

Besprechung Fraktionen weitere Vorgangsweise A22

A22 Ausbau – Einreichprojekt 2016

Mängelpunkte und Forderungen

Teil 1 von 2

Donnerstag, 8. August 2019, 18:00 Uhr



A22 Ausbau – Einreichprojekt 2016

Zusammenfassung der Mängelpunkte

Kapitel	Kurztext	Bild Nr
	Prognose der Verkehrsstärke zu niedrig angesetzt	1, 2, 3
1.1 Verkehr	Prognoseunsicherheit für Verkehr nicht berücksichtigt	4
	Monitoring für Verkehr, Lärm, Luft nicht vorgesehen	4
	Verkehrsuntersuchung als Grundlage für UVP ungeeignet	5,6
1.2 Lärm	Vorgaben für Lärmberechnung nicht eingehalten	7
	Fahrgeschwindigkeiten für Lärmberechnung nicht akzeptabel	8
	Lärmberechnungen für Naherholungs- und Naturschutzgebiet fehlen	
1.3 Luft	Luftschadstoff-Grundbelastung zu niedrig angenommen	9, 10
1.4 Naherholg & Natur- schutz	Barrierewirkung der A22 völlig unterbewertet	11, 12
	Maßnahmen zur Senkung der Barrierewirkung fehlen	
	Beurteilung der A22-Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet fehlt	
	Zugänglichkeit zum Naherholungsgebiet in Bauphase nicht definiert	
1.5	Hochwasserschutz in der Bauphase nicht definiert	

Zusammenfassung der Forderungen

Kapitel	Kurztext	Bild Nr
2.1 Verkehr, Lärm, Luft	Überarbeitung der Verkehrsprognose	
	Vorschreibung eines Monitorings für Verkehr, Lärm und Luft entsprechend dem BVwG-Erkenntnis „Lobautunnel“	13
2.2 Umw.med. Gutachten	Einholung eines umweltmedizinischen Gutachtens über die Kumulationswirkung der von der A22 ausgehenden Belastungen	
2.3 Naherholg & Natur- schutz	Einhaltung der Lärm- und Luftgrenzwerte auch auf allen Übergängen und öffentlich nutzbaren Wegen des Naherholungsgebietes	
	Freihaltung aller Au-Zugänge für Erholungssuchende vom Kfz-Verkehr	
	Lärm- und lufttechnische Beurteilung der Wirkung auf das Natur- und Vogelschutzgebiet.	
	Risikobewertung für Grundwasserschutz in Bau- und Betriebsphase ergänzen	
	Beachtung des Hochwasserschutzes in der Bauphase	
2.4 Einhausung	Einhausung als nachhaltige Lösung für Lärm, Luft, Barriereabbau, Naherholung und Naturschutz	14

1.0 Das Projekt ist laut dem derzeit der BI zugänglichen Aktenmaterial in folgenden Punkten mangelhaft:

1.1 Verkehr

Die Verkehrsuntersuchung bildet die Grundlage für die weitere Beurteilung der Projektauswirkungen. Die von der ASFINAG vorgelegten Unterlagen wurden von mehreren Seiten beleuchtet:

- Plausibilität der Steigerungsraten im Vergleich zu den vergangenen Jahren (Bild 1)
- Plausibilität der Steigerungsraten im Vergleich zu anderen Zählstellen (Bild 2)
- Vergleich der Verkehrsstärke 2017-2019 zwischen Prognose und Istwerten (Bild 3)
- Berücksichtigung der Prognoseunsicherheit (Bild 4)
- Qualitätsindikator GEH (Bild 5)
- Aktualität der Verkehrsuntersuchung (Bild 6)

Zusammenfassung

Die angenommenen zukünftigen Verkehrszahlen sind nicht nachvollziehbar. Die **Prognose der Verkehrsstärke** ist deutlich **zu niedrig angesetzt** und stellt einen unplausiblen Bruch der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre dar. Die Istdaten 2018 liegen bereits über den Prognosewerten 2021.

Die Auswirkungen der **Prognoseunsicherheit** werden **nicht berücksichtigt**. Ein **Monitoring** (jährlicher Vergleich von Prognose- und Zählwerten), wie vom Bundesverwaltungsgericht beim S1-Verfahren (BVwG-Erkenntnis W141 2207830-1/9E) vorgeschrieben, **fehlt**.

Die von der ASFINAG vorgelegte **Verkehrsuntersuchung** (ohne Beachtung der Prognoseunsicherheit) ist für eine Beurteilung der Projektauswirkung **ungeeignet**.

Der von der ASFINAG und vom Gutachter argumentierte **Qualitätsnachweis der Verkehrsprognose** über den GEH-Wert ist von Fachleuten **nicht anerkannt**.

1.2 Lärm

Die **lärmtechnische Untersuchung** auf Basis der mangelhaften Verkehrsprognose ist **für die Überprüfung der Lärmbelastung nicht geeignet**.

Bei der lärmtechnischen Berechnung wurden die **Vorgaben** (Dienstanweisung und RVS) **nicht eingehalten**. Es wurde mit Standardfaktoren gerechnet, statt die Istdaten der Zählstelle zu verwenden. (Bild 7)

Die für die Lärmberechnung angenommenen **Fahrgeschwindigkeiten entsprechen weder den realen Werten, noch der StVO**. Nur bei Installation einer wirksamen Tempokontrolle für Pkw und Lkw bilden die Lärmberechnungen die erwartbare Lärmbelastung ab. (Bild 8)

Für das **Naherholungsgebiet bzw. Naturschutzgebiet liegt keine lärmtechnische Beurteilung** vor.

1.3 Luft

Die **lufttechnische Untersuchung** auf Basis der mangelhaften Verkehrsprognose ist **für die Überprüfung der Luftschadstoffbelastung nicht geeignet**.

Für die Beurteilung des Ist-Zustandes wurden vom Gutachter die Daten der „nahe gelegenen Messstation der NÖ-Landesregierung“ verwendet. Unbeachtet blieb, dass diese Station abseits des Hauptverkehrsstromes steht. Es ist unschwer erkennbar, dass an der bestehenden Messstation nur ein Teil der Luftschadstoffbelastung ermittelt werden kann. (Bild 9)

Für eine Aussage über die **Grundbelastung des Siedlungsgebietes** direkt neben dem Hauptverkehrsstrom sind die Daten **nicht repräsentativ**. Aus diesem Grund wird die Einschätzung des Gutachters DI Schönhuber über die Feinstaubbelastung der Autobahnanrainer „mässig hoch“ in Zweifel gezogen.

Bestätigt wird, dass der **PM10-Tagesmittelwertgrenzwert** an der Messstation in den letzten Jahren **nicht eingehalten** wurde. Der vom Gutachter dargestellte statistische Zusammenhang zwischen Jahresmittelwert und Tagesmittelwert-Überschreitungen weist nach, dass bereits derzeit die Feinstaubbelastung im kritischen Bereich liegt. Die mit hoher Wahrscheinlichkeit im Siedlungsgebiet am Hauptverkehrsstrom höhere Schadstoffbelastung legt nahe, dass eine **Überschreitung der 25-Tage-Grenze nicht ausgeschlossen** werden kann. (Bild 10)

Jede Zusatzbelastung ist in der gegebenen Situation unzulässig und bedarf einer eingehenden Analyse der Bestandssituation im Siedlungsgebiet.

1.4 Naherholungs- und Naturschutzgebiet

Die bestehende und zukünftige **Barrierewirkung** wird entgegen den realen Bedingungen völlig **unterbewertet**.

Im Aktenteil „Bewertung der Schutzgüter“ wird unter Pkt. 3.7.2.5 festgestellt: *„An der strukturellen Barrierewirkung der A22,... ändert sich nichts.“*

Eine objektive Bewertung der barrierewirksamen Kriterien bzw. eine gutachterliche Beurteilung fehlt. Die Nahelage der Autobahn und die radikale Trennung der Stadt vom attraktiven, jedoch von der A22 beeinträchtigten Naherholungsgebiet sind wesentliche Nachteile für die Lebensqualität der Bürger und für die Entwicklung des Ortes.

Durch den verbesserten Lärmschutz mittels hoher Lärmschutzwände und durch die Trassenverbreiterung werden folgende Faktoren nochmals deutlich erhöht:

- negative ästhetische Wirkung auf die Landschaftsstruktur
- kompletter Verlust der Sichtverbindung zwischen Stadt und Au
- die Querung der Autobahn für Erholungssuchende führt durch eine breite lärm- und luftschadstoffbelastete Zone (Bild 11)
- die Grenzwerteinhaltung (Lärm und Luft) an diesen Querungen wurde bisher nicht vorgesehen
- verstärkte objektive und subjektive Belastung der Erholungssuchenden in den nun verlängerten, dunklen und engen Tunneldurchgängen (Bild 12)

Bei Autobahn-Neuplanungen sind heute siedlungsferne Trassen Stand der Technik. Werden bei Ausbauten von bestehenden Trassen alte Fehlentwicklungen ohne Bedenken fortgesetzt ? Eine hochbelastete Autobahn durch einen engen Korridor zwischen einem Siedlungsgebiet und einem (dreifachen) Naturschutzgebiet stellt eine außerordentliche Abweichung vom heutigen Planungsstandard dar ! Die Frage der Ungleichbehandlung von Autobahnanrainern wäre zu klären.

Eine **Beurteilung der Immissionswirkungen** auf das Natur- und Vogelschutzgebiet **fehlt**.

Es **fehlen Maßnahmen, um der erhöhten Barrierewirkung** entgegenzuwirken.

Die **Zugänglichkeit des Naherholungsgebietes während der Bauphase** ist **nicht definiert**.

1.5 Hochwasserschutz

Im Akt befindet sich **kein Hinweis** auf die Sicherstellung des **Hochwasserschutzes** in der Bau- und Betriebsphase.

2.0 Forderungen nach Änderung/Ergänzung des Projektes:

2.1 Verkehr, Lärm und Luft

Entsprechend der Entscheidung des BVwG-Erkenntnis W141 2207830-1/9E sind Maßnahmen vorzuschreiben, die eine dauerhafte und nachhaltige Einhaltung des Schutzes gemäß UVP-G sicherstellen. Dazu gehören u.a.

- Ermittlung des Bestandsverkehrs auf Basis der Daten der vorhandenen Zählstationen.
- Überarbeitung der Verkehrsprognose und der lärm- und lufttechnischen Untersuchungen auf Basis der aktualisierten Verkehrsdaten mit einer Zusatzvariante für den Fall der Realisierung der Eurospange / Waldviertelautobahn.
- Monitoring der Verkehrsentwicklung
- Monitoring der Lärm- und Luftschadstoffbelastung
- Einrichtung einer permanenten Tempoüberwachung in Form einer Section-Control-Anlage mit differenzierten Tempogrenzen für Pkw und Lkw. Die Tempolimits müssen den in der lärmtechnischen Untersuchung verwendeten Fahrgeschwindigkeiten entsprechen. Alternativ ist das Monitoring auf die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten pro Fahrzeugklasse zu erweitern. (wie im o.g. BVwG-Erkenntnis).
- Einrichtung mehrerer permanenten siedlungs- naturnahen Luftschadstoff-Messstation zur praxisnahen Ermittlung der Grundbelastung
- Öffentliche und zeitnahe Online-Zugänglichkeit der Daten
- Vorgaben für die Vorgehensweise für eine zeitnahe Umsetzung von Gegenmaßnahmen bei Überschreitungen der Prognose.

2.2 Umweltmedizinisches Gutachten

Im vorliegenden Akt wird die Lärmbelastung in der Nähe der Grenzwerte prognostiziert, die Belastungen durch NO₂ wird als hoch, durch Feinstaub mäßig hoch eingestuft.

Die von der WHO empfohlenen JMW-Grenze wurde in den vergangenen 9 Jahren 8 mal überschritten und zeigte seit 2016 wieder einen deutlichen Anstieg (JMW 2018: 24,5 µg/m³ (ohne Berücksichtigung des Messstationstandortes abseits des Hauptverkehrsstromes)).

Für die Beurteilung der gesundheitlichen Auswirkungen der Kumulation der vom Betrieb der Autobahn verursachten Belastungen wird die Erstellung eines umweltmedizinischen Gutachtens gefordert.

2.3 Naherholungs- und Naturschutzgebiet

Einhaltung der Lärm- und Luftschadstoffgrenzen auf allen Au-Zugängen und auf den für die Erholungssuchenden nutzbaren Wegen.

Ergänzung einer lärm- und lufttechnischen Untersuchung des Naturschutz- und Europaschutzgebietes, insbesondere eine Beurteilung des Lebensraumverlustes für lärmempfindliche Tierarten.

Sicherstellung des Grundwasserschutzes inklusive einer Risikobeurteilung

Beachtung des Hochwasserschutzes in der Bau- und Betriebsphase

Alle Zugänge zum Naherholungsgebiet sollen frei vom Kfz-Verkehr sein und für eine sichere Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer ausgelegt sein (Durchgang Fliederweg). Für eine freundliche Gestaltung und gute Beleuchtung ist zu sorgen.

2.4 Einhausung bzw. Grünquerung

Für eine nachhaltige Sicherung der Schutzinteressen der Stockerauer Bevölkerung wird eine Einhausung der Autobahn gefordert. Eine Grünquerung der Autobahn soll die unzumutbare Barrierebildung zwischen Stadt- und Naherholungsgebiet mildern bzw. beheben. Ausgeführte Einhausungen sind im „Tunnelkatalog“ zusammengefasst.

Anmerkung:

Bei Bedarf können pro Einzelpunkt die zugehörige Aktenstelle und die Quellenangabe ergänzt werden.

Beilage:

Bildanhang mit 14 Blättern

Teil 2 von 2

Besprechung Fraktionen weitere Vorgangsweise A22

A22 Ausbau – Einreichprojekt 2016 Mängelpunkte und Forderungen

Donnerstag, 8. August 2019, 18:00 Uhr

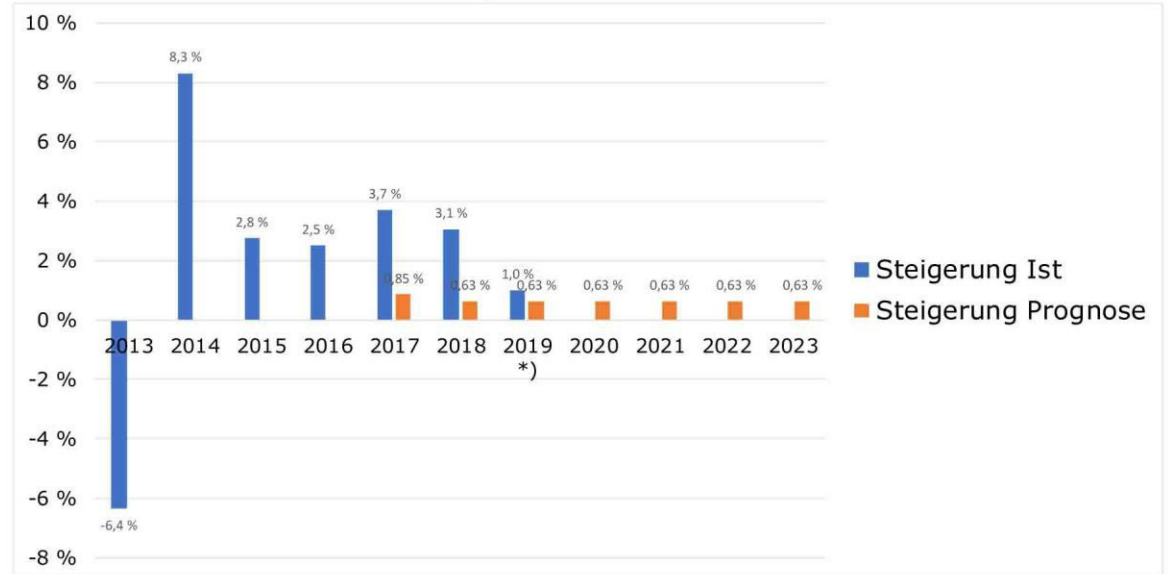
Verkehrsuntersuchung – Jährliche Steigerungsraten

Vergleich zu vergangenen Jahren

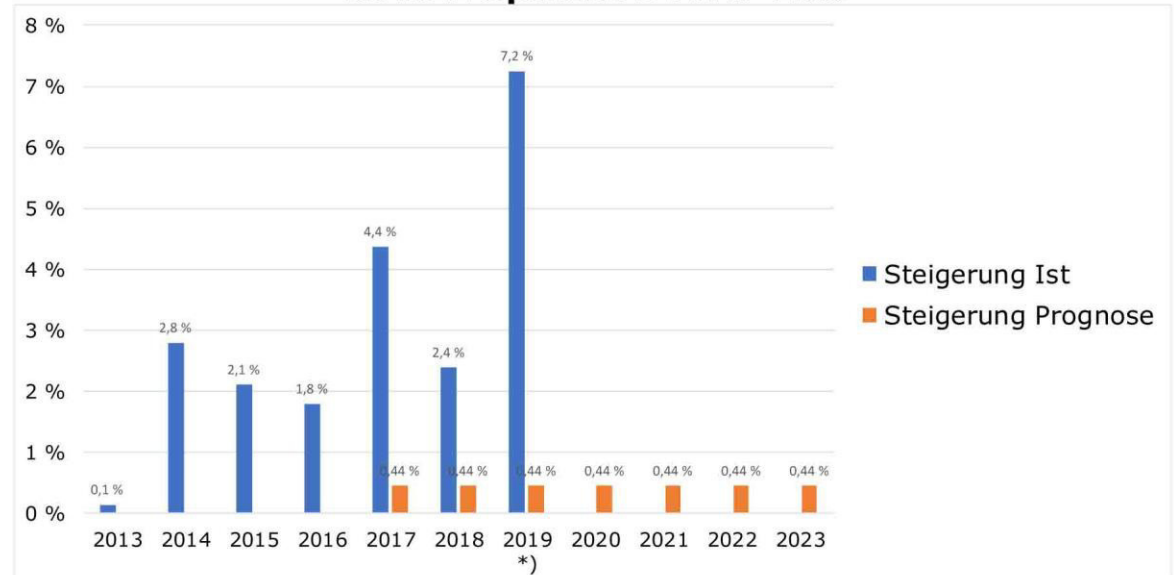
2019 *) Hochrechnung aus Monatsdaten 1-5

Prognose ist nicht plausibel und zwischen 2017 und 2019 durch Istwerte widerlegt.

39 A22 Spillern DTVMF Pkw



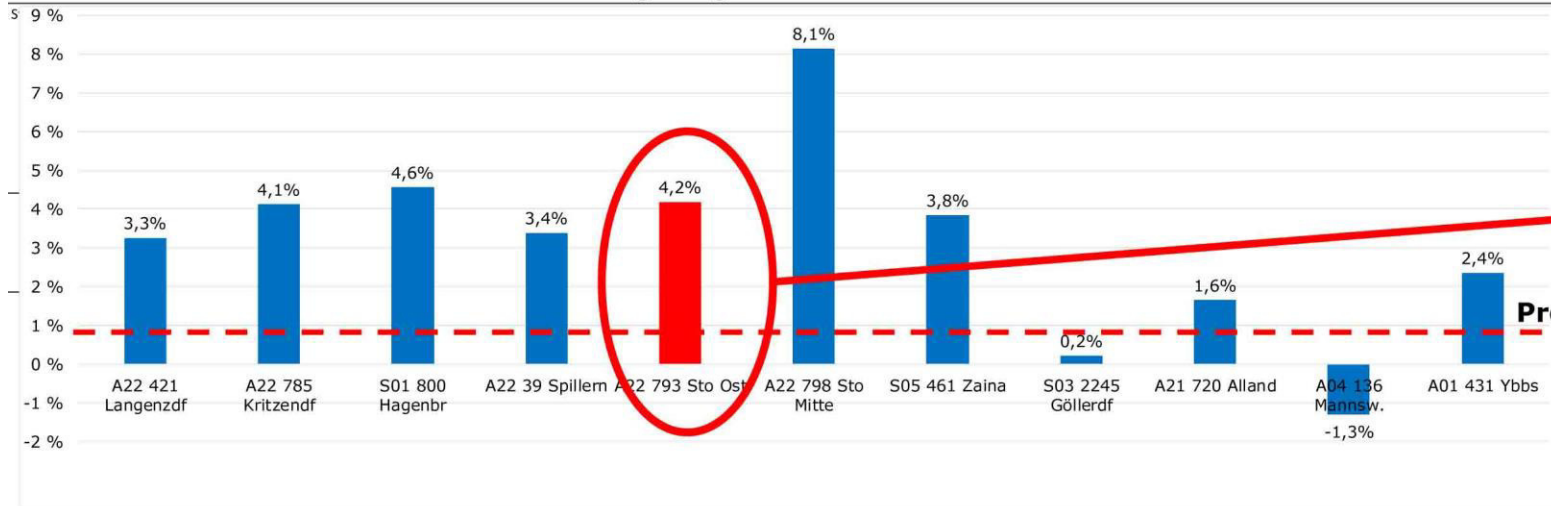
39 A22 Spillern DTVMF Lkw



Verkehrsuntersuchung – Jährliche Steigerungsraten

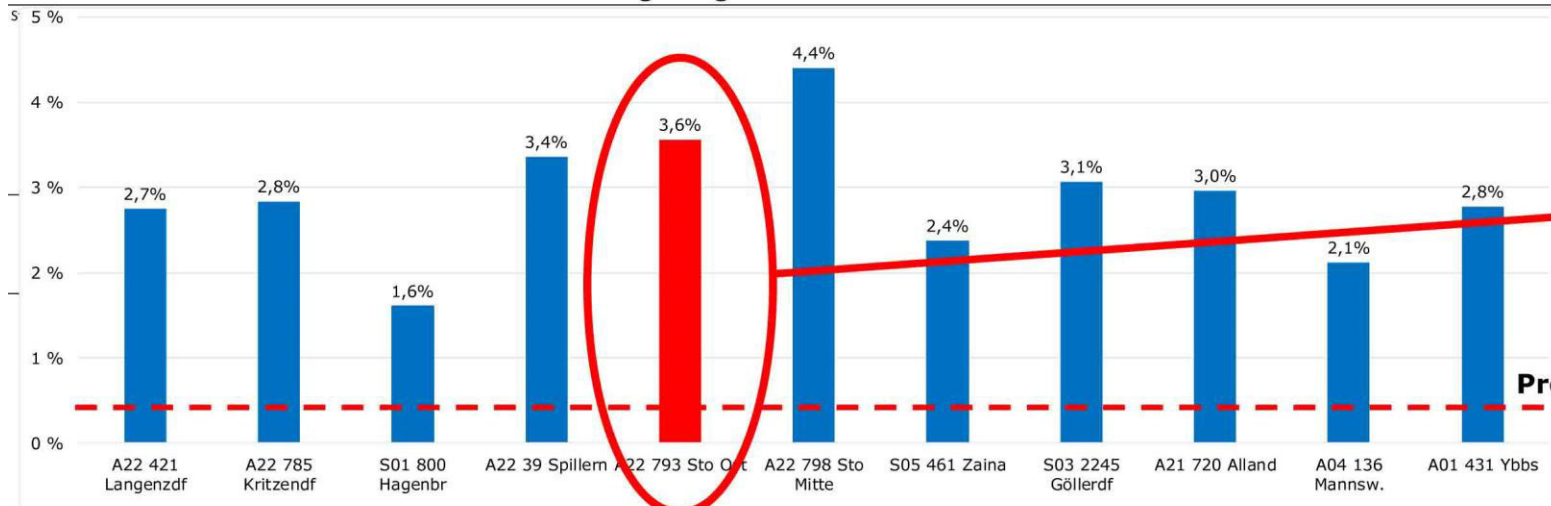
Vergleich mit anderen Zählstellen

Jährliche Steigerungsraten DTVMF-Pkw 2016-2018



Vergleich Prognose vs Ist	
A22 793 Sto Ost	
Ist	4,2 %
Prognose	0,85 %
	Faktor
Abweichung	4,9

Jährliche Steigerungsraten DTVMF-Lkw 2016-2018

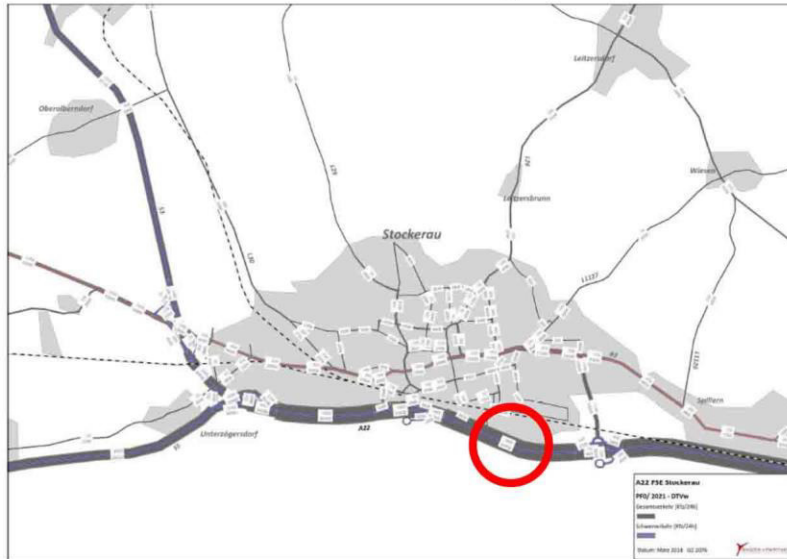


Vergleich Prognose vs Ist	
A22 793 Sto Ost	
Ist	3,6 %
Prognose	0,44 %
	Faktor
Abweichung	8,1

Verkehrsuntersuchung – Jährliche Steigerungsraten

Vergleich der Kfz/24h zwischen Prognose und Ist

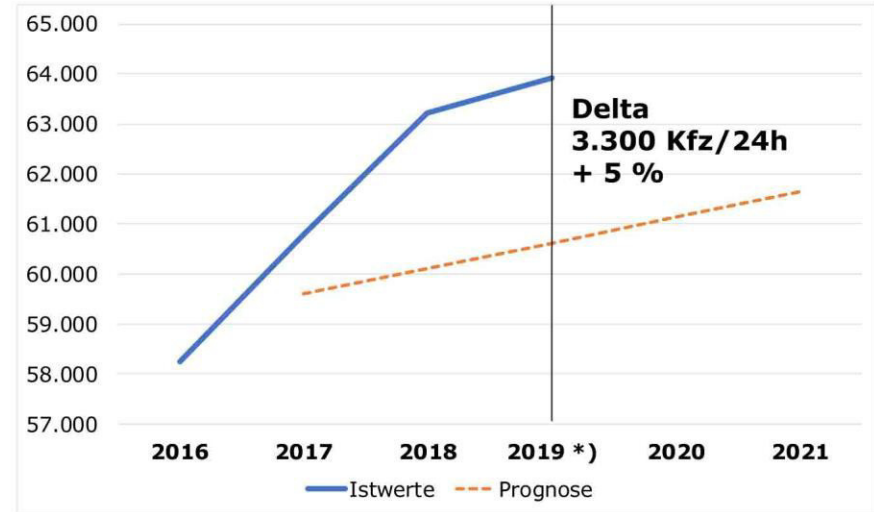
ASFINAG Verkehrsuntersuchung vom 01.03.2018



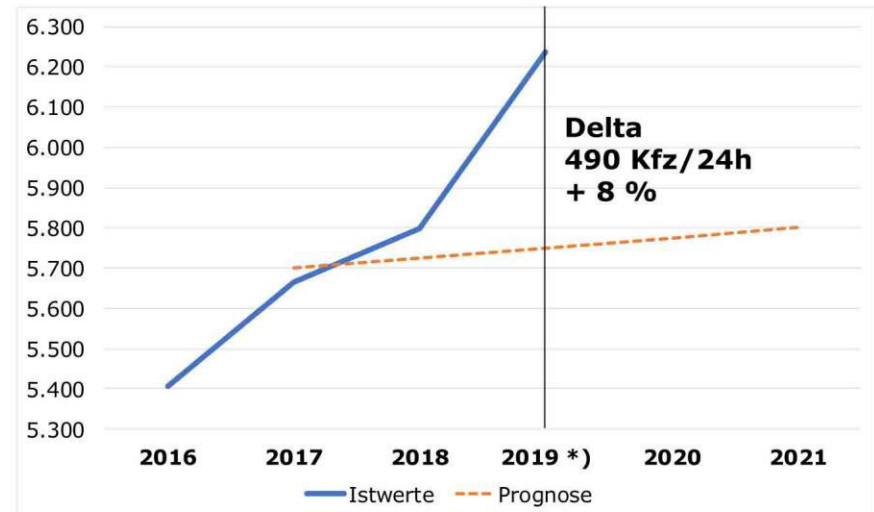
Zählstelle 793 Stockerau Ost
 Kfz/24h-Angaben enthalten für
 PF0/2017 Abb. 4
 PF0/2021 Abb. 5
 PF0/2035 Abb. 7

Bereits 2019 lag die Verkehrsstärke 3790 Kfz/24h über der Prognose.

Pkw DTVW Kfz/24h



Lkw DTVW Kfz/24h



2019 *) Hochrechnung aus Monatsdaten 1-5

Umgang mit Prognoseunsicherheit

Bereits für die Beurteilung der Projektauswirkungen im UVP-Vorverfahren ist die Berücksichtigung der Prognoseunsicherheiten (Verkehr und Immissionen) eine unverzichtbare Bedingung.

Es bestehen folgende Möglichkeiten:

- **Keine Berücksichtigung**

wie derzeit im Einreichprojekt 2016

Keine ausreichende Sicherung der Schutzinteressen und daher strikt abzulehnen !

- **Zuschläge „auf der sicheren Seite“**

führt zu teuren Projekten

- **Szenarienmodell (worst-best)**

mit ähnlichen Auswirkungen wie die Anwendung von Zuschlägen

- **Monitoringkonzept**

Jährlicher Vergleich von Prognose und Ist, auch über den Prognosehorizont hinaus, Verpflichtung zu unverzüglichen Abhilfemaßnahmen bei Überschreitungen.

Risiko: bei zu niedriger Prognose hohe Kosten für Abhilfemaßnahmen

laut BVwG-Entscheidung zu S1 Lobau: „Stand der Technik“

Verkehrsuntersuchung - Qualitätsnachweis

Sowohl die ASFINAG als auch der behördlich bestellte Gutachter berufen sich auf den GEH-Faktor als Qualitätsnachweis für das Verkehrsmodell.

Der GEH-Wert ist jedoch

- als Qualitätsindikator bei Fachleuten nicht anerkannt
- nicht für die Bewertung einer Prognose geeignet.

GEH-Wert: Kritische Anmerkungen

- Keine interpretierbare Maßeinheit der Qualität
- Modellerte und ungezählte Verkehrsstärke gleichwertig
- GEH-Grenzwert nicht standardisiertes Qualitätsmaß
- Keine Inhaltsbasis anerkannter statistischer Methoden
- Ohne Angabe einer statistischen Wahrscheinlichkeit der Qualitätssicherung (z.B. Irrtumswahrscheinlichkeit)
- Klassische Statistik bietet sachgerechte Lösungen
→ Konfidenzintervall, Bestimmtheitsmaß, etc.

Institut für Verkehrswesen, Department Raum, Landschaft und Infrastruktur, RWTH Aachen

Quelle: Qualitätsanforderungen an Verkehrsnachfragemodelle und Verkehrssimulation für Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur und -politik Gerd Sammer Em. o. Univ.Prof.DI Dr. Institut für Verkehrswesen Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur Universität für Bodenkultur Wien Juni 2016

„ ... Es zeigt sich, dass das Ergebnis der modellierten Verkehrsstärken des Testbeispiels die Anspruchsqualität des GEH_T -Wertes relativ schlecht erfüllt. Das Ergebnis zeigt auch, dass der GEH_T -Wert nicht wirklich geeignet ist, die Qualität der Ergebnisse von VM als „gut oder schlecht Qualität“ zu klassifizieren....“

Quelle: Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen Forschungsbericht Projekt Nr. 2008-47 Graz, November 2010

Verkehrsuntersuchung - Aktualität

Laut Dienstanweisung dürfen die verkehrlichen Unterlagen zu Beginn der Detailuntersuchungen für die Ermittlung des Lärm-Ist-Zustandes nicht älter als 2 Jahre sein.



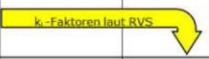
- **Durch die Verfahrensdauer ist die Aktualität nicht mehr gegeben.**
- **Die aktuellen Verkehrszahlen beweisen, dass die für die Prognose getroffenen Annahmen nicht zutreffen.**
- **Die derzeit laufende neuerliche Überarbeitung des Lärmschutzes ist auf eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung aufzusetzen.**

Lärmtechnische Untersuchungen - Berechnungsmethode

- **Dienstanweisung**
 - Berechnung ist gemäß RVS 04.02.11 durchzuführen
 - Vereinfachte Abschätzung der stündl. Verkehrsstärken ist nicht zulässig - **nicht eingehalten !**

- **RVS 04.02.11 - Pkt. 4.2.33**
 - Grundlage für Lärmberechnung: Autom. Zählstellen,.. Nur wenn keine genaueren Daten vorliegen ist eine Abschätzung zulässig - **nicht eingehalten !**
 - Nur wenn keine genaueren Daten vorliegen, sind die Faktoren laut RVS für die stündlichen Verkehrsstärken Tag/Abend/Nacht heranzuziehen - **nicht eingehalten !**

Von der ASFINAG gewählte Lärm-Berechnungsmethode

	DTV Mo-Fr		DTV 6 Mo 6 stärkste Monate Mo - So	Verkehrsstärke für Lärmberechnung		
				Tag 6:00 - 19:00	Abend 19:00 - 22:00	Nacht 22:00 - 06:00
2013/2017 Kfz/24h	66.448					
						
2035	Kfz/24h	74.320				
	Kfz/h	3.097	3.006	4.546	2.504	842

Diese Berechnung mit Standardfaktoren ist laut Dienstanweisung und RVS nur zulässig, wenn keine genaueren Daten z.B. aus einer Dauerzählstelle verfügbar sind.

Lärmtechnische Untersuchungen - Geschwindigkeiten

Laut Dienstanweisung sind für die Berechnung der Lärmindizes die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten heranzuziehen.

Davon abweichend wurden für Lkw in der Nacht 70 km/h anstelle der zulässigen 60 km/h eingesetzt.

Allgemein ist bekannt, dass insbesondere die Lkw die bestehenden Geschwindigkeitsgrenzen tagsüber und nachts weitestgehend nicht einhalten.

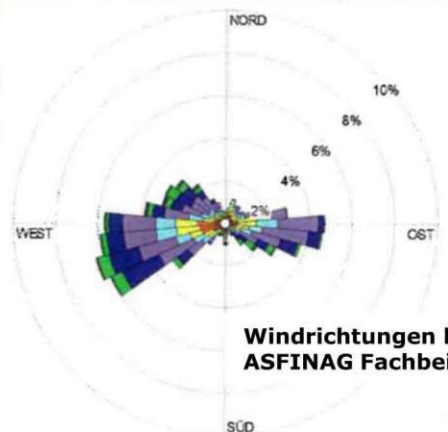
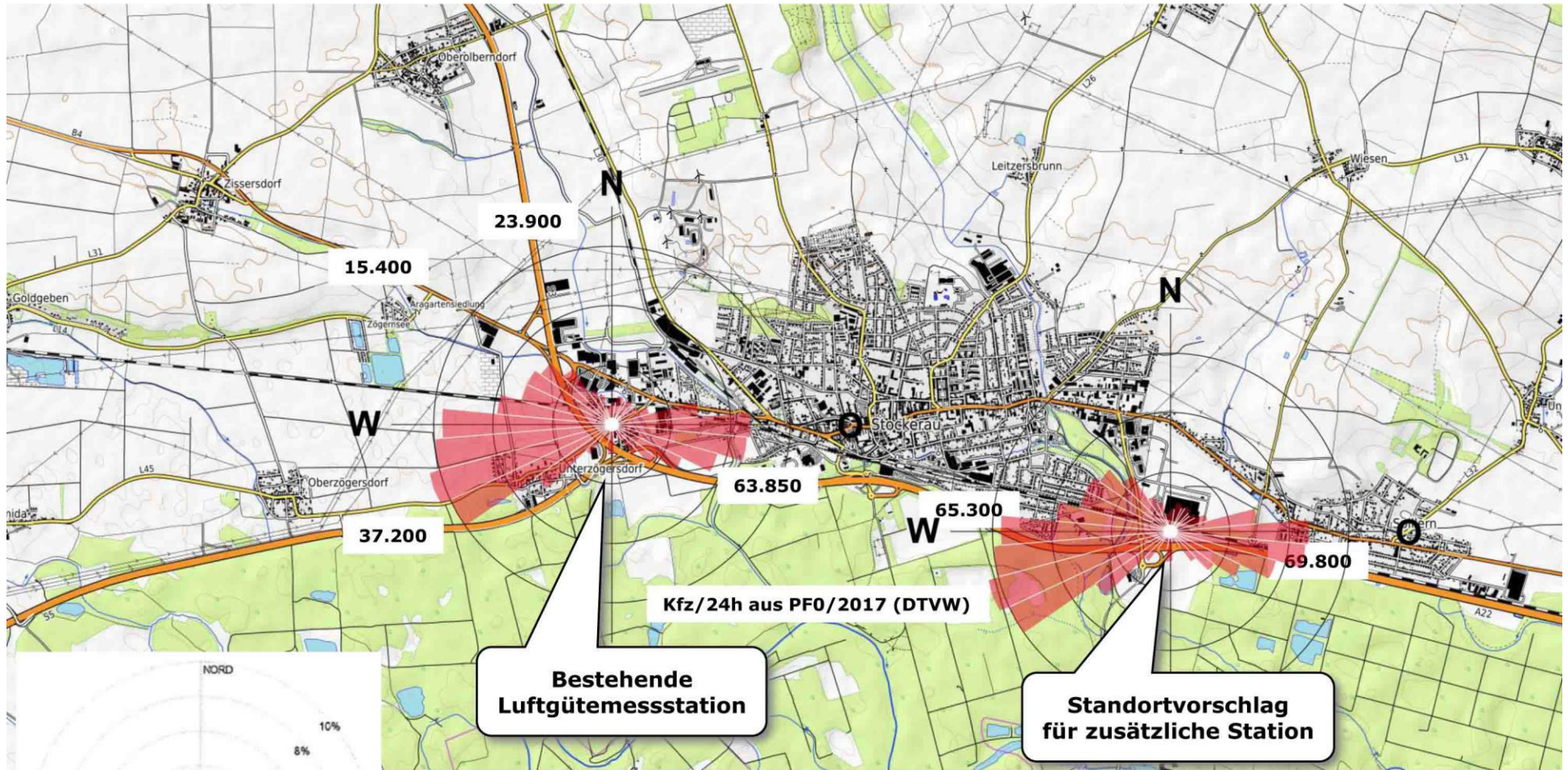
Die Festlegung der 70 km/h geht jedoch an der Praxis vorbei, da der lärmintensive Schwerverkehr deutlich schneller unterwegs ist.

Es bestehen zwei Möglichkeiten:

- 1) Abbildung der realen Geschwindigkeiten und Monitoring oder**
- 2) Berechnung nach Dienstanweisung und Installation von permanenten Tempoüberwachungen per Section Control.**

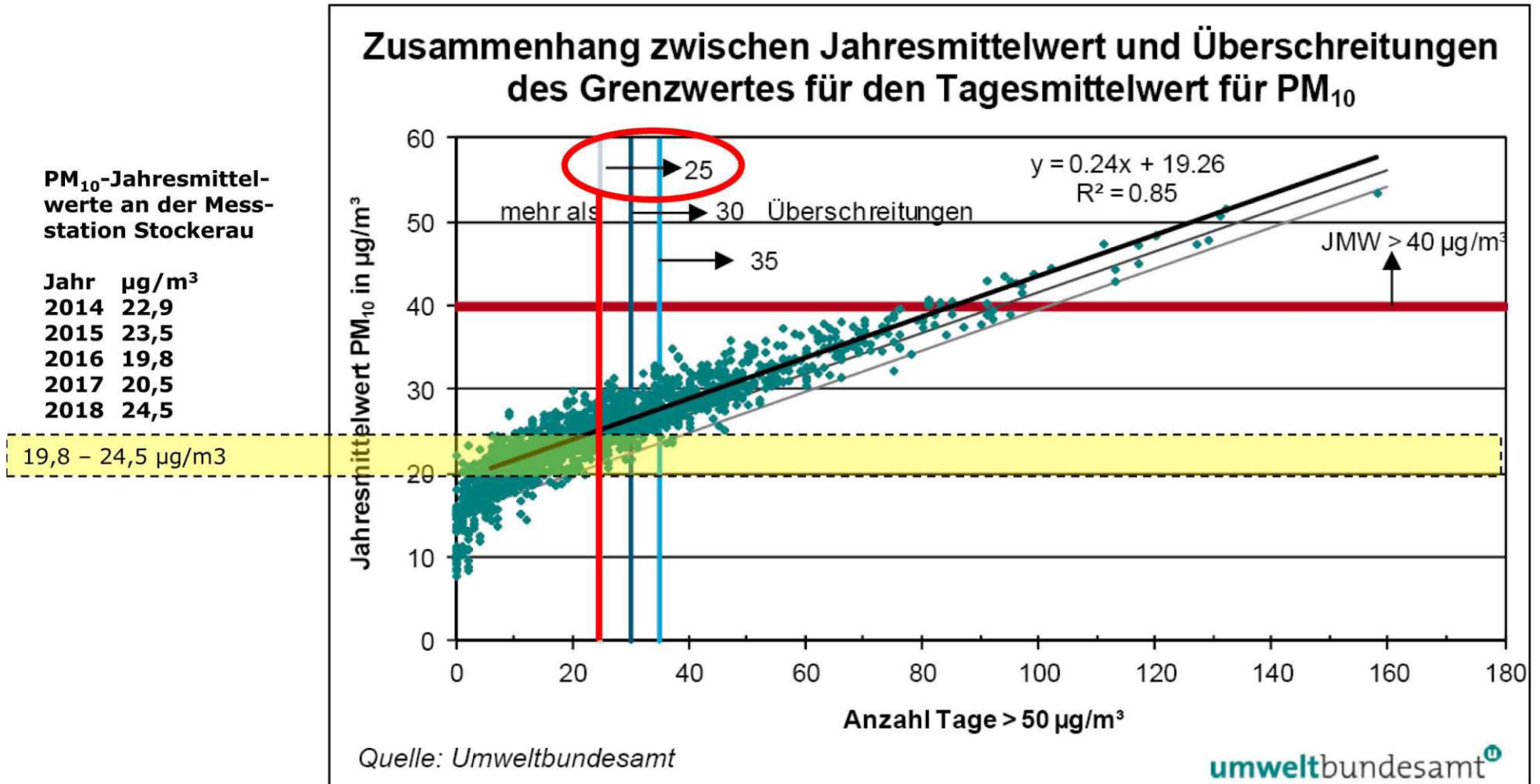
Die gewählte „Mischform“ ist nicht akzeptabel.

Feinstaub an Messstation und im Siedlungsgebiet



Windrichtungen laut ASFINAG Fachbeitrag Luft Pkt. 3.6.2

Feinstaub im kritischen Bereich

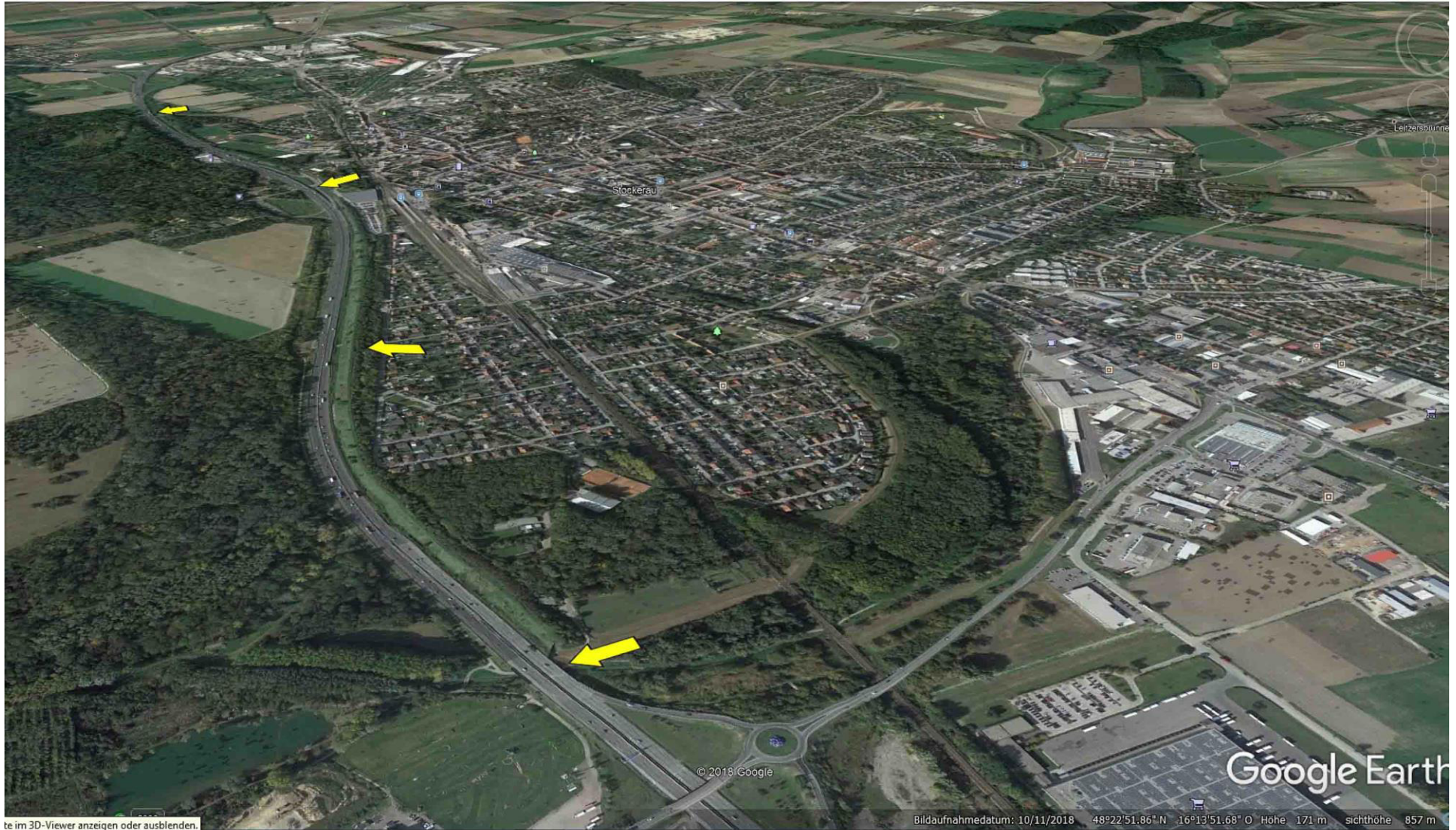


Weitere Verschärfung der PM10 Situation durch

- Höhere PM10-Belastung in der Nähe des Hauptverkehrsstromes
- Erhöhung der Verkehrsstärke und des Lkw-Anteiles

Barrierewirkung der A22

Verbliebene Zugänge zum Naherholungsgebiet



Barrierewirkung der A22

Zustand der Zugänge zum Naherholungsgebiet



... eng, finster, verschmutzt, noch sicher ?

**Für gemeinsame gefahrlose Nutzung durch Radfahrer
und Fußgänger nicht ausreichend breit !**

Wichtige Verbesserungen aus dem „Lobau-Bescheid“ *), die für das A22-Projekt gefordert werden

- **Abnahme nach Inbetriebnahme und Veröffentlichung der Ergebnisse im Internet (1.6)**
- **Jährlicher Vergleich der Zählstellenergebnisse mit der Verkehrsprognose auch über den Prognosezeitpunkt hinaus „Monitoring“ (2.19)** (Anzahl Pkw, Lkw, Geschwindigkeitsverteilung)
- **Bei Überschreitung der Prognose müssen die Immissionen überprüft werden (2.19)**
- **Jährliche Lärmkontrollmessungen (3.19)**
- **Bei Überschreitungen ab 1 dB ist von der ASFINAG bis jeweils Ende Juni ein Konzept vorzulegen (3.19)**
- **2-jährliche Überprüfung der akustischen Eigenschaften der Fahrbahndecke (3.20)**

*) BVwG W104 2108274-1/243E vom 18.05.2018
(..) Pos.Nr. aus der BVwG Entscheidung

Tunnelkatalog

17 Beispiele realisierter Lösungen zum größeren Teil mit deutlich geringeren Anrainerbelastungen im Vergleich zu Stockerau

BÜROINITIATIVE
Tunnel und Graver Übergang
Hauptbüro: 3. St. Elisabethgasse
www.graebner.at | Tel. 01 876 66 66

Tunnelkatalog

Realisierte, in Bau befindliche und geplante Tunnel, Einhausungen oder Unterflurtrassen

Rev. 2

Tunnelsteckbriefe - Übersicht

BL	km	Tunnel	Stand	28.06.2019
			Fahr- Kfz/Tag	Betroffene Wohngebäude mit Abstand (m)
Ktn	A02	323,7	Trettnig Grünbrücke	
OO	A07	6,4	Niederrhart Einhausung	
OO	A08	4,6	Stachus Taxiberg	
OO	A08	9,3	Notzmühle	
OO	A09	20,4	Otsdorf	
OO	A09	68,3	Flechau	
Sbg	A10	93,3	Zederhaus EH	
Sbg	A10	132,4	Trebesing Einhausung	
Ktn	A12	73,7	Amras EH	
T	S01	52,1	Stetten	
NÖ	S01	56,8	Kreuzenstein	
NÖ	S10	8,6	Neumerkt LM.	
OO	S10	11,7	Pernau UFT	
OO	S10	12,9	Leist UFT	
OO	S10	14,3	Gangledung UFT	
OO	S10	16,9	Wakshof UFT	
OO	S10	48,5	St. Georgen UFT	
Szn	S36	48,5	Stockerau	
NÖ	A22	25,7	Stockerau	

NÖ S01 Stetten

Länge 3.032 m
2 Fahrspuren je RFB
Status: in Betrieb

Besonderheit: -
Bauzeit 2006-2010

23.079 Kfz/Tag

laut Anfrag Verkehrsplanung 2018 494-Fr

3.032 m

2 x 300 m Zone