

**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 Handlungsempfehlungen<sup>1</sup> 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 Verkehrswende<sup>2</sup> 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](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?***

*[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich **Bewusstseinsbildung, Vorbildfunktion**] Um ökologisches Verhalten zu fördern und den Klimawandel effektiv zu bekämpfen, treten NEOS seit Jahren für eine aufkommensneutrale CO<sub>2</sub>-Steuer ein. Sie ist zahlreichen Expert\_innen zufolge der fairste und effizienteste Weg, um die Emission von Treibhausgasen zu verringern und schafft Anreize für klimafreundliche Innovationen und Investitionen. Wesentlich ist, dass die CO<sub>2</sub>-Steuer Teil einer großen Steuerreform ist, die aufkommensneutral gestaltet wird. Das bedeutet, dass die Gesamtsteuerbelastung, die in Österreich bereits massiv ist, nicht erhöht wird. Die CO<sub>2</sub>-Steuer soll schrittweise eingeführt werden, damit Konsument\_innen und Wirtschaft Planungssicherheit haben und ihre Verhaltensmuster und Prozesse anpassen können.*

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

## **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?***

*[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich 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 zu rechtfertigen. Dort, wo es nachweislich Bedarf gibt, muss die regionale Bahninfrastruktur erhalten und ausgebaut werden. Es kann nicht sein, dass Nebenbahnen über Jahre durch dünne Intervalle und überholte Fahrzeuge ausgehungert werden. Wo es die potentielle Nachfrage erlaubt, sollten Nebenbahnen mit Taktfahrplänen und modernen Fahrzeugen aufgewertet werden. In sehr dünn besiedelten Regionen muss über alternative, bedarfsorientierte Systeme nachgedacht werden, damit die Mobilität der Bevölkerung gesichert ist. In Niederösterreich ist der Plafond durch die zahlreichen Einstellungen aber definitiv erreicht - die verbleibenden Nebenbahnen müssen erhalten bleiben. Auch in Ballungsräumen sollten wieder Nebenbahnen revitalisiert und elektrifiziert werden (Beispiel: S-Bahn-Verkehr auf der inneren Aspangbahn zwischen Wien und Traiskirchen). Bezüglich der Auflassung der Donauuferbahn sind wir klar für einen Stopp des Auflassungsverfahrens.

***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?***



## **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 Benzintank<sup>3</sup>.

Eine ganzheitliche Betrachtung<sup>4</sup> 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?***

*[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich **Förderung von Radverkehr und aktiver Mobilität**] Es steht völlig außer Frage, dass mehr in den Rad- und Fußverkehr investiert werden muss. Eine gerechtere Verteilung der bestehenden Verkehrsflächen und Radschnellverbindungen sollten hierbei im Fokus stehen. Gleichzeitig muss auch eine Infrastruktur bereitgestellt werden, sodass z.B. an neuralgischen Punkten attraktive Umstiegsmöglichkeiten sichergestellt sind, um Verkehrsaufkommen zu reduzieren und Innenstädte zu entlasten. Dazu gehören Park/Ride-Angebote, einfache und flexible Fahrradumstiege, z.B. durch sichere, überdachte und gut angeschlossene Radabstellplätze. Damit schaffen wir im Bereich der "letzten Meile" Rahmenbedingungen, die den Umstieg auf das Rad fördern.*

---

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

**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?**

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?**

**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?**

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

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

## **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?***

*[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich 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. Grundsätzlich sind wir für die größtmögliche Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Den Seitenabstand von 1.5m beim Überholen dient der Sicherheit des Menschen am Fahrrad und wird analog zur eben in Deutschland eingeführten Regelung daher unterstützt. Eine generell niedrigere Geschwindigkeitsniveau auf unseren Straße im Sinne des Klima- und Umweltschutzes ist für uns erstrebenswert. Ein pauschales Herabsenken des Geschwindigkeitslimits in Hinblick auf den Radverkehr ist für uns vor allem im städtischen Raum diskussionswürdig: alle Nebenstraßen sollten Tempo 30 aufweisen. Auf Hauptstraßen ist Tempo 30 meist nur mit begleitenden baulichen Maßnahmen sinnvoll, da sich das Verhalten der Autofahrer sonst nicht maßgeblich ändert. Auf Hauptstraßen stellt auch Tempo 40 einen sinnvollen Kompromiss dar.

***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.)?***

**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.**

## 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?**

[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich *Neue Seidenstraße / Breitspuranbindung*] Die Breitspurbahn bzw. neue Seidenstraße ist eine Frage, die geopolitisch bzw. wirtschaftsdiplomatisch und nicht verkehrspolitisch zu diskutieren ist. Technisch ist der Ausbau von Gütern mit Russland und China ja auch heute schon kein Problem: entweder auf dem Seeweg oder mit umspurbaren Waggonen, Containern oder Wechselpritschen. Ein Ausbau der Breitspur scheint daher nicht vorrangig, einen Einsatz von österreichischem Steuergeld in Breitspurinfrastruktur würden wir kritisch sehen. Zuallererst sollte Österreich transparent eine Strategie für den Umgang mit China entwickeln, die auch unserer Rolle in der Europäischen Union gerecht wird und Menschenrechte und Umweltstandards sowie Cyberattacken durch China ebenfalls zum Thema macht.

**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?**

**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?**



## 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 Mobilität<sup>5</sup> 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?***

*[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich Menschen- Umwelt- und Klimaschutz]* Straßenbauvorhaben wie etwa S34, Waldviertelautobahn und Lobautunnel sind Projekte, die nachhaltig Lebensraum zerstören und den motorisierten Individualverkehr steigern. Nach heutigem Wissen und bezugnehmend auf die Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht Mobilität sind diese Bauvorhaben sehr bedenklich und werden das Problem des Nichterreichens der Klimaziele in Österreich weiter verschärfen. Wo es nachweislich hochrangigen Straßenausbau braucht, ist meist ein dreispuriger und teilweise kreuzungsfreier Ausbau von Landesstraßen eine vernünftiger, ökologischere und deutlich kostengünstigere Lösung. Durch Einführung von Klimabudgets wollen wir auf allen politischen Ebenen einen effektiven und transparenten Klimaschutz. Dabei wird parallel zum Finanzbudget ein nationales CO2-Budget geführt. In diesen werden die Treibhausgasemissionen staatlichen Handelns gemessen und budgetiert. Beim Thema Bodenversiegelung braucht Österreich eine mutige, evidenzbasierte Neuorientierung der Raumordnungspolitik mit einem gesamtheitlichen Blick auf die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, landwirtschaftlichen und nachhaltigkeitspolitischen Vorteile. Wir treten für eine Reduktion des täglichen Flächenverbrauches auf 2,5 Hektar pro Tag bis 2030 ein. Erreichen wollen wir das durch ein Bundesrahmengesetz und eine Bundesstrategie für Flächenmanagement und Raumordnung sowie der weitgehenden Verlagerung von Planungs- und Widmungskompetenzen auf Landesebene. Wir treten für eine aufkommensneutrale CO2-Steuer ein, den auch den Flugverkehr trifft.

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

5 [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/6\\_verkehrspolitik/SSB\\_Endpraesentation-2018.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/6_verkehrspolitik/SSB_Endpraesentation-2018.pdf)

**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?**

Laut einer 2018 für Deutschland durchgeführten Fraunhofer-Studie<sup>6</sup> 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?**

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/Tag<sup>7</sup>.

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.

---

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](https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme)

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

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

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“<sup>8</sup> Dritten Piste bereits während der UVP-Verhandlung unzweifelhaft fest, die reale Umweltunverträglichkeit des Vorhabens wurde einfach aus der Verantwortlichkeit des Bauwerbers „wegdefiniert“<sup>9</sup>.

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

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

---

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>

**Partei**

.....

**Name und Zuständigkeit der Verfasserin / des Verfassers der Antworten**

.....

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

.....

**beantwortet.**

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

.....

**Ort, Datum**

.....

**Name, Unterschrift**

***verkehrswende.at***  
***verbindet Menschen***

## **Impressum und Kontakt**

***Verkehrswende NÖ***  
***ZVR: 1946764203***

Saarstraße 1  
3100 St. Pölten

***Web:*** [www.verkehrswende.at](http://www.verkehrswende.at)  
***E-Mail:*** [info@verkehrswende.at](mailto:info@verkehrswende.at)  
***Telefon:*** +43 664 855 92 81