

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?

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

Gemeinsame Antwort Frage 1 & 2:

Der Schutz unseres Klimas und unserer Umwelt geht uns alle an. Unsere größten Errungenschaften bringen uns wenig, wenn wir entlang des Weges unseren Planeten und unsere Umwelt zerstören. Deshalb wollen wir als neue Volkspartei klimafreundliche Maßnahmen für Mensch und Natur setzen, um Österreich bis 2045 CO₂ neutral zu machen. Um dies zu schaffen, braucht es einen umfassenden nationalen Schulterschluss. Politik, Wirtschaft, Konsumenten – alle müssen an einem Strang ziehen, um den Kampf gegen den Klimawandel gewinnen zu können. Die Politik muss dabei mit gutem Beispiel vorangehen und sicherstellen, dass die öffentliche Verwaltung als erster Sektor CO₂-neutral wird.

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?

In unserem 11-Punkte-Plan für den ländlichen Raum bekennen wir uns zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und haben in der vergangenen Regierungsperiode beispielsweise Rekordsummen in die heimische Schieneninfrastruktur investiert. Auch wenn der öffentliche Nahverkehr nur ein Teil der Lösung für die Mobilität im ländlichen Raum ist, so ist er doch ein integraler Bestandteil. Eine wichtige Maßnahme ist die bessere Verbindung von Ballungszentren und ihren Umlandgebieten durch die Verlängerung von Bahnen. Einzelne Regional- und Nebenbahnen gilt es vonseiten der Bundesländer zu evaluieren.

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?

Es gilt jeden Fall einzeln zu prüfen, dazu sind wir gerne bereit. Grundsätzlich geht es uns dabei nicht um einzelne Bauprojekte, sondern um die Attraktivierung des Angebots im Sinne von ganzheitlichen Mobilitätskonzepten sowohl für den ländlichen Raum, als auch für urbane Gebiete. Wir möchten, dass der Verkehr fließt und treten deshalb für die Entlastung von besonders stark frequentierten Verkehrsrouten ein. Die Bandbreite reicht dabei vom Ausbau der bestehenden Infrastruktur, bis hin zu einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger (Beispiel: Rollende Landstraße, Stichwort: Ökologisierung).

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?

Die erste Etappe der Steuerreform sendet ein klares Signal durch den Entfall des Sachbezugs und des Vorsteuerabzugs bei Elektrorädern und sorgt somit für einen Anreiz. Wir sind gegen Verbote und setzen stattdessen darauf, den Umstieg auf umweltschonende Mobilität leistbar zu machen und aussichtsreiche Technologien zu fördern.

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?

Österreich hat viele tausende Kilometer an Radwegen. Die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer liegt uns dabei besonders am Herzen. Eine Evaluierung in welchen Gebieten ein weiterer verstärkter Ausbau von Radwegen Sinn macht, muss lokal betrachtet werden und vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel evaluiert 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?

Der Radverkehr ist eine regionale Aufgabe, die direkt vor Ort am besten beurteilt werden kann. Deshalb sollen Entscheidungen auch auf regionaler Ebene getroffen werden. Grundsätzlich wird bereits viel investiert und immer mehr Bundesländer bauen ihr Radwegenetz aus.

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?

siehe Frage 7

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

siehe Frage 7

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

siehe Frage 7

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?

Wir haben bereits in der letzten Bundesregierung eine menschen- und klimafreundliche Mobilitätszukunft unterstützt – diesen Weg wollen wir weiterhin fortsetzen. Aus unserer Sicht betrifft die Förderung dieser Mobilität jedoch nicht nur die StVO, sondern viele weitere Rechtsmaterien, wie es bereits das Beispiel unseres Pakets zur umfassenden Förderung der E-Mobilität gezeigt hat.

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.)?

Die StVO wird auch in diesen Bereichen ständig weiterentwickelt. Wir stehen allen Maßnahmen, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen, offen gegenüber. Diesbezügliche Vorschläge sind aus unserer Sicht gemeinsam mit Experten und Juristen auf Wirkung, Praxistauglichkeit und Vollzug zu prüfen. Das Miteinander im Verkehr steht im Vordergrund.

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.

Gemeinsame Antwort zu Frage 12 & 13:

Eine Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erfolgt bereits in gewissen Zonen, in denen es aus Gründen der Verkehrssicherheit Sinn macht. Wir halten diese bestehende Regelung für sinnvoll und sehen aktuell keinen notwendigen Handlungsbedarf.

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?

Für unsere exportorientierte Wirtschaft ist ein Ausbau der Handelsrouten eine große Chance. Jeder zweite Arbeitsplatz in unserem Land hängt direkt oder indirekt am Außenhandel. Das Seidenstraßenprojekt bietet ein großes Potenzial für die österreichische Wirtschaft. Dieses Potenzial gilt es voll auszuschöpfen, bei gleichzeitiger Weiterverfolgung der österreichischen und europäischen Interessen, wie zum Beispiel der Stärkung der österreichischen und europäischen Wettbewerbsfähigkeit und der Förderung von Innovation und Forschung. Unabdingbar ist, dass es sich um eine Kooperation auf Augenhöhe handeln muss.

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?

Die Wahl des Terminals muss in Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern und Gemeinden erfolgen. Hier hat es bereits Gespräche gegeben, welchen wir nicht vorgehen wollen.

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?

Wir haben in der vergangenen Regierungsperiode Rekordsummen in die heimische Schieneninfrastruktur investiert. Das klimafreundliche System Schiene hat sich in über 175 Jahren zum Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs und für viele Wirtschaftszweige auch zum unverzichtbaren Transportpartner im Güterverkehr entwickelt. Deshalb setzen wir auch in Zukunft auf den weiteren Ausbau eines transeuropäischen Schienennetzes. Jeder Kilometer, welcher klimaschonend per Schiene zurückgelegt werden kann, wird von uns unterstützt, es ist jedoch unrealistisch komplett auf LKWs zu verzichten.

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?

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

Es gibt bereits Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) für große Infrastrukturprojekte, die genau diese Aspekte sehr genau überprüfen. Deshalb bedarf es keiner Neuüberprüfung.

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

Die ASFINAG wurde 1982 mit der Aufgaben gegründet, Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen zu planen, zu finanzieren, zu bauen, zu erhalten, zu betreiben und zu bemaßen. Diese 2.200 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen unter der Leitung der ASFINAG sind ein bewährtes und erfolgreiches Modell.

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?

Der Ausbau der Franz-Josefs-Bahn wurde im letzten Infrastrukturausbauplan der ÖBB aufgenommen. Hier werden bereits erste Arbeiten getätigt, welche wir unterstützen. Die Errichtung der Waldviertler Autobahn ist vor allem ein lokales und regionales Thema, bei dem die Vor- und Nachteile direkt vor Ort abgewogen werden müssen.

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?

Tatsächlich ist Mikroplastik ein größer werdendes Problem und betrifft auch die Inverkehrbringung durch Reifenabrieb als eine Quelle. Bezüglich dieser spezifischen Quelle setzen wir uns für ein Zertifizierungssystem ein, das ausweist wie stark der Reifen verschlissen wird und wie viel Mikroplastik dabei freigesetzt wird. Darüber hinaus reduziert die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs die Mikroplastikemission.

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

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

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?

siehe Frage 22

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

Gemeinsame Antwort zu Frage 21 & 22:

Wir wollen eine Einschränkung der fortschreitenden Bodenversiegelung umsetzen. Diesen Weg haben wir schon vor einigen Jahren eingeschlagen und sehen nun erste Erfolge. Die Zunahme des Flächenverbrauchs hat sich in den letzten Jahren halbiert. Das ist immer noch zu viel, aber wir sind dabei auf einem guten Weg. Der Boden ist unsere wichtigste Ressource. Wir haben in Österreich 40.000 Hektar ungenutzte, bebaute Fläche, die revitalisiert und genutzt gehört. Zusätzlich dazu müssen Ortskerne verdichtet werden, um einer weiteren Zersiedelung vorzubeugen.

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?

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

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>

Wir setzen auf positive Anreize, um die Fahrgäste zu einem freiwilligen Umstieg auf öffentliche, klimafreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es für faire Rahmenbedingungen zu sorgen, damit Menschen ein ausreichendes und möglichst klimafreundliches Angebot für die Deckung ihrer Mobilitätsbedürfnisse vorfinden. So muss etwa auch die Bahn attraktiver werden. Zudem braucht es auf internationaler oder zumindest europäischer Ebene eine verursachergerechte Besteuerung von Kraftstoffen im Flugverkehr.

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

Siehe Antwort Frage 1 & 2

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

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