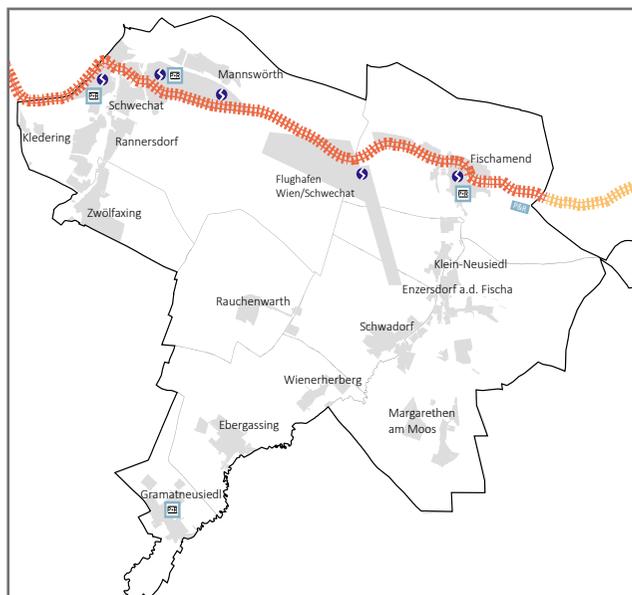
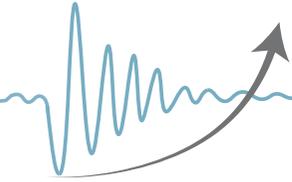


Abb. 125: Verortung Zonenerweiterung
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ○ ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Land NÖ ÖBB
Planungsebene:	regional



2.2.2 Errichtung eines Wartehäuschen bei der Bushaltestelle am Kreisverkehr zwischen Enzersdorf und Margarethen

Die Bushaltestelle entlang der Bundesstraße B10 beim Kreisverkehr zwischen den Gemeinden Enzersdorf und Margarethen am Moos soll durch eine Möglichkeit zum Unterstellen aufgewertet werden. Zurzeit handelt es sich lediglich um eine Ausweitung der Bundesstraße und einer Haltestellen-Tafel. Gerade in den Hauptverkehrszeiten sind die Angestellten von Red Tomatoes, oder in Zukunft die des Logistikzentrums, aber auch die BewohnerInnen beider Orte, auf den Bus angewiesen. Durch eine Hütte wird den dort einsteigenden Fahrgästen geholfen und der Umstieg auf den Bus für neue Fahrgäste gefördert. Wer möchte schon gerne im Regen auf seinen Bus warten?



Abb. 126: Haltestelle
Quelle: eigene Erhebung



Abb. 127: Verortung Bushaltestelle
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Gemeinde Enzersdorf
Planungsebene:	kommunal

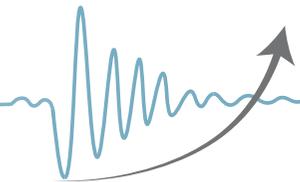


Abb. 128: Taxi Buchinger als Betreiber des EMA Busses
Quelle: taxibuchinger.at

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Gemeinden lokale Taxiunternehmen
Planungsebene:	regional

2.2.3 Einführung einer Stempelkarte als Anreiz zum Busfahren

Als weiterer Anreiz zur Nutzung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs kann eine Stempelkarte dienen. Es geht dabei darum die Fahrgäste für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu belohnen und auch für zukünftige Nutzungen attraktiv zu machen. Dabei können die Fahrgäste zum Beispiel mit jeder zehnten oder zwanzigsten Busfahrt eine verbilligte oder kostenlose Taxifahrt zur späteren Stunde erhalten. Dazu kooperieren die Gemeinden mit lokalen Taxiunternehmen wie es bereits bei dem EMA Bus geschieht.



2.2 Anreize zur sauberen Fortbewegung für PendlerInnen schaffen

2.2.4 Errichtung von Leihfahrrad-Stationen in Ortskernen

Zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel kann auch das Fahrrad herangezogen werden. In der Region sprechen vor allem die weiten Distanzen, aber auch mangelhafte Radverbindungen und schlechte Wetterverhältnisse gegen das Rad als wesentliches Verkehrsmittel. Besonders in den kleineren Dörfern wird es hauptsächlich in der Freizeit verwendet. In Schwechat und seinen Katastralgemeinden wird häufiger zum Rad gegriffen, um tägliche Wege zurückzulegen und zum Beispiel zum Bahnhof zu fahren. Dort werden wiederum das mangelnde Angebot an Fahrradständern und hohe Diebstahlsraten beklagt. Mit der Errichtung eines Bike-Sharing-Systems wird es möglich, auch nur eine Strecke mit dem Rad zurückzulegen. So würde zum Beispiel jemand, der in der Früh keine Zeit für einen längeren Radweg hat, am Nachmittag gerne mit dem Rad nach Hause fahren. Andersrum wird jemand, der weiß, dass es am Nachmittag stark regnen soll, nicht am Vormittag mit dem Rad zum Zug fahren. Gibt man diesen Personen die Möglichkeit, eine Strecke mit dem Leihfahrrad hinzulegen, können sie die andere mit dem Bus bewältigen.

In Niederösterreich gibt es bereits Leihfahrräder von nextbike. Auch in Schwechat und Fischamend gibt es Stationen, die jedoch noch nicht sehr bekannt sind und noch besser vermarktet werden sollten. Weitere Stationen in den anderen Orten könnten das System verbessern und etablieren. Angelehnt an Orte wie Mödling können Vergünstigungen für die erste halbe Stunde das Pendeln fördern.

Im Zuge weiterer Maßnahmen, auf die später genauer eingegangen wird (7.2.2), wird das Radwegenetz ausgebaut. Durch diese Verbesserungen kann das Radfahren auch für BewohnerInnen weiter außen liegenden Gemeinden attraktiver werden und zu einem Umdenken beitragen.
(vgl. nextbike.at, 2018)

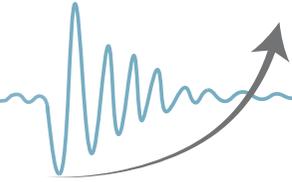


Abb. 129: derzeitige Nextbike Stationen
Quelle: nextbike.at



Abb. 130: Leihräder von nextbike
Quelle: nextbike.at

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ○ ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Gemeinden nextbike
Planungsebene:	regional



2.2 Anreize zur sauberen Fortbewegung für PendlerInnen schaffen

2.2.5 Carsharing-Angebot bis in die Region ausbauen

Verschiedene Varianten von Carsharing sind in Wien schon etabliert. Vorteile von Leihautos, die von Anbietern wie Car2Go, DriveNow oder anderen zur Verfügung gestellt werden, gibt es einige. So kann in der Stadt beinahe flächendeckend ein Auto gefunden werden, das zu jeder Tageszeit verwendet werden kann. Gerade für kurze Strecken und Personen, die selbst kein eigenes Fahrzeug brauchen oder wollen bietet sich so ein System an. Studien von Statistik Austria und dem Verein für Mobilität mit Zukunft (VCÖ) zeigen, dass ein Carsharing-Auto 8 bis 15 Privat-Pwks ersetzt. Das bringt vor allem eine erhebliche Flächeneinsparung mit sich. Dadurch steht nicht ein Pkw den größten Teil des Tages unbenutzt herum, sondern kann von jedem, der es gerade benötigt, verwendet werden. Vermehrt gibt es diese Systeme auch in Niederösterreich schon, wie etwa in Klosterneuburg und am Flughafen. Für BewohnerInnen der Region ist das Angebot an Carsharing jedoch zurzeit nur in Wien von großem Nutzen. (vgl. autorevue.at, 2016)

Das Angebot endet an der Stadtgrenze in Simmering, die einzige Station am Flughafen bringt aufgrund mangelnder Parkmöglichkeiten als Umsteigepunkt wenig.

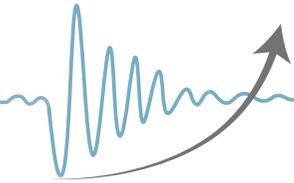
Die Idee dieser Maßnahme ist, zumindest bis nach Schwechat ein Angebot an Leihautos zur Verfügung zu stellen. Dadurch ergibt sich vor allem in der Nacht und den Stunden, in denen keine öffentlichen Verkehrsmittel fahren, eine Möglichkeit zumindest nach Schwechat zu gelangen. Es geht darum die Verbindung nach Wien auch in den Nachtstunden zu verbessern. Zurzeit gibt es dabei nur die Möglichkeit mit dem Nachtbus bis nach Kaiserebersdorf zu gelangen. Mit der Einführung des Parkpickerls in Simmering könnten die PendlerInnen von dort jedoch nicht mehr ins eigene Auto umsteigen. Das würde durch ein weitläufigeres Angebot an Carsharing ermöglicht werden.

Sollten die Anbieter dieses Vorhaben nicht eigenständig unterstützen, können Kooperationen mit den Gemeinden und Förderungen helfen.



Abb. 131: Car2go als möglicher Carsharing Anbieter
Quelle: cphpost.dk

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Gemeinden Carsharing Anbieter
Planungsebene:	regional



2.2 Anreize zur sauberen Fortbewegung für PendlerInnen schaffen

2.2.6 Durchführung von Workshops in Bildungsstätten um die Bewusstseinsbildung über nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern

Auf weitere Sicht ist das Ziel natürlich das Auto so viel wie möglich durch öffentlichen Verkehr und Ähnliches zu ersetzen. Dies wird ohne ein ausgereiftes ÖV-System mit kurzen Intervallen nicht passieren. ExpertInnen, die sich mit der Verbesserung des ÖV-Systems in der Region beschäftigen, beklagen, dass ein solches jedoch schwer zu ermöglichen ist, da die BewohnerInnen selbst wenn das Angebot vorhanden ist, dieses nicht nutzen. Ziel ist es daher ein Umdenken zu bewirken und den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Dafür wird bereits im jungen Alter angesetzt und in verschiedenen Volksschulen, aber auch höheren Schulen Workshops durchgeführt, die den Kindern die Wichtigkeit von nachhaltigen Verkehrsmitteln aufzeigen. Darin können die Kinder spielerisch von klein an lernen, auf ihre Fortbewegung zu achten, ihre Eltern zu beeinflussen und selbst zu einem bedachteren Umgang zu verleiten.

So ein Workshop kann zum Beispiel im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche stattfinden. Dabei handelt es sich um ein Projekt, das seit 2000 vermehrt auch in Österreich gefördert wird. In dieser gibt es unterschiedliche Projekte, Aktionen und Gewinnspiele, die die Bevölkerung zu einer bewussteren Mobilität verleiten soll.

Unterstützt wird diese Aktionswoche auch von Unternehmen wie nextbike, die ihre Leihfahrräder für diese Zeit kostenlos zur Verfügung stellen. Außerdem gibt es zum Beispiel den österreichischen Straßenmal-Wettbewerb, bei dem Kinder mit ihren Bildungseinrichtungen den Beton mit bunten Malereien schmücken.

Höhepunkt der Mobilitätswoche ist der Autofreie Tag, an dem einen ganzen Tag lang auf den motorisierten Individualverkehr verzichtet wird. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr wird auch von der VOR Aktion unterstützt, bei der ein Ticket für eine Einzelfahrt als Tagesticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland gilt. (vgl. mobilitaetswoche.at, 2017)



Abb. 132: Straßenmal-Wettbewerb in der Mobilitätswoche
Quelle: flickr.com



Abb. 133: Aktion: Autofreier Tag
Quelle: kitzbuehel.at

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Bildungsstätten, Privatpersonen
Planungsebene:	regional

2.3 Verkehrsenlastung und -beruhigung forcieren

2.3.1 Park & Ride Anlage östlich von Fischamend errichten

Wie bereits erwähnt, gibt es an den vorhandenen Park & Ride Anlagen große Platzprobleme. Gemeinden, wie beispielsweise Schwechat kämpfen mit dem Verkehr, die PendlerInnen wissen nicht mehr, wo sie ihr Auto abstellen sollen. Das sollte natürlich ein Anstoß sein generell auf den ÖV umzusteigen. Um dennoch auf das aktuelle Problem einzugehen und die betroffenen Gemeinden zu entlasten, soll an der S7 östlich von Fischamend eine zusätzliche Park & Ride Anlage errichtet werden. Kommt es in Zukunft zu einem kompletten Umdenken in Sachen öffentlichen Verkehr in Niederösterreich, kann diese Anlage anderweitig genutzt werden. ExpertInnen raten, eine Parkanlage für PendlerInnen so nahe wie möglich in dem Wohnumfeld zu platzieren, damit diese möglichst früh auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Die Station bietet die räumliche Möglichkeit dazu und ist in diesem Sinne praktikabel. Abgesehen davon, dass die Stadt Schwechat kein großes Parkhaus errichten oder die bestehende Anlage nicht vergrößern möchte, werden eher mehrere kleinere Parkflächen als eine einzige große empfohlen, da diese wieder zu Verkehrserregern werden können. Mit einer Vergrößerung der Tarifzone könnte sich der Pendlerverkehr an der S7 zumindest an den drei Haltestellen in Schwechat, Fischamend und der neuen Station aufteilen. (vgl. noe.gv, 2018; vor.at, 2018)

Die vorhandenen Park & Ride Anlagen in der Region haben unterschiedlich große Kapazitäten, sind jedoch die meiste Zeit alle ausgelastet. Die größte und neueste Anlage ist in Gramatneusiedl an der S60. Gerade für die PendlerInnen, die die S7 benutzen, reicht das derzeitige Angebot nicht aus. Der Vorteil der neuen Park & Ride Anlage ist außerdem die günstige Lage im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen. So ist nach der ehemals geplanten Götzendorfer Spange ein Ausbau der Trassen und eine Verbindung zur Ostbahn im Gespräch.

Gemeinde Bahnhof	Stellplätze	m ²
Schwechat	235	14.400
Fischamend	110	3.500
Gramatneusiedl	700	17.500
NEU: Fischamend neu	298	5.400

Abb. 134: Stellplätze an den P&R Anlagen
Quelle: vor.at, 2018

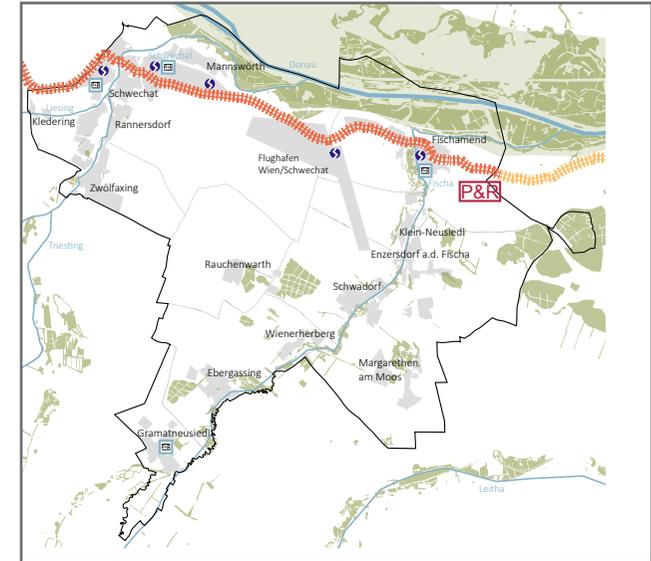
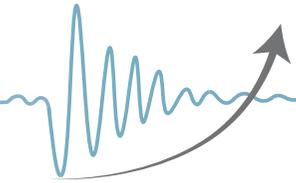


Abb. 135: Verortung P&R Anlage
Quelle: eigene Darstellung



2.3 Verkehrsenlastung und -beruhigung forcieren

2.3.1 Park & Ride Anlage östlich von Fischamend errichten

Da jedes Parkhaus oder Parkplatz einen weiteren Flächen- und Ressourcenverbrauch bedeutet, ist die Notwendigkeit und die Bauweise zu bedenken. Um möglichst ressourcenschonend und ökologisch zu arbeiten, soll die Park & Ride Anlage zweistöckig errichtet werden. Angelehnt an verschiedene Referenzbeispiele kann es darauf Solarpanele geben, die zusätzliche Energie bringen. Viele Parkhäuser arbeiten mit diesem System. Auch wenn keine komplette Überdachung vorgesehen ist, können diese eingesetzt werden.

Auch eine Fassadenbegrünung kann seinen Teil zur Nachhaltigkeit und Attraktivierung beitragen.



Abb. 137: Carportanlagen mit Solarpanelen in Illshofen
Quelle: carportanlagen.com



Abb. 138: Parkhaus in Warwick mit Fassadenbegrünung
Quelle: goldbeck.de

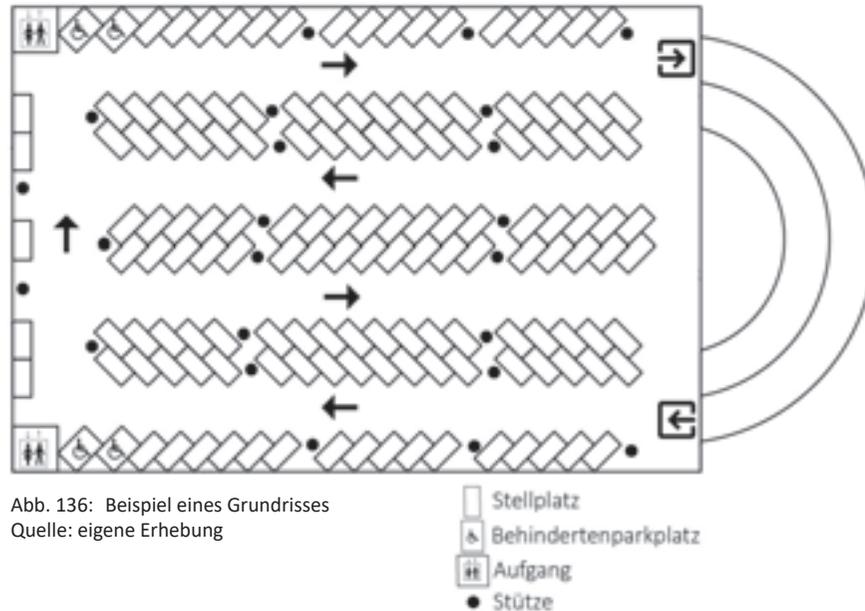
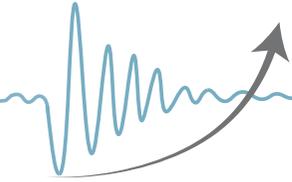


Abb. 136: Beispiel eines Grundrisses
Quelle: eigene Erhebung

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land NÖ, ÖBB
Planungsebene:	kommunal



2.3 Verkehrsbelastung und -beruhigung forcieren

2.3.2 Evaluierung der geplanten Ortsumfahrungen

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung kämpfen vor allem die Gemeinden Schwadorf, Fischamend, Klein-Neusiedl, Enzersdorf-Margarethen, Götzendorf und Zwölfaxing schon seit einiger Zeit um eine Ortsumfahrung. In der Vergangenheit waren die Projekte an die sogenannte „Götzendorfer Spange“ gebunden, deren Nicht-Umsetzung die Vorhaben auf Eis gelegt hat. Seit Kurzem sind die Ortsumfahrungen offiziell von dem Trassenprojekt der ÖBB getrennt und die Planungen zur Umfahrung haben begonnen.

Konkret geht es um die Bundesstraße B10 durch Schwadorf und die querende B60, die durch die Dörfer entlang der Fischa führt. Derzeit werden erste Entwürfe einer Streckenführung bei Bürgerveranstaltungen in den Gemeinden vorgestellt, im Internet veröffentlicht werden die Pläne noch nicht. Zu einer konkreten Trassenführung wird es erst in den folgenden Schritten nach Planungsarbeiten mit dem Wissen um Bodenbeschaffenheit, vorhandener Natur und Flughafen-Schutzzonen kommen. Diese konkrete Planung wird voraussichtlich in zwei bis drei Jahren fertiggestellt werden. Davor müsse die Trassenempfehlung von den Gemeinderäten der betroffenen Kommunen abgesegnet werden – die BürgermeisterInnen befürworten die Umfahrung bereits.

Der nächste Verfahrensschritt ist die Einreichung des Projekts, wodurch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingeleitet wird. Voraussichtlich soll es im Frühjahr 2018 zur Fertigstellung des Vorprojekts kommen.

Eine weitere Planung ist gerade mit einer Umfahrung von Zwölfaxing im Gange. Dort liegt für das Projekt ein erstinstanzlicher Bescheid der UVP-Behörde vor, über den das Bundesverwaltungsgericht aufgrund einer Beeinspruchung noch entscheiden muss.

Diese Ortsumfahrungen gilt es zu untersuchen und zu evaluieren. Aufgrund des anfänglichen Standes ist das zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Hinblick auf alle Aspekte möglich. Ohne Zweifel ist eine Lösung der Belastung dieser Ortschaften, die nicht nur tagtäglich im Verkehr versinken, sondern auch häufig unter großen Staus leiden, nötig. Eine Ortsumfahrung bietet sich dabei an, um das aktuelle Problem zu verbessern. Zu bedenken ist jedoch, ob das Problem nicht nur verschoben wird und welche anderen Lösungen dieses von Grund auf besser lösen könnten. Dabei sind grundsätzliche Umstrukturierungen wie etwa die des Güterverkehrs zu nennen. Die Ortsumfahrungen stellen nichtsdestotrotz eine schnellere und billigere Variante dar. Die Ortsumfahrungen können einen Zwischenschritt zur generellen Verkehrsberuhigung der Region darstellen.

(vgl.viennaairportregion.com, 2018; Bürgerveranstaltungen)

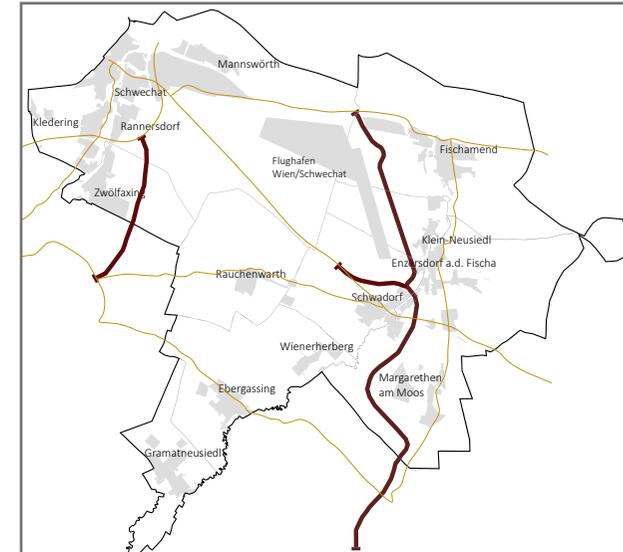
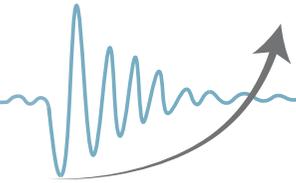


Abb. 139: geplante Ortsumfahrungen
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Land NÖ
Planungsebene:	regional



2.3 Verkehrsenlastung und -beruhigung forcieren

2.3.3 Abstandsmesser auf der A4 beim Flughafen errichten um die Sicherheit zu erhöhen

Die Verkehrsbelastung ist gerade auf den Bundesstraßen B10 und B9 und der Ostautobahn A4 stark zu spüren. Nicht nur das tägliche Verkehrsaufkommen alleine, sondern vor allem die hohe Anzahl an Unfällen führt häufig zu oft gravierenden Staus. Ziel ist es die Sicherheit auf der A4 zu erhöhen, um zumindest diese zu vermeiden. Im Jahr 2017 haben verschiedene Baustellen über Monate lang ihren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrsbelastung beigetragen. Mit der Beendigung dieser sollte sich das Geschehen auf den Hauptverkehrsachsen durch die Region zumindest teilweise beruhigen. Es bleiben jedoch täglich allein um die 9.500 LKWs, die an der Zählstelle auf der S1 in Rannersdorf vorbeifahren und 8.000 auf der A4 bei Bruck. Allein vom Jahr 2016 auf 2017 ist das eine Steigerung von 2,6 und 2,8 Prozent. Diese Steigerung wird einerseits durch eine zu hohe Toleranzgrenze bei Tempolimits begünstigt. Andererseits erweisen sich auch die Kontrollen bei Sicherheits- sowie sozial- und arbeitsrechtlichen Standards als mangelhaft. Auch die Einhaltung der Abgasstandards wird zu wenig kontrolliert und führt vermehrt zu Abgasmanipulation. Der VCÖ, der österreichische Verein für Mobilität mit Zukunft, fordert strengere Kontrollen.

Auch aus den belasteten Umlandgemeinden kommen Forderungen nach Sicherheitserhöhungen, die das häufig entstehende Verkehrschaos verringern sollen. Nach Angaben der Polizei werden auf der A4 in Niederösterreich jährlich rund 11.500 Lenker erwischt, die zu wenig Abstand halten. Der empfohlene Abstand beträgt zwei Sekunden, also 36 m - unter 0,8 Sekunden Abstand zum vorderen Fahrzeug sind strafbar.

Um das erhöhte Risiko von Auffahrunfällen zu verringern, soll daher ein Abstandsmesser auf der A4 installiert werden. Gemessen wird dabei von einer Brücke, zusätzlich werden Videokameras, die eine Strecke von rund 300 m messen, im Nahbereich unterhalb der Brücke montiert.

(vgl. meinbezirk.at, 2017)

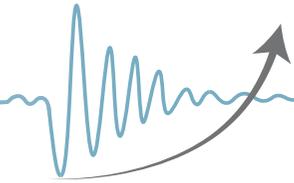


Abb. 140: Stau auf der A4 nach Unfall
Quelle: vienna.at

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ○ ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Land NÖ, Asfinag
Planungsebene:	kommunal



3. ERHOLUNGSNETZWERK SCHAFFEN



3.1 Ruhige Ecken in Siedlungsnähe einbinden

3.1.1 Lärm- und Flächenerhebung für passende Erholungsgebiete

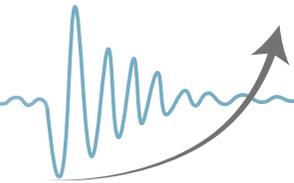


Abb. 141: Lärmmessung
Quelle: daserste.de

Um eine optimale und konfliktfreie Flächenausweisung der Erholungs-, Betriebs- und Wohngebiete vollziehen zu können, muss im ersten Schritt die Methode, die im Leitprojekt erarbeitet wurde, durchgeführt werden. Zusätzlich dazu sollen derzeitige Flächenwidmungen und -nutzungen aufgenommen werden, um den Handlungsbedarf abschätzbar zu machen. Das Ergebnis dieser Erhebung ist eine Karte der Teilregion Römerland Carnuntum West, die den einzelnen erhobenen Flächen die Ergebnisse des Leitprojektes zuordnet. Daraus können Rückschlüsse auf durchzuführende Umwidmungen geliefert werden. Andererseits können aber auch Flächen erkannt werden, deren Widmung und Nutzung beibehalten werden sollte. Generell sollte angestrebt werden, dass als ruhig empfundene Gebiete für eine Erholungsnutzung und als laut empfundene Gebiete für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen sind. Wohngebiete sollen ebenfalls in ruhige Gebiete gelegt beziehungsweise die Widmung durch bauliche Bestimmungen, die auf den Erhebungen basieren, ergänzt werden. Dadurch sollen die gesetzlichen Richtwerte eingehalten werden können, obwohl die gesamte Teilregion durch den Fluglärm betroffen ist.

Die Erhebung wird durch die LEADER-Region Römerland Carnuntum in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro durchgeführt. Das daraus entstandene Ergebnis wird den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Die Durchführung der Maßnahmen, die anhand der Erhebung durchgeführt werden, obliegen den Gemeinden. Folgende Maßnahmen unter den Punkten 3.1 und 3.2 sollen als mögliche Beispiele dienen, die das Leitbild verkörpern.

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Privatperson
Planungsebene:	regional



3.1 Ruhige Ecken in Siedlungsnähe einbinden

3.1.2 Anwendung der Ergebnisse der Lärmerhebung in der Teilregion

Auf Basis der Lärmerhebung der Teilregion werden Flächen festgelegt, die zu einer Erholungsnutzung dienen können. Da das Ergebnis nicht vorherzusehen ist, werden nachfolgend mögliche Ergebnisse einer solchen Erhebung aufgelistet und Potenzialflächen verortet. Diese basieren auf den Eindrücken der Begehungen sowie der Recherche und der Analyse.

Bei Kledering gibt es die Möglichkeit eine Baumpflanzung vorzunehmen und somit eine Art Kleinwald zu etablieren. Dieser hat vor allem durch seine Nähe zu Wien und Schwechat eine große Bedeutung für den siedlungsnahen Erholungsraum. Einerseits kann er durch eine bewusste Planung eine Verbindungswirkung zu Schwechat haben. Andererseits wird durch einen Kleinwald auch eine physische Abgrenzung zu Wien erreicht, da ansonsten die Gefahr besteht, dass der Siedlungsdruck nach Kledering und andere angrenzende Katastralgemeinden überschwappt. Weiters bildet der Kleinwald zusammen mit dem Wiener Zentralfriedhof sowie dem Schwechater Rathauspark und den Schwechatauen eine Grünverbindung, die auch für Rad- & Fußverkehr wichtig sind. Als Referenzbeispiel soll dafür der Norbert-Scheid-Wald in Wien agieren. Der Norbert-Scheid-Wald wurde in einer landwirtschaftlich dominierten Region etabliert und hatte damit die gleichen Herausforderungen, die auch bei dem Kleinwald in Kledering zu erwarten sind. Weiters soll der neu entstehende Kleinwald wie der Norbert-Scheid-Wald nicht das allgemein gültige Bild einer Waldes, sondern einen Mix aus verschiedensten

Landschaftsformen verkörpern (vgl. Interview SUM-Konferenz, 2017).

Die weiteren möglichen Maßnahmen werden nachfolgend nur kurz erwähnt:

- Mannswörth: Die Siedlungsentwicklung in Mannswörth wird mit einem Freiraumkonzept verbunden, das eine Lärmberuhigung zur Folge haben soll.
- Schwechat & Rannersdorf: Ein Grünraum zwischen dem Siedlungsraum und dem geplanten Betriebsgebiet dient als Puffer. Dieser soll sich jedoch nicht durch harte Grenzen auszeichnen, sondern einen Verlauf bilden und somit die Integration des Betriebsgebietes fördern.
- Fischamend: Durch die Nähe zu den Fischaaunen soll hier auf eine naturschonende Nutzung geachtet werden. Durch das fließende Wasser wird das Umgebungsgeräusch subjektiv abgeschwächt wahrgenommen.
- Klein-Neusiedl & Enzersdorf: Die zwei Katastralgemeinden betreiben zusammen einen Park, der das Gemeinschaftsgefühl stärken soll.
- Rauchenwarth: Der Rauchenwarther Gemeindewald soll erhalten bleiben, jedoch durch Holzplattformen auch als Aufenthaltsraum dienen.
- Schwadorf & Wienerherberg: Die bauliche Lücke zwischen den zwei Katastralgemeinden wird durch einen Erholungsraum gefüllt.
- Schwadorf & Margarethen am Moos: Der zurzeit landwirtschaftlich genutzte Raum

zwischen den zwei Siedlungsräumen wird zu einer Grünachse umfunktioniert, die eine starke Verbindungsfunktion haben soll.

- Schwadorfer Wald: Einerseits dient der Wald als Abschottung zu der Schottergrube. Andererseits kann man den Wald als Erholungsraum nutzen. Deshalb sollte er erhalten bleiben und möglicherweise für eine bessere Erholungsfunktion ausgestattet werden.

Die Ergebnisse sollen für die Durchführung in einem teilregionalem Landschaftskonzept erwähnt werden, das für die Gemeinden verpflichtend ist. Dadurch soll auch die teilregionale Betrachtungsweise gestärkt und eine lückenlose Ausstattung der Teilregion mit Erholungsräumen ermöglicht werden.

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:

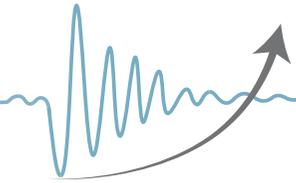


Akteure:

Gemeinden,
Privatpersonen

Planungsebene:

regional



3.1 Ruhige Ecken in Siedlungsnähe einbinden

3.1.3 Erreichbarkeit mittels Rad und ÖV sichern

Die neu geschaffenen Erholungsräume sollen für jedermann erreichbar sein. Dazu dienen einerseits die Radwege, die im Zuge der Maßnahme 7.2.2 umgesetzt werden, und eine bessere Anbindung durch den öffentlichen Verkehr.

Die Radwege sind besonders wichtig für die Erholungsqualität der Freiräume. Durch eine lärm- und emissionsarme Anbindung soll die Belastung für die BesucherInnen auf ein Minimum eingeschränkt werden. Die Radwege sind attraktiv ausgestaltet (siehe 7.2.2) und sollen dadurch den Umstieg der BewohnerInnen auf das Rad fördern. Weiters ist darauf zu achten, die Fahrradverbindung so zu legen, dass keine Konfliktsituationen mit dem MIV- oder ÖV-Verkehr produziert werden. Genaue Lage und Routenlegung können jedoch erst nach Festlegung der Erholungsflächen geplant werden. Dazu sollen Verkehrsplaner herangezogen werden und die Planung nicht nur auf kommunaler Ebene bedacht werden. Die regionale Verbindung ist hier zu beachten.

Der regionale Aspekt gilt ebenfalls für die öffentliche Anbindung. Dafür sollen nicht neue Verbindungen geschaffen werden, sondern bestehende erweitert beziehungsweise verlegt werden. Auch eine zeitweise Erreichbarkeit ist möglich. In anderen Worten: der ÖV wird nur zu bestimmten Zeiten – z.B. am Wochenende – zu den Erholungsflächen geleitet. Dadurch sollen Kosten gespart werden.

Sowohl bei der Rad- als auch bei der ÖV-Anbindung soll darauf geachtet werden, dass der Ruheaspekt der Erholungsflächen nicht durch die Anbindung eingeschränkt wird und eine lückenlose Verbindung vorliegt. Deshalb sollen die Ergebnisse der Maßnahme in das bereits erwähnte teilregionale Landschaftskonzept einfließen.

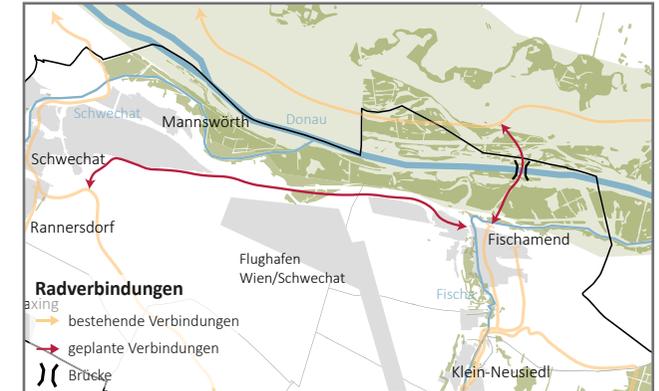


Abb. 142: Neue Radverbindungen
Quelle: eigene Darstellung



Abb. 143: Attraktive Radverbindung
Quelle: radkompass.de

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Gemeinden, VOR
Planungsebene:	regional

3.1 Ruhige Ecken in Siedlungsnähe einbinden

3.1.4 Spazierwegrouten durch landwirtschaftliche Flächen schaffen



Abb. 144: Logo des Berliner Referenzbeispiels
Quelle: berlin.com



Abb. 145: Visualisierung des Berliner Referenzbeispiels
Quelle: berlin.com

Die Teilregion ist neben dem Flughafen vor allem durch ihre landwirtschaftlichen Flächen charakterisiert. Diese Flächen sollen neben den neu gestalteten Erholungsflächen (siehe 3.1.2) eine weitere Erholungsmöglichkeit bieten. Die Feldwege werden bereits jetzt für Spaziergänge verwendet, führen jedoch teilweise in „Sackgassen“. Deshalb soll ein geschlossenes Netz an Wegen entstehen, die auch ausdrücklich als Verbindungswege gekennzeichnet sind. Weiters wird ein Lehrpfad eingerichtet.

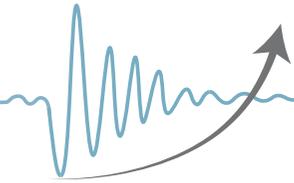
Als Vorbild dafür dient das Projekt Wald.Berlin.Klima. Dort wurde in einem Wald ein Lehrpfad eingerichtet, der sich mit den Themen Wald und Klima beschäftigt (vgl. berlin.de). Für die Teilregion Römerland Carnuntum West soll dieses Referenzprojekt angepasst werden und neben den forstwirtschaftlichen auch landwirtschaftliche Aspekte einbinden. Dadurch soll der Bevölkerung, aber auch den TouristInnen die Wichtigkeit der Landwirtschaft vermittelt werden. Eine Ergänzung mit dem Thema Lärm ist auch möglich. Die Spazierwegrouten können auch als Wege für das Leitprojekt dienen.

Als weiteres Beispiel wie landwirtschaftliche Flächen in einem Netz von Erholungsflächen integriert werden können, ist der Norbert-Scheid-Wald im 22. Wiener Gemeindebezirk. Dabei wurde darauf geachtet, dass die bereits existierenden Flächen in das Konzept eines Erholungsgebietes einfließen und ein wichtiger Bestandteil werden. Ähnlich wie in der Teilregion Römerland Carnuntum West ist die

Bedeutsamkeit der landwirtschaftlichen Flächen dort hoch. Ein Verlust dieser Flächen wäre ein Verlust des jetzigen Charakters des Gebietes (vgl. Interview SUM-Konferenz).

Bei der Planung dieser Wege ist vor allem eine regionale Zusammenarbeit gefragt. Durch die Maßnahme wird die Wichtigkeit der landwirtschaftlichen Flächen erhöht und die Bewirtschaftung dieser benötigt und erwünscht.

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Gemeinde, Privatpersonen
Planungsebene:	regional



3.2 Innerörtliche Plätze der Ruhe bereitstellen

3.2.1 bestehende Erholungsmöglichkeiten für Informationsquellen verorten

Um den BewohnerInnen der Teilregion Römertland Carnuntum West und auch TouristInnen, bevor die anderen Maßnahmen umgesetzt werden, Ruheräume zu bieten, werden die bereits bestehenden innerörtlichen Räume erhoben. Dabei wird zwischen Innen- und Außenräumen unterschieden. Zu den Innenräumen zählen die Kirchen, Bibliotheken und sonstige Orte, die für ihre Ruhe bekannt sind. Die Außenräume sind bereits bestehende ruhige Orte, wie der Donauauenzugang bei Mannswörth oder Fischamend.

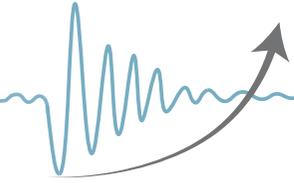
Für die Erhebung soll die Bevölkerung eingebunden werden und ihre Favoriten der ruhigen Orte in der teilweise lauten Teilregion verorten. Dafür soll eine Art App oder Internetapplikation verwendet werden, in der diese Orte eingetragen und nach Beliebtheit gereiht werden können. Die Ergebnisse der Erhebung werden in einer Karte verortet, die anschließend in den Gemeindezeitungen oder einem eigenen Flyer veröffentlicht werden. Dadurch wird der Bevölkerung das versteckte Potenzial der Teilregion offenbart.

Weiters kann die Erhebung im Zuge von raumplanerischen Maßnahmen berücksichtigt werden, um die genannten ruhigen Orte für die Bevölkerung zu erhalten oder auszubauen. Für die Kunstprojekte (siehe Maßnahme 4.1.2) kann durch die Erhebung ebenfalls eine Grundlage geschaffen werden, die Potenziale und Lücken aufweist. Allgemein ist die Maßnahme ein Zwischenschritt um kurzfristig die Richtung des Leitbildes sichtbar und das Potenzial einer bewussten Auseinandersetzung mit den Themen Ruhe und Lärm erkennbar zu machen.



Abb. 146: Schwechat Pfarrkirche
Quelle: wikimedia.org

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Gemeinden, RLC-West
Planungsebene:	regional



3.2 Innerörtliche Plätze der Ruhe bereitstellen

3.2.2 Zentrale Ruheräume in Schwechat, Fischamend, Gramatneusiedl und Schwadorf sowie am Flughafen Wien



Abb. 147: Ruhezone am Frankfurter Flughafen
Quelle: frankfurt-airport.com

Durch die vorangehenden Kunstprojekte werden Orte der Ruhe geschaffen. Diese werden vorerst nur als temporäre Projekte betrieben, sollen jedoch in einem nächsten Schritt zu einem fixen Standpunkt in der Region werden. Diese Räume bieten einen Rückzugsbereich für die BewohnerInnen und soll vor allem in dicht bebauten Gebieten als Ausgleich dienen. Die Ausführung solcher Räume sollen durch diese Maßnahme nicht konkret festgelegt werden, um den Kunstprojekten vollen Freiraum zu lassen.

Als Referenzbeispiel gilt hier das Centralkino in Linz, das im Zuge der Kulturhauptstadt einen neuen Aufschwung erlebt hat. Nach der Verwendung für die Kulturhauptstadt Linz, die sich unter anderem mit dem Themen Ruhe & Lärm beschäftigt hat, wurde das Central Kino zu einem Cafe umfunktioniert und ist bis zum heutigen Tag in Betrieb. Ähnlich zu diesem Fall sollen auch die entstandenen Ruheräume der Teilregion Römerland Carnuntum West nachgenutzt werden und keine temporäre Installation darstellen. Durch den Erhalt wird eine Steigerung der Lebensqualität erwartet, da die Möglichkeit des Rückzuges gegeben ist.



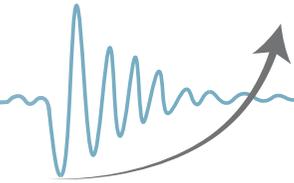
Abb. 148: Central Kino als Ruhepol
Quelle: hoerstadt.at

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	
Planungsebene:	





4. RUHE UND LÄRM ERLEBBAR MACHEN



4.1 Standortfaktor „Ruhe“ für Marketingzwecke nutzen

4.1.1 Informationsstelle in Schwechat und kleine Infostandorte in anderen Gemeinden schaffen

Das Thema „Ruhe“ ist ein Alleinstellungsmerkmal, das noch dazu in einer Flughafen-Region etwas ganz Besonderes ist. Der starke Kontrast kann der Aufhänger für verschiedenste Werbeprojekte sein. Dieses dadurch entstehende Marketing erfüllt zweierlei Aufgaben:

Zum Einen können so BesucherInnen in die Region gelockt werden. TouristInnen können sich bei verschiedenen Stationen zum Thema Lärm und Ruhe weiterbilden. Durch den praktisch täglich ansteigenden Lärm gibt es hier bereits ein gewisses Bewusstsein, dass durch verschiedene kleine Projekte ausgebaut werden kann. Besonders sollen hier auch Schulen angesprochen werden, da besonders junge Menschen flexibel für neue Entwicklungen sind.

Zum Anderen hat die Kleinregion hiermit eine Vorreiterrolle. BewohnerInnen anderer Flughafen-Anrainergemeinden und interessierte PolitikerInnen haben die Chance, sich von diesem Projekt inspirieren zu lassen und ähnliche Projekte in ihrerer Region umzusetzen. Das Leitbild ist so konzipiert, dass es so oder so ähnlich auf viele „laute“ Gemeinden anwendbar ist und die Welt insgesamt ein wenig ruhiger machen kann.

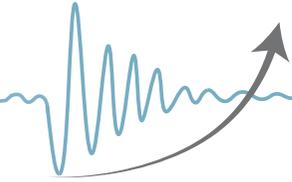
Aufgrund dieser beiden Aspekte ist die Errichtung von Informationsstellen wichtig. Diese kann in kleinen Gemeinden direkt im Gemeindeamt erfolgen, in jeder Gemeinde gibt es also eine/n Beamte, die sich in diesem Gebiet weitergebildet hat und Informationen weitergeben kann. Es werden sowohl Möglichkeiten zur Bewusstseinsbildung vorgestellt, aber auch Inspirationen, wie man sich in das Projekt einbringen kann.

In Schwechat, als Zentrums des Lärms und größte Gemeinde, soll es zusätzlich ein unabhängiges kleines Informationsbüro geben, das auch einen Fokus auf Urlaubsgäste legt. Bereits an den Bahnhöfen soll dementsprechend auf dieses Angebot aufmerksam gemacht werden.



Abb. 149: infopoint in den Gemeinden
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	RLC-West, Gemeinden, Privatpersonen
Planungsebene:	regional



4.1 Standortfaktor „Ruhe“ für Marketingzwecke nutzen

4.1.2 Temporäre Kunstprojekte durchführen

Verschiedenste Kunstprojekte sollen das Thema „angreifbar“ machen. Um dies abwechslungsreich zu gestalten, wechseln die Projekte von Zeit zu Zeit, sodass auch die BewohnerInnen dieses Angebot neu entdecken können. Diese können auch selber Projekte entwerfen und gemeinsam mit der Lenkungsgruppe umsetzen. Der Zeitraum, über den das Projekt zur Verfügung steht, kann frei gewählt werden. Sie werden jedoch auf jeden Fall in den Informationsbüros beworben.

Als erstes Projekt ist ein Glascontainer angedacht, der an verschiedensten Stellen aufgestellt werden kann – es bietet sich natürlich an, besonders aktuell noch „laute“ Orte auszuwählen. Auch die OMV als „lauter“ im Sinne von „besonders riechender“ Standort, wäre passend. In diesem Glaskubus herrscht Ruhe, obwohl man beispielsweise direkt neben der Landstraße steht. Eine Inspiration, wie das Leben hier in einigen Jahren aussehen könnte und ein eindrucksvoller Beweis, wie laut es tatsächlich aktuell ist.

Dieser Glaskubus kann nach einigen Jahren auch in eine andere Region „umziehen“ oder beispielsweise in Wien auf das Projekt außerhalb der Stadt aufmerksam machen.

Der Ankauf dieses Containers kann zum Beispiel über die Gföllner GmbH erfolgen, die solche Glascontainer bereits herstellen (vgl. gfoellner.at, 2017).

Ein ähnliches Projekt gab es bereits vor einigen Jahren von Nokia, die einen Glaskubus auf einem Festivalgelände aufstellten. Die BesucherInnen hatten die Möglichkeit, in diesem Glaskubus ungestört zu telefonieren.

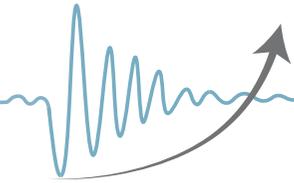
Kostengünstigere Möglichkeiten wären Flash Mobs oder kleine Ausstellungen. Auf einer Homepage sollten alle Werke gesammelt dargestellt werden und der Zugriff auf bereits vergangene Projekte möglich sein. Diese Maßnahme hängt stark von dem persönlichen Interesse der BewohnerInnen ab, soll ihnen aber gleichzeitig eine ganz konkrete Möglichkeit der Mitarbeit bieten.

Zu den Kunstprojekten zählen auch die bereits angesprochenen Ruhezeiten in den Gemeinden, die zur allgemeinen Erholung dienen sollen.



Abb. 150: Nokia „Silence Booth“
Quelle: technovelgy.com

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	RLC-West, Privatpersonen
Planungsebene:	regional



4.2 Bewusstseinsbildung zur Thematik „guter Lärm und schlechter Lärm“

4.2.1 Lärmuseum am Spotterhügel eröffnen

Ein beständiges Projekt soll am Spotterhügel in Klein-Neusiedl eingerichtet werden. Dieser wird bereits jetzt von vielen BesucherInnen frequentiert, um aus nächster Nähe startende und landende Flugzeuge zu beobachten.

Das Lärmuseum hat hier einen perfekten Platz, da es mitunter einer der lautesten Standorte im Gebiet ist. Das Gebäude soll sich gut in seine Umwelt einfügen, auf bunte Farben soll möglichst verzichtet werden und eine energieautarke Versorgung angestrebt werden. Das Gebäude ist für das Marketing mitunter eines der wichtigsten Gebäude, daher ist es von Bedeutung, die richtige Botschaft zu senden. Ähnlich wie beim Glascontainer kann hier außerdem eine Glaskuppel (oder ein Glasdach) auf dem Gebäude errichtet werden, die das Beobachten der Flugzeuge in vollkommener Stille ermöglicht.

Weiters geht es hier aber um die konkrete Bewusstseinsbildung, das heißt, es sollen auch wissenschaftlich fundierte Auswirkungen von Lärm erklärt werden. Darüber hinaus kann in guten und schlechten Lärm unterschieden und beispielsweise beschrieben werden, wieso Vogelgezwitscher gesund ist und Straßenlärm auf Dauer schädlich. Kritische BewohnerInnen haben so auch die Möglichkeit, das Projekt besser zu verstehen und den konkreten Nutzen darin zu sehen.

Darüber hinaus soll anhand einer interaktiven Station erklärt werden, ab wann objektiv, für die Ohren schädlicher Lärm beginnt und wie er erkennbar ist. Doch das Museum soll nicht nur aufzeigen, sondern auch konkrete Lösungen anbieten, wie Lärm vermeidbar ist und was mit welchem Aufwand bewerkstelligt werden kann. Hier geht es wieder Hand in Hand mit den Erkenntnissen, die im Forschungszentrum am Flughafenareal gewonnen werden können.

Insgesamt geht es also nicht um ein „Belehren“, sondern um das Staunen und Erkennen.

Das „Oregon Museum of Science and Industry“ in Portland besaß bis 2011 eine ähnliche Ausstellung, die viele BesucherInnen anlockte.

(vgl. dangerousdecibels.org, 2017)

Weiters bietet das Platz für Workshops, da hier bereits das benötigte Equipment vor Ort ist.

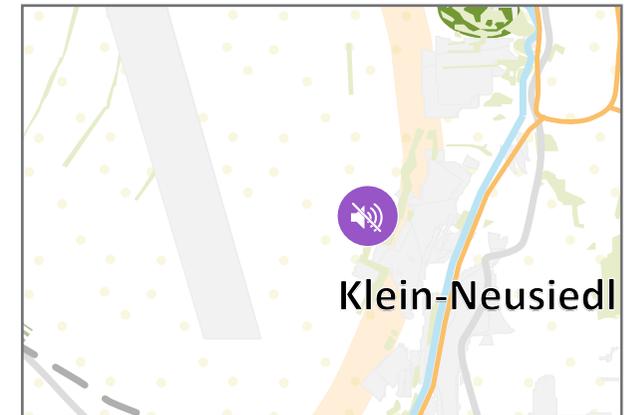
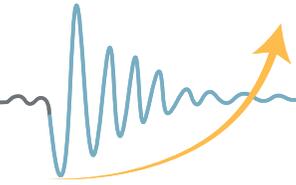


Abb. 151: Verortung Spotterhügel
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ●
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	RLC-West, Gemeinde, Privatpersonen
Planungsebene:	kommunal



5. DORFCHARAKTER WAHREN



Wie wird ein Dorf charakterisiert?

Der Charakter in den Dörfern der Region lässt sich damit umreißen, dass die Ansiedlungen und Strukturen über lange Zeit gewachsen sind. Die Siedlungsstruktur ist klar durch Einfamilienhäuser mit entsprechend großem privaten Grünraum geprägt, die Veränderungen sind nur punktuell an einzelnen Objekten zu erkennen, die raumplanerischen Strukturen sind großteils über lange Zeit unverändert geblieben.

Die Dorfstraße mit ihrem Zentrum stellen einen Mittelpunkt im Gemeinschaftsleben dar, die Kirche und das Gasthaus sind soziale Treffpunkte der Menschen. Das Vereinsleben ist den BewohnerInnen wichtig, die Menschen pflegen aktiv den Kontakt untereinander, sie kennen und grüßen sich auf der Straße. Dies zeigt sich auch daran, dass in solchen dörflichen Gemeinschaften man einander hilft, unterstützt und zusammenhält.

Die Verkehrssituation ist dadurch gekennzeichnet, dass das öffentliche Verkehrsnetz relativ schwach ausgebaut ist, die Busse und Bahnen verkehren zu Randzeiten nicht häufig genug, damit entsteht ein erhöhtes PKW-Aufkommen auf den Hauptverkehrswegen.

Die wirtschaftliche Situation stellt sich in den Dörfern der Region schwierig dar, da sich in unmittelbarer Nähe größere Städte mit entsprechendem Geschäftsangeboten befinden und die KonsumentInnen abziehen. In diesen Städten befinden sich auch die weiterführenden Schulen der Region und viele Menschen pendeln dorthin, da sie dort ihren Arbeitsplatz vorfinden. Diese Entwicklung führt dazu, dass die Menschen sich am Abend in den Dörfern zum Schlafen einfinden, und ihre wirtschaftlichen Aktivitäten in die größeren umliegenden Städte verlagert haben. Der motorisierte Individualverkehr stellt besonders in den Morgen- und Abendstunden auf den Hauptverkehrsrouten ein Problem dar.



5.1 Siedlungsentwicklung forcieren, die sich Zeit lässt

5.1.1 Siedlungsgrenzen festlegen

Das Ziel ist es, den typischen Dorfcharakter, das Leben am Land, in seiner bestehenden Form zu bewahren und nur an der Verkehrssituation und der wirtschaftlichen Position der Teilregion zu arbeiten. Es soll weiterhin klar erkennbar sein, dass die Region eine eigene Einheit darstellt und sich von der großen Metropole Wien in ihren typischen Charakteristika unterscheidet. Mittels unterschiedlicher Maßnahmen strebt die Region eine Raumplanungs- und Siedlungsentwicklung an, die Schritt für Schritt umgesetzt werden soll. Durch Siedlungsgrenzen, die bereits teilweise im Raumordnungsprogramm "südliches Wiener Umland" enthalten und auf Plänen verzeichnet sind, ist ein moderater Bevölkerungszuwachs vorgesehen und die Vorgaben dazu sind festgelegt. Das Ziel soll sein, dass jede einzelne Gemeinde eine konkrete Entwicklungsrichtung und -grenze vorgezeichnet erhält, bis zu der

diese wachsen kann, um den ländlichen Charakter zu schützen. Ein unkontrolliertes Wachstum des Siedlungsraumes soll vermieden werden.

Klein-Neusiedl ist in diesem Fall ein besonderes Beispiel, da die Ortschaft ohnehin schon durch den Flughafen und seine Restriktionsflächen sehr eingeschränkt ist und somit kaum an EinwohnerInnen dazu gewinnen kann.

Bestehende Schutzgebiete entlang der Fischa sollen erhalten bleiben, und stellen damit eine natürliche Siedlungsgrenze dar.

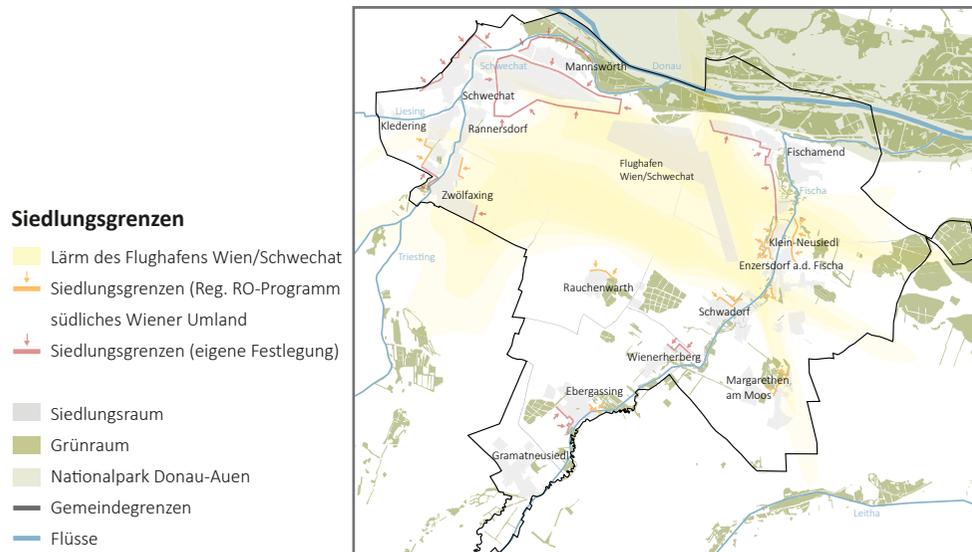


Abb. 152: Verortung der Siedlungsgrenzen
Quelle: Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ● ●
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land Nö
Planungsebene:	überregional



5.1 Siedlungsentwicklung forcieren, die sich Zeit lässt

5.1.2 Aufschließungszonen in den Gemeinden auffüllen

Nicht nur festgelegte Grenzen spielen bei der Siedlungsentwicklung eine Rolle. Auch Aufschließungszonen sind zu diesem Zweck wichtig. In den Flächenwidmungsplänen der unterschiedlichen Gemeinden wurden diese festgelegt, um so eine strukturierte Vergabe von Bauplätzen zu sichern. Sie stellen meist einzelne Flächen zwischen Wohnbauten, Grünräumen oder entlang von Bahntrassen dar. Ziel ist es, die vorhandenen Zonen zu füllen, neue Flächen als Aufschließungszonen zu widmen, um damit jeder Gemeinde eine Entwicklungsrichtung vorzugeben. Zusätzlich soll eine flächensparende Bauweise in Form der Festlegung von Minstdichten im Bebauungsplan forciert werden.



Abb. 153: Verortung der Aufschließungszonen
Quelle: atlas.noe.gv.at, eigene Darstellung

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Gemeinden
Planungsebene:	RLC-West

5.1.3 Infrastrukturbereitstellungsabgabe einführen

Zusätzlich zu den Siedlungsgrenzen und dem Auffüllen von Lücken durch neue Bauten könnte die Einführung einer Infrastrukturbereitstellungsabgabe eine weitere Maßnahme darstellen. Eine jährliche Vergebüherung der Gewerbeflächen und Baulandreserven soll das Horten und Nichtbebauen von Siedlungen verhindern, damit soll eine Entwicklung laut Bebauungsplan erreicht werden. Eine andere Art und Weise wäre es, eine Verordnung zur Baupflicht innerhalb von fünf oder zehn Jahren nach dem Erwerb eines Grundstücks zu erlassen.

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land Nö
Planungsebene:	überregional

5.1 Siedlungsentwicklung forcieren, die sich Zeit lässt

5.1.4 Förderungen für Umbau von Einfamilienhäusern zu Mehrpersonen-Nutzung einführen

Um eine moderate Bevölkerungsentwicklung zu ermöglichen, soll eine Nachverdichtung des Wohnraumes gefördert werden. Es sollen unterbelegte oder leerstehende Einfamilienhäuser nachverdichtet werden und neue, innovative Wohnformen geschaffen werden. Das Prinzip „vom Einfamilienhaus zum Mehrpersonenhaus“ kommt zur Anwendung. Auch neue Wohnformen, wie das Generationenhaus und Multifunktionshaus werden entwickelt.

Mit dieser Form wird das Wohnen leistbarer. Einkommensschwächeren Personen, ob jung oder alt, stellen die Zielgruppe dar. Es sollen Förderungen an diejenigen Haushalte vergeben werden, die bereit sind, andere Personen aufzunehmen und so zur Diversität in der Gemeinde beitragen.

An einem Beispiel kurz erklärt: Eine ältere Dame, die in ihrem großen Einfamilienhaus derzeit alleine lebt und in naher Zukunft in ein Altersheim/betreutes Wohnen ziehen müsste, würde in ihrem Haus eine Familie aufnehmen. So können beide Parteien davon profitieren, die älteren Menschen finden sozialen Anschluss, junge Familien finden leistbaren Wohnraum vor.

Das *Österreichische Ökologie Institut* erarbeitete zwischen 2015 und 2017 das Projekt „*Neues Wohnen im alten Haus*“, das sich mit diesem Thema beschäftigte. Es geht darum, Werkzeuge zur Darstellung des Entwicklungspotentials und zur Bewertung von innovativ nutzbaren Einfamilienhäusern zu entwickeln. Es sollten die Chancen auf Finanzierung und Umsetzung von nachverdichteten Umbaumaßnahmen gesteigert und gender- und altersgerechter, gemeinwohlorientierte Wohnformen forciert werden. Ziel ist es vor allem einkommensschwachen Personen, wie Frauen und älteren Menschen, unter die Arme zu greifen. (vgl. ecology.at, 2015)



Abb. 156: Jung und Alt
Quelle: ecology.at



Abb. 155: Drei-Generationen Foto
Quelle: ecology.at



Abb. 154: Wohnformen
Quelle: ecology.at

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land Nö, Privatpersonen
Planungsebene:	RLC-West



5.2 Aufschwung des Vereinslebens fördern

5.2.1 Multifunktionsräume in den einzelnen Gemeinden zur Verfügung stellen

Im Zuge des Entwickelns von neuen Wohnformen sollen Multifunktionsräume für kreatives Zusammenarbeiten geschaffen werden, um einen Aufschwung bzw. eine Weiterentwicklung des Vereinslebens in der Teilregion Römerland Carnuntum West zu erzielen. Es werden unterschiedliche Möglichkeiten geboten, um seine Ideen zu verwirklichen. Es soll ein Angebot entstehen, dass jeder nutzen kann.

Das Prinzip eines Multifunktionsraumes soll so ablaufen: Ein leerstehender Raum kann angemietet werden und soll die Möglichkeit bieten, unterschiedliche Aktivitäten zu realisieren. Es geht um eine temporäre Zwischennutzungen von Wohnungen, Geschäftslokalen und anderem Leerstand. Dort könnten Tanzkurse stattfinden, Malgruppen für Kinder organisiert werden, der Yoga-Kurs für Mütter am Programm stehen oder es findet der Lesekreis für SeniorInnen statt.

Das Attraktive daran ist, dass das Anmieten dieser Räumlichkeiten für den/die einzelne/n KursleiterIn auch nur an einzelnen Tagen oder Abenden der Woche möglich ist. Die Verwaltung und Organisation dieses Multifunktionsraumes erfolgt über eine Plattform oder die Gemeinde übernimmt diese Aufgabe.



Abb. 157: Zumba Stunde
Quelle: mz-web.de



Abb. 158: Vortrag
Quelle: andreas-lange-blog.de



Abb. 159: Malstunde für Kinder
Quelle: flüchtlinge-degerloch.de



Abb. 160: Leseabend für Senioren
Quelle: wiedaham.at

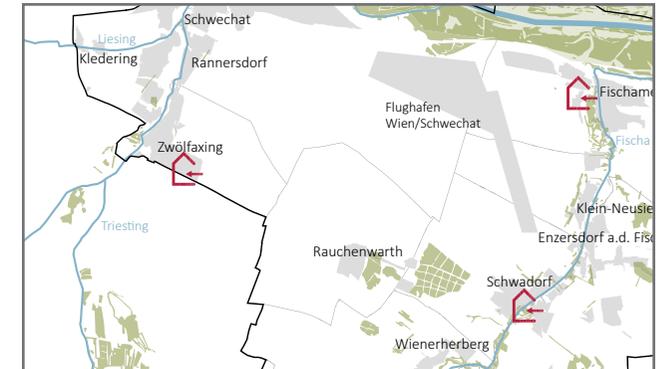


Abb. 161: Verortung der Multifunktionsräume
Quelle: eigene Darstellung

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

Gemeinden

Planungsebene:

regional



5.2 Aufschwung des Vereinslebens fördern

5.2.2 Informationsmaterial zu vorhandenen Vereinen und Veranstaltungen erstellen

Um den Informationsfluss und den Austausch der BewohnerInnen zu verbessern, sollen Informationsmaterialien in jeder Gemeinde und eines für die gesamte Teilregion erstellt werden. Dafür soll je eine Person pro Gemeinde und eine aus dem RLC-West Verein zuständig sein. Sowohl die ansässige Bevölkerung als auch die ZuzügerInnen werden hier angesprochen und informiert. Aktuelle Angebote werden auf der Homepage der Gemeinden aufgelistet, und Folder werden an die neuen GemeindegewohnerInnen verteilt.

Ziel ist es, ihnen die Aktivitäten, aktive Vereine und Veranstaltungen in der jeweiligen Heimatgemeinde zu präsentieren. Die neuen BewohnerInnen sollen sich in der Gemeinde willkommen fühlen und sich möglichst schnell in das Dorf-/Stadtleben integrieren können.

Informationen wären beispielsweise zu Veranstaltungen, wie einem Openair Kino im Sommer oder Yogatreffen in Parks, Vereinstreffen, Wochenmärkte auf Hauptplätzen oder auch temporären Aktionen, wie Ausstellungen, in den Informationsmaterialien zu finden.

Bei dem Interview mit Karin Baier, der Bürgermeisterin von Schwechat, haben wir erfahren, dass die Stadt genau auf diesem Weg versucht ihre neuen BewohnerInnen in die Gemeinschaft aufzunehmen und sie über alle aktuellen Aktivitäten und Veranstaltungen zu informieren.

Auch die Gemeinde Schwadorf versucht über ein Journal mit den BürgerInnen in Kontakt zu treten.



Abb. 162: Beispiel für Informationsflyer
Quelle: eigene Darstellung

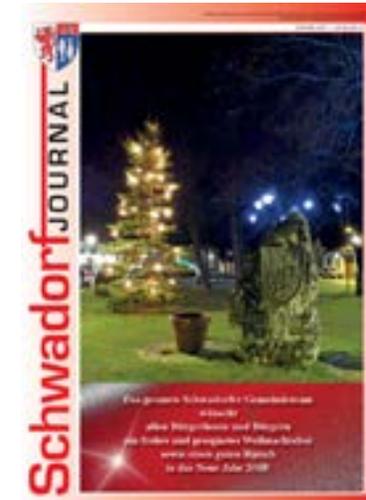


Abb. 163: Schwadorf Journal
Quelle: schwadorf.gv.at

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	Gemeinden
Planungsebene:	kommunal



5.3 Zentren des lokalen Lebens fördern

5.3.1 Gasthauskonzept entwickeln und anwenden

Gasthäuser stoßen heutzutage immer häufiger auf Herausforderungen wie unterschiedlichste Vorschriften, niedrige Löhne, Arbeitszeiten an Wochenenden oder das Wachsen von Fast-Food-Ketten. Aus diesen Gründen siedeln viele Wirte ab, der Betrieb muss schließen.

Mit einem Gasthauskonzept, das speziell für die Region entwickelt wird, sollen die Zentren des sozialen Lebens, die Hauptplätze mit den Gasthäusern, gestärkt werden. Traditionelle Betriebe, wie Wirtshäuser sind Teil eines Dorfes, sie prägen die Gemeinde und bilden meist eine Begegnungsstätte für die BewohnerInnen. Sie tragen zur Dorfgemeinschaft und dem sozialen Miteinander bei.

Ziel ist es einen *Tag der offenen Gasthaustür* einzuführen, an dem sich sowohl BewohnerInnen als auch andere Gäste das Wirtshaus (mit allen Sinnen) besichtigen können. Es soll möglich sein, alle Räumlichkeiten zu besichtigen, regionale Produkte zu kosten und mit den BesitzerInnen und dem Personal über die Geschichte zu plaudern. Somit soll das Wertschätzen solcher Stuben gefördert werden. Ein Lieferservice mit eigenem Stempelpass sowie speziellen Aktionen sollen ebenfalls Teil des Gasthauskonzeptes sein. Damit steht die Zufriedenheit der Gäste im Vordergrund. Auch mittels Auflistung auf den Homepages der Gemeinden soll an dem Marketing der Gasthöfe gearbeitet werden.

In Tittmoning, Deutschland, wurde beispielsweise 2015 eine Initiative gestartet, eine Genossenschaft gegründet und im Zuge dessen ein Gasthaus renoviert. Es ging darum, dass sich die BürgerInnen einbringen, mithelfen und mit Geldbeträgen beteiligen. Schlussendlich zog ein neuer Wirt ein, neue Stammtische wurden besetzt, ein Chor und eine Wirtshausmusi gegründet. Mit Essensgutscheinen wurde den Helfern gedankt.

Ähnlich verlief es in Göming, Salzburg: Es wurde ein Gemeindezentrum gebaut und ein Wirtshaus mit Veranstaltungssaal errichtet. Bislang mussten die Bewohner immer in den Nachbarort fahren, um Feste zu feiern. Seit dem Bau können Hochzeiten, Taufen und Geburtstage im Ort abgehalten werden. Auch ein altes Hellbauerhaus wurde neu aufgebaut und als Gasthaus verpachtet. (vgl. sn.at, 2015)



Abb. 165: Kaminstub'n in Mannswörth
Quelle: kaminstubn.com



Abb. 164: Landgasthaus Huber
Quelle: image.jimcdn.com

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	RLC-West
Planungsebene:	RLC



5.3 Zentren des lokalen Lebens fördern

5.3.2 Veranstaltungen für sozialen Austausch der BewohnerInnen auf öffentlichen Plätzen organisieren

Aktivitäten, die den sozialen Zusammenhalt fördern, können einerseits von kommunaler Ebene, den Gemeinden, ausgehen, als auch anderen Trägern, wie Vereinen, politischen Parteien, Organisationen, und auch Privatpersonen initiiert werden. Ziel ist es, die BewohnerInnen laufend zu unterschiedlichen Aktivitäten einzuladen.

Im konkreten Fall kann ein Wochenmarkt in mehreren Ortschaften, eingeführt werden, ein Openair Kino soll für ein Highlight im Sommer sorgen.

In viele Gemeinden in Niederösterreich bietet ein wöchentlicher Bauernmarkt saisonale und regionale Produkte an. Als Vorzeigebispiel dient hier die Stadt Mödling. In dieser Gemeinde findet jeden Freitag von 7-13 Uhr auf dem Hauptplatz vor dem Rathaus ein Bauernmarkt statt, der immer sehr gut besucht ist. Diese Art von sozialem Austausch soll auch in kleinen Ortschaften gefördert werden, man versucht die BewohnerInnen zu animieren, auf diesem Weg öffentliche Plätze wieder zu beleben, und auch Bauern und Wirte aus der Region zu unterstützen. (vgl. moedling.at)

Openair Kinos werden zweimal im Jahr meist in den Sommermonaten auf Waldlichtungen in der Region veranstaltet. Eines läuft unter dem Namen „Grünes Wanderkino“, das von der Partei DIE GRÜNEN initiiert wurde, und findet meist in Schwechat statt.

Das zweite Angebot dieser Art, das „Kino im Wald“, ist Teil des Programms von Stil Fabrik, einer non-profit Organisation, und wird immer in der Mannersdorfer Wüste veranstaltet. Es ist meist sehr gut besucht. (vgl. stil-fabrik.at, 2016)



Abb. 166: Kino im Wald - Mannersdorfer Wüste
Quelle: stil-fabrik.at



Abb. 167: Grünes Wanderkino
Quelle: gerhardwannenmacher.at



Abb. 168: Bauernmarkt
Quelle: media05.regionaut.meinbezirk.at

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ○ ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	RLC, RLC-West
Planungsebene:	RLC





6. WIRTSCHAFTSSTANDORTE UNTERSTÜTZEN



6.1 Bedachter Umgang mit bestehenden Betriebsstandorten anzielen

6.1.1 Attraktivierung von bestehenden Betriebsstandorten

Betriebe sind in wirtschaftlicher und ökonomischer Hinsicht wichtige Standbeine für Regionen und deren Gemeinden. Gerade in den Gemeinden des Römerland Carnuntum West hat sich eine Vielzahl an Betrieben niedergelassen. So verschieden diese Betrieben auch sind, haben sie eines gemeinsam: sie benötigen Fläche, siedeln sich möglichst nahe an vorhandener Infrastruktur an und stechen optisch aus den umliegenden Einfamilienhäusern und Landwirtschaftsflächen heraus.

Im Rahmen des Leitkonzepts „In der Ruhe liegt die Kraft“ werden nun Maßnahmen gesetzt um die Betriebe besser in die Umgebung zu integrieren und diese attraktiver zu gestalten. Einerseits wird mit grünen Schutzwänden, wie Hecken oder Baumalleen, dem Nutzungswist entgegengewirkt. Andererseits wird mit Fassadenbegrünung gearbeitet, die die Luft von Schadstoffen reinigen können, aber auch als natürliche Klimaanlage fungieren und die Luft befeuchten. Gerade bei Nordfassaden kann eine Fassadenbegrünung als Wärmedämmschicht dienen. Langfristig gesehen senkt diese Art der Begrünung die Betriebskosten und trägt einen aktiven Beitrag zum Umwelt- und Naturschutz bei (vgl. klimawandelanpassung.at, 2012)

Es soll eine Entwicklung in Richtung qualitativer Betriebsstandorte entstehen, die in Zukunft auf übergreifende Kooperationen bundesweit zielt, damit ein größtmögliches Spektrum an attraktiven Standorten für Betriebe zur Verfügung gestellt wird (vgl. wien1x1.at, 2017). Zudem wird auf eine

Förderung des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich in Form des bereits bestehenden Punkts „Greening“ hingearbeitet (vgl. bmnt.gv.at, 2018).

Vorerst tragen die Gemeinden durch Selbstfinanzierung und Unterstützung vorhandener Ressourcen bei, wenn eine Attraktivierung des Betriebes innerhalb der Gemeinde gewünscht wird. Zusätzlich werden diese Projekte durch den LEADER Römerland Carnuntum unterstützt.

Ein Beispiel bei welchem solch eine Attraktivierung anzielt werden kann, ist die OMV. Direkt an der A4 und der B9 gelegen, wird sie tagtäglich von VerkehrsteilnehmerInnen gesehen. Abends wirkt sie mit ihren tausenden Lichtern eindrucksvoll, doch tagsüber wäre ein Blick auf eine grüne Barriere oder Ähnliches attraktiver, als Stahl und düstere Fassaden. Zusätzlich könnten die Luftemission vielleicht etwas gedämmt werden, was den AnrainerInnen zu Gute käme.



Abb. 169: Leutturmprojekt Fassadenbegrünung
Quelle: competition.com



Abb. 170: Fassadenbegrünung
Quelle: wien.gv.at

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

Land NÖ,
RLC West,
Privatpersonen

Planungsebene:

kommunal
regional

6.1 Bedachter Umgang mit bestehenden Betriebsstandorten anzielen

Verbesserung der Anbindungen durch das Güterverkehrskonzept

Für einen Betrieb ist eine gute Infrastruktur, eine gute Lage und beste Voraussetzungen notwendig um bestmöglich wirtschaften zu können. Problematisch für die Teilregion wird es, wenn die Betriebe nicht optimal integriert werden. Betriebe, die eine sehr hohe Zu- und Ablieferung aufweisen, frequentieren somit stark die Gemeindestraßen. Zudem werden Flächen der Betriebswidmung zugesprochen, die dafür nicht die entsprechende Verkehrsanbindung aufweisen. Somit werden große Umwege getätigt, die meist über Straßen verlaufen, die dafür nicht gebaut/ ausgelastet sind.

Darunter leiden primär die Gemeinden und ihre BewohnerInnen. Die bereits erwähnten unterirdischen Transportwege (vgl. Maßnahme 2.1.2) sollen Abhilfe schaffen. Alternativen zu den herkömmlichen Gütertransportsystemen wird den Betrieben eine Möglichkeit geboten, mit weniger Aufwand, ihre Produkte in der Region und auch darüber hinaus zu transportieren. Dieses neue Güterverkehrssystem entlastet die Verkehrswege und bringt die Güter durch ein automatisches Fördersystem von A nach B. Diese Art des Güterverkehrs wird derzeit in der Schweiz oder in Deutschland als Pilotprojekt angewandt und wird noch etwas Zeit brauchen um es in die Teilregion zu integrieren, es können aber bereits erste Schritte gesetzt werden um dieses große Projekt später zu verwirklichen. Daher sollen nun eine Verringerung von CO₂-Abgabe durch Einführung eines Abholsystems mit E-LKWs in bereits bestehenden Betrieben mit sehr starker LKW Frequentierung erzielt werden. Zusätzliche Sammelpunkte an den Bahntrassen um

den Güterverkehr über die Bahn weiterzuleiten, sollen strategisch gewählt werden um später optimal in das unterirdische Güterverkehrsnetz integriert werden zu können. Die bestehenden und im Bau befindlichen Betriebe, die nicht unmittelbar entlang einer möglichen unterirdischen Transportroute liegen, sollen eine bessere Anbindung entsprechend ihrer Bedürfnisse erhalten. Diese werden durch neue umweltfreundliche E-LKW oder kürzere Wege zu den nächsten Sammelpunkten entlang der Bahntrassen generiert werden. Damit die Integration der Betriebe verbessert wird, wird ein Güterverkehrskonzept (vgl. Maßnahme 2.1.1) entwickelt, in dem spezifisch auf jeden Bestand und die einzelnen Bauprojekte eingegangen wird und Lösungsvorschläge für jeden Betrieb ausgearbeitet werden. Mithilfe der strategischen Ansiedlung neuer Betriebe (vgl. Maßnahme 6.2.1) sollen die InhaberInnen der zukünftigen Betriebe unterstützt werden, damit sie eine bestmögliche Ausgangsposition in der Teilregion erhalten, dabei aber schonend in der Teilregion wirtschaften.

Vorarbeit:	● ● ●
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land NÖ, Privatpersonen
Planungsebene:	regional, überregional

6.2 Strukturierte Ansiedlung von neuen Betrieben

6.2.1 Ausweisung von neuen Betriebsgebieten an geeigneten Stellen

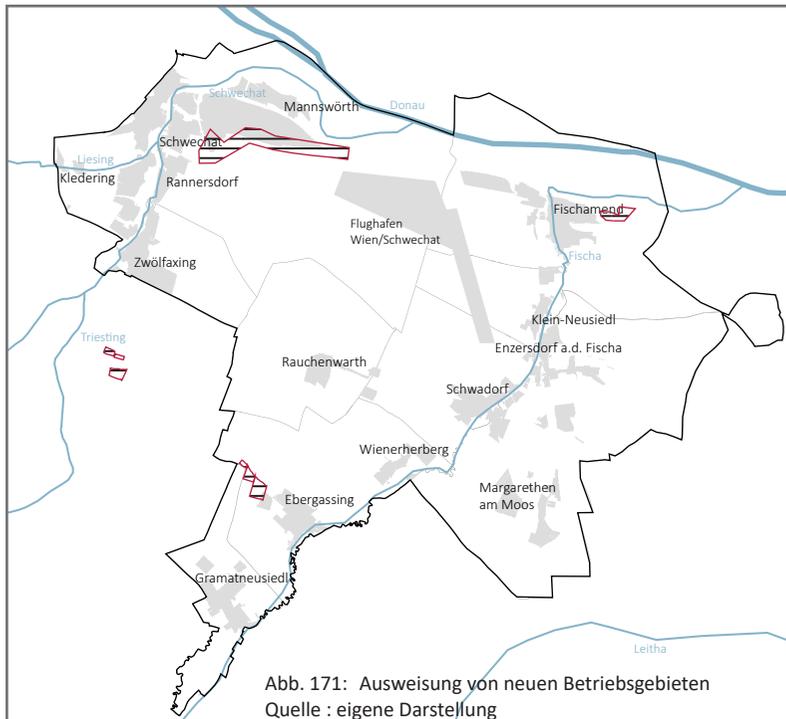
Bei der Ausweisung von Betriebsstandorten geht es in erster Linie darum geeignete Flächen innerhalb der Region zu finden. Es gibt bereits das Logistik Center im Süd-Osten der Region nahe Enzersdorf an der Fischa und Schwadorf, welches nicht gut angebunden ist und bald viele Probleme verursachen könnte. Solche Situationen sollten mit dieser Maßnahme verhindert werden. Da Betriebe jedoch gewisse Ansprüche haben, liegt es an einem Betriebsansiedlungskonzept, diese zu erfüllen und seitens der Gemeinden auf geeignete Standorte zu achten. Sprich neue Ansiedlungen von Betrieben sollten auf Berücksichtigung der bald

entstehenden Güterverkehrsachsen stattfinden. Ein Maßnahmenkatalog soll erarbeitet werden. In erster Linie wird darin die Art des Betriebes, sowie die Größe und Bedingungen, die der Betrieb erfüllen muss, festgelegt, damit der bestmögliche Standort für die Ansiedlung ermittelt werden kann. Es werden vorhandene Flächen in den Gemeinden ausgewiesen, die für mögliche Ansiedlungen bereitgestellt werden können. Dabei wird eine Plattform erstellt, die für jede Gemeinde der Region zugänglich sein soll, wobei in Zusammenhang mit der Vienna Airport Region gearbeitet wird, die bereits eine ähnliche Plattform

erstellt hat (vgl. viennaairportregion.com, Betriebsansiedlung). Die jeweils zuständigen RaumplanerInnen der Gemeinden geben mögliche Flächen bekannt und ermöglichen somit Informationen über diese Flächen einzuholen. Wenn ein Unternehmen ansucht, können die jeweiligen Flächen sofort abgerufen werden, da diese auf einem regionalen Plan, kartografisch verortet werden.

Ein großes Augenmerk sollte etwa auf Flächen um große Verkehrsachsen liegen, beispielsweise an der A4 der B9 oder der B10. Demnach wird eine Fläche bei Fischamend ausgewiesen, welche nahe der Autobahnabfahrt liegt und daher eine gute Anbindung aufweist, darüber hinaus lässt sich der Standort gut in das Güterverkehrskonzept (vgl. Maßnahme 2.1.1) integrieren und

hilft den Güterverkehr durch die unterirdischen Transportwege (vgl. Maßnahme 2.1.2) leiser zu machen. Weitere Flächen werden um den Verkehrsknotenpunkt der S1 und der B9 und der B10 nahe Schwachat ausgewiesen, da dort bereits Industrie und Betriebe angesiedelt sind und im Sinne der Güterverkehrsachsen neue Betriebe an dieses System angeschlossen werden können. Zusätzlich werden Flächen im nahe gelegenen Himberg genutzt, da diese Gemeinde mehrere Betriebsstandorte hat und zudem am Schienenverkehr angebunden ist. Letzten Endes sollten die Freihalteflächen der Gemeinden zur Aufschließung herangezogen werden, auch wenn diese Flächen einer genaueren Untersuchung unterliegen sollten, je nachdem ob sich dort ein Betrieb ansiedeln kann oder nicht.



Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

Land NÖ,
öffentlicher Dienst

Planungsebene:

regional



6.3 Flughafen im Rahmen der bisherigen baulichen Möglichkeiten weiterentwickeln

6.3.1 Non-Aviation-Sektor ausbauen

Der Non-Aviation Sektor in Flughäfen ist neben der Flugzeug- und Passagierabfertigung eine weitere bedeutende Einnahmequelle. Dem entsprechend wird im Entwicklungskonzept eine Maßnahme gesetzt, damit sich der Flughafen trotz internationalem Wettbewerb weiterhin in Ruhe entwickeln kann. Um das Flughafengelände sowie am Flughafen selbst wird anhand des Entwicklungskonzepts einiges entstehen und verwirklicht. Insofern werden bei neu entstehenden Gebäuden um den Flughafen, Non-Aviation Sektoren berücksichtigt und in das neue Gebäude integriert. Seien es Parkplatzanlagen und Car-Sharing Angebote oder Projekte, die die Leitidee von Ruhe mit sich bringen. Sprich ein Museum oder ein Forschungszentrum, das mit dem Flughafengebäude verbunden wird, um neue Attraktionen für Passagiere zu schaffen und die Zusammenarbeit mit dem Flughafen zu stärken.



Abb. 172: Virtuelles Cockpit
Quelle: viennaairport.com



Abb. 173: Erlebnisraum
Quelle: viennaairport.com

Der Flughafen besitzt bereits Longen für die Passagiere, seit kurzem ein Hotel und eigene Konferenz- und Bürogebäude, sowie eine Besucherwelt mit Erlebnisraum und einer Besucherterrasse (vgl. viennaairport.com, 2018). Der Erlebnisraum wird um eine Attraktion erweitert werden, die im Sinne des regionalen Denkens, den BesucherInnen des Flughafens ein Einblick bietet in die Entwicklung und Sehenswürdigkeiten des Römerland Carnuntum Wests. Zudem sollen regionale Produkte in Form eines Genussmarktes ihren Platz in den öffentlichen Zonen des Flughafens finden. Somit haben Bauern, Bäuerinnen und Selbständige die Chance

ihre regionalen Schätze an eine internationale Kundschaft zu bringen, betreiben Marketing und die Passagiere und BesucherInnen können regionale Speisen und Produkte probieren und einkaufen. Bei bevorstehenden Erweiterungen des Flughafens soll weiterer Platz für den Non-Aviation-Sektor geschaffen werden.

Ein Programm, das von dem Aufsichtsrat des Flughafens bereits genehmigt wurde, konzentriert sich auf einen weiteren Ausbau und die Verbesserung der Terminalinfrastruktur. Bis 2023 sieht dieses Programm Investitionen von bis zu 500 Millionen Euro vor. Der Flughafen möchte damit zu einem zweiten „5-Star_Airport“ aufsteigen (vgl. derstandard.at, 2017). In unserem Entwicklungskonzept wird diese Programm berücksichtigt und integriert.

Bestandteile des Sektors sind:

- eigene Verkaufsaktivitäten im Einzelhandel und in Gastronomiebetrieben inkl. Duty-free- und Travel-Value-Geschäften
 - Besuchereinrichtungen
 - Management von Flughafenimmobilien
 - Fluginformationsservice und Bereitstellung von Internetzugängen
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Consulting-Tätigkeit für andere Flughäfen
 - Vermietung von Immobilien, Retail-, Veranstaltungs-, Büro und Werbeflächen,
 - Organisation von Veranstaltungen
- (vgl. flughafen-management.de, Non-Aviation)

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

RLC-West, Flughafen,
Privatpersonen

Planungsebene:

kommunal (Flughafen)

6.3 Flughafen im Rahmen der bisherigen baulichen Möglichkeiten weiterentwickeln

6.3.2 Vienna Airport Region Plattform nutzen

Die Vienna Airport Region ist eine Kooperation der sieben Umlandgemeinden unserer Teilregion, sowie des Flughafens Wien und anderen Partnern. Der Verein setzt sich stark für eine nachhaltige Standortentwicklung und eine bedachte Entwicklung neuer Betriebsansiedlung und Immobilienverwertung ein. Dabei erzielt der Verein viele positive Resonanzen durch die gelungene Kommunikation und Interaktion zwischen allen AkteurInnen. Die Homepage des Vereins ist auf dem neuesten Stand und bietet schnelle Suchfunktionen für Wohnungs- und Mietbestand in der Region und auch für Betriebsansiedlungen, die bereits in der Maßnahme 6.2.1 erwähnt wurde. Somit informiert die Homepage und deckt viele Wünsche und Bedürfnisse der BewohnerInnen und Interessenten der Region ab (vgl. viennaairportregion.at, 2017). Durch Interviews konnten eigene Erhebungen ermittelt werden, die die allgemeine positive Haltung gegenüber des Vereins bestätigen, er hilft bei Fragen rund um den Flughafen und informiert über die Region.

Im Interesse unserer Teilregion sowie der eigenen Zielsetzung des Entwicklungskonzepts, ist die Vienna Airport Region ein wichtiger Akteur in der Planung, der unterstützt werden muss. Eine Zusammenarbeit soll hergestellt werden, um gemeinsam die Region noch mehr zu stärken. Zusätzlich kann die Kommunikation international ausgeweitet werden und mithilfe andere Ziele des Entwicklungskonzepts können zusätzliche PartnerInnen für die Region gewonnen werden.



Abb. 174: Logo Vienna Airport Region

Quelle: viennaairportregion.com



Abb. 175: Die Region

Quelle: viennaairportregion.com

Der Flughafen soll an Bedeutung beibehalten und als wichtiger Logistikstandort die Region international wettbewerbsfähig machen. Hochwertige Gewerbeflächen und ein attraktives Umfeld zum Wohnen und sich entfalten sind in erster Linie Priorität der Maßnahme und der Vienna Airport Region.

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	RLC-West, Vienna-Airport Region
Planungsebene:	regional



6.3 Flughafen im Rahmen der bisherigen baulichen Möglichkeiten weiterentwickeln

6.3.3 Verzicht auf CO2 im Rahmen des internen Flughafenverkehrs

Der Flughafen Wien baut bereits seit mehreren Jahren auf nachhaltige Technologie und installierte daher auf Lagerhäusern Photovoltaikanlagen. Durch neue Forschung, die anhand unseres Entwicklungskonzepts entstehen soll (vgl. Maßnahme 1.1.2), möchten wir die Zusammenarbeit stärken und in eine nachhaltige Entwicklung steuern. Ein Hauptaugenmerk wird emissionsarme Technologie sein. Ruhig und den Flughafen unterstützend sollen neue Entwicklungen, basierend auf unserer Forschung im Flughafen getestet und angewendet werden.

Zusätzlich wird der Anreise mit dem eigenen Auto eine bessere Alternative geboten, in dem das vorhandenen Schnellbahnliniennetz stärker eingebunden wird. Es soll vermieden werden, unter Zeitdruck ein Auto und einen Fahrer zu organisieren, einen Parkplatz zu finden und umständlich mit dem Koffer vom Auto zum Gate gelangen zu müssen. Die Schnellbahn bringt die Anreisenden direkt zum Flughafen, wodurch keine weiteren Kosten anfallen, da anhand der Ausweitung der Wiener Zone 100 (vgl. Maßnahme 2.2.1) gerade die S7 sich innerhalb der Tarifzone der Wiener Linien befindet.

Eine vereinfachte Gepäcksabgaberegulierung in Wien an Bahnhöfen oder anderen Knotenpunkten der Schnellbahnlinien unterstützen das System der Flug- und Passagierabfertigung, wodurch die Zusammenarbeit der Wiener Linien und des Flughafens Wien-Schwechat gestärkt wird und die Passagiere sich während der Anreise bis zum Einsteigen in das Flugzeug keine Gedanken mehr um

ihr Gepäck machen müssen.

Kürzere Wege und vereinfachende Systeme fördern die Möglichkeit mit eventuell steigenden Passagier- und BesucherInnen des Flughafens umgehen zu können. Innerhalb des Flughafens können durch Forschung beispielsweise selbstfahrende Gepäckswagen entwickelt werden, die ähnlich wie GPS-gesteuerte Golfcaddies, ihren Weg zum Ziel selbst finden und anhand von Akkus betrieben werden. Zudem könnten die bestehenden Systeme der Gepäcksabfertigung verbessert und durch nachhaltige Systeme ersetzt werden. Zusätzlich sollen die Kraftfahrzeuge des Flughafens und jeglichen anderen Flughafen-internen Personenkraftfahrzeuge durch elektronisch-betriebene Fahrzeuge ersetzt werden, um den Flughafen noch weiter in eine nachhaltige Zukunft zu entwickeln.

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Flughafen, Privatpersonen
Planungsebene:	kommunal

6.4 Nachhaltige und effiziente Landwirtschaft fördern

6.4.1 Siegel für saubere Transportwege einführen



Abb. 176: Gütesiegel für emissionsarme Transportwege
Quelle: eigene Darstellung

In Hinblick auf die Transportwege der Güter und der Maßnahme, diese auf gebündelten Transportachsen und anderen Wegen emissionsarm zu transportieren, wird nun ein Zugehörigkeitsgefühl und eine Art Auszeichnung innerhalb der Region eingeführt. Ein Umweltzeichen in Form eines Siegels, wird denjenigen verliehen, die auf umweltfreundliche Entwicklungen und Alternativen umsteigen und das zukünftige Güterverkehrssystem unterstützen und sich daran anschließen. Die Idee dabei liegt bei der Zusammenarbeit von Betrieben und der Unterstützung untereinander bei den LandwirtInnen. Wenn weniger LKWs beziehungsweise eine gewisse Anzahl an elektronischen oder emissionsärmeren

Fortbewegungsmitteln durch die Region fahren und diese ausgezeichneten Betriebe anfahren, ist ein wichtiger Schritt bereits gemacht. LandwirtInnen, die sich elektronische Traktoren untereinander ausleihen und somit emissionsfrei arbeiten, tragen ebenso zu sauberen Transportwegen bei.

Zusätzlich wird nach außen hin sichtbar, welche Betriebe und LandwirtInnen alternativ bewirten, womit eine Vermarktung für zukünftige Kooperationen und VerbrauchInnen und HerstellerInnen betrieben wird.

Generell wird jede Benutzung von treibstoffarmer Technologie von der Region unterstützt, die Betriebe und LandwirtInnen müssen sich für das

Siegel anmelden, worauf die Transportart dieser überprüft wird. Sobald das Siegel vergeben wurde, werden die Betriebe und Landwirte anhand einer Förderung unterstützt, weiterhin mit emissionsarmen Alternativen zu wirtschaften.

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ○ ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Privatpersonen
Planungsebene:	regional

6.4 Nachhaltige und effiziente Landwirtschaft fördern

6.4.2 Römerland Carnuntum als Qualitätspartner beibehalten und regionale Projekte stärken

Die LEADER Region Römerland Carnuntum ist sehr darauf bedacht eine zukunftsfähige, lebenswerte Region zu schaffen und verbindet dabei Lebens- und Wirtschaftsraum harmonisch zu einer Einheit. Für die EinwohnerInnen der Region werden bestmögliche Rahmenbedingungen zur Sicherstellung und Aufwertung der Lebensqualität dargeboten. Um dies zu erreichen, werden Impulsprojekte verschiedener Bereiche initiiert und durchgeführt, um eine positive Entwicklung der Region zu erreichen (vgl. roemerland.at, Foerderschwerpunkte).

Ein wichtiges Projekt ist die Mitgliedschaft und Mitwirkung der Qualitätsverbundes Donau NÖ. Durch diese Mitgliedschaft hat sich das Römerland Carnuntum zu einem Qualitätspartner ernannt, was dem Römerland Carnuntum West hinsichtlich der landwirtschaftlichen Produkte und regionalen Projekte zu Gute kommt. Ein Qualitätspartner gilt als Teilnehmer an einer Qualifizierungsoffensive einer Niederösterreichischen Tourismusdestination, wie beispielsweise Römerland Carnuntum, oder nimmt an einer landesweiten Initiative teil (vgl. oeht.at, 2017). Die Betriebe des Römerland Carnuntum West müssen bestimmte Qualitätskriterien erfüllen, welche auch von unparteiischen BetriebsbesucherInnen überprüft werden. Kriterien wie Antragformulare finden sich auf der Homepage der Donau-Niederösterreich. Es ist Betrieben auch ohne Kooperationen möglich, einen Antrag bei der Niederösterreichischen-Werbung zu stellen und Qualitätspartner zu werden (vgl. donau.com. 2017).

Wird ein Betrieb angenommen, bekommt er im Rahmen der „Qualitätsoffensive Niederösterreich“ eine Förderung gestellt. Zuzüglich arbeiten die Betriebe an einer Weiterqualifizierung und vermarkten sich gemeinsam auf dem regionalen Markt.

Ein Beispiel für die wertvolle Arbeit des Römerland Carnuntums zeigt sich bei den regionalen WinzerInnen. In ganz Österreich und darüber hinaus, werden die edlen Rotweine der Rubin Carnuntum Weingüter geschätzt und gekostet. Dies konnte nur durch den einzigartigen Zusammenhalt der regionalen WinzerInnen erreicht werden.

Das Entwicklungskonzept setzt sich dafür ein, diese qualitative Stellung der Region beizubehalten, um das Römerland Carnuntum West als wertvolle Teilregion international zu vertreten.



Abb. 177: Donau Niederösterreich Logo
Quelle: donau.com

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ○ ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	RLC-West
Planungsebene:	regional



6.4 Nachhaltige und effiziente Landwirtschaft fördern

6.4.3 Westviertler-Kisterl organisieren

Die regionalen Produkte, ob Gemüse, Obst oder andere Schätze, müssen unbedingt angepriesen und gekostet werden. Dafür wird das Westviertler-Kisterl ins Leben gerufen, das ermöglichen soll, regionale Schätze nach Hause geliefert zu bekommen. Eine Homepage wird erstellt, auf der alle Produkte, die bezogen werden können, angeführt werden, mit Hintergrundinformationen über Herkunft und Hersteller. Es soll eine transparente, für alle BewohnerInnen des Römerland Carnuntum Wests zugängliche Seite entstehen, auf der man regionale Produkte angeboten bekommt.

Aus eigene Initiative können sich Betriebe und Hersteller für das Kisterl anmelden und ihre Produkte begeben. Dabei kann die Menge der Produkte und die Dauer des Auftrages stets verändern werden, im Sinne von „so lange der Vorrat reicht“. So erhält das Kisterl je nach Monat und Jahreszeit eine kontinuierliche Veränderung, was im Sinne der nachhaltigen Entwicklung ist, da es je nach Klima und Ertrag unterschiedliche Produkte geben wird.

InteressentInnen, die nun so ein Westviertler-Kisterl nach Hause geliefert haben wollen, können sich auf der Homepage nach den derzeit aktuellen Produkten erkunden und pro Monat ein Abonnement für das Kisterl erwerben. Die Produkte werden eigens von den AnbieterInnen des Westviertler-Kisterl abgeholt, damit die Transportwege und die damit verbundene Emission verringert wird. Um alle Haushalte der Teilregion anzuliefern und dennoch eine gewisse

Einsparung an CO₂-Ausstoß zu wahren, wird montags, mittwochs und freitags jeweils ein bestimmter Sektor der Teilregion angefahren und dort ausgeliefert. Den Wochenplan, mit den Auslieferungsdaten befindet sich ebenfalls auf der Homepage. Die Kisterl werden einmal pro Woche einen Monat lang an die Abonnenten ausgeliefert.



Abb. 179: Gemüseboxen anderer Länder Österreichs
Quelle: gemueseboxe.at



Abb. 178: Laendle.at
Quelle: laendle.at

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

RLC-West,
Privatpersonen

Planungsebene:

kommunal, regional

6.4 Nachhaltige und effiziente Landwirtschaft fördern

6.4.4 Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen durch gesetzliche Bestimmungen

Die Teilregion Römerland Carnuntum West beinhaltet eine große Anzahl an ausgewiesenen landwirtschaftlichen Flächen.

Innerhalb des Entwicklungskonzepts, wird großen Wert daraufgelegt, die Siedlungsgrenzen der Gemeinden zu definieren und somit einer Zersiedelung entgegenzuwirken (vgl. Maßnahme 5.1.1). Dabei wirkt sich diese Maßnahme auch auf die landwirtschaftlichen Flächen aus, denn diese können somit weiterbestehen und werden in zukünftigen Handlungen nicht umgewidmet. Generell sollten die Gemeinden örtliche Entwicklungskonzepte verordnen als Bestandteil ihrer örtlichen Raumordnungsprogramme, wobei sich diese auf Gemeindeteile beschränken, die zur Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen thematisieren werden sollen. Anhand der Rechtsvorschrift des niederösterreichischen Raumordnungsgesetz Abschnitt III. / Örtliche Raumordnung / § 13 / Örtliches Raumordnungsprogramm müssen die Ziele des örtlichen Raumordnungsprogrammes als Plandarstellung räumlich konkretisiert werden, wobei die Planungsrichtlinien des § 14 Abs. 2 sinngemäß anzuwenden sind. Zudem haben Gemeinden bei der Erstellung oder Abänderung eines örtlichen Raumordnungsprogrammes fachlich geeignete Personen heranzuziehen. Die Grundlage für die Aufstellung oder Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes inkludiert die Erfassung des Zustandes des Gemeindegebietes durch Untersuchung der naturräumlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gegebenheiten und deren

Veränderungen müssen ständig beobachten werden (vgl. ris.bka.gv.at, 2018). Diese Änderungen des örtlichen Raumordnungsprogrammes dienen allein für den besseren Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen. Hinzugezogen werden, soll die Bezirksbauernkammer Bruck/Leitha-Schwechat, die in Zusammenarbeit mit der LEADER Region Römerland Carnuntum, als Stellvertreter der landwirtschaftlichen Tätigkeiten und auch der landwirtschaftlichen Flächen der Teilregion steht. Es muss erwirkt werden, dass für die land- und forstwirtschaftliche Produktion wertvollen Flächen bewahrt werden. Und gut geeigneten Standorte für land- und forstwirtschaftliche Betriebe oder Flächen mit guter Bonität, vorrangig für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sichergestellt werden.



Abb. 180: RIS Header
Quelle: ris.bka.at

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

Privatperson,
örtliche Raumplanung,
Gemeinde, Land NÖ

Planungsebene:

kommunal, regional



6.4 Nachhaltige und effiziente Landwirtschaft fördern

6.4.5 Verzicht auf Glyphosat zum Schutz der Biodiversität

Glyphosat ist ein Unkrautvernichtungsmittel, das im Verdacht steht krebserregend zu sein. Die EU-Agenturen halten den Wirkstoff dennoch für unbedenklich, daher darf Glyphosat weiterhin in der EU eingesetzt werden. Gerade erst wurde europaweit abgestimmt und weitere fünf Zulassungsjahre für den Wirkstoff eingeräumt. Österreich ist jedoch gegen das Unkrautvernichtungsmittel und will einen nationalen Glyphosat-Ausstieg erreichen (vgl. diepresse.com, 2017). Hier knüpft auch das Entwicklungskonzept an. Die Teilregion Römerland Carnuntum West soll ebenfalls ganz auf das Vernichtungsgift verzichten und Alternativen anwenden.

Die Umweltorganisation Global 2000 war von Anfang an gegen das Pestizid und sieht die Zukunft in biologischer Landwirtschaft. Sie bieten Alternativen an, die meist kostenneutral sind, wobei sie sich auf eine Studie des Julius-Kühn-Instituts beziehen (vgl. global2000.at, 2017).

Die LandwirtInnen und Betrieb des Römerland Carnuntum West bekommen eine Unterstützung um ihre Betriebe Schritt für Schritt auf biologische, glyphosاتفreie Alternativen umzurüsten.



Abb. 181: Logo Global 2000
Quelle: global2000.at



Abb. 182: Landwirtschaftliche Flächen
Quelle: exner-gruenetechnik.de

Vorarbeit:	● ● ●
Priorität:	● ● ●
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ●
Akteure:	RLC-West, Privatpersonen
Planungsebene:	regional



7. GEMEINSAME ZIELE VERFOLGEN



7.1 Kooperationen zwischen den Gemeinden und in der Region stärken

7.1.1 System zum Austausch von Gütern und Dienstleistungen schaffen

Die Stärkung der Kooperationen zwischen den Gemeinden und über die Grenzen hinweg ist ein wesentliches Ziel. Mittels einer Plattform, auf die man über die Homepage der Gemeinden gelangt, soll den BewohnerInnen das Kommunizieren und der Austausch von Gütern und Dienstleistungen ermöglicht werden. BürgerInnen der jeweiligen Gemeinde sollen einen automatischen Zugang erhalten, alle anderen müssen sich zuerst registrieren. Es soll kostenlos sein und ein Service für die Menschen darstellen.

Man lernt unterschiedliche Personen kennen, erfährt, was Nachbarschaftshilfe bedeutet und kann sich über interessante Geschehnisse informieren. Es geht um das Prinzip „Güter an andere Personen zu verleihen und sich selbst anderes auszuborgen“. Ziel ist es, die Gemeinschaften innerhalb von Dörfern als auch in der gesamten Region zu stärken.

Als Referenzbeispiel wird hier die Plattform *fragnebenan* herangezogen, die ein sehr ähnliches Prinzip der Nachbarschaftshilfe und dem Ausborgen von Gütern verfolgt. Mittlerweile nutzen 55.000 Menschen aus ganz Österreich die Möglichkeit darüber in Kontakt zu treten. Man kann sowohl nach Gütern als auch Dienstleistungen suchen, wie zum Beispiel einen Tischler, der einem bei kleineren Arbeiten hilft oder man verschenkt Dinge und kann auch seine Nachbarn über gefundene Sachen informieren. (vgl. fragnebenan.com)



Abb. 183: Logo FragNebenan
Quelle: fragnebenan.com



Abb. 184: Nachbarschaftshilfe
Quelle: bissingen-teck.com

Vorarbeit:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Priorität:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Zeithorizont:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Kosten:	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure:	RLC-West, Privatpersonen
Planungsebene:	RLC



7.1 Kooperationen zwischen den Gemeinden und in der Region stärken

7.1.2 Interkommunalen Finanzausgleich einführen

Neben der Plattform, die zum Austausch verschiedenster Güter und Dienstleistungen dienen soll, würde ein interkommunaler Finanzausgleich ebenfalls die Kooperation innerhalb der Region stärken. Es stehen die Ein- und Ausgaben der unterschiedlichen Gemeinden in der Region im Vordergrund. Es geht darum, dass sich die Gemeinden gegenseitig unterstützen sollen, um eine Einheit zu bilden. Dies geschieht, wenn alle ein gemeinsames Ziel verfolgen.

An einem Beispiel erklärt: Die Gemeinde Schwadorf wird in naher Zukunft von dem Logistikzentrum profitieren und hohe Einnahmen haben, hingegen wird Klein-Neusiedl eine negative Bilanz vorweisen (geschuldet dem Schwerpunkt auf den Naturraum und kulturelle Angebote). Schwadorf soll nun das Minus einer anderen Gemeinde, in diesem Beispiel Klein-Neusiedl, kompensieren.

Die Region soll dadurch noch mehr zusammenwachsen und gemeinsame Ziele verfolgen.

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land NÖ
Planungsebene:	überregional

7.1.3 „Stammtischrunden“ für gemeinsame Problemlösungsansätze in den Gasthäusern veranstalten

Traditionelle Stammtischrunden in den Gasthöfen sollen eingeführt werden, um an gemeinsamen Zielen zu arbeiten und Problemlösungsansätze zu entwickeln. Sie sind Teil der Gasthauskultur und meist von BewohnerInnen, PolitikerInnen oder den DorfmusikerInnen besetzt. Ziel ist es, unterschiedlichste Themenbereiche zu besprechen und zu diskutieren und damit auch einen Aufschwung des Vereinslebens in den Gemeinden zu erreichen.



Abb. 185: Stammtisch - Tafel
Quelle: it-communit-styria.at

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	RLC-West, Gemeinden
Planungsebene:	RLC



7.1 Kooperationen zwischen den Gemeinden und in der Region stärken

7.1.4 Höhere Bildungseinrichtung in Fischamend eröffnen

Eine Erhöhung des Bildungsangebots ist bei der Entwicklung einer Region nicht wegzudenken. Durch die Analyse zu Beginn des Projektes kam es zu den Ergebnissen, dass es nur jeweils eine Schule in Schwechat und Bruck/Leitha gibt. Das soll verändert werden, da die Nachfrage sehr hoch ist und die Schulen keinen Platz für eine Aufnahme von weiteren Kinder haben.

Bei dem Gespräch mit der Bürgermeisterin von Schwechat stellte sich heraus, dass die Stadt erst 2013 einen Zubau des Gymnasiums umgesetzt hat, mit dem geschaffenen Platz aber schon nicht mehr auskommt. Kellerräume und ein Biologiesaal mussten zu Klassen umfunktioniert werden.

Aus diesem Grund soll ein neuer Schulstandort in Fischamend errichtet werden. Durch die S-Bahn Anbindung und die zahlreichen Buslinien, die dort halten, ist die Stadt auch öffentlich gut angebunden. Dadurch würden die Schulen in Schwechat und

Bruck/Leitha entlastet werden. Wichtig ist es, dass die Bildungsstätten einen gewissen Schwerpunkt haben, um den SchülerInnen eine Auswahl zu bieten.

Neben einer geringen Anzahl an Schulen befindet sich momentan auch noch kein Standort für eine höhere Bildung in der Region. Ein FH-Standort mit dem Schwerpunkt „emissionsfreie & geräuscharme Mobilität“ soll entwickelt werden, um InteressentInnen weiterzubilden. Weitere Informationen finden sich im Kapitel 1.1.2.



Abb. 186: Verortung Gymnasium
Quelle: eigene Darstellung



Abb. 187: Gymnasium in Schwechat
Quelle: rostfrei-magazin.at

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ○
Akteure:	Land NÖ
Planungsebene:	regional

7.2 Verbindungen über die Regionsgrenzen hinweg schaffen

7.2.1 Stadt-Umland-Management stärker einbinden

Das „Stadt-Umland-Management“ (SUM) stellt einen wesentlichen Akteur in der Politik und bei der Entwicklung eines Gebietes dar. Eine besondere Aufgabe trägt dieser in der Region Römerland Carnuntum, da in dieser zwei Bundesländer, Wien und Niederösterreich, aufeinandertreffen. Aufgabengebiete sind die Siedlungs-, Standort- und Grünraumentwicklung und Mobilität. Im SUM wird eine gute Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen der Länder vorausgesetzt, die in diesem Fall gefördert werden soll.

Ziel ist es, die Grenze „unsichtbarer“ zu machen, sich schneller auf Projekte zu einigen und gemeinsame Ziele zu verfolgen. Dies soll durch eine Wahl eines Vertreters aus der Region ermöglicht werden, der eine aktive Rolle in allen Projekten spielen soll. Es sollen sowohl die BewohnerInnen der Region als auch die AkteurInnen Wiens über Diskussionspunkte und Themenfelder informiert werden. Man möchte damit erreichen, dass das Stadt-Umland-Management stärker eingebunden wird, sein Wissen aus den unterschiedlichen Bereichen einbringen kann und die AkteurInnen beider Bundesländer beteiligt werden.



Abb. 188: Stadt-Umland-Management
Quelle: wien.gv.at



Abb. 189: Aufgabenbereiche
Quelle: i.vimeocdn.com

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	SUM, RLC-West
Planungsebene:	überregional



7.2 Verbindungen über die Regionsgrenzen hinweg schaffen

7.2.2 Radverbindungen in und zu anderen Regionen herstellen

Durch zwei Radwege, die entlang der B9 und nördlich von Fischamend über die Donau verlaufen werden, sollen neue Verbindungen innerhalb der Region, aber auch über die Grenzen hinweg geschaffen werden. Das künftige Wegenetz wird den BewohnerInnen der Region die Möglichkeit geben, auch mit dem Fahrrad die Nachbarregionen zu entdecken. Sichere, beleuchtete und nur für RadfahrerInnen festgelegte Strecken sollen die Attraktivität des Outdoor-Sports erhöhen.

Speziell durch die Route über die Donau soll es von nun an möglich sein, auch per Fahrrad bequem ins Marchfeld zu gelangen. Dieser Weg soll zeitgleich auch eine Verbindung zwischen dem Fischa-Radweg und dem Donauradweg in dem Nationalpark Donau-Auen darstellen. In diesem Fall soll die Bevölkerung bei der Gestaltung der Brücke miteingebunden werden. Mittels Malaktionen in Schulen und Kindergärten sollen die Bauteile verschönert werden.

Der Radweg entlang der B9 soll ebenso mittels Baumpflanzungen attraktiv gestaltet werden und für einen guten Anschluss an das Radnetz in Schwechat und somit auch an das Wiens sorgen.

Eine ähnliche Verbindung ist momentan im Bezirk Mödling, nicht unweit von der Region entfernt, in Planung. Hier steht ebenfalls der Radverkehr im Fokus, man möchte mit einer Route entlang der Südbahnstrecke das Radfahren attraktiver machen und dafür sorgen, dass mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen. (vgl. meinbezirk.at, 2017)

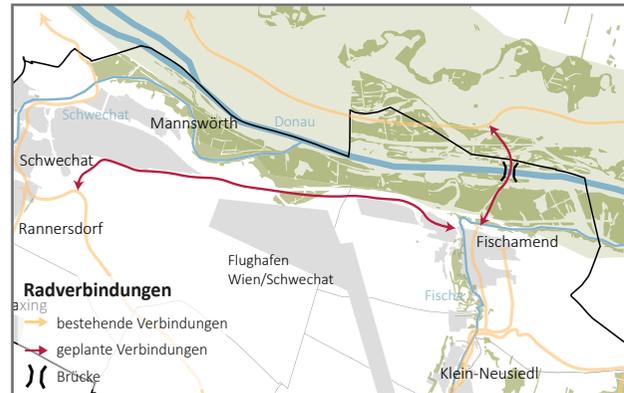


Abb. 190: Neue Radverbindungen
Quelle: eigene Darstellung



Abb. 191: Radweg mit Beleuchtung
Quelle: leimenblog.de



Abb. 193: Radbrücke bunt bemalt
Quelle: anz-verlag.de



Abb. 192: Radweg durch die Landschaft
Quelle: stbaba.bayern.de

Vorarbeit:



Priorität:



Zeithorizont:



Kosten:



Akteure:

Privatpersonen

Planungsebene:

überregional



8. NATURRAUM SCHÜTZEN UND KRÄFTIGEN



8.1 Natürlichen Lebensraum für Fauna und Flora erhalten

8.1.1 Aufrechterhaltung der Schutzgebiete an der Fischa

Die Fischa bietet mit ihrem Naturraum vor allem für die östlichen Katastralgemeinden der Teilregion einen wichtigen Erholungsraum. Um diesen zu schützen, existieren bereits Schutzgebiete (siehe Analyse - Naturraum). Aufgrund der Siedlungsentwicklung und damit ansteigenden Bevölkerungszahl in den nächsten Jahren wird der Nutzungsdruck auf die Fischa und die dazugehörigen Auen steigen. Um trotzdem die naturräumlichen Voraussetzungen zu erhalten, ist die Aufrechterhaltung dieser Schutzgebiete von hoher Bedeutung. Zusätzlich soll damit verhindert werden, dass die Fischa für eine kommerzielle Nutzung verwendet wird. Die Schwechat, die sich ebenfalls durch Auen auszeichnet, wird nicht ausdrücklich geschützt. Das liegt daran, dass die Schwechat bereits durch die Stadt Schwechat baulich eingegrenzt ist. Im Gegensatz dazu weist die Fischa viele freie Abschnitte auf. Die Donauauen bleiben als Nationalpark auf jeden Fall geschützt und haben im Gegensatz zu den Fischaauen aufgrund ihrer hohen Einstufung im Naturschutz keinen Handlungsbedarf. Die werden bereits als Erholungsraum genutzt, jedoch mit Einschränkungen aufgrund des Nationalparks. Ähnliche Einschränkungen sollen für die Fischaauen gelten, damit auch sie

Zusammen mit den neu entstehenden Erholungsräumen (siehe 3.1.2) bilden die Fischaauen ein Erholungsnetz, das die derzeitige Lebensqualität erhalten beziehungsweise sogar verbessern soll.



Abb. 194: Fischaauen bei Enzersdorf an der Fischa
Quelle: static.panoramio.com



Abb. 195: Donauauen bei Mannswörth
Quelle: meinbezirk.at

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Land NÖ
Planungsebene:	regional

8.1 Natürlichen Lebensraum für Fauna und Flora erhalten

8.1.2 Tiere von den Straßen schützen durch Wildwechselwarnanlagen an der B10

Um Tiere vor dem Straßenverkehr zu schützen, wurde bereits eine Grünbrücke über die A4 gebaut. Der Grund dafür ist die Lage des Alpen-Karpaten-Korridors innerhalb der Region, der das Wandern von Tierarten unterstützen soll. Die Kosten einer Grünbrücke sind jedoch sehr hoch. Eine kostengünstigere Alternative dazu gibt es bereits: Elektronische Wildwechselanlagen, die zusammen mit einem Wildschutzzaun als effektiv angesehen werden und Autofahrer vor einem möglichen Wildwechsel warnen. Als Referenz gilt die Anlage am Rastorfer Kreuz in Schleswig-Holstein (vgl. wildbiologie-institut.de, 2018).

Durch Sensoren wird in dem Übergangsbereich gemessen, ob sich Tiere nähern. Ist dem so, werden elektronische Geschwindigkeitsbeschränkungsschilder zusammen mit einem Wildwechselwarnschild aktiviert. Dadurch werden die Verkehrsteilnehmer vor einem möglichen Wechsel gewarnt. Neben dem genetischen Austausch zwischen Tieren dient eine solche Überquerungshilfe damit der Unfallvermeidung (vgl. wildbiologie-institut.de, 2018). Somit werden zwei Aspekte erfüllt, die für den Standort an der B10 notwendig sind. Der genaue Standort soll anhand von Wanderungsprofilen der Tieren und Wildunfallhäufungsstellen genau erhoben und geplant werden.

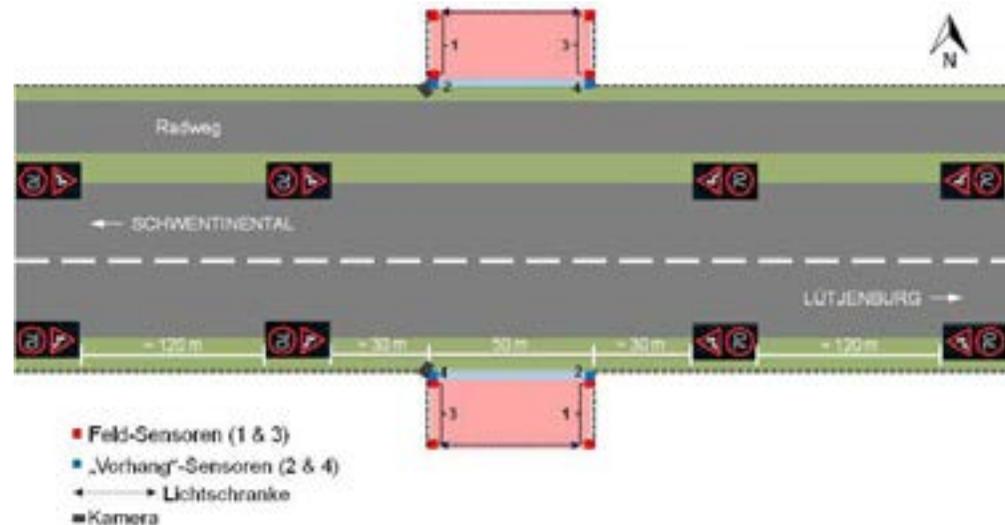


Abb. 196: Schema einer Wildwechselwarnanlage
Quelle:wildbiologieinstitut.de

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ● ●
Akteure:	Gemeinde, Privatpersonen
Planungsebene:	kommunal



8.2 Gleichgewicht zwischen Naturraum und bebautem Raum finden

8.2.1 Schaffung von neuem Wohnraum nur verbunden mit neuem Grünraum

Durch eine Festlegung für die Entwicklung von Grün- und Freiraum im Zusammenhang mit neu entstandenen Wohnraum soll die „ruhige“ Siedlungsentwicklung unterstützt werden. Dafür sollen ähnlich wie im Fachkonzept Grün- und Freiraum des Wiener STEP 2025 Kennwerte mit Mindestgrößen für Grün- bzw. Freiflächen pro Bewohner in einem jeweils festgelegten Umkreis erstellt werden. Dabei ist die Anzahl und Größe von Grün- und Freiflächen von den im Umkreis lebenden BewohnerInnen abhängig. Typische Freiräume in Wien, die aufgrund dieses Fachkonzeptes umgesetzt und erhalten werden, sind die Grätzelparks (vgl. wien.gv.at, 2018).

Im Fall der Teilregion wird zwischen Haupt- und Nebenwohnsitzen unterschieden, die in ihrem Einfluss auf die Größe verschieden gewichtet werden müssen. Weiters soll im Gegensatz zu den Kennwerten der Stadt Wien die Nähe zu landwirtschaftlichen Flächen berücksichtigt werden, deren Erholungswert aufgrund der Maßnahmen im Konzept steigen wird. Auf Basis dieses Grünraumkonzeptes werden alle zukünftigen Wohnraumprojekte sowie Flächenwidmungs- und Bebauungsplanänderungen untersucht und in diesen Plänen mögliche Anpassungen und Änderungen in Bezug auf die Grün- und Freiräume durchgeführt. Dadurch soll ein ausgeglichenes Wachstum von Wohn- zu Grün- und Freiraum entstehen und das Leben im Grünen trotz möglichst dichter Siedlungsentwicklung erhalten bleiben, denn „gerade für Kinder und ältere Menschen sind in der unmittelbaren Nachbarschaft angesiedelte Erholungsbereiche wie kleine Parks und

attraktiv gestaltete öffentliche Plätze enorm wichtig“ (wien.gv.at, 2018).

Für die Umsetzung muss jedoch zuerst ein solches Fachkonzept inklusive der Kennwerte für die Teilregion entwickelt werden. Für diese Erstellung sollen möglichst alle Gemeinden der Teilregion eingebunden werden, bei Bedarf auch Gemeinden von Nachbarregionen, die an diesem Konzept teilhaben wollen. Die Gemeinden verpflichten sich anschließend dieses Konzept in ihren raumplanerischen Tätigkeiten zu berücksichtigen und durchzuführen. Dadurch wird auch das Ziel des Erhalts des Dorfcharakters verfolgt.



Abb. 197: Grätzelpark in Wien
Quelle: einfach15.wien

Vorarbeit:	● ● ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ○ ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Gemeinden, RLC-West
Planungsebene:	regional



8.2 Gleichgewicht zwischen Naturraum und bebautem Raum finden

8.2.2 Bewusstseinsmachung der grünen Ressourcen durch Einbindung der Bevölkerung bei verschiedensten Events

Um die Akzeptanz für naturräumliche Maßnahmen zu stärken, muss das Bewusstsein für grüne Ressourcen gesteigert werden. Dafür sollen vor allem Kinder früh an das Thema herangebracht werden. Die Erwachsenen sollen nicht außer Acht gelassen werden, jedoch ist die Bewusstseinsbildung bei Kindern einfacher abzuwickeln. Die gemeinsamen Aktionen sollen gemeindeübergreifend stattfinden, um zusätzlich das Gemeinschaftsgefühl in der Teilregion zu stärken. Diese Events können öffentlich sein oder konkret für Schulen und Kindergärten ausgelegt sein.



Abb. 198: Kinder bei einer Neupflanzung
Quelle: wien.gv.at

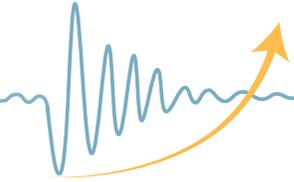
Zu wichtigen Events zählt der Müllsammeltag, der zum Beispiel bereits in Schwadorf existiert. Dabei haben 2017 150 TeilnehmerInnen das Ortsgebiet gesäubert (vgl. meinbezirk.at, 2017). Ein anderes Event, das im Rahmen der Maßnahme durchgeführt werden kann, ist das gemeinsame Pflanzen von Bäumen. Die Neupflanzungen können im Zuge des Erbaus der neu geplanten Erholungs-, Grün- und Freiräume durchgeführt werden. Als Beispiel hierfür ist der Norbert-Scheid-Wald zu nennen. Dort wurden alle BewohnerInnen in der Umgebung dazu eingeladen, Bäume für den neuen Wald zu pflanzen. Dadurch soll das Bewusstsein für den und die Identifikation mit dem Grün- und Naturraum gestärkt werden (vgl. Interview SUM-Konferenz).



Abb. 199: Müllsammeltag in Schwadorf
Quelle: meinbezirk.at

Vorarbeit:	● ○ ○
Priorität:	● ● ○
Zeithorizont:	● ● ○
Kosten:	● ○ ○
Akteure:	Privatpersonen
Planungsebene:	regional





Maßnahmenmatrix

Kurzfristiger Umsetzungshorizont

Hohe Umsetzungspriorität

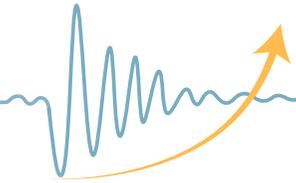
Mittlere Umsetzungspriorität

Niedrige Umsetzungspriorität

3.1.1 Lärm und Flächenerhebung für passende Erholungsgebiete
3.1.2 Erholungsmöglichkeiten auf erhobenen Flächen bereitstellen
6.2.2 Ausweisung von neuen Betriebsgebieten Potentialflächen

1.2.2 Gründung eines Forschungsrates
3.2.2 Zentrale Ruheräume in Schwechat, Fischamend, Gramatneusiedl und Schwadorf sowie am Flughafen Wien
2.3.3 Abstandsmesser auf der A4 beim Flughafen errichten und die Sicherheit zu erhöhen
4.1.1 Informationsstelle in Schwechat und kleine Infostandorte in anderen Gemeinden schaffen
6.3.2 „Vienna Airport Region“- Plattform nutzen
7.2.1 Stadt-Umland-Management stärker einbinden
8.1.1 Aufrechterhaltung der Schutzgebiete an der Fischa
8.2.1 Schaffung von neuem Wohnraum nur verbunden mit neuem Grünraum

2.2.1 Ausweitung der Wiener Zone 100
2.2.2 Errichtung eines Wartehäuschen bei der Bushaltestelle am Kreisverkehr zwischen Enzersdorf und Margarethen
2.2.3 Einführung einer Stempelkarte als Anreiz zum Busfahren
3.2.1 bestehende Erholungsmöglichkeiten für Informationsquellen verorten
6.4.2 Römerland Carnuntum als Qualitätspartner beibehalten und regionale Projekte stärken
6.4.3 Westviertler-Kisterl organisieren
7.1.3 „Stammtischrunden“ für gemeinsame Problemlösungsansätze in den Gasthäusern veranstalten



Maßnahmenmatrix

Mittelfristiger Umsetzungshorizont

1.1.1 Forschungszentrum am Flughafengelände errichten	5.1.1 Siedlungsgrenzen festlegen
2.1.1 Güterverkehrskonzept entwickeln	6.3.3 Verzicht auf CO2 im Rahmen des internen Flughafenverkehrs
4.1.1 Informationsstelle in Schwechat und kleine Infostandorte in anderen Gemeinden schaffen	6.4.4 Verzicht auf Glyphosat zum Schutz der Biodiversität
4.2.1 Lärmuseum am Spotterhügel eröffnen	7.1.4 Höhere Bildungseinrichtung in Fischamend eröffnen

1.3.2 Austausch mit anderen Forschungsstandorten zur gegenseitigen Unterstützung	5.1.4 Förderungen für Umbau von Einfamilienhäusern zu Mehrpersonen-Nutzung
1.2.3 Veranstaltung eines jährlichen Forschungstages	5.2.1 Multifunktionsräume zur Verfügung stellen
2.2.4 Errichtung von Leihfahrrad-Stationen in Ortskernen	5.2.2 Informationsmaterial zu vorhandenen Vereinen und Veranstaltungen erstellen
2.2.5 Carsharing-Angebot bis in die Regiona ausbauen	6.1.1 Attraktivierung von bestehenden Betriebsstandorten
2.2.6 Durchführung von Workshops in Bildungsstätten um die Bewusstseinsbildung über nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern	6.3.1 Non-Aviation-Sektor ausbauen
2.3.2 Evaluierung der geplanten Ortsumfahrungen	6.4.4 Sicherung der landwirtschaftl. Flächen durch gesetzliche Bestimmungen
3.1.3 Erreichbarkeit mittels Rad und ÖV sichern	7.1.1 Plattform zum Austausch von Gütern und Dienstleistungen schaffen
3.1.4 Spazierwegrouten durch landwirtschaftliche Flächen schaffen	7.1.2 interkommunalen Finanzausgleich einführen
4.1.2 Temporäre Kunstprojekte durchführen	7.2.2 Radverbindungen in andere Regionen herstellen
5.1.2 Aufschließungszonen in den Gemeinden auffüllen	8.2.2 Durchführung verschiedener Events zur Bewusstseinsbildung über die grünen Ressourcen
5.1.3 Infrastrukturbereitstellungsabgabe einführen	

2.3.2 Park & Ride Anlage östlich von Fischamend errichten	6.4.1 Siegel für saubere Transportwege einführen
5.3.1 Gasthauskonzept entwickeln und anwenden	8.1.2 Wildwechselanlage an der B10 errichten
5.3.2 Veranstaltungen für sozialen Austausch der BewohnerInnen auf öffentlichen Plätzen organisieren	



Maßnahmenmatrix

Langfristiger Umsetzungshorizont

1.1.2 FH-Lehrgang mit Schwerpunkt „emissionsreduzierte und geräuscharme Mobilität“ entwickeln

1.2.1 Anwendung der Forschungsergebnisse in umliegenden Betrieben

1.3.1 Partnerschaft mit Regionen mit ähnlicher Situation ausbauen

2.1.2 Unterirdische Transportwege schaffen

Die Maßnahmenmatrix erklärt, wie die Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind, sodass am Ende das Leitbild umgesetzt ist. Begonnen werden sollte mit den Maßnahmen, die eine hohe Umsetzungspriorität und einen kurzfristigen Umsetzungshorizont haben. So können schnell erste Ergebnisse sichtbar gemacht werden und die Motivation, die großen Maßnahmen anzugehen, ist höher. Die Maßnahmen mit langfristigem Umsetzungshorizont sollten jedoch auch bald begonnen werden, um das Endergebnis bis 2030 realisiert zu haben. Bei manchen Maßnahmen wird dies kaum vollständig möglich sein, aber die ersten Schritte können bis dorthin gesetzt werden.

Als Grundlage vieler dieser Maßnahmen dient das Leitprojekt, welches daher der erste Schritt sein kann. Es dient dazu, die hier getätigte Analyse zu vervollständigen und die konkreten Standorte für einzelne Maßnahmen zu finden. Hierzu mehr im nächsten Kapitel. Ab 2030 benötigt es dann ein neues Entwicklungskonzept, das die visionären Zukunftsvorstellungen miteinarbeitet und die dazu notwendigen Maßnahmen beinhaltet. Die Konzeptierung sollte also bereits etwa ein bis zwei Jahre zuvor begonnen werden, um auch die bisher getätigten Maßnahmen zu evaluieren.





ANALYSE | VISION | LEITBILD | MASSNAHMEN | LEITPROJEKT



Leitprojekt

Was?

Forschungsprojekt

Eine ganz neue Methode der Lärmerhebung.

- komplette „Arbeitsanleitung“ für Gemeinden
- qualitativen Aspekte des Lärms identifizieren
- mit quantitativen Aspekten verschneiden
- dient der Bestandsaufnahme
- unterstützt bei der Evaluierung

In unserer Vision und unserem Leitbild suchen wir einen Weg zu mehr Ruhe. Als ersten Schritt suchen wir also den Lärm.

Das Leitprojekt des Konzepts „Ton aus. Qualität an!“ ist eine Methode zur Lärmerhebung.

Die Gemeinden sollen diese dann nach diesem klar strukturierten Plan durchführen können. Sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte werden hierzu aufgenommen und verortet, um so ein vollständiges Bild der Geräuschlandschaft in der Region RLC West zu erlangen. Bisweilen gibt es nur die Lärmkarten des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, diese beschäftigen sich

aber ausschließlich mit **quantifizierbarem** Lärm, beispielsweise um Flughäfen oder Autobahnen. Die **qualitativen Aspekte** werden nicht identifiziert – obwohl diese besonders bei Lärm (unterhalb einer bestimmten, auch physisch schädlichen Ebene) eine wichtige Rolle spielen.

Es ist aber darüber hinaus eine **bewusstseinsbildende Maßnahme**, die BewohnerInnen und der Verwaltung die Relevanz des Themas aufzeigen soll. Durch die verwendeten, oftmals partizipativen Methoden ist dies auch für die Betroffenen persönlich erfahrbar.

Es dient dazu die verschiedenen Lärmquellen, aber auch die als positiv empfundene Geräusche zu finden und sie ferner im weiteren Verlauf dementsprechend zu nutzen oder, wenn möglich, zu reduzieren.

Hierzu gibt es alle benötigten Werkzeuge zur Aufnahme der qualitativen Aspekte, ausgearbeitete Pläne und die konkrete Vorgangsweise, aufgezeigt anhand eines Schritt-für-Schritt Planes.

Am Ende entsteht dadurch eine Karte. Diese zeigt im ersten Layer die quantitativen Ergebnisse der durchgeführten Lärmmessungen. Im zweiten Layer werden die qualitativen Ergebnisse verortet. Die zuerst quantitativ festgelegten Lärmradian können sich dadurch verändern und dabei sowohl kleiner, als auch größer werden.

Diese Karte kann auf zwei Weisen genutzt werden: Zum ersten als Hilfsmittel zur **Bestandsaufnahme**, bevor lärmreduzierende Maßnahmen getroffen werden. Besonders als „störend“ empfundene Lärmquellen können durch die Karte identifiziert werden und als erstes verändert werden.

Zum anderen ist es möglich, bereits getroffene Vorkehrungen zu **evaluieren**. Wenn auch der Lärm objektiv abgenommen hat, kann die persönliche Einschätzung der BewohnerInnen davon abweichen. Maßnahmen können so überprüft und in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden.

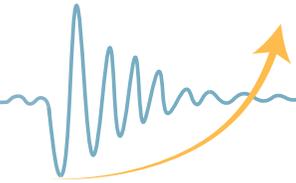
Des Weiteren kann er bei der Widmung neuer Flächen genutzt werden, um beispielsweise Bauland an geeigneten, möglichst ruhigen Flächen auszuweisen oder Betriebsgebiete sinnvoll anzulegen.

Das Projekt ist also sowohl die Grundlage als auch das Instrument zur Überprüfung der Ergebnisse zugleich und somit ein Grundstein des gesamten Leitbilds.



Die EU fördert genau solche Projekte immer wieder. Aktuell im Rahmen des EU-Förderprogrammes Horizon 2020 unter dem Stichwort

„Science with and for Society“, also „Wissenschaft mit der und für die Gesellschaft“. Konkret geht es hier um die Umsetzung von Forschungsprojekten, die BewohnerInnen und andere Interessierte miteinbeziehen und sie somit selbst zu „Forschern“ macht. Die Einreichung als Forschungsprojekt wird also angestrebt (vgl. Europäische Kommission, 2018).



Leitprojekt Was?

Ähnliche Projekte gibt es bereits:



Abb. 200: „Chatty Map“
Quelle: goodcitylife.org

Die „Chatty Map“ beschäftigt sich beispielsweise mit der konkreten Herkunft eines Geräuschs. Kategorien wären hier beispielsweise „Mensch“, „Natur“, „Transport“, „Musik“ oder „Baustellen“. Die Auswirkungen der Geräusche aus den unterschiedlichen Kategorien wurden untersucht und es konnte bewiesen werden, dass Menschen auf Naturgeräusche anders reagieren als beispielsweise auf Musik (vgl. goodcitylife.org/chattymaps/, 2018).

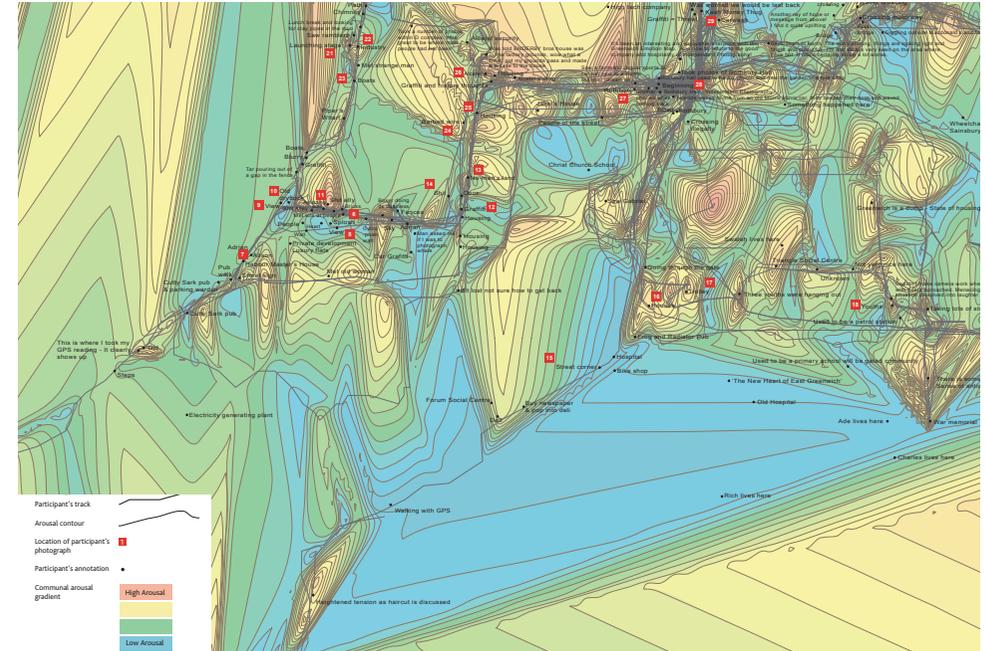
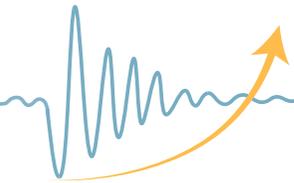


Abb. 201: „Emotion Mapping“
Quelle: biomapping.net

Ein anderes Projekt ist das „Emotion Mapping“ von Christian Nold. Hierbei kann mit Hilfe der Messung des Hautwiderstandes eingeschätzt werden, wie stark die Geräusche, von denen der Mensch an einer bestimmten (mit GPS verorteten) Stelle umgeben ist, ihn beeinflussen. Auch hier kann nachgewiesen werden, dass intensivere Geräusche stärker beeinflussen und stärkere Emotionen im Menschen hervorrufen (vgl. biomapping.net, 2018).



Der Hintergrund der Idee ist ein zusätzliches Instrument in der Planung zum Umgang von Geräuschen und Lärm bereitzustellen.

Wie geht man derzeit in der Planung mit Lärm um?

- Im Hinblick auf die EU-Umgebungsrichtlinie wird die Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm entlang von Hauptverkehrsachsen ermittelt.
- Danach werden Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung von Lärm erstellt

Umgebungslärm wird dabei als „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“ definiert. (vgl. umweltbundesamt.at, 2018)

In dieser Methode sind aber auch die Bereiche abseits von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen von Interesse. Ohne Frage ist die Befassung mit der Lärmbelastung an diesen Hauptverkehrswegen eine Grundlage für die regionale Aktionsplanung und von hoher Priorität. Dabei sollen andere Bereiche jedoch nicht vernachlässigt werden. Ziel ist es, eine flächendeckende Erhebung von quantitativen Messungen sowie qualitativen Eindrücken aller Bereiche zu erlangen.

Es ist uns ein Anliegen, den von Lärm verursachten Stress und die gesundheitsschädigenden Folgen zu thematisieren und zu verringern. Dazu soll auch in der Bevölkerung ein Bewusstsein für diese Thematik geschaffen werden. Untersuchungsergebnisse der World Health Organisation (WHO) zeigen, dass Lärm nach der Luftverschmutzung die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme darstellt.

Länger andauernder Lärm kann im Körper eine Stressreaktion auslösen. Indirekte Folgen von andauerndem Lärm über 40 beziehungsweise 55 Dezibel sind die Erhöhung des Blutdrucks und der Herzfrequenz sowie Schlafstörungen. Dauernder Lärm kann das seelische Befinden und die Lebensqualität beeinträchtigen.

(vgl. ec.europa.eu, 2018; gesundheit.gv.at, 2018)

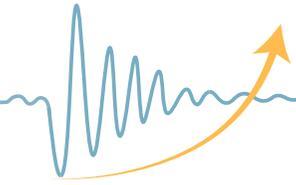
Eine weitere Studie zeigt, dass allein durch die vorhandenen Daten Lärm in Europa Teil der Ursache ist, von...

...**910.000** zusätzlichen Fällen von Bluthochdruck

...**43.000** Krankenhausaufnahmen

...**mind. 10.000** vorzeitige Tode pro Jahr durch Herzkrankheiten und Herzinfarkte

Abgesehen von solchen Zahlen definiert die WHO „Gesundheit“ nicht nur als das Fehlen einer Krankheit, sondern einem „Zustand körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens“. Schon andauernder Lärm unter diesen gesetzlichen Grenzen kann beeinträchtigend sein. Ein hohes Level an Lärmbelastung zählt daher zu den gesundheitlichen Belastungen.



»We are all in general unaware of the importance of sounds for how we perceive the quality of a place and a good living environment.«

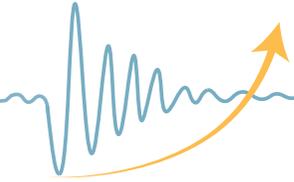
Thomas Elmqvist, Professor in Natural Resource Management, Stockholm

»Although city planners customarily have visions of a „good urban environment“, those visions are usually limited to visual aesthetics.«

Reeman Mohammed Rehan, Faculty of Engineering, Egypt

Die Methode beachtet noch einen weiteren Punkt. So weisen einige Studien und PlanerInnen aus einem anderen Grund darauf hin, wie wichtig es ist, sich mit Geräuschen auch in der Planung zu befassen. Diese betonen die Wichtigkeit der Wahrnehmung von Geräuschen für die Qualität eines Raumes und für eine gute Lebensqualität. In der Planung liegt das Hauptaugenmerk meist auf visuellen Eigenschaften, notwendigen Infrastrukturen und praktisch zugänglichen Prozessen. Die Wahrnehmung von Geräuschen wird dabei oft außen vorgelassen. In erster Linie beschäftigt man sich bei dem Thema mit Lärmreduzierungen und gesetzlichen Regulierungen. Diese sind auch durchaus sinnvoll und notwendig. Oft fehlen darüber hinaus jedoch die Maßnahmen, um akut gegen Lärm vorzugehen. Mit dieser Methode wird versucht, auch einen anderen Zugang miteinzubinden, mit Hilfe dessen auch positive Geräusche identifiziert und bewusst in der Planung eingesetzt werden können.

(vgl. thenatureofcities.com, 2013)



Wie stellen wir uns die Methode vor?

Der Prozess besteht aus vier Abschnitten, in denen mit quantitativen und qualitativen Varianten Raumwahrnehmungen und Lärmeindrücke gesammelt werden. Im ersten Abschnitt wird die Methode vorbereitet, im zweiten werden unterschiedliche Möglichkeiten herangezogen, wie die Bevölkerung über das Thema informiert wird, im dritten geht es um die Durchführung und dessen Methoden und im letzten Schritt kommt es zur Auswertung der Ergebnisse und die Kartierung.

1. Abschnitt Vorbereitungsphase

- Lärmklassifizierung
- Festlegung der Routen
- quantitative Messungen
- Erstellung der App
- Mental Maps
- Lärmbewertung anhand Fotos

2. Abschnitt Informierung der Bevölkerung

- Durchführung eines Workshops
- Betreuung der Homepage
- Bewusstseinsbildung

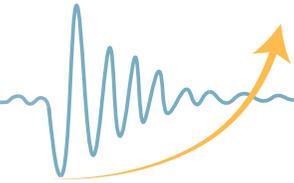
3. Abschnitt Durchführungsphase

- Betreuung der Routen
- Durchführung der Lärmerhebung
- Wechsel der Routen
- mobile Messstellen

4. Abschnitt Verarbeitung der Daten

- Auswertung der erhobenen Daten
- Kartierung der Ergebnisse
- Veröffentlichung





1. Abschnitt



Lärmklassifizierung

Als erster, grundlegender Schritt wird eine Lärmklassifizierung vorgenommen. Lärm ist jedes unerwünschte laute Geräusch. Das Ohr nimmt die Geräusche auf und verarbeitet die darin enthaltenen Informationen. Lärm wird sehr subjektiv wahrgenommen, das heißt, jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich, den einen stören sie nicht oder nur wenig, andere fühlen sich davon gequält. Je stärker ein Geräusch ist, desto mehr Menschen empfinden es als unangenehmen Lärm. Als Lärm können auch alle Schallereignisse bezeichnet werden, die das menschliche Wohlbefinden beeinträchtigen. Damit ist der Begriff Lärm subjektiv geprägt, messtechnisch zugänglich ist aber nur das (physikalisch beschreibbare) Geräusch. Starke Lärmeinwirkungen oder dauerhafter Lärm können sogar krank machen oder die Leistungsfähigkeit negativ beeinflussen. Lärm ist also nicht gleich Lärm. Kontinuierlicher Lärm, zum Beispiel von Maschinen wie Pumpen oder Gebläsen, unterscheidet sich dabei von so genanntem intermittierenden Lärm wie beim Flugzeugstart oder dem Klingeln eines Weckers. Sehr kurze Geräusche wie Schüsse oder Explosionen werden als Impulslärm bezeichnet.

Festlegung der Routen

Im nächsten Schritt sollen drei bis vier Spazier Routen festgelegt werden, an denen die subjektive Lärmwahrnehmung durch unterschiedliche Methoden gemessen wird. Diese sollen über eine Dauer von mehreren Monaten in unterschiedlichen Bereichen der Region verlaufen, dementsprechend immer wieder verlegt werden, um eine möglichst flächendeckende Lärmwahrnehmung und -bewertung durch die Bevölkerung zu erhalten. Ziel dabei ist es, sie so festzulegen, dass die BewohnerInnen bei unterschiedlichen Lärmquellen, positiven sowie negativen, vorbeigehen. Hierfür haben wir verschiedene Typisierungen vorgenommen, um eine Vergleichbarkeit der Routen zu garantieren.

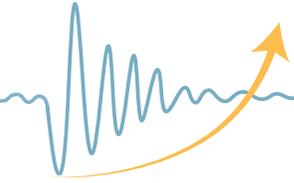
Vollständige Typisierungskarte: siehe Anhang
Ausschnitt von Schwechat:



Route durch Schwechat

Ein/Zweifamilienhaussiedlungen	innerörtliche Grünfläche
Wohnbauten	Wald und Grünraum
Mischnutzung	Flussauen
Stadtplatz	Fluss
Bildungseinrichtung	Messstelle entlang Gehroute
Verkehrsfläche	Messstelle Flughafen Wien/Schwechat

Abb. 202: Beispielroute durch Schwechat mit Typisierungen
Quelle: eigene Darstellung



Es soll möglich sein, überall „einsteigen“ zu können, was bedeutet, dass bei jeder Lärmquelle temporär ein Informationsschild angebracht sein wird, um auch spontane Besuche von BewohnerInnen oder Touristen möglich zu machen. Man wird im Durchschnitt 45min gehen – dabei lernt man die Unterschiede zwischen positiven und negativen Lärmquellen kennen. Es soll an diesen Routen auch mit quantitativen Messgeräten, etwa zwei je Route (siehe violette Punkte auf der Karte), gearbeitet werden, um nicht nur subjektive Ergebnisse zu erzielen. Dabei ist es geplant, dass sich die Gemeinden selbst um die „Betreuung“ der Routen und die Instandhaltung der Messgeräte kümmern.

Programmierung der App

Auch eine App wird Teil der Methode sein. Sie wird mit einem integrierten Messgerät, GPS zur Standorterfassung und einem Mikrofon ausgestattet sein. Es werden Befragungen mittels dieser App durchgeführt, die gezielte Antworten zu Geräuschen mit sich bringen. Mittels QR-Code soll es jeder Person möglich sein, sich einzuloggen und mitzumachen. Dabei ist es wichtig, dass die App keine persönlichen Daten, sondern nur Ergebnisse der Lärmbewertung speichert. Welche Rolle diese App in der Methode spielt, kann im dritten Abschnitt nachgelesen werden.

Quantitative Messungen

Um auch an eine Erfassung der quantitativen Daten möglich zu machen, sollen Messungen von mobilen, temporären Messgeräten in der Region durchgeführt werden. Zwei Messgeräte pro festgelegter Route sollen diese Daten aufnehmen. Sie werden zu gewissen Zeiten eingeschaltet, um die Ergebnisse nicht zu verfälschen, und nach einigen Monaten, wie die Spazierrouten, an andere Standorte platziert. Hierbei sollen auch die bestehenden Lärmmessstellen des Flughafens Wien/Schwechat miteinbezogen werden. Ein Messgerät steht jeweils momentan in Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Rauchenwarth, Margarethen am Moos und zwei Stück in Enzersdorf an der Fischa.

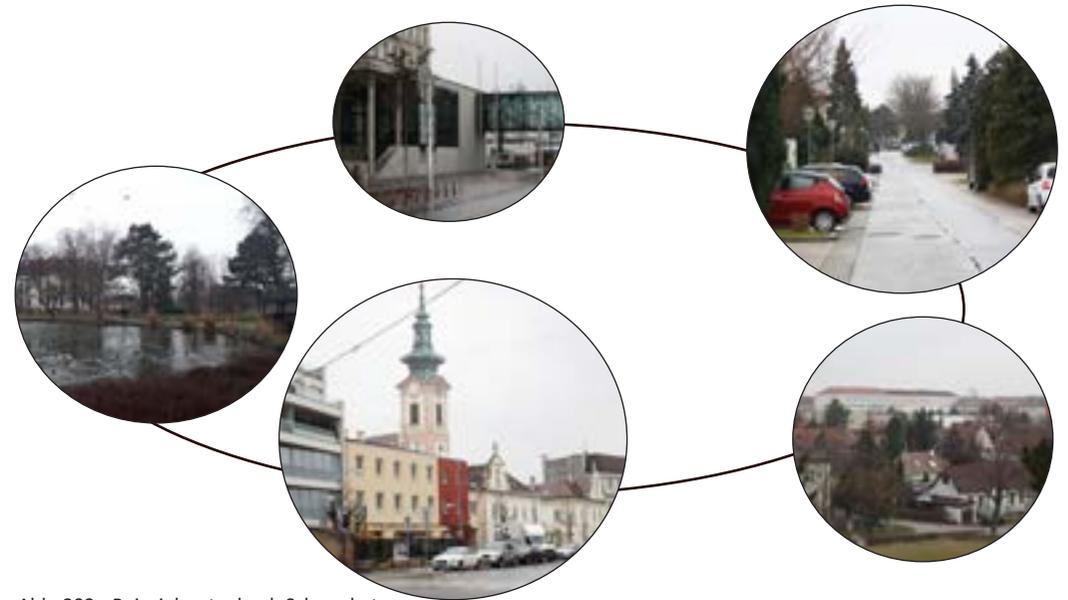
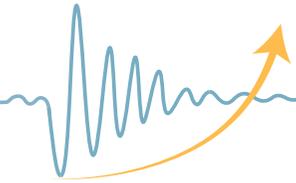


Abb. 203: Beispielroute durch Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme



2. Abschnitt



Im zweiten Abschnitt geht es um das Informieren der Bevölkerung, das Erkennen des Gemeinnutzens und die Steigerung der Motivation für lärmreduzierte Technologien.

Workshop

Ein Ziel der Methode ist einerseits die qualitative Ermittlung der Eindrücke der BewohnerInnen, andererseits eine damit verbundene Bewusstseinsbildung über die Thematik Lärm und die Wahrnehmung von Geräuschen im Hinblick auf die Qualität eines Ortes. Um möglichst viele verschiedene und aussagekräftige Ergebnisse zu bekommen, findet zu Beginn der Durchführungsphase eine BürgerInnenveranstaltung statt. Es soll hierfür ein Workshop in Schwechat und ein Workshop in Fischamend/Schwadorf/Ebergassing vorbereitet werden. Dort sollen die BewohnerInnen der Region über die Thematik und die Methode im generellen, die einzelnen Routen, sowie die angewandten Untersuchungsmethoden informiert werden. Durch die Einführung in das Thema soll nicht nur die Motivation und Akzeptanz gesteigert, sondern auch der Gemeinnutzen erkennbar werden. Nach dem Informationsteil ist die Beteiligung der Bevölkerung gefragt, die schon im Vorfeld spielerisch mit Mental Maps, Fotoanalysen und Befragungen arbeiten und eine Demonstrations-Route in der Umgebung begehen können. Abschließend können die Beteiligten ihre Ideen und Anmerkungen einbringen, die die Umsetzung der Methode verbessern und eine breitere Masse anziehen, oder in Zukunft erweitern könnten. Von einer weiteren Bürgerveranstaltung nach der Aufbereitungsphase wird zurzeit nicht ausgegangen, dies kann jedoch je nach Situation und Interesse innerhalb der Bevölkerung angepasst werden. Grundsätzlich wird auch im Zuge des Workshops auf eine weiterführende Information über die Homepage und Marketing-Varianten verwiesen.

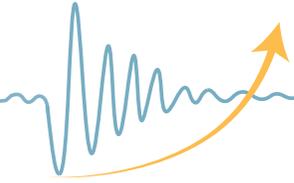
- Dauer: ein Halbtage bis Tag (z.B. Samstagnachmittag, sodass auch Berufstätige teilnehmen können)
- Programm: Begrüßung und Einführung; Vorstellung der Methode und der Routen, Pause, Bewusstseinsbildende Spiele, Begehung der Demonstrations-Route, Vergleich und Präsentation der Ergebnisse, Feedbackrunde

Ablauf:

- Einführung und Vorstellung der Methoden und der Routen
- Pause
- bewusstseinsbildende Spiele
- Begehung der Demonstrations-Route
- Vergleich und Präsentation der Ergebnisse
- Feedbackrunde

Marketing

Mittels Einträgen auf Internetseiten und in Flyern soll ein Bewusstsein zum Thema Lärm und seine gesundheitlichen Auswirkungen geschaffen werden. Die Bevölkerung soll auf diesem Weg laufend informiert werden – jeder kann Antworten zu den Fragen „Wo verlaufen momentan die Spazierrouten?“, „Wo befinden sich die Messstellen der Methode und die des Flughafens?“, „Was sind mental maps?“, „Wie funktioniert die App zur Lärmbewertung?“ etc. einholen. Ziel ist es, die Methode anzuwerben und eine allgemeine Bewusstseinsbildung zu Lärm.



3. Abschnitt



Die Methode setzt sich aus unterschiedlichen Möglichkeiten zusammen, wie Raumeindrücke und Wahrnehmungen gesammelt werden.

Mental maps

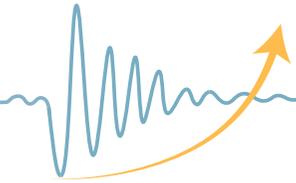
Als eine der geeigneten Untersuchungsmethoden erscheint hier die Verwendung von „mental maps“ beziehungsweise kognitiver Karten. Diese Karten „dienen als Informationsquelle, auf deren Grundlage individuelle raumrelevante Informationen erhoben werden können“. Sie gehören zu der Gruppe der „raumbezogenen Methoden“, es geht also explizit darum, raumrelevante Informationen zu gewinnen. Der/die Befragte kann also selber entscheiden, wie er was einzeichnet und so „seine“ Vorstellung des Untersuchungsraumes darstellen. Im speziellen Fall geht es darum, Personen, die im Vorhinein eine der Routen abgegangen sind, eine mental map zeichnen zu lassen, um herauszufinden, wo dieser welche Lärmquellen wahrgenommen hat. Ziel ist es dadurch nicht nur den Standort des Geräusches zu lokalisieren, sondern auch das subjektive Wahrnehmen, also ob laut oder leise/ gut oder schlecht, zu erfahren.

Diese Informationen kann man durch zusätzliche Befragungen erhalten, um die Darstellungen besser nachvollziehen zu können und zu erklären, warum Dinge in einer gewissen Weise gezeichnet wurden. Die Befragung ergibt dann gemeinsam mit den kognitiven Karten die Grundlage für eine spätere Auswertung.

Da es möglich sein wird, „überall“ in die Spazierrouten einsteigen zu können, wurde geplant, dass an den zwei quantitativen Messstellen kleine Kästchen montiert sein werden, in die man die mental maps wirft. Die Zeichnungen sollen regelmäßig entfernt werden, um deren Qualität und „Richtigkeit“ zu prüfen. (vgl. Ziervogel, 2011)



Abb. 204: Mental map von Schwechat
Quelle: eigene Darstellung



Fotoanalyse

Ähnlich dem vorherigen Prinzip verläuft auch die zweite Methode zur Lärmbewertung. Hierfür soll die programmierte App herangezogen werden: Es sollen Fotos auf der App von unterschiedlichen Bereichen der Routen den Personen gezeigt werden, die diese kurz zuvor gegangen sind. Bei diesem Experiment sollen die Plätze erkannt werden und die Wahrnehmungen der Lärmquellen im Nachhinein beschrieben werden. Unter jedem Foto soll ein kleines Textfeld erscheinen, in das man in Stichwörtern erläutert, was man darauf erkennt und dabei empfunden hat. Eine Anzahl von acht Fotos sollen eine fundierte Aussage über die Lärmquellen liefern. Beispiele an Fotos wären hier das Flussufer der Fische, der Stadtpark in Schwechat, ein Hauptplatz mit hohem Straßenaufkommen oder einem Feldweg unter der Einflugsschneise.

Fragen bei der Fotoanalyse wären beispielsweise:

- Welche Geräusche waren hier im Vordergrund?
- Was haben Sie gehört, aber nicht gesehen?
- Welche Geräusche haben Sie hier wahrgenommen?
- Haben Sie das Plätschern des Wassers als angenehm oder unangenehm empfunden?
- Welches Geräusch ist Ihnen zu allererst aufgefallen?
- Mussten Sie hier länger stehen bleiben, um ein Geräusch zu hören?
- Haben Sie sich hier gestört gefühlt? Durch was?
- Haben sie das Vogelgezwitscher zwischen dem Straßenlärm wahrgenommen oder ist es untergegangen?



Abb. 205: Hauptstraße in Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme

»Welche Geräusche waren hier im Vordergrund?«



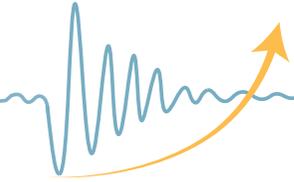
Abb. 206: Feld in der Nähe von Flughafen
Quelle: eigene Aufnahme

»Was haben Sie gehört, aber nicht gesehen?«



Abb. 207: Kellerberg in Schwechat
Quelle: eigene Aufnahme

»Welche Geräusche haben Sie hier wahrgenommen?«



Wie stellen wir uns die Methode vor?

Befragung durch App

Als dritte Möglichkeit zur Lärmbewertung soll eine App herangezogen werden. Dabei wird eine Person auf die Spazerroute geschickt, der währenddessen zu ausgewählten Orten Fragen gestellt wird. Anhand eines integrierten GPS und eines Messgeräts, kann die App genau nachverfolgen, wo man sich befindet, und die unterschiedlichen Lärmquellen aufnehmen. Ein Mikrophon macht es der App möglich, die subjektiven Antworten der Personen, die Hintergrundgeräusche und unterschiedlichen Lärmquellen aufzuzeichnen. Die Lärmquellen sind in einem Speicher der App schon vorhanden, sodass diese gleich in die richtige Kategorie eingeordnet werden.

Leitfaden der Befragung: siehe Fragen bei Fotoanalyse

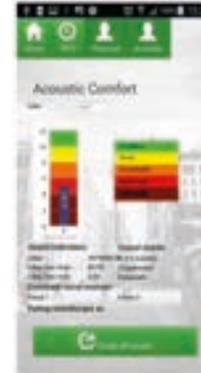


Abb. 208: App-Beispiel
Quelle: degruyter.com

4. Abschnitt



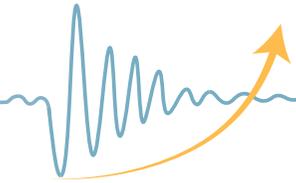
Auswertung

In weiterer Folge sollen diese Daten ausgewertet und in einer Karte verortet werden. Dazu sind die unterschiedlichen Raumtypisierungen zu Beginn entwickelt worden, um die Werte auch vergleichbar zu machen und eine möglichst flächendeckende Lärmbewertung zu erhalten. Das kann zum Beispiel ein Hauptplatz, eine Wohnsiedlung, eine vielbefahrene Straße oder verschiedene Grünräume sein. Es wird versucht, dass jede Route verschiedene Typen beinhaltet. Das Leitprojekt endet mit der Methode, die den Gemeinden vorgestellt und zur Verfügung gestellt wird, da die tatsächliche Kartierung erst mit Ergebnissen der Methode möglich ist. Sie bildet damit die Grundlage für weitere Ausweisungen, sei es für Bauland, Betriebsgebiete oder Grünraum, oder zur Evaluierung verschiedenster Maßnahmen.



Grundlage für weitere Maßnahmen

Evaluierung umgesetzter Maßnahmen



Bereits im Kapitel „Wie stellen wir uns die Methode vor?“ wird davon gesprochen, dass gewisse Routen in der Region ausgewiesen werden, durch die BewohnerInnen und Interessierte unterschiedliche Lärmquellen wahrnehmen und erleben können. Damit die Daten, die auf den Routen erhoben werden, miteinander verglichen werden können, wurden verschiedene Typisierungen vorgenommen.

Typen

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- Dorfplatz
- Stadtplatz
- Flughafen
- Verkehrsfläche
- Straßen
- Eisenbahnstrecke
- Landwirtschaftlicher Betrieb
- Gewerbegebiet
- Sport- / Freizeiteinrichtung
- Bildungseinrichtung
- Innerörtliche Grünfläche
- Wald / Grünraum
- Feld
- Flussauen

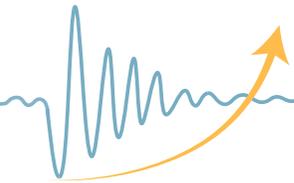
Ein- / Zweifamilienhaus

Einfamilienhäuser sind Formen einer Bebauung, mit Wohnnutzung. Generell werden 1-3-stöckige Gebäude mit privater Grünfläche dazugezählt. Zweifamilienhäuser sind zwei- oder mehrseitig Verbünde oder Reihenhäuser mit privaten Garten.



Das Ein- oder Zweifamilienhaus ist eine sehr beliebte Wohnform. Das kann daran liegen, dass man einerseits einen privaten Garten besitzt, indem die Kinder ungestört von der Öffentlichkeit spielen können, oder man selbst das Gefühl mag, abgekapselt von den äußeren Einflüssen zu sein. Die Ruhe und die individuelle Möglichkeit sich seine Identität an einem Ort zu schaffen, wird merkbar, wenn man durch solche Einfamilienhaussiedlungen geht. Anders wirkt eine typische Struktur des Angerdorfes. Diese sind meist umschlossen von Zäunen und Mauern, zur Straße hin sind sie ebenfalls geschlossen und kapseln sich damit komplett von der Außenwelt ab. Als Passant, bekommt man von dem sozialen Leben im Innern kaum etwas mit. Die Lärmquellen halten sich eher gering, wobei meist nur „guter“ Lärm hörbar ist. Dennoch kommt es darauf an wie man die Lärmquellen wahrnimmt, denn bereits ein Rasenmäher kann als äußerst störend empfunden werden.

Es existiert ein hoher Anteil an Ein- und Zweifamilienhaus-Siedlungen in der Teilregion, diese Flächen entstehen meist um den Ortskern einer Gemeinde, da immer mehr neue Familien oder Personen zuziehen und dort ein Eigenheim errichten möchten. Diese Siedlungen bergen häufig den Aspekt der Zersiedelung. Abgesehen von der klassischen Form eines Einfamilienhauses, gibt es in der Teilregion auch Teile in den Kernzonen, die einst zum Angerdorf gehörten und nun nur mehr von einer Familie bewohnt werden oder Schlösser, die von einer Familie Instand gehalten werden. Diese Bebauungsform nennt man verdichteter Flachbau, eine geschlossene Bebauung, die kaum Platz für Freiräume dazwischen lässt.



Wohnbauten

Wohnbauten sind mehrstöckige Bebauungen, deren Grünfläche entweder privat oder halb-öffentlich genutzt wird. Anders als bei Mischnutzungen, beinhalten die Bebauungsform nur eine Wohnnutzung mit eventuellen Gemeinschaftsräumen im Erdgeschoss. Häufig wird eine Zeilen Bebauung für diese Nutzungsart verwendet.



Diese Art der Bebauung, ähnlich der Mischnutzung, birgt eine soziale Dynamik und Vielfalt in sich. Aufgrund des nah verknüpften Lebensraumes und durch die hohe Anzahl der BewohnerInnen, sind Interaktionen unausweichlich. Geschosswohnungen mangelt es an privater Grünfläche, weswegen meist eine durchgrünte Anlage oder Wohnpark zu den Gebäuden gehört. Diese Anlagen sind teils halböffentlich bis öffentlich und sind daher feste Bestandteile auch bei nicht dort lebenden GemeindevorwohnerInnen. Meist bergen diese Anlagen viel Potenzial für Freizeitgestaltung und laden zum Verweilen ein. Da diese Bebauungen bereits näher an den Kernzonen liegen, kann es zur Lärmwahrnehmung, dennoch überwiegt der „guter“ Lärm und die Geräuschkulisse, die man hier antrifft, zeugt von der sozialen Vielfalt.

Beispielhaft für die Teilregion wäre ein mehrstöckiges Gebäude, das sich außerhalb des Kerngebiets befindet. Oft finden sich diese Bebauungsformen als eine Art Puffer zwischen einer Ein- und Zweifamilienhaus-Siedlung und Mischnutzungen wieder. Beispiele in der Teilregion wären Reihenhäuser, zwei- oder mehrseitige Verbünde mit privaten Garten. Dann gibt es noch den verdichteten Flachbau, in der Region findet man diesen meist in den alten Ortskernen mit Angerdorfstruktur, da diese Strukturen geschlossene Bebauung aufweisen und kaum Platz für Freiräume dazwischen lassen. Zuletzt zählen auch die Zeilenbebauung oder die Geschosswohnungen dazu.

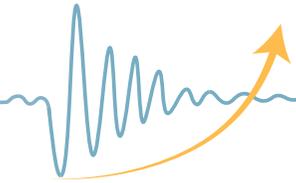
Mischnutzung

Bei einer Mischnutzung geht man von einer Wohnnutzung verbunden mit einer weiteren Nutzung innerhalb eines Baukörpers aus. Gerade in der Erdgeschosszone beinhalten sich dann zusätzlich Arbeitsräume oder Gewerbenutzungen. Häufig wird diese Nutzungsform in größeren Bauformen wie Zeilen, in Stadthäusern oder Riegelbaukörpern angewandt.



Die Art der Nutzung birgt eine gewisse Vielfalt und Kleinteiligkeit in der Gestaltung des Lebensraums, gerade im Sinne des nebeneinander Wohnens. Innerhalb eines Gebäudes finden unterschiedlichste Identitäten ihren Platz, die sich in Wohnungseinheiten und halb bis öffentlichen Räumen verwirklichen. Die verschiedenen AkteurInnen, wie beispielsweise Kinder, haben dabei nur spezifische kleine Einheiten innerhalb des Gebäudes, um ihre Freizeit dort zu verbringen, einen zugehörigen Grünraum gibt es in den meisten Fällen nicht. Als Grünraum für solche Nutzungen zählt meist ein naheliegender Park oder Spielplatz. Die Nutzung ist halböffentlich gehalten und trägt einen wesentlichen Beitrag zur urbanen oder peripheren Verdichtung bei. Zudem bergen diese Nutzungen anhand ihres Aufbaus eine sehr hohe soziale Dynamik in sich. Akustisch wird bei diesem Typ von Raum Lachen, Gerede und andere Interaktionen zwischen Menschen wahrgenommen. Generell reden wir von einem „guten“ Lärm (vgl. Leitbild, Guter Lärm und Schlechter Lärm), dennoch birgt die vielfältige Nutzung des Gebäudes andere Geräuschkulissen, die für manche Menschen störend wirken können.

Beispielhaft für die Teilregion wäre ein ein- oder mehrstöckiges Gebäude, das sich meist im Kerngebiet der Gemeinde oder Stadt befindet. Im Erdgeschoss befindet sich beispielsweise ein Supermarkt, Restaurant oder ein Büro, in den oberen Geschossen Wohnungen.



Dorfplatz

Ein Dorfplatz, ist der zentralste Ort einer Gemeinde. Zudem kann er nicht genau auf einen Bereich abgegrenzt werden, da er von den EinwohnerInnen definiert wird. Meist säumen offen oder geschlossen aneinandergereihte Parzellen, beziehungsweise Reihen-Bebauungen, diesen Erschließungsraum. Zudem befinden sich Nahversorger und andere öffentliche Nutzungen meist an einem Dorfplatz.



Abgesehen von einem ausladenden Platz oder einer etwas breiter ausgebauten Straße, findet man an einem Dorfplatz Vieles, das zum Alltag der EinwohnerInnen gehört. Entlang des Platzes gibt es häufig Mischnutzungen und die wichtigsten Nahversorger, Gewerbe- oder Handelseinrichtungen sind darin enthalten. Schulen, das Gemeindeamt oder Rathaus, sowie religiöse Stätten sind meist auch innerhalb des Dorfplatzes zu finden. Jedes dieser Gebäude wirkt sich wiederum auf soziale Interaktionen aus und belebt dadurch den Dorfplatz ein Stückchen mehr. Gerade für SchülerInnen gibt es hier Freizeitmöglichkeiten wie beispielsweise einen Spielplatz oder andere Aufenthaltsorte.

Als BewohnerInnen der Gemeinde trifft man auf dem Dorfplatz andere Bewohner der Gemeinde, tauscht sich untereinander aus und pflegt somit Kontakte in der Gemeinde. Als eine Art Sammelort, wo sich jeder

trifft und zueinander findet, eignet er sich daher auch für Wochenmärkte. Ein Dorfplatz birgt somit einen hohen sozialen Aspekt innerhalb einer Gemeinde und zeichnet sich durch gute Aufenthaltsqualität aus. Zudem führt eine Hauptverkehrsachse daran vorbei oder durchquert den Dorfplatz. In diesem kleinen Raum wirken mehrere Akteure zusammen und bilden Lärmquelle. Soziale Interaktionen bilden, genauso wie Kirchenglocken, Geräusche beim Einkaufen und nutzen der umliegenden Gewerbe- und Handelseinrichtungen, sowie Zulieferungen durch LKWs und vielem mehr, die Geräuschkulisse eines solchen Platzes.

In der Teilregion finden sich innerhalb der Gemeinden verschiedenste Formen eines Dorfplatzes. Teils verläuft der „Platz“ entlang der Hauptverkehrsstraße durch den Ort, entlang der älteren Gemeindestruktur des Angerdorfes, wie beispielsweise in Klein-Neusiedl.

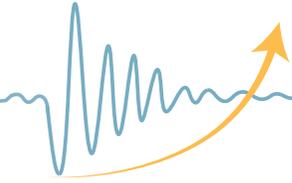
Stadtplatz

Stadtplätze sind zentrale urbane Freiräume in dem Kerngebiet einer Stadt. Entlang dieser Plätze treten häufig Mischnutzungen auf, die in geschlossener Bauform eine Reihe bilden und somit den Platz definieren.



Ähnlich einem Dorfplatz, besitzt auch ein Stadtplatz einen hohen sozialen Aspekt innerhalb einer Stadt. Durch die hohe Erdgeschossnutzung, anhand der dort befindlichen Mischnutzungen, trifft man auf eine große Anzahl an AkteurInnen, die dort entweder für ihren Alltag einkaufen gehen oder zur Arbeit gehen. Ein Stadtplatz ist der öffentliche Raum der Stadt und stellt damit die Plattform des gesellschaftlichen Lebens dar. Ähnlich wie ein Dorfplatz ergibt sich durch die soziale Interaktion auf solchen Räumen eine gewisse Geräuschkulisse. Vereinzelt fallen gewisse Geräusche in einer Stadt, zwecks höherer Bebauung und daher mehr Menschen eher auf. Andererseits werden andere Lärmquellen wie beispielsweise Vogelgezwitscher nicht mehr wahrgenommen, da es entweder an einer Grünraumgestaltung des Platzes fehlt oder andere Geräusche überwiegen. Städte weisen aufgrund ihrer Infrastruktur auch mehr Verkehrslärm auf, der sich auch auf einem Stadtplatz bemerkbar macht.

Der Stadtplatz Schwechat weist wenig Begrünung auf. Die breit ausgebauten Gehsteige bieten viel Platz für Cafés und für die PassantInnen. Eine dichte Bebauung und Mischnutzungen säumen den gesamten Platz. In anderen Gemeinden finden sich Fußgängerzonen oder Märkte und andere Attraktionen.



Flughafen

Der Flughafen Schwechat ist eine große Bebauung nordöstlich der Teilregion.



Als großer Wirtschaftsfaktor, hat der Flughafen eine bedeutende Position in der Region. Das Gelände und die Gebäude des Flughafens selbst nimmt und nehmen einen großen Teil der Teilregion in Anspruch. Hinzu kommen die Schutzzonen, die der Siedlungsentwicklung mancher Gemeinde im Weg sind. Die Wege um den Flughafen können als Spazerrouten genutzt werden, jedoch verlaufen sie entlang der Einflugschneisen und sind dadurch mit sehr viel Lärm verbunden. Der Fluglärm ist auch in vielen Gemeinden hörbar und wirkt sich auf das Leben der BewohnerInnen aus.

Verkehrsflächen

Verkehrswege sind jene Wegenetze, die von dem MIV, ÖV und NMIV genutzt werden.



Verkehrsnetze beeinflussen die Wahrnehmung eines Raumes sehr. Zusammen mit Nutzungen und Bebauungen, ergeben sich dabei immer neue Situationen, mit denen man konfrontiert wird. Ausschlaggebend sind dabei die Breite der Straße und die darauf vorkommenden Fahrspuren, die Wegführung durch Gemeinde oder Stadt, der Bodenbelag aber auch die Gestaltung um das Verkehrsnetz. Eine Hauptstraße besitzt ein größeres Verkehrsaufkommen, als eine beruhigte Nebenstraße. Je nachdem stoßen die EinwohnerInnen auf eine andere Dynamik, die sich weiter auf ihren Lebensraum auswirkt und die Lärmquellen verändern sich dadurch ebenfalls.

Durch die Teilregion führt die Autobahn A4, die S1 und die Bundesstraßen B9, B10 und B60. Zusätzliche gibt es innerörtlich noch weitere Straßennetze und Wegenetze, die vom NMIV genutzt werden können.

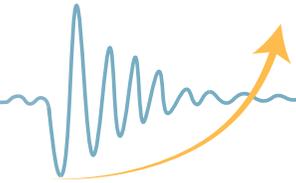
Eisenbahnstrecke

Diese Typologie setzt sich aus dem Liniennetz der Eisenbahnen, der Flächen, die für Wartungen der Bahnen und Strecken dienen und den Bahnhöfen der Teilregion zusammen.



Ähnlich wie die Verkehrswege, haben auch Eisenbahnstrecken Einfluss auf das soziale Leben, gerade wenn diese Strecken unmittelbar an einer Gemeinde oder Stadt verlaufen. Abgesehen von der verbesserten öffentlichen Anbindung, können sich diese Bahntrassen in Form von Barrieren oder akustisch negativ auswirken. Als Barriere stören sie die Siedlungsstruktur und unterteilen Gemeinden oder Städte in mehrere Bereiche. Akustisch können sie neben bestimmten Nutzungen, beispielsweise einer Wohnsiedlung, erhebliche gesundheitliche Schäden verursachen.

Schwechat sowie Fischamend besitzen ihre eigenen Bahnhöfe. Kledering hat ebenfalls eine Bahnstation und einen größeren Umschlagsplatz für die Züge. Und auch Gramatneusiedl hat Anschluss an die Bahnstrecken.



Landwirtschaftlicher Betrieb

Ein landwirtschaftlicher Betrieb, kennzeichnet sich durch landwirtschaftliche- und forstwirtschaftliche Produktion und Abbau von Rohstoffen.



Gerätschaften und Traktoren oder andere landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge sind hier vorwiegend. Demnach bergen landwirtschaftliche Betriebe eine relativ laute Geräuschkulisse. Da es jedoch ganz unterschiedliche Formen solcher Betriebe in der Teilregion gibt, wirken sich die Lärmquellen auf die Umwelt ganz verschieden aus. Ein Betrieb der Wein verarbeitet oder ein Betrieb mit Tieren sendet unterschiedliche Geräusch aus.

Die Teilregion weist einen erheblichen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen auf. Die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe ist in Relation dazu eher gering. Vereinzelt findet man in verschiedenen Gemeinden wie Enzersdorf an der Fischa, Rauchenwarth oder Mannswörth noch Angerstruktur mit Familien, die im landwirtschaftlichen Bereich arbeiten.

Gewerbegebiet

Ein Gewerbegebiet untersteht einer gewerblichen Nutzung und der Flächenwidmung Betriebsgebiet.



Dadurch, dass diese Gebiete eine eigne Erschließung benötigen und gut in die bestehende Infrastruktur integriert werden sollten, siedeln sich diese meist an den Ausläufern der Gemeinden oder Städten an. Gerade die LKWs, die zur Ab- und Anlieferung von Gütern benötigt werden, stellen eine Hauptlärmquelle der Region dar. Während über die ständige Beschallung von Fluglärm wenig gesagt wird, finden viele Menschen den Güterverkehr und generell den Betriebslärm sehr störend. Es gibt in der Region aber auch gut eingebundenen Betriebe, die sich sogar nahe des Ortskerns angesiedelt haben und als weniger störend empfunden werden. Gerade diese Beispiele müssen erhoben werden, um als gutes Beispiel für weitere Betriebe dienen zu können.

In der Teilregion gibt es einige Gewerbegebiete, diese zeichnen sich durch eine Bebauung, die entweder isoliert in der Landschaft steht oder die einen Anschluss an andere Nutzungen aufgrund ihrer Konzeption nicht eingehen können oder sollen aus. Es sind alleine stehende Gebäude, die aus ihrem städtebaulichen Umfeld herausragen. Beispielsweise die OMV oder der Flughafen Schwechat.

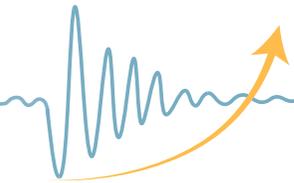
Sport- / Freizeiteinrichtung

Mangelt es von einer Sport- oder Freizeiteinrichtung aus, wenn die Fläche eine Bebauung oder Ähnliches aufweist, dass in diesem Sinne genutzt werden kann.



Ein wichtiger Bestandteil des sozialen Lebens, ist eine Aufenthaltsmöglichkeit, die zur Interaktion untereinander dient. Freizeit und Sport verbindet und wird durch solche Einrichtungen nur gestärkt. Das Gemeindeleben kann sich so entwickeln und verhilft jeder Altersklasse zu einer ausgewogenen Abwechslung für die Freizeitgestaltung. Durch die Verbindung von sozialer Interaktion und Freizeitaktivität, mischen sich die Lärmquellen. Freibäder mitten in einer Stadt können unangenehme Lärmquellen darstellen. Genauso kann ein Fußballmatch, wegen der lauten Durchsagen als störend empfunden werden. Sportinteressierte oder Menschen, die gerne Freizeitaktivitäten ausüben, haben mit diesen Lärmquellen weniger Probleme, oder nehmen sie nicht wahr, da die Lärmquellen quasi zu Aktivität dazugehören.

Viele Gemeinden besitzen eigenen Sportanlagen, mit Fußballfeldern oder gar einem eigenen Stadion. Schwechat beispielsweise, besitzt ein eigenes Freibad. Spielplätze können ebenfalls als Freizeiteinrichtung gesehen werden.



Bildungseinrichtung

Bildungseinrichtungen sind Horte, Kindergärten und Schulen jeglicher Ausbildungsform.



Diese Einrichtungen finden sich meist im Kerngebiet einer Gemeinde oder Stadt, da sie teils abhängig von der dort vorhandenen Infrastruktur sind.

Die Kinder und Jugendlichen, die diese besuchen, tragen sehr zum sozialen Klima bei. Da sie während des Aufenthalts in einer Bildungseinrichtung, die Angebote und Möglichkeiten der Gemeinde wahrnehmen. Einerseits benötigen sie die öffentlichen Verkehrsmittel, andererseits beleben sie die Kerngebiete. In vielen Fällen gehört das Lachen eines Kindes zu einer positiven Wahrnehmung. In einer Gemeinde oder Stadt kann diese Art von Lärmquelle als störend empfunden werden, wenn direkt neben einer Schule Wohnnutzung besteht.

Innerörtliche Grünfläche

Diese Grünflächen sind öffentlich nutzbare Flächen innerhalb der Gemeinde oder Stadt.



Gerade das Wohnen wird durch diese Naherholungsmöglichkeit stark bereichert, da Jung und Alt darin verweilen und diese Grünfläche nutzen kann. Als Sammelpunkt für die unterschiedlichsten Aktivitäten, tragen innerörtliche Grünflächen sehr zum Klima und zur Belebung der Gemeinde oder Stadt bei. Man trifft hier auf die unterschiedlichsten Nutzergruppen, die das kollektive Grün zur Erholung einsetzen. Lärmquellen von Verkehrsmitteln können wahrgenommen werden, dennoch werden diese Grünflächen meist von Bäumen und anderen grünen Abgrenzungen umrandet, was manche Lärmquellen dämpfen kann. Vorwiegend sollen positive Eindrücke wahrgenommen werden und der Mensch soll sich wohlfühlen, die Geräuschkulisse wird daher meist als positiv wahrgenommen.

Generell findet man diese innerörtlichen Grünflächen in jeder Gemeinde oder Stadt der Teilregion. Diese Flächen sind gepflegt und dienen der Kurz- oder Naherholungsmöglichkeit. Der Rathauspark in Schwechat ist mitunter das größte Beispiel für diese Art der Grünfläche.

Feld

Landwirtschaftliche Flächen unterliegen der Flächenwidmung Land- und Forstwirtschaft. Diese Flächen werden bewirtschaftet und unterliegen einer ökonomischen Struktur.



Ähnlich den Flussauen werden landwirtschaftlichen Flächen besonders aufgrund der ruhigen Umgebung auch zur Erholung aufgesucht. Vereinzelt können in der Teilregion weitere Lärmquellen hinzukommen, da viele dieser Landwirtschaftsflächen entlang der Bundesstraßen oder direkt in den Schutzzonen des Flughafens liegen.

Die Teilregion hat einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen. Sie stellt einen bedeutenden Wirtschaftszweig der Teilregion dar und sollten deswegen geschützt und gepflegt werden. Dadurch, dass sich die LandwirtInnen um die Felder kümmern, werden Erschließungen benötigt um die schweren Geräte auf die Felder zu bringen. Diese Wege können von den EinwohnerInnen genutzt werden und stellen teils die einzigen Wegenetze für den NMIV zwischen den Gemeinden dar. Diese Felder ergeben einen einzigartigen Anblick und stellen somit auch attraktive Naherholungsmöglichkeiten dar.



Wald / Grünraum

Wälder und Grünräume sind wertvolle Sukzessionsflächen, die innerhalb von Gemeinden, sowie an deren Ausläufen vorkommen können. Man spricht hier von Flächen, die seit längerem ungenutzt und sich selbst überlassen wurden, Flächen die noch unbebaut sind oder von Flächen mit großem Baumbestand.



Auch Wälder dienen als wertvolle Rückzugsorte für den heimischen Flora- und Fauna-Bestand. Solche Grünräume sind eher naturbelassen, bedürfen aber einer gewissen Pflege, gerade wenn sie von den BewohnerInnen als Erholung genutzt werden. Meist sind diese Flächen integriert in der Siedungsstruktur und können als Erweiterung des eigenen Gartens von Kindern und Erwachsenen genutzt werden. Sie durchbrechen die Bebauungen und können so, für Spaziergänge oder Ähnlichem als attraktive Ausweichstrecke dienen. Somit wirken sich diese Räume stressreduzierend und positiv auf die EinwohnerInnen aus. Diese Räume sind unbenutzt und werden in das Gemeindeleben integriert. „Guter“ Lärm wie „schlechter“ Lärm kann hier wahrgenommen werden.

Innerhalb der Gemeinden gibt es vereinzelt unbebaute Flächen, die zwar eine Bauwidmung besitzen, derzeit aber noch nicht genutzt werden oder gar als Aufschließungszone dienen. Wälder

finden sich größtenteils entlang der Flüsse, aber auch vereinzelt in den Gemeinden. Ein Beispiel wäre der Kellerberg in Schwechat.

Flussauen

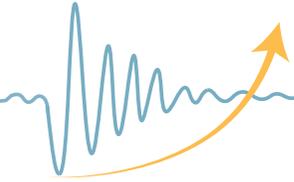
Als Auen werden Uferlandschaften von Bächen und Flüssen genannt. Die Form und Geländestruktur wird dabei von der niederen oder hohen Wasserführung des Gewässers geprägt. Das Gewässer und die Flusslandschaft haben einen permanenten Austausch.

Die Lebensräume die solche Auen und Flüsse schaffen, sind sehr wichtig für die Pflanzen- und Tierwelt. Die Uferlandschaften schaffen eine gewisse Basis für die Vegetation und erzielen die Erhaltung der Biodiversität. Als Rückzugsort für eine Vielzahl von Tieren, tritt man als WandererIn oder SpaziergängerIn in den Lebensraum dieser Fauna und Flora ein und kann die Ruhe und Natur, die damit einhergehen auf sich wirken lassen. Die naturbelassenen Gebiete sind nur mehr an den Auen vorhanden und können von Mensch und Tier erkundet werden. Hier findet man ganz andere Lärmquellen wieder als in urbanen Räumen. Flora und Fauna können ebenfalls eine



Geräuschkulisse erzeugen, diese wirkt auf den Menschen aber meist beruhigend, weswegen er diese Gebiete auch zur Erholung aufsucht.

Primär sticht in der Teilregion der Nationalpark entlang der Donau und die Donauauen als Beispiel hervor. Als Abschluss im Norden, markieren die Donauauen eine große Erholungsmöglichkeit. Zusätzlich gibt es entlang der Flüsse wie Schwechat und Fischa Auen, die ebenfalls von den Gemeinden als Naherholungsorte genutzt werden.



Leitprojekt Routen

Es werden während der Methode mehrere Spazierroutes festgelegt, durch die man die verschiedenen Typisierungen der Gemeinden erleben kann. Während eines Spaziergangs zwischen 45 Minuten bis zu einer Stunde erlebt man so, negative wie positive Lärmquellen. Es soll erzielt werden, dass man sich der Lärmquellen bewusster wird, aber auch besser einschätzen kann welche Lärmquellen, in der eigenen Gemeinde wie auch in entfernteren Gemeinden für einen wirken. Muss immer alles positiv oder negativ sein? Fällt ein Flugzeug vielleicht gar nicht auf, wenn durch einen Wald wandert? Solche Denkanstöße sollen die Routen hervorrufen.

Vorläufig soll mit drei Routen, einmal in Schwechat einmal in Enzersdorf an der Fischa und einmal in Fischamend begonnen werden. Diese Routen werden von vier anderen Routen in Schwadorf, Rauchenwarth, Margarethen am Moos und Ebergassing ersetzt. Die Routen sollten sich abwechseln bis genug Daten durch die zusätzlichen Lärmerhebungen entlang der Routen gesammelt werden kann. Generell sollten drei bis vier Routen gleichzeitig in der Region ausgewiesen werden, um bessere Abgleiche zwischen den Gemeinden zu erfassen, diese können für einen Zeitraum von Wochen oder Monaten bestehen bleiben, je nach Nachfrage und je nach Erhebung von Daten.

Schwechat

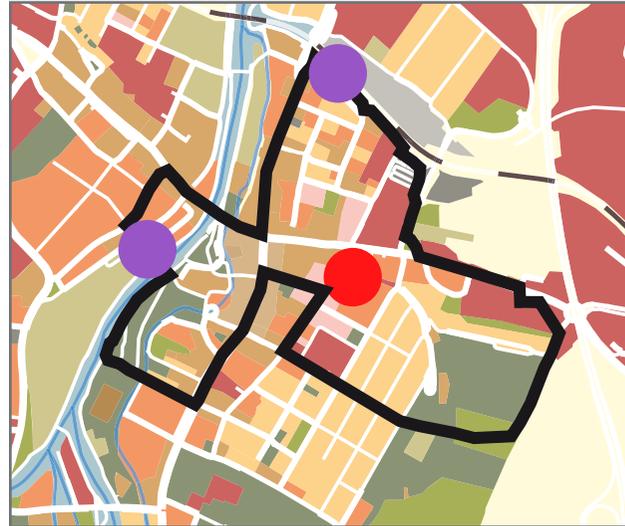


Abb. 209: Route Schwechat
Quelle: eigene Darstellung

Typisierungen entlang der Route

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- Bildungseinrichtung
- Sport- / Freizeiteinrichtung
- Gewerbegebiet
- Verkehrsflächen
- Stadtplatz
- Felder
- Wald / Grünraum
- innerörtliche Grünfläche
- Flussaue
- Eisenbahnstrecke
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
52 Minuten

Fischamend

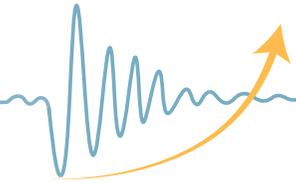


Abb. 210: Route Fischamend
Quelle: eigene Darstellung

Typisierungen entlang der Route

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- Bildungseinrichtung
- Sport- / Freizeiteinrichtung
- Gewerbegebiet
- Stadtplatz
- Felder
- Wald / Grünraum
- innerörtliche Grünfläche
- Flussaue
- Eisenbahnstrecke
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
43 Minuten



Leitprojekt
Routen

Enzersdorf an der Fischa

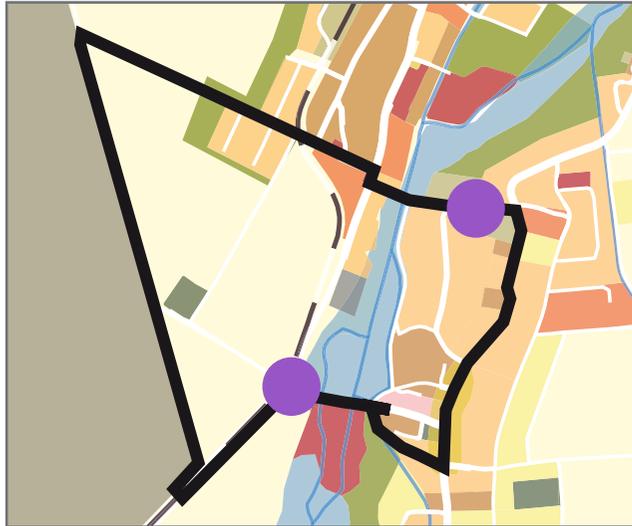


Abb. 211: Route Enzersdorf an der Fischa
Quelle: eigene Darstellung

Typisierungen entlang der Route

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- Bildungseinrichtung
- Sport- / Freizeiteinrichtung
- landwirtschaftlicher Betrieb
- Gewerbegebiet
- Flughafen
- Dorfplatz
- Felder
- Wald / Grünraum
- innerörtliche Grünfläche
- Flussauen
- Eisenbahnstrecke
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
56 Minuten

Schwadorf

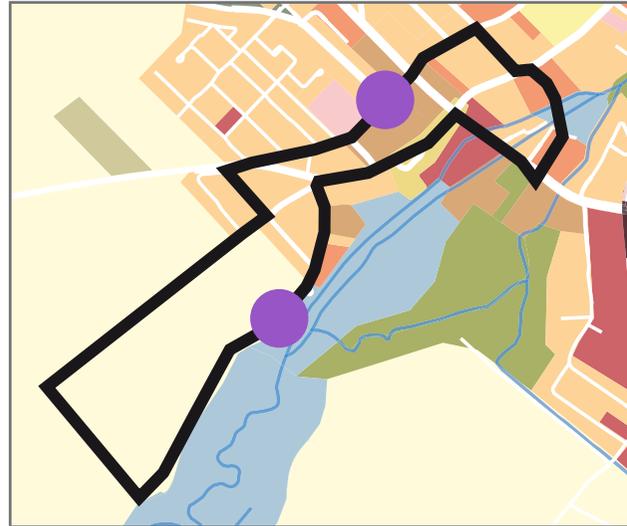


Abb. 212: Route Schwadorf
Quelle: eigene Darstellung

Typisierungen entlang der Route

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- Bildungseinrichtung
- Gewerbegebiet
- Dorfplatz
- Felder
- Wald / Grünraum
- Flussauen
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
50 Minuten

Rauchenwarth

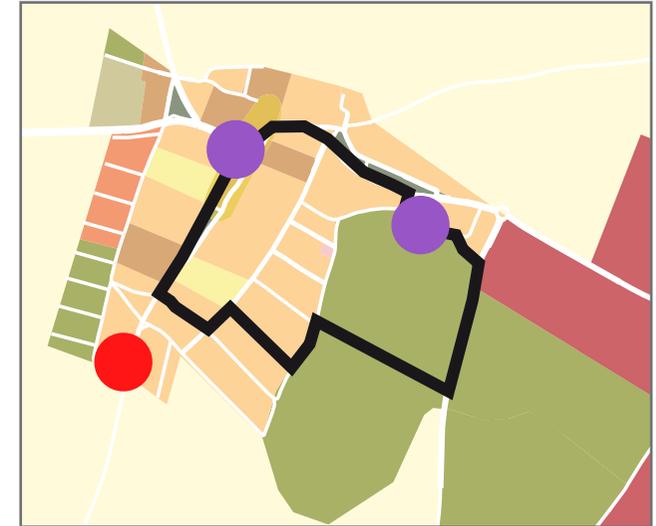
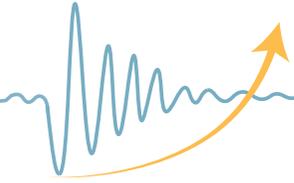


Abb. 213: Route Rauchenwarth
Quelle: eigene Darstellung

Typisierungen entlang der Route

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- landwirtschaftlicher Betrieb
- Gewerbegebiet
- Dorfplatz
- Felder
- Wald / Grünraum
- innerörtliche Grünfläche
- Eisenbahnstrecke
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
50 Minuten



Margarethen am Moos

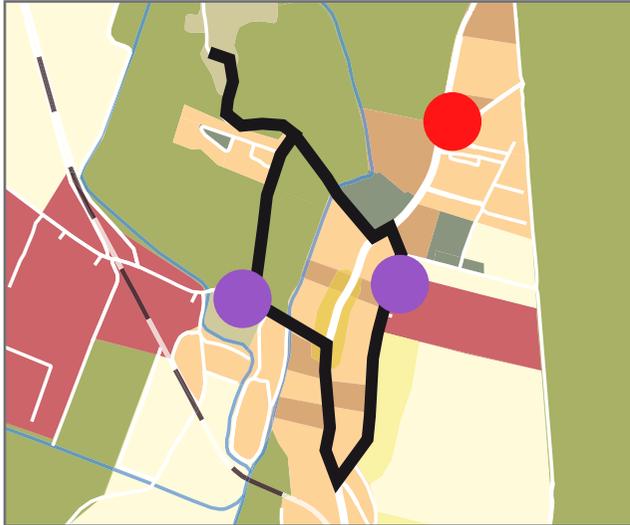


Abb. 214: Route Margarethen am Moos
Quelle: eigene Darstellung

Ebergassing



Abb. 215: Route Ebergassing
Quelle: eigene Darstellung

Typisierungen entlang der Route

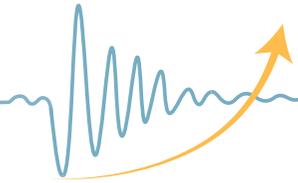
- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Mischnutzung
- Sport- / Freizeiteinrichtung
- landwirtschaftlicher Betrieb
- Gewerbegebiet
- Dorfplatz
- Felder
- Wald / Grünraum
- innerörtliche Grünfläche
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
45 Minuten

Typisierungen entlang der Route

- Ein- / Zweifamilienhaussiedlung
- Wohnbauten
- Mischnutzung
- Bildungseinrichtung
- Gewerbegebiet
- Dorfplatz
- Felder
- innerörtliche Grünfläche
- Straßen
- Flüsse

Gehzeit:
40 Minuten



Leitprojekt Kosten

Finanzierung

Da das Leitprojekt ein Citizen Science-Forschungsprojekt ist, kann dieses bei einem EU-Förderprogramm eingereicht werden. Dabei können bis zu zwei Millionen € Fördergelder beantragt werden. Die Restkosten des Forschungsprojektes, die nicht durch die Förderung abgedeckt wird, müssen von der LEADER-Region und den beteiligten Gemeinden finanziert werden. Eine Beteiligung des Flughafens Wiens, der ein eigenes Lärmschutzprogramm durchführt, ist anzudenken. Dadurch könnten einige wertvolle Erkenntnisse für den Flughafen entstehen. Zusätzlich zum Flughafen Wien könnten auch noch weitere Beteiligte angeworben werden, die die Finanzierung unterstützen, beispielsweise große Betriebe in der Teilregion.

Kartenerstellung		<i>Preis</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Gesamtpreis</i>		
Vorbereitung	Erstellung Typisierungskarte	80,00 €	18	1 440,00 €		
Vorbereitung	Erstellung Routen	80,00 €	4	320,00 €		
Erstellung der Lärmkarte	Auswertung qualitativ	80,00 €	8	640,00 €		
Erstellung der Lärmkarte	Auswertung quantitativ	80,00 €	15	1 200,00 €	<i>Zwischensumme</i>	<i>4 480,00 €</i>
Erstellung der Lärmkarte	Kartierung qualitativ	80,00 €	4	320,00 €	<i>mit TU Wien</i>	<i>- 2 720,00 €</i>
Erstellung der Lärmkarte	Kartierung quantitativ	80,00 €	7	560,00 €	Teilsumme	1 760,00 €
Workshop		<i>Preis</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Gesamtpreis</i>		
Workshop	Vorbereitung	80,00 €	5	400,00 €		
Workshop	Durchführung	80,00 €	7	560,00 €		
Workshop	Nachbearbeitung	80,00 €	5	400,00 €	Teilsumme	1 360,00 €
Anschaffung		<i>Preis</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Gesamtpreis</i>		
Anschaffung	Messtelle	800,00 €	8	6 400,00 €		
Erstellung	App	7 000,00 €	1	7 000,00 €		
Anschaffung	Beschilderung Wege	5,00 €	30	150,00 €		
Anschaffung	Mikrofone für Handys	47,00 €	50	2 350,00 €		
Anschaffung	Windschutz für Mikrofone	27,00 €	50	1 350,00 €	Teilsumme	17 250,00 €
Marketing		<i>Preis</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Gesamtpreis</i>		
Marketing	Flyergestaltung	100,00 €	pauschal	100,00 €		
Erstellung	Homepage	1 000,00 €	pauschal	1 000,00 €	Teilsumme	1 100,00 €
				Gesamtkosten	21 470,00 €	
				<i>ohne TU Wien</i>	<i>24 190,00 €</i>	

Abb. 216: Kostenaufstellung für das Leitprojekt
Quelle: eigene Erhebung



Leitprojekt

AkteurInnen

Wer treibt das Leitprojekt voran?

Die LEADER-Region Römerland Carnuntum muss als interkommunale Verbindung agieren und das Projekt durchführen. Für eine erfolgreiche Durchführung ist vor allem eine starke Beteiligung der Bevölkerung wichtig. Dafür muss im Vorhinein das Bewusstsein geschaffen werden. In den oben beschriebenen Workshops, die auch die Bevölkerung zu einer korrekten Durchführung der Erhebung schulen sollen, wird qualifiziertes Betreuungspersonal gebraucht. Die effektivste Maßnahme ist eine Kombination mit anderen Maßnahmen, die ebenfalls Betreuung benötigen. Dafür würden sich zum Beispiel Kunstprojekte anbieten. Weiters könnte es ein Interesse des Forschungspersonals geben, das im Forschungszentrum angesiedelt ist. Die Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt könnten für wissenschaftliche Artikel herangezogen werden oder Grundlage für weitere und vertiefende Forschungen sein.

Wer bereitet das Leitprojekt vor?

Bevor das Leitprojekt ausgeführt werden kann, müssen Vorbereitungen getroffen werden. Dazu zählt die Beschaffung der Materialien und Geräte, die für die Lärmerhebung notwendig sind. Die Anschaffung geschieht durch die LEADER-Region Römerland Carnuntum. Weiters muss die Bevölkerung mobilisiert werden, um Humankapital für die Durchführung des Forschungsprojektes zur Verfügung zu haben. Hier ist auch eine Kooperation mit Schulen und Kindergärten möglich, um zusätzlich zu den Erwachsenen auch Kinder und Jugendliche im Zuge des Forschungsprojektes befragen zu können. Weiters muss die Erstellung der Typisierungskarte und die Festlegung der Routen durchgeführt werden. Dieser Schritt wurde bereits durchgeführt, wobei zu erwähnen ist, dass bei Beteiligung des Forschungszentrums am Projekt die Typisierung geändert werden könnte, falls weitere Forschungsschwerpunkte gesetzt werden sollten.

Wer führt das Forschungsprojekt durch?

Die Erhebung der Lärmdaten benötigt so wie die vorbereitenden Workshops ebenfalls Betreuungspersonal, das – wie bereits erwähnt – auch für weitere Maßnahmen benötigt wird. Das Personal ist für die Unterstützung und Leitung der Bevölkerung während des Befragungsprozesses zuständig. Der wichtigste Bestandteil eines sogenannten Citizen Science-Prozesses ist die Bevölkerung. Durch die oben genannten Methoden werden die TeilnehmerInnen über die Lärmsituation befragt.

Wer verarbeitet die Ergebnisse?

Die Ergebnisse werden durch die ExpertInnen analysiert und verarbeitet. Zu den Experten gehören zum Beispiel Psychoakustiker, die die Ergebnisse unter dem Aspekt der Wahrnehmung analysieren. RaumplanerInnen und Soziologen beschäftigen sich mit der räumlichen Verteilung der Ergebnisse. Weitere Analyse- und Verarbeitungsaspekte können mit Belieben hinzugefügt werden. Das passende Personal dafür muss jedoch zur Verfügung stehen. Schlussendlich wird eine Karte durch eine/n Kartographen/in erstellt, die Grundlage für weitere Maßnahmen sein wird.

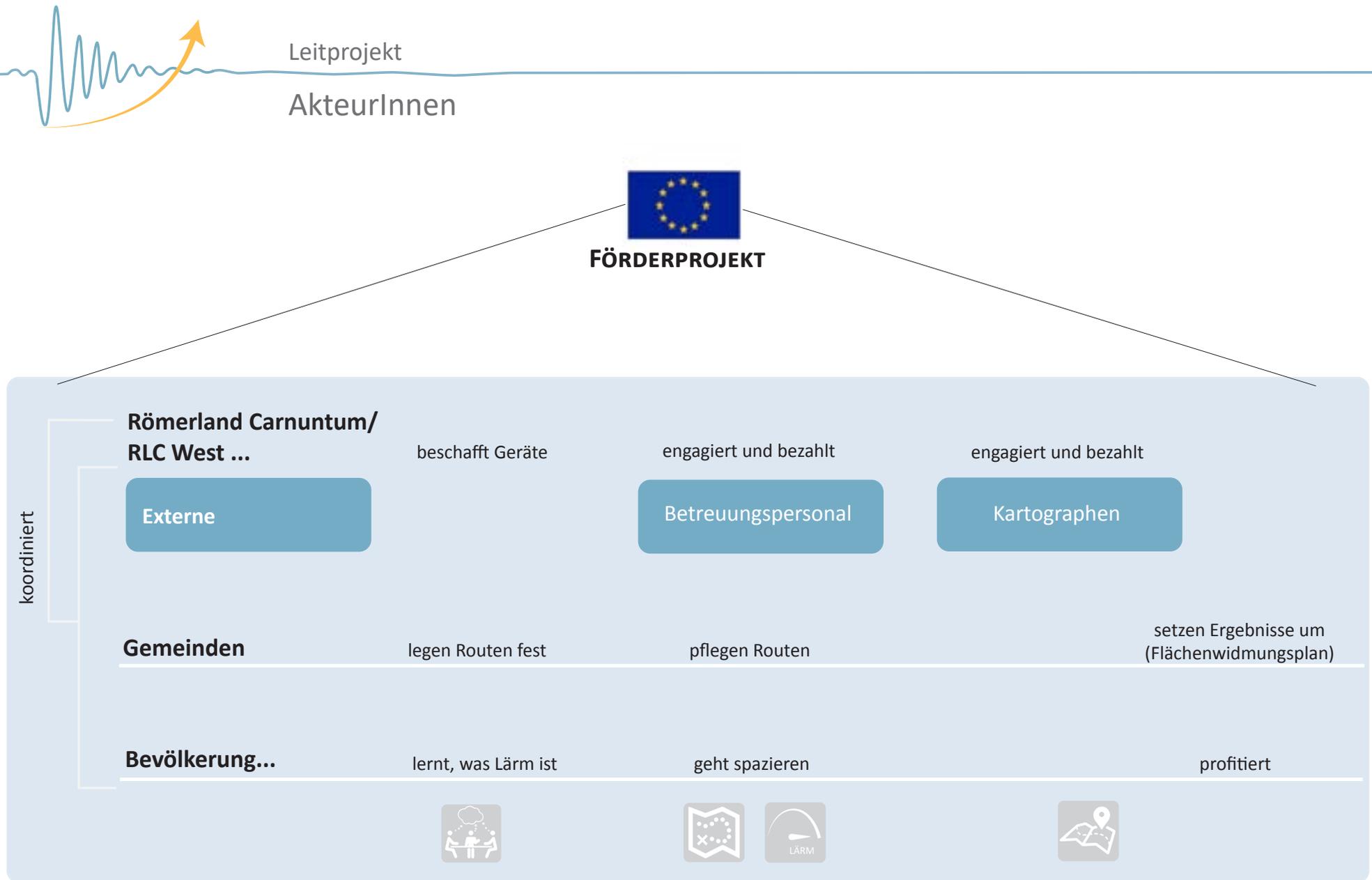


Abb. 217: Akteure im Forschungsprojekt
Quelle: eigene Darstellung

Wir...

1x Wien
2x Niederösterreich
1x Vorarlberg
1x Oberösterreich

3x 21 Jahre
1x 24 Jahre
1x 25 Jahre

5x andere Ideen, aber
1x Konzept am Ende

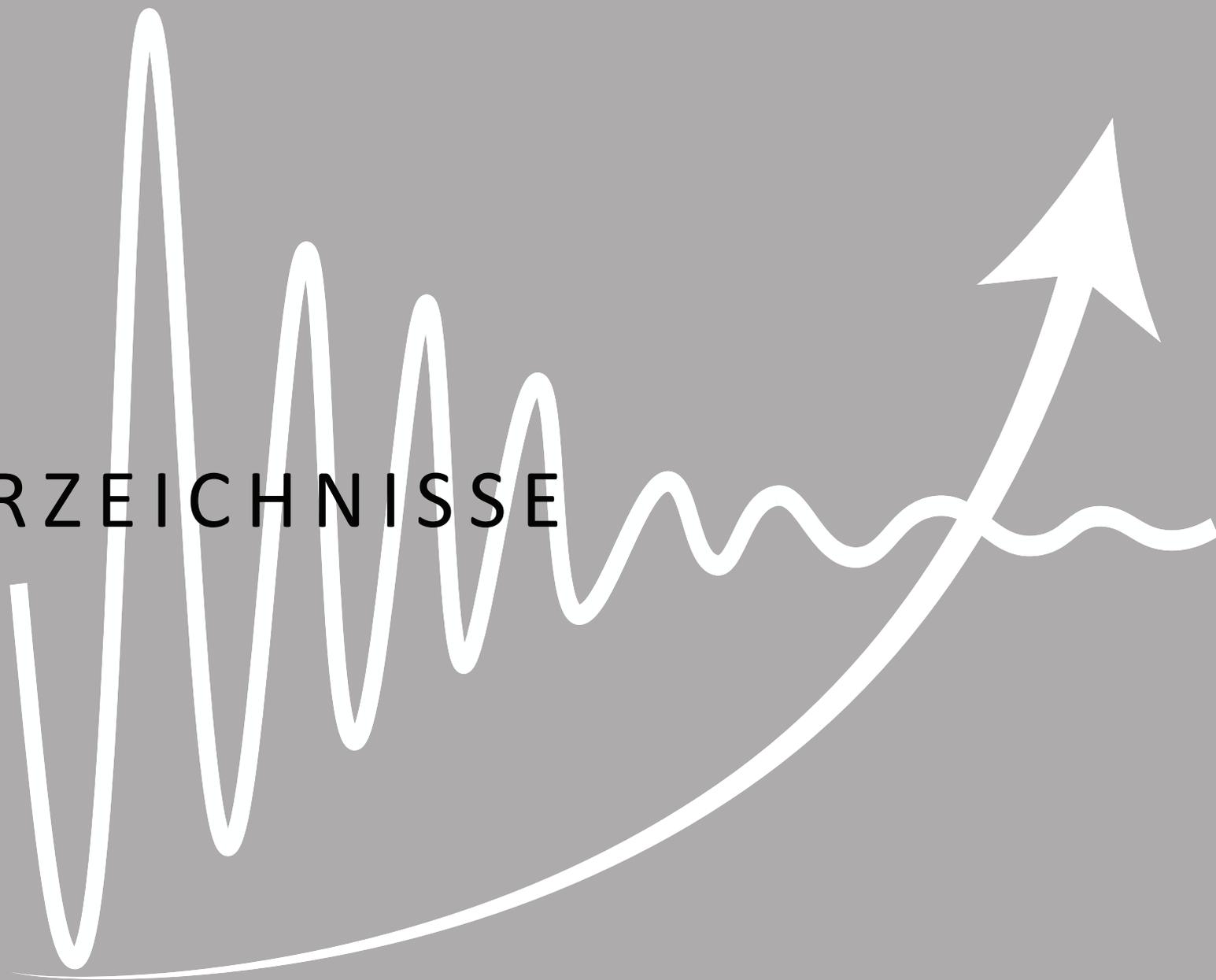
...hatten viele Weihnachtskekse,
einige Nachtschichten,
wenige ruhige Minuten und
hin und wieder kraftlose Momente.

...haben viel gelernt -
über Raumplanung, die Region und uns.



von links nach rechts: Regina Mangold, Tobias Weber, Katharina Prem,
Paula Weber, Kerstin Mayrhuber

VERZEICHNISSE





Literaturverzeichnis

Allgemeine Quellen

Gemeinde-Webauftritt

Stadtgemeinde Schwechat (2017): <http://www.schwechat.gv.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Fischamend (2017): <http://www.fischamend.gv.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Klein-Neusiedl (2017): <http://www.klein-neusiedl.gv.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Enzersdorf (2017): <http://www.enzersdorf-fischa.gv.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Schwadorf (2017): <http://www.schwadorf.gv.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Ebergassing (2017): <http://www.ebergassing.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Gramatneusiedl (2017): <http://www.gramatneusiedl.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Gemeinde Rauchenwarth (2017): <http://www.rauchenwarth.gv.at/>, aufgerufen am 25.10.2017

Interviews

Baier, K., (2017): Interview. Im Gespräch mit P.Weber, 13.Oktober 2017, 9 Uhr.

Ladits,F., (2017): Interview. Im Gespräch mit R.Mangold, 11.Oktober 2017, 14 Uhr.

Stachelberger,R.,(2017): Interview. Im Gespräch mit T.Weber, 12.Oktober 2017, 14 Uhr.

Reiser, A., (2017): Interview. Im Gespräch mit C. Hahn, 13.Oktober 2017, 9 Uhr.

Tremml, A., (2017): Interview. Im Gespräch mit R.Jenabi, 11.Okotber 2017, 15 Uhr.

Ein Blick auf die Gemeinde

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Schwechat. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30740>, aufgerufen am 05.11.2017

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Ebergassing. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30729>, aufgerufen am 05.11.2017

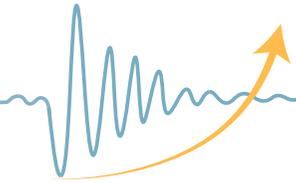
Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Enzersdorf. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30706>, aufgerufen am 05.11.2017

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Fischamend. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30730>, aufgerufen am 05.11.2017

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Gramatneusiedl. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30731>, aufgerufen am 05.11.2017

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde - Klein-Neusiedl. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30733>, aufgerufen am 05.11.2017

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Zwölfaxing. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30741>, aufgerufen am 05.11.2017



Literaturverzeichnis

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Rauchenwarth. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30738>, aufgerufen am 05.11.2017

Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde – Schwadorf. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30739>, aufgerufen am 05.11.2017

Analyse

Überblick

Amt der NÖ Landesregierung (2017): LEADER in der Programmperiode 2014-2020. http://www.noel.gv.at/noe/LaendlicheEntwicklung/Foerd_LEADER_in_der_Programmperiode_2014___2020.html, aufgerufen am 18.10.2017

Pfahnl (o.J): Wir verstehen Qualität als Verantwortung! <http://www.pfahnl.eu/unternehmen/polsterer-muehle/>, 26.10.2017

DLH. Austria's largest industrial and logistics centre takes shape. <http://www.dlh-realestate.com/en/our-company/news/>, 26.10.2017

Archiv für Geschichte der Soziologie in Österreich (o.D.): Die Marienthal-Studie. <http://agso.uni-graz.at/marienthal/studie/00.htm>, aufgerufen am 1.11.2017

Gemeinde Schwadorf (o.D.): Schwadorf heute. <http://members.kabsi.at/oekbschwadorf/schwadorf.htm>, aufgerufen am 1.11.2017

Dritte Piste (o.D.): Verlauf und aktueller Stand. <https://drittepiste.org/3-piste-verlauf-und-aktueller-stand/>, aufgerufen am 1.11.2017

Methapower (o.D.): EVM Margarethen am Moos. <https://www.methapower.eu/deutsch/detail-margarethen-am-moos/>, aufgerufen am 1.11.2017

Ala Nova (2010): Fachexkurs zu den römischen Ausgrabungen in Schwechat. <http://www.ala-nova.at/pages/aktuelles-zu-ala-nova/archiv/fachexkursion-zu-ala-nova.php>, aufgerufen unter 1.11.2017

Rechnungshof Österreich (2014): Stadtgemeinde Schwechat und Multiversum Schwechat Betriebs GmbH. <http://www.rechnungshof.gv.at/berichte/ansicht/detail/stadtgemeinde-schwechat-und-multiversum-schwechat-betriebs-gmbh.html>, aufgerufen am 1.11.2017

Niederösterreichische Landesregierung (2011): „Erobern-Entdecken-Erleben im Römerland Carnuntum“. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20110414_OT0174/erobern-entdecken-erleben-im-roemerland-carnuntum, aufgerufen am 1.11.2017

Burggraf, Gerald (2017): Kinder abgelehnt: Gymnasium platzt aus allen Nähten. <http://www.noen.at/schwechat/schwechat-kinder-abgelehnt-gymnasium-platzt-aus-allen-naehten/58.985.431>, aufgerufen am 1.11.2017

APA/Red (2016): Red Tomatoes produziert ganzjährig Paradeiser. <http://www.noen.at/bruck/red-tomatoes-produziert-ganzjaehrig-paradeiser/11.345.290>, aufgerufen am 1.11.2017

Fetz, Werner (2015): WU Gemeinden werden neu geordnet. <http://noe.orf.at/news/stories/2733407/>, aufgerufen am 1.11.2017

Stadtgemeinde Schwechat (2017): Bausperre für Siedlungsgebiete. <http://www.schwechat.gv.at/de/aktuelles/2549>, aufgerufen am 1.11.2017

Amt der NÖ Landesregierung (2017): LEADER in der Programmperiode 2014-2020. http://www.noel.gv.at/noe/LaendlicheEntwicklung/Foerd_LEADER_in_der_Programmperiode_2014___2020.html, aufgerufen am 28.10.2017

Umweltbundesamt (o.D.): EU-Wasserrahmenrichtlinie. <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/wasser/eu-wrrl/>, aufgerufen am 28.10.2017

Umweltbundesamt (o.D.): Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. http://www.umweltbundesamt.at/20umweltschutz/naturschutz/ffh_richtlinie, aufgerufen am 28.10.2017

Umweltbundesamt (o.D.): Vogelschutzrichtlinie. http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/wasser/vogelschutz_rl/, aufgerufen am 28.10.2017

Umweltbundesamt (2017): Umgebungslärmrichtlinie. <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie>, aufgerufen am 28.10.2017



Literaturverzeichnis

Umweltbundesamt (o.D.): Rechtliche Grundlagen. http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_gesetze/, 28.10.2017

ÖROK (2017): Österreichisches Raumentwicklungskonzept. <http://www.oerok.gv.at/raum-region/oesterreichisches-raumentwicklungskonzept.html>, aufgerufen am 28.10.2017

NÖ ROG 14 (2017) <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001080>, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (o.D.): Raumordnungsprogramme für Sachbereiche. <http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=522>, aufgerufen am 1.11.2017

NÖ NSchG 2000 (2017): <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000814>, aufgerufen am 28.10.2017

Amt der NÖ Landesregierung (2004): Strategie Niederösterreich. Landesentwicklungskonzept, bezogen unter: http://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/infostand/landesentwicklung/landesentwicklungskonzept.pdf, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (2017): Das Landesentwicklungskonzept für NÖ. <http://www.noe.gv.at/noe/Raumordnung/Das-NOE-Landesentwicklungskonzept.html>, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (2017): Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+. http://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/LMK_2030.html, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (o.D.): Regionale Raumordnungsprogramme. <http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=134>, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (o.D.): Überörtliche Raumordnung. <http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=80>, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (o.D.): Die fünf Hauptstrategien 2024 für NÖ. <http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=512>, aufgerufen am 28.10.2017

Land NÖ (o.D.): Raumordnungsprogramm. <http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=16>, aufgerufen am 28.10.2017

LAG-Management Leader-Region Römerland Carnuntum (2014): Lokale Entwicklungsstrategie Römerland Carnuntum 2014-2020

Demographie

Lexas (o.D): Alterspyramiden: <http://www.laenderdaten.de/bevoelkerung/bevoelkerungspyramide.aspx>

Statistik Austria (o.D.): Lebensformen nach Geschlecht und Alter- Jahresdurchschnitt 2016. Aus: STATISTIK AUSTRIA, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2016

Ferner B., Gaugitsch H., Peterseil J., Schieder W., Storch A., Weiss M. (2012): Endbericht. Projekt Muflan. Multifunktionale Landschaften. Teil 2 – Anhang C. Wien.

BKA ÖSTERREICH (o.D.): Begriffslexikon – Hauptwohnsitz. <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/99/Seite.990076.html>, aufgerufen: 05.11.2017

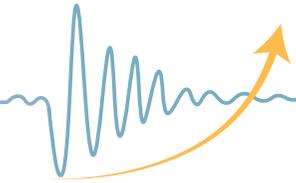
Land Niederösterreich (o.D.): Landtagswahl 2013 – Endgültige Ergebnisse: <http://www.noe.gv.at/wahlen/L20131/Index.html>

Siedlungsstruktur

BEV – Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen: Regionalinformationen.

http://www.bev.gv.at/portal/page?_pageid=713,2669356&_dad=portal&_schema=PORTAL, aufgerufen am 01.11.2017

Bundeskanzleramt Rechtsinformationssystem (2016): https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_19790626_OGH0002_00500B00014_7900000_000/JJT_19790626_OGH0002_00500B00014_7900000_000.html, aufgerufen am 17.10.2017



Literaturverzeichnis

Bundeskazleramt Rechtsinformationssystem (2016): Landesrecht konsolidiert Niederösterreich. Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Raumordnungsgesetz 2014. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001080&FassungVom=2016-08-30> , aufgerufen am 24.10.2017

Bundeskazleramt Rechtsinformationssystem (2017): Landesrecht konsolidiert Niederösterreich. Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Planzeichenverordnung. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000660>, aufgerufen am 24.10.2017

Gemeinde Enzersdorf (2017): Bildungsangebote Römerland. www.enzersdorf-fischa.gv.at/Bildungsangebote_Roemerland, aufgerufen am 26.10.2017

Gemeinde Schwechat (o.D): Bausperre für Siedlungsgebiete. Wachstum der Stadt soll gesteuert werden. <http://www.schwechat.gv.at/de/aktuelles/2549/Bausperre-fuer-Siedlungsgebiete>, aufgerufen am 29.10.2017

Gemeinde Schwechat (2010): Startschuss für den neuen Stadtteil. <http://www.schwechat.gv.at/de/aktuelles/115>

Gemeinde Schwechat (2015): Genossenschaften kauften altes Brauereigelände. <http://www.schwechat.gv.at/de/aktuelles/1959/Genossenschaften-kaufte-altes-Brauereigelaende>, aufgerufen am 05.11.2017

Hundt, Dennis (2013): Mietminderung bei Fluglärm. <http://www.mietminderung.org/mietminderung-bei-fluglaerm/>, aufgerufen am 04.11.2017

Ministerium für ein Lebenswertes Österreich. <http://duz.bmlfuw.gv.at/?currentPage=0&sortBy=Bezeichnung&sortByDir=asc&q=&duzCategories%5B%5D=Land&duzCategories%5B%5D=Forst&duzRegions=at>, aufgerufen am 02.11.2017

NÖ Gestaltungsakademie: Bauen & Recht. Augen auf vorm Grundstücks-Kauf!

https://www.wko.at/site/kampagnen/BetriebsanlagenserviceNoe/Flaechenwidmungen_Baurechtsskriptum_200908.pdf, aufgerufen am 30.11.2017

NÖN (2017): Bausperren für Erhalt der Siedlungsstruktur. <http://www.noen.at/schwechat/schwechat-bausperren-fuer-erhalt-der-siedlungsstruktur/62.677.737>, aufgerufen am 05.11.2017

Örok (2017): ÖROK-Regionalprognosen 2014. <http://www.oerok.gv.at/index.php?id=1152>, aufgerufen am 02.11.2017

Österreichisches Rot Kreuz (o.D): http://www.rotekreuz.at/pflege-betreuung/pflege-daheim/mobile-pflege-und-betreuung/?gclid=Cj0KCQjwm9vPBRCQARIsABAIQYeP5kLOIcC1fgZD1wDWztMJXYKqklzylswDfSeOdTHey36NxmNsF60aAgD4EALw_wcB, aufgerufen am 26.10.2017

ORF NÖ (2017): Bausperren für die Stadtentwicklung. <http://noe.orf.at/news/stories/2870180>, aufgerufen 05.11.2017

Statistik Austria (2017): Betriebsstruktur. https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/land_und_forstwirtschaft/agrarstruktur_flaechen_ertraege/betriebsstruktur/index.html, aufgerufen am 30.10.2017

Sozial Ministerium (o.D): Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Infoservice.

<https://www.infoservice.sozialministerium.at/InfoService2/?jsessionid=E05E0BF32EAD4E91EA43AF114814BEF8?execution=e1s1> , aufgerufen am 30.10.2017

Umwelt Bundesamt (2016): Gewidmetes, nicht bebautes Bauland. http://www.oerok-atlas.at/documents/OEROK_Bauland_Jan_2016_v2.pdf, aufgerufen am 01.11.2017

Volkshilfe Niederösterreich (o.D): <http://www.noee-volkshilfe.at/cms/cms.php>, aufgerufen am 24.10.2017

Wonka, Erich (o.D): Neuabgrenzung des Siedlungsraums.

http://www.oerok-atlas.at/documents/neuabgrenzung_des_dauersiedlungsraums.pdf, aufgerufen am 17.10.2017

WBV GPA (o.D.): Frauenfeld Schwechat. Beschreibung. <http://www.wbv-gpa.at/angebot/neue-projekte/noe/1260/beschreibung>, aufgerufen 05.11.2017



Literaturverzeichnis

Mobilität

Land Niederösterreich (2017): Auflistung bestehender Park & Ride Anlagen (inkl. Provisorien). http://www.noee.gv.at/noe/Autofahren/bestehende_Park-Ride_Anlagen.html, aufgerufen am 25.10.2017

VOR (2016): Mobil im Römerland Carnuntum.

https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_im_Roemerland_Carnuntum.pdf, aufgerufen am 25.10.2017

Statistik Austria (2017): Unfälle mit Personenschaden. https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/index.html, aufgerufen am 25.10.2017

Land Niederösterreich (2017): Daten und Fakten – Die NÖ Mobilitätsstudie. <http://www.noee.gv.at/noe/Mobilitaetsstudie.html>, aufgerufen am 25.10.2017

Lärmschutz für Österreich (2017): 2017 Straßenverkehr: 24h-Durchschnitt 4m. http://maps.laerminfo.at/?g_card=ippc_24h#, aufgerufen am 28.10.2017

VOR (2016): Mobil im Römerland Carnuntum.

https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_im_Roemerland_Carnuntum.pdf, aufgerufen am 25.10.2017

Impulsvortrag Mobilität im Römerland

Gemeinde Schwechat (o.D): Anruf Sammel Taxi. <http://www.schwechat.gv.at/de/verkehr/ast/200/Anruf-Sammel-Taxi>, aufgerufen am 29.10.2017

Gemeinde Schwechat (o.D): <http://www.schwechat.gv.at/de/foerderungen/jugend/356/Nachtschwaermertaxi>, aufgerufen am 29.10.2017

VOR (2016): Mobil im Römerland Carnuntum. https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/_im_Roemerland_Carnuntum.pdf, aufgerufen am 25.10.2017

Donau Niederösterreich (o.D): Der Jakobsweg. https://www.donau.com/de/donau-niederoesterreich/ausflug-bewegen/bewegung/jakobsweg/?gclid=Cj0KEQjwr7S-BRD96_uw9JK8uNABEiQAujbffNfeQDr4QZ_PBvKWVhQnp2cuXyzR8po279-jWBzf8zEaApR28P8HAQ, aufgerufen am 25.10.2017

Bergfex (o.D): Winzer Tour Carnuntum. <https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/radfahren/20819,winzer-tour-carnuntum/>, aufgerufen am 1.11.2017

Bergfex (o.D): Eine große Runde durch die Lobau. <https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/wanderung/109485,eine-grosse-runde-durch-die-lobau/>, aufgerufen am 1.11.2017

Bergfex (o.D): Rundwanderweg – rund um Wien Wanderweg 10, 4.Etappe. <https://www.bergfex.at/sommer/wien/touren/wanderung/55019,rundwanderweg-rund-um-wien-wanderweg-10-4-etappe/>, aufgerufen am 1.11.2017

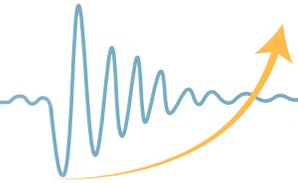
Bergfex (o.D): Grenzlandweg, 2. Etappe, Wien Donauinsel U2 – Schönau an der Donau. <https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/fernwanderweg/40738,07-grenzlandweg-02-etappe-wien-donauinsel-u2-schoenau-an-der-donau/>

<https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/laufen/98428,vienna-airport-runde/>, aufgerufen am 1.11.2017

Soziale Infrastruktur

NÖN (2017): Schwechat. Kinder abgelehnt: Gymnasium platzt aus allen Nähten.

<http://www.noen.at/schwechat/schwechat-kinder-abgelehnt-gymnasium-platzt-aus-allen-naechten/58.985.431#>, aufgerufen am 03.11.2017



Literaturverzeichnis

<https://www.google.at/maps>

Naturraum

NÖ Atlas (2017): Naturschutz. [http://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/\(S\(s3aonys3inbyapwpy2goul54\)\)/init.aspx?karte=atlas_naturschutz&ks=flora_und_fauna&redliningid=idwkgvvnq5s2njsqme05220o&box=486291.343485618;244801;928186.656514382;441162&srs=31259](http://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/(S(s3aonys3inbyapwpy2goul54))/init.aspx?karte=atlas_naturschutz&ks=flora_und_fauna&redliningid=idwkgvvnq5s2njsqme05220o&box=486291.343485618;244801;928186.656514382;441162&srs=31259), aufgerufen am 28.10.2017

<https://www.google.at/maps>

Wasseraktiv (o.D.): Donau. <http://www.wasseraktiv.at/wasser-lexikon/165,donau.html>

Wein.com (o.D.): Löss. <http://magazin.wein.com/lexikon-eintrag/loess/>

Lumitos (o.D.): Grundwasser. <http://www.chemie.de/lexikon/Grundwasser.html>, 2.11.2017

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (2004): Wegleitung Grundwasserschutz. https://www.google.at/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewiYtaeG9afXAhWI46QKHU4NDYEQFgg1MAM&url=https%3A%2F%2Fwww.bafu.admin.ch%2Fdam%2Fbafu%2Fde%2Fdokumente%2Fwasser%2Fuv-umwelt-vollzug%2Fwegleitung_grundwasserschutz.pdf.download.pdf%2Fwegleitung_grundwasserschutz.pdf&usg=AOvVaw2RQkz3tlSzwld8WfXzlXuc, aufgerufen am 1.11.2017

Katalog Hochwasserabflussbereiche (HW300ETC) (o.D.): <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/3b9c37dc-619a-4f04-9011-18ef2e1c439e>, aufgerufen am 2.11.2017

Wirtschaft

AMS (2017): Übersicht über den Arbeitsmarkt Oktober 2017. http://www.ams.at/_docs/001_uebersicht_aktuell.pdf, aufgerufen am 1.11.2017

Biogasanlage der EVM: <https://evm-bioenergie.jimdo.com/deutsch/die-biogasanlage/>, aufgerufen am 17.10.2017

Fussi, Andreas (2015): Arbeitslosenquote in Schwechat bei 8,2%. <http://www.noen.at/schwechat/arbeitslosenquote-in-schwechat-bei-8-2/4.470.614>, aufgerufen am 1.11.2017

Mrak, Bianca (2016): Enzersdorf an der Fischa: Österreichs modernstes Tomaten-Glashaus eröffnet. <http://https://www.meinbezirk.at/bruck-an-der-leitha/wirtschaft/enzersdorf-an-der-fischa-oesterreichs-modernstes-tomaten-glashaus-eroeffnet-d1665960.html>, aufgerufen am 28.10.2017

Mrak, Bianca (2017): Österreichs größtes Logistikzentrum in Enzersdorf. <https://www.meinbezirk.at/bruck-an-der-leitha/wirtschaft/oesterreichs-groesstes-logistikzentrum-in-enzersdorf-d2243989.html?cp=Kurationsbox>, aufgerufen am 16.10.2017

OMV (o.D.): Raffinerie Schwechat. Seit mehr als 50 Jahren sicher, sauber, produktiv. https://www.omv.com/portal/01/com/omv/OMV_Group/downstream/downstream-oil/refineries/schwechat/!ut/p/b0/04_Sj9CPyKssy0xPLmMz0vMAfGjzOLNDSxNjwNjCwNgi0sDBwDTHxDDS39Ddz9DfWUDU1L1C7IdFQEIYLPJ/, aufgerufen am 16.10.2017

Schwechater Bier (o.D.): Geschichte. <http://www.schwechater.at/brauerei/>, aufgerufen am 15.10.2017

Spar Presseaussendung (2016): SPAR eröffnet Europas modernstes Logistikzentrum in Ebergassing. http://presse.spar.at/News_Detail.aspx?id=37312&menueid=92, aufgerufen am 24.10.2017

Flughafen

BVwG (o.D.): Dritte Piste des Flughafens Wien-Schwechat darf nicht gebaut werden. https://www.bvwg.gv.at/presse/dritte_piste_des_flughafens_wien.html, aufgerufen am 24.10.2017

Die Presse (2017): Höchstgericht hebt Entscheidung zur dritten Piste auf. <http://diepresse.com/home/wirtschaft/recht/5243259/Hoehstgericht-hebt-Entscheidung-zu-3-Piste-auf>, aufgerufen am 2.11.2017



Literaturverzeichnis

Die Welt (2004): Vom Ticken der Uhr bis zum Presslufthammer. <https://www.welt.de/print-welt/article334313/Vom-Ticken-der-Uhr-bis-zum-Presslufthammer.html>, aufgerufen am 16.10.2017

Flughafen Wien (2011): Zukunft Flughafen Wien 3. Piste. https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/projektinfo_piste3_de.pdf, aufgerufen am 17.10.2017

Flughafen Wien (2017): Dritte Piste. <http://www.drittepiste.at>, aufgerufen am 1.11.2017

Flughafen Wien (2017): Lärmschutzprogramm. <http://www.laermschutzprogramm.at/jart/prj3/laermschutz/main.jart?rel=de&content-id=1291338100123&reserve-mode=active>, aufgerufen am 18.10.2017

Flughafen Wien (2017): Geschäftsbericht 2016. https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Geschaeftsberichte/GB_2016_de.pdf, aufgerufen am 17.10.2017

Vision

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): Was ist Lärm? <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-eberblick/was-ist-laerm/>, aufgerufen am 17.11.2017

GEO (o.D.): Darum wirken Naturgeräusche so entspannend.

<http://www.geo.de/magazine/geo-magazin/16810-rtkl-hirnforschung-darum-wirken-naturgeraeusche-so-entspannend>, aufgerufen am 17.11.2017

Mehta, Ravi et al.(2012): Is Noise Always Bad? Exploring the Effects of Ambient Noise on Creative Cognition. In: Journal of Consumer Research, Ausgabe 39, Nr. 4. Oxford University Press: Oxford.

Oberösterreichische Umwelthanwaltschaft (2011): Messung und Bewertung von Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich. <http://www.ooe-umwelthanwaltschaft.at/Mediendateien/Grenzwerte.pdf>, aufgerufen am 17.11.2017

Maßnahmen

Flughafen als Ursprung der ruhigen Entwicklung

Dangerous Decibels, 2018: OMSI Exhibit. <http://www.gfoellner.at/index.php?section=sondercontainer>, aufgerufen am 4.1.2018

Gföllner, 2018: Sondercontainer. <http://www.gfoellner.at/index.php?section=sondercontainer>, aufgerufen am 4.1.2018

Stadt Wien, 2018: Airport Regions Conference (ARC) - Vereinigung Europäischer Flughafenregionen. <https://www.wien.gv.at/politik/international/netzwerke/airport-regions.html>, aufgerufen am 4.1.2018.

Ruhige Mobilität etablieren

Factory (2017): Cargo sous Terrain: Die Untergrundpläne der Schweiz. <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/46309.pdf>, aufgerufen am 28.12.2017

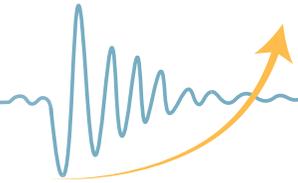
Cargo Cap (o.D.): Gütertransport im Ballungsraum. <http://www.cargocap.de/content/das-cargocap-system>, aufgerufen am 28.12.2017

MAN Lkw Österreich (o.D.): MAN eTruck – Die Zukunft des innerstädtischen Lieferverkehrs beginnt jetzt. <https://www.truck.man.eu/at/de/eTruck.html>, aufgerufen am 28.12.2017

Nextbike (2018): Das Fahrrad für jede Gelegenheit! <https://www.nextbike.at/de/>, aufgerufen am 2.1.2018

Autorevue (2013): Carsharing in Wien und Niederösterreich nimmt zu. <https://autorevue.at/autowelt/carsharing-wien-niederosterreich>, aufgerufen am 2.1.2018

Europäische Mobilitätswoche (2018) Österreichweiter Straßenmal-Wettbewerb „Blühende Straßen“ 2017. www.mobilitaetswoche.at, aufgerufen am 2.1.2018



Literaturverzeichnis

Geolino (o.D.): 22. September: Autofreier Tag. <https://www.geo.de/geolino/forschung-und-technik/6131-rtkl-22-september-autofreier-tag>, aufgerufen am 2.1.2018

Park & Ride Anlage bei S7 Station Mannswörth errichten

Benz24 (o.D.): Wasserdurchlässige Pflastersteine. <https://benz24.at/wasserdurchlaessige-pflastersteine/>, aufgerufen am 2.1.2018

VOR (2018): Park & Ride. <https://www.vor.at/mobil/park-ride/>, aufgerufen am 4.1.2018

Der Standard (2016): Park-and-ride-Anlagen: Ständige Parkplatzsuche bei Bahnhöfen - derstandard.at/2000046521345/Park-and-RideStaedige-Parkplatzsuche-bei-Bahnhoeefen.<https://derstandard.at/2000046521345/Park-and-RideStaedige-Parkplatzsuche-bei-Bahnhoeefen>, aufgerufen am 4.1.2018

Vienna Airport Region (2017): Land NÖ präsentiert ersten Plan für die Umfahrung. <http://www.viennaairportregion.com/jart/prj3/apregion/main.jart?j-j-url=/presse>, aufgerufen am 5.1.2018

Vorstellung der Pläne der Umfahrung durch das Land NÖ in Schwadorf am 14.11.2017

NÖN (2017): Land gibt grünes Licht für die Umfahrung. <http://www.noen.at/schwechat/zwolfaxing-pellendorf-land-gibt-gruenes-licht-fuer-die-umfahrung/49.008.701>, aufgerufen am 5.1.2018

Abstandsmesser auf der A4 beim Flughafen errichten um die Sicherheit zu erhöhen

Mein Bezirk (2017): Täglich 10.000 Lkw auf S1 und A4. <https://www.meinbezirk.at/schwechat/lokales/taeglich-10000-lkw-auf-s1-und-a4-d2208871.html>, aufgerufen am 5.1.2017

Mein Bezirk (2017): A4: Horror-Autobahn der Nation. <https://www.meinbezirk.at/schwechat/lokales/a4-horror-autobahn-der-nation-d2130802.html>, aufgerufen am 5.1.2017

Mein Bezirk (2017): Fischamend: Kampf gegen Lkw-Flut auf A4. <https://www.meinbezirk.at/schwechat/lokales/fischamend-kampf-gegen-lkw-flut-auf-a4-d2137004.html>, aufgerufen am 5.1.2018

Bußgeldtabelle (o.D.): Abstandsmessung: Was ist zu beachten? <https://www.bussgeldtabelle.org/blitzer/abstandsmessung/>, aufgerufen am 5.1.2018

Erholungsnetzwerk schaffen

Land Tirol (2017): Ab 1. Mai klingelt's: Wie laut ist Innsbruck?. <https://www.tirol.gv.at/regierung/pressemeldungen/meldung/artikel/ab-1-mai-klingelts-wie-laut-ist-innsbruck/>, aufgerufen am 06.01.2018

Stadt Wien (o.D.): Norbert-Scheed-Wald. <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/wienerwald/norbert-scheed-wald.html>, aufgerufen 06.01.2018

Interview bei der SUM-Konferenz 2017 betreffend Norbert-Scheed-Wald (2017).

Stadt Berlin (o.D.): Wald. Berlin. Klima. – Die Ausstellung im Wald. <https://www.berlin.de/senuvk/forsten/wald-berlin-klima>, aufgerufen am 06.01.2018

Landezine (2017): Wald.Berlin.Klima. – Exhibition in the Forest. <http://www.landezine.com/index.php/2017/07/wald-berlin-klima-exhibition-in-the-forest-by-hochc-landscape-architects/>, aufgerufen am 06.01.2018

Zentrale Ruheräume in Schwechat, Fischamend, Gramatneusiedl und Schwadorf sowie am Flughafen Wien

Hörstadt (o.D.): https://hoerstadt.at/wp-content/uploads/2015/04/ruhepol_0-800.jpg, aufgerufen am 06.01.2018

Linz 2009 Kulturhauptstadt Europas (o.D.): <http://www.linz09.at/de/projekt-2106350/hoerstadt.html>, aufgerufen am 06.01.2018

Ruhe und Lärm erlebbar machen

University of Southampton, 2017: Airbus Noise Technology Centre. <https://www.southampton.ac.uk/antc/index.page>, aufgerufen am 27.12.2017.



Literaturverzeichnis

Dorfcharakter wahren

Siedlungsgrenzen im regionalen Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland. (2015) http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Landesnormen/LNO40015843/Anlage_18_-_Siedlungsgrenzen_im_Regionalen_Raumordnungsprogramm_Suedliches_Wiener_Umland.pdf, aufgerufen am 05.01.2018

Bürgerliste DIE GRÜNEN (2006): REK-Stellungnahme. <http://www.buergerliste.at/de/gemeinderat-themen/detail.asp?id=386>, aufgerufen am 03.10.2017

Österreichisches Ökologie-Institut (2015): Neues Wohnen im alten Haus. Sanierungsoptionen mit Zukunft: vom Einfamilien- zum Mehrpersonenhaus. http://www.ecology.at/files/pr832_4.pdf. zuletzt aufgerufen am 06.01.2018

Salzburger Nachrichten (2015): „Stirbt der Wirt, stirbt das Dorf“. <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/stirbt-der-wirt-stirbt-das-dorf-2599858#s2599858-2599834>, aufgerufen am 07.01.2018

Stil Fabrik (2016): Kino im Wald 2017 – Sommerkino wie noch nie. <http://stil-fabrik.at/portfolio/kino-im-wald-2017/>, aufgerufen am 05.01.2018

Stadtgemeinde Mödling (o.J.): Bauernmarkt in der Altstadt. http://www.moedling.at/Bauernmarkt_in_der_Altstadt, aufgerufen am 05.01.2018

Wirtschaftsstandorte unterstützen

Roemerland.at (o.J): Aufgaben & Ziele. http://www.roemerland.at/Roemerland_Carnuntum/Aufgaben_Ziele, aufgerufen am 05.01.2018

Bmlfuw.gv.at (2018): Greening. <https://www.bmlfuw.gv.at/land/direktzahlungen/Greening.html>, aufgerufen am 05.01.2018

Wien1x1.at (o.J): Das neue Fachkonzept „Produktive Stadt“. <https://wien1x1.at/site/produktivestadt/>, aufgerufen am 05.01.2018

Klimawandelanpassung.at (2012): Dach- und Fassadenbegrünung. http://www.klimawandelanpassung.at/ms/klimawandelanpassung/de/kwa_news/kwa_dach/, aufgerufen am 05.01.2018

viennaairportregion.com (2018): Betriebsansiedlung. <http://www.viennaairportregion.com/betriebsansiedlung>, aufgerufen am 07.02.2018

Verortung Ausweisungszonen der Betriebsansiedlung: eigene Darstellung

Flughafen-management.de (o.J.): Non-Aviation. <http://www.flughafen-management.de/non-aviation>, aufgerufen am 06.01.2018

Viennaairport.com (2018): Geschäftsbericht 2016 Flughafen Wien AG. https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Geschaeftsberichte/GB_2016_de.pdf, aufgerufen am 06.01.2018

Viennaairport.com (2018): Geschäftsberichte. https://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/publikationen_und_berichte/geschaeftsberichte, aufgerufen am 06.01.2018

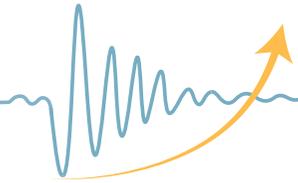
Derstandard.at (2006): Flughafen Wien will Non-Aviation-Angebot verbessern. <http://derstandard.at/2370579/Flughafen-Wien-will-Non-Aviation-Angebot-verbessern>, aufgerufen am 06.01.2018

Viennaairportregion.com (2018): Vienna Airport Region. http://www.viennaairportregion.com/jart/prj3/apregion/main.jart?j-j-url=/ueber_uns, aufgerufen am 06.01.2018

Römerland Carnuntum als Qualitätspartner und regionale Projekte beibehalten

Donau.com (o.J): Qualifizierungsprojekte. https://www.donau.com/de/donau-niederosterreich/infos-service/presse-b2b/b2b-partnerweb/qualifizierungsprojekte/d693217fc2a0c3e126e530d5b72b2d6a/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&MP=6-863&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail, aufgerufen am 06.01.2018

Oeht.at (o.J): Begriff „Qualifizierungspartner“. http://www.oehrt.at/fileadmin/user_upload/Dokumente/Finanzierung%20und%20F%C3%B6rderung/Qualitaetsoffensive/QuOff_Qualitaetspartner_Definition.pdf, aufgerufen am 06.01.2018



Literaturverzeichnis

Roemerland.at (o.J.): Förderschwerpunkte. http://www.roemerland.at/LEADER_Foerderungen_Projekte/Foerderschwerpunkte, aufgerufen am 06.01.2018

Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen durch gesetzliche Bestimmungen

Ris.bka.gv.at (2018): Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Raumordnungsgesetz. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnumer=20001080>, aufgerufen am 07.02.2018

Verzicht auf Glyphosat zum Schutz der Biodiversität

Diepresse.com (2017): Glyphosat EU-Staaten verlängern Zulassung um fünf Jahre. https://diepresse.com/home/ausland/eu/5328482/Glyphosat_EUStaaten-verlaengern-Zulassung-um-fuenf-Jahre, aufgerufen am 06.01.2018

Global2000.at (o.J.): Alternativen zu Glyphosat in der Landwirtschaft. <https://www.global2000.at/glyphosat-alternativen-landwirtschaft>, aufgerufen am 06.01.2018

Gemeinsame Ziele verfolgen

FragNebenan (o.J.): Verbinde dich mit deinen Nachbarn. Erfahre, was in der Nachbarschaft los ist. Bekomm gute Tipps, etwas geborgt oder geschenkt. Erreiche deine Nachbarn, wenn mal was passiert. <https://fragnebenan.com/>, aufgerufen am 07.01.2018

meinbezirk.at (2017): Radhighway nach Wien geplant. <https://www.meinbezirk.at/moedling/lokales/radhighway-nach-wien-geplant-d2121203.html>, aufgerufen am 07.01.2018

Naturraum schützen und kräftigen

Kieler Nachrichten (2012): Vorsicht, starker Wildwechsel!. <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-aus-Ploen/Vorsicht-starker-Wildwechsel>, aufgerufen am 06.01.2018

Institut für Wildbiologie Göttingen & Dresden e.V. (o.D.): Monitoring der Elektronischen Wildwarnanlagen an der B202 in Schleswig-Holstein. <http://www.wildbiologie-institut.de/index.php/de/projekte/www-b202>, aufgerufen am 06.01.2018

Stadt Wien (o.D.): Kennwerte für mehr Qualität - Fachkonzept Grün- und Freiraum. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/kennwerte/index.html>

meinbezirk.at (2017): Schwadorf fein herausgeputzt. <https://www.meinbezirk.at/schwechat/lokales/schwadorf-fein-herausgeputzt-d2083732.html>

Leitprojekt

Was?

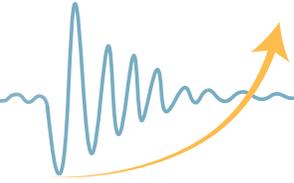
Europäische Kommission (2018): Science with and for society. <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/science-and-society>, aufgerufen am 01.02.2018

Goodcitylife (2018): Chatty Map. <http://goodcitylife.org/chattymaps/>, aufgerufen am 01.02.2018

Nold, Christian (2018): Biomapping. <http://www.biomapping.net>, aufgerufen am 01.02.2018

Ziervogel, Daniela (2011): Mental-Map-Methoden in der Quartiersforschung. Wahrnehmung, kognitive Repräsentation und Verhalten im Raum. IN: Frey, Oliver; Koch, Florian (Hrsg'): Positionen zur Urbanistik I. Stadtkultur und neue Methoden der Stadtforschung. Wien:

Lit.Verlag. S. 187 -206.



Literaturverzeichnis

Warum?

The nature of cities (2013): Designing the urban sound scape. (<https://www.thenatureofcities.com/2013/08/25/designing-the-urban-soundscape/>, aufgerufen am 16.01.2018)

Umweltbundesamt (2018): Ziele der Umgebungsrichtlinie. <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/laerm/umgebungslaerm/ziel/>, aufgerufen am 16.1.2018

European Commission (2016). Health effects of noise. http://ec.europa.eu/environment/noise/health_effects_en.htm, aufgerufen am 16.1.2018

Öffentliches Gesundheitsportal Österreichs (2018): Lärm und Gesundheitsschäden. <https://www.gesundheit.gv.at/leben/umwelt/laerm/inhalt>, aufgerufen am 16.1.2018

Kosten

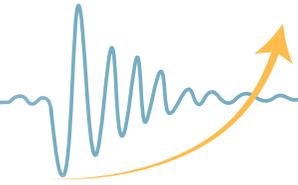
Electro-mation (2018): Lärmampeln/Lärmtafeln. <http://www.electro-mation.de/produkte/schallpegel/larmampel.html>. Aufgerufen am 06.01.2018

Werbeagentur DeineSeite (2018): App Entwicklung Kosten 2018. <http://www.deinseite.at/app-entwicklung-kosten-2/67>, aufgerufen am 06.01.2018

Digitaldruck Fabrik (2018): Werbeschilder drucken. <https://www.digitaldruck-fabrik.de/werbeschilder/#materialien>, aufgerufen 07.01.2018

Edutige America (2018): EIM-003. <http://www.edutige.net/shop/eim-003/>, aufgerufen am 05.01.2018

Edutige America (2018): EWS-003. <http://www.edutige.net/shop/ews-003/>, aufgerufen am 05.01.2018



Abbildungsverzeichnis

Kartengrundlagen:

<https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

www.google.maps.at

eigene Bearbeitung

Analyse

Überblick:

Abb. 1: Verortung der LEADER-Region

Quelle: eigene Darstellung nach www.google.maps.at

Abb. 2: Verortung der LEADER-Region

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 3: RLC – West

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 4: Planungsinstrumente:

Quelle: <http://www.kulturundwein.com/loecker-verlag.htm>;

[https://www.google.at/search?tbm=isch&q=omv+logo&sa=X&ved=0ahUKEwiciO_Z66LXAhWGWRoKHT5XAbAQhyYllw&biw=1280&bih=655&dpr=1.5#imgrc=-8RPTop68BvP6M](https://www.google.at/search?tbm=isch&q=omv+logo&sa=X&ved=0ahUKEwiciO_Z66LXAhWGWRoKHT5XAbAQhyYllw&biw=1280&bih=655&dpr=1.5#imgrc=-8RPTop68BvP6M;); [https://www.google.at/search?biw=1280&bih=601&tbm=isch&sa=1&ei=85v8WfXBIMiTapeLitAC&q=flughafen+wien+schwechat+logo&oq=flughafen+wien+schwechat+logo&gs_l=psy-ab.3...3137.3835.0.4601.5.5.0.0.0.0.213.213.2-1.1.0....0...1.1.64.psy-ab..4.1.212...0j0i30k1j0i24k1.0.PtTRIX-Z5_w#imgrc=kdsKtEO2C8jSEM](https://www.google.at/search?biw=1280&bih=601&tbm=isch&sa=1&ei=85v8WfXBIMiTapeLitAC&q=flughafen+wien+schwechat+logo&oq=flughafen+wien+schwechat+logo&gs_l=psy-ab.3...3137.3835.0.4601.5.5.0.0.0.0.213.213.2-1.1.0....0...1.1.64.psy-ab..4.1.212...0j0i30k1j0i24k1.0.PtTRIX-Z5_w#imgrc=kdsKtEO2C8jSEM;);

https://www.google.at/search?q=EVM+Energieversorgung+Margarethen+am+Moos+GmbH%E2%80%9C&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjRk_HO9KLXAhWKhRoKHZkEC-UQ_AUICygc&biw=1280&bih=655#imgrc=K6ucNawGram3MM;

http://www.multiversum-schwechat.at/fileadmin/_processed_/csm_mv_neu_3718ec5edc.jpg;

<http://www.big.at/projekte/bgbrg-schwechat/>

Abb. 5: Akteursmapping:

Quelle: eigene Darstellung nach LES Römerland Carnuntum

Abb. 6: Flughafen Wien-Schwechat:

Quelle: https://www.salzburg.info/website/var/tmp/image-thumbnails/30000/37650/thumb__slider-main/flughafen-wien-rollfeld_239641.jpeg;

Abb. 7: Wohnsiedlung Kellerberg Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 8: OMV

Quelle: https://niederosterreich.iv.at/media/filer_public/9c/94/9c94cbc5-5c8e-4457-818c-55b30bf614b4/1473-print.jpg

Abb. 9: Felmayer Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 10: Industriegebiet Schwadorf

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 11: Weinhügel Wienerherberg

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 12: Hauptplatz Schwadorf

Quelle: eigene Aufnahme

Überregionale Netze:

Abb. 13: Überregionale Grünräume

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 14: Überregionale Verkehrswege

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 15: Überregionale Siedlungsstruktur

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 16: Weinreben bei Wienerherberg

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 17: landendes Flugzeug

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 18: Windrad

Quelle: eigene Aufnahme

Demographie

Abb. 19: Bevölkerungsentwicklung (1951)

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 20: Bevölkerungsentwicklung (2001)

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 21: Bevölkerungszuwachs

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 22: Bevölkerungsverlust

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 23: Familienstand

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 24-32: Alterspyramiden der Gemeinden in der Region

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 33: Anteil der Hauptwohnsitze

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 34: Prozentuale Veränderung der Wohnungen

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 35: Verteilung der Pendler: eigene Darstellung nach

Quelle: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 36: Anteil der Auspendler

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 37: Index des Pendlersaldos

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 38: Ergebnisse der Gemeinderatswahlen 2015

Quelle: <http://www.no.e.gv.at/wahlen/L20131/Index.html>

Abb. 39: Landtagswahlen NÖ

Quelle: siehe Gemeinde-Webauftritt

Abb. 40: Bauprojekt in Fischamend

Quelle: https://www.sgn.at/files/content/3_Unternehmen/02%20Presse/Presse_Rueckblick/2016/Hausuegergabe_Fischamend_Enzersdorferstrasse%2067A/04_Ansicht_%20Fischamend_Enzersdorferstrasse%2067A.jpg

Abb. 41: ältere Personen

Quelle: <http://www.schwechat.gv.at/de/aktuelles/2536/BuergerInnenplatzl-gestartet>

Abb. 42: Laternenfest in Gramatneusiedl

Quelle: <http://www.pfarre-gramatneusiedl.at/images/photogallery/laternenbasteln/laternen-04.jpg>

Siedlungsstruktur

Abb. 43: Dauersiedlungsraum

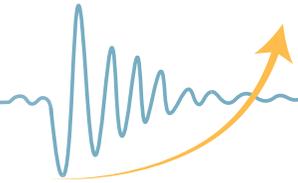
Quelle: https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/dauersiedlungsraum/index.html

Abb. 44: Verteilung der Gesamtfläche der Teilregion West

Quelle: https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/dauersiedlungsraum/index.html

Abb. 45: Aufteilung des Dauersiedlungsraumes

Quelle: https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/dauersiedlungsraum/index.html; http://www.bev.gv.at/portal/page?_pageid=713,2669356&_dad=portal&_schema=PORTAL; https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/land_und_forstwirtschaft/agrarsstruktur_flaechen_ertraege/betriebsstruktur/index.html



Abbildungsverzeichnis

Abb. 46: Bauprojekt Brauereigründe

Quelle: https://wohngut.at/projekte/schwechat-2320-wien_umgebung/wohnsport-sued#navigator

Abb. 47: Bausperren

Quelle: <http://www.schwechat.gv.at/de/aktuelles/2549/Bausperre-fuer-Siedlungsgebiete>

Abb. 48: Flächenwidmungsplan Schwechat

Quelle: www.atlas.no.e.gv.at

Abb. 49: Flächenwidmungsplan Ausschnitt 1

Quelle: www.atlas.no.e.gv.at

Abb. 50: Flächenwidmungsplan Ausschnitt 2

Quelle: www.atlas.no.e.gv.at

Abb. 51: Flächenwidmungsplan Ausschnitt 3

Quelle: www.atlas.no.e.gv.at

Abb. 52: Bauland

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 53: Baulandbedarf

Quelle: http://www.oerok-atlas.at/documents/OEROK_Bauland_Jan_2016_v2.pdf, aufgerufen am 01.11.2017;
<http://www.oerok.gv.at/index.php?id=1152>;

Abb. 54: Grundstückspreise

Quelle: www.bodenpreise.at

Abb. 55: Altes Brauereigelände in Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 56: Fluglärm

Quelle: <http://www.mietminderung.org/mietminderung-bei-fluglaerm/>

Abb. 57: Übersichtstafel in Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Mobilität

Abb. 58: Lärmbelastung MIV

Quelle: http://maps.laerminfo.at/?g_card=ippc_24h#,

Abb. 59: MIV

Quelle: http://www.no.e.gv.at/noe/Autofahren/bestehende_Park-Ride_Anlagen.html; https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_im_Roemerland_Carnuntum.pdf

Abb. 60: Öffentliches Verkehrsnetz

Quelle: https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_im_Roemerland_Carnuntum.pdf

Abb. 61: Micro-ÖV-System: Impulsvortrag Mobilität im Römerland

Quelle: <http://www.schwechat.gv.at/de/verkehr/ast/200/Anruf-Sammel-Taxi>; <http://www.schwechat.gv.at/de/foerderungen/jugend/356/Nachtschwaermertaxi>;

Abb. 62: Fußwegenetz

Quelle: <https://www.donau.com/de/donau-niederoesterreich/ausflug-bewegen/bewegung/jakobsweg/?gclid=Cj0KEQjwr7S->

[BRD96_uw9JK8uNABEiQAujbfnfeQDr4QZ_PBvKWVhQnp2cuXyzR8po279-jWBzf8zEaApR28P8HAQ;](https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/radfahren/20819,winter-tour-carnuntum/)

<https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/radfahren/20819,winter-tour-carnuntum/>;
.
<https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/wanderung/109485,eine-grosse-runde-durch-die-lobau/>;
<https://www.bergfex.at/sommer/wien/touren/wanderung/55019,rundwanderweg-rund-um-wien-wanderweg-10-4-etappe/>;
<https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/fernwanderweg/40738,07-grenzlandweg-02-etappe-wien->

[donauinsel-u2-schoenau-an-der-donau/](https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/laufen/98428,vienna-airport-runde/);

<https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/laufen/98428,vienna-airport-runde/>

Abb. 63: Radwegenetz

Quelle: https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_im_Roemerland_Carnuntum.pdf;

Donau NÖ Tourismus GmbH (2011): Fabelhafte Rad- und Wanderwelten im Römerland Carnuntum

Abb. 64: Linienbus

Quelle: eigene Aufnahme



Abbildungsverzeichnis

Abb. 65: Stau bei Schwadorf

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 66: Stau auf S1

Quelle: eigene Aufnahme

Soziale Infrastruktur

Abb. 67: Soziale Einrichtungen

Quelle: Gemeinde-Webauftritt;

www.enzersdorf-fischa.gv.at/Bildungsangebote_Roemerland; [http://duz.bmlfuw.gv.at/?currentPage=0&](http://duz.bmlfuw.gv.at/?currentPage=0&sortBy=Bezeichnung&sortByDir=asc&q=&duzCategories%5B%5D=Land&duzCategories%5B%5D=Forst&duzRegions=at)

[sortBy=Bezeichnung&sortByDir=asc&q=&duzCategories%5B%5D=Land&duzCategories%5B%5D=](http://duz.bmlfuw.gv.at/?currentPage=0&sortBy=Bezeichnung&sortByDir=asc&q=&duzCategories%5B%5D=Land&duzCategories%5B%5D=Forst&duzRegions=at)

[Forst&duzRegions=at](http://duz.bmlfuw.gv.at/?currentPage=0&sortBy=Bezeichnung&sortByDir=asc&q=&duzCategories%5B%5D=Land&duzCategories%5B%5D=Forst&duzRegions=at)

Abb. 68: Gesundheitswesen

Quelle: Gemeinde-Webauftritt; [http://www.roteskreuz.at/pflege-betreuung/pflege-daheim/mobile-pflege-und-](http://www.roteskreuz.at/pflege-betreuung/pflege-daheim/mobile-pflege-und-betreuung/?gclid=Cj0KCQjwm9vPBRCQARIsABAIQYeP5kLOlC1fgZD1wDWztMJXYKqklzylswDfSeOdTHey36NxmNsF60aAgD4EALw_wcB)

[betreuung/?gclid=Cj0KCQjwm9vPBRCQARIsABAIQYeP5kLOlC1fgZD1wDWztMJXYKqklzylswDfSe](http://www.roteskreuz.at/pflege-betreuung/pflege-daheim/mobile-pflege-und-betreuung/?gclid=Cj0KCQjwm9vPBRCQARIsABAIQYeP5kLOlC1fgZD1wDWztMJXYKqklzylswDfSeOdTHey36NxmNsF60aAgD4EALw_wcB)

[OdTHey36NxmNsF60aAgD4EAL](http://www.roteskreuz.at/pflege-betreuung/pflege-daheim/mobile-pflege-und-betreuung/?gclid=Cj0KCQjwm9vPBRCQARIsABAIQYeP5kLOlC1fgZD1wDWztMJXYKqklzylswDfSeOdTHey36NxmNsF60aAgD4EALw_wcB)

[w_wcB; \[https://www.infoservice.sozialministerium.at/InfoService2/;jsessionid=E05E0BF\]\(https://www.infoservice.sozialministerium.at/InfoService2/;jsessionid=E05E0BF32EAD4E91EA43AF114814BEF8?execution=e1s1\)](http://www.roteskreuz.at/pflege-betreuung/pflege-daheim/mobile-pflege-und-betreuung/?gclid=Cj0KCQjwm9vPBRCQARIsABAIQYeP5kLOlC1fgZD1wDWztMJXYKqklzylswDfSeOdTHey36NxmNsF60aAgD4EALw_wcB)

[32EAD4E91EA43AF114814BEF8?execution=e1s1](https://www.infoservice.sozialministerium.at/InfoService2/;jsessionid=E05E0BF32EAD4E91EA43AF114814BEF8?execution=e1s1)

<http://www.no-e-volkshilfe.at/cms/cms.php>

Abb. 69: Bildungswesen

Quelle: Gemeinde-Webauftritt; <https://www.google.at/maps>;

Abb. 70: Kultur und Soziale:

Quelle: Gemeinde-Webauftritt; www.google.maps.at

Abb. 71: St. Anna Kloster Mannersdorf

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 72: Gasthaus Felmeyer in Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 73: Kirche St. Jakob in Schwechat

Quelle: www.wikimedia.org

Naturraum

Abb. 74: Grünraum

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 75: Erholungsräume

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 76: Naturräumliche Gliederung

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 77: Geologie

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 78: Gewässer

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 79: Grundwasser

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 80: Hochwasser

Quelle: <https://geoshop.noel.gv.at/Home/Kontakt>

Abb. 81: Fischa

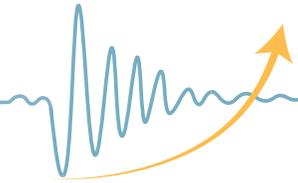
Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 82: Spielplatz in Schwadorf

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 83: Weinreben

Quelle: eigene Aufnahme



Abbildungsverzeichnis

Wirtschaft

Abb. 84: Arbeitslosenquote

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 85: Verhältnis Erwerbstätige

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 86: Erwerbstätige

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 87: RLC-West nach ÖNACE-Sektoren

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 88: Wirtschaftssektoren

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 89: Landwirtschaft

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 90: Landwirtschaft

Quelle: eigene Darstellung nach: Statistik Austria (o.D.): Ein Blick auf die Gemeinde

Abb. 91: Betriebe

Quelle: spar.at, omv.at, viennaairport.com, schwechater.at, meinbezirk.at, evm-bioenergie.at

Abb. 92: Tomatenplantage

Quelle: https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2016/03/10/10156992_web.jpg?1457637136

Abb. 93: OMV

Quelle: http://images02.noen.at/440_0008_6092319_noe03chr_OMV.jpg?teaser-col-8/4.870.109

Abb. 94: Logistikzentrum Enzersdorf

Quelle: https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2017/03/29/12301108_web.jpg

Flughafen

Abb. 95: Beschäftigte Flughafen-Areal

Quelle: eigene Darstellung nach Flughafen Wien Geschäftsbericht 2016

Abb. 96: Beschäftigte „Flughafen Wien“-Gruppe

Quelle: eigene Darstellung nach Flughafen Wien Geschäftsbericht 2016

Abb. 97: Lärmemissionen Nacht

Quelle: laermschutzprogramm.at

Abb. 98: Lärmemissionen Tag

Quelle: laermschutzprogramm.at

Abb. 99: 3. Piste

Quelle: eigene Darstellung nach viennaairport.com

Abb. 100: Symbol Vienna Airport Region:

Quelle: <http://www.viennaairportregion.com/jart/prj3/apregion/images/cache/73f0d5c8604c3a1302210fe1745c4467/0x896F856297CCE21F27AE3B14158131C0.jpeg>

Abb. 101: Vienna Airport Region

Quelle: eigene Darstellung nach Präsentation „Vienna Airport Region“, 27.10.2017

Abb. 102: Demo

Quelle: https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2017/05/27/12650791_web.jpg

Abb. 103: Flughafen Wien/Schwechat

Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/2011-06-14_10-23-53_Austria_Niedersterreich_Fischamend_Markt.jpg

Abb. 104: Landendes Flugzeug

Quelle: eigene Aufnahme

Strukturkarte

Abb. 105: Strukturkarte

Quelle: eigene Darstellung

SWOT

Abb. 106: SWOT

Quelle: eigene Darstellung

Vision und Leitbild

Abb. 107: CargoCap

Quelle: <http://www.visaplan.com/sites/visaplan.com/les/Cargocap-7.jpg>, aufgerufen am 18.11.2017

Abb. 108: Solarflugzeug

Quelle: <http://cdn2-www.webcoist.momtastic.com/assets/uploads/2008/11/z-nasa-so-lar-powered-plane-design.jpg>, aufgerufen am 18.11.2017

Abb. 109: Dürre und reiche Liesing, Nähe Schwechat

Quelle: <https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2017/03/lies11-2000x1277.jpg>, aufgerufen am 18.11.2017

Abb. 110: Von der Vision zum Leitbild

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 111: Lautstärke verschiedener Geräusche im Vergleich.

Quelle: <https://www.fluglärm-portal.de/fluglaerm-debatte/was-ist-laerm/>, aufgerufen am 18.11.2017

Abb. 112: Ruhe erzeugen

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 113: Kräfte nutzen

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 114: Räumliches Leitbild

Quelle: www.geoshop.no.e.gv.at, eigene Darstellung

Maßnahmen

Flughafen als Ursprung der ruhigen Entwicklung

Abb. 115: Verortung Forschungszentrum

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 116: Zusammenarbeit Forschung

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 117: ARC

Quelle: http://airportregions.org/wp-content/themes/arc/dist/images/logo_fc8c8842.png, aufgerufen am 29.12.2017

Abb. 118: TU Wien Logo

Quelle: https://www.tuwien.ac.at/fileadmin/t/tuwien/downloads/cd/CD_NEU_2009/TU_Logos_2009/TU-Signet.png, aufgerufen am 29.12.2017

Abb. 119: Technikum Wien Logo

Quelle: <https://www.technikum-wien.at/sites/default/files/logo-300x160.png>, aufgerufen am 29.12.2017

Ruhige Mobilität etablieren

Abb. 120: eTruck von MAN

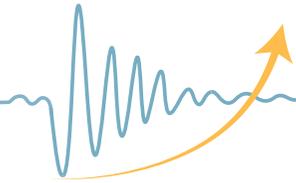
Quelle: <https://www.truck.man.eu/at/de/eTruck.html>, aufgerufen am 28.12.2017

Abb. 121: Cargo Cap:

Quelle: https://www.google.at/search?q=cargocap&source=Inms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjimamE-3YAhVObFAKHfHwB90Q_AUICigB&biw=1280&bih=617#imgdii=MEWWfs4G0dS46M:&imgsrc=hubkNFIsHF0m4M; aufgerufen am 28.12.2017

Abb. 122: Unterirdischer Rohrvortrieb

Quelle: <http://www.cargocap.de/content/bau-des-rohrleitungsnetzes>, aufgerufen am 28.12.2017



Abbildungsverzeichnis

Abb. 123: mögliches Netz an unterirdischen Transportwegen

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 124: Beispielhaftes System einer Kategorisierung der transportierten Produkte

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 125: Verortung Zonenerweiterung

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 126: Haltestelle

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 127: Verortung Bushaltestelle

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 128: Taxi Buchinger als Betreiber des EMA Busses

Quelle: taxibuchinger.at

Abb. 129: Derzeitige Nextbike Stationen

Quelle: www.nextbike.at, aufgerufen am 28.12.2017

Abb. 130: Leihfahrräder von nextbike

Quelle: www.nextbike.at, aufgerufen am 28.12.2017

Abb. 131: Car2go als möglicher Carsharing Anbieter

Quelle: https://www.google.at/search?q=car2go&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjC64H1w8bYAhXIJIAKHbXVD3wQAUICigB#imgsrc=U_TErRgxEkicIM;, aufgerufen am 2.1.2018

Abb. 132: Straßenmal-Wettbewerb in der Mobilitätswoche

Quelle: <https://www.flickr.com/photos/klimabuendnis/sets/72157659136871036>, aufgerufen am 2.1.2017

Abb. 133: Aktion: Autofreier Tag

Quelle: https://www.google.at/search?q=autofreier+tag&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjB-NumxMbyAhWDalAKHb3CBnYQ_AUICigB&biw=1264&bih=592#imgsrc=Yz26i69C_1yJ2M;, aufgerufen am 2.1.2018

Abb. 134: Stellplätze an den P&R Anlagen

Quelle: eigene Darstellung nach www.vor.at

Abb. 135: Verortung P&R Anlage

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 136: Beispiel eines Grundrisses

Quelle: eigene Erhebung

Abb. 137: Carportanlagen mit Solarpanelen in Ilshofen

Quelle: carportanlagen.com

Abb. 138: Parkhaus in Warwick mit Fassadenbegrünung

Quelle: goldbeck.de

Abb. 139: geplante Ortsumfahrungen

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 140: Stau auf der A4 nach Unfall

Quelle: https://www.google.at/search?biw=1264&bih=592&tbm=isch&sa=1&ei=b25SWoB7g9HBAAtqvmvAG&q=a4+flughafen+stau&oq=a4+flughafen+stau&gs_l=psy-ab.3...8714.9947.0.10232.10.10.0.0.0.125.907.8j2.10.0...0...1c.1.64.psy-ab..2.2.195...0i13k1j0i8i13i30k1.0.pKKfBrRBIU#imgsrc=SLHApwzhphoj7M;, aufgerufen am 4.1.2018

Erholungsnetzwerk schaffen

Abb. 141: Lärmmessung

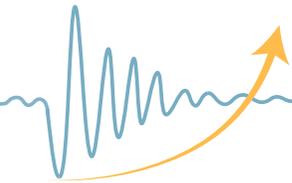
Quelle: http://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sendung-vom-09-08-2017-sr-116~_v-standard644_7941d4.jpg, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 142: Neue Radverbindungen

Quelle: MASSNAHME

Abb. 143: Attraktive Radverbindung

Quelle: http://www.radkompass.de/images/stories/deutschland/radland/brandenburg/brandenburg_header.jpg



Abbildungsverzeichnis

Abb. 144: Logo des Berliner Referenzbeispiels

Quelle: <https://www.berlin.de/senuvk/forsten/wald-berlin-klima>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 145: Visualisierung des Berliner Referenzbeispiels

Quelle: <https://www.berlin.de/senuvk/forsten/wald-berlin-klima>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 146: Schwechater Pfarrkirche

Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/94/Schwechat_Pfarrkirche_Hl._Jakob.jpg/1200px-Schwechat_Pfarrkirche_Hl._Jakob.jpg

Abb. 147: Ruhezone am Frankfurter Flughafen

Quelle: https://www.frankfurt-airport.com/content/dam/airport/IK_Aggregator/Orte/Ruhezonen.jpg/_jcr_content/renditions/cq5dam.web.1280.1280.jpeg/cq5dam.web.1280.1280.jpeg

Abb. 148: Central Kino als Ruhepol

Quelle: https://hoerstadt.at/wp-content/uploads/2015/04/ruhepol_0-800.jpg, aufgerufen am 06.01.2018

Ruhe und Lärm erlebbar machen

Abb. 149: infopoint in den eigenen Gemeinden

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 150: Nokia „Silence Booth“

Quelle: <http://www.technovelgy.com/graphics/content06/nokia-silence.jpg>, aufgerufen am 29.12.2017

Abb. 151: Verortung Lärmuseum

Quelle: eigene Darstellung

Dorfcharakter wahren

Abb. 152: Verortung Siedlungsgrenzen: eigene Darstellung, Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland. (2015)

Quelle: http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Landesnormen/LNO40015837/Anlage_12_-_Blatt_60_Bruck_an_der_Leitha_SUeD.pdf, aufgerufen am 05.01.2018

Abb. 153: Verortung der Aufschließungszonen: eigene Darstellung

Quelle: [http://atlas.no.e.gv.at/webgisatlas/\(S\(ahcucfyp134xvqkstrge535r\)\)/init.aspx?karte=atlas_flaechenwidmung&ks=planung_und_kataster&cms=atlas_raumordnung&redliningid=ayv5ah51zdi0apjff3cyp1e&layout=atlas_](http://atlas.no.e.gv.at/webgisatlas/(S(ahcucfyp134xvqkstrge535r))/init.aspx?karte=atlas_flaechenwidmung&ks=planung_und_kataster&cms=atlas_raumordnung&redliningid=ayv5ah51zdi0apjff3cyp1e&layout=atlas_)

noe&box=487407.240740741;244801;927070.759259259;441162&srs=31259, aufgerufen am 05.01.2018

Abb. 154: Wohnformen

Quelle: Österreichisches Ökologie-Institut (2015): Neues Wohnen im alten Haus. Sanierungsoptionen mit Zukunft: vom Einfamilien- zum Mehrpersonenhaus. http://www.ecology.at/files/pr832_4.pdf. zuletzt aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 155: Drei-Generationen Foto

Quelle: Österreichisches Ökologie-Institut (2015): Neues Wohnen im alten Haus. Sanierungsoptionen mit Zukunft: vom Einfamilien- zum Mehrpersonenhaus. http://www.ecology.at/files/pr832_4.pdf. zuletzt aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 156: Jung und Alt

Quelle: Österreichisches Ökologie-Institut (2015): Neues Wohnen im alten Haus. Sanierungsoptionen mit Zukunft: vom Einfamilien- zum Mehrpersonenhaus. http://www.ecology.at/files/pr832_4.pdf. zuletzt aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 157: Zumba Stunde

Quelle: <https://www.mz-web.de/burgenlandkreis/zumba-kurse-ueberwaeltigender-zulauf-25679256>, aufgerufen am 06.02.2018

Abb. 158: Vortrag

Quelle: http://www.andreas-lange-blog.de/wpcontent/uploads/2015/11/Fotolia_83741873_Subscription_L.jpg, aufgerufen am 06.02.2018

Abb. 159: Malstunde für Kinder

Quelle: <http://fluechtlinge-degerloch.de/therapeutische-malgruppe-fuer-kinder/>, aufgerufen am 06.02.2018

Abb. 160: Leseabend für Senioren

Quelle: http://www.wiedaham.at/var/ezwebin_site/storage/images/news/gedichte-und-geschichten2/leserunde2/17489-1-ger-DE/Leserunde_lightbox.jpg, aufgerufen am 06.02.2018

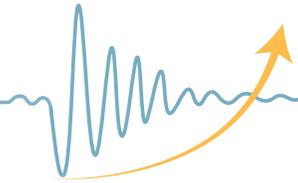
Abb. 161: Verortung Multifunktionsräume

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 162: Beispiel für Informationsflyer

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 163: Schwadorf Journal



Abbildungsverzeichnis

Quelle: <http://www.schwadorf.gv.at/system/web/GetImage.ashx?fileid=1433457&mode=O>, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 164: Landgasthaus Huber (zum ewigen Leben)

Quelle: <https://image.jimcdn.com/app/cms/image/transf/dimension=441x10000:format=jpg/path/sd42abbb4c9e39f11/image/i55b88d62762c33be/version/1466601451/restaurant-schwadorf-huber-familie-job.jpg>, aufgerufen am 05.02.2018

Abb. 165: Kaminstub'n in Mannswörth

Quelle: http://www.kaminstubn.com/wp-content/gallery/test-1/8Kaminstubn_Kamin.jpg, aufgerufen am 5.2.2018

Abb. 166: Kino im Wald

Quelle: <http://stil-fabrik.at/portfolio/kino-im-wald-2017/>, aufgerufen am 05.01.2018

Abb. 167: Grünes Wanderkino

Quelle: http://gerhardwannenmacher.at/wp-content/uploads/2015/07/MG_7549.jpg, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 168: Bauernmarkt

Quelle: https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2015/05/19/8495367_web.jpg?1432014322, aufgerufen am 07.01.2018

Wirtschaftsstandorte unterstützen

Abb. 169: Leuchtturmprojekt Fassadenbegrünung

Quelle: <https://www.competitionline.com/de/projekte/55033>, aufgerufen am 05.01.2018

Abb. 170: Fassadenbegrünung

Quelle: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/fassadenbegruenung.html>, aufgerufen am 05.01.2018

Abb. 171: Ausweisung von der Betriebsansiedlung

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 172: Virtuelles Cockpit

Quelle: <https://www.viennaairport.com/besucherwelt>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 173: Erlebnisraum

Quelle: <https://www.viennaairport.com/besucherwelt>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 174: Logo Vienna Airport Region

Quelle: <http://www.viennaairportregion.com/jart/prj3/apregion/main.jart?j-j-url=/>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 175: Die Region

Quelle: <http://www.viennaairportregion.com/jart/prj3/apregion/main.jart?j-j-url=/>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 176: Gütesiegel für emissionsarme Transportwege

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 177: Donau Niederösterreich Logo

Quelle: https://www.donau.com/de/donau-niederoesterreich/infos-service/presse-b2b/b2b-partnerweb/qualifizierungsprojekte/d693217fc2a0c3e126e530d5b72b2d6a/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&MP=6-863&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 178: Frisch vom Feld vor Ihre Haustür

Quelle: <https://www.laendle.at/konsumentenmagazin/gemuesekiste/>, aufgerufen am 07.02.2018

Abb. 179: Gemüseboxen anderer Länder Österreichs

Quelle: <http://www.gemuesekiste.at/>, aufgerufen am 07.02.2018

Abb. 180: RIS Header

Quelle: <https://www.ris.bka.gv.at>, aufgerufen am 07.02.2018

Abb. 181: Logo Global 2000

Quelle: <https://www.global2000.at/glyphosat-alternativen-landwirtschaft>, aufgerufen am 06.01.2018

Abb. 182: Landwirtschaftliche Flächen

<http://www.exner-gruenetechnik.de/kompetenzen/landwirtschaft>, aufgerufen am 06.01.2018



Abbildungsverzeichnis

Gemeinsame Ziele verfolgen

Abb. 183: Logo FragNebenan

Quelle: www.fragnebenan.com

Abb. 184: Nachbarschaftshilfe Logo

Quelle: http://www.bissingen-teck.de/site/Bissingen-Internet/get/params_E-1939609110/4931170/Nachbarschaftshilfe-Klein.jpg, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 185: Stammtisch-Tafel

Quelle: http://www.it-community-styria.at/wp-content/uploads/2013_Stammtisch_sign_Munich_pub1.jpg, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 186: Verortung Bildungsstandort

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 187: Gymnasium in Schwechat

Quelle: <http://www.rostfrei-magazin.at/wp-content/uploads/2013/10/BRG-Schwechat-Titelbild.jpg>, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 188: Stadt-Umland-Management

Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/wachsende-stadt/umland/images/sum-k.jpg>, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 189: Aufgabenbereiche

Quelle: http://i.vimeocdn.com/video/543798965_1280x720.jpg, aufgerufen am 07.01.2018

Abb. 190: Neue Radverbindungen

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 191: Radweg mit Beleuchtung

Quelle: <http://leimenblog.de/wp-content/uploads/2017/12/10008-Radweg-Beleuchtung-1.jpg>, aufgerufen am 05.02.2018

Abb. 192: Radweg durch die Landschaft

Quelle: https://www.stbaba.bayern.de/imperia/md/images/stbv/stbaba/bilder_strassenbau/projekte_s3_ba_fo/b22_gur_ebrach_bgebrach/b_22_fertiger_radweg_mit_radlern_3912.jpg, aufgerufen am 05.02.2018

Abb. 193: Radbrücke

Quelle: http://www.anz-verlag.de/shop/assets_c/2017/08/leipzig-bruecke-22-thumb-autox520-2710.jpg, aufgerufen am 05.02.2018

Naturraum schützen und kräftigen

Abb. 194: Fischaaunen bei Enzersdorf an der Fischa

Quelle: <https://static.panoramio.com/storage.googleapis.com/photos/large/26605832.jpg>

Abb. 195: Donauauen bei Mannswörth

Quelle: https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2016/10/21/11465610_web.jpg?1477038580

Abb. 196: Schema einer Wildwechselanlage

Quelle: http://www.wildbiologie-institut.de/images/wildwarnanlage/WWA_B202_Schema.jpg

Abb. 197: Grätzelpark in Wien

Quelle: <https://einfach15.wien/wp-content/uploads/2017/07/01-e1500035467861.jpg>

Abb. 198: Kinder bei einer Neupflanzung

Quelle: <https://www.wien.gv.at/presse/bilder/2014/10/18/sima-oxonitsch-6-700-kinder-pflanzen-den-norbert-scheed-wald>

Abb. 199: Müllsammeltag in Schwadorf

Quelle: <https://www.meinbezirk.at/schwechat/lokales/die-schwadorfer-putzten-ihre-gemeinde-so-richtig-schoen-heraus-m12370546,2083732.html>

Leitprojekt

Was?

Abb. 200: Chatty map

Quelle: <http://goodcitylife.org/chattymaps/>, aufgerufen am 22.01.2018

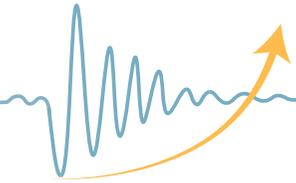
Abb. 201: Emotion map

Quelle: <http://emotionmap.net/GreenwichEmotionMap.pdf>, aufgerufen am 22.01.2018

Methoden

Abb. 202: Beispielroute durch Schwechat mit Typisierungen

Quelle: www.geoshop.noel.gv.at, eigene Darstellung, aufgerufen am 22.01.2018



Abbildungsverzeichnis

Abb. 203: Beispielroute durch Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 204: Mental map von Schwechat

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 205: BH in Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 206: Feld in der Nähe von Flughafen

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 207: Kellerberg in Schwechat

Quelle: eigene Aufnahme

Abb. 208: App-Beispiel

Quelle: www.degruyter.com, aufgerufen am 22.01.2018

Routen

Abb. 209: Route Schwechat

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 210: Route Fischamend

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 211: Route Enzersdorf an der Fischa

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 212: Route Schwadorf

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 213: Route Rauchenwarth

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 214: Route Margarethen am Moos

Quelle: eigene Darstellung

Abb. 215: Route Ebergassing

Quelle: eigene Darstellung

Kosten

Abb. 216: Kostenaufstellung für das Leitprojekt

Quelle: eigene Erhebung

Abb. 217: Akteure im Forschungsprojekt

Quelle: eigene Darstellung

Wir

Abb. 218: Gruppenfoto

Quelle: eigene Aufnahme

„Die stille Gruppe“

Regina Mangold

01168046

Kerstin Mayrhuber

01426663

Katharina Prem

01429216

Paula Weber

01427119

Tobias Weber

09971484

ANHANG



