

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2010

12a

421 – 492

ZVR-Verkehrsrechtstag 2010 50 Jahre StVO

Themen

Straßenverkehrsrecht – 50 Jahre StVO

Richtlinienumsetzung Straßenverkehr

Reiserecht

Kfz: Schadenersatz- und Vertragsrecht

Luftfahrtrecht



Die Umsetzung der EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur in Österreich

ZVR 2010/221

Richtlinie
2008/96/EG;
Bundes-
straßengesetz

Infrastruktur;
Sicherheits-
management;
Bundesstraße;
EU-Richtlinie

Mit 19. 12. 2010 muss die Richtlinie 2008/96/EG in Österreich umgesetzt sein. Diese Richtlinie gilt für Planung, Bau und Betrieb von Straßen und dient dazu, die Sicherheit zu erhöhen und damit die Zahl und die Schwere der Unfälle herabzusetzen. Der Novellierungsentwurf für das Bundesstraßengesetz samt der dazugehörigen Verordnung stellt nach Ansicht der Autorinnen eine ausgewogene Regelung zwischen den Polen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit dar.

Von Christine Rose und Eva M. Eichinger-Vill

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Ziele und Zeitplan
- C. Wahl der Rechtsform
- D. Geltungsbereich
- E. Inhalte der Richtlinie
 1. Instrumente des Sicherheitsmanagements
 2. Straßenverkehrssicherheitsgutachter – Ausbildung und Zertifizierung
- F. Ausblick

A. Einleitung

Im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik hat die Europäische Kommission die Notwendigkeit erkannt, die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen und damit die Zahl und die Schwere der Unfälle herabzusetzen. Neben der Einflussnahme auf die Fahrzeuge und auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wurde das Augenmerk auch auf die Straßeninfrastruktur gelegt. Mit der Richtlinie 2008/96/EG vom 19. 11. 2008 wurden die europäischen Mitgliedstaaten verpflichtet, bestimmte Verfahren vorzusehen, mit denen diese Ziele verfolgt werden. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften sollten bis 19. 12. 2010 und die entsprechenden Leitlinien bis 19. 12. 2011 erlassen oder adaptiert werden.

Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit baut auf drei Säulen auf: dem Menschen, dem Fahrzeug und der Infrastruktur. In Bezug auf die letzte Säule liefert die Umsetzung der Richtlinie einen wesentlichen Beitrag, um die Sicherheit der Straßen weiter zu erhöhen und die Zahl der Verkehrstoten nachhaltig zu senken. Dabei spielt im Sinne der selbsterklärenden Straße neben der Vermeidung von Verkehrsunfällen vor allem die Reduktion der Unfallfolgen durch eine fehlerverzeihende Gestaltung des Straßenumfelds eine entscheidende Rolle.

B. Ziele und Zeitplan

Das Hauptziel der Richtlinie besteht in der einheitlichen Festlegung von Verfahren für das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur, wobei die Mitgliedstaaten für die Umsetzung selbst verantwortlich sind. Die Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des Transeuropäischen Straßennetzes (TEN) sind. Die wesentlichen technischen Instrumente zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit sind die Folgenabschätzung hinsichtlich der Verkehrssicherheit (Road Safety Impact Assessment, RIA), das Straßenverkehrssicherheitsaudit (Road Safety Audit, RSA), die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung (Road Safety Inspection, RSI) sowie die Straßenverkehrssicherheitsanalyse und das Unfallhäufungsstellenmanagement. Die ursprüngliche Intention der Europäischen Kommission, dieses Regime auf alle europäischen Straßen anzuwenden, konnte aufgrund des Widerstands einzelner Mitgliedstaaten nicht umgesetzt werden.

Bereits im Jahr 2001 wurde auf europäischer Ebene in der Arbeitsgruppe „Road Infrastructure Safety Management“, in der auch Österreich vertreten war, mit der Ausarbeitung einer Diskussionsgrundlage zum Sicherheitsmanagement begonnen. Im Jahr 2006 wurde unter österr EU-Ratsvorsitz das Thema forciert und es konnte in der Ratsarbeitsgruppe Landverkehr ein erster Richtlinienentwurf erstellt werden. Dieser Entwurf sorgte vor allem hinsichtlich des Geltungsbereichs (TEN-Netz oder gesamtes Straßennetz) für zahlreiche Diskussionen im Rat der Verkehrsminister und auch im Europäischen Parlament. Schlussendlich wurde die Richtlinie am 20. 6. 2008 vom Europäischen Parlament und vom Rat übernommen, in der vorliegenden Form am 29. 11. 2008 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und trat mit 19. 12. 2008 in Kraft.

Auf nationaler Ebene ist es nun erforderlich bis 19. 12. 2010 alle notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen. Der Erlass von nationalen Leitlinien muss am 19. 12. 2011 abgeschlossen sein.

Um diesen strikten Zeitplan einzuhalten, wurde eine Arbeitsgruppe zur Umsetzung in österr Recht gegründet, in der die zuständigen Abteilungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und die ASFINAG vertreten sind.

C. Wahl der Rechtsform

Nachdem die Richtlinie an verschiedenen Stellen die Worte „die Mitgliedstaaten stellen sicher“ verwendet und auch von Rechts- und Verwaltungsvorschriften spricht, ergab sich klar, dass die Gesetzesform die richtige Grundlage darstellt. Bei der Frage, ob diese Regelung in einem eigenen Bundesgesetz, wie bei der Tunnelsicherheitsrichtlinie, erfolgen sollte oder als Bestandteil des Bundesstraßengesetzes, fiel die Entscheidung auf Zweiteres.

Das österr Bundesstraßengesetz weist keinen hohen Detaillierungsgrad auf. Dieser Charakter sollte beibehalten werden. Daher wurde ergänzend eine Verordnung vorgesehen, die die näheren Vorschriften enthält und für die ein Entwurf gleichzeitig erarbeitet wurde.

Die EU-Richtlinie spricht auch von „Leitlinien“. Darunter können auch die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) subsumiert werden. Es gibt schon zahlreiche RVS, die dem Ziel der Sicherheit der Straßeninfrastruktur dienen. Manche beschäftigen sich ganz konkret mit dem Verkehrssicherheitsaudit (RVS 02.02.33) und mit der Sicherheitsüberprüfung (RVS 02.02.34), aber auch mit der Zertifizierung von Gutachtern (RVS 02.02.35). Sie wurden im Rahmen der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr unter Beteiligung von Wissenschaftlern, Zivilingenieuren und Vertretern der Behörden beraten und beschlossen und durch den jeweiligen Verkehrsminister für die ASFINAG verbindlich erklärt. Dadurch sind das österr Know-how und der Stand der Technik gebündelt und festgehalten. Durch die EU-Richtlinie ergibt sich aber auch ein Anpassungsbedarf, der bis 19. 12. 2011 erfüllt sein muss.

Die generelle Rechtsgrundlage für die Beachtung der Verkehrssicherheit ergibt sich schon aus dem bestehenden Bundesstraßengesetz, insb aus § 7 Abs 1, wo davon die Rede ist, dass bei der Planung, der Errichtung und der Erhaltung der Bundesstraßen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen ist. Die Richtlinie sieht nun konkrete Maßnahmen und Verfahren vor, durch die eine erhöhte Sicherheit erreicht werden soll.

D. Geltungsbereich

Nach der Richtlinie sind nur die TEN-Strecken von den Regelungen erfasst, das Sicherheitsmanagementsystem kann aber auch auf andere Straßen ausgedehnt werden. Nach dem dzt Stand gehören etwa 70% aller Bundesstraßen dem TEN-Netz an. Um eine Übererfüllung der Richtlinie zu vermeiden, wurde entschieden, auch in Österreich die Richtlinien gesetzlich ausschließlich auf den TEN-Strecken umzusetzen. Natürlich besteht für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Möglichkeit der freiwilligen Anwendung der Instrumente zur

Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit auch auf den Nicht-TEN-Strecken im Bundesstraßennetz.

Für Landesstraßen gibt es keine Umsetzungsverpflichtung, da von diesen keine dem TEN-Netz angehört. Zudem gilt die Richtlinie dort nicht, wo die Tunnelsicherheitsrichtlinie schon die Sicherheitsaspekte behandelt. Für den Bereich der Folgenabschätzung gibt es eine Übergangsregelung, die darauf Rücksicht nimmt, dass für die meisten österr Straßenabschnitte die Planung schon weit fortgeschritten ist. Daher soll die Pflicht, eine Folgenabschätzung vorzunehmen, nur jene Straßen und Straßenabschnitte betreffen, die neu ins Bundesstraßengesetz aufgenommen werden oder bei denen die Beschreibung inhaltlich verändert wird. Die Verpflichtung zur Durchführung von Audits soll nur für jene Projekte gelten, die nach Inkrafttreten des Gesetzes beim BMVIT zur behördlichen Genehmigung eingereicht werden.

E. Inhalte der Richtlinie

1. Instrumente des Sicherheitsmanagements

Wesentliche Instrumente des Sicherheitsmanagements sind:

- die Folgenabschätzung,
- das Straßenverkehrssicherheitsaudit,
- die Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes,
- die Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit,
- die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung,
- die Unfalldatenerfassung,
- die Unfallkostenrechnung und
- die Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.

Dazu kommen noch Berichtspflichten an die Europäische Kommission und die Bildung eines Ausschusses („Special Committee Road Safety“) auf dieser Ebene zum Zwecke des Erfahrungsaustauschs und zur kontinuierlichen Verbesserung der Verfahren des Sicherheitsmanagements.

Die **Folgenabschätzung (RIA)** ist eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Bundesstraße oder wesentlicher Änderungen auf die Sicherheit im Straßennetz. Sie hat Einfluss auf die Trassenwahl und ist spätestens mit dem Einreichprojekt dem BMVIT vorzulegen. Es unterliegen ihr nur Neubauprojekte, die einer Genehmigung gem § 4 Abs 1 BStG bedürfen und die mindestens drei km lang sind. Da Auflösungen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit im verbleibenden Netz haben können, werden solche Projekte auch einer Folgenabschätzung unterworfen, allerdings in vereinfachter Form.

Bei der Folgenabschätzung sollen die Straßenverkehrssicherheitsziele definiert, die Ist-Situation und die Nullvariante im Bereich des Projekts beschrieben und die Folgen der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten dargestellt werden. Dazu kommen Darlegungen betreffend die geografische Lage, insb bei der Berührung bestimmter Gefahrenzonen wie zB Hochwasserschutzgebiete, betreffend Knoten und die Abstände zwischen ihnen, Querschnitte und die Trassierung in Lage und Höhe. →

Beim **Straßenverkehrssicherheitsaudit (RSA)** handelt es sich um eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Straße unter dem Sicherheitsaspekt. Es ist von einem zertifizierten Sicherheitsgutachter durchzuführen. Nach der Richtlinie bezieht sich dieses Audit auf die Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und erste Betriebsphase. Nach der österr RVS 02.02.33 bezieht sich das Audit auf das Vorprojekt, das Einreichprojekt, das Bauprojekt und die Bauphase (Endkontrolle). Wenn man die beiden Regime übereinanderlegt, kommt man auf fünf Audits, was erhöhte Kosten verursachen würde. Die Richtlinie enthält jedoch einen Passus, der Abweichungen ermöglicht. Dieser lautet: „Einige Mitgliedstaaten verfügen bereits über ein gut funktionierendes Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Diese Länder sollten ihre bereits bestehenden Methoden beibehalten dürfen, soweit sie mit den Zielen dieser Richtlinie im Einklang stehen (6. Erwägungsgrund). Auch sind die Inhalte für die einzelnen Prüfungen, die in den Anhängen angeführt werden, nicht absolut verpflichtend. Die österr Lösung geht nun dahin, die einzelnen Elemente der Auditphasen nach den Anhängen der Richtlinie den österr Projektstadien Einreichprojekt, Bauprojekt und Fertigstellung zuzuordnen und das Audit über die erste Betriebsphase in die 1. Sicherheitsüberprüfung zu integrieren.“

Die Schwerpunkte des Straßenverkehrssicherheitsaudits sind verschieden, je nachdem, in welcher Projektphase das Audit durchgeführt wird. Es bezieht sich zB auf den Straßenquerschnitt, projektierte Fahrgeschwindigkeiten, Sichtverhältnisse, Parkplätze, Bodenmarkierungen, Straßenbeleuchtung, Hindernisse neben der Straße und die Berücksichtigung verschiedener Witterungsverhältnisse.

Ein wesentliches weiteres Element ist die **Straßenverkehrssicherheitsanalyse**. In ihrem Rahmen wird das gesamte Straßennetz, unterteilt in Abschnitte von mindestens drei km Länge, auf Sicherheitsaspekte untersucht. Abschnitte mit dem größten Potenzial für die Senkung von Unfallkosten werden einem Lokalausweis durch ein Expertenteam mit mindestens einem Gutachter unterzogen. In dem daraus erfließenden Bericht werden Unfalldaten und eine Liste unfallverhütender Maßnahmen aufgeführt. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) setzt sodann Maßnahmen unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Die **Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (RSI)** schließlich sind periodisch wiederkehrende Überprüfungen der in Betrieb befindlichen Bundesstraßen. Einmal jährlich sind einfache Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durchzuführen und mindestens alle zehn Jahre eine vertiefte RSI. Auch dafür muss ein zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter herangezogen werden.

Bei den jährlichen Überprüfungen werden zB die Freihaltung des Sichttraums, der gute Zustand der Fahrbahndecke, der ordnungsgemäße Zustand der Fahrzeugrückhaltesysteme, die Vollständigkeit der Bodenmarkierungen und die Funktionsfähigkeit von Notrufeinrichtungen überprüft. Bei der vertieften Straßenver-

kehrssicherheitsüberprüfung, die bei einem Neubau zum ersten Mal innerhalb von drei Jahren nach Verkehrsfreigabe durchzuführen ist, werden zB die Anlage- und Sichtverhältnisse, die Straßenausrüstung, lichttechnische Gegebenheiten und klimatische Einflüsse zusätzlich betrachtet.

Über die Durchführung der einfachen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung ist ein Protokoll anzufertigen, bei der vertieften Sicherheitsüberprüfung ist ein Bericht mit Befund und Sanierungsvorschlag zu erstellen und binnen einem Monat nach Fertigstellung dem BMVIT vorzulegen.

Die **Unfalldatenerfassung** ist ein Instrument, das in Österreich ohnehin schon seit Jahren praktiziert wird. Es basiert derzeit auf Erlässen des Innenministeriums auf Basis der Zuständigkeit für die Verkehrsstatistik im Bundesministerienengesetz. Um die Richtlinie vollständig umzusetzen, war es notwendig, eine detailliertere gesetzliche Basis zu schaffen. Danach haben die Organe der Bundespolizei über jeden Straßenverkehrsunfall auf Bundesstraßen, bei dem eine Person getötet wurde, einen Unfallbericht zu erstellen. Er enthält unter anderem anonymisierte Angaben zur örtlichen und zeitlichen Zuordnung des Unfalls, zur Straßenart, zu den Witterungsverhältnissen, beteiligten Fahrzeugen und deren Motorleistung, zu den beteiligten Personen und dabei Alter, Geschlecht, Verletzungsgrad, Alkoholisierung und eine Unfallskizze.

Diese Unfallberichte sind an die Bundesanstalt Statistik Austria laufend weiterzuleiten, die dann einen Unfalldatenbestand erstellt. Über Anfrage des BMVIT oder des BMI wird dieser Datenbestand zur Verfügung gestellt.

Das BMVIT hat darüber hinaus jeweils die durchschnittlichen Kosten zu errechnen, die dadurch verursacht werden, dass bei einem Straßenverkehrsunfall auf einer Bundesstraße eine Person getötet bzw schwer verletzt wird (**Unfallkostenrechnung**). Die Kostensätze sind erstmalig im Jahr 2012 zu veröffentlichen und danach mindestens alle fünf Jahre zu aktualisieren.

Als weiteres Element des Straßenverkehrssicherheitsmanagements ist die **Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit** auf der Homepage der ASFINAG vorgesehen. Die Basis dafür sind die Feststellungen gemäß § 96 StVO.

2. Straßenverkehrssicherheitsgutachter – Ausbildung und Zertifizierung

Bei der Regelung dieses Rechtsgebiets ließ sich das BMVIT von folgenden Gedanken leiten: Es sollte allen interessierten Personen die Möglichkeit gegeben werden, die Qualifikation für einen Sicherheitsgutachter und die Zertifizierung zu erlangen. Die Ausbildung sollte aus einer Grundausbildung und aus Fortbildungsmaßnahmen bestehen. Das gesamte System von Ausbildung und Zertifizierung sollte wenig Verwaltungsaufwand erzeugen. Schließlich sollte sichergestellt sein, dass im konkreten Fall nur ein unabhängiger Gutachter ein Projekt oder eine Unfallhäufungsstelle untersucht.

Die für das Audit, den Lokalausweis und die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung heranzuzie-

henden Gutachter müssen zertifiziert sein. Dafür müssen sie eine mehrjährige einschlägige Ausbildung und praktische Erfahrung auf den Gebieten der Straßenplanung, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr sowie der Unfallanalyse haben. Außerdem müssen sie einen Lehrgang für Straßenverkehrssicherheitsgutachter erfolgreich abgeschlossen haben. Dieser Ausbildungslehrgang wird bisher nur von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) angeboten.

Aufgabe des Bundesstraßengesetzes war es, Regeln für die Ausbildung und für die Zertifizierung festzulegen. Dabei hätte grundsätzlich das System nach dem österr. Akkreditierungsgesetz, für das das Wirtschaftsministerium zuständig ist, zur Anwendung kommen können, diese Akkreditierung von Zertifizierungsstellen ist jedoch äußerst aufwändig.

Um einerseits eine teure und umfangreiche Akkreditierung zu vermeiden und andererseits das bereits bestehende Ausbildungsangebot zu nutzen, aber weiters keine weiteren potenziellen Ausbildungsanbieter auszuschließen, wurde folgendes System gewählt: Die alleinige Zertifizierungsstelle ist das BMVIT. Das BMVIT schließt mit jenen Ausbildungsstellen, die die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen – diese stehen im Bundesstraßengesetz und in der darauf basierenden Verordnung – eine Vereinbarung. Darin wird festgelegt, dass diese Ausbildungseinrichtung die gesetzlichen Verpflichtungen für die Lehrgänge erfüllt und für das BMVIT kostenlos Gutachten über die Qualifikation der zu zertifizierenden Personen erstellt. Die zu zertifizierende Person stellt einen Antrag auf Zertifizierung beim BMVIT und legt das Gutachten über ihre Qualifikationen vor, worauf dieses im Regelfall ein Zertifikat ausstellt. Zusätzlich gibt es Bestimmungen über die Zer-

tifizierung von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern aus anderen EU-Mitgliedstaaten.

Die Zertifizierung ist mit fünf Jahren befristet. Voraussetzung für die Verlängerung ist, dass der Antragsteller/die Antragstellerin die vorgeschriebene Fortbildung erfolgreich absolviert und eine bestimmte Praxis nachgewiesen hat. Wenn die Voraussetzungen zur Erteilung des Zertifikats oder einer Verlängerung nicht mehr vorliegen, oder der Straßenverkehrssicherheitsgutachter eine grobe Pflichtverletzung begangen hat, ist das Zertifikat mit Bescheid zu widerrufen.

F. Ausblick

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht in der vorgeschlagenen Form ist es gelungen, klare Normen mit genügend Flexibilität für praktikable und kostengünstige Lösungen im Sinne der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit zu schaffen und „goldplating“ zu vermeiden. Die Anwendung der Instrumente der Richtlinie am Bundesstraßennetz (TEN) wird dazu führen, dass sich die Verkehrssicherheit auf diesem Netz nachhaltig erhöht und die Zahl der Verkehrstoten weiter gesenkt werden kann. Anzumerken ist allerdings, dass in Österreich nur ein relativ kleiner Anteil der Getöteten im Straßenverkehr – nämlich rund 11% – auf den Autobahnen und Schnellstraßen zu verzeichnen ist. Der weitaus größte Anteil, rund 56%, kommt auf Freilandstraßen (Landesstraßen B und L) zu Tode. Aus diesem Grund wäre es im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit äußerst vorteilhaft, wenn die in der Richtlinie enthaltenen Instrumente auch im Bereich der Landesstraßen verstärkt Anwendung finden.

→ In Kürze

Im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik hat die Europäische Kommission die Notwendigkeit erkannt, die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen und damit die Zahl und die Schwere der Unfälle herabzusetzen. Neben der Einflussnahme auf die Fahrzeuge und auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wurde mit der Richtlinie 2008/96/EG vom 19. 11. 2008 erstmals das Augenmerk auf die Straßeninfrastruktur gelegt. Die europäischen Mitgliedstaaten wurden verpflichtet, einheitliche Verfahren zum Sicherheitsmanagement vorzusehen. Die Richtlinie gilt für Planung, Bau und Betrieb mit dem Ziel einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus auf den Straßen unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten. So sollen bei bestehenden Straßen die Mittel gezielt in Straßenabschnitte mit der höchsten Unfallhäufigkeit und/oder dem höchsten Unfallverhütungspotenzial investiert werden. Die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sollten bis 19. 12. 2010 und die entsprechenden Leitlinien bis 19. 12. 2011 erlassen oder adaptiert werden.

→ Zum Thema

Über die Autorinnen:

Dr. Christine Rose leitet die Abteilung II/ST3 „Rechtsbereich Bundesstraßen“ im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. E-Mail: christine.rose@bmvit.gv.at

Dipl.-Ing. Dr. techn. Eva M. Eichinger-Vill leitet die Abteilung II/ST2 „Technik und Verkehrssicherheit“ im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. E-Mail: eva.eichinger-vill@bmvit.gv.at

Kontaktadresse: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien.
Internet: www.bmvit.gv.at

