

# KURZE WEGE IM ORT – ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN RADVERKEHR



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR  
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN  
3109 ST. PÖLTEN, LANDHAUSPLATZ 1

KURZE WEGE IM ORT –  
ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN  
RADVERKEHR





Informationsblatt  
**KURZE WEGE IM ORT -  
ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR DEN RADVERKEHR**

durchgeführt von  
nast consulting  
Lindengasse 38, 1070 Wien

im Auftrag des  
Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten  
Landhausplatz 1  
A-3109 St. Pölten

Wien, 2012

# INHALT

<b>RAD FAHREN GEGEN EINBAHNEN</b> .....	4
Richtlinien .....	5
<b>RECHTLICHE UMSETZUNG</b> .....	5
Beschilderung .....	5
Bodenmarkierungen .....	6
<b>VERKEHRSTECHNISCHE RAHMENBEDINGUNGEN</b> .....	6
Breitenbedarf .....	6
Geschwindigkeiten .....	7
Sichtweiten .....	8
Verkehrsstärken .....	8
Parkplätze .....	8
Kreuzungssituationen .....	9
Fahrstreifen .....	10
Fahrbahnoberflächen .....	10
Zusammenfassung .....	10
<b>WARUM RAD FAHREN GEGEN DIE EINBAHN?</b> .....	11
<b>ZUSTÄNDIGKEITEN</b> .....	11
<b>Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept</b> .....	12
<b>Impressum</b> .....	12



# RAD FAHREN GEGEN EINBAHNEN

Das Radfahren liegt im Trend. Es ist gesund, spart Geld, schont die Umwelt und ist das schnellste Verkehrsmittel auf kurzen Distanzen. Das Land Niederösterreich hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil erheblich zu steigern und die negativen Folgen des motorisierten Verkehrs zu minimieren.

Durch die Schaffung neuer Angebote, wie beispielsweise dem Ausbau des Radwegenetzes, Bildungs- und Informationskampagnen für Radfahrerinnen und Radfahrer, wurden bereits positive Erfahrungen in Niederösterreich gemacht und der Radverkehrsanteil regional erhöht.

---

## Rad fahren gegen Einbahnen

Im Ortsgebiet dienen Einbahnstraßen vorrangig der Entflechtung, Lenkung und Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs und auch zur Parkplatzvermehrung. Für den Radverkehr unterbrechen sie jedoch direkte Verbindungen, erzeugen daher Umwege, die mit eigener Kraft zu bewältigen sind und erschweren die Benutzung von verkehrsarmen Straßen. Zur Förderung des Radverkehrs ist es deshalb notwendig, im untergeordneten Straßennetz möglichst viele direkte und attraktive Verbindungen zu schaffen.

Bei der Planung einer neuen Einbahn oder der Verordnung einer Straße zur Einbahn, muss das Radfahren gegen die Einbahn mitbedacht und auch mitverhandelt werden. Ist das Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich, sollte die Einbahn an sich noch einmal überdacht werden. Die Erlaubnis für das Radfahren gegen Einbahnen hat sich bereits in vielen österreichischen Städten bewährt.

Radverkehr gegen Einbahnen bedeutet, dass Radfahrende Einbahnstraßen





auch in der gegengerichteten Fahr- richtung benutzen dürfen. Durch die Öffnung von Einbahnstraßen kann die Attraktivität des innerörtlichen Rad- verkehrs wesentlich verbessert wer- den. Laut der Studie „Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Ös- terreich“<sup>1</sup> sind damit keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicher- heit der Verkehrsteilnehmenden ver- bunden, wenn nachstehende Rahmen- bedingungen eingehalten werden.

Im Regelfall ist die Öffnung von Ein- bahnen für den gegengerichteten Rad-

verkehr möglich. Zu beachten sind bei der Planung die Breite der Fahrbahn, Geschwindigkeiten, Sichtweiten, Ver- kehrsstärken, Fahrbahnmarkierungen, Stellplatzanordnung, Vorrangverhält- nisse und Fahrstreifenanzahl, um die Sicherheit aller zu gewähren.

### Richtlinien

Grundlage für die Planung stellt die RVS 03.02.13 - Radverkehr (2011) der österreichischen Forschungsge- sellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) dar.

## Rechtliche Umsetzung

### Beschilderung

Eine Öffnung der Einbahn für den ge- gengerichteten Radverkehr erfolgt durch eine Ausnahmeverordnung für den Radverkehr.

Bei unechten Einbahnen, bei denen nur die Einfahrt verboten ist, kann der Radverkehr vom Verbot auch mit einer Verordnung ausgenommen werden.

Die Kundmachung erfolgt durch das Hinweiszeichen „Einbahnstraße“ nach § 53 Abs 1 Z 10 StVO lt. § 7, Allgemeine Fahrordnung Absatz 5, am Beginn und durch das Vorschriftzeichen „Einfahrt verboten“ gemäß § 52 lit a Z 2 StVO am Ende, jeweils mit der Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ nach § 54 StVO für einschränkende Angaben.



<sup>1</sup> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2011): Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen. Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Österreich. Band 208: Wien.



Die Führung des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung der Einbahn kann auch durch von der Fahrbahn baulich getrennte Radverkehrsanlagen erfolgen.

### **Bodenmarkierungen**

Die Fahrtrichtung für den gegengerichteten Radverkehr in Einbahnen ist durch Richtungspfeile zu kennzeichnen. Laut RVS 03.02.13 ist in „wenig befahrenen Anliegerstraßen oder in 30 km/h Zonen eine Trennung durch Bodenmarkierungen - vor allem im Streckenbereich - entbehrlich“. Entsprechend der Straßenverkehrsordnung § 7 Abs. 5 sind „Leit- oder Sperrlinien zur Trennung der entgegen der Ein-

bahnstraße fahrenden Verkehrsteilnehmer vom übrigen Fahrzeugverkehr anzubringen, sofern die Sicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs dies erfordert“. Besonders jedoch in Kreuzungsbereichen sollen Richtungspfeile, Fahrradsymbole und Haltelinien auf die Verkehrsführung hinweisen, sowie der Schriftzug „ENDE“ auf das Ende der Radverkehrsanlage hinweisen.

Weiters müssen durch die Öffnung der Einbahn Vorrangregelungen für den gegengerichteten Radverkehr beachtet werden, sonst könnte der unerwünschte Fall eintreten, dass der Radverkehr Rechtsvorrang hat.

---

## **Verkehrstechnische Rahmenbedingungen**

Bei der Öffnung einer Einbahn für den gegengerichteten Radverkehr steht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund. Deshalb muss eine Einbahnstraße die von der RVS 03.02.13 vorgegebenen verkehrstechnischen Kriterien erfüllen, bevor sie für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden kann.

### **Breitenbedarf<sup>2</sup>**

In Einbahnstraßen können Radfahrerinnen und Radfahrer von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung per Verordnung der Straßenverkehrsbehörde ausgenommen werden. Die Ausnahmeregelung ist durch Zusatztafeln am Anfang und Ende der Einbahn kundzumachen. In Wohnstraßen, die Einbahnen sind, sind Rad-

fahrende generell von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung ausgenommen.

Radfahrende sind in beiden Richtungen an das Rechtsfahrgebot gebunden. Eine Trennung des entgegen der Einbahnrichtung fahrenden Radverkehrs vom übrigen Fahrzeugverkehr durch Leit- oder Sperrlinien ist bei breiten Querschnitten zu empfehlen, jedoch nicht in jedem Fall erforderlich. Die Fahrtrichtung auf dem Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung sowie die Fahrtrichtung auf der Fahrbahn in Einbahnrichtung ist durch Richtungspfeile zu kennzeichnen.

Generell und insbesondere im Kreuzungsbereich ist durch Richtungspfeile, Fahrradsymbole und Haltelinien auf die

Verkehrsführung hinzuweisen. Zusätzliche Maßnahmen (z. B. Verkehrsinsel bzw. Fahrradschleusen oder Fahrbahnerhöhungen) sind auf unübersichtlichen Kreuzungen anzuwenden.

### Breitenbedarf mit Fahrstreifen gegen die Einbahn

Wird ein Fahrstreifen für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung markiert, so gelten für diesen die Breitenangaben für Radfahrstreifen. Dabei kann der Fahrstreifen in Einbahnrichtung in 30 km/h-Zonen auf 2,50 m reduziert werden. (Abb. 1, Abb. 2)

### Rad fahren gegen die Einbahn ohne Fahrstreifenrennung

Unter 3,75 m Fahrbahnbreite ist eine Führung gegen die Einbahn ohne markierten Fahrstreifen zu empfehlen. Es kann durch die Markierung von Richtungspfeilen und Fahrradsymbolen auf den gegenläufigen Radverkehr hingewiesen werden. (Abb. 3)

Auf Nebenstraßen, auf denen Begegnungsfälle nur selten zu erwarten sind, ist das Radfahren gegen die Einbahn auch bei schmalen Fahrbahnbreiten ab 3,00 m möglich. Bei einer Städtebundtagung<sup>3</sup> wurden Fahrbahnbreiten von 3 m bei Engstellen von maximal 50 m Länge bei Verkehrsbelastungen unter 200 Kfz/h angegeben, bei Verkehrsbelastungen über 200 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil > 5% soll die Fahrbahnbreite 3,5 m betragen. Es sind breitere Ausweichstellen für Begegnungsfälle vorzusehen (oder sie ergeben sich bei Einfahrten). Die maximale Länge eines schmalen Abschnittes ohne Begegnungsmöglichkeit ist abhängig von der Verkehrsmenge.

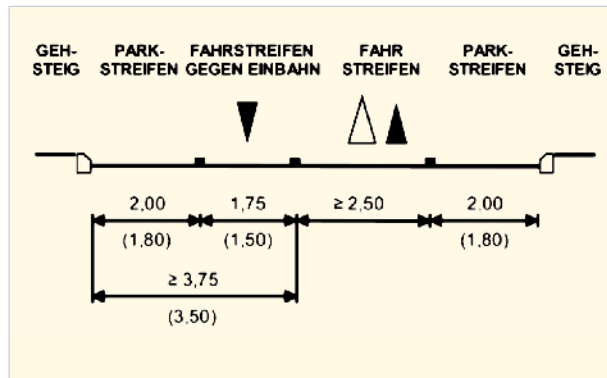


Abb. 1  
Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahnrichtung, zwei Parkstreifen (Mindestmaße in Klammern - alle Maße in m) lt. RVS 03.02.13

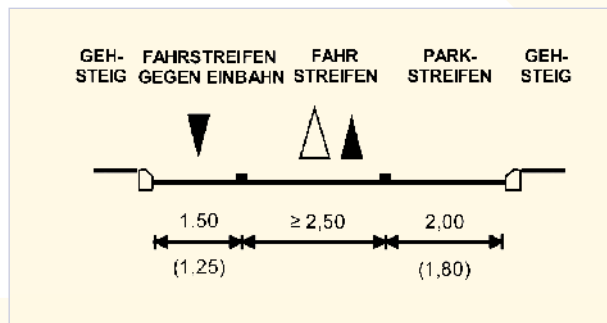


Abb. 2  
Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahnrichtung, ein Parkstreifen (Mindestmaße in Klammern - alle Maße in m) lt. RVS 03.02.13

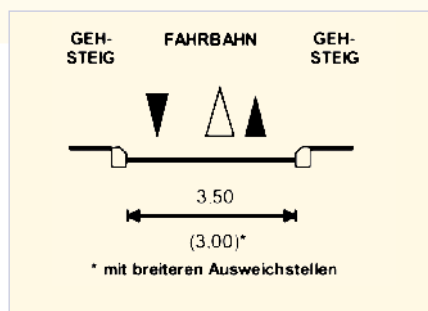


Abb. 3  
Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahnrichtung (Mindestmaße in Klammern - alle Maße in m) lt. RVS 03.02.13 - Radverkehr

## Geschwindigkeiten

Bei Tempo 30 auf Streckenabschnitten und in Zonen ist der Radverkehr gegen Einbahnen weitgehend unproblematisch. Auch in Abschnitten mit bis zu 50 km/h ist das Radfahren gegen die Einbahn möglich. Radfahren gegen Einbahnen kann sich aufgrund des guten Sichtkontaktes verkehrsberuhigend auswirken.

<sup>3</sup> Österreichischer Städtebund, Rad fahren gegen die Einbahn, Symposiumunterlagen Radverkehrsplanung Mai 2003 in Linz





## Sichtweiten

Je nach Fahrgeschwindigkeit sind die erforderlichen Anhaltesichtweiten im Streckenbereich und bei Kreuzungsbereichen zu berücksichtigen. Bei 30 km/h ist eine Anhaltesichtweite von 25 Meter erforderlich (siehe RVS 03.02.13).

Die erforderliche Sichtweite (1 m Sichtpunkthöhe, Fahrbahnbreite 6 m) für Radfahrende an Querungsstellen beträgt laut RAST<sup>4</sup> für Kfz-Geschwindigkeiten von 30 km/h 22 Meter, für 40 km/h 33 Meter und für 50 km/h 47 Meter.

## Verkehrsstärken

Sofern es sich nicht um Hauptverkehrsverbindungen mit hohen Verkehrsstärken handelt, stellt der Kfz-Verkehr für das Radfahren gegen Einbahnen kein Problem dar. Bei bis zu 9.000 Kfz/Tag des Einbahnverkehrs ist Rad fahren gegen die Einbahn möglich.

## Parkplätze

Der ruhende Individualverkehr stellt grundsätzlich keinen Ausschließungsgrund für das Radfahren gegen Einbahnen dar. Längsstellplätze haben keine wesentliche sicherheitsrelevante Bedeutung, da der Sichtkontakt zwischen Personen, die Pkw lenken und jenen, die Rad fahren, möglich ist. Das Aufgehen der Autotüren ist in der Breite des Radfahrstreifens zu berücksichtigen. Bei Schräg- und Senkrechtstellplätzen ist darauf zu achten, dass ausreichend Platz zum Zurückschieben der Pkw zur Verfügung steht und dass Radverkehrsanlagen nicht verparkt werden.

Es ist daher auf ausreichend breite Stellplätze zu achten. Die Radverkehrsanlage muss mind. 1,5 m breit sein (Regelbreite aber 1,75 m). Weiters sollte jedoch bedacht werden, dass bei einer zu geringen Fahrbahnbreite oft eine Reduktion von Pkw-Stellplätzen nötig ist.

**Zusätzliche Aufmerksamkeit für den Radverkehr durch rotes Einfärben der Radverkehrsanlagen**



<sup>4</sup> Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAST, Ausgabe 2006, Stand Dezember 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln



## Kreuzungssituationen

Im Bereich von Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten ist besonders auf Sichtverhältnisse, Vorrangregelungen und Linienführungen zu achten. Eine Verdeutlichung des Auftretens von gegengerichtetem Radverkehr ist durch Bodenmarkierungen, vorgezo-

gene Haltelinien, etc. anzustreben. Bei geringen Sichtweiten in Streckenbereichen können bauliche Maßnahmen (z. B. bauliche Trennung der Fahrtrichtungen) die Situation verbessern (siehe RVS 03.02.13). Das Radfahren gegen die Einbahn erfordert Überlegungen zur Vorrangregelung.



Bauliche Trennung der Fahrtrichtungen  
(im Bild vorne)

### **Fahrstreifen**

Nur ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr ist optimal, jedoch sind mehrstreifige Fahrbahnen nicht grundsätzlich auszuschließen. Diese erfordern jedoch begleitende Maßnahmen (z. B. Verkehrsinsel), vor allem für linksabiegende und -zufahrende Radfahrerinnen und Radfahrer.

### **Fahrbahnoberflächen**

Die Fahrbahnoberfläche muss im Bereich der Radverkehrsführung so beschaffen sein, dass Ausweichmanöver aufgrund von Unebenheiten (z. B. bei Kanaldeckeln) nicht nötig sind.

Auf Fahrbahnteilen, die zuvor zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet wurden, ist es möglich, dass Unebenheiten vorhanden sind. Diese sollen vor der Freigabe für den Radverkehr ausgebessert werden.

### **Zusammenfassung**

**Wenn einer der folgenden Punkte zutrifft, ist die Öffnung der Einbahn nicht möglich:**

- Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs über 9.000 Kfz/24h
- Geschwindigkeit über 50 km/h
- Unebenheiten im Straßenbelag, welche zu kritischen Ausweichmanövern führen könnten
- Breite des Verkehrsraumes für den Verkehr auf der Fahrbahn kleiner 3,00 m
- zu geringe Sichtverhältnisse ohne begleitende Maßnahmen (insb. bauliche Maßnahmen zur Sichtverbesserung)
- mehrere Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ohne Querungshilfen (z. B. mittige Verkehrsinsel), da es für den gegengerichteten Radverkehr beim links Abbiegen oder Zufahren zu Sichtabschattungen durch den Kfz-Verkehr kommen kann



---

## Warum Rad fahren gegen die Einbahn?

### Erhöhung der Verkehrssicherheit

Durch die Öffnung von Einbahnen wird der Radverkehr sicherer. Dies wurde in der Studie „Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Österreich“<sup>5</sup> nachgewiesen. Außerdem verbessern sich die Aufmerksamkeit und der Sichtkontakt.

### Lückenschluss von Radwegverbindungen

Radfahrende sind besonders empfindlich für Umwege. Durch die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr werden Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen.

### Verkehrsberuhigung

Geöffnete Einbahnen für den Radverkehr können verkehrsberuhigend wirken.

### Förderung des Radverkehrs

Mehr Bewegungsmöglichkeiten für den Radverkehr kann eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr bedeuten.

### Günstiger als Radwegebau

Die Öffnung von Einbahnen für den gegengerichteten Radverkehr hat in der Regel ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis.

### Bereits positiv erprobt

International und in vielen österreichischen Städten wurden aufgrund der bereits oben erwähnten Vorteile sehr positive Erfahrungen (insb. keine Erhöhung der Unfälle)<sup>5</sup> mit Radfahren gegen Einbahnen gemacht.

---

## Zuständigkeiten

Überlegungen und Antragstellung	Straßenerhalter (meistens Gemeinde) <sup>6</sup>
Ermittlungsverfahren, Verkehrsverhandlung und Verordnung	Bezirksverwaltungsbehörde
Errichtung und Kundmachung der Verordnung	Gemeinde

<sup>5</sup> Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2011): Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen. Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Österreich. Band 208: Wien.

<sup>6</sup> Einbahnen können sich beispielsweise auch aus Unfallhäufungsstellen als Sanierungsmaßnahme ergeben. In diesem Fall wäre die Bezirksverwaltungsbehörde für die nötigen Überlegungen zuständig.

**Schriftenreihe  
Niederösterreichisches  
Landesverkehrskonzept**

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park&Ride (September 1990)
- Heft 2: Park&Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
- 10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)

- Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
- Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
- Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
- Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich - Rückblick und Ausblick (April 2007)
- Heft 26: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
- Heft 27: „Hast du einen Plan?“ Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
- Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 - Bewährtes und Neues (März 2011)
- Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote (Oktober 2012)
- Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)

**Informationsblätter zu folgenden Themen:**

- Anschlussinformation Mödling
- Bushaltestellen
- Fahrradabstellplätze
- Halte- und Parkverbote
- Mini-Kreisverkehr
- Mobilitätshilfen
- Mobilitätshilfen Teil 2
- Orientierungssysteme im Ortsgebiet
- Schulwegsicherung - Schulwegpolizei/Schülerlotsen
- Schutzwege
- Siedlungsstraßen im ländlichen Raum
- Tempo 30 auf Gemeindestraßen
- Wohnstraßen

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 Landhausplatz 1, Haus 16 A-3109 St. Pölten  
Tel.: 02742/9005-14973  
oder herunterladbar auf [www.no.e.gv.at/verkehrsberatung](http://www.no.e.gv.at/verkehrsberatung) und [www.no.e.gv.at/publikationen-verkehr](http://www.no.e.gv.at/publikationen-verkehr)

**Informationsblatt:  
Kurze Wege im Ort. Öffnen von Einbahnen  
für den Radverkehr**

Dieses Informationsblatt ist herunterladbar auf:  
[www.no.e.gv.at/verkehrsberatung](http://www.no.e.gv.at/verkehrsberatung) und  
[www.no.e.gv.at/publikationen-verkehr](http://www.no.e.gv.at/publikationen-verkehr)

**Impressum**

Herausgeber:  
Amt der NÖ Landesregierung  
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten  
3109 St. Pölten  
Landhausplatz 1, Haus 16

Projektleitung und Kontakt:  
Ing. Christian Hofecker  
Tel.: 02742 9005 DW 14047

Erstellt von:  
nast consulting ZT GmbH  
Lindengasse 38  
1070 Wien

Ansprechpartner:  
DI Dr. Friedrich Nadler  
Kontaktdaten:  
Tel.: 01/ 523 47 33  
Fax: 01/ 523 47 33 31  
Email: [office@nast.at](mailto:office@nast.at)

Mitarbeiter:  
DI Egmont Fuchs  
Amt der NÖ Landesregierung,  
Abteilung Bau- und Anlagentechnik  
DI Dr. Felix Pöschl  
Amt der NÖ Landesregierung,  
Abteilung bau- und Anlagentechnik

Bildquellen:  
Seite 5 oben: Mag. Michael Praschl  
Seite 5 unten: nast consulting ZT GmbH  
Andere: Amt der NÖ Landesregierung,  
Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten

Herstellung:  
gugler cross media, Melk  
Gedruckt auf 100% Recycling Papier  
ISBN: 978-3-9503124-6-1



Gedruckt nach der Richtlinie  
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des  
Österreichischen Umweltzeichens.  
gugler cross media, Melk; UWZ 609

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR  
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1  
telefon » 02742 9005 149 73 | fax » 02742 9005 149 50  
internet » [www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at)

[www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at)