01. Februar 2024

An

Frau Bundesministerin Leonore Gewessler Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

per E-mail: leonore.gewessler@bmk.gv.at

Offener Brief¹: Neubewertung Hochleistungsstrecke Flughafenspange Wien

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Gewessler!

Wir danken für Ihr rasches Antwortschreiben 2023-0.778.341 vom 21. Dezember 2023 [1] auf unsere letzten beiden Briefe ([2], [3]) und nehmen dazu wie folgt Stellung.

1. Wir können nicht nachvollziehen, dass Sie in Ihrem Schreiben (Seite 2) die **Luftfahrt**, die Mitverursacherin des Klimawandels ist, neben Agrarwesen und Boden, Raum- und Bodennutzung, Ökologie, Luft und Klima als **Schutzgut** betrachten. Darüber hinaus konnten wir zur **Entwicklung des zukünftigen Flugverkehrs** - eines der Hauptargumente für die Flughafenspange - Ihrem Schreiben leider keine Stellungnahme zu unseren Ausführungen entnehmen – siehe Punkte 3. und 4. unseres Briefes vom Okt. 2023. Dazu möchten wir Folgendes in Erinnerung rufen:

Während An- und Abreisen mit verschiedenen Verkehrsmitteln zum Flughafen nur einen relativ kleinen bis verschwindenden Bruchteil des **UNEP CO₂-Jahresbudgets***) beanspruchen, beträgt der **CO₂-Ausstoß eines Fluges Wien - New York (USA) und retour** pro Person knapp das **5-fache** dieses Budgets. Ein **typischer innereuropäischer Flug hin und retour** im Radius von 1000 km ab Wien (gesamt 2000 km) verbraucht bereits **85** % des erwähnten Jahresbudgets – alle Flüge ohne E-Fuel [4] (siehe Abb. 1).

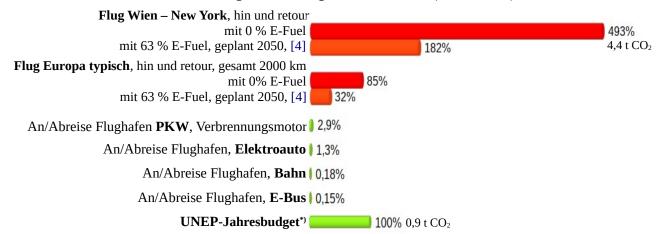


Abb. 1: CO₂-Ausstoß pro Person relativ zum UNEP-Jahresbudget*) von Flügen ohne bzw. mit E-Fuel [4] und von Reisen zum Flughafen (hin und retour) aus 60 km Entfernung mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Quellen: Umweltbundesamt, REP-0801, 2022, [5], Seite 67 und [6]; (Grafik: Eigene Darstellung)
*) 0,9 t CO₂ pro Person für <u>alle</u> CO₂-relevanten Aktivitäten zur Einhaltung des Klimaziels von 1,5 °C, United Nations Environment Programme (UNEP), Emissions Gap Report 2021: The Heat Is On (Seite 17, Figure 2.6. [7])

Dieser Offene Brief ist abrufbar unter: https://drive.google.com/file/d/1H16n7oeei S2GeLCPNcwRsgqpOdWs8JC/view?usp=sharing

Es handelt sich dabei nicht nur um das CO_2 – Problem einzelner Fluggäste , sondern um ein ernsthaftes Problem unserer gesamten Gesellschaft, wie folgende grobe Abschätzung untermauert: Bei rund 1,32 Mrd. Flugpassagier:innen im Jahr 2019 in Europa² und rund 500 Mio. Europäer:innen ergibt sich bei einer durchschnittlich angenommenen Fluglänge von 1000 km eine durchschnittliche $\mathbf{CO_2}$ - **Emission pro Europäer:in von 1,0 t**! 3 Damit wurde das genannte UNEP-Jahresbudget von 0,9 t CO_2 <u>allein</u> durch Flüge überschritten. Da sind Langstreckenflüge noch gar nicht berücksichtigt.

Aus all dem folgt für uns, dass Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt dringend notwendig sind.

In der **Luftfahrtstrategie 2040+** [4] ist angeführt (Seite 12, Zitat, Unterstreichung von uns): "*Die Erfüllung der Fit-for-55-Quote für nachhaltige Treibstoffe im Luftverkehr von 63 % im Jahr 2050 ausschließlich durch strombasierte Kraftstoffe würde damit einem Anteil von etwa einem <u>Viertel des gesamten österreichischen Endenergieverbrauchs von elektrischem Strom</u> des Jahres 2020 entsprechen." Selbst wenn diese Strommenge 2050 zur Verfügung stünde, würden dennoch 37% der Flugtreibstoffe fossil bleiben (siehe Abb. 1).*

Angesichts der oben dargelegten außerordentlich hohen CO₂-Emissionen in der Luftfahrt sollte nach unserer Meinung aus dringend gebotenen Klimaschutzgründen alles unternommen werden, dass die prognostizierte beinahe Verdoppelung der Flugpassagierzahlen bis 2040 – wie im Umweltbericht zur Flughafenspange (Umweltbericht 2017, Seite 159, [9]) erwartet – nicht eintreten wird. Vielmehr sollte die bestehende Ostbahn so ertüchtigt werden, dass sie einen Ersatz für Kurz- und Mittelstreckenflüge bieten kann - selbstredend unter der Realisierung eines bestmöglichen Schutzes (Tieferlegung, Einhausung, Lärmschutzwände, etc.) der betroffenen anwohnenden Bevölkerung.

Die rund 20 km lange Flughafenspange ist aus unserer Sicht nichts anderes als eine Zubringerbahn (Passagiere und Fracht) zum Flughafen und somit sicherlich keine geeignete Maßnahme, um der drohenden Klimakatastrophe entgegen zu steuern.

2. Umweltbericht 2017

a) Sie schreiben:

"Die Autor:innen des Umweltberichts zur SP-V Flughafenspange haben sich bei der Erstellung mit den aktuellen verkehrs- und umweltpolitischen Planungs- und Zieldokumenten intensiv auseinandergesetzt, …"

Das bezweifeln wir nicht auf Basis damaliger Aktualität - jedoch sind seitdem sieben Jahre vergangen und die weltpolitische und wirtschaftliche Situation ist stark verändert. Klimawandel und Bodenverbrauch sind zu zentralen Problematiken geworden. Hoch- und mittelwertiges Ackerland wird heute als "wertvolle landwirtschaftliche Produktionsfläche" bewertet (BEAT – Bericht [10]) - im Umweltbericht 2017 (Seite 132) jedoch nur als "Mittlerer Raumwiderstand" klassifiziert.

Wir halten es für unabdingbar, auf grundlegend geänderte Rahmenbedingungen entsprechend zu reagieren.

b) Weiters stellen Sie fest:

"Der Umweltbericht und die nach dessen Veröffentlichung erfolgte Beteiligung der Öffentlichkeit bildeten jene Grundlagen, die für die abschließende verkehrspolitische Abwägung durch den damaligen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erforderlich waren." Der Umweltbericht 2017 wurde aus unserer Sicht nicht bürgernah veröffentlicht (siehe Punkte 1.c) und 1.g) unseres Briefes vom Oktober 2023, [2]) und eine dokumentierte "Beteiligung" von Seite der Öffentlichkeit hat nicht stattgefunden, wie in der Zusammenfassenden Erklärung des BMVIT, 2017, Seite 21, Absatz 3.2, [11] festgehalten wird:

² EUROCONTROL, "Aviation Outlook 2050", 2022, S. 10, [8]

^{3 1,32} Mrd. * 1000 km * 384 g $CO_2/km / 500$ Mio. = 1,0 t CO_2 , [6]

Weinbaugebiete wurden in der Raumwiderstandsklasse "Hoch" angeführt. Das ist vielleicht ein Grund, warum der Grad der Eigenversorgung in Österreich bei Wein 100 % beträgt - im Gegensatz zu Getreide 87 %, Kartoffeln 86 %, Gemüse 57 %, Ölsaaten 50 %, Obst 41 % und Pflanzliche Öle 33 %, [12]

"Es trafen keine Stellungnahmen aus der allgemeinen Öffentlichkeit ein." Erst nach Beschluss der Flughafenspange durch Verordnung 2018 wurde die ÖBB gegenüber der Öffentlichkeit aktiv und bemühte sich mit "Runden Tischen" und "Arbeitskreisen" um Konsens (siehe Tabelle 1 unseres Briefes vom Oktober 2023, [2]).

In diesem Zusammenhang fühlen wir uns von der Gesetzgebung und Vollziehung nicht respektvoll behandelt, wenn sie uns über zwei Zeitungen ausrichten (SP-V-Gesetz, § 8. (1), [13]), dass in unserer Region ein Bahnprojekt mit massivem Eingriff in unsere Eigentumsrechte, Lebensqualität und Lebensgrundlagen geplant ist.

- c) In Ihrem letzten Schreiben vermissen wir eine Stellungnahme zu unseren Ausführungen betreffend "Kapazitätsengpässe auf der Ostbahn" sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr (Punkt 5. unseres Briefes vom Okt. 2023, [2]). Wir ersuchen Sie daher, diesmal dazu Stellung zu nehmen.
- d) Wie kann die **UVP** zur Flughafenspange sinnvoll durchgeführt werden, wenn die dazugehörige strategische Prüfung im Verkehrsbereich nach dem SP-V-Gesetz überholt ist - wie von uns in einer Reihe von Argumenten in unseren bisherigen Briefen dargelegt wurde?

3. Einsatz von E-Bussen als Systemalternative S-1 zur Flughafenspange

a) Wir sind wie Sie der Meinung: "E-Busse sind ein tolles Ergänzungsprodukt im suburbanen Bereich ...". Darüber hinaus gibt es jedoch bereits seit Sommer 2022 ein vom BMK gefördertes Projekt von VOR und Postbus für einen Überlandverkehr mit elf E-Bussen im südlichen Weinviertel. Es soll den Weg für noch viele weitere ähnliche Projekte in ganz Österreich ebnen:

https://www.vor.at/ebusse-in-der-region

(Zitat von letzterer Projekt-Website):

https://www.postbus.at/de/news/pionierprojekt-ebus

"Die Vorteile von Elektrobussen sind zahlreich und beschränken sich nicht nur auf den großen Beitrag für den Klimaschutz. So ist der E-Antrieb nicht nur frei von Schadstoffen wie Feinstaub, Stickoxiden oder Schwefeldioxiden, er ist auch deutlich leiser. Das bedeutet neben einer klimaschonenden Fahrt auch eine geringere Lärmbelastung für Fahrgäste, Lenker:innen und Anrainer:innen von Busstrecken."

"Die Betreiber VOR und Postbus werten das Konzept als Erfolg und wollen es nun österreichweit ausrollen." (ORF – Meldung vom 3. Dezember 2023: https://noe.orf.at/stories/3235025/)

Neben den oben genannten Stärken hat der E-Bus als Systemalternative zur Flughafenspange den enormen Vorteil, dass er u. a. keine "wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen"⁵ beansprucht, die Landschaft nicht zerschneidet und keine Eingriffe in Naturlandschaften und Biotope verursacht.

⁵ Siehe BEAT-Bericht, [10]

b) Mit Bezug auf unsere Ausführungen und Begründungen in Punkt 5. unseres Briefes vom Okt. 2023 [2] vertreten wir als Alternative zur Flughafenspange grundsätzlich die **Nullvariante mit einer eventuellen Ertüchtigung der bestehenden Ostbahn**. Um jedoch den öffentlichen Nahverkehr (Pendler:innen und Fluggäste aus der Region) zwischen Flughafen Wien und Bruck an der Leitha klimafreundlicher und attraktiver zu gestalten, halten wir die Einführung eines **E-Schnellbusses (E-S-Bus)** ohne Zwischenstopp neben der bestehenden VOR-Buslinie 273 (mit 14 Zwischenstopps, [14]) für sinnvoll. Die Realisierung dieser neuen Linie könnte auch durch eine Verlängerung der bestehenden "Vienna Airport Lines" [15] vom Flughafen Wien nach Bruck an der Leitha erfolgen (Abb. 2).



<u>Abb. 2:</u> Mögliche E-S-Buslinien vom Flughafen Wien nach Bruck/Leitha (grüne Routen über Landesstraßen, blaue Route über Ost Autobahn A4). Flughafenspange (rote Kurve). (Eigene Bearbeitung, Basiskarte: INSPIRE Geoportal Österreich, [16])

Die geringere Kapazität eines Busses gegenüber der eines Zuges kann durch eine höhere Frequenz kompensiert werden. Busse in kurzen Intervallen würden die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern und eine echte **Alternative für Fluggäste und Pendler:innen**, die bisher mit dem Auto gefahren sind, darstellen.

Die von Ihnen angesprochene Staugefahr sehen wir nicht, da einige Streckenvarianten zur Verfügung stehen.

- c) Im Gegensatz zur geplanten Flughafenspange, die frühestens in 10 Jahren betriebsbereit erwartet werden kann, könnte das Projekt E-S-Bus kurzfristig⁶ umgesetzt und damit sehr viel früher als die Flughafenspange einen **Beitrag zum Klimaschutz** leisten. Es ist schließlich kein Geheimnis, dass die Zeit beim Klimaschutz drängt. Während in der Bauphase der Flughafenspange erhebliche CO₂-Emissionen entstehen würden, könnten die E-S-Busse in dieser Zeit bereits beträchtliche Mengen an CO₂ einsparen. Nebenbei entlastet die E-S-Busvariante das Budget des Bundes und damit die Steuerzahler:innen auch noch um fast 1,9 Mrd. € (veranschlagt für die Flughafenspange im ÖBB Rahmenplan 2024-2029).
- d) Da die E-S-Buslinie Fluggästen aber auch Beschäftigten am Flughafen Wien dienen würde, müsste eigentlich die **Flughafen Wien AG** ein Interesse an einer Beteiligung bei diesem Projekt haben. Zum kostenlosen Werksverkehr [17] wären E-S-Busse nach Bruck an der Leitha eine ideale Ergänzung.

⁶ Wünschenswert wäre dies bis zu den nächsten regulären Nationalratswahlen 2024, um keine Zeit zu verlieren.

e) Die etwas längere Fahrzeit von E-S-Bussen gegenüber Schnellzügen auf der geplanten Flughafenspange halten wir insbesondere wegen der besorgniserregenden Ernährungssouveränität Österreichs, die sich durch den Klimawandel höchstwahrscheinlich in unserer von Trockenheit bedrohten Ostregion noch verschärfen wird⁷, für vertretbar (siehe Abb. 3).

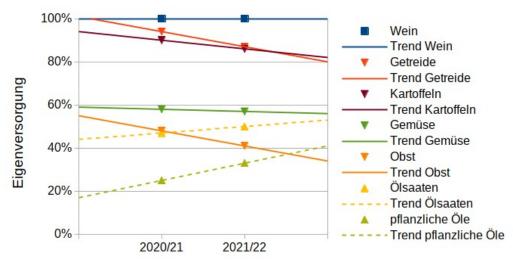
Denn hier steht einer **Zeitersparnis von Minuten durch die Flughafenspange** die **Erhaltung von wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen** für die Ernährungssicherung Österreichs gegenüber.

Wissenschaftler:innen sind sich in der Bedeutung des **Schutzgutes Boden** weitgehend einig. (Zitat aus dem Offenen Brief von Scientists for Future Fachgruppe Bodenverbrauch, 8. Mai 2023: https://at.scientists4future.org/2023/08/06/wo-bleibt-die-bodenschutzstrategie/):

" ... durch den hohen Grad der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung verlieren wir dauerhaft biologisch wertvolle bzw. landwirtschaftlich produktive Böden. Dadurch gefährden wir nicht nur unsere Ernährungssicherheit und eine intakte Biodiversität, sondern verlieren auch wichtige Ökosystemfunktionen wie die Kohlenstoff-, Nährstoff- und Wasserspeicherung. Die Auswirkungen dieses Landnutzungswandels verstärken die negativen Auswirkungen des anthropogenen Klimawandels und führen zu noch häufigeren und teureren Umweltschäden wie Überschwemmungen und Dürren."

"Sind die Äcker und Wiesen fort, fehlt das Essen uns vor Ort" "Stoppen wir die Verbauung Österreichs!"

(Zitat: Österreichische Hagelversicherung [18])



<u>Abb. 3:</u> Außer bei Wein, Ölsaaten und pflanzlichen Ölen geht der Trend der Eigenversorgung in Österreich bei wichtigen pflanzlichen Produkten nach unten. (Eigene Darstellung)
Quelle: STATISTIK AUSTRIA, "Versorgungsbilanzen für pflanzliche Produkte 2020/21", Seite 6, [19] und "Versorgungsbilanzen für pflanzliche Produkte 2021/22", Seite 6, [12]

4. Klimawandel

Ein sehr wichtiger Punkt, der aus unserer Sicht unbedingt für eine Neubewertung der Flughafenspange spricht, ist die Tatsache, dass im Umweltbericht 2017 für die Flughafenspange die Ergebnisse des AGES – Berichts aus dem Jahr 2018 - "BEAT - Bodenbedarf für die Ernährungssicherung in Österreich", [10] - noch nicht berücksichtigt werden konnten. Der Schutz von "wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen" (BEAT – Bericht) hat für uns im Rahmen der Klimawandel-Anpassung absolute Priorität und ist im besonderen öffentlichen Interesse, für das wir entschlossen eintreten werden. Nach dem Klimamodell CMIP5 im genannten Bericht wird für die zukünftige Periode (2036-2065) ein massiver Rückgang der Ertragsverhältnisse im Ackerland von - 30 % für Österreich im Durchschnitt und in unserer Region sogar von - 48 % erwartet (BEAT, Seite 91, Abb. 62). Außerdem ist für uns angesichts der großen Unsicherheiten beim zukünftigen Klimawandel das Vorsorgeprinzip oberstes Gebot, d. h. es dürfen heute keine Handlungen gesetzt werden, die unsere zukünftigen Chancen auf Überleben schmälern könnten. Unter diesem Gesichtspunkt ist für uns der beträchtliche Bodenverbrauch von ca. 70 Hektar durch die Flughafenspange keinesfalls hinnehmbar. Zu diesem Bodenverbrauch würden infolge des UVP-Verfahrens noch Ausgleichsflächen und Ersatzflächen in derzeit unbekannter Größe kommen, die aus der landwirtschaftlichen Produktion genommen werden.



Vorher: Kirschbaum und Schwarzerde Nachher: Beton und Schotter (Fotos: DORF aktiv)

Boden oder Bahn, das ist hier die Frage (Abwandlung eines Shakespeare Zitats)

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung.

In Erwartung von konkreten Stellungnahmen zu allen angeführten Punkten verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

ARGE - BAHN Trautmannsdorf/L.

Kontakt: argebahn@gmail.com

Bürgerinitiative	Trau.Di!	Verein	Verein REGINI -
Unser	BI Trautmannsdorf	DORF aktiv	Regionale Initiative für ein
Trautmannsdorf	Direkt	https://dorfaktiv.at	lebenswertes Leithatal
Mules	The	Mikani	Centy
	rautmannsdorf an der Leitha und GemeinderätInnen	Vertretu	ıng der Landwirte
	55	Major	Alebur
Gul &		Colo	Muly
Angemorie Walcibs		Thomas Trugh	
legalons l	hann	Fuan !	A Comment of the Comm
A man	inte		
leurs			

Quellen:

- [1] https://drive.google.com/file/d/1i-1wAe7S9GHVFeiwO6u nb9v5F qn6tU/view?usp=sharing
- [2] https://drive.google.com/file/d/1ypRbr0SdXBEEqiygbPeQzcUCDhtePpGU/view?usp=sharing
- [3] https://drive.google.com/file/d/1bm7F3mXXblclUUWjSAxJowrm_EgPiGzQ/view?usp=sharing
- [4] https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5dde1203-c163-418c-a44e-9bb00a1eb4d5/BMK_Luftfahrtstrategie_2040.pdf
- [5] Umweltbundesamt REP-0801, 2022, Seite 67: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0801.pdf
- [6] Umweltbundesamt, Emissionskennzahlen, Datenbasis 2021, aktualisiert Juli 2023 https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ ekz pkm tkm verkehrsmittel.pdf
- [7] https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/36990/EGR21.pdf
- [8] https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-04/eurocontrol-aviation-outlook-2050-report.pdf
- [9] https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:36dc7615-8117-4696-98db-af14b0a1c397/umweltbericht.pdf
- [10] https://dafne.at/content/report_release/aa85879d-af0f-4273-a1e2-b7f1d7178d41_0.pdf
- [11] https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ae531745-5912-42ae-a259-f73f4d229ca5/flughafenspange_zusf_erklaerung.pdf
- [12] https://www.statistik.at/fileadmin/user_upload/SB_1-27_Versorgungsbilanz-pflanzl_2021_22.pdf
- [13] https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004234
- [14] https://webapi.vor.at/api/pdf/ttb?query=&line[]=vor:97273:%20:H:j24:1:2
- [15] https://www.viennaairportlines.at/de/
- [16] https://geoportal.inspire.gv.at/metadatensuche/inspire/ger/catalog.search#/map
- [17] https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Nachhaltigkeitsbericht/VIE_Nachhaltigkeitsbericht_2021.pdf
- [18] https://www.hagel.at/bodenverbrauch/
- [19] https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB 1-27 Versorgungsbilanz-pflanzl 2020 21.pdf

<u>Anmerkung:</u> Zitate und Bezüge auf externe Literatur in diesem Brief stützen sich auf Teile der angegebenen Quellen. Der vollständige Zusammenhang ist der jeweiligen Quelle zu entnehmen. Alle Quellen wurden zuletzt am 29. Jänner 2024 abgerufen.

Verteiler zum Offenen Brief, 01. Februar 2024: Neubewertung Hochleistungsstrecke Flughafenspange Wien

Kopien ergehen an:

Herrn Bundespräsident Alexander Van der Bellen: praesidentschaftskanzlei@hofburg.at

Herrn Bundeskanzler Karl Nehammer: post@bka.gv.at

Herrn Vizekanzler Werner Kogler: werner.kogler@bmkoes.gv.at Herrn Bundesminister Norbert Totschnig: norbert.totschnig@bml.gv.at

Herrn Bundesminister Magnus Brunner: buergerservice@bmf.gv.at

 $Herrn\ Bundesminister\ Johannes\ Rauch: \underline{johannes.rauch@sozialministerium.at}$

Parlamentklubs: team@oevpklub.at, klub@spoe.at, parlamentsklub@fpoe.at, dialogbuero@gruene.at,

kontakt@neos.eu (z. H. Herrn Abg. z. NR Michael Bernhard)

Rechnungshof: info@rechnungshof.gv.at

Umweltbundesamt: office@umweltbundesamt.at

Frau LH Johanna Mikl-Leitner: lh.mikl-leitner@noel.gv.at

Herrn LH-Stellvertreter Stephan Pernkopf: lhstv.pernkopf@noel.gv.at Herrn LH-Stellvertreter Udo Landbauer: buero.landbauer@noel.gv.at Niederösterreichische Umweltanwaltschaft: post.noeua@noel.gv.at

Herrn Abg. z. NÖ Landtag Otto Auer: auer.otto@aon.at

Frau Abg. z. NÖ Landtag Helga Krismer-Huber: helga.krismer@gruene.at Herrn Präsident Abg. z. NR Johannes Schmuckenschlager: praesidium@lk-noe.at

Frau Simone Schmiedtbauer: simone.schmiedtbauer@stmk.gv.at Herrn Präsident NR DI Georg Strasser: g.strasser@bauernbund.at

Frau Abg. z. NR Olga Voglauer: olga.voglauer@gruene.at

BMK, Abteilung IV/E2: <u>e2@bmk.gv.at</u> BMK, Abteilung V/9: v9@bmk.gv.at BMK, Abteilung V/10: v10@bmk.gv.at BMK, Abteilung V/11: v11@bmk.gv.at

Volksanwaltschaft: vaa@volksanwaltschaft.gv.at

Marktgemeinde Trautmannsdorf a. d. Leitha: sekretariat@trautmannsdorf.at

Alliance for Nature: office@AllianceForNature.at

Allrise: info@allrise.at

Aviation Reset: office@aviationreset.at Birdlife Österreich: office@birdlife.at Global 2000: office@global2000.at Greenpeace: service@greenpeace.at

Naturschutzbund Österreich: bundesverband@naturschutzbund.at Naturschutzbund Burgenland: burgenland@naturschutzbund.at Naturschutzbund Niederösterreich: noe@naturschutzbund.at

Naturschutzbund Wien: wien@naturschutzbund.at ÖBV – Via Campesina Austria: office@viacampesina.at

Ökobüro: office@oekobuero.at

Österreichisches Ökologie-Institut: office@ecology.at

SOL: sol@nachhaltig.at VCÖ: vcoe@vcoe.at VKI: kundenservice@vki.at Virus: virus.umweltbureau@wuk.at

WWF: wwf@wwf.at

Österreichische Hagelversicherung: office@hagel.at

Scientists for Future Fachgruppe Bodenverbrauch: bodenverbrauch.at@scientists4future.org Frau Em. O. Univ. Prof. in Dr. in phil. Helga Kromp-Kolb: helga.kromp-kolb@boku.ac.at

Herrn Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher: hermann.knoflacher@tuwien.ac.at Herrn Ao.Univ.Prof. Univ. Prof. Mag. Dr. Günter Emberger: guenter.emberger@tuwien.ac.at

Herrn Prof. Franz Essl, Department für Botanik und Biodiversitätsforschung: franz.essl@univie.ac.at

Herrn Dr. Andreas Baumgarten, Institut für Nachhaltige Pflanzenproduktion, AGES: andreas.baumgarten@ages.at

Frau Univ.-Prof. Ing. Dr. phil. Dr. h. c. Verena Winiwarter, Think Tank zum ÖREK 2030:

verena.winiwarter@oeaw.ac.at

Herrn Prof. Reinhard Steurer, Institut für Wald-, Umwelt- und Ressourcenpolitik: reinhard.steurer@boku.ac.at

ORF: kundendienst@orf.at

ORF-Niederösterreich: noe.publikum@orf.at

Servus TV: kontakt@servustv.com

PULS4: contact@prosiebensat1puls4.com

NÖN: chefredaktion@noen.at

MeinBezirk.at - Niederösterreich: niederoesterreich@regionalmedien.at

Falter: redaktion@falter.at Kronenzeitung: office@krone.at

Kurier: leser@kurier.at

Der Standard: redaktion@derStandard.at Die Presse: chefredaktion@diepresse.com Wiener Zeitung: office@wienerzeitung.at

Heute - Redaktionsleitung Niederösterreich: j.lielacher@heute.at

Österreich: n.fellner@oe24.at, r.schmitt@oe24.at