



Stellungnahme

zur geplanten Flächenwidmungsplanänderung Leiner Zentrum

V/5/13-109-2021/Wi.

Einleitung

Verkehrswende.at begrüßt die Belebung der inneren Stadt St. Pöltens samt Schaffung von attraktivem Wohnraum mitten im Stadtzentrum. Der Standort ist ideal gelegen, um den Menschen einen Alltag der kurzen Wege und attraktive Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto zu bieten.

Wie auch aus den Projektunterlagen selbst hervorgeht, ist am Projektstandort eine exzellente Anbindung an die öffentliche Verkehrsinfrastruktur gewährleistet.

Nach einem breit angelegten Partizipationsprozess nimmt die Stadt St. Pölten derzeit unmittelbar westlich an das Projektgebiet angrenzend die komplette Neugestaltung des Promenadenrings in Angriff, die den Versprechungen des Beteiligungsprozesses folgend zur höchstmöglichen Aufenthaltsqualität in der und um die Innenstadt beitragen soll¹.

Die Stadt St. Pölten kann mit allem Recht stolz darauf sein, einen wesentlichen Teil dieser Innenstadt als „zweitälteste Fußgängerzone Österreichs“ benennen zu können. Ausgehend von dieser historische Erbe und von den vorgenannten und auch im Entwurf übersichtlich herausgearbeiteten Vorzügen gilt es anzuknüpfen. Das Potential ist vorhanden, für neu zuziehende Menschen und für die Besucherinnen und Besucher einen Lebensraum mit nahezu paradiesischer Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Die legitime Herangehensweise der Projektwerberin besteht darin, am erworbenen Grundstück in einem vom Gesetz und der Stadt St. Pölten vorgegebenen Rahmen ein Projekt zu entwickeln, das eine optimale Kosten-/Nutzenrelation gewährleistet.

Die Aufgabe der Stadt St. Pölten besteht darin, durch Auflagen und einen konstruktiven Abstimmungsprozess mit allen relevanten Stakeholdern eine in allen Belangen zukunftsgerichtete Weiterentwicklung dieses historisch einzigartigen Raumes im übergeordneten Kontext der Stadtentwicklung zu gewährleisten.

¹ https://www.meinbezirk.at/st-poelten/c-lokales/ring-soll-zur-promenade-der-zukunft-werden_a4246425



Verkehrspolitische Herausforderungen

Als Verkehrswende.at beziehen wir unsere nachstehende Stellungnahme auf die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes.

Derzeit fordern führende Mitglieder der Stadtregierung vom Bürgermeister abwärts teils in ihrer politischen Rolle, teils als Teil eines „Personenkomitees“² eine dem „Florianiprinzip“ folgende Verkehrsentslastung und Reduktion des Verkehrslärms.

Gerade der vorliegende Fall kann aus verkehrspolitischer Sicht als Richtschnur gesehen werden, inwieweit die Stadt und die entscheidungsverantwortlichen Politiker selbst bereit sind, tatsächlich auch in der eigenen Sphäre und Verantwortung gelegene verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Stadtentwicklung durchzusetzen: Das Bauvorhaben an einem zentralen Ort der St. Pöltner Innenstadt kann sogar als Nucleus für die zukunftsfähige Weiterentwicklung in St. Pöltens Verkehrspolitik gesehen werden.

Die eingesehenen Projektunterlagen vermitteln den Eindruck, dass die Projektwerberin (SIGNA Real Estate Management GmbH) einen Konsens mit der Stadt St. Pölten erzielt hat, der den Bedürfnissen aus Sicht der Projektwerberin vollinhaltlich gerecht wird.

Aus den Plänen erschließt sich andererseits nicht einmal die geringste Ambition St. Pöltens, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, sondern vielmehr sogar, auf Kosten der Gesundheit und des Wohlbefindens der städtischen Bevölkerung auch bei diesem neuen Projekt den motorisierenden Individualverkehr in die Innenstadt weiterhin gezielt zu attraktivieren.

Dabei zeigt eine aufmerksame Befassung mit der einzigartigen Standortqualität, dass ein beherztes Vorgehen GEGEN den motorisierten Individualverkehr im Projektgebiet und in der gesamten St. Pöltner Innenstadt ganz im Interesse sowohl der Projektwerberin als auch der Stadt St. Pölten und der regionalen Bevölkerung liegen müsste:

- Die Aufenthaltsqualität für BesucherInnen und BewohnerInnen könnte durch eine gezielte Reduktion des motorisierten Verkehrs in die innere Stadt deutlich aufgewertet und als wichtiges Qualitätsmerkmal des Standorts beworben werden.
- Die innere Stadt kann damit auch zum Reallabor für das von der Stadt selbst initiierte Projekt *St. Pölten 2030: KlimaNEUTRAL + KlimaFIT* werden³.
- Der Verzicht aufs Auto geht mit einem höheren Haushaltsbudget einher, ein Alltag der kurzen Wege kurbelt kleinräumige Wirtschaftskreisläufe an: eine Situation, von der alle Beteiligten - genauso wie die Umwelt und Klima - profitieren.

2 <https://www.heute.at/s/strassenaktion-des-komitee-pro-s34-in-st-poelten-100155293>

3 https://www.klimahauptstadt2024.at/wp-content/uploads/2021/02/Kurzfassung_fit4urbanmission_210208.pdf



Aus den vorgelegten Projektunterlagen geht genau das Gegenteil hervor:

- Die Erreichbarkeit der inneren Stadt mit dem eigenen Auto wird attraktiviert und vereinfacht.
- Die Zielsetzung, im Rahmen der Neugestaltung des Promenadenrings die Aufenthaltsqualität im Wortsinn des „Promenierens“ zurückzugeben und den Raum vorwiegend aktiven Mobilitätsformen zu widmen, wird mit dem Plan, künftig noch mehr Autoverkehr fahren und queren zu lassen, ad absurdum geführt.
- Nicht nur die Stadtbevölkerung, sondern auch die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner werden unter der zusätzlichen Verkehrsbelastung leiden. Sowohl unmittelbar an der Garageneinfahrt als auch entlang der Promenade, die offenbar nicht verkehrsberuhigt sondern im Gegenteil sogar für eine künftig erhöhte Verkehrsbelastung ausgelegt werden soll.
- Dieser neue, zusätzlich induzierte MIV umfasst auch zu für die Anrainerschaft sensiblen Tages- und Nachtzeiten punktuelle Spitzen, die sich aus den Beginn- und Endzeiten künftiger Events am Projektstandort ergeben.

Textbezogene Anmerkungen und Einwendungen

Folgende Anmerkungen beziehen sich auf den im von der Stadt St. Pölten herausgegebenen Bericht zum Flächenwidmungsplan (Stand Juni 2021),

Linkadresse https://www.st-poelten.at/images/STP2101_FWP_EntwurfmitAnlagen_210615.pdf

Nachdem das Dokument ein Konvolut mehrerer Unterlagen mit unterschiedlicher Seitennummerierung und inkonsistenter und teils falscher Kapitelnummerierung ist, bezieht sich unsere Stellungnahme einheitlich auf die pdf-Seitennummern und auf die der Textstelle zuzuordnenden Kapitelüberschriften.

Kapitel Motorisierter Individualverkehr, pdf-Seite 16

Die Julius-Raab-Promenade wird als „wichtige Nord-Südverbindung im Zentrum von St. Pölten“ dargestellt. Es findet sich nicht der geringste Hinweis darauf, dass eine komplette Neugestaltung des Promenadenrings Gegenstand eines groß angelegten Partizipationsprozesses war und dass im Sinne der zurückliegenden BürgerInnenbeteiligung eine Attraktivierung der Promenade als Aufenthaltsort und Bewegungsraum für aktive Mobilitätsformen ein zentraler Bestandteil dieser aufwändigen Neugestaltung ist.



Aus unserer Sicht stellt die gänzlich fehlende Bezugnahme auf die von den Partizipierenden eingebrachten Wünsche und Ideen für sich gesehen einen wesentlichen Grund dar, diesen Entwurf und das Projekt einer grundlegenden Revision zu unterziehen.

Kapitel Verkehrsauswirkungen, pdf-Seite 17

Die verkehrstechnischen Berechnungen haben ergeben, dass es an allen untersuchten Knotenpunkten zu Erhöhungen der Auslastungsgrade sowie zu damit einhergehenden Verlängerungen der Rückstaus bzw. der durchschnittlichen Wartezeiten kommt.

Julius-Raab-Promenade und damit auch das umliegende Stadtgebiet werden mit mehr motorisiertem Straßenverkehr geflutet. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll entlang der neu zu gestaltenden Promenade zugunsten des Automobilverkehrs und zulasten der Menschen die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, mittels „entsprechender Adaptierung des Signalzeitprogramms“ verändert werden.

Der Bürgerbeteiligungsprozess rund um die Neugestaltung des Promenadenrings erscheint im Lichte der vorgelegten Pläne geradezu als Farce, wenn tatsächlich beabsichtigt ist, die Anliegen all jener Menschen, die sich für eine Attraktivierung der Promenade im Wortsinn engagiert haben, zu ignorieren und stattdessen dem motorisierten Individualverkehr in die Innenstadt im Interesse der Bauwerberin Tür und Tor zu öffnen.

Zivilgesellschaft und Initiativen haben im Beteiligungsprozess zur Neugestaltung der Promenade ihre Ideen und Interessen eingebracht. Es steht diesen Menschen zu, dass sich ihr Engagement auch in einem neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan in angemessener Weise abgebildet wird.

Sowohl die offenbar gänzliche Außerachtlassung von Ergebnissen des Partizipationsprozesses, die unter anderem eine sehr klare Ablehnung einer Aufrechterhaltung von zwei Fahrtrichtungen beinhaltet, als auch die planmäßige Veränderung zu Ungunsten der aktiv mobilen Menschen machen aus unserer Sicht eine grundlegende Revision des Vorhabens unabdingbar.

Kapitel Verkehrsauswirkungen, pdf-Seite 18

[...] „es sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens zu erwarten“

Diese Aussage ist nicht vereinbar mit der Feststellung, dass es in allen untersuchten Knotenpunkten zu erhöhten Verkehrsbelastungen kommt. Insbesondere führen bei der geplanten Nutzungsart des Gebäudes bestimmte Events zu temporären Verkehrsspitzen im Projektgebiet, die die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens in ganz bedeutsamem Ausmaß beeinträchtigen. Diese Beeinträchtigungen betreffen insbesondere jene Menschen, die von der im Dokument beschriebenen Maßnahme „Adaptierung des Signalzeitprogramms“ benachteiligt werden: Es handelt



sich offenbar vorwiegend um jene aktiv mobilen Menschen, die zu einer umweltschonenden, klimafreundlichen Mobilität in St. Pölten einen substanziellen Beitrag leisten, um Menschen, denen eine attraktivere Promenade angekündigt wurde und die tatsächlich mit einer mit noch mehr Autoverkehr gefluteten Straße abgespeist werden.

Im Zentrum jeder modernen Stadt sind Veränderungen, die den Autoverkehr attraktivieren und induzieren, inzwischen als illegitim abzulehnen. Es ist höchste Zeit, dass sich diese Erkenntnis bei einem Projekt wie diesem auch in unserer Stadtplanung widerspiegelt.

Kapitel Sozialverträglichkeit, pdf-Seite 18

Die Geringfügigkeit der Veränderung wird an der EinwohnerInnenzahl der Katastralgemeinde St. Pölten gemessen und angesichts einer Bevölkerungszunahme von +1,7% als geringfügig betrachtet.

Die für die Beurteilung der Sozialverträglichkeit maßgebliche Entität ist jedoch deutlich kleiner, nämlich der weitestgehend zu Fuß genutzte Stadtkern, der vom Promenadenring umschlossen ist.

Innerhalb des Promenadenrings leben laut von der Stadt kurzfristig eingeholter Auskunft derzeit etwa 2.300 Menschen. Innerhalb dieses maßgeblichen Ortszentrums wird es durch das Vorhaben zu einer Bevölkerungszunahme von über 15% kommen, was alles andere als geringfügig ist.

Durch die örtliche Zusammenlegung von Parken und Wohnen im betreffenden Wohngebiet wird ganz augenscheinlich in zentraler Innenstadtlage eine Zielgruppe angesprochen, für die das Automobil am Wohnort eine ganz selbstverständliche Sache ist.

In einem Projektentwicklungsgebiet, in dem der motorisierte Individualverkehr sich extrem negativ auf die Lebensqualität der im Umfeld lebenden Menschen auswirkt, ist dem entgegen für eine sozialverträgliche Projektentwicklung unbedingt anzustreben, dass bei den zuziehenden Menschen eine Zielgruppe angesprochen wird, die bewusst einen Alltag der kurzen Wege und ein Leben in einem verkehrsberuhigten Umfeld ohne Automobil zu schätzen weiß.

Auch die großzügige Einräumung von Bebauungshöhen von bis zu 25m samt Genehmigung entsprechender Bebauungsdichten erfolgt offenbar auch nicht ohne Beeinträchtigung des sozialen Gleichgewichts: In der Flächenwidmung ist eine systematische Benachteiligung der im Projektgebiet betroffenen alteingesessenen Dritten unzweifelhaft gegeben.



Beilage Anregung, pdf-Seite 31

ad Frage 4.1: Der Eventcharakter und die damit verbundenen impulsartigen Besucherströme wurden in der Abschätzung nicht beachtet. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden somit nicht angemessen abgeschätzt.

ad Frage 4.2: Im Zuge der Neugestaltung der Promenade erwarten sich die Menschen eine verkehrsberuhigte Promenade. Stattdessen kommt es gemäß Planunterlagen sogar zu einem vermehrten Verkehrsaufkommen. Es kann also keine Rede davon sein, dass die Verkehrsqualität im umgebenden Straßennetz unbeeinträchtigt bleibt. Ebenfalls steht die planmäßige Erhöhung des Verkehrsaufkommens klar im Widerspruch zu der laut Partizipationsprozess verkehrszuberuhigende und zu einem attraktiven Begegnungsraum umzugestaltenden „Promenade“.

ad 4.3: Die Verkehrserschließung ist für das dargelegte Projekt weder ausreichend noch funktionsgerecht, wenn man berücksichtigt, dass teils massenhaft innerhalb kurzer Spitzenzeiten Fahrzeuge eine als „Promenade“ konzipierte Verkehrsfläche queren werden. Es kommt hier zu einer massiven Beeinträchtigung der gehenden und radelnden Menschen, die entlang der Promenade unterwegs sind.

ad 4.5: Übergeordnete Verkehrsfunktionen werden definitiv beeinträchtigt, insbesondere wird dies aktiv mobile Menschen entlang der Promenade beeinträchtigen. Eine weiterhin zweispurige Befahrung der Promenade raubt anderen umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsformen den Platz und steht in krassem Widerspruch zu den Erwartungen, die im Partizipationsprozess geweckt, gehegt und geäußert wurden.

ad 4.6: Die Verkehrssicherheit entlang der Promenade wird durch (noch dazu impulsartig auftretenden) Mehrverkehr statt Verkehrsberuhigung zweifellos beeinträchtigt.

Beilage Anregung, pdf-Seite 32

ad 5.6: Zunehmende Starkregenereignisse führen schon bisher zu lokalen Überschwemmungen zufolge temporärer Überlastungen der Kanalisation. bei gleichzeitiger Verdichtung der Bebauung werden vermehrt solche Engpässe in der Kanalisation auftreten. Dies bedeutet eine potentielle Überflutung sowohl der geplanten unterirdischen Parkgaragen als auch der Innenstadt. Bei heutigen Stadtverdichtungskonzepten wären Räume für das Konzept einer "Sponge City" gegenüber dem Bau von unterirdischen Verkehrsinfrastrukturen vorzuziehen. Jedenfalls wären entsprechende Vorsorgemaßnahmen im Hinblick auf künftige klimawandelbedingte und versiegelungsbedingte Abwasserproblematiken zu beachten. Das ist offenbar nicht geschehen.



Kapitel Beschleunigtes Verfahren, pdf-Seite 23

Die Stadt strebt an, eine Strategische Umweltprüfung (SUP) zu vermeiden.

Dies steht aus mehreren Gründen im Widerspruch zu geltendem Recht.

Gemäß §25a Abs. 2 NÖ ROG übersteigt die betroffene auch Wohnbauland umfassende Widmungsfläche das zulässige Ausmaß von 1 ha sehr deutlich.

Die Genehmigungsvoraussetzungen für ein beschleunigtes Verfahren sind darüber hinaus auch deswegen nicht gegeben, weil

- negative verkehrliche Auswirkungen,
- negative Auswirkungen auf die Entwicklung der Aufenthaltsqualität entlang der Promenade,
- erheblich negative Auswirkungen für die Anrainerinnen und Anrainer

unbestreitbar gegeben sind.

Unter den gegebenen Umständen erwarten wir von der Stadt, dass sie im Interesse der eigenen Rechtssicherheit die aufgezeigten Widersprüche ernst nimmt und von der Anregung zu einem beschleunigten Verfahren von sich aus Abstand nimmt.

Kapitel Zusammenfassung, pdf-Seite 28

Der vorgelegte Änderungsentwurf des örtlichen Raumordnungsprogramm folgt offenbar zielgenau den Wünschen und Vorstellungen der SIGNA Real Estate Management GmbH.

Die planmäßigen Änderungen zeitigen offenbar projektgetrieben eine Bevorzugung der Projektwerberin zum Nachteil betroffener Dritter im Projektgebiet. Die planmäßigen Änderungen gehen offenbar einher mit einer zusätzlichen Bevorzugung des Autoverkehrs gegenüber anderen Mobilitätsformen, und das mitten im Stadtzentrum, und das mit Billigung der Stadt, und das im Jahr 2021.

Hinsichtlich einer dringend gebotenen Verkehrswende widerstrebt die vorgelegte Widmungsänderung den Planungsgrundsätzen einer zeitgemäßen Stadtentwicklung.

Wir erwarten uns, dass bei der gebotenen Überarbeitung des Entwurfs darauf geachtet wird, dass weder am Standort noch in der Stadt insgesamt zusätzlicher motorisierter Individualverkehr induziert wird. Die dazu notwendigen Maßnahmen und Vorkehrungen sind hinlänglich bekannt und anwendbar.

Idealerweise können diese Adaptierungen in bestem Einvernehmen mit der Bauwerberin stattfinden, da sich bei gutem Gesamtkonzept ein von den Bewohnerinnen und Bewohnern gelebter Alltag der kurzen Wege mutmaßlich sogar positiv auf seine gesamte Wertschöpfungskette auswirken kann.



Kapitel Projektvorhaben SIGNA, pdf-Seite 44

Hinsichtlich der Attraktivierung des Standorts fürs Automobil haben die Projektplaner mit Unterstützung der Stadt tatsächlich ganze Arbeit geleistet:

- Sowohl die Rathaus- als auch Signa-Garage sind künftig bidirektional erreichbar und unterirdische Verbindungen der Parkgaragen ermöglichen den NutzerInnen zusätzliche Flexibilität bei der Routenwahl.
- Für eine zügige Zu- und Abfahrt auch zu Spitzenzeiten soll ein adaptiertes Signalzeitprogramm auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer implementiert werden.
- Die dargelegte Durchlässigkeit zwischen Rathausplatz und Roßmarkt ermöglicht einen Alltag der kurzen Wege - vor allem vom Rathausplatz direkt zum Auto in der SIGNA-Garage.

Nachdem unter Federführung führender Stadtpolitiker die Verkehrssituation als massives Problem thematisiert wird, ist es notwendig, statt dem Bauwerber in allen Belangen den Teppich auszurollen, effektiv gegenzusteuern und sicherzustellen, dass es lokal und insgesamt zu keiner weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in die innere Stadt kommt.

Kapitel 3.5.3, Gewerbenutzung, pdf-Seite 87

Die zuvor dargelegte attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto hat zur Folge, dass künftig auch zahlreiche Event-Teilnehmende im neuen Veranstaltungszentrum nutzen werden. Typisch für Veranstaltungen sind gemeinsame An- und Abreisezeiten der Teilnehmenden.

Unterlagengemäß sind hier täglich bis zu 2.495 (!) Wege pro Werktag alleine dem Kundenverkehr im Veranstaltungszentrum zuzuschreiben.

Um die verkehrlichen Wirkungen für die örtlichen Gegebenheiten dramatisch hohen Verkehrsströme realistisch abschätzen zu können, braucht es realitätsnahe standortbezogene Simulationen. Abhängig von der Art der Veranstaltung wird es zu verschiedensten Tages- und Nachtzeiten zu massiven punktuellen Verkehrsspitzen im Projektgebiet kommen, die unserem Verständnis nach in der vorgelegten verkehrstechnischen Untersuchung nicht angemessen abgebildet wurden.

Wir gehen davon aus, dass diese punktuellen Verkehrsspitzen mit gravierenden Belastungen für die Anrainer und mit einer massiven Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität entlang der Promenade verbunden ist. Es erscheint ebenfalls unrealistisch, dass unter Berücksichtigung derartiger Verkehrsspitzen weiterhin die Aussage „keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens zu erwarten“ (s.a. unsere Stellungnahme zu Kapitel Verkehrsauswirkungen, pdf-Seite 18) weiterhin als zutreffend angenommen werden darf.



Schlussfolgerungen und Erwartungen

Die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes widersprechen dem örtlichen Raumordnungsprogramm und anderen wesentlichen Zielen einer zeitgemäßen und gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung, etwa der Verkehrsentlastung der St. Pöltner Bevölkerung, der Gleichbehandlung im Projektgebiet betroffener Anrainer.

Anstelle immer neue Straßen und Parkgaragen für noch mehr Verkehr zu bauen und zu fordern, ist eine zukunftsgerichtete Stadt St. Pölten dazu angehalten, endlich für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und für eine bedarfsgerechte Attraktivierung anderer Mobilitätsformen im eigenen Hoheitsbereich zu sorgen. Diese hat ihren Ausgangspunkt im Stadtzentrum und setzt sich fort in der Verkehrsberuhigung des gesamten Straßennetzes der Stadt - bis in St. Pöltens Dörfer.

Das Projekt weist in der vorgelegten Form in die komplett falsche Richtung, nämlich in Richtung mehr motorisiertem Verkehr, einem Festhalten an einer umwelt- und klimaschädlichen Verkehrspolitik und einer Beeinträchtigung der Gesundheit und der Lebensqualität für alle St. Pöltnerinnen und St. Pöltner.

Das Projekt widerspricht insbesondere auch allem, was den Bürgerinnen und Bürgern im Zuge des Partizipationsprozesses zur Promenadengestaltung in Aussicht gestellt wurde⁴ nämlich eine den Wünschen und Erwartungen der Menschen folgende verkehrsberuhigte Promenade exzellenter Aufenthaltsqualität.

Angesichts der Pläne, auch mit dem vorliegenden Projekt neuerlich verkehrsinduzierende Maßnahmen zu setzen, ist es völlig illegitim, vonseiten der Stadtregierung⁵ den Bewohnerinnen und Bewohnern des dörflich strukturierten westlichen Stadtgebietes zuzumuten, mit einer hochrangigen Umfahrungsstraße zu den Hauptleidtragenden einer sich auch in diesem Vorhaben manifestierenden völlig verfehlten Verkehrsplanung und Verkehrspolitik zu werden.

Wir erwarten von der Stadt St. Pölten, nach grundlegender Kurskorrektur die Voraussetzungen zu schaffen, dass eine Projektentwicklung im Interessensausgleich mit allen Stakeholdern sichergestellt

⁴ Slogan „Dein Promenadenring: Willst Du mit mir gehen?“ <https://www.st-poelten.at/news/15859-promenadenring>

⁵ <https://noe.orf.at/stories/3115217/>



wird und die Bauwerberin einer Strategischen Umweltprüfung (SUP), die für das gegenständliche Vorhaben aus unserer Sicht zweifellos zur Einhaltung des gesetzlichen Rahmens erforderlich ist, gelassen entgegenblicken kann.

DI Dr. Dieter Schmidradler, Obmann

Impressum und Kontakt

Verein Verkehrswende.at - ZVR-Zahl: 1946764203

3100 St. Pölten, Saarstraße 1

Web: www.verkehrswende.at

Email: info@verkehrswende.at

Mobil: +43 664 8559 281

