

ZEITSCHRIFT DES
MITTELSCHÜLER-KARTELL-VERBANDES

PREIS: €3,- | POLITISCH UNABHÄNGIGES JUGEND- UND MITGLIEDERMAGAZIN
SEIT 1968

MKV 

COULEUR

AUSGABE 3
HERBST 2019



Mobilität!

MEHR ALS NUR
VON A NACH B KOMMEN

S.4

Das Ende der Bequemlichkeit

Wie wir sozialen Aufstieg gestalten können.

S.10

Wien ist das Tor zur Welt!

Interview mit Flughafenchef
Günther Ofner.

Österreichische Post AG / SP 02Z031286 S
MKV, Laudongasse 16, 1080 Wien, DVR: 0014958

Ihr nächster Karriereschritt:

BERUFSBEGLEITEND
PRAXISORIENTIERT
PORTFOLIOERWEITERUNG
MBA TOP-FACHWISSEN
MANAGEMENT
CONSULTANCY
IT CONSULTANCY
MASSGESCHNEIDERT
METHODENKOMPETENZ

YOUR MASTERPIECE.

UNSERE MASTERPROGRAMME:

MBA in IT Consultancy und
MBA in Management Consultancy

**JETZT LETZTE
PLÄTZE SICHERN!**

know how. get incite.

Alle Informationen unter www.incite.at/mba



INHALT

10 WIEN IST DAS TOR ZUR WELT

Flughafen Wien-Chef Günther Ofner (QIG) im Gespräch über moderne Mobilität.

4 Das Ende der Bequemlichkeit

Hanno Lorenz zur sozialen Mobilität in Österreich.

6 Österreichs „Mister Europa“ verlässt die große Bühne

Interview mit dem längstdienenden österreichischen EU-Abgeordneten Paul Rübigen (FRL).

14 In Bosnien nichts Neues?

Gerhard Jandl (HRW) zur Lage im multiethnischsten Staat Südosteuropas.

17 Aerospace-Industrie jetzt und in Zukunft

Andreas Perotti (Baj) gibt spannende Einblicke in eine Wachstumsbranche.

20 Mobilität und Karriere

Thomas Spannring (STB) über die Frage, was in einer Karriere wie weiterhilft.

22 Wir müssen unsere österreichische Identität bewahren

Altbundeskanzler Sebastian Kurz resümiert über Vergangenes und spricht über Künftiges.

24 Verkehrspolitik der EU, oder: Zwischen Spanischer Inquisition und österreichischer Schule

Robert Schichl (R-J) über aktuelle Entwicklungen im Verkehrssektor – und was die EU-Politik dazu plant.

26 Freiheit der Mobilität

Alexander Putzendopler (ASG) mit Grundsatzüberlegungen zur „Lex Uber“.

28 Glossen

29 Buchrezensionen

30 Leserbrief und Comic

EDITORIAL

Woher komme ich? Wohin gehe ich? Diese beiden Fragen hat Kardinal König einst als die essentiellen Fragen des menschlichen Lebens bezeichnet. Er meinte sie zwar nicht im direkten geographischen Sinne, doch auch das ist eine Komponente einer gelungenen Lebensführung. Darunter fällt der Weg zum Arbeitsplatz ebenso wie Ausbildungsphasen im Ausland oder Ehen, bei denen ein Partner seine Heimatstadt verlässt.

Mobilität ist nicht umsonst ein Stichwort unserer Zeit. Es beginnt beim Pendeln und geht weiter zu Dienstreisen. Gerade in Zeiten der beinahe panischen Angst vor CO₂ ist genau das unter Beschuss geraten. Aktivisten fordern uns auf, uns für Flüge und Autofahrten zu schämen – liefern aber so gut wie nie echte Alternativen, denn die Bahn ist ebenfalls nicht CO₂-neutral, zudem vielerorts unpraktisch, langsam und umständlich. Die Frage ist auch, ob sich denn das Rad der Zeit zurückdrehen ließe. Pferdefuhrwerke sind zwar CO₂-emissionsärmer, würden aber die Verkehrsstaus unserer Großstädte keineswegs lindern.

Mobilität ist aber auch eine soziale Frage. Wie kann eine Berufslaufbahn gelingen? Was braucht es zum sozialen Aufstieg? All diesen Fragen wollen wir uns im vorliegenden Heft widmen.

Ich wünsche eine angeregte Lektüre!



PHILIPP JAUERNIK (FRW)
CHEFREDAKTEUR

DAS ENDE DER BEQUEMLICHKEIT

Trotz des gegenläufigen medialen Wirbels gehört Österreich zu den Ländern mit der geringsten Einkommensungleichheit. Die Vermögen sind hingegen ungleich verteilt. Mehr Eigenverantwortung und eine zielgerichtete Bildungspolitik würden den sozialen Aufstieg erleichtern.

Wie werden wohl Historiker in der fernen Zukunft über die Gegenwart berichten? Als Quelle wird oft das Medienecho als Zeitzeuge dafür bemüht. Das verheißt für den Geschichtsschreiber der Zukunft aber nichts Gutes: Denn gerade hier sieht man eine zunehmende Entfremdung zwischen Fakten und Berichterstattung. Wenngleich in Österreich die Ungleichheit bei den Einkommen seit Jahren stabil und gering ist, mehren sich die Meldungen über eine soziale Spaltung, Polarisierung und steigende Ungleichheit. Die Verdrängung am Arbeitsplatz droht scheinbar nicht nur durch Zuwanderung, sondern auch durch künstliche Intelligenz. Dabei schätzen die Österreicher ihr eigenes Leben als sehr glücklich ein. Einzig den anderen, so die Meinung, geht es offensichtlich schlechter.

VERMÖGEN IST EIN LUXUSGUT

Auch in Österreich ist natürlich nicht alles ohne Fehl und Tadel. So gilt Vermögen hierzulande eher als Luxus. Viele Menschen haben neben dem Bankkonto und dem kleinen Sparbuch kein Vermögen. Nur wenige haben ein eigenes Haus oder Aktien, geschweige denn einen eigenen Betrieb. Aber warum ist das so? Wenn doch zugleich die Einkommen recht egalitär verteilt sind? Lange Zeit war Österreich und speziell Wien für Mieter ein Paradies. Wozu sich für Eigentum

verschulden, wenn die Miete erschwinglich ist? Gerade einmal jeder zweite Österreicher wohnt im Eigentum, zusammen mit Deutschland der niedrigste Anteil in der Eurozone. In der Slowakei sind es beispielsweise neun von zehn Menschen. Auch in Spanien, Italien oder Griechenland besitzt ein viel größerer Anteil der Haushalte die eigenen vier Wände. Während in diesen vermeintlich ärmeren Ländern aufgrund der hohen Eigenheimrate die Vermögen gleichmäßig verteilt sind, ist es in Österreich umgekehrt. Zudem verfügen viele Menschen kaum über nennenswerte Ersparnisse. Für die politischen Entscheider ist dies nicht unattraktiv, hält sie doch die Wählerschaft in Abhängigkeit von politischen Wohltaten. So konnte schon früher das Volk durch den geförderten Wohnbau oder Mietbeschränkungen für Wahlen gewonnen werden. Welche Probleme das aber mit sich bringt, sehen wir heute, wenn die Mieten steigen und es an Wohnraum mangelt.

DIE ALPINE KONSENSREPUBLIK

Bequemlichkeit gehört zum österreichischen Lebensstil dazu. Man ist lieber in einem sicheren Kollektivvertrag angestellt als in der risikobehafteteren Selbständigkeit. Man lässt lieber den Staat für sein Alter vorsorgen, als sich selbst zum Anteilseigner von Unternehmen zu machen. Die

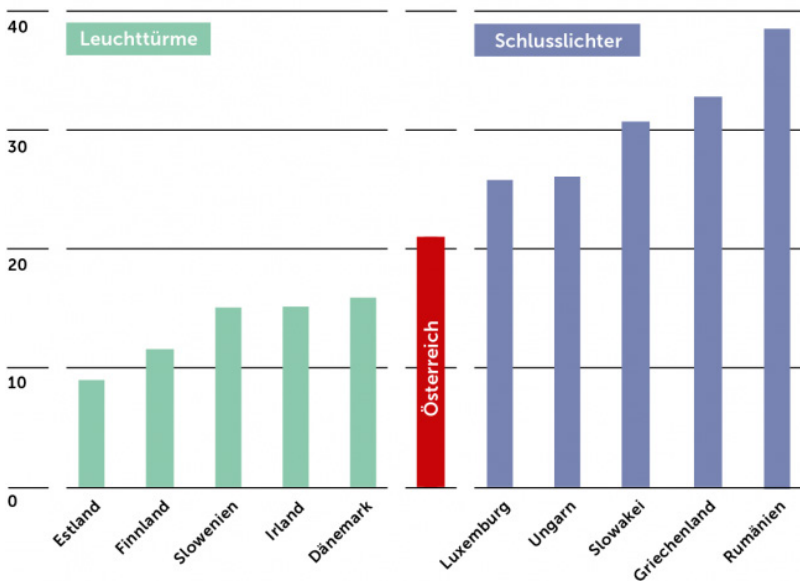
Sozialpartnerschaft lehrt den Österreicher auf Konsens zu setzen und im Zweifel „dem Staat“, also anderen, die Entscheidung zu überlassen. Bequemlichkeit hat aber auch ihre Schattenseiten. Neue Innovationen entstehen hierzulande ebenso selten wie die digitalen Unternehmen der Zukunft. Es wird immer mehr Geld ins Bildungssystem gesteckt, ohne dass Österreich zur Bildungselite gehören würde. Zuwanderer werden nicht ausreichend integriert, doch die Verwunderung ist groß, wenn deren Kinder dann keinen sozialen Aufstieg erfahren. Studien zeigen schon lange, dass Zuwanderer im Durchschnitt nicht nur über eine geringere Qualifikation verfügen und weniger verdienen, sondern auch seltener arbeiten als Inländer. Viel erschreckender aber ist, dass die zweite Generation zumeist keinen sozialen Aufstieg gegenüber der ersten schafft. Statt sich zu integrieren, entfremden sie sich teilweise sogar.

DIE MÄR VON DER VERERBTEN BILDUNG

Oft ist in Österreich deshalb auch von der „vererbten Bildung“ und der geringen Bildungsmobilität die Rede. Solche Pauschalisierungen werden Österreich aber nicht gerecht. Denn obwohl die soziale Herkunft eine Rolle spielt, sind Österreichs Schüler nicht so immobil, wie ihnen oft nachgesagt wird. Zahlen zeigen, dass mehr

Wenn Schüler hinterherhinken

– Anteil an leistungsschwachen* Schülern in Prozent (Kategorie Naturwissenschaften)



Quelle: OECD – Betrachtung der EU-Länder, Daten für 24 Staaten, Stand 2015.

*Anmerkung: Unter leistungsschwach („Low-Achiever“) versteht man 15-jährige Schüler, die nicht in der Lage sind, auf alltägliche Probleme und Fragestellungen einfache fachliche Erklärungen zu geben.



als die Hälfte aller Studierender Eltern ohne akademischen Abschluss haben. Damit liegt Österreich im europäischen Spitzenfeld. Problematisch ist aber, dass hierzulande zu viele Kinder das Bildungssystem mit mangelnden Befähigungen in der Grundbildung Lesen, Schreiben, Rechnen verlassen. Auch wenn Mobilität im Bildungssystem möglich ist, gibt es Gruppen, die klar benachteiligt sind. Entsprechend ist der Aufstieg für Kinder, gerade aus Haushalten niedrigem Bildungsniveau und niedrigem Einkommen, sehr schwer.

FOLGENSCHWERE SYMPTOMBEKÄMPUNG

Um die Bildung zu verbessern, sollte das Angebot vor allem bei den ganz Kleinen ausgebaut werden. Während Österreich zu den Ländern mit den höchsten Ausgaben pro Schüler zählt, liegen die finanziellen Mittel bei der frühkindlichen Bildung im Mittelmaß der EU. In dieser Phase werden aber die Grundsteine gelegt. Jeder

investierte Euro hat zu dieser Zeit die höchste Rendite. Mit dem Geld muss es aber auch zu Transparenz und Kontrolle kommen, damit das Geld bei den Kinder ankommt und nicht in maroden Systemen versickert. Es muss darüber hinaus auch sichergestellt werden, dass jeder in Österreich die Sprachkenntnisse bereits beim Schuleintritt hat, die notwendig sind, um dem Unterricht zu folgen. Flankiert werden kann dies durch eine auf Sozialindikatoren basierenden Finanzierung von Bildungseinrichtungen. Mehr Geld und bessere Lehrer sollten dorthin gehen, wo der Bedarf am höchsten und die Situation am schwierigsten ist. Lässt man den Schulen mehr Entscheidungs- und Gestaltungsfreiraum, dann können auch engagierte und talentierte Lehrer gefördert werden, während die schlechten und unmotivierten Druck bekommen. Wer soziale Mobilität zulassen will, der muss dafür aber auch die Umverteilung zurückfahren. Speziell beim Einkommen sind die Steuern und Abgaben so hoch,

dass am meisten der Staat profitiert. Aufstieg muss sich aber lohnen, damit das Risiko des Scheiterns genommen wird. Gewinne müssen daher in erster Linie beim Menschen und nicht beim Finanzminister ankommen. Eine soziale Grundabsicherung muss dabei natürlich gewahrt bleiben. Will man das Potenzial der Menschen in diesem Land nutzen, muss man ihnen aber auch die Freiräume geben, um sich entfalten zu können.

Auf der anderen Seite müssen die Freiräume auch wahrgenommen werden. Die Bürger müssen mehr Verantwortung für ihr Leben übernehmen. Die Erziehung der eigenen Kinder ist in erster Linie immer auch eine Verantwortung der Eltern. Die öffentlichen Einrichtungen sollen ihren Bildungsauftrag übernehmen. Für das Leben nach dem Erwerbsleben sollte jeder Mensch selbst Pläne entwickeln und vorsorgen. Einen Teil des Einkommens zurücklegen für die eigenen vier Wände, für die Pflege oder die Pension sparen. Das lässt dem Staat auch mehr Spielraum, sich um jene zu kümmern, die nicht die Möglichkeit haben, aus eigener Kraft für sich zu sorgen. Kurzum: Es braucht ein Ende der Bequemlichkeit. Darüber könnten Historiker in der fernen Zukunft nämlich berichten.



HANNO LORENZ

Hanno Lorenz ist Ökonom bei der liberalen Denkfabrik Agenda Austria.

Er forscht in den Bereichen Außenhandel, Armut und Verteilung, Wirtschaftsstandort und Digitalisierung.

ÖSTERREICHS „MISTER EUROPA“

Am 12. Juni 1994 stimmten 2/3 der Österreicher für den Beitritt des Landes zur Europäischen Union, am 1. Jänner 1995 wurde dieser Beitritt dann Wirklichkeit. Da Österreich während der laufenden Legislaturperiode beiträt und reguläre Wahlen erst im Oktober 1996 stattfanden, entsandte der Nationalrat Abgeordnete in das Europäische Parlament, darunter auch am 25. Jänner 1996 Dr. Paul Rübiger (FRL). Rübiger, der sich selber als „Schmied aus Wels“ bezeichnet, wird in den kommenden fast 24 Jahren Österreichs längstdienender EU-Abgeordneter und ein politisches Schwergewicht in der europäischen Budget-, Industrie-, Telekom- und Wissenschaftspolitik.

Als am 2. Juli 2019 die neu- und wiedergewählten Abgeordneten im Europäischen Parlament in Straßburg zur konstituierenden Sitzung zusammentraten, endete eine fast 30-jährige Politikkarriere, die 1991 im oberösterreichischen Landtag begann. Paul Rübiger war zu diesem Zeitpunkt der Digitalisierungs- und Technologie-sprecher der Europäischen Volkspartei. Wer ihn über Technologie und



DR. PAUL RÜBIGER (FRL)

Besuchte die HTL Wels und studierte danach Betriebswirtschaft und Produktionstechnik in Linz.

Ab 1972 arbeitete er im familieneigenen Schmiedebetriebe, von 1991 – 1996 war er Kurator am WIFI, 1991 – 1995 Abgeordneter zum OÖ Landtag und von 1996 – 2019 Mitglied des Europäischen Parlaments. 2008, 2013 und 2015 wurde er zum „EU-Abgeordneten des Jahres“ gewählt. Paul Rübiger veröffentlichte zehn Bücher zu Telekommunikation und Unternehmertum. Er ist verheiratet und Vater zweier Kinder.

Wissenschaft sprechen hört, merkt die große Begeisterung für dieses Thema. „Wissenschaft, Forschung, Technologie und Innovation müssen Grundlage des Erfolgs Europas sein“, dieses Mantra hörte man von ihm oft. Nicht umsonst legte er in seiner Eigenschaft als Mitglied des Budgetausschusses und Chefverhandler des Europäischen Parlaments für das EU-Budget 2019 ständig großen Wert auf eine umfassende Dotierung von Forschungs- und Wissenschaftsprogrammen. Mit Horizont Europa, 100 Milliarden Euro schwer, stellt die EU das weltweit größte Forschungsprogramm. Mit der Gründung des European Institute of Technology (EIT) war Rübiger Mitinitiator einer europäischen Wissenschaftspolitik.

Aus einem produzierenden Familienbetrieb in Wels stammend, setzte sich Rübiger auf europäischer Ebene für eine Stärkung der Klein- und Mittelunternehmen ein und gründete den Europäischen Wirtschaftsbund „SME Europe“. Der starke Mittelstand, das Rückgrat der Wirtschaft, solle gefördert und nicht durch überbordende Regulierung geschwächt werden. Die Bedeutung der Mitgestaltung der Globalisierung durch Europa erkannte er sofort. Zusammen mit seiner deutschen Abgeordnetenkollegin Erika Mann gründete

er daher die Parlamentariergruppe in der WTO, später war er WTO-Sprecher der Europäischen Volkspartei im EU-Parlament.

Am bekanntesten dürfte Rübiger aber als „Mister Roaming“ sein. Zusammen mit der damaligen EU-Kommissarin Vivian Reding initiierte er als Chefverhandler für das Parlament die Abschaffung der Roaming-Aufschläge bei Telefonie – und später Daten – in der EU. Sehr zum Missfallen vieler Telekomkonzerne und nationaler Regierungen bereitete er damit den Weg zu einem digitalen-EU-Binnenmarkt.

Wer Paul Rübiger kennt weiß auch, dass er nicht nur ein exzellenter Sachpolitiker, sondern auch ein herzlicher, immer freundlicher und lächelnder Christlich-Konservativer ist, der sich in der Politik dem christlichen Menschenbild, der Freiheit, Verantwortung und Subsidiarität verpflichtet fühlt. Mit 66 Jahren trat er nun in den wohlverdienten Ruhestand.

Sein Know-How wird er nunmehr als Präsident des KMU-Netzwerks SME Connect (www.smeconnect.eu) einbringen, um KMU europaweit zu vernetzen und politisch zu vertreten.

VERLÄSST DIE GROSSE BÜHNE



„Roaming“

2007 Erste Deckelung der Tarife: „Eurotarif“ legt Preisobergrenzen für im Ausland abgehende und eingehende Anrufe fest.

2013 Paket zur weiteren Kürzung der Roaminggebühren

2015 Das Europäische Parlament und der Rat stimmen dafür, die Roaminggebühren in der EU bis Juni 2017 abzuschaffen.

2016 Regeln zur Anwendung der „Fair-Use-Regeln“ für Roaming zu Inlandspreisen

2017 Das Europäische Parlament und der Rat erzielen eine politische Einigung zu neuen Regeln für Betreiber auf Roamingvorleistungsmärkten.

2017 Roaming zu Inlandspreisen (Roam like at home) wird für Reisende innerhalb der EU zur Realität.

Forderungen: EU-weite SIM-Karte, Ausbau 5G-Netz



„Paneuropa“

1922 gegründet, ist die Paneuropa Union die älteste europäische Einigungsbewegung. Aktuell gibt es 26 Mitgliedsorganisationen in 23 europäischen Staaten. Bis 2010 war Rübiger Vizepräsident der österreichischen Paneuropa Bewegung, bis Jänner 2018 fungierte er als Vorsitzender der Paneuropa-Arbeitsgruppe im Europäischen Parlament.

www.paneuropa.at



STOA

Der Wissenschaftsausschuss „STOA“ (Science and Technology Options Assessment) ist ein Organ des Europäischen Parlaments und beschäftigt sich mit den technologischen und wissenschaftlichen Herausforderungen der Zukunft und beurteilt ihre Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft. Die Arbeit wird von externen Experten durchgeführt. Wissen wird in Diskussionen mit Wissenschaftlern und Forschern in Workshops gesammelt und Studien zu wichtigen Themen erstellt, auf deren Basis EU-Abgeordnete faktenbasierte Entscheidungen treffen können. Paul Rübiger war von 2009 - 2012 und 2014 - 2016 STOA-Vorsitzender.

DARAUF KÖNNEN WIR EUROPÄER STOLZ SEIN

Als „Mister Roaming“, der die Abschaffung der Roaming-Aufschläge durchsetzte, wurde er bekannt. Der längstdienende österreichische EU-Abgeordnete hat sich in vielen Bereichen Meriten erworben, unter anderem als Chefverhandler für das EU-Budget oder als Vorsitzender des Wissenschaftsausschusses. Couleur traf Paul Rübig (FRL), einen Monat nach dessen Abschied aus dem Parlament zum Gespräch.

24 Jahre lang warst du Mitglied des Europäischen Parlaments. Mit 65 Jahren hast Du aufgehört. Wie sah eigentlich ein Arbeitstag aus?

Am Montag in der Früh ging es von daheim nach Brüssel. Der Tag im Parlament begann meistens mit einer Teambesprechung, bei der die Agenda durchbesprochen wurde. Danach Ausschusssitzungen, Arbeitsgruppen, Koordinatorentreffen und Besprechungen mit Experten aus den jeweiligen Fachgebieten. Dazwischen traf ich sehr oft Besuchergruppen. Gegen 22.00 beendete ich den Arbeitstag. In Straßburg, während der Plenarwoche, können Abstimmungen und Debatten

bis Mitternacht laufen. Freitag und Samstag waren reserviert für Termine, Sprechstunden, Vorträge und sonstige Besprechungen und Veranstaltungen in Österreich. Der Sonntag ist mein Familientag. Das gibt Kraft für die Woche.

Du bist bekannt als Befürworter eines starken Europäischen Parlaments. Warum?

Das Europäische Parlament ist die direkt gewählte Institution der Union. Dieses Faktum ist vielen ein Dorn im Auge. Abgeordnete aus den hunderten europäischen Regionen entscheiden mit. Mit der stärkeren Entscheidungskompetenz,

vor allem seit Lissabon 2009, steht das Parlament auf Augenhöhe mit den Regierungen. Mühsam und über viele Jahre hinweg konnte den Staaten abgerungen werden, dass direkt vom Bürger gewählte Abgeordnete mitentscheiden. Gelebte checks-and-balances.

Es gibt aber oft auch Kritik über fehlende Transparenz „in Brüssel“. Wie entgegnest du dem Vorwurf?

Das Parlament ist definitiv eines der transparentesten der Welt. Alle Sitzungen sind öffentlich und werden live in allen EU-Amtssprachen übertragen. Alle Unterlagen und Dokumente, die debattiert und



Im Sommer 1996 gehörten Paul Rübig (FRL, re) und Karl Habsburg (TEW, li) zu den ersten direkt gewählten Abgeordneten, die Österreich und seine Interessen in Brüssel und Straßburg vertraten. Die Zusammenarbeit der beiden setzte sich auch darüber hinaus in der auf christlichen Grundwerten aufgebauten Paneuropabewegung fort.

© EUROPÄISCHES PARLAMENT



Für Paul Rübig wurde in fast einem Vierteljahrhundert das alt-ehrwürdige Straßburger Parlamentsgebäude fast zu einer zweiten Heimat. „Seine ausgleichende Art und seine Konsensorientiertheit waren immer hilfreich und dafür sind wir dankbar“, sagt der Vizepräsident des Europäischen Parlaments, Dr. Othmar Karas (OLS) über ihn.

© MARTIN LAHOUSEIEVP



Eine starke Verwurzelung im Couleurstudententum hat Rübig auch im Alltag stets gezeigt. So war er treuer Besucher der Stammtische des Brüsseler MKV-Zirkels und unterstützte unzählige Kartellbrüder auf ihrem Weg in eine erfolgreiche Zukunft.

© MARTIN LAHOUSEIEVP



abgestimmt werden, sind online publiziert. Besucher können direkt in den Sitzungen sein und zuzuhören. Die Abstimmungsergebnisse und namentlichen Resultate sind online abrufbar. Jeder kann prüfen, wann welcher Abgeordnete wie abstimmte. Bürger können in allen Amtssprachen Anfragen stellen und haben das Recht, dass in ihrer Sprache geantwortet wird. Transparenz trifft auf Pflege der Sprachenvielfalt in Europa. Sie ist einer der größten Schätze Europas. Darauf können wir Europäer stolz sein, das gehört jedenfalls bewahrt.

Komplex ist das System trotzdem...

Das stimmt. Auf EU-Ebene werden Entscheidungen über Rahmenbedingungen für 500 Mio. Menschen, den stärksten Wirtschaftsraum der Welt verhandelt. Das Wechselspiel zwischen Kommission, Regierungen im Rat und gewählten Abgeordneten ist komplex, aber es dient einem Ausgleich der Interessen, der auch funktioniert, weil es sehr oft gelingt, gute Kompromisse zu schließen. Es muss aber besser erklärt werden. Hier sind vor allem die Politiker selbst, aber auch Medien und Schulen gefragt. Was mich freut ist, dass immer mehr Besuchergruppen nach Brüssel oder Straßburg kommen. Die Menschen

sind hochinteressiert an der EU und wollen Informationen.

Bei einem Vortrag vor Studenten fiel einmal der Satz, das Europäische Parlament sei „wie eine große Post-Graduate-Universität“. Wie ist das zu verstehen?

Im Parlament hat man die Chance, mit den weltweit besten Experten zu diskutieren, ihre Meinungen zu hören, Fakten zu erfahren. Hirnforscher, Historiker, Wissenschaftler aus dem Bereich Künstliche Intelligenz, Nanotechnologie und dergleichen. Zudem lernt man - mit Menschen aus über 160 Staaten dieser Erde, mit den verschiedensten kulturellen Hintergründen - Toleranz zu üben, Kompromisse einzugehen und den Standpunkt anderer zu respektieren, auch wenn man ihn nicht teilt.

Was siehst du als deine größten Erfolge in Brüssel?

Die Abschaffung der Roamingaufschläge ist sicherlich mein bekanntester Erfolg. Ich bin aber auch stolz darauf, mehrere erfolgreiche EU-Programme initiiert und begleitet zu haben, zum Beispiel das Erasmus für Jungunternehmer, das European Institute of Technology oder den Science Media Hub. Als Budgetverhandler des Parlaments habe ich

immer eine gute Dotierung für Zukunftsbereiche wie Forschung, Jugend, Innovation, Unternehmertum und Bildung fokussiert.

Was wird, neben dem Ende der Roaminggebühren, als dein Erbe bleiben?

Mit „Horizon Europe“, 100 Mrd. Euro schwer, stellt die EU das weltweit größte Forschungsprogramm. Gefreut hat mich auch, dass meine Bemühungen, die parlamentarische Konferenz der Welthandelsorganisation WTO aufzubauen, erfolgreich waren. Und mit dem Europäischen Wirtschaftsbund SME Europe, den ich gegründet habe, sind die Anliegen der Klein- und Mittelunternehmen stärker in den Fokus auf europäischer Ebene gerückt.

Was würdest du als Enttäuschung bezeichnen?

Sehr schade finde ich den Austritt der Briten. Ich bin ein Anhänger von win-win-Situationen, beim Brexit verlieren aber beide Seiten. Andererseits ist das britische Chaos rund um den Brexit auch wieder ein Hoffnungsschimmer: Es zeigt, wie zerstörerisch Fake-News und Hetzkampagnen sich auswirken können.

WIEN IST DAS TOR ZUR WELT

Die Entwicklung des Flughafens Wien ist bemerkenswert: Seit 1990 hat das Passagieraufkommen verfünffacht. Die Bedeutung des österreichischen Hubs steigt damit auch im internationalen Vergleich massiv an. Einer der Väter dieses Erfolgs ist Flughafen-Vorstandsdirektor und Altkartellsenior Dr. Günther Ofner (QIG), der die Leitung des Flughafens nach dem Skylink-Debakel übernahm, um das Unternehmen wieder in ruhigere Gewässer zu führen. Ein Gespräch über Zukunft und Perspektiven

INTERVIEW: PHILIPP JAUERNIK (FRW)

2019 war bisher definitiv das Jahr der Greta Thunberg und ihrer PR-Erfolge. Was geht in dir vor, wenn du Begriffe wie „Flugscham“ liest?

Die Passagierzahlen in Europa steigen heuer um rund 5 Prozent, in Österreich sogar um mehr als 10 Prozent. In der Realität ist also von „Flugscham“ nichts zu merken.

Laut den Ergebnissen einer vor wenigen Tagen veröffentlichten Meinungsumfrage des deutschen Magazins Fokus fliegen die Wähler der Grünen öfter mit dem Flugzeug als die Wähler jeder anderen Partei in Deutschland. Fliegen als Klimasündenbock Nummer 1 darzustellen ist auch sachlich falsch: Der globale Flugverkehr trägt nur

mit 2,7 Prozent zum CO₂ Ausstoß bei, in Europa sind es 0,85 Prozent. Ungeachtet dessen ist Klimaschutz eine vorrangige Aufgabe. Wir reden nicht nur, sondern wir handeln konkret: Der Flughafen Wien hat den CO₂ Ausstoß um 70 Prozent reduziert, den Gesamtenergieverbrauch um 40 Prozent.

Im Zusammenhang mit der Ökologie wird auch gern die geplante dritte Piste am Flughafen Wien angesprochen. Welche Rolle spielt dieses Großprojekt?

Wir rechnen auch in den kommenden Jahren mit mehr Passagieren. Das bedeutet, dass die existierende Pisteninfrastruktur spätestens ab 2030 nicht mehr reicht, um den Verkehr abzuwickeln. Weltweit wird derzeit an über 900 Flughäfen gebaut. In Wien keine dritte Piste zu bauen, würde nur bedeuten, dass Passagiere dann auf andere Flughäfen ausweichen, etwa Bratislava oder München. An der Zahl der Passagiere würde es nichts ändern, aber die Arbeitsplätze würden anderswo entstehen. Deshalb verfolgen wir das Projekt mit Nachdruck, und ich hoffe, dass es bis 2030 realisiert werden kann. In der Folge würden auch zu den derzeit rund 22.500 Beschäftigten



Eine Boeing 777 der Austrian Airlines startet in Wien, im Hintergrund der neue Tower. Das Langstreckennetz von Austrian ist nicht nur sehr profitabel, sondern verbindet die gesamte zentraleuropäische Region von Wien aus mit der Welt. Austrian bedient diese Strecken mit ihrer B767 und B777-Flotte, die noch von der Übernahme der Lauda Air stammen.

© VIKTOR SZONTAGH (RT-D)



„Ohne ein entsprechendes Angebot an Luftfracht könnten viele Betriebe in Österreich nicht weiter existieren, das wird in der Diskussion oft übersehen. Und was besonders bedeutsam ist: der Tourismus ist für die österreichische Volkswirtschaft die wichtigste Einnahmequelle.“ Günther Ofner (QIG) im Gespräch.

© FLUGHAFEN WIEN AG

am Flughafen weitere 10.000 neue Arbeitsplätze entstehen.

A propos Großprojekte: Der Flughafen hat eben erst ein Aus- und Umbauprojekt von EUR 500 Mio. bis 2023 präsentiert. Angesichts dieser enormen Investitionen: Ist es das wirklich wert?

Die Erneuerung und Erweiterung der Terminals ist notwendig, um die höheren Passagierzahlen, wir rechnen 2019 mit mehr als 30 Mio., zu bewältigen. Die Erweiterung soll mehr Komfort beim Reisen bringen und auch viele neue Gastronomie- und Shoppingangebote.

Der Flughafen Wien hat im vergangenen Jahr über 10 Prozent Passagierwachstum gezeigt und liegt in den Zahlen mittlerweile vor Flughäfen wie Brüssel, Mailand oder Berlin-Tegel. Ein Gutteil des Wachstums geht aber auf neu

entstandene Billigflieger zurück. Wie nachhaltig ist dieses Wachstum?

Auch unser Home Carrier, die AUA, ist zweitstellig gewachsen, wenngleich die Low Cost Carrier den Löwenanteil ausmachen. Nach dem starken Wachstum mit vielen neuen Flugangeboten wird es sicher auch wieder eine Konsolidierung geben. Vor allem aber werden die Ticketpreise sicher nicht so niedrig bleiben, nicht zuletzt deshalb, weil die Fluglinien ja immer mehr CO₂-Zertifikate für ihr Wachstum kaufen müssen.

Welche Rolle spielt der Flughafen Wien so für Österreich, aber auch für die größere Region Mitteleuropas?

Der Flughafen Wien ist für viele Menschen aus Ost- und Südosteuropa das Tor zur Welt. Mehr als ein Viertel unserer Passagiere steigen in Wien um, um andere

Destinationen in der ganzen Welt zu erreichen. Für Österreich ist der Flughafen nicht nur ein wichtiger Arbeitgeber und Wachstumsfaktor, sondern auch ein Standort für rund 250 angesiedelte Betriebe. Ohne gute Verbindungen würden auch viele Unternehmenszentralen, die derzeit in Österreich angesiedelt sind und vor allem die Beteiligungen in Osteuropa von Österreich aus betreuen, absiedeln, damit würden sehr viele Arbeitsplätze verloren gehen. Ohne ein entsprechendes Angebot an Luftfracht könnten viele Betriebe in Österreich nicht weiter existieren, das wird in der Diskussion oft übersehen. Und was besonders bedeutsam ist: der Tourismus ist für die österreichische Volkswirtschaft die wichtigste Einnahmequelle.

Der Platzhirsch ist nach wie vor Austrian, die aber im Rahmen des Lufthansa-Konzerns durchaus



Der Flughafen ist für Österreich ein entscheidender Wirtschaftsfaktor – er schafft Arbeitsplätze, ist aber auch für die produzierende Industrie unverzichtbar. Hier ein Boeing 747-Jumbo der Cargolux, der täglich über 113.000kg Fracht aus Österreich abholen kann.

© VIKTOR SZONTAGH (RT-D)

kämpfen muss. Wie abhängig ist der Airport von seinem Home Carrier?

Der Lufthansa Konzern hat einen Marktanteil von über 50 Prozent und ist daher unser wichtigster Kunde.

Sollte Lufthansa beschließen, Austrian auf die Kurz- und Mittelstrecke zu fokussieren und Langstrecken eher über Frankfurt, München und Zürich abzuwickeln: Welche Folgen hätte das für Wien?

Ein Abziehen der Landstrecke hätte natürlich sehr negative Folgen für den Wirtschaftsstandort, aber auch für die Lufthansa selbst, weil sie natürlich viele Kunden an andere Airlines verlieren würde.

Umgekehrt: Austrian hat bereits die Zubringerflüge von Linz nach Wien gestrichen. Welche Zukunft siehst du für die kleineren Regionalflughäfen, vor allem die, die nah an einem Hub liegen?

Die Zahl der innerösterreichischen Flüge hat sich in den letzten Jahren fast halbiert, wobei 75 Prozent der Passagiere in Wien umsteigen um weiterzufliegen. Bei Strecken wie Wien – München sind es sogar über 80 Prozent der Passagiere, die nicht München als Ziel haben, sondern dort umsteigen. Deshalb sind diese Kurzstrecken auch nicht einfach durch andere Verkehrsmittel zu substituieren, obwohl die Bahn deutlich attraktiver geworden ist und auch viel stärker genutzt wird als früher. Die Regionalflughäfen im Westen Österreichs entwickeln sich sehr positiv, im Süden ist es sicher schwieriger, aber es muss jeder Flughafen die für ihn zukunftssträchtige Strategie entwickeln.

Sowohl Urlaubs- als auch Geschäftsreisende sind spätestens seit dem 11. September 2001 mit teilweise schikanös erscheinenden Sicherheitskontrollen auf Flughäfen konfrontiert, deren

Effektivität teils bezweifelt wird. Wie ist das aus deiner Sicht?

Umfang und Durchführung der Sicherheitskontrollen sind gesetzlich geregelt. Zur Effektivität ist anzumerken, dass es seit Jahren keine Flugzeugentführungen oder sonstige Gewalttaten größeren Ausmaßes gegeben hat. Insofern haben sie gewirkt. Neue Technologien werden es schon in Kürze ermöglichen, wirksame Sicherheitskontrollen durchzuführen, ohne zu sehr in die Intimsphäre der Passagiere einzugreifen, hier wird sich die Situation also deutlich verbessern.

Wer innereuropäisch fliegt, stellt fest, dass er nur einen kleinen Teil seiner Reisezeit in der Luft verbringt. Viel länger sind An- und Abreise zum Flughafen sowie die Zeit, die man am Flughafen wartet. Wie kann man das Erlebnis am Flughafen optimieren, sodass man



Eine Boeing 747 der Asiana landet in Wien. Bei Start und Landung entstehen sogenannte Wirbelschleppen, die für nachkommende Flugzeuge gefährlich werden können. Der Flughafen Wien testet derzeit Systeme, diese Wirbelschleppen massiv zu reduzieren, damit Flugzeuge früher landen können und so auch weniger Treibstoff verbrauchen.

© VIKTOR SZONTAGH (RT-D)

schneller drinnen und draußen ist und möglichst wenig Stehzeiten hat?

Wir bemühen uns sehr um effiziente Prozesse, über 90 Prozent unserer Passagiere sind in weniger als zehn Minuten sicherheitskontrolliert. Auch die Wartezeiten auf das Gepäck haben sich deutlich reduziert. Zu einem guten Reiseerlebnis gehört aber sicher auch, sich hinzusetzen und sich etwas zu gönnen oder etwas Schönes einzukaufen.

Der Online-Versand wird kontinuierlich mehr. Spiegelt sich das in der Auslastung am Flughafen Wien wider?

Bisher sind keine großen Auswirkungen erkennbar, aber natürlich stellt der Online Handel eine zusätzliche Konkurrenz für den Retailbereich dar.

Die Flugzeugindustrie ist normalerweise immer vorne bei der technischen Entwicklung. Wo bleiben die E-Flugzeuge?

Airbus hat sich die Entwicklung eines E-Flugzeuges zum Ziel gesetzt. Das ist zwar eine schwierige aber hoffentlich nicht unlösbare Aufgabe. Es gibt auch zahllose Entwicklungen im Bereich autonomer, manntragender Drohnen. In den letzten Tagen wurde auch ein neu entwickelter Hubschrauber vorgestellt, der mit Elektromotoren angetrieben wird. Auch wenn es noch länger dauern wird, wird auch in diese Richtung intensiv geforscht. Noch wichtiger erscheint mir aber, an neuen Flugzeugtreibstoffen zu forschen.

Billig-Airlines versuchen überall zu sparen, wo es möglich ist - immer engere Sitze, keine Verpflegung

mehr an Bord. Wie weit kann diese Entwicklung aus deiner Sicht gehen?

Das hängt ausschließlich von den Passagieren ab, wer möglichst wenig für das Fliegen zahlen will, der muss auch einen schlechteren Service in Kauf nehmen. Das hat jeder selbst in der Hand.

Wie wird sich der Brexit auf den europäischen Luftverkehr auswirken?

Bis 31. März 2020 würde sich der Brexit auf den innereuropäischen Luftverkehr nicht auswirken. Bis dahin gibt es eine Übergangsregelung. Was danach geschieht, ist derzeit offen.



DR. GÜNTHER OFNER (GIG)

ist seit 2011 Vorstandsdirektor der Flughafen Wien AG. Von 1976 bis 1979 war er Kartellsenior des MKV, danach war er unter anderem auch Geschäftsführer des Friedrich-Funder-Institutes für Journalistenausbildung und Medienforschung. Seit 1981 ist er mit Andreas Khol (KRW) Herausgeber des "Österreichischen Jahrbuchs für Politik".

IN BOSNIEN NICHTS NEUES?

BOSNIEN, HERBST 1996, ein Jahr nach dem Friedensabkommen. Die Wahlen enden bei allen drei Volksgruppen mit Siegen der im Krieg entstandenen nationalistischen bzw. ethno-zentrischen Parteien. Multi-ethnische Parteien haben kaum Zuspruch. Die Regierungsbildung gestaltet sich sehr schwierig.

BOSNIEN, HERBST 2018, 23 Jahre nach dem Friedensabkommen. Die Wahlen enden bei allen drei Volksgruppen mit Siegen der im Krieg entstandenen nationalistischen bzw. ethno-zentrischen Parteien. Multi-ethnische Parteien haben kaum Zuspruch. Die Regierungsbildung gestaltet sich sehr schwierig.

Zeitstillstand? Time Warp? Gilt immer noch jener Ur-Wunsch, den der bosnische Nobelpreisträger Ivo Andrić so treffend seinem Romanhelden Hamdi-Bey („Wesire und Konsuln“) in den Mund legt: es möge alles so bleiben, wie es immer war?

Bosnien und die Herzegowina, im 15. Jahrhundert dem Osmanischen Reich einverleibt, wurden 1878 von Österreich-Ungarn übernommen und vom türkischen Mittelalter in die Moderne katapultiert. Die österreichische Ära bis 1918 wird heute gerade von den muslimischen Bosniaken als Goldenes Zeitalter gesehen (und verkürt), wohl auch deswegen, weil die k.u.k. Verwaltung Rechtsstaatlichkeit brachte und eine strikte Gleichbehandlung der drei Volksgruppen. Die von den Bosniaken befürchtete Bevorzugung der katholischen Kroaten setzte nicht ein. Das wiederum führte zu Enttäuschungen der Kroaten, die sich genau eine solche Bevorzugung erhofft hatten. Die bosnischen Serben wiederum waren frustriert, weil sich ihr Anschlusswunsch an das Königreich Serbien nicht realisieren ließ.

Die Bosniaken, also die bosnischen Muslime, sind ethnische Südslawen wie Kroaten und Serben, die

während der Türkenherrschaft zum Islam übertraten und allmählich eine eigene Volksgruppe wurden. Der alte – gelegentlich abwertende – Ausdruck Bosniaken wurde übrigens auf deren eigenen Wunsch wiederbelebt, weil sie nicht bloß als „Muslime“ wahrgenommen werden wollten.

Ethnische und religiöse Zugehörigkeiten sind heute wie damals so gut wie ident, und insofern ist es eigentlich unerheblich, ob man wie früher nach Religionen zählt oder wie heute nach Nationalitäten. Alle Bosniaken sind Muslime und alle Muslime sind Bosniaken, alle Orthodoxen sind Serben und alle Serben sind orthodox, alle Kroaten sind katholisch, und alle Katholiken sind Kroaten. Dies führt oft genug zu einer unheilvollen Verquickung von religiösen mit politischen Themen.

Verschärft wird das Problem durch die äußerst komplizierte Struktur, die Bosnien-Herzegowina nach dem Krieg (1992-95) durch das Friedensabkommen von Dayton erhalten hat: Der Staat ist zwar in den bisherigen Grenzen erhalten geblieben, aber intern in zwei Gebietseinheiten („Entitäten“) gegliedert, denen das Gros der staatlichen Kompetenzen zukommt. Die beiden Entitäten sind ungleich

gestaltet: Die Bosniaken und Kroaten teilen sich eine Entität, nämlich die „Föderation“, die Serben haben in der „Republika Srpska“ eine eigene Entität, die sogar den Namen einer Republik führen darf. Letztere ist zentralistisch aufgebaut, die Föderation hingegen zerfällt in zehn Kantone (oder Gespanschaften, wie die Kroaten lieber sagen). Parlamente und Regierungen gibt es auf der Ebene des Gesamtstaates, der beiden Entitäten und der Kantone.

Ein wesentliches Element der Dayton-Verfassung besteht im ethnischen Proporz. Bosniaken, Serben und Kroaten genießen als „konstitutive Völker“ besondere Rechte. An der Spitze des Landes steht ein dreiköpfiges Staatspräsidium mit einem Bosniaken, einem Serben und einem Kroaten. Paritätisch besetzte „Völkerhäuser“ als zweite Parlamentskammern zur Wahrung der „vitalen nationalen Interessen“ der konstitutiven Völker finden wir im Gesamtstaat und in der Föderation. So gut wie alle Ämter werden im ethnischen Proporz oder dreiköpfig besetzt und sind entsprechend aufgebläht. Die Dayton-Verfassung, anfangs nur dazu gedacht, den Krieg zu beenden und einen Neustart zu ermöglichen, hat sich als unreformierbar erwiesen.



Blick über die Altstadt der bosnischen Hauptstadt Sarajevo. Über Jahrhunderte haben hier Religionen und Kulturen friedfertig zusammengelebt. Erst die Nationalitätenkonflikte des späteren 20. Jahrhunderts führten zu grausamen Blutvergießen.

© JULIAN NYČA, CC-BY-SA 3.0

Nicht einmal den rechtsverbindlichen Anordnungen des bosnischen Verfassungsgerichts und des Straßburger Menschenrechtsgerichtshofs zur Beseitigung der systemimmanenten Diskriminierung von Personen, die keinem dieser drei Völker angehören, ist man bislang nachgekommen. Die Gründe liegen zum einen an der Unwilligkeit (Unfähigkeit?) der bosnischen Politik, zum andern an der mangelnden Entschlossenheit der Staatengemeinschaft.

Ein „High Representative“ als internationaler Kontrollbeauftragter darf gewählte Amtsträger ohne jedwedes Verfahren, ohne Anhörung und ohne Rechtsmittelmöglichkeit absetzen oder überhaupt für politische Ämter sperren. Er kann das Vermögen von Parteien oder Institutionen sequestrieren. Er kann korrekt beschlossene Gesetze außer Kraft setzen und durch eigene Dekrete ersetzen, selbst im Verfassungsrang. Deswegen meinen manche Juristen, dass es sich bei

Bosnien-Herzegowina völkerrechtlich gesehen um ein Quasi-Protektorat handle.

Die Bosniaken möchten nach Jahrzehnten der Geringschätzung im früheren Jugoslawien und dem Völkermord im Bosnienkrieg endlich das Sagen in „ihrem“ Staat haben. Gleichwohl fühlen sie sich durch Dayton um einen Teil ihres Territoriums geprellt bzw. betrachten die Schaffung der Republika Srpska und die Tolerierung der dortigen nationalistischen Politik durch die Staatengemeinschaft als Gutheißung der ethnischen Säuberungen. Die meisten Bosniaken wurden sich ihres Moslemtums erst durch den Krieg bewusst und möchten nun einen „europäischen“ Islam leben, wie dies auch ihre Vorfahren taten. Bedauerlicherweise gibt es in den letzten Jahren massive – von Saudi-Arabien und anderen geförderte – Tendenzen einer Islamisierung, die zwar nicht eine Mehrheit der Bevölkerung

erfasst hat, aber eine rasch wachsende Minderheit.

Die Serben sehen sich durch Dayton erneut um ihre angestrebte Zugehörigkeit zum serbischen Staat betrogen. Viele fühlen sich in Bosnien-Herzegowina nicht wohl und wollen zumindest die Autonomie der Republika Srpska gewahrt wissen. Sie wollen so wenig Gesamtstaat wie möglich, und immer wieder erfolgen Austrittsdrohungen. Vermutlich trägt auch ein kollektives, wenn gleich subkutanes, schlechtes Gewissen wegen der unsäglichen Kriegsverbrechen der bosnisch-serbischen Militärs hierzu bei. Fatalerweise hat sich die serbisch-orthodoxe Kirche vor den Karren spannen und für nationalistische, ja kriegsverbrecherische Propaganda missbrauchen lassen.

Bei den Kroaten herrscht ein Gefühl der relativen Benachteiligung durch die Staatengemeinschaft vor, sehen sie sich selbst doch als die



Couleur-Chefredakteur Philipp Jauernik (FRW, re) bei einer Podiumsdiskussion mit bosnischen und montenegrinischen Parlamentsabgeordneten in Neum (Herzegovina-Neretva): „Die Entwicklungen seit 2015 haben noch deutlicher als bisher gezeigt, wie wichtig die Rolle der Staaten Südosteuropas ist, wenn es um eine kohärente und stabile Sicherheitspolitik für ganz Europa geht.“

© IRI

„europäischste“ Gruppe. Man ist enttäuscht, sich mit den Bosniaken eine Entität teilen zu müssen, wohingegen die Serben eine eigene erhalten haben. Beim kleinsten der drei Völker besteht verständlicherweise eine permanente Angst vor der Majorisierung im Gesamtstaat und vor allem in der Föderation, angesichts der dortigen personellen Übermacht der Bosniaken. Die Kroaten erwarten vom Westen, er müsste ihre Interessen stärker berücksichtigen, auch der gemeinsamen Religion wegen. Solche Wünsche gehen aber aufgrund des laizistischen Selbstverständnisses Westeuropas ins Leere bzw. sind sogar kontraproduktiv.

Die katholische Kirche ist jedoch nicht homogen: In der Herzegovina verfügten die Kroaten über geschlossene Siedlungsgebiete und bildeten meist die Mehrheit. Daraus resultierte ein bis heute anhaltendes starkes Selbstbewusstsein, das oft in nationalistischer Ausprägung mündet. In Bosnien lebten die Katholiken hingegen stets als Minderheit in einem überwiegend muslimischen Umfeld und waren daher vielmehr

auf Toleranz und multireligiöses Zusammenleben ausgerichtet. Am deutlichsten sieht man das an den politisch sehr engagierten Franziskanern: jene Bosniens gelten vielen als „links“, die der Herzegovina als „rechts“. Zusätzlich sind die Spannungen zwischen den Franziskanern, die während der 450 Jahre Türkenherrschaft den Katholizismus unter schwierigsten Umständen am Leben erhalten haben, und den unter Österreich 1881 neu etablierten Diözesanstrukturen bis heute greifbar.

Die (sephardischen) Juden, seit den 1560er Jahren nach der Vertreibung aus Spanien im Land, sind zwar eine sehr kleine Gruppe, aber kulturell und gesellschaftlich höchst aktiv.

Die ethnischen Verhältnisse spiegeln sich im Wahlverhalten wider. Auch heute sind es nach wie vor hauptsächlich ethnisch orientierte Parteien, denen die Menschen ihr Vertrauen schenken. Die Wahlen vom Oktober 2018 ließen 14 Parteien ins gesamtstaatliche Parlament einziehen, die alle entweder bosniakischen oder serbischen oder kroatischen Charakter

haben. So finden wir nicht etwa eine sozialdemokratische oder eine konservative Partei, sondern deren mehrere, je nach Volksgruppe. Und das Stimmverhalten der Menschen bestimmt sich oftmals nicht nach der Weltanschauung, sondern nach nationalen Interessen. Es ist ein schwacher Trost, dass dieses Phänomen schon am bosnisch-herzegowinischen Landtag vor dem 1. Weltkrieg beobachtet werden konnte. Wie der letzte Bericht der österreichischen Verwaltung von 1914 festhält, haben sich die seinerzeitigen Abgeordneten in Fragen des Eisenbahn- oder Straßenbaus, bei Schul- oder Landwirtschaftsthemen genauso in Volksgruppen-Kleinkriege verstrickt.

Nach wie vor gilt, was der damalige Außenminister Zlatko Lagumdžija vor gut 15 Jahren über sein Land sagte: „Ein Staat, zwei Entitäten, drei konstitutive Völker, vier offizielle Religionen – und eine Million Probleme.“ Ob sich das in absehbarer Zeit ändern wird? Tja, wie Metternich schon 1821 in Bezug auf den Balkan festgestellt hat: „Was im Oriente vor sich gehen kann, entzieht sich der Berechnung.“



DR. GERHARD JANDL (HRW)

geb. 1962, ist österreichischer Diplomat. Er war Leiter des Balkanreferats im Außenamt, Botschafter in Sarajewo (2000 bis 2005), und anschließend in Belgrad. Derzeit ist er Botschafter beim Europarat in Straßburg. Der vorstehende Beitrag wurde unter dem Titel „Ein Staat und eine Million Probleme“ in der Academia (Deutschland) Nr. 2/2019 erstabgedruckt.

AEROSPACE-INDUSTRIE JETZT UND IN ZUKUNFT

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen – und seit jeher ein starker Innovationstreiber. Vor allem die Luftfahrt steht bei einem stark wachsenden Markt vor neuen Konzepten und Services. Der österreichische Aerospace-Konzern FACC setzt hier an und forscht intensiv an neuen Materialien und Komponenten.

Leichter, schneller, höher, effizienter: Die Vorgaben an Flugzeuge sind und bleiben angesichts einer weiteren Intensivierung des Flugverkehrs im Steigflug. Und der Aerospace-Konzern FACC ist mitten drin: Denn ein wesentlicher Hebel für die weiteren Leistungs- und Qualitätssteigerungen in der Luftfahrt liegt in der Verwendung neuer Materialien und neuartiger Leichtbaukomponenten bzw. -systeme. Mit diesen Kernthemen erobert FACC vom Innviertel aus die Welt und zählt mittlerweile zu den bevorzugten Technologiepartnern aller namhaften Flugzeughersteller. Jede Sekunde startet und landet ein Flugzeug mit Technologie „made in Austria“ an Bord. Rund 20

Prozent der 3500 Mitarbeiter starken Belegschaft arbeiten im Forschungs- und Entwicklungsbereich. Die Flugzeugbranche vernetzt und verbindet Menschen weltweit. Das Passagieraufkommen zieht weiter an, die Rahmenbedingungen, wie die starke Zunahme der Reisetätigkeit im asiatisch-pazifischen Raum und der ungebrochene Drang nach individueller Mobilität, sowie die Erfordernisse steigender Effizienz und erhöhter Nachhaltigkeit beflügeln die Innovationsfelder der Fluggindustrie. Urban Air Mobility, die Entwicklung neuer Antriebsmodelle und Materialien bzw. Komponenten, aber auch Services, bis hin zur generellen Entwicklung und Herstellung neuer Flugzeugmodelle

spielen in der Branche eine wichtige Rolle.

NEUE ANTRIEBE - MIT INNOVATIVEN SCHUBKRÄFTEN IN DIE ZUKUNFT

Flugzeuge ohne Kerosinantrieb? Für lange Zeit unvorstellbar. Doch die innovative und visionäre Luftfahrtbranche beweist, dass es Alternativen zum Kraftstoff gibt und diese auch erfolgreich sein können. So wird jetzt an Flugzeugen mit hybrid-elektrischen Antrieben oder der Anwendung von synthetischen Treibstoffen gearbeitet. Innovative Forschungsprogramme machen es möglich, dass Fliegen mit neuartigen Antriebstechniken Wirklichkeit werden kann. Hybridlösungen und die E-Mobilität geben starke Impulse für die Aerospace-Industrie, die derzeit rund 3 Prozent des weltweiten CO₂-Ausstosses verursacht. Schon lange vor Greta Thunberg ist das Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt angekommen.

In Zukunft wird noch viel mehr möglich sein. Wissenschaftler am renommierten Massachusetts Institute of Technology (MIT) in Boston entwickeln das weltweit erste Flugzeug mit Ionenantrieb. Der Antrieb erfolgt nahezu lautlos und basiert auf elektrischer Spannung.





© MAXIMILIAN LOTTMANN

Diese wird zwischen zwei Drähten geleitet, die an Vorder- und Rückseite der Flügel gespannt sind. Das elektrische Feld erzeugt geladene Luftmoleküle (Ionen). Diese stoßen in der Bewegung aneinander, reiben und erzeugen Luftstrom oder Ionenwind. Das Leichtflugzeug konnte sich bei einem ersten Testflug mit Ionenwind in der Luft halten. Beim Interkontinental-Flug der Zukunft werden die Luft- und Weltraumbranche miteinander verschmelzen.

AEROSTRUCTURES - FLIEGEN NEU ERLEBEN

Die technischen Weiterentwicklungen im Leichtbau führten in den vergangenen Jahren dazu, dass immer mehr Flugzeugteile aus Faserverbundkunststoff gefertigt werden können. Neben dem Einsatz in der Sekundärstruktur werden diese auch in der Primärstruktur – also in Rümpfen, Leitwerken oder Tragflächen – verbaut. Aerodynamisch optimierte Bauteilgeometrien, in vielen Fällen nur mithilfe modernster Composite-Technologien umsetzbar, runden die Einsatzgebiete dieser Materialien weiter ab. Das ist von Bedeutung, da Gewichtsreduktion und eine verbesserte Aerodynamik die effizientesten Wege sind,

um in der Luft Treibstoff zu sparen und damit den CO₂-Ausstoß und die Betriebskosten zu verringern. Rund 40 Prozent der Kosten eines Fluges sind auf den Kerosinverbrauch zurückzuführen.

Eine große Herausforderung der Branche ist, bei steigendem Flugverkehr die Luft- und Lärmemissionen zu dämpfen. So forschen zahlreiche internationale Flugzeughersteller an Alternativsystemen wie Solarflugzeugen, Drohnen oder auch Lufttaxis. Es könnte künftig bei Flugzeugen auch in Kabinen mit transparenter Verkleidung geflogen werden. Auch Materialien, die sich selbst reparieren und überwachen sind Teil der Forschungsagenda. Die Branche ist enorm dynamisch, alleine in den nächsten 15 Jahren werden 40.000 neue Flugzeuge benötigt. Die hohe Nachfrage, welche das Angebot um ein Vielfaches übersteigt, erfordert auch neue Produktionsprozesse.

Potenziale ausschöpfen ist in der Aerospace-Industrie wesentlich. So geht es auch darum, die Flugzeugflotten von morgen konsequent leichter, effizienter, leiser und umweltfreundlicher zu machen. Wir münzen diese Ansprüche in Schlüsselziele der eigenen

Forschungs- und Entwicklungsbereiche um. Ratenfertigung, Digitalisierung, Turn-Key-Lösungen, die Industrialisierung sowie eine kontinuierliche und konsequente Effizienzsteigerung sind dabei wichtige Faktoren für Entwicklung und Design. Die optimale Paarung von Werkstoff und Verarbeitungsprozess ermöglicht weitere spürbare Erhöhungen der Performance-Parameter von Flugzeugen und liefert gleichzeitig eine Verbesserung der Fertigungseffizienz. Neue Materialien, neue Technologien wie 3D-Print, neu entwickelte Fertigungstechniken und Fertigungsprozesse bleiben so ganz oben auf der Agenda. Gleichzeitig sind Premiumqualität und Null-Fehler Basiskriterien, die längst zur Grundlage und Voraussetzung für eine nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit geworden sind. In der Luftfahrt gibt es keinen Pannestreifen und Fehler hätten dramatische Auswirkungen.

INTERIORS - DIE TRENDS DER INNENKABINEN-AUSSTATTUNG

Beim Fliegen stehen Komfort, Flexibilität und Bedienerfreundlichkeit im Fokus der Passagiere, aber auch der Crew. Um dieser die Arbeiten an Bord zu erleichtern, entwickelt man zum Beispiel eine Smartwatch, die verschiedene Systeme aus der Distanz steuern kann. So können Lichtintensität, Musiklautstärke oder Durchsagen automatisch mit einem Knopfdruck an der Uhr verändert werden. Mittels Sensoren wird auf der Uhr angezeigt, an welchen Passagiersitzen die Rückenlehnen noch nicht hochgeklappt oder welche Anschnallgurte noch nicht angelegt sind. Für die Crew ist das eine enorme Arbeitserleichterung. Auch für die Passagiere tut sich einiges.



Unternehmen forschen an einem antibakteriellen Filter für den Lavatorybereich, der mithilfe von UV-Licht das Wasser aus dem Hahn bedenkenlos trinkbar macht, und ein deutsches Unternehmen entwickelte ein brillenloses 3D-System für die Flugzeugkabine. Mit zwei Kameras, die die Augenpositionen registrieren, passen sich die Teilbilder den Bewegungen an, dies sorgt für einen 3D-Effekt individuell für jeden Passagier und unabhängig von der Sitzposition. So können gemütlich Filme angesehen werden. In den kommenden fünf bis zehn Jahren wird sich in diesem Bereich enorm viel bewegen, sind sich Experten sicher. Auch die Fenster in der Kabine sollen weit mehr können und zum Infotainment-Bildschirm umgewandelt werden. Darauf können Passagiere dann Informationen zum Flug abrufen, Getränke ordern oder an Bord shoppen. Die Displays werden dimmbar, man wird durch ein getöntes Glas nach draußen schauen.

ZUKUNFTSCHANCE - URBAN AIR MOBILITY

Ein spannendes Entwicklungsprojekt ist aktuell das autonome

Lufttaxi, in dem FACC und das chinesische Technologie-Start-up EHang gemeinsam an der Serienreife autonomer Luftfahrzeuge für den Individualverkehr arbeiten. Autonome Fluggeräte sollen dabei helfen, unter Nutzung des Luftraums als „3. Dimension“ die Verkehrsprobleme der Städte zu lösen.

Neu entwickelte, umweltfreundliche Elektroantriebe, leistungsstarke Batterien mit kurzen Ladezeiten, minimaler Platzbedarf für Start- und Landeplätze, schnelle Computer und Big Data schaffen die nötigen Voraussetzungen, um Urban Air Mobility, also Luftmobilitätskonzepte innerhalb und zwischen Städten, praktisch in Angriff zu nehmen. Neben dem Transport von Personen oder Gütern bieten autonome Fluggeräte zahlreiche andere Einsatzmöglichkeiten wie Flüge zum Transport dringender Notfallgüter oder für risikoreiche Einsätze aus der Luft bei Umweltkatastrophen. Elektrisch angetriebene Fluggeräte mit Einsatz im engen Stadtgebiet profitieren von geringem Gewicht und durchdachten Designs. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse können auch bei Flugzeugen angewendet werden.

Das Lufttaxi fungiert auch als eine Art Technologieträger für leistbaren Leichtbau, der auch bei großen Passagierflugzeugen Einsatz findet. Der Traum vom Fliegen begleitet uns Menschen schon sehr lange und wird in Zukunft, auch im Individualverkehr, eine noch viel wichtigere Rolle einnehmen als bisher. Es macht uns stolz, diese Zukunft aus Österreich heraus an vorderster Stelle mitgestalten zu können.



**MAG. ANDREAS
PEROTTI (BAJ)**

ist seit 2017 Director Marketing & Communications der FACC AG und als Bereichsleiter für den globalen Außenauftritt an 13 Standorten verantwortlich. Vor seinem Einstieg in die Luftfahrt-Industrie war er in mehreren Ländern im öffentlichen Bereich, im Agentursektor und in der Telekommunikationsbranche tätig.

MOBILITÄT UND KARRIERE

Ein neues Semester hat begonnen und für viele Kartellbrüder auch die Planung für eine Zukunft nach der Schule. Ein Thema, das sich durch die Möglichkeiten der EU ergibt und unbedingt in die Zukunftsplanung eingebaut werden sollte, ist die Frage „wie flexibel bin ich bei der Wahl meines künftigen Arbeits- oder Studienortes“, es ist die Frage nach der eigenen Mobilität.

Ich möchte mit Euch meine Gedanken zu diesem Thema teilen und euch von meinen Erfahrungen erzählen. Ich habe 1996 am Gymnasium in Bruck an der Mur maturiert und bin danach zum Studium nach England gegangen. In meiner 20-jährigen Karriere habe ich in Österreich, Großbritannien, Irland, Hong Kong, Qatar, Nigeria und den USA gearbeitet und auch gelebt. Ich habe viermal mein Unternehmen gewechselt und in diesen Unternehmen verschiedene Funktionen innegehabt, habe also, wie man



THOMAS SPANNRING, BA MA (STB)

ist Unternehmer und lebt mit seiner Familie in West Sussex, Großbritannien. Er ist Miteigentümer von www.sportandlanguage.com, sowie von 6 weiteren Firmen. Seine Interessenschwerpunkte liegen in Jugend- und Erwachsenenbildung, Technologie und nachhaltiger Entwicklung. Seine Firmen suchen immer wieder Praktikanten für Österreich, Irland und England. Interessenten können sich mit ihm unter spannring@h2cando.com in Verbindung setzen.

im Englischen sagt, die ‚Corporate ladder‘ erklommen, bis ich mich vor 3 Jahren als Unternehmer selbstständig gemacht habe.

Als eine Grundlage für meine Entscheidungsprozesse, diese oft beträchtlichen geografischen Veränderungen durchzuführen, war mein Curriculum vitae, mein Lebenslauf, den ich wie ein Marketingdokument meiner selbst sehe. Ich habe bei der Evaluierung verschiedener Möglichkeiten immer zuerst daran gedacht, wie sich mein Wert für einen künftigen Arbeitgeber steigern kann, welche Erfahrungen mir letztendlich helfen, mich in meiner beruflichen Situation zu verbessern, welche Dinge ich lernen und verbessern muss. Dieser Prozess der ständigen Evaluation gehört nicht unterbrochen und sollte ein ständiger Wegbegleiter in allen Lebenslagen sein. Oft wird der Betrachter feststellen, dass der Heimatort oder das Heimatland begrenzte Möglichkeiten zur Weiterentwicklung bieten, ein Blick über die Grenzen rät sich an.

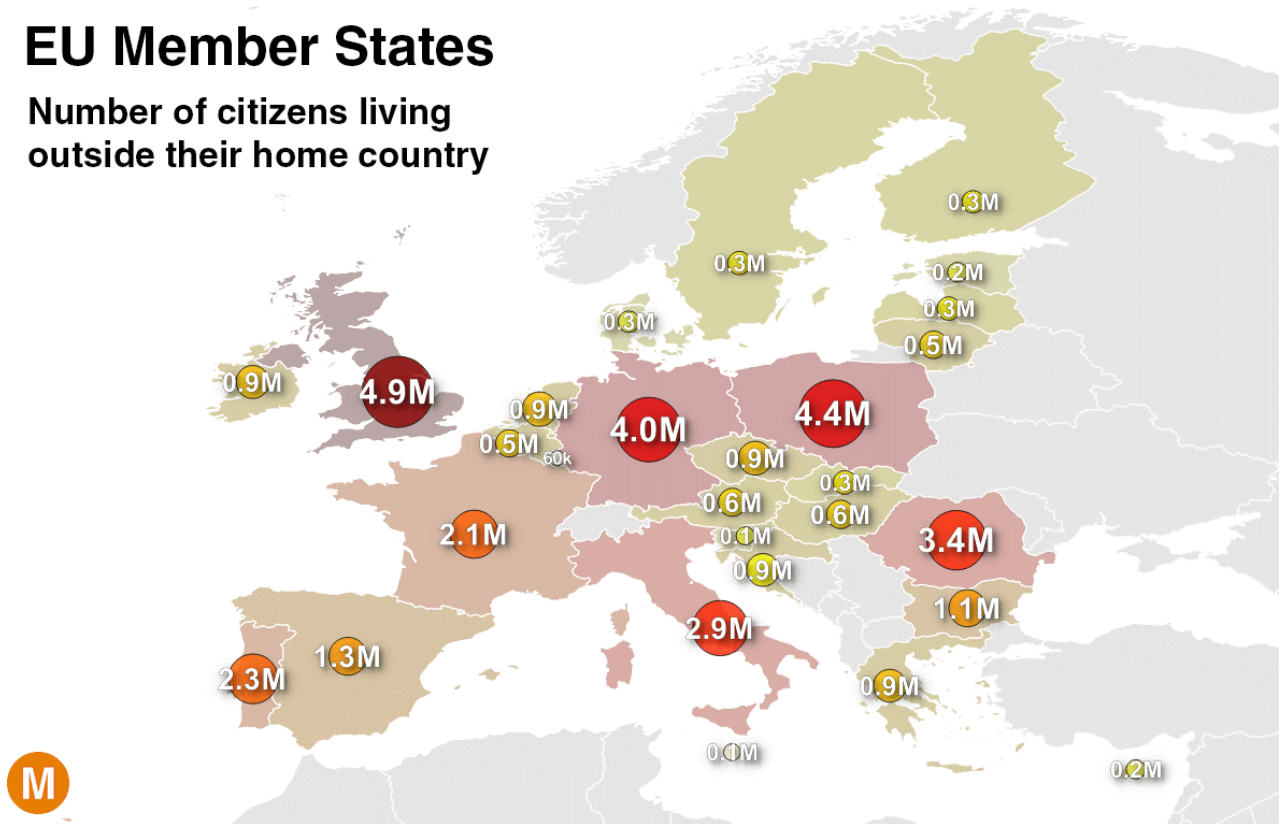
Hat man sich dafür entschieden, mobil und flexibel in seiner Ausrichtung zu sein, gibt es eine Menge Ressourcen und Anlaufstellen für Informationen. Ein erster wichtiger Schritt, sein Leben global auszurichten, ist das Erlernen von Englisch zu einem

muttersprach-ähnlichen Niveau. Englisch dominiert als Common Language mit ungefähr 1.5 Mrd. Sprechern in allen Bereichen des täglichen Lebens, dies wird sich mittelfristig auch nicht ändern. Es sei an dieser Stelle auch vorhergestellt, dass es selbstverständlich Vorteile hat, so viele Sprachen wie möglich zu erlernen, Englisch als die Weltsprache hat aber absolute Priorität. Ich bin so von der Wichtigkeit dieser Aussage überzeugt, dass ich mich vor einigen Jahren im Bereich Lerndienstleistungen selbstständig gemacht habe und bei dem österreichischen Sprach- und Sportreiseveranstalter H2 Cando GmbH unter dem branding www.sportandlanguage.com als Eigentümer und Partner eingestiegen bin. Unsere Philosophie ist es, junge Erwachsene im Bereich Fremdsprachen auf die Welt der Zukunft vorzubereiten und ihnen die Selbstsicherheit zu geben, sprachlich darauf vorbereitet zu sein, ihren Interessen, egal wo diese sich befinden, nachzugehen. Firmenkunden betreuen wir unter der Brand www.dieakademie.at und arbeiten gezielt mit Firmen, um Ausbildungsziele in Kernbereichen wie Cultural Awareness bis zu Business Etiquette zu erreichen.

Der europaweite Trend geht gänzlich in Richtung Mobilität der EU Bürger, sowohl im Bereich

EU Member States

Number of citizens living outside their home country



Ausbildung als auch bei der Arbeitssuche. Von ungefähr 500 Mio. Unionsbürgern leben 8% nicht im Land ihrer Staatsbürgerschaft, also umgerechnet circa 40 Mio. (entspricht etwa der Einwohnerzahl Spaniens oder Polens), 1.7 Mio. studieren im Ausland und etwa 1.3 Mio. arbeiten in einem anderen Land als sie leben (regionale, grenzüberschreitende Mobilität). Obenstehende Graphik zeigt die Anzahl an Bürgern der EU-Mitgliedsstaaten, die außerhalb ihres Heimatlandes leben (weltweit, siehe U.N. Population Division).

Für Unternehmen stellt sich durch gesteigerte Mobilität die

Herausforderung, die einerseits gestärkten Möglichkeiten eines größeren Recruitmentpools zu nutzen, andererseits sich mit neuen Themen der Workforce Motivation auseinanderzusetzen. Diese Herausforderungen treffen nicht nur große, multinationale Unternehmen, sondern verstärkt auch Klein- und Mittelbetriebe (Small and Medium Sized Enterprises), die über die Landesgrenzen hinaus ihre Nische gefunden haben. Der europaweiten Unterstützung der KMUs hat sich der europaweit tätige Verband SME Connect www.smeconnect.eu verschrieben, dessen Österreichische Tochter von Sebastian

Schack (FRW) geleitet wird. Gemeinsam mit SME Connect konnte meine Firma bereits einige Projekte (z.B. für Reiseveranstalter und EU-Recht, oder Auswirkungen des BREXIT auf KMUs) zur Vorbereitung für diese Herausforderungen initiieren.

Für uns als katholische Couleurstudenten verbindet Mobilität und Karriere die Aufgabe, stärker als bisher an der Gestaltung unserer Welt zu arbeiten. Eine globale Welt in die wir stolz unseren Prinzipien Religio, Scientia, Amicitia und Patria hinaustragen, wird eine bessere und gerechtere Welt.

INGENIEUR

Jetzt Position am Arbeitsmarkt stärken!
www.ing-zertifizierung.at

TÜV
AUSTRIA
AKADEMIE

WIR MÜSSEN UNSERE ÖSTERREICHISCHE IDENTITÄT BEWAHREN

Vor anderthalb Jahren wurde Sebastian Kurz zum jüngsten Bundeskanzler, den Österreich je hatte. Heute ist er derjenige mit der kürzesten Amtszeit (die Übergangskanzler Löger und Bierlein nicht eingerechnet), hat aber gute Chancen, wieder am Ballhausplatz einzuziehen.

Vor rund drei Monaten war Österreichs Politik im Ausnahmezustand: Zuerst der Skandal um die Aussagen von Strache und Gudenus auf Ibiza, dann der Misstrauensantrag. Wie gehen Sie persönlich mit dieser Situation um?

Um ehrlich zu sein, das war eine sehr herausfordernde Zeit. Das Ibiza-Video hat nicht nur mich, sondern viele Menschen in Österreich schwer erschüttert und die gute Zusammenarbeit dieser Regierung beendet. Natürlich hätte ich gerne die Arbeit fortgesetzt, denn wir haben viel weitergebracht und den jahrzehntelangen Stillstand beendet. Neuwahlen waren daher nie mein Wunsch, aber sie waren eine Notwendigkeit, weil die FPÖ nach dem Ibiza-Video nur wenig Problembewusstsein gezeigt hat.

Am 29. September finden die Neuwahlen statt. Angenommen, Türkis-Pink geht sich aus, ist es dann Ihre bevorzugte Koalitionsvariante?

In einer Demokratie sind zuerst immer die Wähler am Zug. Sollten wir gestärkt aus der Wahl hervorgehen, werden wir Gespräche mit allen Parteien führen und uns anschauen,

mit wem unsere Konzepte am besten umzusetzen sind.

Anders gefragt: Was wären für Sie die drei wichtigsten, konkreten Maßnahmen, die Sie in einer neuen Regierungsbeteiligung umsetzen wollen?

Um Österreich weiter nach vorne zu bringen, müssen wir die großen Zukunftsthemen anpacken: Die Menschen in Österreich brauchen auch im Zeitalter von Digitalisierung und Globalisierung Arbeit, von der sie gut leben können. Wir wollen sicherstellen, dass man in unserem Land in Würde altern kann. Und wir müssen unsere österreichische Identität bewahren und verteidigen.

In den vergangenen Wochen hörte man zum Teil auch aus den Reihen der Neuen Volkspartei, aber auch vom ehemaligen Koalitionspartner FPÖ, in Ansätzen selbstkritische Töne, dass man eigentlich mehr hätte weiterbringen können. Zu wieviel Prozent waren Sie mit der Arbeit Ihrer Koalition zufrieden?

Man kann sich natürlich immer wünschen, noch mehr Dinge noch schneller weiterzubringen. Aber ich bin der Meinung, dass wir in

der kurzen Zeit sehr viel erreicht haben. Wir haben beispielsweise die Schuldenpolitik nach über 60 Jahren beendet und gleichzeitig die Menschen in Österreich spürbar entlastet. Außerdem konnten wir die illegale Migration stoppen. 2018 wurden 85 Prozent weniger Asylanträge gestellt als noch drei Jahre zuvor. Vor diesem Hintergrund habe ich immer gesagt, dass die inhaltliche Arbeit dieser Regierung sehr gut war.

Wir leben in Zeiten von Fridays for Future, das Klima ist in aller Munde, CO2 wurde wohl nie so viel diskutiert wie heute. Sie haben im Juli das Thema Wasserstoff angesprochen, das aber noch ein großes Stück von einer echten Mobilitätslösung entfernt sein dürfte. Was versprechen Sie sich davon?

Wasserstoff ist nicht nur in der Mobilität eine Zukunftshoffnung, sondern vor allem auch in der Energiespeicherung. Wir wollen, dass Österreich die Wasserstoffnation Nummer eins wird und nicht wie bei der E-Mobilität dem Rest der Welt hinterherhinkt. Das kann durch den flächendeckenden Ausbau an Wasserstofftankstellen und rund 500 Mio. Investitionen in die Forschung gelingen. Da ist es



wichtig, früh genug aktiv zu werden. Wir wollen außerdem Vorreiter bei erneuerbaren Energien in Europa sein: Unsere Klima- und Energiestrategie sieht vor, bis 2030 unseren Strom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen zu beziehen. Gerade in Österreich haben wir großes Potential in Wind- und Wasserkraft.

Auch die Inlandsflüge, speziell bei Austrian Airlines, waren im Sommer ein Thema. Welche Priorität hat für Sie die Ausbau der Schiene zu einer echten Hochleistungsalternative, speziell auf der Südstrecke?

Unser Ziel ist es, flächendeckende, leistbare und klimafreundliche Verkehrsverbindungen sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum sicherzustellen. Ein erster Schritt wäre die Umsetzung der Nahverkehrsmilliarde. Bis zur flächendeckenden Ausbreitung sollen innovative Projekte wie Mitfahrbörsen verstärkt unterstützt werden.

Welche konkreten Schritte sind Ihnen im Bereich Mobilitätspolitik

besondere Anliegen für eine mögliche weitere Legislaturperiode als Regierungschef?

Wir wollen eines der ersten Länder Europas sein, in dem Verkehr und Mobilität auf erneuerbare Energie bauen. Neben der bestehenden Förderung braucht es daher einen Ausbau der Lade-Infrastruktur. Auch Unterstützungsleistungen wie die Pendlerpauschale oder Abgaben wie die NoVa sollen künftig ökologischer gestaffelt und sozial gerechter werden.

Kommen wir zu der Frage der Generationengerechtigkeit, die für uns eine zentrale Rolle spielt. Viele Österreicher hätten sich von Ihrer Regierung die dringend überfällige Pensionsreform gewünscht. Warum kam die bisher nicht – und was schwebt Ihnen da als Modell vor?

Wer sein Leben lang gearbeitet hat, der hat es sich verdient, für seinen Lebensabend gut und nachhaltig finanziell versorgt zu werden. Die Menschen sollen sich auf ein sicheres Pensionssystem verlassen können. Unser Fokus liegt dabei darauf,

mehr Gerechtigkeit im Pensionssystem herzustellen. Wir wollen Anreize schaffen, die es attraktiver machen, länger zu arbeiten. Und wir wollen das tatsächliche Pensionsantrittsalter an das gesetzliche heranführen. Für mehr Gerechtigkeit soll auch die Abschaffung von Sonderpensionsprivilegien, wie sie zum Beispiel bei der OeNB, der ÖBB oder der Stadt Wien üblich sind, sorgen.

Zum Abschluss noch ein weiteres Zukunftsthema: Welche konkreten Schritte möchten Sie setzen, um unser Bildungssystem ins 21. Jahrhundert zu holen?

Die Schule muss unsere Kinder auf die Veränderungen und Herausforderungen der Lebens- und Arbeitswelt von morgen vorbereiten. Dazu gehören digitale Grundkompetenzen ebenso wie der Umgang mit digitalen Medien oder Grundwissen über Programmiersprachen. Wir wollen ein vielfältiges, individuelles Bildungsangebot behalten und die Lehre weiterentwickeln und attraktiveren.



SEBASTIAN KURZ

(*1986) war von 2009 bis 2017 Bundesobmann der Jungen ÖVP. Von 2010 bis 2011 war er Mitglied des Wiener Gemeinderats und Landtags. 2011 bis 2013 war er Staatssekretär für Integration, anschließend 2013 bis 2017 Bundesminister für Europa, Integration und Äußeres. Er war vom 18. Dezember 2017 bis zum 28. Mai 2019 Bundeskanzler der Republik Österreich und ist Spitzenkandidat der ÖVP für die Nationalratswahl 2019.

VERKEHRSPOLITIK DER EU, ODER: ZWISCHEN SPANISCHER INQUISITION UND ÖSTERREICHISCHER SCHULE

LKW Verkehr, Inlandsflüge, Diesel-PKW und Tempo 140 sind bekanntlich die 4 Reiter der kommenden Klimaapokalypse und da laut einer der bekannteren Propheten unser Haus bereits brennt, ist Eile geboten. Abhilfe schaffen nach alter christlich-jüdischer Tradition Gebote, Verbote und auf persönlicher Ebene ökologischer Ablasshandel auf Flug-, LKW-, und PKW-Verkehr.

Bei aller gebotenen Eile sollte aber - frei nach Hayek - nicht die Frage nach dem einen heilsbringenden Plan im Vordergrund stehen, sondern zuallererst die Frage, wer denn überhaupt für wen planen soll.

Genau um Letzteres tobt seit ein paar Jahren ein vor der Öffentlichkeit versteckter, aber erbitterter Kampf hinter den Kulissen. Zwischen Kommission, EU-Parlament und Mitgliedsstaaten, zwischen Autoherstellern, Zulieferindustrie und Autokäufern, zwischen Unternehmen, Gewerkschaften und Kunden. Zwischen Umweltschützern, Datenschützern und Bürgern und ganz profan zwischen UBER, Taxiinnung und Fahrgästen. Einerseits geht es um milliardenschwere Geschäftszweige, um die technologische Vorherrschaft, die Rettung des Planeten und andererseits um die Verteidigung geschützter Sektoren. Einig ist sich die Mehrheit der Akteure lediglich darin, dass das Verkehrsverhalten jedes einzelnen Europäers, ob privat oder geschäftlich, am besten zentral reguliert und gesteuert werden soll.

Das war bis vor einiger Zeit noch anders, aber mit dem Abschluss des Pariser Klimaschutzabkommens wandelte sich der Verkehrssektor endgültig von einem Nebenschauplatz für Feinspitze europäischer Politik zu einem beinhalten, ideologisch hochaufgeladenen Konfliktbereich. Die Gesetzesvorschläge der Kommission zielen seit der Vorlage des ersten Mobilitätspaketes im Mai 2017 darauf ab, das individuelle Mobilitätsverhalten von Bürgern und Unternehmen über Preisanreize zentral zu steuern – selbst private Autofahrten zwischen Gänserndorf und Stockerau sollen durch europäisch vorgegebene Umwelt- und Stauaufschläge „gelenkt“ werden. Frei nach dem Motto: Wenn die Leute kein Geld zum Autofahren haben, dann werden sie doch hoffentlich endlich in den Zug steigen.

Was früher noch als Bruch des Subsidiaritätsprinzips gewertet wurde, wird jetzt unter dem Gesichtspunkt des Klimawandels als große europäische Aufgabe verstanden. Dank der Klimaschutzpolitik macht die EU im Verkehrssektor einen

großen Schritt weg vom Staatenbund, hin zum Bundesstaat. Flankiert von den Vorstößen zu einer Harmonisierung der Sozial- und Steuersysteme der selbsternannten „politischen Kommission“, mit den zwei machtvollen Proponenten der „Ever Closer Union“ Martin Selmayr und Jean-Claude Juncker an der Spitze, ergab das einen kompletten und groteskerweise kaum diskutierten Paradigmenwechsel.

Denn ob Bürger und Unternehmen selbst entscheiden dürfen, ob sie Bahn, Flugzeug, Schiff oder das Auto nehmen, wurde bis Mitte der 90er Jahre in Brüssel mit einem klaren ja beantwortet. Seit den Römischen Verträgen wurde von Brüssel aus die Liberalisierung des Verkehrssektors, schleppend aber doch, vorangetrieben. Wettbewerb unter und zwischen den Sektoren sollte die Preise senken. Als Unionsbürger erfreuen wir uns deshalb seit dem erfolgreichen Abschluss der Liberalisierung des Flugsektors Mitte der 90er Jahre an günstigen und massenverkehrstauglichen Ticketpreisen. Der wohl größte Erfolg der Liberalisierung

im Verkehrssektor. Sichtbar an Ryan Air, denn die Iren stiegen innerhalb kürzester Zeit mit dem schlechtesten Service bei billigsten Preisen zur größten Fluglinie Europas auf. Wer aber glaubte, dass durch diese Erfolge endgültig das Ende des planwirtschaftlichen europäischen Verkehrssystems eingeläutet wurde, der wurde von der jüngeren Geschichte eindrucksvoll eines Besseren belehrt.

Es gilt nämlich erstaunlicherweise nach wie vor die Besonderheitenlehre des Verkehrs. Unbeeindruckt von Monarchie, Reich, Kommunismus, sozialer Marktwirtschaft und europäischer Verkehrspolitik gilt in Europa nach wie vor das Prinzip, dass Konkurrenz zwischen Verkehrsträgern vermieden werden soll und die Straße künstlich verteuert wird, damit die Bahn halbwegs konkurrenzfähig ist. In Österreich beträgt das Delta zwischen Steuereinnahmen auf der Straße bei gleichzeitigen Subventionen an die Schiene weit über 10 Milliarden Euro. Streng protektionistische Regelungen für den Marktzugang auf Straße und Schiene runden das Paket ab. Selbst das digitale Zeitalter kommt diesen Zwängen nicht aus, wie UBER in Europa leidvoll erfahren darf.

Getrieben von verschiedenen und sich teilweise widersprechenden Einzelinteressen, arbeitet aber seit einiger Zeit eine bemerkenswerte Anzahl an Akteuren an der Zentralisierung des Verkehrssystems. Federführend vorangetrieben von der EU Kommission und unterstützt durch eine Mehrheit im Europäischen Parlament wird die Gestaltung des Verkehrssystem mehr und mehr den Mitgliedsstaaten, Ländern und Gemeinden entzogen. Gestützt auf wechselnde und teilweise seltsame Lobbykoalitionen

ehemaliger staatlichen Eisenbahnunternehmen, Autoherstellern, Telekommunikationsunternehmen, Grünen, einschlägiger NGOs, Sozialdemokraten, Gewerkschaften und IT Konzernen wurden in den letzten Jahren die großen Pflöcke bereits eingeschlagen.

Das Ergebnis muss je nach Feld zwar nicht zwangsweise schlecht sein, allerdings ist es der Kontrolle der Bürger entzogen. Gerade hinsichtlich der nur für Eingeweihte nachvollziehbaren Kuhhandel in Rat und Parlament sowie der Arbeitsgruppen der Kommission. Es entscheidet die Mehrheit in Brüssel wohin die Reise geht, auch wenn sich ganze Länder mit aller Kraft dagegenstemmen. Eine im Wesentlichen von der Bevölkerung losgelöste Diskussion in Brüssel ist zwar zweifelsohne effizient, aber halt doch einseitig. Bezeichnenderweise war es im Rahmen des ersten Mobilitätspaketes das erste Mal soweit, dass das Parlament fast ein ganzes Jahr langsamer war als der Rat. Anstehende Wahlen helfen, um die „speed kills“ Vorgangsweise der Kommission abzuschwächen. Unabhängig davon sollte man sich aber auch als überzeugter Europäer mehr Zeit lassen, da einmal auf europäischer Ebene gefasste Richtungsentscheidungen nur sehr schwer wieder abgeändert werden können.

Wenn man sich jetzt in den kommenden Jahren dem Umbau des Verkehrssystems verschreibt, dann sollte man alles tun, um die Bevölkerung einzubinden, ansonsten geht irgendwann die Akzeptanz verloren.

Dies gilt umso mehr, wenn man mit quasireligiösen Verboten, Geboten und Verhaltensnormen technische Probleme wie

Schadstoffausstoß und Treibstoffverbrauch adressieren möchte und andererseits hilflos zusieht, wie die Schweiz ihren LKW Verkehr auf die österreichischen Alpenpässe verlagert. Es soll auch nicht ganz unerwähnt bleiben, dass der technische Fortschritt mehr für die Umwelt erreicht hat, als jede Erhöhung der Maut oder Mineralölsteuer es jemals tat. Ein typisches Auto aus den 80ern hatte einen 100fach höheren Schadstoffausstoß als ein moderner EURO 6d Wagen. Auch der Verbrauch war selbst bei 50PS weit über dem eines neuen 7ers. Bei all den berechtigten Umweltanliegen sollte man deshalb nicht aus den Augen verlieren, dass es wesentlich einfacher ist, die Technik weiterzuentwickeln, als 500 Millionen Europäer in ihrem individuellen Verkehrsverhalten zu beeinflussen. Wie, wann und warum wir uns von A nach B bewegen, können wir als eigenverantwortliche Bürger immer noch am besten für uns selbst entscheiden. Welche Rahmenbedingungen Fahrzeuge und Flugzeuge in Europa zu erfüllen haben, das soll besser in Brüssel entschieden werden. Schließlich wollen wir auch nicht auf Dauer geostrategisch von den OPEC-Staaten abhängig sein.



ROBERT SCHICHL (R-J)

studierte nach seiner Tätigkeit als Bauleiter in Österreich, Frankreich und Deutschland Politikwissenschaft in Salzburg, lebt seit 2014 in Brüssel und arbeitet im Europäischen Parlament schwerpunktmäßig im Bereich Transport und Infrastruktur.

FREIHEIT DER MOBILITÄT

Seit Jahrzehnten kann man bei der „Vereinigung der Gemüsehändler“ seinen täglichen Bedarf an Gemüse decken. Aufgrund etlicher Vorschriften ist das Gemüse oft nicht lagernd, teuer und von minderer Qualität. Dies erkennt ein findiger Gemüsehändler und bietet – verteilt auf viele einzelne Stände – täglich frische Ware zu günstigsten Preisen an, welche von zuvorkommenden Marktstandlern verteilt werden. Dies möchten die Gemüsehändler nicht hinnehmen und erwirken durch diverse Abhängigkeiten ein Gesetz, welches den aufstrebenden Gemüsehändler verbietet.

Absurd? So etwas kann doch nicht passieren? Mag sein, dass dies tatsächlich im Falle des Gemüseangebots nur reißerische Fiktion war, im Bereich der Personenbeförderung ist geschilderte Vorgehensweise aber traurige Realität im Land der Hämmer.

So geschehen nämlich mit Markteintritt von Uber in Österreich. Dieser dezentral organisierte Fahrdienstleister hat es binnen kürzester Zeit geschafft, der Taxiinnung einen gehörigen Schrecken einzujagen. Mit Uber steht dem Konsumenten (zumindest in

der Bundeshauptstadt) ein Angebot zur Personenbeförderung zur Verfügung, welches im Vorfeld bekannte Preise, freundliche Fahrer, saubere, sichere und moderne Wagen sowie nicht gefahrene Umwege anbietet. Dieses Angebot wurde von den Konsumenten dankend angenommen.

Dass eine Zunft wie das „Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen“ (vulgo Taxiinnung), welche jahrzehntelang keinerlei Konkurrenz fürchten musste durch einen überraschend auftretenden Mitbewerber aufgerüttelt wird, ist nachvollziehbar. Weil „da könnt ja jeder kommen, wo kämen wir denn da hin?“

Konkurrenz belebt den Wettbewerb. Dieses allgemeingültige Postulat des Marktes – dessen Gesetze wie die Naturgesetze stets und ehern gelten, so sehr die Genossen aller Parteien sie auch wegzuträumen versuchen – gilt immer. Nicht aber in der politischen Wirklichkeit des Lands am Strome: Anstatt die geänderten Marktbedingungen zu beobachten, anstatt die eigenen Dienstleistungen und Produkte dem Mitbewerber zumindest anzugleichen, wenn nicht durch Verbesserungen zu übertreffen, anstatt – Gott möge

es abhüten – dem Konsumenten einen Mehrwert zu bieten, nimmt die Geschichte eine höchst österreichische Wendung.

Eine sich in Nabelschau und Selbstbeweihräucherung be- und vergnügende Interessensvertretung (richtig wohl eher strengste Zunft) setzt alles daran, das Unternehmertum und sich bietende Chancen klein zu halten bzw schlicht zu ignorieren. Dies ist allenfalls noch historisch verständlich, wächst man doch mit der Groteske auf, eine Taxiverordnung eines Bundeslandes (Wien) in Verfassungsrang festgeschrieben zu haben. Dies lässt natürlich eine Einmischung in dieses – sicherlich bequeme – Ruhebett der Konkurrenzlosigkeit als schauerlichste Schreckenstat erleben.

So also geschah es, dass die im ersten Absatz skizzierte Skurrilität tatsächlich nicht Fiebertraum des großen Regulators blieb, sondern mit einem Taxiunternehmen an der Spitze, fleißig befeuert durch die Planwirtschaftler aus Wirtschafts- und Arbeiterkammer, ihren Lauf nahm. In mittlerweile unzähligen Verfahren, die in Verbot, Nicht-mehr-Verbot, Na-viel-leicht-doch-wieder-Verbot und etlichen Nebengeräuschen mündeten



MAG. ALEXANDER F. S. PUTZENDOPLER (ASG)

ist selbständiger Rechtsanwalt in Wien und Kartellrechtspfleger des MKV. Neben seinen Schwerpunkten des Vereins-, Immaterialgüter- und Wohnrechts ist er Autor zahlreicher Artikel und Beiträge zu einer liberalen Sicht auf die Gesellschaft.

www.putzendopler.at



Das Taxischild in der verbreitetsten Variante. Durch innovative Plattformen wie Uber oder Bolt ist das klassische Taxigewerbe in Teilen Österreichs unter Wettbewerbsdruck geraten. Wie das „Match“ ausgeht, scheint heute noch unklar.

© THOMAS R. SCHWARZ - PD-SCHÖPFUNGSHÖHE, [HTTPS://DE.WIKIPEDIA.ORG/W/INDEX.PHP?CURID=6669159](https://de.wikipedia.org/w/index.php?curid=6669159)

und nebenbei bemerkt hunderttausende Euro auch an öffentlichen Geldern verschlungen haben, wurde keine befriedigende Lösung gefunden.

Anstatt sich mit der Situation abzufinden, dass man sich, um zu bestehen, immer nach der Decke

strecken muss, rief man seitens der Zünftler verzweifelt den Gesetzgeber an. Dieser reagierte flugs und – als gelernter Österreicher erwartbar – auf die illiberalst vorstellbare Form. Er erließ die „Lex Uber“, die – so sie denn in dieser Form Einzug in die Gesetze findet – das Aus für das aufstrebende Unternehmen

bedeuten würde. Unternehmensvernichtung qua Nationalrat. Es bleibt zu hoffen, dass sich Uber – exemplarisch herausgegriffen für viele moderne Unternehmen, die sich einem Wust an Bürokratie und Standesdünkel gegenübersehen – auch weiterhin zur Wehr setzt und somit dem Konsumenten den von diesem gewünschten Service bieten kann. Ansonst bleibt nur festzuhalten, dass von der schon zweifach zitierten Bundeshymne zwar „Töchteröhne“, nicht jedoch das zukunftsreiche Österreich überblieben.



August Wöginger
Klubobmann



Versprochen – gehalten.

- ✓ Schuldenpolitik beendet
- ✓ Familienbonus Plus eingeführt
- ✓ Mindestsicherung fixiert
- ✓ Mindestpensionen erhöht
- ✓ Pensionen angepasst
- ✓ Pflegegeld angehoben
- ✓ Karenzzeiten für alle durchgesetzt
- ✓ Bonussystem für Freiwillige geschaffen
- ✓ Sozialversicherungen zusammengelegt
- ✓ Dürrepaket beschlossen
- ✓ Mehrwertsteuer im Tourismus gesenkt
- ✓ Klima- und Energiestrategie erstellt
- ✓ Geringverdiener entlastet
- ✓ Illegale Migration bekämpft

Der Parlamentsklub der neuen Volkspartei ist Garant dafür, dass die Österreicherinnen und Österreicher entlastet werden und wir die wichtigen Zukunftsthemen im Land anpacken.

Dieser Weg hat erst begonnen – wir werden ihn erfolgreich weiterführen.

DIE MOBILITÄT UND DIE BEDROHTEN WÖRTER



Die Möglichkeiten, die uns die heute verfügbare Mobilität eröffnet, waren vor wenigen Jahrzehnten völlig vorstellbar, ebenso wie wir uns heute die Möglichkeiten, die in einigen Jahrzehnten verfügbar sein werden, nicht vorstellen können. Zu den Errungenschaften der Mobilität zählt auch die Selbstverständlichkeit von Fernreisen, was wohl aus Gründen des Klimaschutzes bedenklich ist, aber auch zum weltweiten Kontakt mit fremden Kulturen führt. Diese oft starken Eindrücke sollten eigentlich das Bewusstsein für die eigene Kultur schärfen, manchmal tritt aber leider der gegenteilige Effekt ein. Ob es jetzt der „American Way of Life“ ist, oder die Architektur von Dubai, ob indische Gurus oder chinesische Medizin, vieles wird kritiklos akzeptiert, nur weil es für uns etwas Neues ist und von weit herkommt und es wird nicht selten höher eingestuft als die eigene Kultur. Das gilt auch in sprachlicher Hinsicht, wo oft unnötigerweise Anglizismen verwendet werden, als ein beliebiges Beispiel etwa „Ticket“ für Eintrittskarte oder Fahrkarte. Als Gegenbewegung kann man die Aktionen rund um die sogenannten „bedrohten Wörter“ beobachten. Da wird zur Sammlung und Bewahrung regionaler Begriffe aufgerufen und Quizsendungen veranstaltet, in denen man deren Bedeutung erraten muss, vom Oachkatzlschwoaf bis zur gsunden Detschen. Beide Extreme, nämlich einerseits die Sucht nach neuen, vermeintlich originellen Wörtern, andererseits der Rückzug auf Region und Tradition, sind bedenklich, weil sie die Sicht auf das wesentliche verstellen. Und das ist – bei aller angebotenen Mobilität – die österreichische Identität, die in diesem Falle durch die österreichische Varietät des Hochdeutschen geprägt wird. „Erdäpfel“ ist Hochdeutsch und kein Dialekt. Es besteht keine Notwendigkeit, dieses Wort durch Kartoffel, oder durch irgendwelche Potatoes oder Pommes zu ersetzen. Und echt bedroht ist nicht das Blunzengröstel, sondern es sind ganz alltägliche Worte. Das „Servus“ wird vom „Tschüss“ bedroht, das „einmal“ vom „mal“. Wenn man sagt „besuch mich mal“, dann ist das bundesdeutscher Dialekt und kein Hochdeutsch. Viel wichtiger, als dass wir in unserer täglichen Sprache „Austriazismen“ verwenden, ist es, dass wir andere „-ismen“ (Anglizismen, Deutschlandismen) vermeiden. Mobilität ist dann etwas Schönes, wenn sie zur kulturellen Bereicherung beiträgt und den Horizont erweitert. Sorgen wir dafür, dass sie nicht zur Nivellierung und zum Kulturverlust führt.

Euer *Wieland*

LIEBE BUNDES- UND KARTELLBRÜDER!



Mobilität? Was dazu schreiben? Ein Aufruf zu mehr Sport und Bewegung wär´aus meinem Munde wohl Pharisäertum in Reinkultur und zu andren Formen des modernen Mobilstehens haben in diesem Heft schon Bessere geschrieben. Aber was könnte Mobilität in direktem Zusammenhang mit dem MKV bedeuten? Vielleicht, daß wir vor allem gedanklich mobil werden und endlich die geistigen Grenzen der eigenen Verbindung, des Landesverbandes oder gar des MKV verlassen und uns für die couleur-bunte Welt da draußen interessieren?

Hand auf´s Herz: Wann haben viele von uns das letzte mal eine Veranstaltung eines anderen farbstudentischen Verbandes oder außerhalb des Pennälertages eine eines andren Landesverbands besucht? Und apropos Pennälertag: Sind nicht die seit Jahren unnötigen (und nebenbei auch immer niveauloser werdenden) Landesverbandskneipen nicht ein perfektes Zeichen für völlige geistige Immobilität, weil ich die treff ; die ich immer seh´und dafür umso trefflicher „hier regiert der..“ (jeweiligen Verband bitte ergänzen) grölen kann, als Zeichen meiner gedanklichen Beweglichkeit? Und warum eben auch nicht einmal einen andren Verband besuchen und divergierende Comments als interessante Details betrachten und nicht als trennendes Tabu? Weshalb steigen bei vielen die Grausbirn auf, wenn sie hören, daß der EKV eine Veranstaltung organisiert und nutzen so wenige die Möglichkeiten, die sich durch unsre Vernetzung in Europa inzwischen ergeben und begreifen unsre Kartellbrüder an der Spitze des EKV als Chance und nicht nur als die „Bonzen da oben“.

Auch, wenn wir in unserer Hymne „...unsre teure, liebe, ...kleine...Heimat“ besingen, sollten wir in unsrer heutigen Zeit wohl die Möglichkeiten einer immer mobiler werdenden Gegenwart erkennen und in die große, liebe, weite Welt hinausgehen und uns daran erfreuen, daß das Couleurstudententum nicht nur hinter den sieben Bergen bei uns Zwergen wohnt und blüht, sondern ebenso überall zwischen Rom und Czernowitz,

Euer *Gambinius*

100 X ÖSTERREICH: HABSBURG

Die Habsburger sind die prägende Dynastie Österreichs und Europas: Über 600 Jahre lang gestalteten sie Geschichte und Geschichten. Habsburg-Expertin Eva Demmerle (ElW) unternimmt eine Reise durch die Welt der Kaiser und Könige und stellt in 100 Kapiteln Schlösser und Gärten, Kronen und Orden, bemerkenswerte und skurrile Persönlichkeiten vor. Es beginnt mit historischen Fakten, wie die Vorgeschichte der Dynastie, die mit Rudolf I. 1273 den ersten Habsburger als Kaiser des Heiligen Römischen Reichs stellten. Natürlich finden auch andere



wichtige Kaiser aus dem Hause in einem Artikel Berücksichtigung. Der „Medienprofi“ Maximilian I. und sein Enkel Karl V., fast Weltherrscher. Dessen Sohn Philipp II., mit dem endgültig die „spanische“ Linie der Casa Austria etabliert

war. Rudolf II., dessen Seltsamkeit Grillparzer in Literatur gegossen hat. Die „Mutter der Nation“ natürlich, denn Maria Theresia darf man wahrlich nicht unterschätzen. Besonders detail- und anekdotenreich schildert die Historikerin Gegebenheiten aus dem Leben des letzten österreichischen Kaisers, Karl I., dessen Lebensgeschichte ja gerade in seiner Heimat Österreich gerne auch Gegenstand einiger unsachlicher Verunglimpfungen ist. Nicht zuletzt deshalb ist Eva Demmerles Buch mehr als nur zu empfehlen: Es liefert einen sehr unterhaltsamen und gleichzeitig auch erweiternden Blick auf ein wesentliches Stück österreichischer Geschichte.

Eva Demmerle:

100 x Österreich: Habsburg

Amalthea Signum Verlag 2019, gebunden, 240 Seiten, gebunden, 252 Seiten,
ISBN-13: 978-3990501405; Preis: 22 Euro

ROT-WEISS-ROT ÜBER DEN ATLANTIK: DIE AUSTRO-AMERICANA SCHIFFFAHRT

Aus den schier unerschöpflichen Federn von Kbr. Gregor Gatscher-Riedl kommt nun, mit gehörigem Abstand vor dem hastigen Weihnachtsgeschäft, ein weiteres historisches Fachbuch. Diesmal widmet sich der mit dem Theodor-Körner-Preis zur Förderung von Wissenschaft und Kunst ausgezeichnete Historiker der Austro-Americana, einer österreichischen Reederei mit Sitz in Triest. Sie wurde 1895 vom österreichischen Spediteur und Gründer der Schenker-Spedition, Gottfried Schenker, August Schenker-Angerer und William Burell gegründet, um eine Frachtlinie zwischen Österreich und Nordamerika zu betreiben. Lange, bevor Passagierjets Österreich und den Norden Amerikas verbanden, übernahm diese Aufgabe nun ein rot-weiß-rotes Unternehmen, das damit ohne Zweifel einzigartige Geschichte schrieb.

Gatscher-Riedls Werk glänzt besonders durch die praktische Anschaulichkeit. Der Leser wird nicht mit spröden Zahlen überhäuft, sondern erhält einen schönen Einblick in die Alltagsrealität, die durch umfangreiches Bildmaterial noch besser konkret fassbar wird. So wird auch das Schicksal jener Menschen, die eine neue Heimat suchen, in der Jetzt-Zeit besser greifbar. Für Freunde des Maritimen ein hervorragender Beitrag in einer gut sortierten Bibliothek – und für alle anderen jedenfalls ein spannendes Schmökerwerk oder ein exzellentes Weihnachtsgeschenk.



Gregor Gatscher-Riedl:

Rot-weiß-rot über den Atlantik: Die Austro-Americana Schiffahrt

Kral Verlag 2019, gebunden, 252 Seiten,
ISBN-13: 978-3990248249; Preis: 29 Euro
Bestelladresse: Österreichischer Verein für Studentengeschichte, Weimarer Straße 5, A-1180 Wien, oevfstg@aon.at.

LESERBRIEFE

Leserbriefe werden gerne unter couleur@mkv.at entgegengenommen. Die Redaktion behält sich Kürzungen und freie Auswahl vor – aus Platzgründen ist es uns nicht möglich, alle Zuschriften in voller Länge zu veröffentlichen.

ZU „DAS HALTEN VON MENSCHEN IN STAATEN IST NICHT ARTGERECHT“ VON HERBERT GEYER (AUK)

Die aktuelle Nummer zeigt wieder einige interessante Beiträge. Besonders ins Auge sticht der Beitrag von Kbr. Herbert Geyer. Seine Darstellung der sehr langsamen Evolution des Menschen ist informativ und erheiternd. Nicht ganz übereinstimmend mit seiner Anmerkung im drittletzten Absatz über die Leistungen bzw. Nichtleistungen von Schwarz/Blau. Es ist doch einiges weitergegangen, zB die uns katholischen Couleurstudenten naheliegende Familienförderung durch den Familienbonus.

Vor allem bekamen die Österreicher das Gefühl des Erwachens aus der Erstarrung, wie auch die Umfragen zeigen. Diffus und unklar empfinde ich den letzten Absatz: Wir nähern uns dem Abgrund? Wenn damit die anscheinend zunehmende Lust an Weltuntergangsfantasien gemeint ist, protestiere ich mit Nachdruck – noch nie ist es so vielen Menschen so gut gegangen wie jetzt, besonders hierzulande. 1936 geboren, kenne ich auch andere Zeiten.

Dkfm. Dr. Peter Prokopp (BDB)

ZU „ER, SIE, ES NERVT“ VON SOPHIE LAURINGER (ELW)

Dein Beitrag im letzten COULEUR des MKV verdient Anerkennung und große Zustimmung. Danke für Deine mutigen Worte. Ich hab's meinen sieben Enkeln gegeben, aber bei den größeren nur wenig Verständnis gefunden. Das heißt, der gesellschaftszerstörende Genderismus beginnt sich schon in der Schule und von oben gefördert in der Jugend festzusetzen.

Dkfm. Walter Kyrál (TKW)



IMPRESSUM

Herausgeber: Mittelschüler-Kartell-Verband der katholischen farbtragenden Studentenkorporationen Österreichs (MKV)

Laudongasse 16, 1080 Wien;

Telefon: 01/523 74 34-0, **Fax:** 01/523 74 34-9,

E-Mail: kanzlei@mkv.at,

Internet: www.mkv.at;

ZVR-Zahl: 646503058

Geschäftsführer: Walter Gröblinger (OCW).

Vorstand: Walter Gröblinger (OCW), Wolf Steinhäusl (FOE), Wolfgang Schmidt (HES), Dr. Gregor Jansen (SOP).

Chefredakteur: Philipp Jauernik (FRW), couleur@mkv.at.

Mitarbeit: Tobias Klaghofer (VBW)

Cover: Viktor Szontagh (RT-D)

Fotos: Sofern nicht anders angegeben: MKV, privat.

Layout: Gebrüder Pixel Kränkl & Sandpeck OG, Schließmannngasse 18/2, 1130 Wien, www.gebruederpixel.at

Auflage: 25.000 Stück.

Verkaufspreis: EUR 3,-, Jahresabo EUR 12,- (inkl. Porto Österreich).

Druck, Produktion & Anzeigenverwaltung: Kny & Partner, Parkstraße 2/16, 2340 Mödling, office@knyundpartner.com, +43 676 3106714.

Verkaufsstellen: MKV-Kanzlei, Adresse s.o.; WStV-Kanzlei, Wien 8., Laudongasse 16; Denkmeyr Thomas, im Hatric 1, 8230 Hartberg; Wacker Norbert, Hall/Tirol, Oberer Stadtplatz 9; Wacker Martin, Innsbruck, Museumsstraße 38; Sezemsky Josef, Innsbruck, Bruneckstraße 162.

Blattlinie: Das „Couleur“ ist die österreichweite Verbandszeitung des MKV und als solche politisch unabhängig. Ziel ist die Information aller Mitglieder und Interessenten im Rahmen eines kritischen, auf den Grundsätzen des MKV aufbauenden Jugend- und Mitgliederzeitungsmagazins. Das Couleur versteht sich als Debattenmagazin, in dem Themen kontroversiell diskutiert werden können. Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht der Meinung des Herausgebers entsprechen. Im Sinne der Lesbarkeit und des Respekts verwenden wir die grammatikalisch korrekten Bezeichnungen, die beide Geschlechter umfassen.

Rollen-/Bogenoffsetdruck
Werbemittlung/beratung
Verlagsproduktionen
Projektmanagement

knypartner

Kompetenz seit 1997

Kontakt:

Kny & Partner
Christoph R. Kny v. Grizzly
TuM! FbM! Rg!
c.r.kny@knyundpartner.com
0043 676 310 67 14



COULEUR

04/2019

IM ADVENT
IN DEINEM
BRIEFKASTEN!



SONDERTHEMA:
GESUNDHEIT



DEINE VERBINDUNG ZUM COULEUR: couleur@mkv.at / inserate@mkv.at

Wozu?

In Österreich sterben Schätzungen zufolge jedes Jahr mehr als 30 000 Kinder durch Abtreibung. Ihre Mütter sehen meist keinen anderen Ausweg. Das wollen wir ändern! Stehen wir gemeinsam auf für das Leben! Geben wir den Kindern vor der Geburt und ihren Müttern eine Stimme! Weil jedes Menschenleben zählt!

Wann und wo?

12. Oktober 2019
13:00 Uhr: Beginn Marsch fürs Leben
am Stephansplatz

Der Marsch fürs Leben.

Das Pro-Life-Event Österreichs.

Jeder Mensch ist wertvoll – von der Zeugung bis zum natürlichen Tod.

Daher ziehen wir am 12. Oktober 2019 durch die Straßen Wiens, um das Leben zu feiern!

Infos und Kontakt

marsch-fuers-leben.at
kontakt@marsch-fuers-leben.at

IBAN: AT51 1919 0000 0027 9331
BIC: BSSWATWW

INGENIEUR

TÜV
AUSTRIA
AKADEMIE

Ingenieur-Zertifizierung stärkt Ingenieur-Qualität!

www.ing-zertifizierung.at

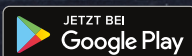
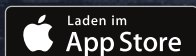
Jetzt downloaden:

Die neue Mein ELBA-App.*

Mit
pushTAN



Holen Sie sich jetzt die neue Mein ELBA-App, das Internetbanking auf dem Smartphone, und aktivieren Sie die pushTAN. Sie macht das Login und Überweisungen in Ihrem Online und Mobile Banking noch einfacher, sicherer und schneller. Mehr Informationen auf www.raiffeisen-ooe.at/mein-elba-app



www.rlbooe.at/mein-elba-app



**Raiffeisen Landesbank
Oberösterreich**

*Internetbanking auf dem Smartphone