

verkehrswende.at

verbindet Menschen

***Fragenkatalog zu
Verkehr und Mobilität
anlässlich der
Nationalratswahl 2019***

Vorwort

Der Verkehrssektor ist laut Umweltbundesamt die wichtigste Herausforderung in der österreichischen Klimapolitik.

Im Mittelpunkt der Handlungsempfehlungen¹ des Umweltbundesamtes stehen Verkehrsvermeidung, die Verlagerung auf klimaschonendere Verkehrsmittel, sowie die Förderung eines umweltbewussteren Nutzungsverhaltens.

Der vorliegende Fragenkatalog ist auf ebendieser Grundlage unter Einbeziehung der Expertise zahlreicher zivilgesellschaftlicher Initiativen entstanden, die sich für eine Verkehrswende² in unserem Lande engagieren.

Dr. Dieter Schmidradler
Obmann der Verkehrswende NÖ

1 https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/6_verkehrspolitik/SSB_Endpraesentation-2018.pdf

2 <https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrswende>

Bewusstseinsbildung, Vorbildfunktion

Der Übergang in eine menschen- und umweltgerechte Mobilität beginnt bei jeder und jedem Einzelnen von uns.

Die Spitzen der Bundesparteien sind besonders sichtbar und können mit ihrer besonderen Vorbildfunktion den Weg in eine nachhaltige Mobilitätszukunft für fast neun Millionen Menschen in unserem Land ebnen:

Frage 1: Durch welche persönlichen Maßnahmen im Alltag wird Ihre Parteispitze einen Beitrag zur Verkehrswende in Österreich leisten?

In meiner Tätigkeit als Verkehrssprecher ist mir die Dekarbonisierung ein Anliegen und deswegen setze ich mich im Rahmen meiner politischen Tätigkeit für diese ein.

Frage 2: Durch welche Maßnahmen werden Sie in Ihrer Partei Zeichen für eine Verkehrswende in Österreich setzen?

Siehe Beantwortung von Frage 1)

Regionale Bahninfrastruktur

In vielen Regionen Österreichs wurden bzw. werden verkehrstechnische Lebensadern der Regionen zerstört: die Neben- und Regionalbahnen. Angesichts veränderter Erfordernisse in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz, sowie für eine Sicherstellung von Diskriminierungs- und Barrierefreiheit im ländlichen Raum ist diese Vernichtung von Infrastruktur und Volksvermögen nicht mehr rechtfertigbar.

Das Land Oberösterreich hat zuletzt einen richtungsweisenden Schritt gesetzt und sich zur Erhaltung und zum zeitgemäßen Ausbau aller Nebenbahnen bekannt.

In Niederösterreich läuft derzeit für einen unersetzbaren 19km Streckenabschnitt der Donauuferbahn ein Auflassungsverfahren. Um am nördlichen Donauufer eine durchgängige Bahnstrecke zwischen Oberösterreich und Wien auch in Hinkunft zu ermöglichen, wäre es von höchster Dringlichkeit, dass das Land Niederösterreich dieses Auflassungsverfahrens stoppt.

Frage 3: Werden Sie sich aktiv dafür einsetzen, dass die Regional- und Nebenbahn-Infrastruktur in allen Bundesländern erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut wird?

Die FPÖ steht seit je her klar für den Erhalt sowie den Ausbau von Regional- und Nebenbahnen, da diese gerade im ländlichen Raum einen zentralen Teil der Infrastruktur darstellen.

Frage 4: Werden Sie sich dafür einsetzen, stillgelegte, aber gewidmete Bahntrassen vor dem Verkauf zu bewahren, um eine Wiederherstellung der Strecken zu ermöglichen? Werden Sie sich insbesondere im Fall Donauuferbahn kurzfristig dafür einsetzen, im Einvernehmen mit dem Land Niederösterreich einen Stopp des Auflassungsverfahrens zu erwirken?

Als Freiheitliche haben wir uns in den letzten Jahren gegen die wahnwitzige Schließung und Auflassung von 26 Nebenbahnen in Niederösterreich ausgesprochen. In meiner unmittelbaren Heimatregion, dem Bezirk Lilienfeld, habe ich mich mit meiner Partei jahrelang gegen das Ende des Bahnverkehrs und die anschließende Auflassung der Bahnstrecke Hainfeld-Weissenbach eingesetzt und eine Wiederöffnung gefordert. Unterm Strich manifestiert sich hier der fehlende Weitblick der ÖVP im Hinblick auf öffentlichen Verkehr, was weiters auch determiniert, dass es sich bei dem ÖVP-Wahlversprechen in diesem Bereich lediglich um Ankündigungspolitik handelt. Hier wäre einfach Ehrlichkeit gefragt.

Förderung von Radverkehr und aktiver Mobilität

Fahrräder mit elektrischen Hilfsmotoren ermöglichen es inzwischen weiten Bevölkerungsschichten, auch größere Distanzen auf unebenem Terrain per Rad statt mit dem Auto zurückzulegen. Der zügige Ausbau eines überregionalen Radschnellwegenetzes würde diesen Trend unterstützen und auch jenen Menschen die Teilnahme an aktiver Mobilität ermöglichen, die aus Angst vor dem Autoverkehr bisher den Umstieg vom Auto aufs Rad scheuen.

Egal ob mit Batterie, Benzin oder Brennstoffzelle: Kraftfahrzeuge, die ein Vielfaches ihrer Insassen wiegen, verbrauchen unnötig viel Ressourcen und Energie: Im Vergleich zur körpereigenen Energie per Fahrrad benötigt man für denselben Weg auf vier Rädern mindestens die fünffache Energiemenge aus der Batterie eines Elektro-Kleinwagens bzw. sogar die zwanzigfache Energiemenge aus dem Benzintank³.

Eine ganzheitliche Betrachtung⁴ zeigt, dass z.B. jeder Mensch, der in Wien per Rad statt per Auto unterwegs ist, einen volkswirtschaftlichen Nutzen von etwa 1 Euro pro gefahrenem km generiert.

Zur Erreichung von Klimaschutzziele gibt es somit kaum ein effektiveres und kosteneffizienteres Mittel, als Menschen bestmöglich beim Umstieg auf aktive Mobilität zu unterstützen.

Frage 5: Welche konkreten legislativen Initiativen werden Sie ergreifen, um aktive Mobilität zu fördern und kurze Wege mit motorisiertem Individualverkehr möglichst zu unterbinden?

Als Freiheitliche ist es nicht unser Weg, zu unterbinden, sondern Anreize zu schaffen, beispielsweise durch einen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Wichtig ist es auch, bestehende Gesetze an die neuen Mobilitätsformen anzupassen, wie dies etwa bereits innerhalb der Straßenverkehrsordnung durch die Gleichstellung von E-Scootern mit Fahrrädern geschehen ist. Selbstverständlich ist vor allem die Nahverkehrsmilliarde ein großer politischer Ansatz für die Lenkungseffekte, welche wir erzielen wollen. Ich bin der festen Überzeugung, dass der Individualverkehr nicht durch Verbote einzuschränken ist, sondern nur durch eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden kann.

Frage 6: Welche Maßnahmen möchten Sie für aktive Mobilität ergreifen, damit sie sowohl in als auch außerhalb von Ballungsräumen einen höchstmöglichen Anteil am Modal Split erreicht?

Wie bereits oben beschrieben, muss seitens der Politik durch einen Ausbau der Infrastruktur sowie die Anpassung von gesetzlichen Regelungen auf die steigende Nachfrage, etwa im Bereich von E-Bikes, reagiert werden.

3 Effizient – Umweltschonend – Gesund: Mit körpereigener Kraft durch Stadt und Land. Informationsblatt der Zweigstelle St. Pölten des Vereins Radlobby NÖ, 2018

4 Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von PKW- und Radverkehr – Ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsdiskussion. Gregor Trunk, Diplomarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, 2010

In die Bundeskompetenz fallen lediglich die Fernstraßen gemäß Bundesstraßengesetz. Alle anderen Bereiche des Straßenverkehrs liegen derzeit in der Kompetenz der Bundesländer, die die Zuständigkeit für Radwege oft an die Gemeinden weiterreichen.

Für den Radverkehr sind derzeit vornehmlich die Gemeinden zuständig. Sie werden an den Schnittstellen zum überregionalen Straßennetz oftmals im Stich gelassen. Deswegen hören Planungen für ein Radwegenetz vielfach bei der Gemeindegrenze auf, sodass RadlerInnen auf ein unattraktives und vielfach gefährliches Straßennetz ausweichen müssen.

Eine löbliche Ausnahme bildet hier das Bundesland Vorarlberg, dessen landesweite Radstrategie vorbildhaft und richtungsweisend für die weitere Entwicklung auf Landes- und Bundesebene ist.

Frage 7: Sind Sie bereit, gesetzliche Grundlagen dahingehend anzupassen, dass seitens des Bundes der Fokus auf ein bundesweit durchgängiges Radschnellwegenetz gelegt werden kann?

Grundsätzlich verfügt Österreich bereits über ein ausgebautes Radwegenetz, Radschnellwege existieren bis dato noch nicht. Grundsätzlich sind für Radverkehrswege die Bundesländer bzw. die Gemeinden zuständig. Wir sind uns aber auch des Umstandes bewusst, dass Österreich ein Gebirgsland ist und auch Unwägbarkeiten im Hinblick auf die Witterung stattfinden können und schließen daher daraus, dass Radfernverkehrswege vor allem im Winter problematisch sein können. Hier gilt es, sich breiter aufzustellen.

Frage 8: Sind Sie bereit, die Bundesländer zu verpflichten, die Zuständigkeit für den Radverkehr im Bereich von Landesstraßen sowie für überregionale Radschnellwege und touristische Hauptradrouten zu übernehmen?

Da in Österreich bisher noch keine Radschnellwege existieren, ist es noch zu früh, Kompetenz- und Zuständigkeitsfragen zu debattieren.

Frage 9: Durch welche Maßnahmen werden Sie den zügigen Ausbau eines flächendeckenden Radschnellwegenetzes unterstützen?

Wie bereits vorhin erwähnt, fällt die Infrastruktur des Radverkehrs in den Kompetenzbereich von Ländern bzw. Gemeinden.

Frage 10: Werden Sie dafür eintreten, die Kompetenzen des BMVIT in Richtung einer Gesamtplanung einer durchgängigen österreichweiten Radwegeinfrastruktur weiterzuentwickeln?

Siehe Beantwortung von Frage 9)

StVO: Diskriminierungs- und Barrierefreiheit

Die Straßenverkehrsordnung 1960 ist eine für alle Verkehrsteilnehmenden geltende Regelung, die für den Autoverkehr geschrieben wurde, und auch in der geltenden Fassung dem Autoverkehr unter allen übrigen Verkehrsteilnehmenden eine Sonderstellung einräumt. Um den Weg für eine Verkehrswende zu ebnen, wäre es sehr wichtig, eine solche Sonderstellung zu beenden, und auf gesetzlicher Ebene Diskriminierungs- und Barrierefreiheit im Selbstverständnis aller Menschen zu verankern.

Frage 11: Sind Sie bereit, für eine StVO einzutreten, die die verschiedenen Formen der Mobilität gleichstellt bzw. eine menschen- und klimafreundliche Mobilitätszukunft fördert? Was möchten Sie konkret ändern?

Eine moderne Straßenverkehrsordnung muss möglichst alle Mobilitätsformen berücksichtigen und sämtlichen Verkehrsteilnehmern ein Höchstmaß an Sicherheit garantieren.

Frage 12: Befürworten Sie einen gesetzlich festgeschriebenen Mindestabstand von 1,5m beim Passieren besonders gefährdeter VerkehrsteilnehmerInnen (RadlerInnen, zu Fuß Gehende und RollstuhlfahrerInnen auf Wegen ohne Gehsteig etc.)?

In den Fahrschulen wird für die Bemessung des Sicherheitsabstandes beim Überholvorgang von Radfahrern oder auch Fußgängern die Regel „ein Meter plus ein Zentimeter pro km/h“ gelehrt, was bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h einen Abstand von 1,5 Metern ergibt. Ein allgemein gesetzlich festgelegter Sicherheitsabstand von 1,5 Metern bringt die Problematik mit sich, dass dieser an zahlreichen Straßen aufgrund deren Beschaffenheit gar nicht erreicht werden kann. Wichtig ist es, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu schärfen, aufeinander Rücksicht zu nehmen. Manchmal bringt uns Hausverstand schneller ans Ziel als gesetzliche Regelungen.

Frage 13: Die StVO normiert die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet mit 50km/h. Werden Sie im Interesse eines besseren Miteinanders aller VerkehrsteilnehmerInnen für eine Herabsetzung auf 30km/h eintreten? Ausnahmeregelungen bleiben wie bisher möglich.

Nein.

Neue Seidenstraße / Breitspuranbindung

Seit China den Ausbau der neuen Seidenstraße auf Breitspur forciert, bemühen sich verschiedene PolitikerInnen um eine Anbindung der Seidenstraße über den Osten Österreichs.

Einer möglichen Intensivierung wirtschaftlicher Beziehungen zwischen China und Österreich wäre ein immenser zusätzlicher Warenverkehr durch Ostösterreich entgegenzuhalten. Falls es nicht gelingt, den gesamten internationalen Warenverkehr weitestgehend auf Bahn und Schiff umzuschlagen, droht den Menschen in Ostösterreich eine neue Verkehrs- und Transitlawine.

Frage 14: Sind Sie für oder gegen eine Verlängerung der Breitspurbahn nach Ostösterreich, bzw. würden Sie diese Investition unter bestimmten Bedingungen befürworten?

Die FPÖ befürwortet die Verlängerung der Breitspurbahn nach Österreich. Nicht zuletzt auch aus ökologischen Gründen. Dies war auch der Grund dafür, warum ich als Chefverhandler dieses Verkehrsprojekt ins Regierungsprogramm verhandelt habe.

Frage 15: Falls die Breitspurbahn nach Österreich führt: Soll ein solcher Terminal in Wien oder NÖ liegen? Halten Sie einen Breitspurterminal am Donauhafen Wien für sinnvoll, um Güter auf die Wasserstraße umschlagen zu können?

Selbstverständlich kann so ein Projekt nur dann effizient verwirklicht und betrieben werden, wenn es hochgradige Anbindungen an alle Verkehrsbereiche gibt. In Ostösterreich gäbe es eine Reihe von prädestinierten Örtlichkeiten dafür. Ich bin schon gespannt, wie diese strategische Entscheidung ausfallen wird.

Frage 16: Soll die Weiterverteilung bzw. Anbringung der Güter per LKW oder per Bahn erfolgen, bzw. welchen Mix halten Sie für erstrebenswert und machbar? Stimmen Sie zu, dass es zur Erreichung der Pariser Klimaziele nötig wäre, dass vom Breitspurterminal 100 Prozent der Güter auf der Schiene verladen werden und kein LKW-Umschlag erfolgt?

Erstrebenswert ist es natürlich, dass möglichst viele Güter per Bahn weiter transportiert werden. Hinsichtlich des Klimas sollte man auch bedenken, dass durch die Verlängerung der Breitspurbahn nach Österreich Güter, welche bisher über andere Verkehrsmittel, z.B. per Schiff, transportiert wurden, auf die Bahn verlegt werden. Am LKW wird trotzdem kein Weg gänzlich vorbeiführen, da es ländliche Randlagen gibt und ich nicht möchte, dass die dortigen Bewohner zu Bürgern zweiter Klasse werden.

Menschen- Umwelt- und Klimaschutz

Straßenbauvorhaben wie etwa S 34, Waldviertelautobahn und Lobautunnel sind Projekte, die nachhaltig Lebensraum zerstören und den motorisierten Individualverkehr steigern.

Nach heutigem Wissen, und Bezug nehmend auf die Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht Mobilität⁵ sind diese Bauvorhaben sehr bedenklich und werden das Problem des Nichterreichens der Klimaziele in Österreich weiter verschärfen.

Ungeachtet dessen ist die ASFINAG derzeit immer noch gesetzlich verpflichtet, weiterhin Autobahnen und Schnellstraßen zu errichten.

Frage 17: Werden Sie angesichts der Klimakrise kurzfristig eine Neubewertung sämtlicher Straßenbauvorhaben in Hinblick auf Umweltschutz und Klimawandel fordern?

Ich halte es für einen schweren Fehler, derartige Vorhaben am heutigen Stand der Technik zu messen und deshalb negativ zu bewerten. Wir wissen, dass wir uns derzeit in einer technologischen Umbruchsphase befinden und eine Reihe von alternativen Antriebsformen mittelfristig die individuelle Mobilität prägen werden. Als Politiker sehe ich es als meine Aufgabe an, Österreich infrastrukturell nicht rückzubauen, sondern auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten.

Frage 18: Sind Sie bereit, die ASFINAG von der Verpflichtung zu entbinden, neue Autobahnen und Schnellstraßen zu errichten?

Nein.

Frage 19: In allen Umfragen spricht sich die Waldviertler Bevölkerung gegen eine Waldviertelautobahn aus. Ein rascher und ambitionierter Ausbau der Franz Josefs-Bahn und anderer Infrastruktur – von Schulen bis Gesundheitseinrichtungen – findet hingegen breite Zustimmung. Wo steht Ihre Partei in dieser Frage?

Die FPÖ setzt sich bereits seit Jahrzehnten für die Errichtung einer Waldviertel-Autobahn ein, da diese die Infrastruktur der Region stärkt, diese für Betriebe und damit Arbeitsplätze attraktiver macht und so die Zukunftsperspektive verbessert. Darüber hinaus ist auch ein Ausbau der Franz-

5 https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umwelthemen/verkehr/6_verkehrspolitik/SSB_Endpraesentation-2018.pdf

Josefs-Bahn für die Freiheitlichen ein wichtiges Thema. Im Hinblick auf „alle Umfragen“ muss man sich natürlich auch die Frage stellen, wo diese Umfragen durchgeführt wurden. Die wichtigste aller Umfragen ist für mich der Wahltag und hier spüren wir vor allem im Waldviertel eine starke Zunahme der Stimmen für die FPÖ, welche nicht zuletzt auch mit der Frage nach der Waldviertel-Autobahn verknüpft ist. Man sollte hier nicht in die Polemik-Falle tapen.

Laut einer 2018 für Deutschland durchgeführten Fraunhofer-Studie⁶ ist der Straßenverkehr DER Hauptverursacher für Mikroplastik. Mit dem Abrieb von Reifen, Asphalt und Bodenmarkierungen ist der Straßenverkehr für mehr als 50 (!) Prozent des gesamten Mikroplastiks in der Umwelt verantwortlich.

Frage 20: Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um den vom Straßenverkehr verursachten Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt maßgeblich zu reduzieren?

Als Obmann des Forschungsausschusses weiß ich, dass Österreich eines der führenden Länder im Hinblick auf Umwelttechnik ist. Daher sehe ich es als meine Pflicht als Politiker an, mich für ausreichende Mittel und Ressourcen für die Forschungstätigkeit einzusetzen. Einen Fehler sollte die Politik nie machen, nämlich den Versuch technische Lösungen zu verordnen. Ein prominentes Negativbeispiel dafür ist die Einführung der Energiesparlampe.

Unversiegelter Boden bietet durch richtige Bewirtschaftung die Möglichkeit, dem Klimawandel entgegenzuwirken. Die tägliche Flächeninanspruchnahme in Österreich beträgt 11,8 ha/Tag im Durchschnitt der Drei-Jahres-Periode 2016-2018 und liegt damit ein Vielfaches über dem bereits seit 2002 (!) geltende Reduktionsziel der Strategie für nachhaltige Entwicklung von 2,5 ha/Tag⁷.

Selbst nach Erreichen des Reduktionsziels kann von nachhaltigem Handeln keine Rede sein. Vielmehr müssten gesetzliche Voraussetzungen geschaffen werden, den Flächenverbrauch auf nationaler Ebene generell zu stoppen. Flächenversiegelungen dürften in diesem Sinne nurmehr durch mindestens gleichwertige Entsiegelung und Renaturierung andernorts zugelassen werden.

Frage 21: Durch welche kurzfristigen Maßnahmen beabsichtigen Sie, die Zielsetzung von 2,5ha/Tag zu erreichen?

6 J. Bertling et al., Kunststoffe in der Umwelt: Mikro- und Makroplastik. Ursachen, Mengen, Umweltschicksale, Wirkungen, Lösungsansätze, Empfehlungen, Kurzfassung der Konsortialstudie, Fraunhofer Institut für Umwelt-Sicherheits- und Energietechnik Umsicht (Hrsg.), Oberhausen, Juni 2018

7 https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, ein Umdenken in der Investitionspolitik von Unternehmen zu fördern, damit die Nutzungsdauer von Gebäuden nachhaltiger gemacht wird. Nicht zuletzt durch die Zuwanderung in unser Land wird immer mehr Wohnraum benötigt, was die Politik vor Herausforderungen stellt.

Frage 22: Welche Maßnahmen setzen Sie zur Erreichung einer weiterführenden Zielsetzung, auf nationaler Ebene keinen weiteren Verlust an unversiegeltem Boden mehr zuzulassen?

Wie in vielen Bereichen ist auch hier die Bewusstseinsbildung eines der wesentlichen Elemente in dieser Frage. Wie bereits erwähnt, ist die FPÖ keine Verbotspartei, aber selbstverständlich eignen sich verschiedenste politische Querschnittsmaterien dafür, auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Eine Frage, welche wir uns grundsätzlich stellen müssen, ist aber jene, ob wir es wollen, dass unsere Siedlungen zwar nicht in die Fläche, dafür aber in die Höhe gehen und selbstverständlich gilt es auch, der erwachsenen Bevölkerung in Österreich Rechnung zu tragen.

Ungeachtet einer klimapolitisch verheerenden Gesamtbilanz werden Flugverkehr und vielfach auch der Straßenverkehr gegenüber der Bahn immer noch systematisch bevorzugt.

So stand etwa die klimaschädliche Gesamtbilanz einer letztinstanzlich „durchgeboxten“⁸ Dritten Piste bereits während der UVP-Verhandlung unzweifelhaft fest, die reale Umweltunverträglichkeit des Vorhabens wurde einfach aus der Verantwortlichkeit des Bauwerbers „wegdefiniert“⁹.

Frage 23: Werden Sie für die Beendigung der Bevorzugung des Flugverkehrs eintreten und wenn ja, wie?

Ich bin der Meinung, dass die gesetzlichen Regelungen in Österreich hinsichtlich des Flugverkehrs zum einen ausreichend sind und es zum anderen auch in diesem Zusammenhang laufend technische Verbesserungen gibt. Auch in dieser Angelegenheit halte ich es für falsch, unsere Republik in diesem Bereich rückzubauen.

Frage 24: Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Attraktivität umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel deutlich zu erhöhen?

Die Umsetzung des größten Ausbaupaketes der ÖBB in der Zweiten Republik, Einführung und gegebenenfalls auch Weiterentwicklung der Nahverkehrsmilliarde zur Verbindung von urbanem

8 <https://www.derstandard.at/story/2000075597518/industrie-chef-kapsch-muessen-projekte-durchboxen-koennen>

9 <https://www.vwgh.gv.at/medien/mitteilungen/2019-03-14-flughafen.html>

und ruralen Raum und nicht zuletzt auch durch Lenkungsmaßnahmen im Hinblick auf E-Mobilität und damit Dekarbonisierung.

Partei

FPÖ

.....

Name und Zuständigkeit der Verfasserin / des Verfassers der Antworten

NAbg. Christian Hafenecker, MA

.....

Die Fragen wurden durch bzw. im Einvernehmen mit unserer Spitzenkandidatin / unserem Spitzenkandidaten

NAbg. Christian Hafenecker, MA

.....

beantwortet.

Mit unserer Unterschrift geben wir dem Verein Verkehrswende NÖ das Einverständnis, die Fragebeantwortung zu veröffentlichen.

.....

Ort, Datum

.....

Name, Unterschrift

verkehrswege.at
verbindet Menschen

Impressum und Kontakt

Verkehrswende NÖ
ZVR: 1946764203

Saarstraße 1
3100 St. Pölten

Web: www.verkehrswende.at
E-Mail: info@verkehrswende.at
Telefon: +43 664 855 92 81