

IMPULSE

FÜR DEN VERKEHR DER ZUKUNFT
Ausgabe 3 2026

Auslastungsdaten

Was bringt es, wenn der
Parkplatz zur Datenquelle wird?

Tauernautobahn

LKW-Breitenmessung sichert
Tauern- und Katschbergtunnel

AUTOBAHN IM WANDEL

Digitalisierung und der
Weg in die mobile Zukunft



Interview

**„Baustellen sind der
Schlüssel zur topmodernen
Infrastruktur von morgen“**

Ing. Georg Singer
Bau Regionalleiter, ASFINAG

Autobahn im Wandel

BAUSTELLEN, DIGITALISIERUNG UND DER WEG IN DIE MOBILE ZUKUNFT



Verkehr ... soll fließen. Moderne Technologien werden dabei immer wichtiger. Stichwort Digitalisierung! Fahrzeuge, dynamische Anzeigen, Warnleuchten und vieles mehr – Vernetzung verbindet kommunikative Komponenten und Systeme, liefert Mehrwert und erleichtert den Alltag. Zum Beispiel auf der Autobahn. Wir haben mit Ing. Georg Singer einem Bau-Experten der ASFINAG über die aktuelle Entwicklung gesprochen. Mehr dazu in dieser Ausgabe.

Auch beim Parken sorgt Digitalisierung für zukunftsweisende IMPULSE.

Etwa wenn es um die Beschaffung und Auswertung von Auslastungsdaten geht. Lenkerinnen und Lenker erhalten Informationen in Echtzeit und die Betreiber solide Kennzahlen für wirtschaftliche Entscheidungen. Worauf es dabei ankommt, erfahren Sie in „Fokus Auslastungsdaten – was es bringt, wenn der Parkplatz zur Datenquelle wird“ ab Seite 6.

Ist der LKW für den Tunnel zu breit, kann das zu Beschädigungen an den Tunnelwänden und der dort verbauten Technik führen. Unser LKW-Breitenmesssystem hilft jetzt im Tauern- und dem Katschberg-tunnel, dass das nicht passiert. Mehr dazu ab Seite 5.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Ihr Alfred Paukerl
CEO EBE Road



Modernen Autobahnen sind ein Wunderwerk der Technik – dazu gehören auch Baustellen. Wir haben mit Ing. Georg Singer, Bau Ost Regionalleiter Niederösterreich Nord/West bei der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) über dieses spannende Thema gesprochen.

Die bauliche Erhaltung und zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Autobahn sind Kernthemen von Georg Singer. Dazu gehören unter anderem Klein- und Sofortmaßnahmen, Sanierungen und Ausbauten einzelner Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte sowie die dazugehörigen Betriebs- und Nebenanlagen wie Gewässerschutzanlagen, Lärmschutz und Rastplätze. Erklärtes Ziel: die Bereitstellung einer rundum verkehrssicheren, äußerst leistungsfähigen Infrastruktur. Wir wollten wissen, worauf es dabei ankommt.

Herr Singer, wie lange sind Sie in Ihrem Bereich tätig und was sind Ihrer Meinung nach die maßgeblichsten Veränderungen während dieser Zeit?

Ich bin seit 2006 in diesem Bereich – zwei Jahrzehnte. Neben den technologischen Veränderungen sehe ich hier eine kontinuierliche Steigerung der Verkehrszahlen, immer größere Fahrzeuge, Sondertransporte eine steigende Komplexität sowie erhöhte Ansprüche im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit.

Gleich zu Beginn eine Frage zum Thema Baustoffe für die Fahrbahn – wir hatten im Sommer ungewöhnliche Spitzentemperaturen. Was können Sie uns dazu sagen?

Wir haben auf unseren Strecken sowohl Beton- als auch Asphaltfahrbahnen. Dabei hat jeder Belag Vor- und Nachteile bzw. bringt zusätzliche Erfordernisse mit sich – gerade mit Blick auf die thermischen Belastungen im Sommer und Winter. Zum Beispiel werden in Beton alle 5,5 Meter Scheinfugen geschnitten, wie es auch in Längsrichtung Fugen gibt. Bei enormer Hitze kann es passieren, dass diese Fugen die Ausdehnungsenergie des Belags nicht mehr aufnehmen können: Dann kommt es zu den bekannten „Blow-ups. Bei Asphalt zeigen sich Hitzeschäden anders. Beton ist hart – Asphalt hat plastisch-elastische Eigenschaften. Er kann sich verformen, was zu Verdrückungen oder Wellenbildungen führen kann. Der Belag einer Autobahn ist echte „Hightech“, darum wird in diesem Bereich viel geforscht und entwickelt – etwa in Sachen offenerporiger Endbeläge, um den Anforderungen an die Griffigkeit, Lärmentwicklung und Oberflächenwasserableitung gerecht zu werden.

Sie haben zuvor die technologischen Veränderungen angesprochen. Stichwort Elektronik und Digitalisierung – was hat sich in Sachen Verkehrsführung bzw. Baustellenabsicherung in den letzten Jahren getan?

Zusätzlich zu den gesetzlichen Vorgaben zur Verkehrsabsicherung ist der Einsatz mobiler, digitaler Systeme zur Information der Verkehrsteilnehmer entlang der Strecke immer wichtiger geworden – zum Beispiel für Echtzeitanzeigen, Empfehlungen oder Vorinformationen. Das sorgt für mehr Sicherheit und ist ein wertvoller Service für unsere Kunden.

Wir – EBE Road – haben eine solche kommunikative Verkehrsmanagementlösung auf der A21 rund um Mayerling in Fahrtrichtung Wien installiert. Wie sehen Sie die Möglichkeiten mit solchen vernetzten Systemen?

Durchwegs positiv. Kommunikative Systeme und entsprechende Sensoren vor Ort halten uns auf dem Laufenden – ebenso wesentlich ist die Vernetzung der Informationen und Systeme. Zum Beispiel, wenn dynamische Anzeigen automatisch situationsabhängig geschaltet werden. Großer Vorteil: Das temporäre System auf der A21 arbeitet als Mikromanagement System mit Anbindungsmöglichkeit an das

Verkehrsmanagement System, eröffnet uns jedoch gleichzeitig permanente lokale Einsicht und Zugriff rund um die Uhr. Das ist baustellenbedingt eine gute Ergänzung zu unseren eigenen, bestehenden Sensoren, LED Anzeigen und Verkehrsmanagementsystemen auf der Strecke.

Wir – EBE Road – betreiben die vernetzte Verkehrsmanagement-Lösung auf der A21 „as a Service“ für die ASFINAG. Von der Standortbegehung über die Installation und den Betrieb bis zur Demontage – alles aus einer Hand. Wie interessant ist ein solches „Sorglos-Angebot“ für Sie?

Das Beispiel auf der A21 zeigt deutlich, dass durch eine solche „All-in-One-Lösung“ unnötige Schnittstellen von Anfang an vermieden werden – technisch und auch organisatorisch. Das kann entscheidend sein, damit ein temporäres System überhaupt technisch und wirtschaftlich sinnvoll errichtet bzw. betrieben werden kann.

Wie beurteilen Sie grundsätzlich die Bedeutung von dynamischen Anzeigen bei Baustellen?

Wechselnde dynamische Anzeigen – sprich LED-Tafeln – basieren idealerweise auf Echtzeitdaten. Sie liefern wertvolle Informationen für unsere Kunden und sind ein weiterer Mosaikstein zur Unfallvermeidung. Das betrifft nicht nur den unmittelbaren Baustellenbereich – bereits im Vorfeld erhalten unsere Kunden Informationen zur Baustelle und der gegenwärtigen Verkehrssituation in ihrem Umfeld. Zusätzlich sind die LED-Tafeln auch bei schlechten Wetterverhältnissen gut sichtbar und sorgen durch abwechselnde Anzeigen für einen Orientierungsreflex also mehr Aufmerksamkeit.

Sind die Protokollierung und automatische Datenaufzeichnung durch elektronische Komponenten für Sie ein entscheidender Vorteil? Wenn ja – warum?

Eindeutig ja! Die Datenaufzeichnung ist eine zusätzliche Möglichkeit zur Dokumentation und Nachvollziehbarkeit nach Ereignissen, beispielsweise im Zusammenhang mit Ermittlungen nach Unfällen. Das mit einem digitalen Zeitstempel versehene Protokoll ist lückenlos und eine wesentliche Erleichterung.

Die ASFINAG bewirbt im Baustellenbereich den Slogan „Baustellen vergehen, Fortschritt besteht“. Können Sie das an einem konkreten Beispiel festmachen?

Baustellen sind der Schlüssel zur topmodernen Infrastruktur von morgen. Hier wird dafür gesorgt, dass uns allen auch zukünftig ein hochrangiges, verkehrssicheres und leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung steht. Dafür ersuchen wir die Lenkerinnen und Lenker um Verständnis und Toleranz.

„Kommunikative Systeme und entsprechende Sensoren vor Ort halten uns auf dem Laufenden ...“

Ing. Georg Singer



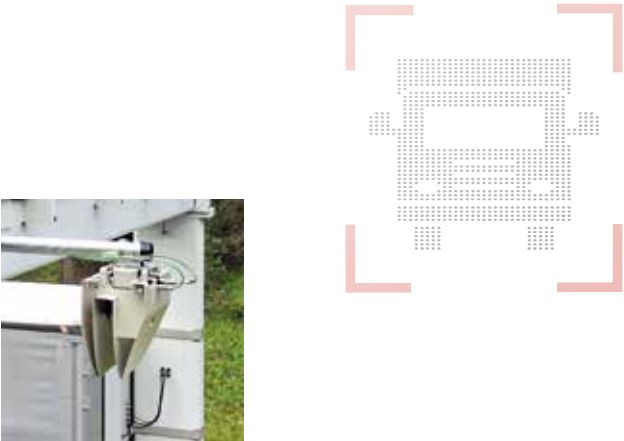
Was sind aus Ihrer Sicht entscheidende Schritte, um die Verkehrsführung in Baustellenbereichen und auf der Straße im Allgemeinen noch fitter für die Zukunft zu machen?

Offenheit für Neues, die Rückmeldungen der Verkehrsteilnehmer, ihre rasche und intensive Berücksichtigung, proaktives Ideenmanagement und der Blick auf die künftigen Anforderungen der Fahrassistenzsysteme bis hin zum autonomen Fahren – das sind aus meiner Sicht wesentliche Themen, die uns sicher in die Zukunft leiten. 🚗

A10 / Tauernautobahn: LKW-Breitenmessung sichert Tauern- und Katschbergtunnel



A10 – überbreite LKW dürfen nicht mehr in den Tauern- bzw. den Katschbergtunnel einfahren.



Unser lasergestütztes Breitenmesssystem sorgt auf der Schilderbrücke für die zuverlässige Erfassung der Fahrzeuge.



Überbreite Transporte führen immer wieder zu Beschädigungen an Tunnelwänden und dem daran montiertem technischen Zubehör – unser LKW-Breitenmesssystem hilft jetzt im Tauerntunnel (Fahrtrichtung Süden) bzw. dem Katschbergtunnel (Fahrtrichtung Norden) das zu vermeiden. Die Aufgabenstellung: Es gilt die Breite der Fahrzeuge im fließenden Verkehr vollautomatisch zu erfassen, um überbreite LKW schon vor den Tunnels aus dem Verkehr zu ziehen.

Die Montage der beiden Systems erfolgte jeweils auf einer bestehenden Schilderbrücke etwa einen Kilometer vor dem Tunnelportal. Aus den laser-gestützt erfassten Daten entsteht eine „Punktewolke“, die von einer Soft-ware in ein Bild umgewandelt wird. Erkennt das System, dass eine vorab definierte Breite überschritten wird, werden die Daten an das Tunnelleit-system weitergegeben und ein spezielles Verkehrsprogramm aktiviert.

Neben dem Geschwindigkeitstrichter, den Infotafeln und der Rotschal-tung in den Vorportalsbereichen wird der ankommende Verkehr über eine vorgelagerte LED-Tafel zweisprachig und mit Symbolen informiert, warum der Verkehr gestoppt wurde.

Der zuständige Traffic-Manager der ASFINAG leitet den LKW auf einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe und vermisst das Fahrzeug zusätzlich manuell. Anschließend wird der LKW durch eine Unterführung vom Park-platz geleitet und kann umkehren. Für Fahrzeuge der Schneeräumung, die breiter sind als die zulässige Breite, wurde ein „Revisionsschalter“ einge-baut. Alle diese Aktionen werden protokolliert – auch sämtliche gemesse-nen Fahrzeuge werden als „Punktewolke“ abgespeichert, um statistische Auswertungen zu ermöglichen. Fahrzeugkennzeichen werden dabei aus Datenschutzgründen nicht erfasst.



Optische Schranken sorgen auch bei schlechten Wetter-verhältnissen für Aufmerksamkeit.

mpX-Solution: LumiGate sorgt für Aufmerksam-keit in Katowice

„VFLSB LED-Leiste“ (Visual Fail-Safe), so heißt die optische Schranke LumiGate bei unserem Partner mpX-Solution (www.mpx-solution.com). Harald Petschacher, der Geschäftsführer von mpX-Solution, bringt die vielseitige Lichtlösung in neue, kreative Anwendungsbereiche – beispielsweise im Zentrum von Katowice, Polen. Dort sorgt sie bei Fußgängern, die beim Queren zentraler, öffentlicher Plätze oder innerstädtisch bei Straßenbahn-Verkehr abgelenkt sind, für mehr Aufmerksamkeit.

Die Lichtlösung kommt hier verbaut in Fertigbetonteilen zum Ein-satz und dient zur Signalisierung bei aktivem Straßenbahn-Verkehr. Das rote bzw. grüne Licht bewegt sich als Lauflicht mit der fah-renden Straßenbahn sorgt so für einen „Orientierungsreflex“, also eine verstärkte Wahrnehmung bei Handy-Nutzern, unachtsamen Touristen oder anderen Fußgängern.

Die optische Schranke wird direkt im zum Boden hin gerichteten Sichtfeld der wartenden Personen und / oder Verkehrsteilnehmer installiert – entweder auf der Fahrbahnoberfläche, im Wartebereich oder auf dem Bahnsteig. Die Lichtleiste ist dabei oft in Kombina-tion mit anderen Sicherheitsmaßnahmen wie etwa Ampeln, (blin-kenden) Informationsanzeigen und akustischen Signalen im Einsatz. Die Steuerung erfolgt über eine zentrale Steuereinheit. Alternativ ist eine einfache Integration in eine bestehende Sicherungsanlage über potentialfreie Kontakte möglich.

Mini-Kosmos Straße: Technik als Erlebnis

Wie lassen sich Kinder und Jugendliche für Technik begeistern und gleichzeitig Einblicke in die Berufswelten dahinter gewinnen? Hier setzt das Projekt „Mini-Kosmos Straße“ an. Dafür haben wir gemeinsam mit Partnern aus der Soziologie, Verkehrspsychologie sowie den Bereichen Diversität und Nachhaltigkeit ein praxisnahes Konzept entwickelt, das technische Themen dem Lebensalltag jun-ger Menschen näherbringt.

Ein wichtiger Baustein dabei ist die Zusammenarbeit mit Schulen. Insgesamt wurden fünf Schulen eingebunden – zwei Volks- und drei Mittelschulen. Mit der Europasport-Mittelschule in Mödling star-tete das Projekt im Herbst 2025: Gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern entstand die Idee einer Ladestation für E-Scooter und E-Bikes, die Energie aus Photovoltaik gewinnt und in einer Batterie speichert.

Die Jugendlichen waren dabei nicht nur Zuschauer. Sie mussten sich mit den technischen Grundlagen beschäftigen, in einem Labor-aufbau experimentierten, die Stromerzeugung untersuchen und selbst Verkehrsmessungen durchführen. So wurde beispielsweise erhoben, wie viele Kinder mit einem E-Scooter oder E-Bike zur Schule kommen. Auch das Dach der Schule wurde vermessen und die Anlage anschließend gemeinsam von Grund auf geplant.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf den Berufsbildern hinter dem Projekt. Es wurde unter die Lupe genommen, welche Fachkräfte für die Umsetzung gebraucht werden, wie wichtig ein gutes Zusam-menspiel verschiedener Gewerke ist und welche Ausbildungswege zu den einzelnen Berufen führen. Dann folgte die Umsetzung: Die Anlage wurde mit der Schulgemeinschaft gebaut, ausgiebig getes-tet und in Betrieb genommen – ein Erlebnis mit vielen spannen-den Lerninhalten, Spaß und natürlich Aha-Momenten. Unterstützt wurde das Vorhaben unter anderem von der Stadtgemeinde Möd-ling, der FFG und dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI).



Technik zum Anfassen: Jugend-liche der Europa-sport-Mittelschule in Mödling beim Aufbau einer Photovoltaik-Anlage.



Was bringt es, wenn der Parkplatz zur Datenquelle wird?

FOKUS AUSLASTUNGSDATEN

Wie stark ist ein Parkplatz tatsächlich ausgelastet? Wann entstehen Engpässe, wann bleiben Stellflächen ungenutzt – und wie verlässlich sind die Zahlen, auf deren Basis Betreiber entscheiden? Hochwertige Auslastungsdaten schaffen Transparenz über die Nutzung von Parkflächen und sind damit eine wichtige Grundlage für einen wirtschaftlichen Betrieb. Wir haben uns angesehen, worauf es dabei ankommt.

Der schnelle Blick und das Bauchgefühl reichen nicht: Wer wissen will, was sich auf seinem Parkplatz wirklich tut, der muss messen. Dafür gibt es verschiedene Methoden mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen.

Manuelle Ermittlung der Ein- und Ausfahrten

Bei der manuellen Zählung erfassen Mitarbeitende zu festgelegten Zeitpunkten oder in definierten Intervallen die Zahl der Fahrzeuge. Für zeitlich begrenzte Untersuchungen oder Stichproben kann das sinnvoll sein. Jedoch steigt der Aufwand mit der Dauer und Größe der Erhebung bzw. der Parkplatzanlage. Zudem bleiben Veränderungen zwischen den einzelnen Zählungen unsichtbar und vor allem fehlen permanent aktuelle Zahlen, die für verkehrslenkende Maßnahmen wichtig sind.

Nutzung sichtbar machen

Für Betreiber ist entscheidend, wie sich die Belegung über einen bestimmten Zeitraum entwickelt – etwa zwischen Morgen und Abend, Werktagen und Wochenenden oder einzelnen Saisonzeiten. Qualitativ hochwertige Auslastungsdaten zeigen nicht nur, wie viele Fahrzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einem Parkplatz stehen. Sie machen sichtbar, wie die vorhandene Kapazität tatsächlich genutzt wird – zeitlich und räumlich, denn Parkdecks oder Bereiche sind unterschiedlich besetzt. Je nach Erfassungsmethode lassen sich daraus der Belegungsgrad, Auslastungsverlauf, Fahrzeugwechsel oder Aufenthaltsdauer ableiten – hier spielen technische Systeme ihre Stärken aus.

Technologiegestützte Erfassung

Sind technische Lösungen zur Erfassung der Belegung auf dem Parkplatz im Einsatz, können dieses ebenfalls vorübergehend, nur für einen bestimmten Zeitraum vor Ort sein. Wir bei EBE Road bieten solche temporären Messungen auch „as a Service“ an. In den meisten Fällen handelt es sich bei technischen Messeinrichtungen jedoch um stationäre Lösungen, die fix in den Parkplatz integriert sind. Ihr großer Vorteil: Sie arbeiten kontinuierlich, deutlich engmaschiger und erlauben präzise Auswertungen über bestimmte Zeiträume auf Knopfdruck. Dabei kommen oft Kameras, Sensoren oder Ein- und Ausfahrtszählungen mit Induktionsschleifen zum Einsatz.

Hardware + Software = Lösung

Bei der Wahl der richtigen Technologie sind das Umfeld und das gewünschte Ziel / die jeweilige Nutzung der Auslastungsdaten entscheidend. Der Software kommt dabei besondere Bedeutung zu. Sie macht aus Datensilos nutzbare Informationen und erlaubt zahlenbasierte Vorhersagen über die zu erwartende Auslastung. Hinzu kommt die Vernetzung mit Verkehrsmanagement-Systemen, Anzeigetafeln, Mobilitätsplattformen und Apps wie digitalen Stadtinformationssystemen. Die entsprechenden Schnittstellen sollten mit Blick auf die voranschreitende Digitalisierung im Verkehr von Anfang an mitgedacht werden. Daher gilt: Jede Lösung ist individuell und muss von Experten mit Weitblick geplant werden.

Der Nutzen für Betreiber

Der Wert der Daten liegt insbesondere in fundierten Entscheidungen, die aus ihnen resultieren. Belastbare Auslastungsdaten helfen bei der Kapazitätsplanung und zeigen, ob Parkraum regelmäßig an Grenzen stößt oder Flächen dauerhaft untergenutzt sind. Das schafft eine Wissensgrundlage für Investitionen: Bevor zusätzliche Stellplätze geschaffen oder Flächen umgebaut werden, lässt sich prüfen, ob tatsächlich ein Bedarf besteht oder ob der vorhandene Parkraum besser genutzt werden kann. Auch für die optimale Bewirtschaftung sind diese Erkenntnisse von großer Bedeutung. Eine hohe Auslastung zu bestimmten Zeiten kann auf Engpässe hinweisen, eine dauerhaft niedrige Auslastung auf ungenutzte Kapazitäten. Daraus können sich Ansatzpunkte für die Tarif- und Angebotsgestaltung oder eine gezieltere betriebliche Planung ergeben.



Einzelplatzdetektion: Autofahrer erkennen sofort freie Stellplätze – Betreiber erhalten top Informationen zur Nutzung jedes Platzes.



! Parkdaten als digitale Infrastruktur
Hochqualitative Parkdaten sind kein kostenloses Nebenprodukt eines Parksystems. Sie verlangen nach Aufwendungen für den Betrieb, die Wartung, das Monitoring, die Sicherstellung der Datenqualität, IT-Sicherheit und die kontinuierliche Verfügbarkeit der Systeme. Damit werden sie zu einer digitalen Infrastruktur, deren Aufbau und zuverlässiger Betrieb laufend Ressourcen erfordern. Entscheidend ist daher ein Perspektivenwechsel: Die Investition endet nicht bei der Erfassung der Parkdaten – der Mehrwert aber auch nicht. Denn der entsteht mit der konsequenten Nutzung und Verwertung der gewonnen Informationen.

Informationen für die Lenker und C-ITS

Ist die tatsächliche Auslastung eines Parkplatzes zu jedem Zeitpunkt bekannt und lässt sich eine zeitnahe Entwicklung vorhersagen, kann das helfen, Verkehrsströme optimal zu lenken. Werden beispielsweise die Autofahrer über digitale Beschilderungselemente informiert, dass auf einem P&R Parkplatz noch freie Stellplätze sind, kann das zum Umstieg auf die Bahn führen. Umgekehrt erspart es Ärger, wenn man weiß, dass man den Parkplatz gar nicht mehr anfahren muss, weil er voll ist. Die smarte Parkplatzsuche der Zukunft geht noch einen Schritt weiter – sie übermittelt Auslastungsinformationen via C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) direkt an die Fahrzeuge und in weiterer Folge an die Navigationssysteme. Das soll insbesondere rund um „Points of Interest“ helfen, Emissionen, Lärm und Stau zu reduzieren. Dazu haben wir gemeinsam mit Kapsch TrafficCom, dem Austrian Institute of Technology und Graphmasters ein Forschungsprojekt gestartet – ein wichtiger Baustein für die intelligente, vernetzte Mobilität der Zukunft.

Der Parkplatz als messbare Betriebsressource

Auslastungsdaten sind der Schlüssel zu Mehrwert. Wer weiß, wann, wo und wie intensiv Stellplätze genutzt werden, kann Kapazitäten besser planen, über Investitionen fundierter entscheiden und den Betrieb effizienter steuern. Voraussetzung ist eine verlässliche Datengrundlage – das ist die beste Basis für die richtigen Entscheidungen. 🚗



Unser Experte beantwortet gerne Ihre Fragen:
MARIO LANGE
m.lange@ebe-solutions.at



ÜBER

25.000 FAHRZEUGE

**ROLLEN DURCHSCHNITTlich TÄGLICH
ÜBER DIE A21 IN FAHRTRICHTUNG WIEN.***

Das verlangt nach bestens abgesicherten Baustellen.
Mehr dazu im nächsten **IMPULS3** mit dem
Fokusthema „Gefahrenbereich Baustelle“.

Erfahren Sie mehr über ...

- ⊗ A21 – Stauwarnsystem und Co
- ⊗ Magnetfeldsensorik – Einsatz am Flughafen

*Quelle: ASFINAG



IMPRESSUM

Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:
Ing. Alfred Paukerl, MAS, MSc, CEO EBE Road
Mario Lange, MSc, CEO EBE Road

EBE Road ist eine Marke der **EBE Solutions GmbH**
IZ NÖ Süd, Straße 2a, Objekt M39-II
2351 Wiener Neudorf



www.ebe-road.at
office@ebe-solutions.at
+43 (0)2236 67 78 66

Entwicklung und Redaktionsleitung:
Contentmanufaktur KG
Dr. Alexander M. Lille
www.contentmanufaktur.com

Grafik und Artdirection:
Tom Sebesta
www.tomsebesta.at

Bilder:
EBE Road, Mario Lange, iStockphoto

Hinweis:
Aus Gründen der Lesbarkeit wurde auf das Gendern verzichtet. Es ist uns jedoch wichtig zu unterstreichen, dass wir uns für die Gleichstellung aller Geschlechter einsetzen.