

Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

„Die wichtigsten Einflussfaktoren von NGOs auf die
österreichische Klimapolitik am Beispiel des Verkehrs“

Verfasserin

Marlene Jandl

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
(Mag.rer.soc.oec)

Wien, im Oktober 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt:
Studienrichtung lt. Studienblatt:
Betreuer:

A157
Internationale Betriebswirtschaft
Univ.-Prof. Dr. Gerhard Clemenz

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides Statt, dass ich die vorliegende Magisterarbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Wien, im Oktober 2008

Marlene Jandl

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei Univ.-Prof. Dr. Gerhard Clemenz dafür bedanken, dass er mich bei dieser Diplomarbeit betreut hat.

Weiters bedanke ich mich recht herzlich bei meiner Mutter, die mir mein Studium ermöglicht hat und mich vor allem auch seelisch immer unterstützte.

Ich bedanke mich auch bei meinem Vater, der mich finanziell unterstützte.

Außerdem möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mir mit Rat und Tat zur Seite standen, die mir immer wieder Mut zusprachen und mich positiv motivierten.

Zum Schluss bedanke ich mich noch bei Mag. Irene Rauch vom writers' studio, von der ich gelernt habe, dass Schreiben auch Spaß machen kann.

Marlene Jandl

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6
2. Der Klimawandel	9
2.1. Der Treibhauseffekt	11
2.1.1. Der Glashauseffekt	11
2.1.2. Der natürliche Treibhauseffekt	11
2.1.3. Der anthropogene Treibhauseffekt.....	13
2.1.3.1. Der Verkehrssektor	14
2.2. Der Klimawandel in Österreich	16
2.2.1. Verkehr in Österreich	17
2.2.1.1. Der Straßenverkehr	17
2.2.1.2. Der Güterverkehr.....	18
2.2.1.3. Flugverkehr	18
2.2.2. Der Trend am Verkehrssektor	19
2.3. Ausblick	19
3. Nichtregierungsorganisationen	23
3.1. Definition des Begriffes NGO.....	23
3.1.1. Definitionsansätze von NGOs	24
3.1.1.1. Definition des Europarates	24
3.1.1.2. Definition der Union of International Associations (UIA).....	25
3.2. Die verschiedenen Organisationsformen von NGOs.....	26
3.2.1. Grassroots	26
3.2.2. Nationale NGOs	26
3.2.3. Internationale NGOs.....	27
3.2.4. Pressure Groups	28
3.2.5. Hybride NGOs.....	29
3.2.6. Wissenschaftliche Institute	29

3.3. Arten der Einflussnahme von NGOs auf politische Entscheidungen	30
3.3.1. Indirekte Einflussnahme	30
3.3.1.1. Das Lobbying	30
3.3.1.2. Kampagnen und Gegengipfel	31
3.3.2. Direkte Einflussnahme	32
3.4. NGOs als Implementationsgehilfen	33
3.5. Die Bildung von Netzwerken nichtstaatlicher Organisationen	34
3.5.1. Formelle Netzwerke	34
3.5.2. Informelle Netzwerke.....	35
3.7. Global 2000 und Greenpeace Österreich	36
3.7.1. Die Geschichte von Global 2000 und Greenpeace Österreich	37
3.7.2. Global 2000.....	38
3.7.3. Greenpeace Österreich	40
4. Die Klimapolitik	42
4.1. Die österreichische Klimapolitik	45
4.2. Die österreichische Verkehrspolitik.....	47
4.2.1. Das österreichische Verkehrssystem	47
4.2.1.1. Historische Entwicklung	49
4.2.1.2. Aktuelle Österreichische Verkehrspolitik	49
4.3. Der Einfluss der NGOs auf die Klimapolitik	50
5. Schlussbetrachtung	55
Literaturverzeichnis.....	57
Anhang	60

Abkürzungsverzeichnis

ASOC	Antarctic and Southern Ocean Coalition
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt- und Wasserwirtschaft
CAN	Climate Action Network
CH ₄	Methan
CO	Kohlenmonoxid
CO ₂	Kohlendioxid
COP	Conference of the Parties to the UNFCCC
ELC	Environmental Liaison Center
FCCC	Framework Convention on Climate Change
FCKW	Fluorchlorkohlenwasserstoff
FKW	Fluorkohlenwasserstoffe
FoEI	Friends of the Earth International
GISS	NASA Goddard Institute for Space Studies
ICSU	International Council of Scientific Unions
IIED	International Institute for Environment and Development
IMO	International Maritime Organization
IPCC	Intergovernmental Panel of Climate Change
H ₂ O	Wasserdampf
HFKW	halogenierte Fluorkohlenwasserstoffe
IUCN	International Union for Conservation of Nature and Natural Resources
kg	Kilogramm
NGO	Non Governmental Organization
NO _x	Stickoxid
N ₂ O	Distickstoffoxid
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)
ppm	parts per million, Volumenanteile pro Million
SCAR	Scientific Committee on Antarctic Research
SF ₆	Schwefelhexafluorid

SO ₂	Schwefeldioxid
UIA	Union of International Associations
UNCED	United Nations Conference on Environment and Development
UNEP	United Nations Environment Programme
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
VOC bzw. NMVOC	flüchtige organische Verbindungen
WWF	World Wide Life Fund of Nature

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Der natürliche Treibhauseffekt (http://www.greenpeace.at/4224.html) Zugriff am 4.3. 2008	S 12
Abb. 2: Zunahme der Pkw in Österreich seit 1990 (VCÖ, Statistik Austria, 2007)	S 18
Abb. 3: Tatsächliche Emissionen und Reduktionsziele der Europäischen Union (Kratena und Schleicher 2001)	S 44
Abb. 4: Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr (Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Zieles 2008-2012)	S 50

1. Einleitung

Der Mensch ist ständig dabei die Natur durch sein Verhalten zu beeinflussen. Bereits 50% der Landoberfläche sind vom Menschen verändert worden. Die Auswirkungen betreffen die Biodiversität, den Nährstoffzyklus, die Bodenstruktur, die Bodenbiologie und das Kleinklima. Etwa ein Viertel aller Fischfanggebiete sind überfischt, über 50% des zugänglichen Süßwassers wird vom Menschen genutzt und in vielen Teilen der Welt schwinden die Grundwasservorräte rasch dahin. Das Artensterben nimmt seinen Lauf und auch viele ökologisch wichtige Biotope wie Feuchtgebiete, Regenwälder und Waldgebiete werden stetig dezimiert (vgl. Formayer und Kromp-Kolb 2005).

Wir bedienen uns ganz unbekümmert der natürlichen Ressourcen, der fossilen Brennstoffe, um die erforderliche Energie zu erhalten, die wir für unseren Lebensstandard brauchen und produzieren dabei schädliche Emissionen. Lange Zeit waren wir uns nicht bewusst, welche weitreichenden Folgen unser Handeln nach sich ziehen würde, denn auf jeden Eingriff des Menschen in die Natur folgt eine Reaktion. Jetzt bekommen wir die Konsequenzen unseres unüberlegten Handelns zu spüren.

Der Klimawandel, der durch den menschengemachten Treibhauseffekt beschleunigt wird, lässt die Temperatur auf der Erde kontinuierlich ansteigen und führt so zu einer globalen Erwärmung.

Diese globale Erwärmung ist ein bereits weit fortgeschrittenes Problem, das den gesamten Planeten betrifft.

Sie kann Veränderungen auf der Erde auslösen, die schwerwiegende Folgen für alle Lebewesen mit sich bringen. Durch den steigenden Meeresspiegel, die Veränderung der Niederschlagsmengen und die veränderte räumliche Verteilung der Niederschläge können sich Wetterextreme wie Hochwasser, Dürren, Hitzewellen, Hurrikans und Tornados häufen. Daraus folgen eine Reihe von Konsequenzen wie niedrigere Erträge in der Landwirtschaft, das Abschmelzen der Gletscher, das Austrocknen von Flüssen im Sommer, die Verminderung der Artenvielfalt und das Ausbreiten von Infektionskrankheiten (vgl. Murray 2007).

Eine Trendwende ist nicht in Sicht. Dafür müssten wir unser Konsum- und Produktionsverhalten drastisch ändern.

NGOs, die Non-Governmental Organisations, setzen sich sehr für Maßnahmen gegen den Klimawandel ein. Diese Verbände geben alles im Kampf für die Umwelt und gegen die Versäumnisse der Politik.

Auch in Österreich bemühen sich NGOs darum den Klimawandel zu stoppen. Es ist nicht einfach eine optimale Lösung zu finden. Die Regierung ist darauf bedacht die ökologischen, die sozialen und die wirtschaftlichen Interessen unter einen Hut zu bringen. Ihr geht es nicht um den Umweltschutz allein. Sie muss die Wählerinteressen wahrnehmen, um sich die Wiederwahl zu sichern. So bleiben die Bedürfnisse der Umwelt oft auf der Strecke.

Darum ist es umso wichtiger, dass es Organisationen gibt, die voll und ganz für den Klima- und Umweltschutz eintreten.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, die Einflussmöglichkeiten, die NGOs auf die österreichische Klimapolitik haben, aufzuzeigen. Dabei wird speziell der Verkehrssektor hervorgehoben.

Am Beginn wird auf die aktuelle Thematik des Klimawandels Bezug genommen. Eines der Hauptprobleme in Österreich ist das hohe Verkehrsaufkommen. Der Verkehrssektor ist der am schnellsten wachsende Verursacher von CO₂-Emissionen in Österreich. Ohne gegenteilige Maßnahmen werden die Treibhausgasemissionen des Verkehrs immer weiter ansteigen, denn das Verkehrsaufkommen wird weiter anwachsen.

Als nächstes wird der Begriff NGO definiert.

Die verschiedenen Organisationstypen und ihre Vernetzungen untereinander werden erläutert.

Die Einflussnahme von NGOs auf die Regierungsverhandlungen und insbesondere die zwei Arten der Einflussnahme, und zwar die direkte und die indirekte, werden skizziert.

Anschließend werden zwei NGOs, die in Österreich tätig sind, genauer vorgestellt: Greenpeace Österreich und Global 2000.

Ich habe mich für diese beiden Nichtregierungsorganisationen entschieden, da sie sich sehr mit dem Thema Verkehr in Österreich beschäftigen. Außerdem sind diese zwei Organisationen schon seit ihrer Entstehung eng miteinander verbunden.

Keine anderen NGOs in Österreich setzen sich so für eine umweltschonendere Verkehrspolitik ein wie diese beiden.

Im nächsten Teil wird ein Blick auf die österreichische Klimapolitik und im Besonderen auf die österreichische Verkehrspolitik geworfen.

Es zeigt sich, dass die österreichische Klimapolitik verbessert werden muss, um die vereinbarten Klimaschutzziele erreichen zu können. Speziell auf dem Sektor der Verkehrspolitik kann und muss noch viel mehr für die Reduzierung der Emissionen getan werden.

Die NGOs stellen viele Forderungen an die Regierung in Hinsicht auf die Entwicklung der Verkehrspolitik. Doch welchen Einfluss können sie tatsächlich auf die Politik ausüben? Und wie sieht diese Einflussnahme aus?

Diese Arbeit soll versuchen Antworten auf diese Fragen zu bringen.

2. Der Klimawandel

Das Jahr 2006 war laut Aufzeichnungen des NASA Goddard Institute for Space Studies (GISS) in New York City das fünftwärmste Jahr seit einem Jahrhundert (vgl. Murray 2007).

Solche und ähnliche Meldungen und Berichte verfolgen uns in den letzten Jahren immer häufiger. Unser Klima verändert sich, davon ist die Wissenschaft nun fest überzeugt. Und dass wir Menschen einen Großteil dazu beitragen, lässt sich ebenfalls nicht mehr bestreiten.

Doch was genau können wir uns unter einer Veränderung unseres Klimas erwarten? Wakonigg versucht eine Definition des Terminus Klimaänderung:

„Unter Klimaänderung verstehen wir eine Veränderung der klimatischen Gegebenheiten („Normalwerte“) und/oder Variationen (Streuungen, Extremwerte) von einer zeitlichen Dauer und einem quantitativen Ausmaß, welche deutliche und länger anhaltende Auswirkungen auf die Umwelt bewirken. Diese Änderungen sollten wenigstens einen für die Herleitung klimatischer Charakteristika erforderlichen Zeitraum (etwa 30 Jahre) anhalten und das aus einem solchen Zeitraum herzuleitende Ausmaß der „normalen“ Variationen deutlich überschreiten“ (Wakonigg 2007).

Das Klima verändert sich schon seit Bestehen der Erde immer wieder deutlich. Da sich diese Klimawechsel während einer relativ langen Zeitspanne vollzogen, war es der Fauna und Flora der Erde bisher häufig möglich, sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Anhand von Eisbohrkernen aus dem Gletschereis von Antarktis und Grönland wird das Klimageschehen der Vergangenheit untersucht. Die Eispänzer der Antarktis und von Grönland sind bis zu 3000 Meter dick. Sie entstanden im Laufe von mehreren hundert Jahren dadurch, dass der alte Schnee durch das Gewicht des neuen Schnees zu Eis zusammengepresst wurde. Da sich im Sommer Staub auf dem Schnee ablagert, kann man die einzelnen Jahresschichten unterscheiden.

Anhand der Gase, die in kleinen Luftbläschen im Eis eingeschlossen sind, kann man nun die damalige Luftzusammensetzung untersuchen. Mit dieser Methode ist es uns heute möglich die Kohlendioxid- und Methankonzentration von über 600 000 Jahren zu bestimmen (vgl. Kleinknecht 2007).

Bei dieser Forschungsmethode wurde festgestellt, dass sich in den letzten 400.000 Jahren ein ca. 100.000 Jahre dauernder Klimazyklus viermal wiederholt hat. Bei diesem Zyklus folgte einem raschen Anstieg des Kohlendioxidgehaltes der Erdatmosphäre ein langsames Absinken. Damit verbunden waren auch ein Anstieg und ein Absinken der Temperatur. Der rasche Anstieg des Kohlendioxidgehaltes wird durch die Veränderung der Meeresströmungen und die damit verbundene vermehrte vertikale Durchmischung der Ozeane erklärt, wobei Kohlendioxid freigesetzt wurde. Anschließend wurde der Atmosphäre wieder langsam Kohlendioxid entzogen. In diesen 400.000 Jahren lag der obere CO₂-Grenzwert bei etwa 228 ppm¹. Die gegenwärtige CO₂-Konzentration liegt dagegen bereits bei etwa 360 ppm (vgl. Rauh 2001).

Mit dem Beginn der industriellen Revolution im 18. Jahrhundert stieg der Energieverbrauch, vor allem der Menschen in den westlichen Ländern. Da der Energiebedarf hauptsächlich durch die Nutzung fossiler Energieträger gedeckt wird, stiegen somit auch die CO₂-Emissionen. Bei der Verbrennung fossiler Ressourcen entsteht Kohlendioxid (CO₂), welches das bedeutendste Treibhausgas darstellt.

In den letzten 100 Jahren erwärmte sich die globale Durchschnittstemperatur um 2 °C, von 13 °C auf 15 °C, ausgelöst durch die Veränderung der Treibhausgaskonzentration.

Dass der Beitrag der Industriestaaten zum Klimawandel überproportional hoch ist, bedeutet, dass eine Fünftel der Menschheit, die in den Industriestaaten lebt, bislang für gut vier Fünftel der klimaverändernden Emissionen verantwortlich ist. Von den Folgen wird es aber dagegen weniger schwer betroffen sein, beziehungsweise kann es sich besser gegen diese schützen, als die Bewohner der Entwicklungsländer (vgl. Loske 1996).

Im Folgenden wird die Dynamik des Treibhauseffektes erklärt, die Problematik der globalen Erwärmung und die Fakten für Österreich genauer erläutert. Anschließend wird auf die Bedeutung des Verkehrssektors beim Klimawandel näher eingegangen.

2.1. Der Treibhauseffekt

2.1.1. Der Glashauseffekt

Als Glashauseffekt wird das Phänomen bezeichnet, dass, wenn in dem Innenraum eines Glashauses (Gewächshauses) durch die Glasscheiben Sonnenlicht einfällt und von den dortigen Materialien absorbiert wird, die Materialien die umgebende Luft des Innenraumes durch Wärmeleitung und Konvektion² aufheizen. Das Fensterglas lässt sichtbares Licht und die kurzwelligen Sonnenstrahlen (Infrarotstrahlen) ungehindert durch. Die langwellige Wärmestrahlung, die vom Innenraum des Glashauses wieder abgegeben wird, lässt es jedoch nicht nach außen dringen. Durch diese Wellenlängenabhängigkeit der Transparenz entsteht der so genannte Glashauseffekt. Dieser Effekt wird seit langem in Gewächshäusern (Treibhäusern), in der Architektur (Niedrigenergie- oder Passivhäuser) und bei Sonnenkollektoren genutzt. Oftmals wird dieser Effekt nach den architektonisch stilvollen Gewächshäusern von botanischen Gärten und Schlossparks, den Orangerien, auch als Orangerieeffekt bezeichnet (vgl. Wikipedia 2007).

2.1.2. Der natürliche Treibhauseffekt

Schon seit Entstehung der Erde herrscht in der Erdatmosphäre ein natürlicher Glashauseffekt, der Treibhauseffekt genannt wird. Die Rolle des Glases übernehmen Treibhausgase wie Wasserdampf (H_2O), Kohlendioxid (CO_2) und Methan (CH_4).

Die Treibhausgase sind ebenfalls wie das Glas durchlässig für die kurzwellige Strahlung der Sonne, jedoch absorbieren sie die langwellige Wärmeabstrahlung der Erde und strahlen diese wieder zurück. So entsteht der Treibhauseffekt in der Erdatmosphäre.

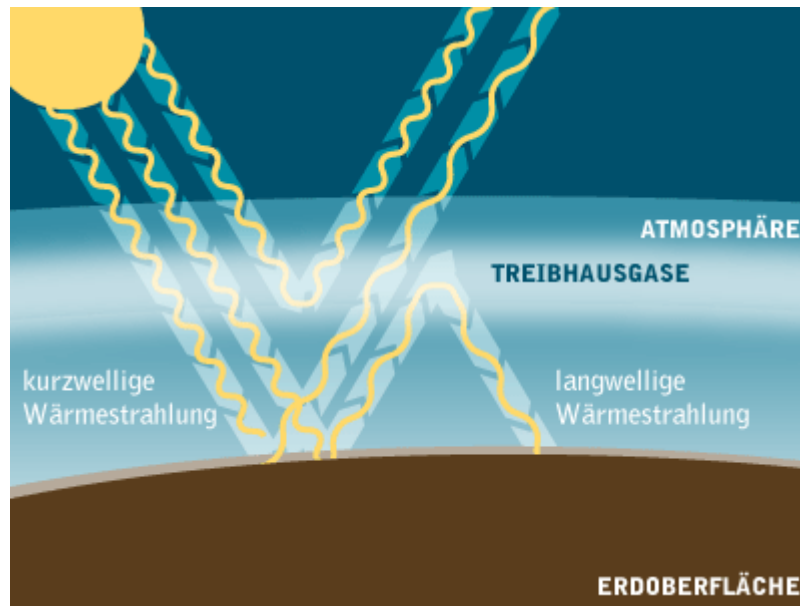


Abb. 1: Der natürliche Treibhauseffekt (<http://www.greenpeace.at/4224.html>)

Wie viel Energie die Erde von der Sonne erhält, hängt unter anderem von der Strahlungsintensität der Sonne und von den Bahncharakteristika (Drehgeschwindigkeit der Erde, Achsenneigung, Entfernung von der Sonne) der Erde ab (vgl. Rauh 2001).

Natürliche Treibhausgase entstehen durch den Vulkanismus, die Tier- und Pflanzenwelt (Biosphäre), den Boden, den Ozean und die Atmosphäre selbst.

Ohne den natürlichen Treibhauseffekt wäre die Temperatur auf der Erde um 30°C niedriger, sie würde bei ca. -18°C liegen und die Erde wäre unbewohnbar. Stattdessen herrschen angenehme +15°C. Bemerkenswert ist, dass die Erdatmosphäre zu über 99% aus Stickstoff und Sauerstoff besteht. Die Treibhausgase kommen nur in Spuren vor. Trotzdem sind sie wichtige Klimaregulatoren (vgl. Loske 1996).

Der natürliche Treibhauseffekt, ein sich selbst regulierender Mechanismus, stabilisiert seit 11 500 Jahren die Temperatur und das Klima der Erde (vgl. Kleinknecht 2007).

CO₂ wird aus der Atmosphäre durch die Verwitterung von Gestein an Land gebunden. Durch Sedimentation gelangt das CO₂ teilweise in die Erdkruste. Ohne gegenläufigen Mechanismus würde das gesamte CO₂ aus der Atmosphäre

verschwinden und ein eisiges Klima entstehen. Aber es gelangt auch wieder CO_2 in die Atmosphäre zurück. Durch die Kontinentalverschiebungen kommt es am Meeresgrund zur Freisetzung von CO_2 , welches durch Vulkanausbrüche wieder der Atmosphäre zugeführt wird. So entsteht ein Regelkreislauf: Wenn das Klima wärmer wird, läuft auch die Verwitterung an Land schneller ab und CO_2 wird der Atmosphäre entzogen, was wiederum einer weiteren Erwärmung entgegenwirkt (vgl. Rahmstorf und Schellnhuber 2006).

2.1.3. Der anthropogene Treibhauseffekt

Unter dem anthropogenen Treibhauseffekt versteht man die Emissionen von Treibhausgasen, die durch den Menschen verursacht werden. Der Großteil der vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen entsteht durch die Verbrennung fossiler Energieträger, wie Erdöl, Erdgas und Kohle, durch Abholzungen und in der Landwirtschaft.

Heute verbrennen wir in einem Jahr so viel Kohle, Öl und Gas wie die Natur in etwa einer Million Jahre geschaffen hat (vgl. Loske 1996).

Der anthropogene Treibhauseffekt verändert die globale Durchschnittstemperatur im Gegensatz zum natürlichen Treibhauseffekt in extrem kurzer Zeit. Die Verstärkung des Treibhauseffektes hat zur Folge, dass dem Klimasystem mehr Energie zur Verfügung steht (vgl. Rauh 2001).

Das bedeutendste Treibhausgas ist das Kohlendioxid (vgl. Loske 1996).

Die Kohlendioxidkonzentration hat sich im Zeitraum von der Industrialisierung bis heute um mehr als 30 Prozent erhöht. Der vorindustrielle Wert im Jahr 1840 lag bei 280 ppm, wohingegen der heutige Wert bei 380 ppm liegt. Derzeit werden jährlich weltweit etwa 26 Milliarden Tonnen CO_2 emittiert (vgl. Kleinknecht 2007).

Jährlich steigt die CO_2 -Konzentration um etwa 0,4%. CO_2 bleibt schätzungsweise zwischen 50 und 200 Jahre in der Atmosphäre (vgl. Loske 1996).

Mitte des 19. Jahrhunderts, bevor die Menschen begannen Kohle industriell zu nutzen, herrschte im Kohlenstoff-Kohlendioxid-Kreislauf ein Gleichgewicht, welches

zwischen der Biomasse, der Atmosphäre und den Meeren aufrechterhalten wurde. Im Sommer nehmen die Pflanzen CO_2 auf und bilden durch Photosynthese neue Biomasse. Im Winter geben sie durch die Verwesung organischer Stoffe wieder CO_2 ab. Lebewesen, die Sauerstoff einatmen, verbrennen ganzjährig Kohlenstoff aus den Kohlehydraten der Nahrung und geben mit ihrer Atemluft Kohlendioxid an die Atmosphäre ab. Doch dieses Gleichgewicht ist längst gestört. Die Pflanzen können die große Menge an zusätzlichem Kohlendioxid, das die Menschen durch die Verbrennung fossiler Stoffe erzeugen, nicht mehr aufnehmen. Im Gegenteil: Die erhöhten Temperaturen bewirken, dass die Pflanzen im Sommer langsamer wachsen, und so verringert sich auch die Aufnahme von CO_2 . Eine Folge des Temperaturanstieges, die diesen darüber hinaus noch weiter verstärkt, ist das Auftauen der Permafrostböden. Diese Böden sind seit Jahrtausenden bis in Tiefen von 700 Metern gefroren. Wenn sie auftauen, zersetzt sich der gefrorene Torf und bildet das Gas Methan. Methan ist ein Treibhausgas und dabei 20mal effektiver als Kohlendioxid (vgl. Kleinknecht 2007).

Klimamodelle haben ergeben, dass die Atmosphäre zeitverzögert auf emissionsreduzierende Maßnahmen reagiert. Das bedeutet, dass auch bei einer sofortigen Reduktion der Emissionen die Treibhausgaskonzentration noch weiter ansteigt.

Berechnungen der Klimaforscher ergaben weiters, dass mit einem Emissionsanstieg bis zum Jahr 2100 zu rechnen ist. Dabei wird im schlimmsten Fall mit einem Anstieg der CO_2 -Emissionen auf das Dreieinhalbfache gerechnet. Das würde bedeuten, dass die CO_2 -Konzentration im Jahr 2100 zwischen 550 und 950 ppm liegen würde. Man beachte, dass wir jetzt bereits eine CO_2 -Konzentration von 360 ppm erreicht haben (vgl. Rauh 2001).

2.1.3.1. Der Verkehrssektor

Der Verkehrssektor trägt eine große Verantwortung für das Klimaproblem, denn einer der größten Verursacher von klimaschädlichen Treibhausgasen ist die Massenmotorisierung, vorwiegend in den Industrienationen.

Die ständig wachsende Mobilität von Gütern und Menschen, der zunehmende internationale Handel und auch die Zersiedelung tragen zu einem Anstieg des Verkehrswesens bei. Diese Entwicklung ist größtenteils auf den Wohlstand und auf einen vom Konsum geprägten Lebensstil der Menschen zurückzuführen. Viele Länder haben ihr Verkehrsaufkommen auf die Strasse konzentriert. Eine Verlegung auf die Schiene oder die Schifffahrt wäre weit effizienter. Diese Situation ist nur schwer zu ändern, wenn weiterhin so viel in das Straßennetz investiert wird (vgl. Dow und Downing 2007).

Neben den CO₂-Emissionen verursacht der Verkehr aber noch eine Reihe anderer Luftschadstoffe, die im Folgenden aufgezählt werden:

- Schwefeldioxid (SO₂)
- Stickoxide (NO_x)
- flüchtige organische Verbindungen (VOC bzw. NMVOC)
- Kohlenmonoxid (CO, eine Ozonvorläufersubstanz)
- Kohlendioxid (CO₂)
- Distickstoffoxid (N₂O)
- Schwebestaub und Partikel (die über die damit verbundene Reduktion der Wärmeabstrahlung erwärmend wirken) (vgl. Schäfer 2000).

Der Ölbedarf des Verkehrssektors wird weltweit rasant ansteigen. Es wird davon ausgegangen, dass der Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs im Jahr 2030 rund 2,5 mal so hoch sein wird wie der des Jahres 1990. Damit steigt auch der Treibhausgasausstoß erheblich. Seit den 1960er Jahren wird immer weniger Öl gefunden. Nachdem das Fördermaximum einer Ölquelle erreicht wird, vermindert sich die Fördermenge relativ rasch. Es herrscht die Meinung, dass viele erdölproduzierenden Länder das Fördermaximum schon erreicht haben, oder dieses in naher Zukunft erreichen werden. Die Ressource Erdöl ist begrenzt. Mit schwindender Verfügbarkeit wird der Preis immer weiter wachsen. Staaten, die versuchen ihr Verkehrssystem effizient zu gestalten und auf alternative Treibstoffe umstellen, werden somit nicht nur das Klima schonen, sondern auch ihre Wirtschaftsfähigkeit stärken (vgl. Rauh 2001).

Technologische Verbesserungen der Kraftfahrzeuge sind ein Schritt in die richtige Richtung. Die Vergangenheit hat aber gezeigt, dass sie durch das Verkehrswachstum kompensiert werden.

Die Massenmotorisierung bringt aber auch noch andere Probleme mit sich. Sie erhöht die Unfallgefahr dramatisch, verursacht hohe Kosten (Straßenbau, Unfallkosten,...) und belastet die Atemluft.

2.2. Der Klimawandel in Österreich

In den letzten 100 Jahren stieg die Durchschnittstemperatur in Österreich um etwa 1,8°C an. Dieser Anstieg ist deutlich höher als der globale Durchschnitt von etwa 0,6°C. Es können derzeit noch keine sicheren Prognosen darüber getroffen werden, wie genau sich der Klimawandel in Österreich auswirken wird. Absehbar ist aber, dass die Auswirkungen viele Lebens- und Wirtschaftsbereiche betreffen werden. Der am genauesten untersuchte Bereich ist in Österreich die Verkürzung der Zeit in der der Boden von Schnee bedeckt ist und die fortschreitende Gletscherschmelze (vgl. Rauh 2001).

Gletscher sind verlässliche Indikatoren für klimatische Veränderungen, weil sie auf kurzfristige Wetterschwankungen nur träge reagieren. Seit der kleinen Eiszeit im 19. Jahrhundert haben sich die alpinen Gletscher deutlich zurückgezogen. In den letzten 30 Jahren schmolzen sie besonders rasch. Das Gletscherschmelzen zieht eine Reihe von Reaktionen nach sich. Durch das Abschmelzen bilden sich Gletscherseen, die bei einem Ausbruch darunter liegende Täler überschwemmen können. Weiters fehlt den Flüssen das kühle Gletscherwasser, vor allem im Sommer, was zu einer Veränderung dieser Ökosysteme führen wird (vgl. Formayer und Kromp-Kolb 2005).

Die Schneesicherheit im Winter ist für viele Wintersportregionen eine wirtschaftliche Überlebensfrage, denn der Wintertourismus ist besonders anfällig für kurzfristige Schwankungen des Klimas. Die Touristenströme wandern in schneesichere Orte ab, oder wenden sich anderen Aktivitäten zu. Darüber hinaus ist beinahe jeder Wirtschaftszweig in irgendeiner Weise von klimatischen Veränderungen betroffen (vgl. Formayer und Kromp-Kolb 2005).

2.2.1. Verkehr in Österreich

Der Verkehrssektor besitzt in Österreich die höchsten Zuwachsraten an CO₂-Emissionen.

Innerhalb der letzten 30 Jahre hat sich der Energieverbrauch des Verkehrs durch die hohe Wachstumsrate der energieintensiven Verkehrsarten verdoppelt. Im Jahr 2007 wurde ein neuer Rekordtreibstoffverbrauch von 8,36 Millionen Tonnen verzeichnet. Diesel-Treibstoff hat den größten Anteil daran (vgl. VCÖ, 2008).

Der Verkehr ist bereits für rund 30% der österreichischen CO₂-Emissionen verantwortlich. Innerhalb des Verkehrssektors haben der Pkw-, der Lkw- und der Flugverkehr die größten Zuwachsraten. In Österreich werden rund 82% der CO₂-Emissionen des Verkehrs durch den PKW- und LKW-, rund 9% durch den Flugverkehr und etwa 2% durch die Bahn verursacht. Eine Änderung dieses Trends ist nicht in Sicht (vgl. Rauh 2001).

2.2.1.1. Der Straßenverkehr

Etwa 100.000 Menschen steigen in Österreich jährlich auf das Auto um. Der Grund dafür ist, dass steigender Pkw-Verkehr durch einen Mitkoppelungseffekt einen weiteren Anstieg der Pkw-Nutzung nach sich zieht. Erhöhter Pkw-Verkehr führt zu einem Verfall der Nahversorgung, zu Zersiedelung und zur Verlegung von Arbeitsplätzen. Und so entsteht ein Teufelskreis, bei dem die Menschen immer größere Strecken mit dem Auto zurücklegen. Wählt man den Pkw als Verkehrsmittel steigen die pro Kopf Emissionen von 300 auf etwa 1.600 kg CO₂-Äquivalente jährlich. Noch nicht mitgerechnet ist die Verlängerung der zurückgelegten Strecken, die ein Umstieg auf den eigenen Pkw mit sich bringt (vgl. Rauh 2001).

BUNDESLAND	ZUNAHME DER PKW SEIT 1990
Niederösterreich	292.700
Oberösterreich	238.300
Steiermark	188.800
Wien	116.100
Tirol	106.500
Kärnten	100.700
Salzburg	73.100
Burgenland	56.300
Vorarlberg	49.400
Gesamt Österreich	1.221.900

Abb. 2: Zunahme der Pkw in Österreich seit 1990 (VCÖ, Statistik Austria, 2007)

2.2.1.2. Der Güterverkehr

Der Ausbau der Autobahnen führte dazu, dass der Güterverkehr vermehrt auf die Strasse verlegt wurde. Ein weiterer Grund ist die schlechte Anbindung der Wirtschaftsstandorte ans Schienennetz. 1970 hatte die Bahn einen Anteil am Güterverkehr von 33%. Bis zum Jahr 1999 schrumpfte dieser Anteil auf 13% (vgl. Rauh 2001).

2.2.1.3. Flugverkehr

In Österreich ist der Flugverkehr der am schnellsten wachsende Verkehrsbereich.

Der Flughafen Wien zählte zum Beispiel im Jahr 2000 rund 11 Millionen Fluggäste, bis zum Jahr 2015 rechnet man mit 25 Millionen Fluggästen. Die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs werden in den nächsten 20 Jahren um geschätzte 80% steigen, trotz der erwarteten Effizienzsteigerung der Flugzeuge um etwa 3%. Derzeit beträgt der Anteil der CO₂-Emissionen des Flugverkehrs nur etwa 9%. Das folgt daraus, dass in diese Berechnung nur die Inlandsflüge, Starts und Landungen miteinbezogen werden. Der internationale Luftverkehr wird nicht berücksichtigt. Der Flugverkehr ist die Verkehrsart, die die meiste Energie verbraucht und die höchsten CO₂-Emissionen pro Personenkilometer verursacht. Und daneben verursacht er auch noch Wasserdampf, Ozon und Kondensstreifen, die das Klima unmittelbar beeinflussen (vgl. Rauh 2001).

Derzeit ist der internationale Luftverkehr noch aus dem Anwendungsbereich des Kyoto-Protokolls ausgenommen. Der Grund dafür ist, dass bisher zwischen den Vertragspartnern keine Einigung über die Aufteilung der Emissionen von zwischenstaatlichen Flügen getroffen werden konnte. Aber eine Einbeziehung in die internationalen Verpflichtungen wäre sehr dringend notwendig, denn durch den Anstieg des Flugverkehrs steigen auch die Emissionen rapide an (vgl. BMLFUW 2002).

2.2.2. Der Trend am Verkehrssektor

Wie sich die Emissionsbelastung aus dem Verkehrsbereich entwickeln wird, hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab. So hat zum Beispiel die wirtschaftliche Entwicklung, veränderte Wohn- und Freizeitbedürfnisse, die EU-Erweiterung, der Ausbau der Infrastruktur oder das Erfinden neuer Antriebssysteme Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Menschen. Derzeit deuten die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends noch auf eine weitere, stark anwachsende Verkehrsnachfrage hin. Dabei nimmt der Anteil des Straßenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsarten deutlich zu (vgl. BMLFUW 2002).

2.3. Ausblick

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts hat die Menschheit die Möglichkeit im großen Stil auf die fossilen Energievorräte der Erdkruste zuzugreifen. Damit wurde uns ein ökologisches Veränderungspotential gegeben, dessen Folgen noch unbekannt sind (vgl. Loske 1996).

Die künftige Entwicklung des Klimas zählt wegen ihrer Auswirkung auf den Menschen und die Umwelt zu den aktuellsten Themen in der Wissenschaft und in den Medien.

Die Popularität des Themas hängt dabei unter anderem von der jeweiligen Witterung ab. So war der Klimawandel im heißen Sommer 2003 sehr aktuell, genauso wie im milden, schneearmen Winter 2006/07. Dazwischen wurde das Thema von anderen Geschehnissen verdrängt (vgl. Wakonigg 2007).

Bei der Thematik des Ozonschwundes wurde sehr schnell eine Lösung gefunden. Die Vereinbarung zum Verbot von FCKWs wurde rasch getroffen. Deshalb glaubten viele auch beim Problem des Treibhauseffektes eine rasche Möglichkeit zur Besserung der Situation zu finden.

Dem war nicht so, denn das Problem der globalen Erwärmung gestaltet sich als viel weitläufiger, komplexer und schwieriger als das des Ozonloches. So viele verschiedene Faktoren haben Einfluss auf den Treibhauseffekt, und die Verminderung von CO₂-Emissionen ist sehr viel teurer. Außerdem sind noch andere Spurengase (Methan, Wasserstoff,...) am Treibhauseffekt beteiligt.

Interessen der Wirtschaft und der Politik lassen sich mit dem Klimaschutz äußerst schwer vereinbaren. Die Politik will den Wohlstand der Bevölkerung nicht dezimieren. Die Menschen sind nur schwer davon zu überzeugen, ihren Energieverbrauch für ein besseres Klima einzuschränken. Nur wenige möchten auf die Annehmlichkeiten des modernen Lebens verzichten.

Auch ist die Bedrohung durch den Klimawandel nicht so unmittelbar spürbar wie die durch das wachsende Ozonloch, welches mit der Hautkrebsgefahr die Menschen sehr wohl in Panik versetzen konnte.

Wirtschaftliche Interessen stehen einem wirkungsvollen Klimaschutz noch immer im Weg. Das wird wohl auch noch einige Zeit so bleiben. Außerdem bleibt noch weiterhin offen, wie etwaige Maßnahmen eingeführt, kontrolliert und durchgeführt werden sollen.

Im Kyoto-Protokoll wurden zwar Richtwerte festgelegt, doch die darauf folgenden Vereinbarungen lassen noch zu viele Fragen offen. Die relativ schwachen NGOs hatten keinen Einfluss auf das Tempo der Verhandlungen. Andererseits greifen die Regierungen der Industrieländer auf die Sachkompetenzen der NGOs zurück und berücksichtigen auch die Interessen und Kritiken von diesen. Bei den Verhandlungen zur internationalen Klimapolitik wird darüber diskutiert, wo der politische Hebel zur Problembearbeitung ansetzen muss, welche Maßnahmen am besten geeignet sind und welche Akteure auf welche Weise involviert werden sollen. Es ist zwar vorstellbar, dass in Zukunft alternative Energiekonzepte vermehrt zum Einsatz

kommen, doch das Bemühen um die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der westlichen Industrieländer wird diese Konzepte weiterhin blockieren (vgl. Brunnengräber und Walk 2001).

Dass etwas gegen den fortschreitenden Klimawandel unternommen werden muss steht fest. Die Klimamodelle des IPCC³ (Intergovernmental Panel on Climate Change) zeigen, dass im Zeitraum von 1990 bis 2100 eine Erwärmung von 1,4 bis 4 °C möglich ist (vgl. Murray 2007).

Auf der ganzen Erde werden die Menschen die Auswirkungen des Klimawandels zu spüren bekommen. In einigen Regionen mehr, in anderen weniger. Wie schon bemerkt wird es die Ärmern stärker treffen. Die reichen Industriestaaten haben die nötigen Ressourcen zur Verfügung, um sich gegen die globale Erwärmung zu schützen.

Am stärksten werden die Auswirkungen anhand der Verfügbarkeit des Wassers spürbar sein. Die Niederschlagsmengen und -häufigkeiten werden sich verändern. In bestimmten Gebieten wird es weniger regnen, in anderen mehr. Der Klimawandel wirkt sich nicht überall auf der Erde gleich aus.

Die Folgen werden sich auch auf die Nahrungsmittelbeschaffung und -erzeugung, die Gesundheit der Menschen und auf die Umwelt drastisch auswirken. Viele Menschen werden in ihrer Existenz von Wasserknappheit, Hunger und dem Anstieg des Meeresspiegels betroffen sein. Ganz zu schweigen von den vermehrt auftretenden extremen Wetterereignissen wie Hurrikans, Erdbeben, Flutwellen und Überschwemmungen.

Die Aufwendungen für Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Vermeidung der schlimmsten Folgen des Klimawandels können jährlich auf etwa ein Prozent des globalen Bruttoinlandsproduktes begrenzt werden. Dagegen werden die jährlichen zukünftigen Kosten und Risiken des Klimawandels auf fünf Prozent des globalen Bruttoinlandsproduktes geschätzt, wenn keine Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Wenn man alle möglichen Risiken und Folgen mit einbezieht, könnten die durch den Klimawandel verursachten Schäden 20 Prozent oder mehr des globalen Bruttoinlandsproduktes ausmachen (vgl. Murray 2007).

Der globale Klimawandel, ausgelöst durch den anthropogenen Treibhauseffekt, wird die Menschheit zum Umdenken bewegen.

Eine Gruppe, die die drohende Gefahr schon längst erkannt hat und bereits an geeigneten Gegenmaßnahmen arbeitet, ist die Gruppe der NGOs, der Non-Governmental Organisations. Um sie geht es im nun folgenden Kapitel.

3. Nichtregierungsorganisationen

3.1. Definition des Begriffes NGO

Der Ausdruck NGO, die Abkürzung für Non-Governmental Organisation, erlebte seine Hochkonjunktur erst in den letzten Jahrzehnten, ähnlich dem Begriff Globalisierung (vgl. Ortner 2005).

Der Grund dafür ist, dass vermehrt private Organisationen in politischen Prozessen sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene tätig werden (vgl. Hirsch 1999).

Es besteht keine durchwegs einheitliche Definition des Begriffes.

NGOs vertreten die verschiedensten Ziele und Interessen. Das können umweltpolitische, religiöse, humanitäre, handelspolitische, künstlerische, feministische oder wissenschaftliche Ziele sein (vgl. Riedinger 2001).

Aufgrund der hohen Präsenz in den Medien gelten NGOs als relativ neue gesellschaftliche Akteure. Dabei haben sich die ersten NGOs bereits Anfang des 19. Jahrhunderts aus der Sklavenrechtsbewegung heraus entwickelt. Als Beispiele für NGOs könnte man auch schon die British and Foreign Anti-Slavery Society von 1823 oder die International Workers Association von 1864 bezeichnen. Aber erst seit 1945 hat der eigentliche Begriff NGO seine Verwendung gefunden (vgl. Ortner 2005).

Heute werden NGOs immer wichtiger. Sie vertreten die Interessen derjenigen, die sonst keine oder nur wenig Unterstützung erwarten können, diese aber dringend brauchen. Weiters nehmen sich NGOs Problemen an, die von der Politik, zum Teil auf Grund der Kollision mit wirtschaftlichen Interessen, nicht aufgegriffen werden.

Wie der Name Non-Governmental Organisation schon besagt, sind die NGOs in der Regel von Regierungen unabhängige Organisationen. Doch es gibt verschiedene Arten von NGOs, und einige sind sogar von staatlichen Förderungen abhängig. So zum Beispiel die GONGOS, governmental organized non governmental organizations und die QUANGOS, quasi non governmental organizations. Diese Organisationen werden von der Regierung finanziell unterstützt und oft auch zu ihrem Zwecke gelenkt (vgl. Hirsch 1999).

3.1.1. Definitionsansätze von NGOs

In der Praxis verschiedener Institutionen haben sich unterschiedliche Definitionsansätze für NGOs herausgebildet. Ich habe daraus die des Europarates und der Union of International Associations herausgegriffen.

3.1.1.1. Definition des Europarates

Am 24.4.1986 verabschiedete der Europarat ein „Europäisches Übereinkommen über die Anerkennung der Rechtspersönlichkeit internationaler nichtstaatlicher Organisationen“. Durch dieses Übereinkommen wurde den NGOs die Arbeit im internationalen Bereich erleichtert, da sie vorher jeweils nur in einem Staat rechtlich anerkannt waren, jedoch international tätig sind (vgl. Riedinger 2001).

Die Definition in Artikel 1 der Konvention bezieht sich nur auf „internationale nichtstaatliche Organisationen“ und lautet folgendermaßen:

„Dieses Übereinkommen ist auf Vereine, Stiftungen und andere private Einrichtungen (im Folgenden als "NGO" bezeichnet) anzuwenden, welche die Voraussetzung erfüllen:

- a) dass sie einen nicht auf Gewinn gerichteten Zweck von internationalem Nutzen haben,
- b) dass sie durch eine Rechtshandlung errichtet worden sind, die auf dem innerstaatlichen Recht einer Vertragspartei beruht,
- c) dass sie eine Tätigkeit ausüben, die sich in mindestens zwei Staaten auswirkt, und
- d) dass sie ihren satzungsgemäßen Sitz im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei und ihren Verwaltungssitz im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei haben.“

3.1.1.2. Definition der Union of International Associations (UIA)

Die folgenden Ausführungen beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Ortner (2005).

Die Union of International Associations (UIA) ist eine Plattform für internationale Organisationen, die 1907 gegründet wurde, um internationale NGOs zu vertreten. Sie gibt einen Überblick über Projekte und Statistiken im Zusammenhang mit internationalen Organisationen, und bringt jedes Jahr das „Yearbook of International Associations“ heraus.

Außerdem hat die UIA eine Definition für die Bestimmung von nichtstaatlichen Organisationen entworfen, bei der sieben Hauptindikatoren maßgebend für eine Abgrenzung sind. Diese sind folgende:

Ziele der NGO: Die Ziele einer nichtstaatlichen Organisation müssen internationalen Charakter aufweisen und die Aktivitäten müssen in mindestens drei Staaten durchgeführt werden.

Mitgliedschaft der NGO-Mitglieder: Die Mitgliedschaft kann individuell oder kollektiv sein und muss von Personen aus mindestens drei verschiedenen Staaten bestehen, welche alle ein volles Stimmrecht besitzen. Weiters muss die Möglichkeit der Mitgliedschaft allen ausreichend qualifizierten Individuen oder juristischen Personen möglich sein. Die Stimmrechte müssen derart vergeben werden, dass nicht eine einzelne Gruppe von Staatsangehörigen die Gruppe kontrollieren kann.

Struktur der NGO: Die NGO muss ein permanentes Büro besitzen und die Voraussetzungen für dauernde fortgesetzte Tätigkeiten muss gegeben sein. Weiters muss die Leitung der NGO regelmäßig durch die Mitglieder gewählt werden.

Leitung der NGO: Die Leitung der NGO muss zwischen Mitgliedern verschiedener beteiligter Länder rotieren.

Finanzen der NGO: Die finanziellen Beiträge der NGOs müssen aus mindestens drei Staaten stammen und es darf keine Gewinnerzielungsabsicht zugunsten der Mitglieder herrschen.

Beziehungen zu anderen Organisationen:

Juristische Personen können auch mit anderen Organisationen verbunden sein, wenn sie unabhängig bestehen und eine eigene Leitung haben.

Aktivitäten einer Organisation:

Die NGO muss tatsächlich aktiv, bzw. darf sie nicht länger als drei Jahre inaktiv sein

3.2. Die verschiedenen Organisationsformen von NGOs

3.2.1. Grassroots

Grassroots sind kleine Organisationen, die vorwiegend auf lokaler Ebene tätig sind und eng mit der jeweiligen Region oder Gemeinde zusammenarbeiten. Ein bekanntes Beispiel für diese Organisationsform ist die Bürgerinitiative. Meistens werden Grassroots gebildet, wenn ein zu bekämpfendes Übel in einer Gemeinde durch Aufklärungsarbeit der betroffenen Individuen verhindert werden kann.

Sie verfügen über geringe finanzielle Mittel und sind von der ehrenamtlichen Mitarbeit ihrer Beteiligten abhängig. Aufgrund dieser Gegebenheiten können Grassroots nicht auf internationaler Ebene mitmischen, doch übernehmen sie eine wichtige Rolle bei der Umsetzung von Zielen des internationalen Umweltschutzes, da sie unmittelbar mit der örtlichen Gemeinschaft verwurzelt sind.

Der Vorteil dieser Organisationsform ist, dass auf lokaler Ebene beschlossene Maßnahmen von den Betroffenen direkt umgesetzt werden können, und dass gezielte Aufklärungsarbeit betrieben werden kann. Charakteristisch für die Grassroots ist also die enge Verbindung zu den einzelnen Individuen. Wichtig für solche NGOs ist die Zusammenarbeit mit höhergestellten, professionelleren Organisationen. So kann auch Wissen zwischen den verschiedenen Ebenen ausgetauscht werden (vgl. Ortner 2005) und (vgl. Riedinger 2001).

3.2.2. Nationale NGOs

Nationale NGOs verfügen über hohen politischen Einfluss und eine starke Finanzkraft. Es kommt sehr oft vor, dass sie Mitglieder in internationalen Verbänden sind, und so ein Bindeglied zwischen der nationalen und der internationalen Ebene bilden. Durch die Mitgliedschaft bei internationalen Organisationen haben sie die Möglichkeit an internationalen Verhandlungen teilzunehmen und so auch international Einfluss auszuüben. Die teilweise erheblichen Unterschiede zwischen

den einzelnen nationalen NGOs findet man in ihrer unterschiedlichen Arbeits- und Wirkungsweise (vgl. Riedinger 2001).

3.2.3. Internationale NGOs

Eine der wichtigsten Eigenschaften einer internationalen NGO, kurz INGO, ist eine gut funktionierende Kommunikation. Internationalen NGOs wird häufig Beobachterstatus in politischen Verhandlungen eingeräumt, so können sie die politischen Entscheidungen beeinflussen. Oft handelt es sich bei diesen Organisationen um Netzwerke oder Verbände nationaler NGOs, und nicht um einheitlich internationale Organisationen mit direkter Mitgliedschaft von Organisationen. Diese Netzwerke werden durch eine Zentrale koordiniert. Internationale NGOs pflegen vermehrt die Zusammenarbeit mit Staaten. Beispiele für diesen Organisationstyp sind der World Wide Fund for Nature (WWF), die Friends of the Earth International (FoEI), oder Greenpeace International (vgl. Ortner 2005) und (vgl. Riedinger 2001).

Der WWF:

Der WWF ist ein sehr bekannter Vertreter aus der Gruppe der internationalen NGOs (INGOS). Er versucht durch regelmäßige Teilnahme an allen wichtigen Umweltkongressen seinen Einfluss durchzusetzen. Gegründet wurde das Netzwerk aus nationalen Organisationen in über 50 Staaten auf fünf Kontinenten 1961. 1997 betrugen die totalen Einnahmen über 90 Millionen US-Dollar, 30 Millionen davon waren Spenden. Der WWF setzt vorwiegend auf die Zusammenarbeit mit Staaten, und auch die Hälfte der Finanzierung kommt vom Staat. Für diese Abhängigkeit wird der WWF von anderen NGOs, die dies strikt ablehnen, kritisiert. Seit 1985 tätigte der WWF Investitionen in der Höhe von ca. 1,165 Millionen US-Dollar in 1 100 Projekten in 130 Ländern. Eine besondere Rolle spielte der WWF bei den Verhandlungen des Washingtoner Artenschutzübereinkommens. Weiters hat der WWF Konsultationsstatus beim Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen und der IMO (International Maritime Organization) (vgl. Riedinger 2001).

FoEI:

FoEI - Friends of the Earth International wurde 1971 gegründet und bildet die Zentrale eines Netzwerkes nationaler Organisationen, die sich dem Schutz der Erde und seiner natürlichen Ressourcen verschrieben haben. Das Netzwerk hat ebenfalls bei der IMO (International Maritime Organization) Konsultationsstatus und ist Beobachter bei der International Whaling Commission (vgl. Riedinger 2001).

3.2.4. Pressure Groups

Die Pressure Groups gehören zu den INGOs. Sie haben ihren Namen durch ihre Arbeitsweise erhalten. Diese Gruppen wollen mit Protestaktionen und medienwirksamen Auftritten die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Mit dieser Methode versuchen sie auf Missstände und Probleme aufmerksam zu machen und die Menschen für diese Probleme zu sensibilisieren. Die bekannteste Pressure Group, dank ihrer werbewirksamen Auftritte, ist wohl Greenpeace International (vgl. Ortner 2005).

Greenpeace International:

1971 wurde Greenpeace International gegründet. Damals verursachten UmweltaktivistInnen, die auf einem Schiff gegen die US-amerikanischen Atomtests protestierten, einen gewaltigen Medienrummel. Greenpeace International selbst ist keine juristische Person, sondern koordiniert die Aktivitäten des 1979 gegründeten Dachverbandes „Stichting Greenpeace Council“ und der Länderbüros und Unterorganisationen. Die jährlichen Einnahmen, die sich aus Spenden und Beiträgen zusammensetzen, betragen ca. 150 Millionen US-Dollar. Greenpeace International zählt ca. 1000 Beschäftigte in über 30 Ländern. Greenpeace International lässt immer wieder durch spektakuläre Aktionen aufhorchen und ist ein ernstzunehmender „Global Player“ durch die Teilnahme an internationalen Staatenkonferenzen und Vertragsverhandlungen und durch seine Beziehungen zu zwischenstaatlichen Organisationen. Konsultationsstatus besitzt Greenpeace International beim Wirtschafts- und Sozialrat und der IMO (International Maritime Organization). Außerdem hat die Organisation oft die Beobachterrolle bei diversen Vertragsstaatenkonferenzen. Zum Beispiel war Greenpeace International an den Verhandlungen zur Vienna Ozone Convention und zum Montreal Protocol maßgeblich beteiligt (vgl. Riedinger 2001).

3.2.5. Hybride NGOs

In hybriden Organisationen können nichtstaatliche, staatliche, als auch zwischenstaatliche Organisationen zusammenarbeiten. In dieser Organisationsform besitzen alle Mitglieder das gleiche Stimmrecht, was dazu führt, dass sich NGOs und souveräne Staaten auf dieselbe Stufe begeben (vgl. Ortner 2005).

Dadurch ergeben sich Möglichkeiten zum direkten Meinungsaustausch und zur engen Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen. Außerdem werden Vorschläge hybrider NGOs wohlwollender von den Staaten aufgenommen, als solche, die ohne staatliche Beteiligung gefasst wurden. Ein Beispiel für diese Organisationsform ist die „International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources“, kurz IUCN genannt, die am 5. Oktober 1948 als „International Union for the Protection of Nature“ gegründet wurde. Sie vereint 74 Regierungen, 105 Regierungsbehörden und über 700 NGOs, die mit internationalen Netzwerken von über 800 ExpertInnen zusammenarbeiten. Aus diesem Grund wird die IUCN so für ihre Expertise respektiert. Die IUCN war zum Beispiel 1973 bei der Entstehung der ersten Entwürfe des Washingtoner Artenschutzabkommens und wesentlich an der Entstehung der CIPRA, der Internationalen Alpenschutzkommission, beteiligt (vgl. Riedinger 2001).

3.2.6. Wissenschaftliche Institute

Da Umweltprobleme so komplex sind, bedarf es häufig der Expertise von WissenschaftlerInnen, die auf die Probleme und ihre Ursachen, bzw. Gegenmaßnahmen aufmerksam machen. WissenschaftlerInnen schließen sich oft in nichtstaatlichen Organisationen zusammen, um die Regierungen bei der Problemlösung beraten zu können. Als Beispiele seien der International Council of Scientific Unions (ICSU), das Scientific Committee on Antarctic Research (SCAR) und das International Institute for Environment and Development (IIED) genannt (vgl. Riedinger 2001).

3.3. Arten der Einflussnahme von NGOs auf politische Entscheidungen

Die Methoden der indirekten Einflussnahme stehen jeder NGO zur Verfügung, die direkte Einflussnahme ist jedoch nur beschränkt möglich und bleibt vielen NGOs verwehrt, weil der Zugang zu den Verhandlungen nicht immer und nicht allen NGO-VertreterInnen offen steht.

3.3.1. Indirekte Einflussnahme

Die Beeinflussungsstrategien der indirekten Einflussnahme sind unter anderem das Lobbying, das eine der wichtigsten Methoden für NGOs darstellt, um indirekt auf die internationalen Verhandlungen Einfluss zu nehmen, und die Initiation von Kampagnen und Gegengipfeln.

Die Kampagnen und Gegengipfel stellen einen Hebel dar, der öffentlichen Druck auf die Regierungen ausübt.

3.3.1.1. Das Lobbying

Der Begriff Lobby stammt vom lateinischen Wort „labium“, das Vorhalle, bzw. Wartehalle bedeutet. In diesen Räumen – so die historische Perspektive – „schaffen sich Verbände durch angestellte Lobbyisten direkte Kontakte zu Abgeordneten und suchen so Einfluss auf die Gestaltung der Gesetzesvorlagen“ (Schäfers 1998).

Unter Lobbying versteht man den Versuch der Beeinflussung von Entscheidungsträgern durch Dritte, die vom Entscheidungsprozess ausgeschlossen sind, mittels informeller Gespräche (vgl. Fischer 2005).

Diese Gespräche finden nicht am Verhandlungstisch statt, sondern in der Hotellobby oder einem anderen informellen Ort, nahe den Verhandlungen.

Lobbying kann als legitime Tätigkeit gesehen werden, bei der Verbände das Recht besitzen, Anregungen und Bemerkungen den politischen Organen vorzulegen.

Erfolgreiches Lobbying erfordert gute Qualität der bereitgestellten Informationen und die Kenntnis der Position der Delegierten. Kritik muss gezielt formuliert und beim richtigen Adressat platziert werden, um zu wirken. Außerdem spielen persönliche Kontakte, Fingerspitzengefühl und der richtige Zeitpunkt eine große Rolle. Natürlich

trägt es auch zum Erfolg bei, die richtigen Personen anzusprechen. Die NGOs sollten Kontakt mit solchen Staatsvertretern anstreben, die eine ähnliche Position wie die NGO vertreten. In diesem Fall spricht man von „like minded states“. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass sich die NGO-Vertreter an Delegierte wenden zu denen sie persönliche Kontakte pflegen, z.B. Delegierte aus den nationalen Verhandlungsprozessen (vgl. Brühl 2003).

Um beim Lobbying gute Ergebnisse zu erzielen, sind hohe Sachkenntnis und ein guter Überblick über den Entscheidungsprozess und die Zusammenhänge der Thematik Voraussetzung (vgl. Ortner 2005).

Die Eigenschaften des Lobbying laut Wörner (2004) sind:

- geringe Transparenz
- unterschiedliche Einflusschancen
- legitime Übermittlung branchenspezifischer Information
- Einsatz nicht legitimer Mittel
- äußerst selten sind: Erpressung, Bestechung und dauerhafte Kontakte

Das Lobbying kann als Tauschbeziehung zwischen der jeweiligen Interessengruppe und dem Staat angesehen werden.

Die Adressaten des Lobbying sind PolitikerInnen und bürokratische AkteurInnen (vgl. Wörner 2004).

Der Erfolg des Lobbying und die Häufigkeit der Kontakte kann nicht genau gemessen werden, da die Inhalte der Gespräche größtenteils geheim sind. Und keine der beiden Parteien das Gesicht verlieren möchte.

3.3.1.2. Kampagnen und Gegengipfel

Weitere Möglichkeiten für die NGOs die Politik indirekt zu beeinflussen, stellen die Abhaltung von Gegengipfeln und die Durchführung von Kampagnen dar.

NGOs versuchen mittels Kampagnen und Gegengipfeln das Interesse der Öffentlichkeit auf sich zu ziehen. So können sie öffentlichen Druck auf die Politik erzeugen, dem sich diese nicht gänzlich entziehen kann.

Um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zu erlangen, muss diese für ein bestimmtes Thema zuerst sensibilisiert werden. Das schaffen NGOs dadurch, dass sie mit Hilfe von medienwirksamen Auftritten Informationen verbreiten. Durch diese gezielte Information werden Probleme und Missstände aufgezeigt.

Kampagnen und Gegengipfel weiten den öffentlichen Druck global aus. Die Inhalte solcher Gipfel werden durch die Medien an die Öffentlichkeit gebracht. Die wichtigste Funktion, die diese Gegengipfel haben, ist die Verbreitung von Informationen und das Erklären und Verständlichmachen von komplexen Handlungsabläufen der eigentlichen Konferenzen. Die teils komplizierten Themen sollen der Öffentlichkeit verständlich gemacht werden und so eine gewisse Erwartungshaltung derjenigen gegenüber dem Verhandlungsergebnis hervorrufen. So soll die Politik beeinflusst, und die ansonst hinter verschlossenen Türen abgehaltenen Verhandlungen durch die NGOs an die Öffentlichkeit gebracht werden. Das mediale Interesse steigert auch den Bekanntheitsgrad der NGO, was sich positiv auf die Mitgliederzahlen und die finanziellen Mittel auswirkt. Die Vernetzung unterschiedlicher NGOs im Rahmen von Gegengipfeln garantiert einen Wissenstransfer und verbessert die Problembearbeitung (Ortner 2005).

Gegengipfel werden zudem häufig dazu benutzt, um transnationale Kampagnen zu initiieren oder zu verstärken (vgl. Brühl 2003).

3.3.2. Direkte Einflussnahme

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf Brühl (2003).

In den 1990er Jahren begannen sich die Türen, zu den früher rein zwischenstaatlichen Verhandlungen, für die NGOs zu öffnen.

Jetzt bekommen sie vermehrt, wenn auch stark variierende Teilnahmerechte. NGOs haben so die Möglichkeit ihre Informationen, Argumente, Standpunkte, Forderungen und Ideen unter die StaatsvertreterInnen zu bringen.

Außerdem können die NGOs die Öffentlichkeit über den Verlauf von Verhandlungen besser informieren, wenn sie diese verfolgen dürfen.

Auch internationale Organisationen öffnen zunehmend ihre Türen für NGOs.

Laut Brühl sind die Charakteristika der jeweiligen Verhandlungssituation, sowie der Konfrontationsgrund, entscheidend für den Grad der Öffnung der Verhandlungssysteme.

Weiters vertritt Brühl im Hinblick auf die Teilnahmerechte folgende Hypothese: „Je stärker der Ressourcenbedarf in einer bestimmten Verhandlungssituation ist und je weniger konfrontativ diese Situation ist, desto mehr Teilnahmerechte bekommen NGOs in Verhandlungen“.

Wenn NGOs an formellen Sitzungen teilnehmen, so können sie inzwischen meistens auch Reden halten oder schriftliche Stellungnahmen verteilen. Ein Stimmrecht bei internationalen Verhandlungen haben NGOs jedoch nicht.

Nach Meinung von Brühl nehmen die Teilnahmerechte von NGOs bei internationalen Verhandlungen generell zu, allerdings werden sie in bestimmten Verhandlungssituationen wiederum teilweise zurückgenommen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Trend hin zu erweiterten Teilnahmerechten für NGOs geht.

Fraglich ist, ob er sich auch durchsetzen wird. Zu bestimmten Verhandlungen haben NGOs nur beschränkt Zugang, und in einzelnen Situationen werden sie sogar des Raumes verwiesen.

Die Einbeziehung von NGOs in Verhandlungen stellt einen Ausdruck veränderter Akteurskonstellation in den internationalen Beziehungen dar.

Brühl stellt die Frage, warum Staaten freiwillig neue Akteure in die Verhandlungen mit einbeziehen wollen. Denn die Erweiterung der Teilnahmerechte macht die Kosten für eine Verhandlung intensiver und verlangsamt sie auch.

3.4. NGOs als Implementationsgehilfen

Sind erst einmal Maßnahmen von den RegierungsvertreterInnen vereinbart worden, ist die Mitwirkung von NGOs bei der Einhaltung dieser ein wichtiger Punkt zur Erreichung der angestrebten Ziele. Die gut ausgebildeten und äußerst motivierten MitarbeiterInnen der NGOs sind hier eine große Stärke. Weiters ist die Durchführung von bestimmten Projekten von NGOs auch längerfristig möglich, da sie nicht wie die

Regierungen von zeitlich begrenzter Dauer sind (vgl. Brühl 2003) und (vgl. Ortner 2005).

3.5. Die Bildung von Netzwerken nichtstaatlicher Organisationen

Häufig bilden nichtstaatliche Organisationen untereinander transnationale Netzwerke. Begünstigt wird dieser Trend durch die fortschreitende Entwicklung der Kommunikation. Durch das Internet ist die Kommunikation auf der ganzen Welt einfacher und Organisationen aus aller Welt rücken näher zusammen. Wenn eine große Anzahl von NGOs ihre Ressourcen vereint, können sie mehr Druck ausüben, um ein gemeinsames Ziel zu verfolgen. So gesehen sind Netzwerke für NGOs äußerst wichtig, um Einfluss auf die Regierungen auszuüben. Die Zunahme von internationalen Staatenkonferenzen begünstigt das Wachstum von Netzwerken ebenso, denn bei diesen Gelegenheiten kommen die nichtstaatlichen Organisationen miteinander in Kontakt (vgl. Riedinger 2001).

Die Zusammenschlüsse zu transnationalen Netzwerken von NGOs können für kurze, mittlere oder längerfristige Dauer angelegt sein.

Laut Riedinger (2001) unterscheidet man formelle und informelle Netzwerke:

3.5.1. Formelle Netzwerke

- Internationale NGOs mit der inneren Struktur von nationalen NGOs, über Ortsgruppen, bis hin zu Grassroots können formelle Netzwerke bilden.
Solche Netzwerke haben eine eigene Verfassung, eigene Mitarbeiter, eine homogene Mitgliedschaft, sowie homogene Ziele.
Beispiele dafür sind die FoEI, Greenpeace International und der WWF.
- Auch Dachorganisationen mit eigener Verfassung und eigenen Mitarbeitern, die eine homogene Repräsentanz aber eine heterogene Mitgliedschaft, aus beispielsweise wissenschaftlichen Organisationen, Pressure Groups oder Regierungsstellen vorweisen, stellen ebenfalls formelle Netzwerke dar.
Beispiele für diese Form sind: die IUCN, der ASOC, und das Climate Action Network (CAN)

- Weiters gehören auch Koalitionen nichtstaatlicher Organisationen, die lediglich Netzwerke für ihre Mitglieder darstellen, zu den formellen Netzwerken.
Bsp.: ELC – koordiniert Verbindungen zwischen: NGOs und UNEP
ANEN Netzwerk der afrikanischen Umwelt-NGOs

3.5.2. Informelle Netzwerke

Informelle Netzwerke verfügen über keine förmliche Verfassung und keine eigenen Angestellten. Sie stellen die direkte Kommunikation zwischen verschiedenen Organisationen her.

Informelle Netzwerke entstehen hauptsächlich vor und während internationaler Konferenzen. Dann entschließen sich viele NGOs zusammenzuarbeiten, um mehr zu erreichen.

- Koalitionen von NGOs, die aus homogenen Verbindungen gleich gesinnter NGOs bestehen, aber keine förmliche Struktur besitzen und daher nur einen lockeren Zusammenschluss bilden, stellen ein informelles Netzwerk dar.
- Reine Kommunikationssysteme oder elektronische Netzwerke, die nur dem Informationsaustausch dienen, gehören ebenfalls in diese Gruppe.

Zusammenfassung der Funktionen von Netzwerken:

- Erleichterung der Kommunikation und Kooperation zwischen gleich gesinnten NGOs
- Austausch von Informationen und Meinungen
- Profitieren von Erfahrungen
- leichteres Ausarbeiten von Strategien und gemeinsamen Positionen
- gegenseitige Gewährung technischer Unterstützung
- gegenseitige Ausbildung und Teilung von Spezialisten
- effektive Weiterleitung der Finanzmittel
- bessere und leichtere Kontrolle des Verhaltens von Staaten

Netzwerke konzentrieren die Kräfte der NGOs, führen die Ressourcen zusammen, steigern die Kapazität und die Effektivität der Arbeit. Durch Netzwerke bekommen auch die nationalen NGOs die Möglichkeit mitzureden. Der Erfolg solcher Netzwerke

ist vom Charakteristikum des jeweiligen Gegenstandes und der Struktur der Netzwerke abhängig. Innerhalb der Netzwerke sollte eine gemeinsame Identität vorhanden sein. Außerdem hat man mehr Erfolg mit neuen Ideen, wenn sie an bereits verbreitete angeschlossen werden können (vgl. Riedinger 2001).

3.7. Global 2000 und Greenpeace Österreich

Ich habe zwei NGOs für diese Arbeit ausgewählt, deren Einfluss ich auf die österreichische Klimapolitik untersuchen möchte. Dabei handelt es sich um Global 2000 und Greenpeace Österreich. Ich habe mich für diese beiden Umweltschutzorganisationen entschieden, da sie sich aktiv bei der österreichischen Verkehrspolitik engagieren. Außerdem sind diese beiden Organisationen schon seit ihrer Gründung eng miteinander verbunden. Auch konnte ich keine andere NGO finden, die sich mit dem Verkehrsproblem in Österreich beschäftigt.

3.7.1. Die Geschichte von Global 2000 und Greenpeace Österreich

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf Global 2000 und Greenpeace Österreich (2007).

1982 wollen der Wiener Student Michael Undorf, der WU-Dozent und „Friends of the Earth Österreich“-Begründer Gernot Neuwirth und die deutsche Studentin Jasna Sonne Greenpeace Österreich gründen.

Die Greenpeace Zentrale in England ist jedoch nicht sehr begeistert von einer österreichischen Zweigstelle. Dafür sei das Land zu klein und zu unwichtig.

Also gründen die drei engagierten UmweltaktivistInnen zu Beginn erst einmal den Verein „Freunde von Greenpeace“.

Aus Ärger über das Desinteresse von Greenpeace International nennt sich ein Teil der Organisation zwischenzeitlich „Global 2000“.

Im Dezember wird das „Freunde von“ einfach aus dem Namen gestrichen und „Greenpeace Österreich“ entsteht, ohne Erlaubnis der Zentrale in England. Zum Glück für die Gründer merkt es niemand. „Global 2000“ und „Greenpeace Österreich“ bleiben weiter eine Personalunion.

Im Jänner 1983 startet Greenpeace Österreich eine erfolgreiche Kampagne, die sich für ein Importverbot von Robbenfellen ausspricht.

Gemeinsam mit der deutschen Greenpeace-Abspaltung „Robin Wood“ wird eine Aktionswoche zu dem Thema „Saurer Regen“ durchgeführt.

Im März zeigt die große Zentrale doch Interesse und David McTaggart, der Gründer von Greenpeace, kommt nach Wien, um sich mit den österreichischen Umweltschützern zu treffen.

McTaggart führt eine klar strukturierte Organisation. Er achtet auf eine hierarchische Struktur mit strengen Regeln, damit die Organisation professionell geführt werden kann, und dass sehr große Engagement, die globale Gesamtsicht und das Organisieren von Spenden-Millionen unter ein Dach gebracht werden können.

Eigentlich ist Greenpeace eine Meeresorganisation und Österreich als Binnenland ist für den Greenpeace-Vater wenig interessant, doch Österreichs Nähe zum Eisernen Vorhang weckt sein Interesse. Greenpeace International möchte sich in Russland niederlassen, und damit ist der Standort Österreich von Bedeutung. Von hier aus können die Aktionen durchgeführt werden.

Im Mai kommt es zu einem Lizenzvertrag mit Greenpeace International.

Der strenge Vertrag und die vielen Pflichten und Rechte lösen unter den Mitgliedern Widerwillen aus. Zum Beispiel ist der Markenname Greenpeace streng geschützt.

So kommt es zum endgültigen Bruch und einige Mitglieder spalten sich mit dem völlig unabhängigen Verein Global 2000 ab. Michael Undorf, Ingmar Höbarth, Jasna Sonne und einige andere verlassen somit Greenpeace Österreich.

Global 2000 macht selbst bestimmte Umweltpolitik mit österreichischen Schwerpunkten.

Herbert Witschnig, Toni Gschöpf, Christl und Klaus Palich unterschreiben den Lizenzvertrag mit Greenpeace International und bilden den neuen Vorstand des Vereins Greenpeace Österreich.

3.7.2. Global 2000

Die folgenden Ausführungen beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf Global 2000 (2007).

Global 2000 rüttelt erstmals im April 1983 mit spektakulären Aktionen Österreich wach. Die erste Aktionswoche widmete sich dem Thema des sauren Regens. Unter höchstem körperlichen Einsatz wurden die drei Schornsteine der Sondermüllverbrennungsanlage EBS in Wien, die kalorischen Kraftwerke Wien-Simmering und Kufstein erklommen, sowie die Spitze des Wiener Stephansdomes bestiegen. Mit Hilfe von riesigen Transparenten wurde öffentlichkeitswirksam auf die steigende Luftverschmutzung aufmerksam gemacht.

Die Industrie reagierte in den Folgejahren. Fast alle kalorischen Kraftwerke wurden mit Filteranlagen und Kraftwärmekoppelungen ausgestattet.

Im Dezember 1984 engagiert sich Global 2000 aktiv bei der Besetzung der Hainburger Au, und hilft so mit den Bau eines Kraftwerkes zu verhindern.

Weitere Kampagnen der Organisation betreffen die Grundwasservergiftung in der Mitterndorfer Senke (Fischer Deponie), den Import von Tropenholz (Regenwald-Kampagne), den Ost-Transitverkehr, die Themen Asbest und Ozon, eine internationale Konferenz zum Thema „Ökologischer Wiederaufbau in Osteuropa“, der Kampf gegen die Atomkraftwerke Mochovce und Temelín, die Kennzeichnungspflicht von Strom, eine Anti-Gen-Kampagne, eine Kampagne gegen Hormonfleisch und vieles mehr.

2006 brachte Global 2000 die PolitikerInnen mit gezielter Informationsarbeit und der Mail-Aktion „Feinstaubopfer“ zum Handeln.

Außerdem wurde die Plakataktion „Raus aus dem Auto – rein ist die Luft“ mit Unterstützung von Thomas Muster gestartet. Die Umweltschutzorganisation brachte die Broschüren „Feinstaub und Ozon“ und „Verkehr“ heraus.

Weiters setzte sich Global 2000 gegen den Bau des Transitautobahntunnels in der Lobau ein, einerseits mit Hilfe von intensiver Pressearbeit, andererseits auch mit Protesten.

Global 2000 ist seit 1999 Mitglied des Netzwerkes Friends of the Earth International (FoEI).

Friends of the Earth International ist ein internationales Ökonetzwerk mit über 5000 lokalen AktivistInnengruppen in 60 Ländern.

Global 2000 ist eine Pressure Group, die gewaltfrei und mit demokratischen Mitteln arbeitet. Die Organisation erzeugt öffentlichen Druck, um ökologische Lösungen umzusetzen und spricht sich entschieden gegen jede Form von Diskriminierung, Faschismus und Diktatur aus.

Die NGO greift österreichrelevante Umweltthemen auf und bringt diese, wenn notwendig, auf eine internationale Ebene. Sie agiert unabhängig und hält Distanz zu Parteien, Regierungen und der Wirtschaft.

Global 2000 achtet auf eine ausgewogene Medienarbeit und unterhält gleichzeitig unabhängige Kommunikationskanäle.

Die Organisation möchte mittels Massenmedien auf politische Entwicklungen reagieren und interessante Inhalte an die Öffentlichkeit bringen.

Die Medienarbeit dominiert das tägliche Geschehen. So wird einmal in der Woche eine Presseausschreibung verfasst, monatlich finden Pressekonferenzen statt und mindestens einmal im Monat, aber auch öfter, finden Aktionen statt.

Ebenfalls fast wöchentlich werden Lobbyingkontakte geknüpft und an Konferenzen und Veranstaltungen teilgenommen (vgl. Drössler 1994).

3.7.3. Greenpeace Österreich

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf Greenpeace Österreich (2007).

Die Arbeit von Greenpeace Österreich beginnt fast bei Null. Die Kontrolle durch die Zentrale ist sehr gering, sodass die Organisation eigentlich frei entscheiden kann, aber auch die Unterstützung ist sehr gering. Außer einem kleinen finanziellen Vorschuss gibt es am Anfang kaum Unterstützung.

Die ersten Aktionen von Greenpeace Österreich sind die Proteste gegen den Walfang vor der brasilianischen Botschaft, gegen Atomwaffen vor der russischen Botschaft und bei der Fischereikonferenz.

Weiters engagiert sich Greenpeace Österreich bei einer Aktion gegen den sauren Regen, die in acht Ländern durchgeführt wird und bei der Besetzung der Hainburger Au, um den Kraftwerksbau zu verhindern.

Die Proteste der Umweltschutzorganisationen fruchten: Die Auwälder werden zehn Jahre später zum Nationalpark erklärt.

Global 2000 und Greenpeace Österreich sind zwei aktive und hoch motivierte nationale NGOs, die sich sehr für den Klima- und Umweltschutz in Österreich engagieren.

Es ist wichtig, dass sich neben der Regierung auch noch eine andere Gruppe für den Schutz des Klimas einsetzt und so immer wieder die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf das Problem lenkt und die PolitikerInnen unter Druck setzt.

Die angestrebten Ziele sind oft hoch und der Weg dahin beschwerlich. Die Organisationen sind zum überwiegenden Teil von Spendengeldern und freiwilligen MitarbeiterInnen abhängig. Außerdem ist, wie schon erwähnt, die Teilnahme an Verhandlungen und Konferenzen der Regierungen nur sehr selten uneingeschränkt möglich. Aber gerade die NGOs können viel zum Problemlösungsprozess beitragen. In ihren Reihen sind ausgezeichnete Experten für dieses Thema zu finden.

Trotz der vielen Hindernisse überzeugen sie immer wieder durch ihre Expertise, optimal durchgeführte Kampagnen und gute Zusammenarbeit mit den Medien.

Im nächsten Kapitel geht es um die Klimapolitik im Allgemeinen und in Österreich im Speziellen, wobei besonders auf die Verkehrspolitik eingegangen wird.

4. Die Klimapolitik

Wie schon in den vorhergegangenen Kapiteln erläutert wurde, ist der Klimawandel ein globales Problem und stellt eine enorme Herausforderung für alle Staaten weltweit dar. Globale Lösungen müssen angestrebt werden, um den Temperaturanstieg in der Atmosphäre aufzuhalten. Einige Nationen, stellen sich dem Problem und versuchen an einer Entschärfung des anthropogenen Treibhauseffektes zu arbeiten.

Die folgende Aufzählung stützt sich auf Formayer und Kromp-Kolb (2005):

1979 fand in Genf die erste Weltklima-Konferenz statt. Die Teilnehmer, hauptsächlich Wissenschaftler aber auch Behördenvertreter, einigten sich unverbindlich darauf, die durch den anthropogenen Treibhauseffekt ausgelösten Klimaveränderungen, die dem Wohlbefinden der Menschen schaden könnten, zu identifizieren und ihnen vorzubeugen.

Auf der Umweltkonferenz 1988 in Toronto waren auch erstmals Regierungsvertreter anwesend. Die Teilnehmer verpflichteten sich dazu, die CO₂- und andere Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2005 um 20% zu reduzieren, gemessen an den Werten von 1988.

1990 fand in Genf die zweite Weltklima-Konferenz statt. Auf dieser wurde eine Deklaration verabschiedet, die die Forderung nach einer Klimakonvention im Rahmen der Vereinten Nationen beinhaltete.

1992 einigten sich 154 Staaten auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro auf die UN-Klimarahmenkonvention (UN-FCCC, Framework Convention on Climate Change). Diese ist seit dem Inkrafttreten im März 1994 die Grundlage nationaler und internationaler Klimaschutzpolitik. In dieser UN-Klimarahmenkonvention wurden jedoch keine verbindlichen Zielsetzungen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beschlossen, sondern nur das allgemeine Ziel eines stabilen Weltklimas. Die Treibhausgas-Konzentration in der Atmosphäre sollte stabilisiert und die wirtschaftliche Entwicklung trotzdem vorangetrieben werden.

Auf den darauf folgenden jährlichen Verhandlungen, den COPs (Conference of the Parties to the UNFCCC), sollen die Unterzeichnerstaaten schrittweise die notwendigen Maßnahmen zur Zielerreichung und Sanktionen bei nicht erfolgter Umsetzung festlegen.

Die ersten beiden COPs, 1995 in Berlin und 1996 in Genf, führten noch nicht zum gewünschten Ziel.

Erst auf der 1997 in Kyoto stattfindenden Konferenz wurde unter den Industrie- und Transformationsländern ein Klimaschutzprotokoll vereinbart.

Dieses sieht die konkrete Reduzierung von sechs Treibhausgasen (CO₂, CH₄, N₂O, FKW, HFKW, SF₆) vor.

Es wurde vereinbart, dass im Zeitraum von 2008-2012 die Treibhausgasemissionen der Industrienationen um durchschnittlich 5,2%, auf der Basis von 1990, reduziert werden sollen.

Die Entwicklungsländer wurden nicht zu Emissionsreduktionen verpflichtet, weil sie bisher wenig zum Treibhauseffekt beigetragen haben und ihnen die wirtschaftliche Entwicklung erleichtert werden soll.

Darüber hinaus wurden auch noch so genannte „Flexible Mechanismen“ vereinbart (JI - Joint Implementation⁴, CDM - Clean Development Mechanism). Diese ermöglichen es die Reduktionsverpflichtungen teilweise durch Projekte in anderen Ländern zu realisieren.

Weiters wurde der Anstoß zu einem Handelssystem mit Emissionsrechten gesetzt (Emission Trading).

1998 auf der COP in Buenos Aires hätten die genauen Modalitäten des Kyoto-Protokolls festgelegt werden sollen, stattdessen wurde nur ein Zeitplan für die weitere Vorgehensweise ausgehandelt.

Das Kyoto-Protokoll tritt erst dann in Kraft, wenn mindestens 55 Staaten, die mindestens 55% der CO₂-Emissionen der Industrieländer produzieren, das Protokoll unterzeichnen und auch ratifizieren.

2001 erklärten die USA, dass sie das Kyoto-Protokoll nicht ratifizieren werden, mit der Begründung, dass der Großteil der Welt davon ausgenommen ist, und dass das Protokoll nicht den wirtschaftlichen Interessen der USA entspricht. Australien weigerte sich ebenfalls zu unterschreiben.

Am 23. März 2002 ratifizierte mit Island der 55. Vertragsstaat das Protokoll, und somit war die erste Bedingung zum Inkrafttreten des Vertrages erfüllt (vgl. Murray 2007).

Am 18. November 2004 ratifizierte auch Russland das Kyoto-Protokoll. So trat am 16. Februar 2005 der Vertrag endgültig in Kraft. 136 Staaten mit 61,6% der vom Protokoll vorgeschriebenen Treibhausgasemissionen hatten es ratifiziert und damit die 55% Hürde überwunden (vgl. Formayer und Kromp-Kolb 2005).

Die EU erbringt ihr Reduktionsziel als Ländergruppe und musste daher intern eine Vereinbarung finden, welches Land nun wie viel an Treibhausgasemissionen einsparen muss. Die EU-Umweltminister einigten sich auf einen Teilungsschlüssel, das so genannte Burden-Sharing-Agreement, das es einigen Ländern erlaubt, ihre Emissionen weiterhin zu erhöhen, einige Länder zur Stabilisierung und einige zur Reduktion der Emissionen verpflichtet (vgl. Kratena und Schleicher 2001).

	Prozentveränderung 1990-1999		Angestrebte Veränderung in % bis 2008-2012 unter Kyoto-Protokoll und EU Burden Sharing
	CO ₂	Sechs Gase	
Belgien	+2,6	+2,8	-7,5
Dänemark	+7,4 (-4,0)	+4,0 (-4,6)	-21,0
Deutschland	-15,4	-18,7	-21,0
Finnland	+2,8	-1,1	0,0
Frankreich	+5,0	-0,2	0,0
Griechenland	+16,7	+16,9	+25,0
Großbritannien	-8,9	-14,0	-12,5
Irland	+32,7	+22,1	+13,0
Italien	+4,3	+4,4	-6,5
Luxemburg	-46,3	-43,3	-28,0
Niederlande	+8,0	+6,1	-6,0
Österreich	+5,9	+2,6	-13,0
Portugal	+31,2	+22,4	+27,0
Spanien	+24,3	+23,2	+15,0
Schweden	+2,5	+1,5	+4,0
EU insgesamt	-1,6	-4,0	-8,0

Abb. 3.: Tatsächliche Emissionen und Reduktionsziele der Europäischen Union
(Kratena und Schleicher 2001)

(Die in Klammern gesetzten Werte für Dänemark berücksichtigen die
Kompensation aus der grenzüberschreitenden Elektrizitätserzeugung.)

Aus wissenschaftlicher Sicht reichen die Reduktionsziele des Kyoto-Protokolls bei weitem nicht aus, um die Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre zu stabilisieren. Wie die Erfahrung zeigt, sind die Bemühungen der meisten Staaten die Reduktionsziele einzuhalten, nicht konsequent genug. Außerdem kritisieren Umweltschützer, dass Sanktionen für Verstöße im Protokoll fehlen. Darüber hinaus unterliegen einige Schwellenländer, wie China und Indien, keinen Reduktionsverpflichtungen, aber sehr bald werden genau diese Nationen zu den größten Treibhausgasemittenten gehören (vgl. Murray 2007).

Trotz dieser schlechten Aussicht wurde ein erster Schritt in die richtige Richtung unternommen. Man muss das Kyoto-Protokoll als Symbol dafür sehen, dass die Menschen die Problematik des Klimawandels verstanden haben und auch bereit sind etwas dagegen zu unternehmen.

4.1. Die österreichische Klimapolitik

Österreich galt lange Zeit als eines der umweltfreundlichsten Länder der Welt. In den letzten Jahren stiegen allerdings auch hier die Treibhausgasemissionen drastisch an. In der Umweltpolitik gibt es laut herrschender Meinung viele Defizite, die es auszugleichen gilt.

Eine der Aufgaben Österreichs besteht darin, die Beschlüsse und Verträge, die auf internationaler Ebene vereinbart werden, so rasch wie möglich umzusetzen. Dazu müssen geeignete Maßnahmen im eigenen Land gefunden werden.

Gefordert wird, dass die Treibhausgase stark reduziert werden, ohne dabei große, soziale Einbußen in Kauf nehmen zu müssen.

Im Jahr 2002 ratifizierte Österreich das Kyoto-Protokoll.

Laut dem Burden-Sharing-Agreement der EU, das sich auf das Kyoto-Protokoll stützt, muss Österreich seine Emissionen bis 2012 um 13% verringern (Basisjahr 1990) (vgl. Kratena und Schleicher 2001).

Die folgende Aufzählung stützt sich, wenn nicht anders angegeben, auf den Umweltdachverband (2004):

Im Juni 2002 wurde von der österreichischen Bundesregierung die „Klimastrategie Österreichs 2008-2012“ beschlossen. Diese stellt ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Reduzierung der Treibhausgase dar, um das Kyoto-Ziel zu erreichen.

2003 wurde das Forschungsprogramm „Startprojekt Klimaschutz“, kurz StarClim, initiiert. Dieses liefert jedes Jahr Berichte über Klimaveränderungen und extreme Wetterereignisse in Österreich.

Ein Eckpfeiler der österreichischen Klimapolitik ist unter anderem die EU-Ökostromrichtlinie (RL 2001/77/EG), die auf nationaler Ebene durch das Ökostromgesetz (BGBl. 149/2002) umgesetzt wurde. Laut diesem Gesetz soll der Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien bis 2010 von 70% auf 78,1% erhöht werden.

Im Elektrizitätswirtschafts- und –organisationsgesetz (ELWOG) (BGBl. I Nr. 143/1998, i.d.F. BGBl. I Nr. 104/2003) wurde vereinbart, dass 4% der gesamten Stromproduktion bis 2008 von erneuerbaren Energieträgern erbracht werden sollen. Eine weitere Richtlinie der Europäischen Union, die EU-Biotreibstoffrichtlinie (RL 2003/30/EG), will den Marktanteil von Biotreibstoff am gesamten Treibstoffmarkt steigern, und zwar auf 5,75% bis zum Jahr 2010.

Das Emissionszertifikatsgesetz bildet die Grundlage für den Handel mit Industrie-Emissionen innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten ab 01.01.2005 und setzt somit die EU-Richtlinie über den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (RL 2003/87/EG) um (vgl. Umweltdachverband 2004).

Die angeführten Programme und Strategien sind nur ein kurzer Ausschnitt aus einer großen Summe. Die ersten haben bereits begonnen, doch ob es reichen wird, um eine Senkung der Emissionen zu bewirken, wird sich zeigen.

Trotz allem hinkt die österreichische Klimapolitik ihren auferlegten Zielen weit hinterher. Die ins Leben gerufenen Projekte lassen hoffen, doch sind ihre Ziele meist zu niedrig angesetzt.

Die Politiker haben sich viel vorgenommen und wollen sich für den Klimaschutz einsetzen, doch auf große Worte folgen nur sehr beschwerlich Taten.

Noch länger wird sich distanziertes Verhalten von der Regierung zum Thema Klimapolitik auf Grund des Drucks der Europäischen Union nicht weiter betreiben lassen. Die EU will eine möglichst rasche Ratifizierung des Kyoto-Protokolls erreichen, damit sie glaubwürdig die Führungsrolle in der globalen Klimapolitik einnehmen kann (vgl. Schleicher und Kratena 2001).

4.2. Die österreichische Verkehrspolitik

4.2.1. Das österreichische Verkehrssystem

Das österreichische Verkehrssystem ist autogerecht aufgebaut. Anstatt effizient und energiesparend, werden die Menschen immer aufwändiger, weiter und teurer transportiert.

1971 legte jeder Österreicher im Durchschnitt 21 km am Tag zurück, 1995 waren es schon 37 km pro Tag und die Prognose für 2020 liegt bei 56 km pro Tag. Ungefähr 2/3 dieser Wegstrecken werden mit dem eigenen Pkw zurückgelegt. Jährlich steigen rund 100 000 Menschen von den energiesparenden, öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Auto um. Die Kosten des Verkehrssystems betragen derzeit 75 Milliarden Euro. Durch den ständig wachsenden Pkw-Verkehr steigt der Energieverbrauch die letzten 40 Jahre kontinuierlich an und begünstigt damit das Problem des Klimawandels (vgl. Rauh 2001).

Jahrzehntelang wurde das Infrastrukturangebot für den energieaufwändigen Lkw-, Pkw- und Flugverkehr intensiv gefördert. Ganz besonders ist das anhand des Autobahnbaus zu beobachten.

Gemessen an der Bevölkerungszahl besitzt Österreich in der Europäischen Union das größte und teuerste Autobahnnetz. Vor allem außerhalb der Ballungsräume übersteigt das Angebot bei weitem die Nachfrage. Rund 1/3 der Autobahnen ist nur gering ausgelastet. Und zwar so gering wie das Auslastungsniveau einer Bundesstraße. (Zwischen 7000 und 20 000 Kraftfahrzeuge befahren pro Tag diese Autobahn Teile.) Bei der Bahn würde man solch unrentablen Strecken sofort auflassen.

Die Auto- und Baulobby ist trotzdem für einen Ausbau der Straßen. In das Lückenschlussprogramm sollen bis 2009 etwa 2,4 Milliarden Euro investiert werden. Die Vergangenheit zeigt, dass Lückenschlussprogramme zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit zu einer Erhöhung des CO₂-Ausstoßes führen. Auch der Generalverkehrsplan des Verkehrsministeriums sieht einen großzügigen Ausbau des Straßennetzes vor (vgl. Rauh 2001).

Einer der Hauptgründe warum sich in Österreich die Verkehrspolitik so zugunsten des Straßenverkehrs entwickelt hat, ist die große Nachfrage der Wähler in den letzten Jahrzehnten nach privater Mobilität (vgl. Salát, 1996).

Doch heute ist es nicht mehr sinnvoll die Verkehrspolitik allein anhand der Nachfrage zu gestalten. Es müssen neben den Interessen der Wirtschaft und der Gesellschaft auch die Umwelt und der Klimaschutz berücksichtigt werden.

Der Verkehrsminister muss die Regierungsinteressen berücksichtigen, und auch versuchen einen Interessensausgleich mit den Interessenvertretungen herbeizuführen.

Außerdem ist es besonders schwer bei der herrschenden Kompetenzvielfalt in Österreich ein rationales verkehrspolitisches Zielsystem umzusetzen (vgl. Salát 1996).

Der VCÖ führt regelmäßig in Kooperation mit dem OGM das VCÖ-Verkehrsradar durch. Bei dieser Befragung im Jahr 2006 wurde die Bevölkerung danach gefragt, für wen sich die Verkehrspolitik ihrer Meinung nach am meisten einsetze. Am häufigsten nannten die ÖsterreicherInnen mit 33% die AutofahrerInnen, danach kamen mit 19% die Lkw-FrächterInnen und ebenfalls mit 19% die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel und am wenigsten Einsatz empfinden die ÖsterreicherInnen für die FußgängerInnen. Der Verkehrsminister wird also als Autominister wahrgenommen (vgl. VCÖ 2006).

4.2.1.1. Historische Entwicklung

Im geopolitischen Umfeld Österreichs kam es in den letzten eineinhalb Jahrzehnten zu großen Veränderungen, denen sich auch die Verkehrspolitik nicht entziehen kann.

Die folgende Aufzählung beinhaltet besondere Eckpunkte dieser Entwicklung und stützt sich auf das BMVIT (2007):

- der Fall des Eisernen Vorhangs
- der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, und deren Erweiterung
- die Globalisierung der Märkte
- die zunehmende Arbeitsteilung der Wirtschaft
- der unaufhaltsame Wandel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft
- die fortschreitende Deregulierung und Liberalisierung, insbesondere im öffentlichen Verkehr und im Schienenbereich
- der Siegeszug der neuen Informationstechnologien
- die zunehmende Bedeutung der Freizeit
- die drohende Überalterung und andere demografische Veränderungen
- viele offene und verborgene Umweltprobleme
- ständige Engpässe in den öffentlichen Haushalten

Seit den Neunzigerjahren sind wichtige Aspekte für die Verkehrspolitik, wie die räumliche Integration Österreichs und Positionierung in den kontinentalen Verkehrsnetzen und die Verkehrsanbindung an unsere unseren EU-Nachbarn, hinzugekommen. Die Standortqualität österreichischer Wirtschaftszentren muss grenzüberschreitend gesichert werden. Logistische Infrastruktur und Dienstleistungen werden aufgebaut, vermehrt Verkehrstelematik⁵ eingesetzt und außerdem innovative Finanzierungskonzepte im Einklang mit den Kriterien von Maastricht entwickelt (vgl. BMVIT 2007).

4.2.1.2. Aktuelle Österreichische Verkehrspolitik

2001/02 wurde ein Generalverkehrsplan für Straße, Schiene und Wasserstraße erstellt, der alle Verkehrsträger in einem Ressort zusammenfassen soll. Dieser Plan regelt den Bereich Infrastruktur. In erster Linie soll er eine wachsende Verkehrsnachfrage bewältigen (vgl. BMVIT 2007).

Der Österreichische Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der Masterplan stellen die Konkretisierung des österreichischen Gesamtverkehrskonzepts 1991 dar. Die Ziele der österreichischen Verkehrsplanung sind die strategische Umweltprüfung, und die Bedürfnisse der Wirtschaft wahrzunehmen (vgl. Schäfer 2000).

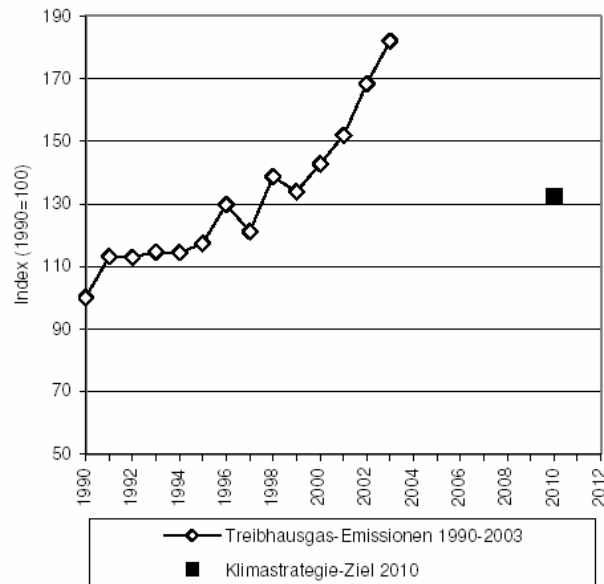


Abb. 4: Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr (Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Zieles 2008-2012)

4.3. Der Einfluss der NGOs auf die Klimapolitik

Der Einfluss und die Effektivität der NGOs stehen in engem Zusammenhang mit dem Selbstverständnis und der Arbeitsweise der jeweiligen Organisation (vgl. Kohout und Mayer-Tasch 2002).

Global 2000 und Greenpeace Österreich kritisieren das Vorgehen der österreichischen Regierung in Hinblick auf die Klimapolitik. Die Umweltschutzorganisationen machen ihre Forderungen öffentlich und setzen die Politiker damit unter Druck.

Einer der Haupterfolge der NGOs ist wohl, dass sie der Öffentlichkeit die Thematik des anthropogenen Treibhauseffektes näher gebracht haben.

Sie besitzen ein sehr großes Fachwissen über das Thema, da sie über die nötigen Ressourcen verfügen, um sich intensiv damit auseinanderzusetzen.

Die Umweltschutzorganisationen erfüllen auch eine Vermittlerrolle zwischen dem Staat und der Gesellschaft. Die Regierung traut sich nämlich nicht den Bürgern „teure“ Verhaltensänderungen aufzubürden, weil sie von der Zustimmung seiner Wähler abhängig ist. Deshalb sind gesellschaftliche Organisationen, wie die NGOs, besser geeignet Überzeugungsarbeit zu leisten, weil sie keinem permanenten Akzeptanzdruck ausgeliefert sind (vgl. Kohout und Mayer-Tasch 2002).

Geht es nach Global 2000 ist eine Trendwende in der österreichischen Verkehrspolitik längst überfällig. Aus diesem Grund hat die Organisation einen Gegenverkehrsplan entwickelt, der ein Konzept für umweltverträgliche Mobilität und eine Antwort auf den autozentrierten Generalverkehrsplan Österreichs darstellen soll. Der von der NGO konzipierte Gegenverkehrsplan soll Fehlentwicklungen und Schwachstellen der Verkehrspolitik aufzeigen und umweltfreundliche Lösungswege vorstellen. Laut Global 2000 kommen in Österreich rund 35% der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen vom Verkehr. Wie bereits erwähnt ist der Verkehrssektor der größte und am schnellsten wachsende CO₂-Emittent. Um diesen Trend aufzuhalten, fordert Global 2000 einen massiven Ausbau des Schienenverkehrs und zeigt Maßnahmen auf, um gleichzeitig eine Reduzierung bzw. Stabilisierung des Auto- und Flugverkehrs zu erreichen (vgl. Global 2000, 2007).

Greenpeace Österreich verlangt eine Ökologisierung des Steuersystems mit dem Kern einer aufkommensneutralen CO₂-Steuer. Laut der NGO werden Diesel und Benzin in Österreich zu niedrig besteuert. Die NGO fordert eine umfassende, verbrauchsorientierte CO₂-Besteuerung, die die Industrie und E-Wirtschaft genauso mit einbezieht wie die Haushalte und den Verkehr (vgl. Greenpeace Österreich 2007).

Ende April 2007 erzielte Greenpeace in der österreichischen Verkehrsproblematik einen kleinen Teilerfolg. Nach monatelanger Arbeit in Form von Gesprächen und Protestaktionen hat Verkehrsminister Werner Faymann den Tempo 160 km/h-Test auf der A 10-Tauernautobahn zwischen Paternion und Spital Ost beendet. Eingeführt wurde diese 160 km/h Testzone von Faymanns Vorgänger Hubert Gorbach. Das Verkehrsministerium teilte in einer Aussendung mit, dass Studien und Untersuchungen ergeben haben, dass Tempo 160 die Verkehrssicherheit senken und die Umwelt belasten würde. Die Umweltschutzorganisation Greenpeace gibt an,

dass sie mit Hilfe von Gesprächen und Protestaktionen, diese Fakten aufgezeigt hat. Die erste Protestaktion gegen die Tempo 160-Teststrecke fand am 30. März 2006 am Pannestreifen der Tauernautobahn statt. Greenpeace-AktivistInnen protestierten mit Holzkreuzen gegen die geplante Teststrecke. Daraufhin protestierte Greenpeace vor dem Bundeskanzleramt. Dabei wurde Bundeskanzler Schüssel und der Ministerrat aufgefordert Verkehrsminister Gorbach zur Vernunft zu bringen, und zur Aufgabe seines Vorhabens zu bewegen. Am 2. Mai 2006 sperrten 30 aneinander gekettete Greenpeace-AktivistInnen die Tauernautobahn bei Paternion für einen Tag ab. Wieder wandte sich die Umweltschutzorganisation an Bundeskanzler Wolfgang Schüssel mit der Forderung den Tempo 160-Test zu beenden. Die nächste Aktion folgte am 3. und 4. Mai. Greenpeace-AktivistInnen wiesen die Autofahrer auf dem Tempo 160-Streckenabschnitt in Safety Cars darauf hin, dass eine höhere Geschwindigkeit eine höhere Gefährdung bedeutet. Nach dem Vorbild von Autorennen, bei welchen Safety Cars im Gefahrenfall das Tempo reduzieren, begrenzte Greenpeace das Tempo auf der Teststrecke mit Hilfe von Safety Cars auf maximal 130 km/h. Ebenfalls am 4. Mai stellte Greenpeace eine Warntafel mit der Aufschrift „Keine 160 – Bleib am Leben“ auf der A 10-Tauernautobahn auf. Informationen über die von Greenpeace erwähnten Gespräche, die ebenfalls zum Erfolg beigetragen haben sollen, gibt es leider keine. Es kann nicht nachvollzogen werden mit welchen Personen aus der Politik Greenpeacemitglieder Gespräche geführt haben und wie der Inhalt dieser ausgesehen hat (vgl. Greenpeace Österreich 2007).

Ein möglicher Grund für den wachsenden Einfluss der NGOs auf internationale und nationale Umweltpolitik, ist die Metamorphose des Staates. Der Staat schafft es heute nicht mehr, die steigende Vielfalt an Aufgaben allein zu bewältigen. Seine Rolle hat sich geändert. Er ist heute nicht mehr ein alleiniger Herrscher, der alle Entscheidungen selbst trifft und kontrolliert. Die Vertreter des Staates werden immer mehr dazu ermutigt, ihren vertrauten Platz im Zentrum der eigenen Gesellschaft zu verlassen und sich mit anderen Vertretern von wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Interessensgruppen zu treffen, um mit ihnen zu verhandeln. Die hierarchisch integrierten Herrschaftsstrukturen werden durch formelle und informelle Verhandlungssysteme und Netzwerke abgelöst (vgl. Kohout und Mayer-Tasch 2002).

Eine solche Möglichkeit, die Klimapolitik zu beeinflussen, stellt für die NGOs das Lobbying innerhalb der EU dar. Denn dort werden Verträge vereinbart, die dann in jedem Mitgliedsstaat, also auch in Österreich, umgesetzt werden müssen.

Die EU ist bekannt dafür, sehr offen für Lobbyingkontakte mit Nichtregierungsorganisationen zu sein. Die EU kontaktiert die InteressensvertreterInnen sehr häufig, bevor eine Entscheidung getroffen wird. Global 2000 ist Mitglied bei der Organisation „Friends of the Earth International“, und durch diese Organisation konnte die NGO in Brüssel eine starke Struktur aufbauen und so laufend Kontakte zur europäischen Kommission, dem Parlament und dem Rat erhalten. Besonders wichtig ist es für die NGOs dabei, möglichst früh präsent zu sein und als Experten eines Themas zu gelten. Denn dann werden die NGOs um ihre Meinung gefragt. Darüber hinaus sollten die Informationen, die beim Lobbying weitergegeben werden, gut strukturiert und belegt werden. Die NGOs müssen im Umgang mit den VertreterInnen der Europäischen Union die richtige Mischung zwischen politischem Druck und diplomatischer Zurückhaltung finden. Umweltschutzorganisationen, die nicht in Brüssel durch ein ständig besetztes Büro vertreten sind, können versuchen „Lobbying über Ecken“ zu betreiben, indem sie anerkannte Lobbying-Einrichtungen dazu bringen, sich für ein bestimmtes Anliegen einzusetzen. So können sie sich zum Beispiel an das Europäische Umweltbüro wenden. Dieses vertritt Umweltorganisationen innerhalb, aber auch außerhalb der EU und hat offiziellen Beraterstatus bei der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss (vgl. Politiktraining 2008).

Die NGOs müssen sich aber in Brüssel vorsehen, denn natürlich betreiben auch die großen Wirtschaftskonzerne, allen voran die Automobilhersteller, umfangreiches Lobbying.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass die erfolgreichsten und wichtigsten Möglichkeiten der NGOs die Klimapolitik auf nationaler und internationaler Ebene zu beeinflussen, die Methoden der indirekten Einflussnahme, und hier insbesondere das Lobbying und die Erzeugung von öffentlichem Druck durch Kampagnen und Gegengipfel, darstellen.

Prinzipiell ist eine Einflussnahme der NGOs auf Prozesse der Klimapolitik nur sehr schwer nachzuweisen. Die Umweltschutzorganisationen selbst halten sich zu diesem Thema sehr bedeckt. Lobbying spielt eine große Rolle bei der Arbeit der NGOs, doch sie möchten die Inhalte und Strategien ihrer Lobbyingkampagnen nicht veröffentlichen.

Besonders schwierig ist es für NGOs die politischen Prozesse direkt zu beeinflussen, denn eine gesellschaftliche Einflussnahme kam bis vor kurzem in der Politik überhaupt nicht vor. Wie bereits in Kapitel 3 gezeigt wurde, verbessert sich die Lage für die NGOs. Sie bekommen immer öfter das Teilnahmerecht an Verhandlungen und vereinzelt dürfen sie auch ihre Anliegen bei diesen Gelegenheiten vorbringen. Doch sie sind noch weit davon entfernt auch ein Stimmrecht zu erhalten.

Man kann davon ausgehen, dass die NGO's in Österreich nur einen sehr geringen Einfluss auf die Entscheidungen in der Klimapolitik haben. Die Umweltschutzorganisationen widmen sich diesem Thema sehr intensiv, doch einschneidende Veränderungen in der österreichischen Verkehrspolitik die dem Klimawandel entgegensteuern lassen noch auf sich warten. Wie bereits erwähnt ist der Verkehrssektor ein sehr komplexes System. Änderungen müssen gut geplant und die daraus resultierenden Folgen für die Zukunft durchdacht werden. Die NGO's denken bei ihren Forderungen in erster Linie an die Umwelt und das Klima, die Regierung muss bei ihren Handlungen auch die Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft und anderer Gruppen bedenken.

5. Schlussbetrachtung

In vielen Bereichen der nationalen und internationalen Politik ist die Arbeit der NGOs heute nicht mehr wegzudenken.

Es kann davon ausgegangen werden, dass NGOs einen relevanten Beitrag zur Klimapolitik, sowohl national als auch international, leisten.

Der Einfluss der NGOs auf die Regierungsentscheidungen ist dabei jedoch nicht genau feststellbar.

Den österreichischen NGOs ist es vor allem möglich, durch Lobbying bei den EU-Verhandlungen ihren Einfluss auszuüben. Denn die Europäische Union ist bekannt dafür, sehr offen für Lobbying-Kontakte zu sein.

Dabei stellt es für die NGOs einen großen Vorteil dar, sich zu transnationalen Netzwerken zusammenzuschließen. Denn dadurch erhöhen sich die Ressourcen der NGOs, um konstruktiv zu arbeiten und die Chancen werden größer die Verhandlungsprozesse der Politiker zu beeinflussen. Ein Beispiel stellen die „Friends of the Earth International“ dar. Dadurch haben auch nationale NGOs, wie Global 2000, die Möglichkeit auf internationaler Ebene mitzuwirken.

Die Regierung scheint teilweise damit überfordert zu sein, die durch das Burden-Sharing-Agreement der EU vorgeschriebene Treibhausgasreduktion von 13% bis zum Jahr 2012 einzuhalten. Oder verfolgt sie die Taktik einfach abzuwarten, denn mit Sanktionen seitens der EU wird nicht gerechnet. Auch im Kyoto-Protokoll fehlen bei Nichteinhaltung der Reduktionsziele im Planungszeitraum jegliche Konsequenzen.

NGOs haben in diesem Fall den Politikern gegenüber den Vorteil, dass sie sich nicht durch Wahlen legitimieren müssen, und schon gar nicht müssen sie sich mit einem Koalitionspartner einig werden. Sie können all ihre Kraft und Aufmerksamkeit auf das Problem des Klimawandels lenken.

Gerne wird das Expertenwissen der NGOs auch von Staatsvertretern in Anspruch genommen und bei Überlegungen berücksichtigt.

Für die Politiker ist es wichtig, mit ihren Handlungen die Stimmen der Wähler. Und oftmals wurde die Meinung der Öffentlichkeit bereits von den NGOs geprägt. Für die staatlichen Akteure scheint es deshalb außerordentlich hilfreich zu sein, die NGOs auf ihrer Seite zu haben.

Im Fall der Klimapolitik ist es deshalb für die Regierung sicher oft hilfreich, auf die Expertisen von den NGOs zurückzugreifen und auch deren Meinungen und Vorschläge zu berücksichtigen. Denn die NGOs investieren wesentlich mehr Zeit und Ressourcen in dieses Thema, als es der Regierung je möglich sein wird.

Einer der größten Erfolge der NGOs ist sicher, dass sie den Klimawandel zu einem präsenten Thema gemacht haben, und mitgeholfen haben, das Wissen der Öffentlichkeit darüber zu erweitern.

Literaturverzeichnis

BRUNNENGRÄBER A., Walk H.: Die Globalisierungswächter – NGOs und ihre transnationalen Netze im Konfliktfeld Klima, S. 261ff, 2001

BRÜHL T.: Nichtregierungsorganisationen als Akteure internationaler Umweltverhandlungen: ein Erklärungsmodell auf der Basis der situationsspezifischen Ressourcennachfrage, Frankfurt, S. 30ff, 2003

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT UMWELT- UND WASSERWIRTSCHAFT (BMLFUW): Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels S. 42, 2002, <http://www.klimastrategie.at/article/articleview/55600/1/8790> (Zugriff am 27.2.2008)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT): Artikel: Verkehrspolitik in Österreich, www.bmvit.gv.at/verkehr/verkehrspolitik.html (Zugriff am 5.8.2007)

DOW K., Downing T.E.: Weltatlas des Klimawandels, Hamburg, S. 46, 2007

DRÖSSLER P.: Öffentlichkeitsarbeit von Nichtregierungsorganisationen in Österreich (Ein handlungs- und partizipationsorientierter Entwurf einer gemeinsamen PR-Strategie für Umwelt-, Menschenrechts- und Entwicklungsorganisationen), Wien, S.68ff, 1994

EUROPARAT: Europäisches Übereinkommen über die Anerkennung der Rechtspersönlichkeit internationaler nichtstaatlicher Organisationen, Straßburg, 1986, <http://conventions.coe.int/Treaty/ger/Treaties/Html/124.htm> (Zugriff am 26.10.2007)

FISCHER K. H.: Lobbying und Kommunikation in der Europäischen Union, Berlin, S. 55, 2005

FORMAYER H., KROMP-KOLB H.: Schwarzbuch Klimawandel: Wie viel Zeit bleibt uns noch? Salzburg, S. 99-158, 2005

GLOBAL 2000: Artikel: Global 2000 – 100% Umweltschutz, <http://www.global2000.at/index.php> (Zugriff am 2.6.2007)

GLOBAL 2000: Artikel: Global 2000 zu Klimawandel Trendwende im Verkehrsbereich gefordert – Autoindustrie muss Beitrag zum Klimawandel leisten, www.global2000.at (Zugriff am 28.5.2007).

GREENPEACE: Artikel: 20 Jahre in Österreich, <http://www.greenpeace.at/20-jahre.98.html> (Zugriff am 2.6.2007)

GREENPEACE: Artikel: Diesel-Steuer-oase Österreich, www.greenpeace.at, 29.9.2006 (Zugriff am 22.12.2007).

- HIRSCH J.: Das demokratisierende Potential von Nichtregierungsorganisationen, Wien, S. 2, 1999
- KLEINKNECHT K.: Wer im Treibhaus sitzt – Wie wir der Klima- und Energiefalle entkommen, München, S. 27ff, 2007
- KOHOUT F., MAYER-TASCH P.C.: Das ökologische Weltgewissen – Die Arbeit von NGOs im Rahmen der internationalen Umweltpolitik, S. 15-18, 2002, [www.bpb.de/publikationen/RZFSPT,0,Das %F6kologische Weltgewissen.html](http://www.bpb.de/publikationen/RZFSPT,0,Das_%F6kologische_Weltgewissen.html), (Zugriff am 18.3.2008)
- KRATENA K., SCHLEICHER S.: Österreichs Klimapolitik: Die Chance des Scheiterns, S. 1-14, Wissenschaft & Umwelt Nr.4 (1999) 2001
- LOSKE R.: Klimapolitik – Im Spannungsfeld von Kurzzeitinteressen und Langezeiterfordernissen, Marburg, S. 24-42, 1996
- MURRAY P.: Klima im Wandel – Erde in Gefahr, München, S. 7-40, 2007
- ORTNER S.: Der Einfluss von Nichtregierungsorganisationen auf die Raumentwicklungspolitik am Beispiel der Internationalen Alpenschutzkommission – CIPRA, Wien, S. 19-38, 2005
- POLITIKTRAINING: Artikel: Umwelt-Lobbying: Interview mit Mag. Daniel Hausknost (Global 2000) www.politiktraining.at/0A_europa/hausknost (Zugriff am 17.3.2008)
- RAHMSTORF S., SCHELLNHUBER H. J.: Der Klimawandel – Diagnose, Prognose, Therapie, München, S. 15-33, 2006
- RAUH W.: Klimafaktor Verkehr – Wege zur klimaverträglichen Mobilität, Wien, S. 7-21, 2001
- RIEDINGER S.: Die Rolle nichtstaatlicher Organisationen bei der Entwicklung und Durchsetzung internationalen Umweltrechts, Berlin, S. 29ff, 2001
- SALÁT CS.: Die verkehrspolitischen Positionen Österreichs in der Europäischen Union, S. 76f, 1996
- SCHÄFER E.: Umweltverträgliche Verkehrspolitik: mit rechtlichen Instrumenten, Wien, S. 19ff, 2000
- SCHÄFERS B.: Grundbegriffe der Soziologie, S. 410, 1998
- UMWELTDACHVERBAND: Artikel: Umweltdachverband zur Österreichischen Klimapolitik (anlässlich der internationalen Tagung „klima:bewusst-klima:aktiv“, am 6./7. Mai 2004) S. 1f, 6.5.2004,

www.umweltdachverband.at
(Zugriff am 20.2.2008)

VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VÖ): Artikel: Neuer Rekord bei Diesel-Verbrauch, 21.1.2008 <http://marktcheck.greenpeace.at/1338.html> (Zugriff am 10.2.2008)

VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VÖ): Artikel: Flugverkehr in den CO2-Emissionshandel einbeziehen, 15.6.2006, <http://marktcheck.greenpeace.at/1338.html> (Zugriff am 10.2.2008)

VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VÖ): Artikel: 54 Prozent der ÖsterreicherInnen sind mit Verkehrspolitik unzufrieden, 21.2.2006, <http://marktcheck.greenpeace.at/1338.html> (Zugriff am 10.2.2008)

WAKONIGG H.: Klima im Wandel, Wien, S. 13-118, 2007

WIKIPEDIA: Basisinformation zum Glashauseffekt, <http://www.wikipedia.at> (Zugriff am 10.11.2007)

WÖRNER T.: Einflussmöglichkeiten von NGOs auf die Umweltpolitik der Europäischen Union, Marburg, S. 31, 2004

Anhang

Anmerkungen

- ¹ Eine CO₂-Konzentration von 360 ppm bedeutet, dass das Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂) in einer Konzentration von 360 parts per million (Volumenanteile pro Million) in der Atmosphäre vorhanden ist.
- ² Konvektion ist neben der Strahlung eine andere Art der Wärmeübertragung. Und zwar findet sie dann statt, wenn weniger dichte, warme Luft aufsteigt und dichtere, kalte Luft absinkt. Konvektion findet auch beim Treibhauseffekt in der Atmosphäre statt, und ist hier sogar der Hauptfaktor beim Wärmetransfer (vgl. Houghton 1997, 16f).
- ³ 1988 wurde durch die UN-Vollversammlung das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) eingerichtet. Dieses Gremium ist darauf spezialisiert die weltweiten Forschungsergebnisse rund um das Klima zu vereinigen und veröffentlicht immer wieder bedeutende Berichte. Diese Berichte dienen den Staaten als wissenschaftliche Grundlage (vgl. Loske 1996, 38).

Abstract – Zusammenfassung

Die Wissenschaft ist sich heute weitgehend darüber einig, dass der anthropogene Treibhauseffekt wesentlich zum Klimawandel beiträgt.

Die Menschen brauchen täglich eine große Menge an Energie zum Leben, und diese wird durch die Verbrennung fossiler Ressourcen gewonnen. Dabei entstehen in hohem Ausmaß schädliche Emissionen. Und diese Emissionen verursachen wiederum den anthropogenen Treibhauseffekt. CO₂ ist dabei das bedeutendste Treibhausgas.

Die Treibhausgasemissionen entstehen unter anderem in der Industrie, den Haushalten, in der Landwirtschaft, bei der Abholzung von Wäldern und beim Verkehr. Der Verkehrssektor verzeichnet die höchsten Zuwachsraten an CO₂-Emissionen. Vor allem die Massenmotorisierung in den Industriestaaten trägt einen wesentlichen Teil dazu bei.

Das Einsparungspotential am Verkehrssektor ist enorm. Der Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge könnte verringert werden, alternative Kraftstoffe und alternative Antriebsformen könnten eingesetzt werden.

Auch in Österreich wächst der Verkehrssektor kontinuierlich weiter an. Immer mehr Menschen steigen auf einen privaten Pkw um. Das kommt auch daher, dass das österreichische Verkehrsnetz auf Pkws und Lkws zugeschnitten ist. Das Straßennetz ist besser ausgebaut worden, als die Verbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel. So fällt für viele Österreicher die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels auf das Auto: bequemer, schneller, billiger.

Die österreichische Klimapolitik muss die Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll erfüllen. Demnach muss Österreich im Berechnungszeitraum 2008-2012 seine Treibhausgasemissionen um 13% reduzieren. Derzeit sind wir von diesem Ziel noch weit entfernt, denn die Politiker schaffen es nicht, schnell wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgase umzusetzen.

Nicht nur die Regierung, sondern allen voran Nichtregierungsorganisationen, haben es sich zum Ziel gemacht, dazu beizutragen, dass die Treibhausgasemissionen gesenkt werden.

In Österreich setzen sich Global 2000 und Greenpeace Österreich für ein besseres Klima ein. Sie wollen der Öffentlichkeit das Problem des Klimawandels näher bringen. Das schaffen sie mit Hilfe von Kampagnen, Protestaktionen und Aufklärungsarbeit durch die Medien. Auf diesem Gebiet waren die NGOs bisher schon sehr erfolgreich. Sie haben es geschafft, die Gesellschaft für das Thema zu sensibilisieren und Verständnis zu erzeugen.

Außerdem ist es den Umweltschutzorganisationen sehr wichtig, die Regierung und damit auch mögliche Gesetzesänderungen zum Schutz des Klimas zu beeinflussen. Regierungsvertreter ziehen NGO-Vertreter immer häufiger zu Rate und machen sich das Wissen der Umweltaktivisten zu Nutze.

NGOs versuchen ihrerseits durch Lobbying die Haltung der Politiker zum Thema Klimawandel zu beeinflussen.

Besonders eignet sich dafür das Parkett der Europäischen Union. Durch das Zusammenschließen der nationalen NGOs zu transnationalen Netzwerken, erhöhen sich ihre Chancen sich auf internationalen Konferenzen Gehör zu verschaffen, denn gemeinsam können sie mehr Ressourcen mobilisieren.

Den Nichtregierungsorganisationen wird immer öfter erlaubt, an internationalen Verhandlungen teilzunehmen. Oft dürfen sie dann sogar ihre Meinung kundtun, doch von einem Stimmrecht sind sie noch weit entfernt. Deshalb ist es für die NGOs nur sehr schwer die Klimapolitik direkt zu beeinflussen.

Trotz allem geht die politische Entwicklung in die Richtung, dass die Türen der Verhandlungen auch für nichtstaatliche Akteure geöffnet werden. Die Umweltorganisationen sind für ihre Chance bestens gerüstet und auch bereit sie zu nützen.

CURRICULUM VITAE

Marlene Jandl

Neubaugasse 34/1/4
3462 Absdorf

Nationalität: Österreich

Geburtsdatum: 16. April 1982

Familienstand: ledig

AUSBILDUNG

2001-2008	Studium an der Hauptuniversität Wien: Internationale Betriebswirtschaft
Spezialisierungen:	Marketing (Koordinator: Dr. Udo Wagner) Energie- und Umweltmanagement (Koordinator: Dr. Franz Wirl)
1996-2001	HLT - Höhere Lehranstalt für Tourismus Krems
Schwerpunkt:	Tourismusmanagement Ausbildung in Kochen und Servieren
1992-1996	BRG-Krems
1988-1992	Volksschule Absdorf

BERUFLICHE TÄTIGKEITEN

seit 05/2008	Directline Direktvertriebs-GmbH Wiener Städtische Versicherung Telefonisches Kundenservice
10/2007-12/2007	Sodexho Pass Austria GmbH Telefonmarketing
10/2007	Kleiderbauer Telefonmarketing
07/2002	Kaps Catering, ATP – Tennis Turnier Generali Open in Kitzbühel Service-, Bar- und Buffettätigkeit

06/2000 – 08/2000	Hotel Neubergerhof**** Filzmoos Praktikum an der Rezeption
06/1999 – 08/1999	Praktikum im Service und Kinderbetreuung
06/1998 – 08/1998	Praktikum im Service, eigene Station im Halbpensionsbereich
06/1997 – 08/1997	Restaurant Tuttendörfel, Korneuburg Praktikum in der Küche, zuständig für Kalte Küche und Patisserie

FREIWILLIGE TÄTIGKEIT

seit 09/2006	Mitglied im ÖBB Kundenforum unter der Leitung von Univ. Prof. Hermann Knoflacher
--------------	--

SPRACHKENNTNISSE

Englisch:	sehr gute Kenntnisse
Französisch:	gute Kenntnisse
Chinesisch:	Grundkenntnisse
Spanisch:	Grundkenntnisse