

Unterlage 1

Straßenbauverwaltung		Die Autobahn GmbH des Bundes	
Straße:	Bundesautobahn A 3	Station:	Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711
BAB A 3 Nürnberg – Passau, 6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg			
PSP_Element:	B01S.ABA90370.00		

FESTSTELLUNGSENTWURF

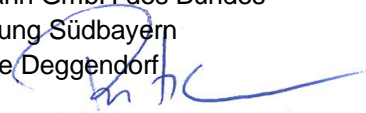
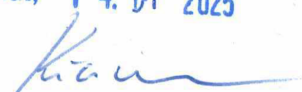
Erläuterungsbericht

**6-streifiger Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf
und der Anschlussstelle Hengersberg**

Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711

Bau-km 0+253 bis Bau-km 10+959

mit Roteintragungen

<p>Aufgestellt: 15.03.2022 Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern Außenstelle Deggendorf</p> <p> P r i t s c h e r, Leiter der Außenstelle</p>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>14.01.2025</u> Nr. <u>32-4354.B3.1-1-21A3</u></p> <p>Regierung von Niederbayern Landshut, <u>14.01.2025</u></p> <p> Kiermaier Regierungsdirektor</p>
---	---

Inhaltsverzeichnis

0.	Vorbemerkungen.....	4
0.1.	Planfeststellungsverfahren.....	4
0.2.	Zweck der Planfeststellung	4
0.3.	Im Planfeststellungsverfahren nicht zu treffende Entscheidungen.....	5
0.4.	Verhältnisse zum Privatrecht	5
1.	Darstellung des Vorhabens.....	6
1.1.	Planerische Beschreibung	6
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung	7
2.	Begründung des Vorhabens	9
2.1.	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren..	9
2.2.	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	9
2.3.	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	9
2.4.	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	9
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	14
2.6.	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	15
3.	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	17
3.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	17
3.2.	Beschreibung der untersuchten Varianten	19
3.3.	Variantenvergleich	23
3.4.	Gewählte Linie	24
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	26
4.1.	Ausbaustandard.....	26
4.2.	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	27
4.3.	Linienführung.....	30
4.4.	Querschnittsgestaltung	33
4.5.	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten.....	35
4.6.	Besondere Anlagen	36
4.7.	Ingenieurbauwerke	37
4.8.	Lärmschutzanlagen	43
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	44
4.10.	Leitungen.....	44
4.11.	Baugrund/Erdarbeiten.....	45
4.12.	Entwässerung	47
4.13.	Straßenausstattung	49
5.	Angaben zu den Umweltauswirkungen.....	50
5.1.	Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	50
5.2.	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	52
5.3.	Schutzgut Boden	57
5.4.	Schutzgut Fläche	58
5.5.	Schutzgut Wasser.....	59
5.6.	Schutzgut Luft und Klima	63
5.7.	Schutzgut Landschaft	64
5.8.	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	65
5.9.	Schutzgut Wechselwirkungen	66

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

5.10.	Artenschutz.....	67
5.11.	Natura 2000-Gebiete	67
5.12.	Weitere Schutzgebiete.....	71
5.13.	Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und Artikel 23 BayNatschG	72
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....	73
6.1.	Lärmschutzmaßnahmen	73
6.2.	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	83
6.3.	Maßnahmen Gewässerschutz	87
6.4.	Landschaftspflegerische Maßnahmen	88
6.5.	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	97
6.6.	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	97
7.	Kosten.....	98
8.	Verfahren	98
9.	Durchführung der Baumaßnahme	99
9.1.	Bauzeit	99
9.2.	Grunderwerb.....	99
9.3.	Baufeldfreimachung.....	99
9.4.	Bauablauf inklusive Verkehrsführung.....	100
9.5.	Erschließung der Baustelle	102
9.6.	Umgang mit Kampfmitteln und Altlasten	102

0. Vorbemerkungen

0.1. Planfeststellungsverfahren

Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind Vorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Belangen berühren und vielfach auch die Entwicklung eines größeren Gebietes beeinflussen (z.B. Straßen, Kanäle, Flughäfen, Eisenbahnlinien, Abfallbeseitigungsanlagen oder auch künstliche Seen). Statt in allen durch ein solches Vorhaben berührten Rechtsbereichen gesonderte behördliche Entscheidungen (wie z.B. öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen) zu erteilen, wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das in der Hand einer oberen Behörde liegt (hier: Regierung von Niederbayern). Die anderen Behörden, deren Zuständigkeiten berührt sind, werden an diesem Verfahren ebenso beteiligt, wie die betroffenen Bürger und Gemeinden. Die Stellungnahmen werden ausgewertet und bei unterschiedlichen Beurteilungen der geplanten Lösung gegeneinander abgewogen. Erweist sich das Vorhaben unter Berücksichtigung der Abwägung und daraus resultierender Planungsänderungen insgesamt als genehmigungsfähig, wird der Plan durch Beschluss der zuständigen Behörde (hier: Regierung von Niederbayern) „festgestellt“.

Dieser Beschluss regelt umfassend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, öffentlichen Rechtsträgern und privaten Betroffenen.

Für die vorliegende Maßnahme ist nach §17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens ist festgelegt im VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz) sowie im BayVwVfG (Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz), Art. 72-78.

0.2. Zweck der Planfeststellung

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, zur umfassenden Problembewältigung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Betroffenen umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen sind (vgl. die Straßen-Kreuzungsrichtlinien – StrKR und die Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien – StraWaKR, Bekanntmachung vom 14. April 1976, MABl. S.440, 455; ber. S. 603, zuletzt geändert durch Nummer 29 der Bekanntmachung vom 16. September 1982, MABl S.565),
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen geboten sind,

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

- ob und welche sonstigen Vorkehrungen oder Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bei Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlich sind.

Ist mit dem Straßenbauvorhaben die gestattungspflichtige Benutzung eines Gewässers verbunden, so entscheidet die Regierung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden auch über die Erteilung der Erlaubnis oder Bewilligung. Der Planfeststellungsbeschluss und die wasserrechtliche Gestattung sollen in einem Beschluss zusammengefasst werden.

0.3. Im Planfeststellungsverfahren nicht zu treffende Entscheidungen

Die Mitbenutzung von Straßen für Leitungen der öffentlichen Versorgung und Entsorgung richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn die Voraussetzungen nach § 8 Abs. 10 FStrG vorliegen. Das gleiche gilt für andere im öffentlichen Interesse verlegte Leitungen, z.B. Mineralölfernleitungen.

In der Planfeststellung ist jedoch darüber zu entscheiden, ob bzw. in welcher Weise im Straßenkörper liegende Anlagen geändert (z.B. seitlich verlegt, gesenkt), gesichert oder in welchem Umfang sie ggf. beseitigt werden müssen. Im Planfeststellungsbeschluss, insbesondere im Regelungsverzeichnis, sind hierüber keine Kostenregelungen zu treffen. Es können lediglich Hinweise auf außerhalb des Verfahrens abgeschlossene oder noch abzuschließende Vereinbarungen gegeben werden.

0.4. Verhältnisse zum Privatrecht

Die Planfeststellung greift nicht in Privatrecht ein, schafft jedoch die Grundlage für die Enteignung. Sie macht Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht entbehrlich.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

1. Darstellung des Vorhabens

1.1. Planerische Beschreibung

1.1.1. Art und Umfang der Baumaßnahme, Träger der Baulast, Vorhabenträger

Der vorliegende Feststellungsentwurf umfasst den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Deggendorf und der Anschlussstelle (AS) Hengersberg. Das Bauvorhaben verläuft auf einer Länge von ca. 10,7 km von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711 zu einem großen Teil unmittelbar entlang der Donau.

Der Ausbau bedingt im AK Deggendorf die Anpassung der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen aus/in Fahrtrichtung Passau sowie der anschließenden Parallelfahrbahnen und deren Verknüpfung mit den Tangentialrampen an die Richtungsfahrbahn (RF) Deggendorf der BAB A 92 und den Umbau der AS Hengersberg.

Im Bereich der Ausbaustrecke befinden sich 13 Bauwerke, welche an die neuen Gegebenheiten anzupassen sind. Die größten Bauwerke sind:

- Bauwerk 147: Brücke im Zuge der BAB A 3 über die Donau, Donaubrücke Deggendorf bestehend aus Vorlandbrücke und Strombrücke (Baujahr 1970 bis 1975)
- Bauwerk 154: Brücke im Zuge der BAB A 3 über die Hengersberger Ohe und die B 533 (Baujahr 1973)

Mit dem 6-streifigen Ausbau im vorliegenden Streckenabschnitt soll die Leistungsfähigkeit der BAB A 3 an die verkehrlichen Anforderungen angepasst werden.

Die Bundesrepublik Deutschland ist Baulastträger der BAB A 3. Vorhabenträger der vorliegenden Ausbaumaßnahme ist die Autobahn GmbH des Bundes.

1.1.2. Lage im Territorium (kreisfreie Städte, Landkreise, Verwaltungsgemeinschaften, Gemeinden)

Die Ausbaumaßnahme liegt im Landkreis Deggendorf und erstreckt sich über die Große Kreisstadt Deggendorf, die Gemeinde Niederalteich bis zum Markt Hengersberg. Südwestlich angrenzend liegt das Gemeindegebiet von Moos, welche auch den Sitz der Verwaltungsgemeinschaft Moos darstellt.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

1.1.3. Lage im vorhandenen Straßennetz

Die BAB A 3 ist eine der wichtigsten Autobahnen Deutschlands und mit einer Gesamtlänge von rd. 770 km die zweitlängste. Die BAB A 3 verläuft von der niederländischen Grenze bei Elten über das westliche Ruhrgebiet, durch den Kölner Raum, das Rhein-Main-Gebiet und Franken, vorbei an Regensburg durch Niederbayern nach Passau und in weiterer Folge bis zur österreichischen Grenze bei Suben. Als Teil der Europastraßen 34, 35, 41, 42, 44, 45 und 56 stellt sie einen wichtigen Teil des Europäischen Verkehrsnetz dar.

Die vorliegende Baumaßnahme befindet sich im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg. Die Baustrecke beginnt bei Betr.-km 563,000 und endet bei Betr.-km 573,711.

1.1.4. Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) ist der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

1.1.5. Straßenkategorie nach RIN

Die BAB A 3 ist Teil der Europastraßen 34, 35, 41, 42, 44, 45 und 56 und stellt somit einen wichtigen Bestandteil des Europäischen Verkehrsnetz dar. Gerade als Teil des internationalen Europastraßennetzes hat diese Verkehrsader eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Metropolregionen.

Aus diesem Grund ist die BAB A 3 gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der Kategoriengruppe AS (Autobahnen) und der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinentale Verbindung) zuzuordnen. Damit ergibt sich für die gegenständliche Baumaßnahme die Kategorie AS 0, Fernautobahn.

1.1.6. Widmung

Die BAB A 3 ist als Bundesautobahn nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt, die gemäß § 18 (1) Straßenverkehrsordnung Autobahnen benutzen dürfen. Sie wird so angelegt, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen ist und für Zu- und Abfahrten mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet ist.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Der vorliegende Abschnitt erstreckt sich unter Berücksichtigung des Überleitungsbereiches vom 6-streifigen auf den bestehenden 4-streifigen Querschnitt von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711. Die Länge der Baustrecke beträgt einschließlich der Überleitungsstrecke 10,711 km.

Das Ausbaukonzept der BAB A 3 sieht im Hinblick auf die sehr hohe Verkehrsbelastung, aus Gründen der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit einen Ausbau mit sechs Fahrstreifen

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

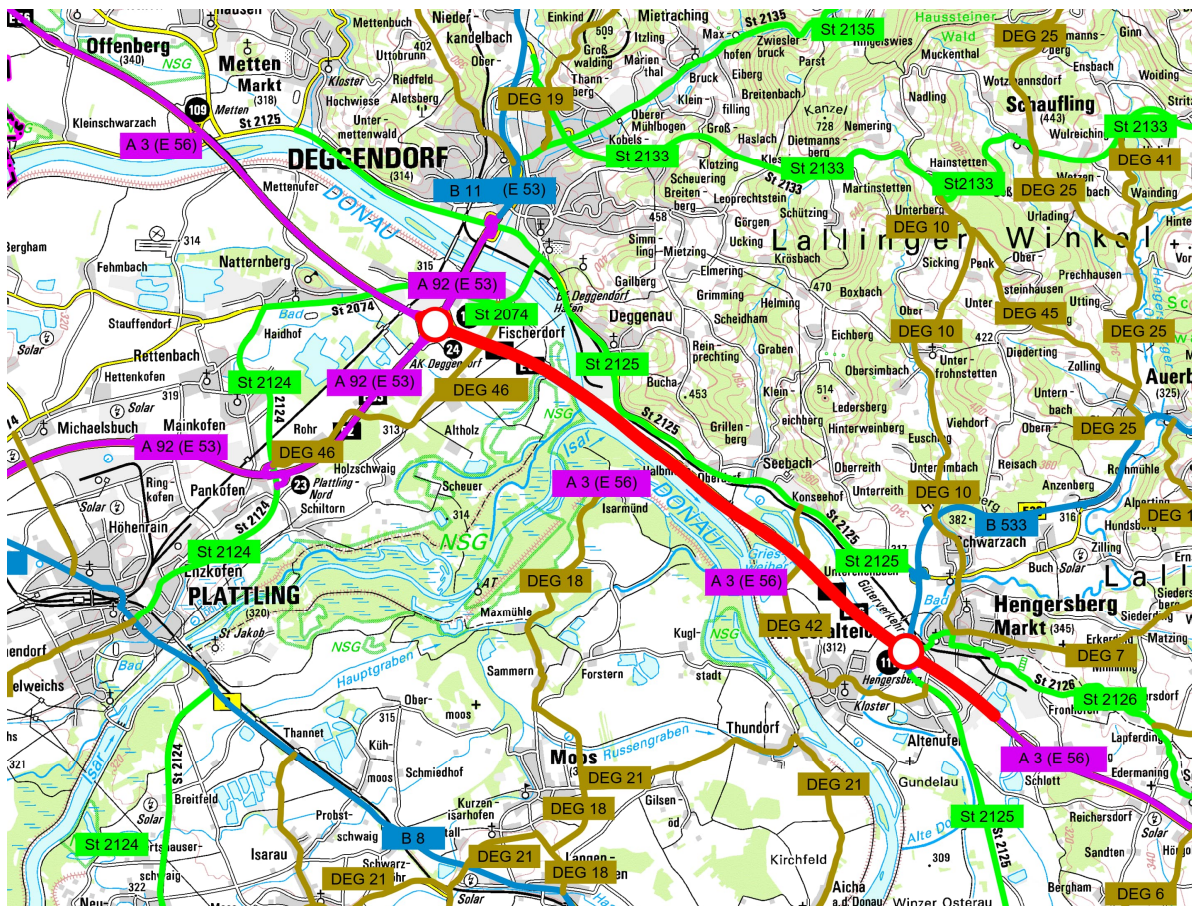
und beidseitigen Seitenstreifen vor. Die Streckencharakteristik der heutigen BAB A 3 wird beibehalten, d. h. die gestreckte Trassierung sowie die moderaten Längsneigungen bleiben weiterhin erhalten. Der 6-streifige Ausbau trägt der derzeitigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung Rechnung. Die derzeit mangelnde Qualität des Verkehrsablaufs und die hierdurch entstehenden Defizite der Verkehrssicherheit werden durch den 6-streifigen Ausbau behoben.

Im Streckenabschnitt der BAB A 3 befinden sich zwei große Brückenbauwerke. Das prägendste Bauwerk neben der Brücke über der Hengersberger Ohe ist die Donauquerung, bestehend aus der Vorlandbrücke und der Strombrücke. Zusätzlich werden Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von ca. 8.700 m, zwei Lärmschutzwälle mit jeweils aufgesetzter Lärmschutzwand mit einer Gesamtlänge von ca. 1.700 m sowie einem Lärmschutzwall mit einer Länge von ca. 300 m entlang des Streckenabschnittes errichtet.

Die Kosten für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711 belaufen sich einschließlich Grunderwerb auf:

307 Mio. € (brutto)

Der größte Teil dieser Kosten entfällt auf den Neubau der Donauquerung. Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).



BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

2. Begründung des Vorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Anfang der 60er Jahre wurde die Planung der Autobahn aufgenommen. Die Raumordnungsverfahren liefen in den Jahren 1965 bis 1970, die Linienbestimmung nach § 16 FStrG erfolgte für diesen Abschnitt am 22.02.1968. Der vorliegende Abschnitt wurde mit Beschluss der Regierung von Niederbayern IVR2 / IVD5 Nr. 9520 Nv XI 17 vom 26.05.1971 planfestgestellt.

Mit dem Bau der Autobahn zwischen Deggendorf und Passau wurde abschnittsweise ab 1968 begonnen. Der ca. 20 km lange Abschnitt vom Autobahnkreuz Deggendorf bis Iggenbach wurde 1975 fertiggestellt und am 06.11.1975 als 4-streifige Bundesautobahn mit Betonfahrbahn für den Verkehr freigegeben.

Mittlerweile ist die BAB A 3 im Streckenabschnitt Nürnberg – Passau sehr stark belastet. Im Bereich des AK Deggendorf hat der Verkehr aufgrund der Grenzöffnung und der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung des Großraums München sowie des Raums Deggendorf/Plattling überdurchschnittlich zugenommen. Mit dem 6-streifigen Ausbau im vorliegenden Streckenabschnitt soll die Leistungsfähigkeit der BAB A 3 den verkehrlichen Anforderungen angepasst werden.

Der Beginn der Planungsleistungen zum gegenständlichen Bauvorhaben des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg erfolgte im Jahr 2015.

2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die geplante Maßnahme stellt eine Änderung und Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens (Anlage 1 zum UVPG, Nr. 14.5) dar. Gemäß § 6 UVPG besteht damit eine UVP-Pflicht.

2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Für die geplante Maßnahme besteht kein „besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag“ für den derzeit geltenden Bedarfsplan.

2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Landesentwicklungsprogramm Bayern

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) stellt das fachübergreifende Zukunftskonzept der Bayerischen Staatsregierung für die räumliche Ordnung und Entwicklung Bayerns dar, in welchem landesweit raumbedeutsame Ziele und Grundsätze festgelegt werden. Die jüngste Gesamtfortschreibung des LEP ist am 1. September 2013 in Kraft getreten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

In Kapitel 4.1.1 „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur“ wird als Ziel definiert:

- Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Für die Straßeninfrastruktur sind in Kapitel 4.2 folgende Grundsätze festgeschrieben:

- Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.
- Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

Der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg steht daher im Einklang mit dem Landesentwicklungsprogramm.

Regionalplan

Die Zielvorstellungen des Landesentwicklungsprogramms werden im Regionalplan des jeweiligen Planungsverbandes konkretisiert. Der Landkreis Deggendorf ist dem regionalen Planungsverband Donau-Wald (Region 12) zugeordnet. Der Regionalplan für die Region Donau-Wald wurde mit Bescheid des Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 30.09.1986 für verbindlich erklärt und ist seit 01.11.1986 rechtsbeständig. In der derzeit gültigen Fortschreibung (7. Verordnung, Bekanntmachung vom 27.03.2019, RABI Nr. 5/2019, S. 31, in Kraft getreten am 13.04.2019) für das überregionale Straßennetz ist in Kapitel 3.1 festgeschrieben, dass die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz verbessert werden soll. Dazu sollen die Fernstraßen insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen Regensburg – Straubing – Passau (B 8) und Deggendorf – Bayerisch Eisenstein – Landesgrenze CR (B 11) weiter ausgebaut werden. Der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A 3 im Streckenabschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg steht daher auch im Einklang mit dem Regionalplan.

Übereinstimmung der Planung mit den Zielen der Raumordnung

Der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg steht im Einklang mit dem Landesentwicklungsprogramm. Das Vorhaben trägt den einschlägigen straßeninfrastrukturellen Zielen und Grundsätzen des LEP uneingeschränkt Rechnung.

Bauleitplanung

Die Planung berücksichtigt die Bauleitplanung der im Wirkungsbereich des 6-streifigen Ausbaus gelegenen Kommunen. Durch den vorgesehenen Ausbau sind keine städtebaulichen Maßnahmen betroffen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Verkehrsanalyse

Zur Erfassung der Bestandssituation auf der BAB A 3 im Abschnitt AK Deggendorf bis AS Hengersberg wurden die Daten der Zählstellen 71439093, 71439078 und 71439079 der Straßenverkehrszählungen (SVZ) sowie die Fortschreibung bis einschließlich 2015 verwendet. Die Analysewerte für das Jahr 2017 (Querschnittsbelastung der A 3 im betrachteten Abschnitt) wurden aus der Entwicklungsreihe bis 2015 extrapoliert.

Die SVZ 2020 wurde abgesagt, da die Coronapandemie erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen hat und die Erhebungen im Jahr 2020 nicht für eine langfristige Prognose verwendet werden können. Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung mit Verkehrszahlen aus dem Jahr 2020 wäre daher nicht zielführend und wurde nicht durchgeführt.

Querschnittsbelastungen

Im Ergebnis zeigen sich folgende Werte für das Jahr 2017.

Abschnitt der BAB A 3 bzw. Rampenquer- schnitte AK Deggendorf / AS Hengersberg	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)		
	Gesamtverkehr	Schwerverkehr / 24 h	
	[Kfz/24h]	abs. [Lkw/24h]	%
BAB A 3, AS Metten – AK Deggendorf	39.961	9.387	23,5
BAB A 3, AK Deggendorf – AS Hengersberg	58.699	11.635	19,8
BAB A 3, AS Hengersberg – AS Iggensbach	51.961	10.932	21,1

Ergebnis

Der betrachtete Abschnitt der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg weist derzeit einen Belastungswert im DTV von ca. 58.700 Kfz bei ca. 19,8 % Schwerverkehrsanteil auf. Das heißt, dass nahezu jedes fünfte Fahrzeug dem Schwerverkehr zuzuordnen ist. Die Strecke weist zurzeit gerade noch eine Verkehrsqualität D auf.

Der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3, Einfahrt BAB A 92 (von Passau) weist die Qualitätsstufe D auf. Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) ist E.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Verkehrsprognose

Die Prognosedaten für die BAB A 3 im Abschnitt vom AK Deggendorf bis zur AS Hengersberg wurden der Bedarfsplanprognose 2030 entnommen und für das Prognosejahr 2035 auf Basis der Daten der Zählstellen 71439093, 71439078 und 71439079 aus den Straßenverkehrszählungen 2010 und 2015 hochgerechnet. Die Belastungen der Verbindungsrampen BAB A 92 / BAB A 3 von / nach Passau wurden mit dem gleichen Verfahren wie in der Analyse aus den Daten zur BAB A 3 errechnet.

Querschnittsbelastungen

Im Ergebnis zeigen sich folgende Prognosewerte für das Jahr 2035.

Abschnitt der BAB A 3 bzw. Rampenquerschnitte AK Deggendorf / AS Hengersberg	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)		
	Gesamtverkehr	Schwerverkehr / 24 h	
	[Kfz/24h]	abs. [Lkw/24h]	%
BAB A 3, AS Metten – AK Deggendorf	43.683	12.659	29,0
BAB A 3, AK Deggendorf – AS Hengersberg	63.926	17.180	26,9
BAB A 3, AS Hengersberg – AS Iggenbach	56.468	16.276	28,8

Ergebnis

Der betrachtete Abschnitt der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg wird im Prognosejahr 2035 einen DTV von ca. 63.900 Kfz bei ca. 26,9 % Schwerverkehrsanteil aufweisen. Das heißt, dass nahezu jedes vierte Fahrzeug dem Schwerverkehr zuzuordnen ist. Die Verkehrsqualität ohne 6-streifigem Ausbau wird in Richtung Nürnberg gerade noch QSV = D (Auslastungsgrad $x = 0.895$) in Richtung Passau jedoch QSV = E (Auslastungsgrad $x = 0.927$) sein.

Für den Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 Einfahrt BAB A 92 (von Passau) ergibt sich im Prognosejahr 2035 gerade noch die Qualitätsstufe E. Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) beträgt F. Ausfädel- wie auch Einfädelbereich werden von unzureichender Verkehrsqualität sein.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Bewertung der Prognosebelastung

Die für das Jahr 2035 prognostizierte Verkehrsbelastung von 64.000 Kfz/24h bei einem LKW-Anteil von 27 % kann nicht ohne größere Probleme abgewickelt werden.

Die entlang der Trasse liegende Bebauung ist durch Lärm und Schadstoffe infolge Verkehrszunahme geringfügig höher belastet als im Analysejahr 2017 (Verkehrszunahme von rund 8,9 %).

Durch den Ausbau auf den Regelquerschnitt RQ 36 ergibt sich für den Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg der BAB A 3 eine auch für die Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2035 ausreichende Leistungsfähigkeit.

Da lediglich ein Abschnitt von rund 10,7 Kilometer ausgebaut wird und vergleichbare parallele Verkehrswege mit ähnlicher Qualität nur in großer räumlicher Distanz vorhanden sind, ist eine Verlagerungswirkung des 6-streifigen Ausbaus von anderen Verkehrswegen auf die BAB A 3 nicht gegeben.

2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es sind im betrachteten Abschnitt der BAB A 3 keine signifikanten Sicherheitsdefizite gegeben. Unfallschwerpunkte von geringerem Ausmaß befinden sich entlang der Parkplätze des Streckenabschnittes.

Freie Strecke

Die bestehende Trassierung der freien Strecke entspricht weitgehend den heutigen Standards. Als planerisches Defizit der Trassierung können lediglich die im Verhältnis zu den Radien zu kurzen Klothoiden angemerkt werden. Die angeordneten Radien liegen jedoch im Bereich von 4.000 m bis 10.000 m und sind damit sehr großzügig. Es handelt sich lediglich um ein optisches Defizit, welches sich nicht negativ auf das Unfallgeschehen auswirkt. Das Unfallbild des Abschnittes bestätigt diese Aussage.

Einfahrt aus BAB A 92 in Richtung Passau

Die Auswertung der Unfälle ergab einen Unfallhäufungspunkt an der Einfahrt der Tangente zwischen der BAB A 92 und der BAB A 3. Hauptursache dürfte der sehr kurze Einfahrtsbereich zwischen Tangente und Verteilerfahrbahn sowie der zu geringe Abstand zum Einfahrtsbereich der Verteilerfahrbahn in die Hauptfahrbahn sein. Beide Größen entsprechen nicht den Richtlinien. Der Einfahrtsbereich wird gemäß RAA (ER 2 / E 5-2) mit Fahrstreifenaddition umgestaltet.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Ausfahrt in BAB A 92 aus Richtung Passau

Die Auswertung der Unfälle ergab eine Unfallhäufung an der Ausfahrt der Tangente zwischen der BAB A 3 und der BAB A 92. Zurückzuführen ist dies auf den nicht richtlinienkonformen Abstand zwischen den abgehenden Verteilerfahrbahnen und der Trennung zur Hauptfahrbahn sowie der zu kurzen Ausfahrt der Tangente. Der Ausfahrtbereich wird gemäß RAA (A 4-2 / AR 2) mit Fahrstreifenreduktion umgestaltet.

Parkplätze

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3 entfällt der bestehende Parkplatz Isarmündung. Die beiden Parkplätze Griesweiher und Konsee werden unter Berücksichtigung der sehr begrenzten vorhandenen Platzverhältnisse ausgebaut und mit WC-Anlagen ausgestattet. Die Ein- und Ausfahrtbereiche werden gemäß RAA ausgeführt.

AS Hengersberg

Durch das Staatliche Bauamt Passau werden zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der AS Hengersberg (Verbesserung durch LSA) durchgeführt, die nicht Bestandteil dieses Feststellungsentwurfs sind.

Eine Erhöhung der Sicherheit ist durch die wesentliche Verbesserung der Verkehrsqualität gegeben.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Verbesserung der Lärmsituation

Der Wechsel des Fahrbahnbelages und die geplanten Lärmschutzwände und -wälle führen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation. In den verschiedenen Gebietskategorien der Bauleitplanung (allg. Wohngebiete, Dorf- und Mischgebiete) werden künftig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen alle Tagesgrenzwerte und in vielen Bereichen auch die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Nur in Bereichen, in denen ein Vollschutz aus bautechnischen Gründen nicht möglich ist oder die Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen, werden passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Verbesserung der Abgassituation

Durch den Ausbau der BAB A 3 wird der Verkehrsfluss verbessert und die Staugefahr reduziert. Der dadurch entfallende Stop-and-go-Verkehr mit vielen Anfahr- und Bremsvorgängen verringert die Abgasmenge deutlich.

Des Weiteren wird durch den besseren Verkehrsfluss der Verkehr auf der Autobahn gebündelt. Ausweichverkehr über das nachgeordnete Straßennetz wird minimiert.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Ähnlich wie beim Lärm bewirken die geplanten Abschirmeinrichtungen (Lärmschutzwände und -wälle) einen Schutz vor Abgasen und Feinstäuben.

Sanierung der Straßenentwässerung

Die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen gemäß Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit dem Bayer. Wassergesetz (BayWG). Insbesondere bei etwaigen Gefahrgutunfällen mit auslaufenden Flüssigkeiten sind derzeit die erforderlichen Schutzmaßnahmen i. d. R. nicht möglich.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus wird die gesamte Straßenentwässerung neu erstellt. Soweit möglich wird anfallendes Fahrbahnoberflächenwasser breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens der belebten Oberbodenzone versickert. Zusätzlich werden überschüssige Niederschlagsmengen in neu anzulegende bzw. in bestehende oder verbreiterte Versickerungsgräben sowie in bestehende Vorflutgräben geleitet. Das im Bereich der Donaubrücke und der Brücke über die Hengersberger Ohe gesammelte Fahrbahnoberflächenwasser wird in Regenwasserbehandlungsanlagen nach dem Stand der Technik gereinigt und gedrosselt dem Vorfluter zugeführt. Leichtflüchtige und wasserunlösliche Stoffe werden dabei in Regenklärbecken zurückgehalten.

Verbesserung der Biotopvernetzung

Im Zuge des Ausbaus werden mehrere Gewässerdurchlässe in ihrer Breite und Höhe aufgewertet und mit seitlichen Bermen angelegt, so dass eine wesentlich bessere Vernetzung und gefahrlose Unterquerung für fliegende und wandernde Tierarten entlang der Gewässer geschaffen wird. Dies betrifft die Bauwerke BW 145/1, 146/1, 150 und 152.

2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die BAB A 3 ist eine der wichtigsten Autobahnen Deutschlands und mit einer Gesamtlänge von rund 770 km die zweitlängste. Die BAB A 3 verläuft von der niederländischen Grenze bei Elten über das westliche Ruhrgebiet, durch den Kölner Raum, das Rhein-Main-Gebiet und Franken, vorbei an Regensburg durch Niederbayern nach Passau und in weiterer Folge bis zur österreichischen Grenze bei Suben. Als Teil der Europastraßen 35, 35, 41, 42, 44, 45 und 56 stellt sie einen wichtigen Teil des Europäischen Verkehrsnetztes dar. Gerade als Teil des internationalen Europastraßennetzes hat diese Verkehrsader eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Metropolenregionen und ist daher der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinentale Verbindung) zuzuordnen.

Der derzeitige 4-streifige Querschnitt der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg ist bereits beim heutigen Verkehr als auch angesichts zukünftiger Verkehrsprognosen überlastet. Dies führt häufig zu Stauungen und zu Unfällen auf der BAB A 3. Bei langen Stauungen weicht schon heute der Fernverkehr auf Ausweichrouten aus, die für diesen Verkehr nicht ausgelegt sind. Vor allem in den Ortsdurchfahrten Plattling, Langenisarhofen und

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Osterhofen im Zuge der B 8 und in den Ortsdurchfahrten von Deggendorf und Seebach im Zuge der St 2125 führt dies zu Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit für Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger und zu erhöhten Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung in den oben genannten Ortsbereichen.

Nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 ist der Abschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg wieder ausreichend leistungsfähig. Dadurch reduziert sich die Staugefahr und erhöht sich die Verkehrssicherheit. Auch die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen verringern sich durch den Ausbau, da der Wechsel des Fahrbahnbelags und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation führen, sich durch den verbesserten Verkehrsfluss die Staugefahr und damit die Abgasmengen verringern, durch den Neubau der Straßenentwässerung die Reinigungsleistung bei der Straßenentwässerung erhöht und sich mit dem Neubau mehrerer Gewässerdurchlässe mit deutlich größeren Abmessungen die Biotopvernetzung für fliegend und wandernde Tierarten spürbar verbessert. Der spürbare Rückgang beim Ausweichverkehr durch die oben genannten Ortsdurchfahrten führt zu einer wesentlichen Verbesserung für die Gesundheit der Menschen in diesen Wohngebieten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

3.1.1. Darstellung und Begründung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet liegt im Donautal am Südrand der Ausläufer des Bayerischen Waldes im Naturraum Regensburg – Straubinger Donauaue (Dungau).

Entlang der Donau und im Bereich der Isarmündung sind großflächig nationale (NSG und LSG) sowie EU-weite Natura 2000-Schutzgebiete (FFH- und SPA-Gebiete) ausgewiesen. Südlich der Trasse der BAB A 3 sind im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes weiträumig Feuchtgebiete der Aue (Auegewässer, Röhrichte, Auwälder, Feuchtgebüsche) sowie Feucht- und Nasswiesen verbreitet. Im östlichen Teil kommen außerhalb der Siedlungsgebiete vorrangig intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen und kleinere Laubwaldbereiche vor. Bedeutsame Fließgewässer sind neben Donau und Isar als Hauptvorfluter im westlichen Teil der Saubach und im östlichen Teil ein Altwasser in einer alten Donauschleife, der Mühlbach und die Hengersberger Ohe, die alle nach Süden der Donau zufließen. Südlich von Grillenberg besteht ein Kiesabbaugebiet nahe der alten Donauschleife.

Der mittlere Teil des Untersuchungsgebietes nördlich der BAB A 3 hat zwischen Donau und den Ausläufern des Bayerischen Waldes eine wichtige Bedeutung als Verkehrsachse. Hier verlaufen die BAB A 3, die Staatsstraße 2125 und eine Nebenbahnlinie parallel zu Donau und Deggenauer Graben.

Einen weiteren großen Anteil nehmen die im Streckenabschnitt vorwiegend nördlich der BAB A 3 liegenden Gewerbegebiete (Deggendorf, Fischerdorf, Deggenau einschließlich Hafen, Burgstall, Seebach, Hengersberg) sowie die beidseitig der BAB A 3 liegenden Wohn- und Mischgebiete (Deggendorf, Fischerdorf, Deggenau, Burgstall, Seebach, Niederalteich, Hengersberg, Altenufer) im Untersuchungsgebiet ein. Diese Siedlungsgebiete orientieren sich dabei an den beiden größeren Zentren Deggendorf in unmittelbarer Nähe zur Donau (nördlich der BAB A 3 im Westteil des Untersuchungsgebietes) und Hengersberg (beidseitig der BAB A 3) im Ostteil des Untersuchungsgebietes.

3.1.2. Überblick über die wertbestimmenden sowie entscheidungsrelevanten Schutzgüter

Das Untersuchungsgebiet weist aufgrund seiner Lage im Donautal viele unterschiedliche Schutzgebiete und geschützte Biotope auf.

Natura 2000-FFH-Gebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU

FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ (im Bereich Querung der BAB A 3 an der Donaubrücke)

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ (Bereiche südlich der BAB A 3 und im Bereich der Donaubrücke)

Natura 2000-SPA-Gebiete (Vogelschutzgebiete der EU)

SPA-Gebiet 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ (im Bereich Querung der BAB A 3 an der Donaubrücke)

SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“ (Bereiche südlich der BAB A 3 und im Bereich der Donaubrücke)

Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG)

NSG-00369.01 „Isarmündung“ (Querung der BAB A 3 westlich der Donaubrücke)

Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG)

LSG-00263.01 „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet“ - LSG „Untere Isar“ (Querung der BAB A 3 westlich der Donau im Bereich der Donaubrücke)

LSG-00547.01 „Bayerischer Wald“ (Lage nördlich der Donau im Bereich Griesweiher und Alte Donau, Rastplatz „Seebach“)

Naturparke (§ 24 BNatSchG)

NP-00012 „Bayerischer Wald“ (Lage östlich und nördlich der Donau; östlich der Donaubrücke)

Naturdenkmäler, Geschützte Landschaftsbestandteile (§§ 28/29 BNatSchG)

ND-02230 „Streuwiese und Feldgehölz am Mühlbach“ (am Mühlbach direkt südlich an BAB A 3 angrenzend)

Schutzkonzepte der Artenschutzkartierung (ASK)

Wiesenbrütergebiet der Wiesenbereiche im Südwesten des Plangebiets

Wasserwirtschaftliche Schutzgebiete (§§ 51-53 WHG)

Überschwemmungsgebiet der Donau

Vorbelastungen und Raumwiderstand

Die bestehende BAB A 3 mit hohem Verkehrsaufkommen sowie die Siedlungen und Gewerbegebiete von Deggendorf und Hengersberg im Untersuchungsgebiet tragen zu einer hohen Vorbelastung des Landschaftsraumes bezüglich Lärm, Licht und Schadstoffausstoß insbesondere im Nahbereich der Autobahn und der Gewerbegebiete bei.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Auch die derzeit laufenden Bauarbeiten zur Ertüchtigung und Erneuerung des Hochwasserschutzes entlang der Donau im Raum Deggendorf führen zu einer Vorbelastung der naturnahen Bereiche entlang der Donau mit Lärm, vorübergehendem Verlust von Lebensräumen und baubedingten Störungen.

Die Ausweisung der Natura 2000-Gebiete „Donau“, „Donauauen“ und „Isarmündung“ sowie des Naturschutzgebietes „Isarmündung“ mit ihren relevanten Lebensraumtypen und Arten bewirken einen hohen Raumwiderstand gegenüber weiteren Planungen und Eingriffen in die Natur. Auch die großflächige Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet und Landschaftliches Vorbehaltsgebiet betont die Zielsetzung zur vorrangigen Sicherung und zum Schutz von Natur und Landschaft in der Donauaue.

3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1. Variantenübersicht

Nullvariante

Unter „Nullvariante“ versteht man die Beibehaltung des gegenwärtigen Straßennetzes mit der vorhandenen Straße ohne oder nur mit geringen baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Die vorhandene und prognostizierte Verkehrsbelastung der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg kann auf dem vorhandenen 4-streifigen Querschnitt nicht mehr zufriedenstellend abgewickelt werden. Ein Verzicht auf das Vorhaben ist daher auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen und der Auswirkungen auf öffentliche und private Belange nicht geboten.

Das Kernstück des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3, die Brücke über die Donau bei Deggendorf, wurde zwischen 1970 und 1975 gebaut und ist inzwischen fast 50 Jahre alt. Bei einer Gesamtnutzungsdauer von ca. 80 Jahren müsste diese Brücke in absehbarer Zeit neu gebaut werden. Da die bestehende Schrägseilbrücke nur einen Überbau für beide Fahrtrichtungen hat, eine Sperrung der BAB A 3 während der langen Bauzeit nicht vertretbar ist und leistungsfähige Ausweichrouten nicht existieren, könnte der Ersatzneubau für die Donaubrücke Deggendorf nur in gleicher Art und Weise erfolgen wie ein Neubau im Zuge des 6-streifigen Ausbaus.

Großräumige Varianten

Der 6-streifige Ausbau von bestehenden 4-streifigen Autobahnen erfolgt meist im Zuge der vorhandenen Trasse. Großräumige Varianten kommen aus wirtschaftlichen, betrieblichen und ökologischen Gründen in der Regel nicht in Frage.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Topographie im Untersuchungsbereich zwischen der Donau im Süden und den Vorläufern des Bayerischen Waldes sowie die sehr dichte Besiedelung der Donauebene zwischen Deggendorf und Hengersberg führen dazu, dass beim 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 großräumigen Varianten nicht zielführend sind.

Ausbauvarianten

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten, den 6-streifigen Ausbau vorzunehmen:

Beidseitiger = symmetrischer Ausbau

Beim beidseitigen = symmetrischen Ausbau wird die Bestandsachse beibehalten. Die zusätzlichen Fahr- und Standstreifen werden außen an die bestehende Fahrbahn angebaut. Ein beidseitiger Ausbau ist nur möglich, wenn die Trasse sowohl in Lage und in Höhe weitestgehend beibehalten werden kann.

Der beidseitige Ausbau ist in der Regel günstiger, wenn auf beiden Seiten der Bestandsachse die Abstände zu den Zwangspunkten sehr gering sind und der Flächenbedarf möglichst gering sein soll.

Einseitiger = asymmetrischer Ausbau

Beim einseitigen = asymmetrischen Ausbau wird neben der bestehenden Autobahn eine neue Fahrbahn erstellt. Anschließend wird der gesamte Verkehr auf die neu gebaute Fahrbahn umgelegt und der alte Autobahnquerschnitt zur zweiten Fahrbahn umgebaut. Die wesentlichen Vorteile der einseitigen Verbreiterung sind, dass nur zwei Bauphasen nötig sind und der Verkehr damit weniger beeinträchtigt wird und die Bauzeit in der Regel kürzer ist.

Ein häufiger Wechsel zwischen den Ausbauarten soll aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des Baubetriebs soweit wie möglich vermieden werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

3.2.2. Variante 1 = symmetrischer Ausbau

Beim beidseitigen Ausbau wird die Achse beibehalten und die beiden äußeren Fahrbahnränder um je ca. 3,00 m nach außen verlegt.

Im Bereich der Donauquerung werden derzeit beide Fahrbahnen der BAB A 3 auf einem Überbau geführt. Da dieser Überbau fast 50 Jahre alt ist und statisch nicht ertüchtigt werden kann, scheidet eine symmetrische Verbreiterung des bestehenden Überbaus aus.

Bei der Variante 1 müsste daher der neue Überbau neben dem vorhandenen Überbau errichtet und dann eingeschoben werden. Beim Querverschub des Überbaus fallen erhebliche Mehrkosten an. Auch die Behinderung für den Verkehr auf der BAB A 3 sind während der Phase des Querverschubs erheblich. Da bei der Variante 1 der Flächenverlust von FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) erheblich ist und der Flächenverlust des prioritären LRT 91E0* voraussichtlich über der Erheblichkeitsschwelle liegt und darüber hinaus erhebliche Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen anfallen, ist der symmetrische Ausbau im Bereich der Donaubrücke nicht zielführend. Mit Anpassungsstrecken gilt das von Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 5+500.

Ab ca. Bau-km 5+500 kann die Achse der BAB A 3 in der Lage und in der Höhe im Wesentlichen gehalten werden. Die symmetrische Verbreiterung kann in diesem Abschnitt zum Teil auf den vorhandenen Böschungen durchgeführt werden. Dadurch kann der Flächenverbrauch minimiert werden. Der Eingriff in das Altwasser von ca. Bau-km 6+000 bis Bau-km 7+000 und in die Bebauung beidseits der BAB A 3 bei Hengersberg ist bei dieser Variante relativ gering. Da die beiden Fahrbahnränder jeweils nur um ca. 3,00 m nach außen verschoben werden, können auch die Rampen im Bereich der AS Hengersberg im Wesentlichen gehalten werden.

3.2.3. Variante 2 = asymmetrischer Ausbau nach Norden

Beim einseitigen Ausbau nach Norden wird nördlich der bestehenden Fahrbahn in einem Mindestabstand zum Fahrbahnrand von 4 m die neue Fahrbahn gebaut. Im Bereich der Donaubrücke muss dieser Mindestabstand auf 12 m verbreitert werden, da die neuen Überbauten neben dem bestehenden Überbau gebaut und dabei auch die neuen Pfeiler berücksichtigt werden müssen.

Bei dieser Variante rückt die BAB A 3 näher an die Stadt Deggendorf heran, was zu Mehraufwendungen beim Lärmschutz führt. Der Neubau des Überbaus für die Fahrtrichtung Passau – Nürnberg auf der Nordseite des bestehenden Überbaus führt auf der Westseite der Donau zu einem dauerhaften Flächenverlust von FFH-LRT und einem Flächenverlust des prioritären LRT 91E0*. Auf der Nordseite der Donau führt die asymmetrische Verbreiterung nach Norden zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von 20 – 25 Mio. € für eine flächenbezogene Kompensation (Ankäufe,

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Pachten und Wertminderungen), für infrastrukturelle Kosten (Gleis, Kaimauer, Hallenabbruch und –neubau) und operative Kosten (Umzugskosten und Wegkostenerhöhung). Im Hafen Deggendorf befinden sich Betriebe, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird (u. a. der Ölhafen in direkter Nähe zur Donaubrücke mit den dazugehörigen Tank- und Gleisanlagen). Das Heranrücken der stark befahrenen BAB A 3 an den Hafen Deggendorf kann zu einem erhöhten Unfallrisiko bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen. Die asymmetrische Verbreiterung nach Norden ist im Bereich der Donauquerung daher auch mit Blick auf die Anforderungen gemäß Art. 13 Seveso III-RL keine zumutbare Variante.

Ab ca. Bau-km 5+500 ist eine Verbreiterung der BAB A 3 nach Norden prinzipiell möglich. Der größere Flächenverbrauch auf der Nordseite führt aber zu einem erheblichen Eingriff in das Altwasser von ca. Bau-km 6+000 bis Bau-km 7+000 und in die Bebauung nördlich der BAB A 3 bei Hengersberg. Da bei dieser Variante der Fahrbahnrand der Fahrtrichtung Passau – Nürnberg um ca. 15 m nach Norden verschoben werden muss, muss die nördliche Rampe der AS Hengersberg und damit auch die St 2126 neu gebaut werden.

3.2.4. Variante 3 = asymmetrischer Ausbau nach Süden

Beim einseitigen Ausbau nach Süden wird südlich der bestehenden Fahrbahn in einem Mindestabstand zum Fahrbahnrand von 4 m die neue Fahrbahn gebaut. Im Bereich der Donaubrücke muss auch hier der Mindestabstand auf 12 m verbreitert werden, weil die neuen Überbauten neben dem bestehenden Überbau gebaut und dabei auch die neuen Pfeiler berücksichtigt werden müssen.

Bei dieser Variante rückt die BAB A 3 von der Stadt Deggendorf ab. Dies führt zu Verbesserungen beim Lärmschutz. Der Neubau des Überbaus für die Fahrtrichtung Nürnberg – Passau auf der Südseite des bestehenden Überbaus führt auf der Westseite der Donau zu einem dauerhaften Flächenverlust von FFH-LRT und einem Flächenverlust des prioritären LRT 91E0*. Durch die Pfeilerstellung (Nordpfeiler auf dem Westufer und Südpfeiler auf dem Ostufer) kann der Eingriff in die FFH-Gebiete minimiert werden. Auf der Ostseite der Donau führt die asymmetrische Verbreiterung nach Süden zu einem Eingriff in den Retentionsraum der Donau, der aber ausgeglichen werden kann. Da sich bei dieser Variante der Abstand zum Hafen erhöht und sich damit auch das Risiko eines Unfalls bzw. die Folgen eines Unfalls auf einen Betrieb, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, reduziert, ist diese Variante im Bereich des Hafens Deggendorf die einzige zumutbare Variante.

Ab ca. Bau-km 5+500 ist eine Verbreiterung der BAB A 3 nach Süden prinzipiell möglich. Der größere Flächenverbrauch auf der Südseite führt aber zu einem erheblichen Eingriff in die neuen Hochwasserdeiche entlang der Donau, in das Altwasser von ca. Bau-km 6+000 bis Bau-km 7+000 und in die Bebauung südlich der BAB A 3 bei Hengersberg. Da bei dieser Variante der Fahrbahnrand der Fahrtrichtung Nürnberg – Passau um ca. 15 m nach Süden

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

verschoben wird, muss die südliche Rampe der AS Hengersberg und damit auch die St 2125 neu gebaut werden.

3.3. Variantenvergleich

3.3.1. Raumstrukturelle Wirkungen

Alle drei Varianten folgen zum Teil der derzeitigen Trasse der Autobahn bzw. verlaufen in geringem Abstand dazu und weisen bezüglich der Raumstruktur keine wesentlichen Unterschiede auf. Die Variante 2 ist bei den raumstrukturellen Wirkungen insgesamt am ungünstigsten, weil sich durch das Heranrücken an den Hafen Deggendorf der Sicherheitsabstand zu Betrieben, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, reduziert.

3.3.2. Verkehrliche Beurteilung

Da alle drei Varianten gleichermaßen der vorhandenen Trasse der bestehenden Autobahn folgen und alle Anschlussstellen bzw. Autobahnkreuze erhalten bleiben, ergeben sich hinsichtlich der Be- und Entlastungswirkung, der Erreichbarkeit, der Verkehrsqualität und der Verknüpfung mit dem untergeordneten Netz keine Unterschiede zwischen den verschiedenen Lösungen. Aufgrund der längeren Bauzeit und der Verkehrsbehinderungen beim Querverschub schneidet die Variante 1 bei der verkehrlichen Beurteilung insgesamt ungünstiger ab.

3.3.3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Alle drei Varianten sind hinsichtlich der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung (Trassierung, Grund- und Aufriss, Knotenpunkte) gleich gut zu bewerten.

3.3.4. Umweltverträglichkeit

Bei der Umweltverträglichkeit schneiden alle drei Varianten, bedingt durch ihre räumliche Nähe, insgesamt sehr ähnlich ab.

Beim Schutzgut Mensch schneidet die Variante 3 etwas günstiger ab, da hier der Abstand zur Bebauung bei Deggendorf am größten ist. Die Variante 2 schneidet etwas ungünstiger ab, weil hier die BAB A 3 näher an die Stadt Deggendorf heranrückt.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen weist die Variante 1 eine etwas geringere Konfliktintensität auf, während die Variante 3 hier am ungünstigsten abschneidet, weil der Eingriff in naturschutzfachlich wertvolle Gebiete am größten ist.

Beim Schutzgut Sachgüter schneidet die Variante 2 am ungünstigsten ab, weil hier die Eingriffe in den Hafen Deggendorf erheblich sind.

Bei allen anderen Schutzgütern können keine entscheidungserheblichen Unterschiede zwischen den drei Varianten festgestellt werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

3.3.5. Wirtschaftlichkeit

3.3.5.1. Investitionskosten

Aufgrund der baulichen Eingriffe in den Hafen Deggendorf und der sich daraus ergebenden zusätzlichen Kosten ist die Variante 2 als die ungünstigste Variante zu bewerten.

Bei der Variante 1 ergeben sich aufgrund des Querverschubs der Donaubrücke zusätzlich hohe Kosten.

Die Variante 3 stellt sich im Vergleich als wirtschaftlichste Variante dar.

3.3.5.2. Erhaltungs- und Unterhaltungskosten

Bei den Erhaltungs- und Unterhaltungskosten unterscheiden sich die drei Varianten nicht.

3.4. Gewählte Linie

Nachdem im Bereich der Donauquerung eine symmetrische Verbreiterung des bestehenden Überbaus nicht möglich ist und ein Neubau mit zwei Überbauten Beeinträchtigungen in der Größenordnung der asymmetrischen Varianten verursacht und die asymmetrische Verbreiterung nach Norden wegen des Heranrückens an einen Betrieb, bei dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, nicht zumutbar ist, bleibt im Bereich der Donauquerung die asymmetrische Verbreiterung nach Süden die einzige zumutbare Variante.

Es wird daher von Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 5+500 ein einseitiger Ausbau mit neuer Fahrbahn südlich der bestehenden Fahrbahn geplant. Diese Bauweise hat folgende Vorteile:

- Der Bau der neuen Brücke im Süden neben der bestehenden Brücke kann ohne Verkehrsbehinderung auf der bestehenden Brücke erfolgen.
- In den Vorlandbereichen können während der Bauzeit der Brücke in Teilbereichen Maßnahmen zu Vermeidung, Ausgleich und Kohärenz umgesetzt werden.
- Der Abstand zum Hafen Deggendorf mit Betrieben, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, vergrößert sich.
- Der Abstand zur Stadt Deggendorf vergrößert sich.

Ab ca. Bau-km 5+500 sind sowohl ein beidseitiger als auch ein einseitiger Ausbau nach Norden oder Süden möglich. Wegen der folgenden Vorteile wird in diesem Abschnitt ein symmetrischer Ausbau geplant:

- Der Flächenbedarf und damit auch die Eingriffe in die Bebauung beidseits der BAB A 3 im Bereich von Hengersberg können minimiert werden.
- Die bestehende Bausubstanz der BAB A 3 (ungebundener Oberbau) kann zum Teil weiterverwendet werden.
- Die Rampen der AS Hengersberg und die Staatsstraßen St 2126 und St 2125 können im Wesentlichen erhalten bleiben.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen für die Natura 2000-Gebiete im Umfeld des Ausbauvorhabens wurden FFH-Verträglichkeitsprüfungen für zwei FFH- und zwei Vogelschutzgebiete durchgeführt. Wegen voraussichtlicher Überschreitungen von Erheblichkeitsschwellen werden auch Ausnahmeprüfungen nach § 34 Abs. 3 - 5 BNatSchG durchgeführt. Vgl. hierzu PLF-Unterlagen 19.3 – 19.6.

Da in der Ausnahmeprüfung auch zumutbare alternative Lösungsmöglichkeiten untersucht werden müssen, die Natura 2000-Gebiete nicht bzw. in geringerem Umfang als die Vorzugsvariante beeinträchtigen, wurde in einem ersten Schritt die Variante 2 mit asymmetrischem Ausbau nach Norden ausgeplant. Im Laufe der Planungen ergab sich, dass bei dieser Variante ein erhöhtes Unfallrisiko bzw. eine Verschlimmerung der Unfallfolgen für Betriebe, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, zu befürchten ist und dass die Variante 2 im Bereich der Donauquerung mit Blick auf die Anforderungen gemäß Art. 13 Seveso III-RL keine zumutbare Variante darstellt. Es wird daher die Variante 3 weiterverfolgt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1. Ausbaustandard

4.1.1. Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die BAB A 3 ist gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der Kategorien-Gruppe AS (Autobahnen) und der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinentale Verbindung) zuzuordnen. Somit wird sie nach Tabelle 9 (Entwurfsklassen für Straßen der Kategorie AS) der Richtlinien zur Anlage von Autobahnen (RAA 2008) in die Entwurfsklasse EKA 1 A eingestuft.

Für eine Autobahn der EKA 1 A ist keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Der Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente wurde diese Geschwindigkeit zugrunde gelegt.

Die Prognose der Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 weist für den Streckenabschnitt der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg einen durchschnittlichen Kfz-Verkehr (DTV) von ca. 63.900 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 26,9 % aus. Der Ausbaustrecke wurde daher gemäß Bild 4 der RAA 2008 durchgehend der Regelquerschnitt RQ 36 zugrunde gelegt.

4.1.2. Vorgesehene Verkehrsqualität

Der Nachweis der Verkehrsqualität für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 weist unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszahlen die Qualitätsstufe „D“ auf. Gemäß ARS Nr. 14/2015 zum HBS 2015 entspricht die Qualitätsstufe „D“ der Mindestqualität von Autobahnen beim Neu- und Ausbau. Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 ist damit ausreichend leistungsfähig.

4.1.3. Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch den Ausbau der BAB A 3 werden angemessene Fahrgeschwindigkeiten erreicht und sichere Fahrverläufe gewährleistet. Überholvorgänge von LKW finden beim RQ 36 auf dem mittleren Fahrstreifen statt und ermöglichen ein weitgehendes Entzerren des PKW-Verkehrs vom LKW-Verkehr. Dies bewirkt eine deutliche Verbesserung der Sicherheit gegenüber dem heutigen Zustand. Durch die Anordnung von entsprechenden passiven Schutzeinrichtungen nach dem aktuellen Regelwerk erhöht sich die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

4.2.1. Übersicht kreuzende Straßen und Wege

Im Zuge der Ausbauplanung werden vorwiegend im Bereich der kreuzenden Straßen und Wege die Brückenbauwerke und die entsprechenden Anschlüsse in Lage und Höhe angepasst. Größere Netzumgestaltungen sind nicht vorgesehen.

Eine Übersicht über die kreuzenden Straßen und Wege ergibt die folgende Tabelle:

Bezeichnung	Kreuzungs-km	Straßenklasse	vorh. RQ nach RAL 2012 bzw. DWA-A 904	geplanter RQ nach RAL 2012 bzw. DWA-A 904	Bauklasse (RStO12)	Art der Kreuzung
DEG 46 (BW 146)	0+836	Kreisstraße	RQ 9	RQ 9	Bk 1,8	Überführung, planfrei
G+R Weg (BW 148)	4+173	Geh- und Radweg	2,50 m (Bestand)	2,50 m (Bestand)		Unterführung, planfrei
öFW Seebach (BW 149)	5+545	öffentlicher Feld- und Waldweg	5 m Fahrbahnbreite	5 m Fahrbahnbreite		Überführung, planfrei
DEG 42 (BW 151)	7+033	Kreisstraße	RQ 9	RQ 9	Bk 1,0	Überführung, planfrei
öFW (BW 152 mit Mühlbach)	8+370	öffentlicher Feld- und Waldweg	4,5 m Fahrbahnbreite	4,5 m Fahrbahnbreite		Unterführung, planfrei
öFW (BW 153)	8+691	öffentlicher Feld- und Waldweg	4,5 m Fahrbahnbreite	4,5 m Fahrbahnbreite		Unterführung, planfrei
B 533 (BW 154)	9+216	Bundesstraße	14 m Fahrbahnbreite	14 m Fahrbahnbreite	Bestand	Unterführung, planfrei
GVS Donaustraße (BW 155)	9+656	Gemeindeverbindungsstraße	7,5 m Fahrbahnbreite	7,5 m Fahrbahnbreite	Bestand	Unterführung, planfrei
GVS / Industriestraße (BW 156)	10+563	Gemeindeverbindungsstraße / Industriestraße	7,5 m Fahrbahnbreite (Bestand bleibt erhalten)	7,5 m Fahrbahnbreite (Bestand bleibt erhalten)	Bestand	bestehende Überführung bleibt erhalten

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.2.2. Verlegung von Straßen und Wegen

DEG 46 Fischerdorf – Pankofen, Bau-km 0+836

Das neue Überführungsbauwerk über die BAB A 3 wird in heutiger Trasse der Kreisstraße hergestellt. Die Trassenlage im Grund- und Aufriss bleibt weitestgehend erhalten. Für die Herstellung der neuen Brücke über die Autobahn muss die Kreisstraße DEG 46 gesperrt werden, eine Umleitung erfolgt über das angrenzende Straßennetz. Da das Überführungsbauwerk über die BAB A 3 neu hergestellt werden muss, ergeben sich für die Straße kurze Anbindungsgebiete an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt (RQ 9) orientieren sich am heutigen Bestand.

Geh- und Radweg, Bau-km 4+173

Das neue Unterführungsbauwerk wird in heutiger Trasse des Geh- und Radweges hergestellt. Für die Herstellung der neuen Unterführung muss der Geh- und Radweg entsprechend des Baufortschrittes gesperrt werden. Da das Unterführungsbauwerk neu hergestellt werden muss, ergeben sich für den Geh- und Radweg nur unterhalb des Bauwerkes Anpassungsgebiete an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt orientieren sich am heutigen Bestand.

Öffentlicher Feld- und Waldweg Seebach, Bau-km 5+545

Das neue Überführungsbauwerk über die BAB A 3 wird neben der heutigen Trasse des öffentlichen Feld- und Waldweges Seebach und des bestehenden Bauwerkes hergestellt. Für die Herstellung der neuen Brücke über die Autobahn kann auf dem öffentlichen Feld- und Waldweg der Verkehr während des Baus weitestgehend aufrecht erhalten bleiben, kurzzeitige Sperren sind jedoch erforderlich. Da das Überführungsbauwerk über die BAB A 3 neu hergestellt werden muss, ergeben sich für den Weg kurze Anbindungsgebiete an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt orientieren sich am heutigen Bestand.

DEG 42 Seebach – Niederalteich, Bau-km 7+033

Das neue Überführungsbauwerk über die BAB A 3 wird in der heutigen Trasse der Kreisstraße hergestellt. Für die Herstellung der neuen Brücke über die Autobahn muss die Kreisstraße gesperrt werden, eine Umleitung erfolgt über das angrenzende Straßennetz. Da das Überführungsbauwerk über die BAB A 3 neu hergestellt werden muss, ergeben sich für die Straße kurze Anbindungsgebiete an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt (RQ 9) orientieren sich am heutigen Bestand.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Öffentlicher Feld- und Waldweg am Mühlbach, Bau-km 8+370

Das neue Unterführungsbauwerk wird weitestgehend in der heutigen Trasse des Mühlbaches sowie des öffentlichen Feld- und Waldweges (parallele Lage unter dem Bauwerk) hergestellt. Da das Unterführungsbauwerk neu hergestellt werden muss, ergeben sich für den Weg kurze Anbindungsbereiche an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt (4,50 m befestigte Breite) orientieren sich am heutigen Bestand.

Öffentlicher Feld- und Waldweg Niederalteich, Bau-km 8+691

Das neue Unterführungsbauwerk wird weitestgehend in der heutigen Trasse des öffentlichen Feld- und Waldweges hergestellt.

Da das Unterführungsbauwerk neu hergestellt werden muss, ergeben sich für den Weg kurze Anbindungsbereiche an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt (4,50 m befestigte Breite) orientieren sich am heutigen Bestand.

B 533 Hengersberg – Schöfweg und Hengersberger Ohe, Bau-km 9+216

Das neue Unterführungsbauwerk wird weitestgehend in der heutigen Trasse der BAB A 3 über die B 533 und die Hengersberger Ohe hergestellt. Für die Herstellung der neuen Brücke kann auf der B 533 der Verkehr größtenteils aufrecht erhalten bleiben, kurzzeitige Sperrungen sind jedoch erforderlich. Da das Unterführungsbauwerk neu hergestellt werden muss, ergeben sich für die B 533 nur kurze Anbindungsbereiche an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt (14,00 m befestigte Fahrbahnbreite) orientieren sich am heutigen Bestand.

Gemeindeverbindungsstraße Donaustraße, Bau-km 9+656

Das neue Unterführungsbauwerk wird in der heutigen Trasse der Gemeindeverbindungsstraße hergestellt. Da das Unterführungsbauwerk neu hergestellt werden muss, ergeben sich für den Weg kurze Anbindungsbereiche an den Bestand. Die Trassierung und der Querschnitt (7,50 m befestigte Fahrbahnbreite) orientieren sich am heutigen Bestand.

Gemeindeverbindungsstraße / Industriestraße, Bau-km 10+563

Das bestehende Überführungsbauwerk über die BAB A 3 bleibt im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3 erhalten. Eingriffe in das vorhandene Straßennetz und in den bestehenden Verkehr sind damit nicht erforderlich. Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße / Industriestraße (7,50 m Fahrbahnbreite) bleibt von der Maßnahme ebenfalls unberührt.

4.2.3. Parallele Wege

Entlang der Autobahn verlaufen zahlreiche parallele öffentliche Feld- und Waldwege mit unterschiedlichen Fahrbahnbefestigungen. Grundsätzlich werden die vorhandenen Parallelwege wiederhergestellt. Lücken im Wegenetz, die durch die Ausbauplanung verursacht werden, werden geschlossen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.3. Linienführung

4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufes

Die Trasse des betrachteten Streckenabschnittes der BAB A 3 beginnt östlich des AK Deggendorf, dem Hauptverknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Straßennetz mit der BAB A 3 und der BAB A 92, bei Betr.-km 563,000, verläuft dann weiter südlich an Deggendorf und dem Gewerbegebiet Fischerdorf vorbei, quert anschließend das Donauvorland und die Donau, führt danach südlich am Hafen Deggendorf und im weiteren Verlauf an den Ortschaften Burgstall und Seebach vorbei, quert danach das Donaualtwasser, führt dann weiter an den Ortschaften Niederalteich, Altenufer und Hengersberg (einschließlich dem Gewerbegebiet) vorbei mit der AS Hengersberg an der B 533 und endet ca. 1 km östlich der AS Hengersberg bei Betr.-km 573,711. Die AS Hengersberg an der B 533 stellt den Hauptverknüpfungspunkt mit dem untergeordneten Straßennetz im Streckenbereich der BAB A 3 dar.

Die Lage der Trasse in Bezug auf die Bestandstrasse wechselt zwischen voller einseitiger Verbreiterung (Süd) im Bereich der Donauquerung und symmetrischer Verbreiterung ab ca. Bau-km 5+500. Die Autobahn verläuft in einem Achsabstand zwischen den beiden neuen Richtungsfahrbahnen von 16,00 m (symmetrische Verbreiterung) bis 28,00 m im Bereich der Donauquerung (volle einseitige Verbreiterung nach Süden).

Die Trasse kreuzt in ihrem gesamten Verlauf die DEG 46, die DEG 42, die B 533, die GVS „Donaustraße“, die GVS – Industriestraße, mehrere öffentliche Feld- und Waldwege (öFW) sowie Rad- und Gehwege. Zusätzlich zu den oben aufgeführten Gewässerquerungen werden mehrere Gräben gequert.

Der Höhenverlauf der Trasse befindet sich im betrachteten Bereich in Dammlage. In den Bereichen der Donau- und Hengersberger Ohe-Brücke wurde die Gradienten gegenüber dem Bestand zum Erreichen der erforderlichen lichten Höhen angehoben.

Die Streckenlänge beträgt einschließlich der Anpassungsbereiche an den Bestand ca. 10,7 km.

Bei der Trassierung im Grund- und Aufriss wurden die jeweiligen Anschlüsse an den Bestand am Bauanfang und Bauende berücksichtigt. Im Bereich der Donauquerung wurden die Trassen der einzelnen Richtungsfahrbahnachsen so gewählt, dass der südliche Überbau der neuen Donauquerung (Vorland- und Strombrücke) direkt neben dem Bestandsbauwerk hergestellt werden kann (erste Bauphase).

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.3.2. Zwangspunkte

Folgende Zwangspunkte wurden bei der Trassierung berücksichtigt:

- Anschluss an die vorhandene Autobahn einschließlich des AK Deggendorf (Ein- und Ausfahrtrampen) am Baubeginn bei Betr.-km 563,000
- Grundrisstrassierung der bestehenden BAB A 3
- Berücksichtigung der vorhandenen kreuzenden Straßen und Wege einschließlich der Kreuzungsbauwerke (Unter- und Überführungsbauwerke)
- Berücksichtigung der AS Hengersberg (B 533)
- Berücksichtigung der Donaubrücke (Vorland- und Strombrücke)
- Berücksichtigung der vorhandenen Gewässer (Donau, Donaualtwasser) und Gräben
- Berücksichtigung der vorhandenen Vorfluter für die Entwässerung
- Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung und Flächennutzung (Gewerbegebiete, Siedlungsgebiete)
- Berücksichtigung des Hafens Deggenau
- Berücksichtigung des Schallschutzes für die angrenzende Bebauung
- Berücksichtigung der geplanten Hochwasserschutzanlagen (WIGES/MWA)
- Berücksichtigung der Überflutungsgebiete der Donau
- Anschluss an die bestehende Autobahn der BAB A 3 am Bauende bei Betr.-km 573,711 (östlich der AS Hengersberg)
- Berücksichtigung der Naturdenkmäler im Trassenumfeld
- Schutzgebiete und naturschutzfachliche Tabuflächen entlang der Strecke, im Bereich der Donau, der Isarmündung sowie des Donaualtwassers

4.3.3. Linienführung im Lageplan

Die Trassierung im Grundriss orientiert sich an der bestehenden Trassierung der BAB A 3. Die Trasse ist im Grundriss mit Radien zwischen $R = 4.000 \text{ m}$ und $R = 17.500 \text{ m}$ sowie einer Geraden am Beginn der Trasse trassiert. Die Elemente entsprechen weitestgehend den heutigen Trassierungsrichtlinien (RAA).

Eine Übersicht über die Trassierungsparameter und deren Grenzwerte nach RAA 2008 zeigt nachfolgende Tabelle:

Trassierungsmerkmal	Grenzwert EKA 1A	Element
Lageplan		
Höchstlänge der Geraden	2.000 m	ca. 600 m
Kurvenmindestradius	900 m	4.000 m
Mindestlänge Kreisbogen	75 m	80,958 m
Radienrelation	$R_1/R_2 \leq 1,5$ (bei $R_1 \leq 1.500 \text{ m}$)	$R_1 = 4.000 \text{ m}$
Klothoidenmindestparameter	300 m	1.000 m

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.3.4. Linienführung im Höhenplan

Die Trassierung im Höhenplan lehnt sich an die vorhandene Trassierung der bestehenden Autobahn an, muss jedoch insbesondere wegen der erforderlichen lichten Höhen im Bereich der Donauquerung sowie der Brücke über die Hengersberger Ohe gegenüber dem Bestand leicht angehoben werden. Die Trasse befindet sich weitgehend in Dammlage.

Die maximale Längsneigung beträgt $s = 1,415 \%$ und liegt somit innerhalb der gültigen Trassierungsgrenzwerte. Der minimale Kuppenhalbmesser beträgt $H_k = 22.000 \text{ m}$, der minimale Wannenthalbmesser beträgt $H_w = 50.000 \text{ m}$. Diese Werte liegen ebenfalls innerhalb der Trassierungsgrenzwerte. Entwässerungsschwache Bereiche sind in der Trasse nicht vorhanden. Die kreuzenden Straßen, Wege und Gewässer (Gräben) wurden ebenfalls bei Festlegung der Gradienten, auch unter Beachtung der Bauwerkserfordernisse, berücksichtigt, um die vorhandenen Erschließungsfunktionen und Gewässerverbindungen nicht zu beeinträchtigen.

Eine Übersicht über die Trassierungsparameter und deren Grenzwerte nach RAA 2008 zeigt nachfolgende Tabelle:

Trassierungsmerkmal	Grenzwert EKA 1A	Element
Höhenplan		
Höchstlängsneigung	4,0 %	1,415 %
Längsneigung im Verwindungsbereich	$s \geq 1,0 \%$	-
Kuppenmindesthalbmesser	13.000 m	22.000 m
Wannenmindesthalbmesser	8.800 m	50.000 m
Mindesttangentiallängen	150 m	167,469 m

4.3.5. Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die heutige Autobahntrasse weist keine Defizite in der räumlichen Linienführung auf.

Bei der geplanten BAB A 3, die sich weitgehend an die bestehende Trasse anlehnt, verhält sich dies in gleicher Weise. Durch die Wahl von großzügigen Elementen im Lage- und Höhenplan, die größer als die Mindestwerte der RAA sind, entsteht ein optisch ruhiger Fahrbahnverlauf.

Die erforderlichen Haltesichtweiten (s_h) für eine Geschwindigkeit von $v = 130 \text{ km/h}$ werden durchgängig eingehalten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

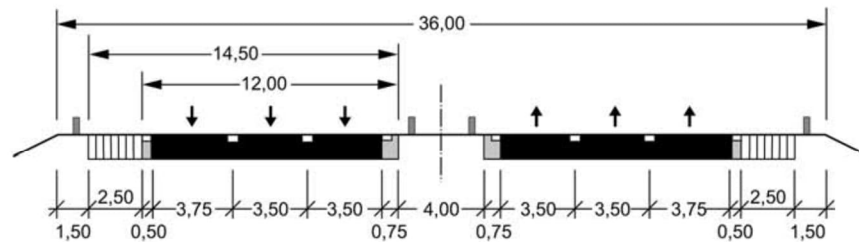
4.4. Querschnittsgestaltung

4.4.1. Querschnittselemente

Die BAB A 3 erhält gemäß RAA, Ausgabe 2008 einen RQ 36 für die Strecke sowie einen RQ 36 B auf den Brückenbauwerken.

Regelquerschnitt der BAB A 3, Freie Strecke, RQ 36 (Dammlage):

RQ 36



Die Bankettbreiten mit 1,80 m (Bereich Lärmschutzwände 2,50 m) sind entsprechend an die gewählten passiven Schutzeinrichtungen angepasst. Die Bankette werden standfest mit einer Schotterbefestigung ausgebildet.

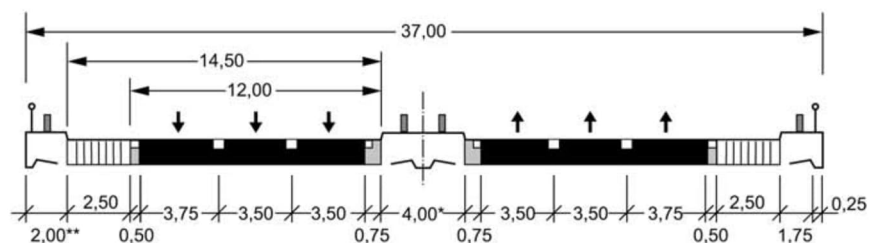
Querschnitt im Bereich der Anschlussstelle (Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen):

Die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen erhalten die gleiche Breite wie der danebenliegende Fahrstreifen mit 3,75 m zuzüglich eines 0,50 m breiten Randstreifens.

Die Breiten der Bankette werden mit 2,00 m vor der passiven Schutzeinrichtung ausgebildet, um Nothalte auf dem Bankett für Fahrzeuge zu ermöglichen (vgl. RAA Kapitel 6.4.3.1). Die Bankette werden um das erforderliche Maß der vorgesehenen passiven Schutzeinrichtung entsprechend auf 3,30 m verbreitert.

Regelquerschnitt Bereich Bauwerke, RQ 36 B:

RQ 36 B



Im Bereich der Bauwerke wird entsprechend des gewählten Querschnittes RQ 36 gemäß RAA für die Strecke ein RQ 36 B gemäß RAA vorgesehen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.4.2. Fahrbahnbefestigung

Fahrbahnbefestigung der BAB A 3

Gemäß RStO 12 ergibt sich für die durchgehende Fahrbahn der Autobahn die Belastungsklasse Bk100.

Fahrbahnbefestigung Rampen AS Hengersberg

Gemäß RStO 12 ergibt sich für die Rampen der AS Hengersberg die Belastungsklasse Bk32.

Fahrbahnbefestigung kreuzende Straßen

Gemäß RStO 12 ergeben sich für die kreuzenden Kreisstraßen DEG 46 Fischerdorf – Pankofen und DEG 42 Seebach – Niederalteich die Belastungsklassen Bk1,8 und Bk1,0.

Für die beiden Kreisstraßen wurden ebenfalls nach RStO 12 die Mindestdicken für einen frostsicheren Aufbau ermittelt. Bei der Ermittlung der Aufbaustärken wurde eine Frostempfindlichkeitsklasse F3 zur Festlegung des Ausgangswertes für die Bemessung des frostsicheren Oberbaus zu Grunde gelegt sowie die Mehr- oder Minderdicken berücksichtigt. Die Ermittlung des frostsicheren Fahrbahnaufbaus ergab einen Gesamtaufbau für beide Kreisstraßen von 70 cm. Es sind folgende Fahrbahnaufbauten vorgesehen:

DEG 46 Fischerdorf – Pankofen für Bk1,8

- 4 cm Asphaltdecke
- 16 cm Asphalttragschicht
- 50 cm Frostschuttschicht
- 70 cm frostsicherer Gesamtaufbau

DEG 42 Seebach – Niederalteich für Bk1,0

- 4 cm Asphaltdecke
- 14 cm Asphalttragschicht
- 52 cm Frostschuttschicht
- 70 cm frostsicherer Gesamtaufbau

Belastungsklassen der öffentlichen Feld- und Waldwege

Die Wirtschaftswege erhalten gemäß DWA 904 folgende Aufbauten:

- 5 cm Deckschicht ohne Bindemittel (DoB)
- 35 cm Schottertragschicht
- 40 cm Gesamtaufbau (ungebundene Befestigung)

oder

- 8 cm Asphalttragdeckschicht
- 25 cm Schottertragschicht
- 33 cm Gesamtaufbau (gebundene Befestigung)

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.4.3. Böschungsgestaltung

Der bestehende Autobahndamm der BAB A 3 weist eine bestehende Böschungsneigung von $\geq 1:2,8$ auf. Die neue Autobahn ist dabei im Bereich der symmetrischen Verbreiterung mit einer Böschungsneigung von ca. 1:2 weitestgehend auf dem bestehenden Autobahndamm aufgesetzt.

Die Böschungen werden mit Rasen begrünt und erhalten eine Bepflanzung entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung unter Einhaltung der RPS (Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, 2009).

4.4.4. Hindernisse in Seitenräumen

Die Ausstattung der Autobahn (Wegweisung, Schilderbrücken, Notrufsäulen) wird so errichtet, dass in den Seitenräumen keine ungesicherten Hindernisse entstehen.

Die Überführungsbauwerke im Streckenabschnitt sehen jeweils eine Mittelstütze im Mittelstreifen der Autobahn vor und werden durch entsprechende passive Schutzeinrichtungen gesichert.

Die erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen entlang der Strecke werden ebenfalls durch passive Schutzeinrichtungen gesichert.

Neupflanzungen von Bäumen werden nur hinter Schutzplanken oder in ausreichendem Abstand zur Fahrbahn vorgenommen.

4.5. Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Im Streckenabschnitt befinden sich zwei Knotenpunkte, welche die Autobahn mit dem übergeordneten und dem untergeordneten Netz verknüpfen.

- AK Deggendorf Nr. 110 bei ca. Bau-km 0+000
(Anschlüsse an Ein- und Ausfahrtrampen von und zur BAB A 92)
- AS Hengersberg Nr. 111 bei ca. Bau-km 9+400
(Rampen mit Anschlüssen an die B 533 und St 2126)

Die beiden Knotenpunkte liegen somit ca. 9,4 km voneinander entfernt. Dieser Abstand entspricht den heutigen Anforderungen an eine Fernautobahn nach RAA.

4.5.1. AK Deggendorf (Nr. 110)

Die BAB A 3 wird am Bauanfang des Streckenabschnittes an den jeweiligen Ein- und Ausfahrtrampen an den Bestand des jetzigen AK Deggendorf wie folgt angeschlossen:

Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau, Einfahrt von BAB A 92

Die Ausbildung der Einfahrtrampe auf die Hauptfahrbahn von der BAB A 92 erfolgt gemäß RAA mit dem Einfahrttyp „E 5-2“ mit anschließender Fahrstreifenaddition (3 Fahrstreifen) Richtung Passau.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Ausbildung der Einfahrtrampen im Rampensystem von der BAB A 92 erfolgt gemäß RAA mit dem Einfahrttyp „ER 2“.

Die baulichen Anschlüsse erfolgen jeweils für beide Zubringer von der BAB A 92 (Nord und Süd) in den bestehenden Rampenbereichen. In das AK Deggendorf wird dabei nicht direkt eingegriffen.

Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg, Ausfahrt Richtung BAB A 92

Die Ausbildung der Ausfahrtrampe von der Hauptfahrbahn zur BAB A 92 erfolgt gemäß RAA in Anlehnung an den Ausfahrttyp „A 4-2“ mit einer vorherigen Addition eines zusätzlichen Ausfahrtstreifens (4 Fahrstreifen). An der Inselfspitze werden 2 Fahrstreifen Richtung BAB A 92 ausgeleitet, so dass sich auf der BAB A 3 Richtung Nürnberg eine Fahrstreifenabstraktion (2 Fahrstreifen) ergibt.

Die Ausbildung der Ausfahrtrampen im Rampensystem zur BAB A 92 erfolgt gemäß RAA in Anlehnung an den Ausfahrttyp „AR 2“, aber mit zwei weggehenden Fahrstreifen Richtung BAB A 92.

Die baulichen Anschlüsse erfolgen jeweils für beide Ausfahrten zur BAB A 92 (Nord und Süd) in den bestehenden Rampenbereichen. In das AK Deggendorf wird dabei ebenfalls nicht direkt eingegriffen.

4.5.2. AS Hengersberg (Nr. 111)

Bedingt durch die symmetrische Verbreiterung der Autobahntrasse können die heutigen Rampenlagen beibehalten werden. Somit ergibt sich eine Anschlussstelle in Form eines „symmetrischen halben Kleeblatts“ (Bild 47, RAA 2008), entsprechend der heutigen Rampenlage.

Die Radien der Schleifenrampen der Anschlussstelle werden mit einem Radius von $R = 50 \text{ m}$ ($v = 40 \text{ km/h}$) ausgeführt. Die angepassten Tangentenrampen sind mit einem Radius von $R = 100 \text{ m}$ ($v = 50 \text{ km/h}$) und $R = 125 \text{ m}$ ($v = 60 \text{ km/h}$) trassiert.

Die Sichtfelder im Bereich der Einfahrt in die Autobahn (vgl. Bild 63 RAA 2008) sind eingehalten. Durch die richtlinienkonforme Ausarbeitung der Anschlussstelle (Grund- und Aufriss, Fahrbahnverbreiterungen, Bankette, etc.) ist eine sichere Befahrbarkeit gewährleistet.

Die Anschlussstelle erhält jeweils 250 m lange Ein- und Ausfahrtstreifen auf der BAB A 3. An der B 533 wird für den von Süden kommenden Rechtseinbieger auf die Autobahn der Abbiegefahrstreifen (Bestand: Ausfahrtkeil) um ca. 20 m verlängert.

4.6. Besondere Anlagen

Im Bereich des geplanten Streckenabschnittes der BAB A 3 befinden sich folgende Anlagen des ruhenden Verkehrs:

- Parkplatz Isarmündung, ca. Bau-km 3+500 Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau
- Parkplatz Griesweiher, ca. Bau-km 6+200 Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau
- Parkplatz Konsee, ca. Bau-km 6+200 Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Der Parkplatz Isarmündung wird im Zuge des Ausbaus der BAB A 3 zurückgebaut und rekultiviert.

Die Parkplätze Griesweiher und Konsee bleiben erhalten und werden als PWC-Anlagen (mit WC-Gebäude) ausgebaut. Die beiden Parkplätze erhalten jeweils im Bereich der Durchfahrts-gassen 5 zusätzliche LKW-Stellplätze. Durch die Maßnahme am Parkplatz Griesweiher wird ein Ersatz für den aufgelassenen Parkplatz Isarmündung an der Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau geschaffen. Die Aus- und Einfahrtsbereiche werden gemäß der RAA ausgeführt. Weitere Anlagen des ruhenden Verkehrs sowie Rast- und Nebenanlagen sind nicht vorhanden und zurzeit auch nicht geplant.

4.7. Ingenieurbauwerke

4.7.1. Brücken

Im Ausbaubereich befinden sich 13 Unter- und Überführungsbauwerke. Von den 13 Bauwerken werden 12 vollständig erneuert. Ein Überführungsbauwerk (BW 156 GVS/Industriestraße) kann im Zuge des Ausbaus vollständig erhalten bleiben. Die zu erneuernden Bauwerke werden an die heute geltenden Regeln angepasst.

BW 145/1, Brücke über einen Graben zum Saubach

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene Fahrbahnverbreiterung (südliche Verschiebung) macht eine Erneuerung des bestehenden Rohrdurchlasses DN 2.000 (Baujahr 1971) erforderlich. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von 11 m und einer lichten Höhe von 1,17 bis 2,00 m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 41,28 m geplant.

BW 146, Überführung der DEG 46

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene Fahrbahnverbreiterung (südliche Verschiebung) macht eine Erneuerung des 1974 hergestellten, bestehenden Überführungsbauwerkes erforderlich. Das neue Bauwerk wird als Dreifeldbauwerk über die BAB A 3 sowie über den Saubach geplant. Das Bauwerk ist mit einer lichten Weite von 67,25 m und einer lichten Höhe von $\geq 4,70$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 11,80 m geplant.

BW 146/1, Brücke über einen Graben zum Saubach

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene Fahrbahnverbreiterung (südliche Verschiebung) macht eine Erneuerung des bestehenden Rohrdurchlasses DN 2.000 (Baujahr 1971) erforderlich. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von 11 m und einer lichten Höhe von 3,30 bis 5,50 m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 54,05 m geplant.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

BW 147, Brücke über die Donau

Die Nachrechnung hat ergeben, dass die bestehende Donauquerung (Baujahr 1970 bis 1975) bestehend aus der Vorlandbrücke (Hohlkastenbrücke) und der Strombrücke (Schrägseilbrücke) statisch nicht für einen 6-streifigen Ausbau mit einer Breite zwischen den Geländern von mindestens 37,0 m ertüchtigt werden kann. Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 (Fahrbahnverbreiterung mit südlicher Verschiebung der Trasse, Herstellung Bauwerk neben Bestand) sowie der immer schlechter werdende Zustand, einhergehend mit kostenintensiven Bestandserhaltungsmaßnahmen, macht einen Neubau der bestehenden Donaubrücke zwingend erforderlich.

Zwangspunkte

Die lichte Höhe zwischen dem für die Dimensionierung relevanten Haut Niveau Navigable (HNN), welcher circa 45 cm über dem höchsten Schiffwasserstand (HSW) liegt und der Tragwerksunterkante, muss für die Schifffahrt auf der Donau mindestens 8,0 m betragen. Damit dieser Lichtraum ohne Einschränkungen für die Schifffahrt auch während der Bauzeit gewährleistet werden kann, muss ein zusätzlicher Raum von ca. 2,0 bis 2,3 m für eine abgehängte Rüstung freigehalten werden, so dass die lichte Höhe zwischen HNN und Tragwerksunterkante im Endzustand ca. 10,0 bis 10,3 m beträgt.

Pfeiler im Flussfeld wurden von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im Umfeld des Hafens Deggendorf und der Donauschleife vor allem aus Gründen der Sicherheit für die Schifffahrt grundsätzlich abgelehnt. Die Stützweite der Brücke über die Donau und somit auch die Konstruktionshöhe des Überbaus im Bereich der Donau sind damit fixiert.

Um die Abflusssituation bei Hochwasser nicht zu verschlechtern sollen aus hydraulischen Gründen sowohl die neuen Pfeiler der Strombrücke als auch die der Vorlandbrücke in Lage und Richtung an den Bestand angepasst werden. Damit können die großen lichten Weiten der Brückenfelder nicht reduziert werden. Auch die statisch schwierige große Schiefe der Brücke kann aus diesen Gründen nicht verringert werden.

Bauweisen

Diese Zwangspunkte führen dazu, dass viele Varianten in der Bauweise ausgeschlossen werden mussten.

- Die Variante Deckbrücke mit Strompfeiler scheidet aus, weil damit die Anforderungen an eine verkehrssichere Schifffahrt nicht erfüllt werden können.
- Die Variante Deckbrücke ohne Strompfeiler scheidet aus, weil bei der sehr großen Stützweite die Konstruktionshöhe mindestens 7,0 m betragen würde. Die Gradienten müsste um mindestens 3,0 m angehoben werden. Diese Anhebung der Gradienten

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

würde zu wesentlich größeren Flächenverlusten bei den FFH-Gebieten beidseits der BAB A 3 führen.

- Eine Bogenbrücke ohne Flusspfeiler scheidet vor allem wegen der großen Gesamtlänge und der großen Schiefe aus. Diese Randbedingungen führen zu einem großen Aufwand beim Einschwimmen und der Montage der Brückenbögen und somit auch zu erhöhten Herstellungskosten.
- Fachwerkbrücken ohne Flusspfeiler haben die gleichen Nachteile wie Bogenbrücken ohne Flusspfeiler. Darüber hinaus ist bei dieser Bauweise der Inspektions- und Wartungsaufwand größer.
- Bei einer 2-hüftigen Schrägseilbrücke mit je zwei Pylonen für jeden Überbau müsste der Abstand zwischen den beiden Überbauten ca. 18 m betragen. Diese Bauweise führt damit auch zu einem größeren Flächenverlust beim FFH-Gebiet südlich der BAB A 3.

Gewählte Bauweise

Bei einer 1-hüftigen Schrägseilbrücke beträgt in Abhängigkeit von der Anordnung der Pylone der Abstand zwischen den Überbauten zwischen 12 m und 18 m. Der Flächenverlust beim angrenzenden FFH-Gebiet kann damit minimiert werden. Darüber hinaus entspricht diese Bauweise auch dem gewohnten landschaftsbildprägenden Bild der Bestandsbrücke.

Insgesamt am verträglichsten ist eine 1-hüftige Schrägseilbrücke mit Pylon in Fahrtrichtung Passau auf der Seite Deggendorf (links der Donau) und Pylon in Fahrtrichtung Nürnberg auf der Seite Fischerdorf (rechts der Donau). Der Abstand der Überbauten kann damit auf 12 m reduziert werden und die Pylone werden jeweils auf der Seite errichtet, bei der die Eingriffe in das FFH-Gebiet südlich der BAB A 3 bzw. in den Hochwasserabfluss der Donau am geringsten sind.

Untersuchung Hochwasserabfluss durch die WIGES (ehem. RMD Wasserstraßen GmbH)

Die damalige RMD Wasserstraßen GmbH wurde von der damaligen Autobahndirektion Südbayern beauftragt, anhand hydraulischer Untersuchungen nachzuweisen, dass der Ausbau der BAB A 3 zu keinen signifikanten Wasserspiegelanhebungen bei Hochwasser führt. Der Nachweis erfolgt bei einem donaubetonten hundertjährlichen Hochwasserereignis (HQ₁₀₀). Anhand ungestörter Abflussverhältnisse, d.h. ohne Pfeiler, wurde eine mögliche Optimierung der Lage der Pfeiler im Ausbauzustand untersucht. Für die Untersuchungen wurden die Maßnahmen des Donauausbaus und des Hochwasserschutzes sowohl für den Teilabschnitt 1 zwischen Straubing und Deggendorf als auch den Teilabschnitt 2 zwischen Deggendorf und Vilsbiburg als umgesetzt angesehen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Zusammenfassend konnte anhand der Ergebnisse aus den vorliegenden Untersuchungen und Berechnungen nachgewiesen werden, dass der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg zu keinen signifikanten Wasserspiegelanhebungen bei einem hundertjährlichen Hochwasserereignis (HQ_{100}) führt.

Sowohl für die Planungszustände, hier Bauphase 1 für die Errichtung der Donaubrücke in Fahrtrichtung Passau und Bauphase 2 in Fahrtrichtung Nürnberg, als auch für den Endzustand sind im Rahmen der Rechengenauigkeit des Strömungsmodells bei HQ_{100} keine Wasserspiegelanhebungen zu erwarten.

Aufgrund der derzeitigen Pfeilerstellung des Pylonpfeilers am linken Donauufer zur bestehenden Hochwasserschutzmauer werden am oberwasserseitigen Brückenfeld erhöhte Fließgeschwindigkeiten von 2,3 m/s prognostiziert.

Die Veränderungen des Retentionsvolumens wurden durch die Gegenüberstellung von Volumen Auftrag und Abtrag mit Hilfe der digitalen Geländemodelle ermittelt. Als Basis dienten die hydraulischen Berechnungsmodelle von Bestand und Planung. In den hydraulischen Modellen waren im Abflussquerschnitt alle hydraulisch relevanten baulichen Änderungen enthalten. Bei den Berechnungen ergab sich im Ergebnis ein Retentionsraumverlust von 6743 m³. Dieser wird durch Abgrabung des vorhandenen Autobahndammes im Bereich geplanter Rückbau Parkplatz „Isarmündung“ komplett ausgeglichen.

Die neue Donauquerung wird analog zum Bestand wieder in Vorland- und Strombrücke aufgeteilt.

Die neue Vorlandbrücke mit 2 Teilbauwerken wird als Stahlverbundbrücke mit lichten Weiten von 391 m und 240 m (2 Teilbauwerke) und einer lichten Höhe von $\geq 4,00$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 2 x 18,10 m geplant.

Die neue Strombrücke bestehend aus 2 Teilbauwerken wird als 1-hüftige Schrägseilbrücke mit lichten Weiten von 582 m und 536 m (2 Teilbauwerke) und einer lichten Höhe von 10,30 m (ü. Donau) und 5,76 m (ü. HW-Schutzdamm) sowie einer Breite zwischen den Geländern von 2 x 18,10 m geplant.

Die Ausrichtung der Pfeiler der neuen Donaubrücke orientiert sich am Bestand und an der Fließrichtung der Donau. Der Uferpfeiler für die Fahrtrichtung Passau wird am rechten Donauufer auf den minimal erforderlichen Platzbedarf begrenzt und verringert so den Konflikt mit dem sehr wertvollen Lebensraum im Mündungsbereich der „Alten Isar“. Nach Berechnung der RMD verändert sich der Hochwasserabfluss im Vergleich zum Bestand nicht signifikant.

Die Kollisions- und Barrierewirkung der neuen Brückenkonstruktion auf Vögel insbesondere in Hinblick auf den Arten- und den europäischen Gebietsschutz wurde untersucht. Allein aufgrund der Dimensionierung der Seile in einer Dicke von 32 bis 45 cm sind keine Kollisionen

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

mit Vögel zu erwarten, d. h. das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke ist gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten vernachlässigbar.

Eine nächtliche Beleuchtung der Brücke lockt eher Insekten, Fledermäuse und Vögel an und ist daher nicht vorgesehen.

Zum Schutz der Schifffahrt auf der Donau vor herabfallenden Gegenständen werden auf den Brückenkappen über der Donau Absturzsicherungen mit einer Höhe von 2,00 m errichtet.

Auf der Nordseite der Donaubrücke wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m angeordnet.

Zur Vermeidung betriebsbedingter Beeinträchtigungen der FFH- und SPA- Gebiete wird auch auf der Südseite der Donaubrücke eine zusätzliche Immissionsschutzeinrichtung (Irritations- und Kollisionsschutz) mit einer Höhe von 2 m vorgesehen.

BW 148, Unterführung Radweg (Fähre)

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene Fahrbahnverbreiterung (südliche Verschiebung) macht eine Erneuerung des 1975 hergestellten, bestehenden Bauwerkes (1-feldriges Stahlwellrohr) erforderlich. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von 3,50 m und einer lichten Höhe von $\geq 2,50$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 36,60 m geplant.

BW 149, Überführung öFW Seebach

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene Fahrbahnverbreiterung (südliche Verschiebung) macht eine Erneuerung des 1971 hergestellten, bestehenden Überführungsbauwerkes (Plattenbalkenbrücke) erforderlich. Das neue Bauwerk wird als Zweifeldbauwerk über die BAB A 3 geplant. Das Bauwerk ist mit einer lichten Weite von 51,80 m und einer lichten Höhe von $\geq 4,70$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 6,00 m geplant.

BW 150, Brücke über das Donaualtwasser

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene symmetrische Fahrbahnverbreiterung macht eine Erneuerung des 1971 hergestellten, bestehenden Rohrdurchlasses (Stahlfertigteile LH = 4,03 m und LB 4,03 m) erforderlich. Das neue Bauwerk mit einer lichten Weite von 20 m und einer lichten Höhe von 2,24 bis 4,24 m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 36,60 m geplant.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

BW 151, Überführung der DEG 42

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene symmetrische Fahrbahnverbreiterung macht eine Erneuerung des 1971 hergestellten, bestehenden Überführungsbauwerkes (Plattenbalkenbrücke) erforderlich. Das neue Bauwerk als Zweifeldbauwerk über die BAB A 3 geplant. Das Bauwerk ist mit einer lichten Weite von 53 m und einer lichten Höhe von $\geq 4,70$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 10,10 m geplant.

BW 152, Brücke über den Mühlbach und einen öFW

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene symmetrische Fahrbahnverbreiterung macht eine Erneuerung des 1971 hergestellten, bestehenden Bauwerkes (geschlossenes Rahmenbauwerk) erforderlich. Das neue Bauwerk wird Zweifeldbauwerk mit einer lichten Weite von 6,50 m/10 m und einer lichten Höhe von $> 3,60$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 36,60 m geplant.

BW 153, Unterführung öFW Niederalteich

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene symmetrische Fahrbahnverbreiterung macht eine Erneuerung des 1971 hergestellten, bestehenden Bauwerkes (Plattenbrücke) erforderlich. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von 6,50 m und einer lichten Höhe von $> 4,50$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 36,60 m geplant.

BW 154, Brücke über die Hengersberger Ohe und die B 533

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene symmetrische Fahrbahnverbreiterung macht eine Erneuerung des 1973 hergestellten, bestehenden Bauwerkes (4-feldrige Plattenbrücke) erforderlich. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von ca. 134 m und einer lichten Höhe von $> 4,70$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 38,60 m geplant.

BW 155, Brücke über die GVS Donaustraße

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundene symmetrische Fahrbahnverbreiterung macht eine Erneuerung des 1971 hergestellten, bestehenden Bauwerkes (Plattenbrücke) erforderlich. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von ca. 10,50 m und einer lichten Höhe von $> 4,70$ m sowie einer Breite zwischen den Geländern von 39,10 m geplant.

BW 156, Überführung GVS / Industriestraße

Es sind keine Anpassungen erforderlich. Das bestehende Bauwerk bleibt erhalten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.7.2. Stützbauwerke

Östlich des Widerlagers der Donauquerung ist an der Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau eine Stützwand in Verlängerung der Flügelwand (Donaubrücke) mit einer Länge von ca. 290 m geplant. Durch die Anordnung der Stützwand können zusätzliche Eingriffe südlich der BAB A 3 in das FFH-Gebiet und in den Retentionsraum der Donau vermieden sowie der bestehende Hochwasserschutz erhalten bleiben. Die Stützwand wird eine Höhe von > 4,0 m aufweisen und zusätzlich durch den Autobahndamm zum Teil eingeschüttet sein.

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km von - bis	Länge (m)	Höhe (m)
04.2.014	Stützwand südlich der BAB A 3 am westlichen Widerlager der Strombrücke	ca. 2+900 – 3+190	ca. 290	≥ 4,00

4.8. Lärmschutzanlagen

Eine Übersicht über die beim 6-streifigen Ausbau erforderlichen Lärmschutzanlagen gibt nachfolgende Tabelle:

Lärmschutzanlage	Bezeichnung	Bau-km von - bis	Länge (m)	Höhe über Gradienten (m)
01.2.001	Lärmschutzwand	0+064 – 0+216	152	2,0 – 4,5
01.2.002	Lärmschutzwand	0+216 – 1+583	1.367	6,0
02.2.006	Lärmschutzwand	1+583 – 1+633	50	5,5 – 3,5
03.2.008	Lärmschutzwand	1+633 – 1+936	303	3,0
03.2.012	Lärmschutzwand auf der Donaubrücke	1+936 – 2+822	886	3,0
03.2.013	Lärmschutzwand mit -wand	2+822 – 3+246	424	4,5
04.2.015	Lärmschutzwand	3+246 – 3+769	523	4,0
05.2.018	Lärmschutzwand mit -wand > siehe A6.1	4+251 – 5+540	1.289	9,0
06.2.020	Lärmschutzwand	5+540 – 5+850	310	6,0
07.2.023	Lärmschutzwand	6+157 – 6+307	150	4,5
07.2.024	Lärmschutzwand	6+157 – 6+307	150	4,5
09.2.027	Lärmschutzwand	7+721 – 9+073	1.352	6,0
09.2.029	Lärmschutzwand	8+386 – 9+233	847	5,0
10.2.032	Lärmschutzwand	9+073 – 9+446	373	5,0
10.2.033	Lärmschutzwand	9+233 – 9+319	86	6,0
10.2.034	Lärmschutzwand	9+329 – 9+392	63	6,0
10.2.035	Lärmschutzwand	9+333 – 10+556	1.233	6,0
10.2.036	Lärmschutzwand	9+431 – 9+516	85	5,0
10.2.037	Lärmschutzwand	9+452 – 10+309	857	5,0
11.2.039	Lärmschutzwand	10+309 – 10+556	247	3,0

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen (Personennahverkehr, Eisenbahn usw.) sind von der Maßnahme nicht betroffen. Der Streckenabschnitt der BAB A 3 führt östlich der Donau, südlich am vorhandenen Hafen Deggendorf vorbei. Der Hafen Deggendorf bleibt aber von der Straßenausbaumaßnahme weitestgehend unberührt.

4.10. Leitungen

Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Fernmeldeleitungen werden soweit nötig den neuen Erfordernissen angepasst.

Eine Übersicht über die vorhandenen Leitungen im Planungsabschnitt gibt nachfolgende Tabelle:

Lfd-Nr.	Bau-km von-bis	Leistungsart	Versorgungsunternehmen	Maßnahmen
01.4.001	0+425	Fernwasserleitung	Wasserversorgung Bayerischer Wald	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
01.4.002	0+253 bis 10+959	LWL / FM-Kabel der BAB A 3	Bundesrepublik Deutschland	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
02.4.003	0+870	Fernmeldekabel	Stadtwerke Deggendorf	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
02.4.004	0+870	20 kV Erdkabel	Stadtwerke Deggendorf	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
02.4.005	0+880	LWL-Kabel	Stadtwerke Deggendorf	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
02.4.006	1+275	110 kV- Leitung	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst..
02.4.007	1+690	20 kV-Erdkabel	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
03.4.008	2+685 bis 2+850	20 kV-Erdkabel	Stadtwerke Deggendorf	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
04.4.009	2+953 bis 5+553	Abwasserdruckleitung DN 200	Stadt Deggendorf	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
07.4.010	5+745	20 kV-Leitung	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
07.4.011	6+430 bis 6+810	20 kV-Erdkabel	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
08.4.012	7+050 bis 8+700	20 kV-Erdkabel	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

09.4.013	8+885	20 kV-Leitung	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
10.4.014	8+930	Fernwasserleitung	Wasserversorgung Bayerischer Wald	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
10.4.015	9+655	Erdgasleitung DN 100	Ferngas-Nordbayern GmbH	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
10.4.016	9+675	Mitteldruckrohrleitung	Bayernwerk AG	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
10.4.017	9+700	20 kV-Erdkabel	Markt Hengersberg	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
11.4.018	10+125	20 kV-Erdkabel	Gemeindliche Werke Hengersberg	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
11.4.019	10+435	20 kV-Erdkabel	Gemeindliche Werke Hengersberg	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
11.4.020	10+440	Wasserleitung DN 250	Markt Hengersberg	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.
11.4.021	10+540	Fernmeldekabel	Telekom	Die Anlage wird, soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.

Die Regelungen zur Anpassung der Leitungen und zur Kostentragung sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) aufgeführt.

4.11. Baugrund/Erdarbeiten

Bauwerke

Für alle Bauwerke wurde eine baugrundtechnische Beurteilung, basierend auf der Grundlage von vorhandenen Unterlagen (vorhandene Bohrprofile für den Bau der bestehenden Brücken, Pfahlprobelastungen, Schichtenpläne, geologische Übersichtskarten usw.) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser baugrundtechnischen Beurteilung bildeten die Grundlagen für die Erstellung der Bauwerksunterlagen für die Brücken hinsichtlich der Entwicklung bzw. Annahme einer Gründungskonzeption sowie für eine statische Vorbemessung.

Strecke

Um eine Abschätzung bezüglich des vorhandenen Straßendamms der BAB A 3 durchführen zu können, wurden im Streckenabschnitt fünf Baggerschürfen abgeteuft. Die Baggerschürfen dienten dabei der Erkundung des Untergrunds unter bautechnischen Aspekten und auch hinsichtlich eventuell vorliegender Altlasten.

Im Untersuchungsbereich ist mit jüngeren und älteren Aueablagerungen der Donau in Form von Schluffen und Feinsanden zu rechnen. Im Bereich unmittelbar östlich der Donau (Hafen

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Deggendorf) sowie im gesamten Bereich des Straßendamms ist mit Auffüllungsböden unterschiedlicher Genese und Zusammensetzung zu rechnen.

Oberflächlich ist im Bereich des Straßendamms mit einer mehrere Dezimeter mächtigen Mutterbodenauflage (Homogenbereich O) zu rechnen.

Der bei den Felderkundungen angetroffene Untergrund kann nach den derzeitigen Erkenntnissen in folgende Bodenschichten eingeteilt werden:

Bodenschicht 1 – sandiger Kies

Unter einer 30 cm mächtigen Mutterbodenauflage (Homogenbereich O) wurden im Anschlussbereich des linken Isardeichs an dem Straßendamm im oberen Bereich des Bahndamms Auffüllungsböden in Form von sandigen Kiesen aufgeschlossen. Gemäß der örtlichen Bodenansprache sowie dem Laborergebnis können die aufgeschlossenen grau gefärbten, grobkörnigen Böden den intermittierend gestuften Kiesen zugeordnet werden.

Bodenschicht 2 – sandige, kiesige Tone

Unter einer 5 cm mächtigen Mutterbodenauflage wurden im Anschlussbereich zum Widerlager der bestehenden Brücke am nördlichen Böschungsfußbereich Auffüllungsböden in Form von feinsandig kiesigem Ton aufgeschlossen. Gemäß der örtlichen Bodenansprache sowie dem Laborergebnis weisen die graubraun gefärbten Böden steife Konsistenzen und unterschiedliche Anteile von Fein- und Grobkorn auf.

Bodenschicht 3 – Felszersatz

Mit den Aufschlüssen SCH 3 bis SCH 5 im Bereich nördlich der Donau wurden an der nördlichen Böschung des Autobahndamms Auffüllungsböden in Form von tonig schluffigen Sanden und Kiesen erkundet. Bei den anstehenden Böden handelt es sich um aufgefüllte Zersatzböden des kristallinen Grundgebirges. Im Zuge der Aufschlüsse wurden Einlagerungen von Steinen und Blöcken mit Kantenlängen bis zu 35 cm festgestellt.

Frostempfindlichkeit, Frosteinwirkungszonen, Wasserverhältnisse

Anhand der angetroffenen Böden aus den lokalen Untersuchungen des Autobahndammes wird der Streckenabschnitt der BAB A 3 der Frostempfindlichkeitsklasse F3 zugeordnet. Der Streckenabschnitt befindet sich gemäß der Karte für Frosteinwirkungen für Deutschland M 1:750.000 in der Frosteinwirkungszone II.

Mit den durchgeführten Bodenaufschlüssen wurde kein Schicht-/ Grundwasser aufgeschlossen. Jahreszeitlich bedingt ist lediglich mit unterschiedlich stark laufenden Oberflächen- und Niederschlagswässern zu rechnen.

Aufgrund der Lage im Überflutungsbereich der Donau ist im Hochwasserfall mit Grundwasserständen über GOK zu rechnen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Erdbebenzone

Gemäß der Karte für Erdbebenzonen liegt der Planungsabschnitt BAB A 3 außerhalb von Erdbebenzonen.

Erdfallgefahr, Senkungszone, Bergbau

Gefährdungspotentiale des bestehenden Baugrundes hinsichtlich Rutsch- und Erdfallgefahr, durch Senkungszone oder durch angrenzenden Bergbau sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Im weiteren Planungsverlauf sind entsprechende Untersuchungen im Rahmen eines geotechnischen Bodengutachtens erforderlich.

Störungen durch altlastenverdächtige Flächen, Verfüllungen

Im Bereich des Streckenabschnittes der BAB A 3 sind zum jetzigen Zeitpunkt keine altlastenverdächtigen Flächen bekannt.

Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz

Der Umfang der abzutragenden Erdmassen innerhalb der Baustrecke beträgt ca. 89.000 m³. Dem gegenüber steht ein zusätzlicher Bedarf für die Dammverbreiterung der südlichen Verschiebung und für die Bereiche der symmetrischen Verbreiterung sowie für die Lärmschutzwälle in Höhe von ca. 330.000 m³.

4.12. Entwässerung

Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt entsprechend den heutigen Anforderungen mit dem Ziel einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen.

Soweit möglich wird anfallendes Niederschlagswasser der Fahrbahn in den Dammbereichen breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens der belebten Oberbodenzone versickert.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden alle Straßenentwässerungseinrichtungen im Ausbaubereich neu erstellt bzw. an die neuen Erfordernisse angepasst.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Für die Maßnahme werden folgende Einleitstellen vorgesehen:

Ort	Einleitung
von Regenklärbecken 1 (Bau-km 1+915)	Graben zwischen Schöpfwerk Fischerdorf und Alte Isar (bei Bau-km 1+945)
von Regenklärbecken 2 (Bau-km 3+387)	Donau (bei Bau-km 3+399)
von Regenklärbecken 3 (Bau-km 9+060)	Hengersberger Ohe / Einmündung Augraben (bei Bau-km 9+096)

Niederschlagswasser, das nicht geregelt einer Vorflut übergeben werden kann, wird lokal über Sickergräben flächig entwässert. Hierfür werden bestehende Versickerungsgräben geometrisch gemäß Nachweisführung nach Arbeitsblatt DWA-A 138 für Häufigkeit von $n = 0,2$ an die neuen Erfordernisse angepasst.

Im Bereich des Saubachs mit vorhandenem Zufluss zum Schöpfwerk Fischerdorf, westlich der Donau werden zur Abflussentschärfung (südlich der Autobahn) neue Versickerungsgräben angeordnet. Das Schöpfwerk Fischerdorf wird dadurch nicht mehr durch erhöhte Abflussmengen der Autobahn belastet. Beim Anschluss der Fahrbahn und der Rampen am AK Deggendorf wird durch die verlängerten Verflechtungsbereiche das Niederschlagswasser über Straßenabläufe und Sammelleitungen gefasst und ebenfalls dem neuen Versickerungsgraben südlich der Autobahn zugeführt.

Zum Teil bestehende Vorflutgräben am Böschungsfuß des Autobahndamms können gemäß Nachweisführung (RAS-Ew 2005) nach dem 6-streifigen Ausbau und der Verbreiterung der Autobahn weiter genutzt werden.

Vor Einleitung in den Vorfluter (Graben zwischen Schöpfwerk Fischerdorf und Alte Isar) werden gemäß Merkblatt M 153 ein Regenklärbecken mit Leichtflüssigkeitsrückhalt sowie ein Bodenfilterbecken mit Rückhaltelamellen vorgesehen. Das Regenklärbecken 1 wird für eine kritische Regenspende von mindestens 45 l/(s*ha) bemessen. Hier wird das Niederschlagswasser der Vorlandbrücke sowie einem Teilstück der Donaubrücke von Bau-km 1+949 bis 2+514 entwässert.

Vor Einleitung in die Vorfluter Donau und Hengersberger Ohe werden gemäß Merkblatt DWA-M 153 Regenklärbecken mit Leichtflüssigkeitsrückhalt vorgesehen. Die Regenklärbecken 2 und 3 sind für eine kritische Regenspende von mindestens 15 l/(s*ha) bemessen.

Zum Regenklärbecken 2 (Vorfluter Donau) wird das anfallende Niederschlagswasser von der Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg von Bau-km 2+514 bis 3+240 sowie von der Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau von Bau-km 2+514 bis 3+189 geführt.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Zum Regenklärbecken 3 (Vorfluter Hengersberger Ohe) wird das anfallende Niederschlagswasser der BAB A 3 beider Richtungsfahrbahnen im Bereich der Ohebrücke von Bau-km 9+085 bis 9+230 geführt.

Ab ca. Bau-km 4+223 bis ca. Bau-km 5+850 steht keine geeignete Vorflut zur Verfügung. Die Autobahngradienten weisen nur minimale Längsneigungen auf und verläuft ziemlich geländenah. Der Querschnitt der Autobahn weist ein Dachprofil auf und wird zudem südlich der Autobahn durch einen bestehenden Hochwasserdamm und nördlich der Autobahn durch einen neuen Lärmschutzwall eingefasst. Das anfallende Niederschlagswasser der Richtungsfahrbahnen Nürnberg – Passau (Bau-km 4+252 bis 5+850) und Passau – Nürnberg (4+223 bis 5+427) wird über Sickermulden und Querleitungen (DN 400) in regelmäßigen Abständen in einen neuen Versickerungsgraben hinter dem Lärmschutzwall nördlich der Autobahn geführt. Der Versickerungsgraben wird nach dem Arbeitsblatt DWA-A 138 für ein 5-jähriges Regenereignis ($n = 0,2$) bemessen.

Zur Entwässerung des Planums werden Sickerleitungen verlegt.

4.13. Straßenausstattung

Die BAB A 3 erhält im Ausbaubereich einschließlich Anschlussstelle eine Grundausrüstung mit Wegweisung, Markierung, StVO-Beschilderung und passiven Schutzeinrichtungen. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Schutzeinrichtungen

Im Mittelstreifen der BAB A 3 sind passive Schutzeinrichtungen aus Beton der Stufe „H2“ (wenn möglich hinterfüllt) vorgesehen. In allen anderen Bereichen und bei den sonstigen Straßen und Wegen sind passive Schutzeinrichtungen aus Stahl geplant.

Blend- und Wildschutzeinrichtungen

Die auf der Donaubrücke vorgesehene Betongleitwand dient gleichzeitig als Blendschutz für die Donau und ihre Aue.

Der beidseitige Wildschutzzaun zwischen der Donaubrücke bis zur Hengersberger Ohe-Brücke dient auch als Wildschutzeinrichtung, um wanderndes Wild in geeignete Querungsbauwerke unter der BAB A 3 zu leiten.

Bepflanzung

Die Bepflanzung erfolgt nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan. Eine Bepflanzung des Mittelstreifens ist nicht vorgesehen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1. Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Bestand

Wesentliches Schutzziel für den Menschen ist der Erhalt oder die Wiederherstellung gesunder Lebensbedingungen. Betrachtet werden hierzu die Bereiche:

- Wohnen und Wohnumfeld
- Erholungspotenzial und Erholungseignung

Wohnen und Wohnumfeld

Das Umfeld der BAB A 3 ist bereits jetzt sehr stark durch Lärm vorbelastet. Bezüglich Wohnen und Wohnumfeld sind die Ortsbereiche von Fischerdorf im Westen, von Deggenau, Halbmeile und Seebach nördlich der BAB A 3, von Niederalteich südlich der BAB A 3 sowie von Hengersberg beidseitig der BAB A 3 näher zu betrachten. Besonders nah, bis in den 200 m Abstand von der BAB A 3, reichen Gewerbegebiete im Bereich von Fischerdorf, Donauhafen und Hengersberg an die BAB A 3 heran. Weiterhin liegen auch Siedlungsteile von Deggenau und Halbmeile in dieser stärker durch Lärm vorbelasteten Zone.

Erholungspotenzial und Erholungseignung

Bereiche mit sehr hoher und regionaler Erholungseignung sind das Mündungsgebiet der Isar südlich der Donau und der Baggersee direkt südlich von Seebach in der Altwasserschleife der Alten Donau.

Überregionale Bedeutung erlangt der Donau-Radweg, der zwischen dem Donauhafen und Seebach direkt nördlich der BAB A 3 entlang führt (auch Wanderweg gemäß Landschaftsplan Stadt Deggendorf). Im selben Abschnitt verläuft südlich der BAB A 3 am Donauufer ein Wanderweg (gemäß Landschaftsplan Stadt Deggendorf). Weiterhin führt der Isar-Radweg von Plattling nach Deggendorf auf der Altholzstraße DEG 46 über die BAB A 3.

Die Nahbereiche der BAB A 3 werden aufgrund der hohen Lärmbelastung von Erholungssuchenden eher gemieden. Einzig das Donauufer zwischen Donauhafen und Seebach hat trotz der hohen Lärmbelastung aufgrund seiner hohen Attraktivität als Gewässer eine gewisse Attraktivität für Angler und Erholungssuchende, die eher Menschenansammlungen meiden (lokale Bedeutung).

Umweltauswirkungen

Anlagebedingt sind keine Eingriffe oder Auswirkungen auf Siedlungsbereiche oder Erholungsgebiete gegeben. Die umliegenden Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete werden durch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen gemäß den geltenden Richtlinien vor Lärm deutlich besser geschützt als dies derzeit der Fall ist. Darüber hinaus wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

verwendet, der den Verkehrslärm gegenüber dem Ist-Zustand spürbar vermindert, so dass auch in Bereichen ohne Lärmschutz eine Verringerung des Verkehrslärms eintreten wird.

Eine Verschattung von relevanten Wohn- und Freiräumen durch Lärmschutzwände oder Brückenneubau ist aufgrund der Entfernung der Wohnbereiche und Erholungsgebiete nicht gegeben.

Betriebsbedingt wird eine Verbesserung des Verkehrsflusses angestrebt, die zusätzlich zu einer Entlastung der verkehrsbedingten Wirkungen beitragen wird. Eine relevante Verkehrserhöhung ist nicht gegeben, so dass diesbezügliche nachteilige Umweltwirkungen durch Schadstoffe, optische Störungen durch Fahrzeugbewegung und Licht nicht zu erwarten sind.

Baubedingte Wirkungen können sich durch Baustellenverkehr und Baulärm ergeben.

Wohnen und Wohnumfeld

- Die zusätzlichen Lärm- und Abgasemissionen in der Bauphase werden gegenüber der hohen Vorbelastung der BAB A 3 als gering und unerheblich eingestuft.
- Die Baumaßnahmen für den Streckenausbau und für kleine Brückenbauwerke werden grundsätzlich von der Autobahn aus angedient, so dass kein erheblicher Baustellenverkehr auf Nebenstraßen und durch Ortschaften oder kleine Ansiedlungen zu erwarten ist.
- Für die größeren Brückenbauwerke der Kreisstraße DEG 42 und 46 und der Hengersberger Ohebrücke mit B 533 sowie der AS Hengersberg werden die Andienungen über die jeweilige Kreisstraße DEG 42 und 46 und über die Bundesstraße B 533 erfolgen, so dass hier bereits stärker befahrene Straßenverbindungen genutzt werden können. Für die Donaubrücke ist eine Zufahrt zum Widerlager West von der Kreisstraße DEG 46 aus über Feldwege südlich und nördlich der BAB A 3 außerhalb von Siedlungsbereichen möglich. Die Zufahrt zum Widerlager Ost kann über Wegeverbindungen randlich des Donauhafens bewerkstelligt werden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht gegeben.

Erholungspotenzial und Erholungseignung

- Die wertvollen Erholungsbereiche im Gebiet der Isarmündung sind von den Baumaßnahmen nur unwesentlich betroffen, da sie mindestens 250 m weit entfernt sind.
- Das Erholungsgebiet am Baggersee südlich von Seebach liegt nahe an der Autobahn, so dass sich durch Überlagerungen von Baulärm und Verkehrslärm geringfügige zusätzliche Störungen ergeben können, die aufgrund der hohen Vorbelastung als gering und unerheblich eingestuft werden. Die sichtschtzenden Gehölzbestände zwischen See und BAB A 3 werden erhalten.
- Mögliche Beeinträchtigungen können sich für den überregionalen Donauradweg vorübergehend in der Bauphase ergeben, da die Radwegtrasse direkt nördlich der BAB A 3 zwischen Seebach und dem Donauhafen als Baustraße verwendet wird. Hierfür

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

wird in der Bauphase ein geeignetes Schutzkonzept für die Radfahrer erarbeitet. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist der Radweg wieder wie bisher nutzbar und verläuft auf einer Teilstrecke von rd. 1,3 km hinter einem neuen Lärmschutzwall mit deutlich besserer Lärmabschirmung gegenüber der Autobahn.

- Für den Isar-Radweg auf der Altholzstraße DEG 46 wird in der Bauphase der Brücke eine geeignete Alternativroute geschaffen.

Auf die Erholungseignung, hier insbesondere den Donauradweg sind in der Bauphase vorübergehende geringe Beeinträchtigungen anzunehmen, die durch ein geeignetes Verkehrskonzept für Bauverkehr und Radfahrer gemindert werden.

5.2. Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bestand

Das Plangebiet in der Donauaue besteht aus drei in ihrer Bedeutung für die Natur unterschiedlichen Untereinheiten (Planungsbereiche D1 bis D3).

Der westliche Teil (Planungsbereich D1) zwischen dem AK Deggendorf und der Donaubrücke ist nördlich der BAB A 3 durch intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Ortsbereiche von Fischerdorf mit Wohn- und Gewerbebebauung gekennzeichnet. Der direkt am Böschungsfuß der Autobahn verlaufende Saubach bildet hier ein wesentliches Habitatslement für stark gefährdete Pflanzenarten wie den Gemeinen Froschbiss sowie für wertbestimmende Fischarten wie Schlammpeitzger und Bitterling (FFH Anhang-II-Arten). Ansonsten sind hier aufgrund intensiver Nutzung und Siedlungsdruck eher wenige Biotopstrukturen und somit eine eher geringe Wertigkeit für Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt zu finden.

Südlich der Autobahn ist ein Mosaik landwirtschaftlicher Nutzflächen unterschiedlich intensiver Nutzung anzutreffen, welche durch den hohen Grundwasserstand und die teilweise Vernässung der Flächen bedingt ist. Die Intensität der Nutzung steigt von West nach Ost an. Als wertbestimmende Biotopstrukturen kommen vor allem seggen- oder binsenreiche Nasswiesen, vereinzelt kleine Sümpfe, Großröhrichte und Großseggenriede der Verlandungszone, breite Gräben sowie kleine Auwaldbereiche, Feuchtgebüsche und lineare Gewässer-Begleitgehölze vor. Das südliche Grabensystem bildet ein Habitat für die nach BNatSchG besonders geschützte und in Bayern stark gefährdete Wasserfeder (*Hottonia palustris*). Das verkrautete und verschlammte Grabensystem ist darüber hinaus ein wichtiges Rückzugsgebiet für den stark gefährdeten Schlammpeitzger (*Misgurnus fossilis*). Es handelt sich hierbei um eine schützenswerte lokale, sich reproduzierende Population mit hoher Individuendichte außerhalb der FFH-Gebiete. Als weitere in Anhang II der FFH-Richtlinie angeführte Art wurde der Bitterling (*Rhodeus amarus*) in diesem Grabensystem festgestellt.

Als streng geschützte Brutvogelarten kommen Blaukehlchen, Kiebitz und Teichhuhn vor. Die nassen Wiesen- und Ackerflächen sind wichtige Brutreviere für den Kiebitz (Wiesenbrütergebiet).

Das Entwicklungspotenzial für seltene und gefährdete Arten wird gemäß Landschaftsrahmenplan als überwiegend hoch bewertet. Dies hängt mit der engen räumlichen Verbindung zu

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Donau und Isar sowie mit den feuchten Bodenverhältnissen aufgrund hoher Grundwasserstände zusammen. Dieser Teil des Plangebiets weist damit eine mittlere Wertigkeit für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt auf.

Der mittlere Teil des Plangebiets (Planungsbereich D2) wird südlich der BAB A 3 durch die Auenbereiche von Donau und Isar und dem Isarmündungsgebiet geprägt (Lage in Naturschutzgebiet, zwei FFH- und zwei Vogelschutzgebieten). Das Isarmündungsgebiet ist damit naturschutzfachlich ein sehr bedeutendes Gebiet und weist eine herausragende Vielfalt an auengebundenen Pflanzen- und Tierarten auf. Die Lebensräume zeichnen sich durch große Weichholz- und Hartholzauwälder aller Gesellschaften und Ausbildungen sowie durch wasserpflanzenreiche Altwässer mit ausgedehnten Verlandungsbereichen aus. Des Weiteren haben viele Röhricht- und Seggenried-Gesellschaften sowie Feuchtwiesen und artenreiche Glatthaferwiesen hier ihr Vorkommen. Bei den Fließgewässern und Altarmen im Bereich der Alten Isar sind die Ausbildungen von Schlammböden und Wechselwasserzonen hervorzuheben. Im Norden des Abschnitts, vor der Querung der Donau, befinden sich vor allem Auwälder, Röhrichte, Großseggenriede der Verlandungszone, seggen- oder binsenreiche Nasswiesen und Sümpfe, weiterhin sind vegetationsfreie Wasserflächen, Unterwasser- und Schwimmblattvegetation an einem neu angelegten Altarm der Donau vorhanden. Entlang der Donau, im Vorland südlich der Autobahn, sind Auwälder, Röhrichte, sowie seggen- oder binsenreiche Nasswiesen und Sümpfe als Biotope kartiert. Die ehemalige Flussschleife der Donau (Altwasser der „Alten Donau“) mit Unterwasser- und Schwimmblattvegetation beidseitig der BAB A 3 und der Baggersee „Grießweiher“ mit begleitenden Großröhrichten, Auwäldern und linearen Gewässer-Begleitgehölzen sind auch diesem Bereich zuzuordnen.

Für Fledermäuse (FFH-Anhang IV-Arten) ist der Planungsbereich D2 sehr bedeutsam. Hier bestehen Fledermaus-Flugrouten parallel zur Dammböschung der BAB A 3 sowie überregional bedeutsame (BW 147 Donau) und bedeutsame Querungsfunktionen (BW 148 und BW 150) unter der BAB A 3. Der streng geschützte Biber (*Castor fiber*) kommt flächendeckend in der Donauaue vor und nutzt die bestehenden Fließgewässerlebensräume als Nahrungs- und Wanderhabitat.

Die ostbayerische Donau ist mit 52 Fischarten einer der fischartenreichsten Flussabschnitte Mitteleuropas und stellt darüber hinaus einen Lebensraum für einige in der Donau endemische Fischarten dar. Zu diesen gehören beispielsweise Frauenerfling, Schrätzer, Streber, Zingel und Donau-Kaulbarsch. Von den in der Donau vorkommenden Fischarten sind 11 nach der FFH-Richtlinie gemäß den Anhängen II und IV europarechtlich geschützt, zahlreiche Fischarten sind auf der Roten Liste Bayerns aufgeführt, z. B. die stark gefährdeten Fischarten Nase, Äsche und Rutte. Der betrachtete Donauabschnitt bietet vielfältige Habitatstrukturen mit essentiellen Kieslaichplätzen und Jungfischhabitaten.

Als streng geschützte Brutvogelart kommt das Blaukehlchen häufiger vor. Darüber hinaus sind in diesem Abschnitt des Plangebiets Dohle (im Pylon), Eisvogel, Feldsperling, Goldammer, Gartenrotschwanz, Gelbspötter und Kuckuck als naturschutzfachlich bedeutsame Arten (gemeinschaftsrechtlich streng geschützte Arten, Arten der Roten Liste, seltene Arten mit sehr

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

speziellen Habitatansprüchen) zu nennen. Darüber hinaus ist die Donau eine überregional bedeutsame Flugroute für Rast-/Zugvögel. Entlang der Donau und besonders im Bereich der Isarmündung gibt es sowohl in Donau und Isar als auch in vielen Altwasserbereichen sowie auf nassen Wiesen bedeutsame Rastplätze für Gast- und Zugvögel.

Das Entwicklungspotenzial für seltene und gefährdete Arten wird gemäß Landschaftsrahmenplan aufgrund der standörtlichen Situation in Donau- und Isaraue als überwiegend hoch, im Bereich der Isarmündung und der „Alten Donau“ als überwiegend sehr hoch bewertet. Auch die naturschutzfachliche Bedeutung dieses Gebietes für Pflanzen und Biotoptypen, Tiere und die Biologische Vielfalt wird aufgrund des großen Reichtums unterschiedlicher Lebensräume und Artenvorkommen als hoch bis sehr hoch eingestuft.

Nördlich der Autobahn ist ein kleines Tal zwischen Autobahndamm und dem Anstieg der Hügel des Bayerischen Waldes ausgebildet, das neben Hofen, Gewerbe und Siedlungen vor allem durch landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt wird. Kleinflächig kommen seggen- oder bindenreiche Nasswiesen, Sümpfe und naturnahe Feldgehölze, außerdem Röhrichte und Großseggenriede sowie feuchte bis nasse Hochstaudenfluren entlang des Deggenauer Grabens vor. Die Wertigkeit für Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt sowie das Entwicklungspotenzial sind hier als eher gering bis mittel zu werten. Regional bedeutsam sind hier Zauneidechsen-Vorkommen auf der Straßenböschung der Kreisstraße DEG 42 sowie in angrenzenden Bereichen im Umfeld des Überführungsbauwerks (BW 151).

Der östliche Planungsbereich D3 liegt außerhalb der vorgenannten großen Schutzgebiete. Er ist relativ arm an Biotopstrukturen. Biotope der Biotopkartierung Bayern kommen lediglich in den Uferbereichen entlang von Augrabens und Aubach als lineare Gewässer-Begleitgehölze, Feuchtgebüsche und feuchte bis nasse Hochstaudenfluren sowie an einem Graben nördlich von Niederalteich mit Auwald und Großseggenriedern vor. Drei kleine Waldbereiche sind als Biotope nach der Waldbiotopkartierung erfasst. Besonders bedeutsam ist dabei ein Naturdenkmal mit Feuchtwald, Großröhricht und Großseggenried der Verlandungszone auf einem degenerierten Moorstandort direkt neben der Autobahn.

Für Fledermäuse (FFH-Anhang IV-Arten) liegen bedeutsame Flugrouten parallel zur Dammböschung der BAB A 3 sowie im Bereich der Hengersberger Ohe vor (potenziell bedeutsame Querungsfunktion an BW 154). Auf den Deichböschungen der Flutmulde entlang der Hengersberger Ohe (BW 151) wurden Zauneidechsen-Vorkommen (FFH-Anhang IV-Art) festgestellt. Als streng geschützte Brutvogelarten kommen hier Kiebitz, Teichhuhn und der Weißstorch im Umfeld der Autobahn sowie Feldsperling, Goldammer, Gelbspötter und Weidenmeise als naturschutzfachlich bedeutsame Arten vor (gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten, z.T. Arten der Roten Liste, seltene Arten mit sehr speziellen Habitatansprüchen).

Das Entwicklungspotenzial für seltene und gefährdete Arten gemäß Landschaftsrahmenplan sowie die Wertigkeit für Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt werden als überwiegend mittel bewertet.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Umweltauswirkungen

Hauptauswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Lebensräume ergeben sich durch die Überbauung im Zuge des 6-streifigen Ausbaus und insbesondere durch den Neubau der Donaubrücke versetzt zur bestehenden Brücke. Hinzu kommt eine deutlich größere seilverspannte Fläche im Bereich der neuen zwei Brückenpylone. Als eine der wenigen indirekten Wirkungen ist die Verschiebung der Zone mittelbarer Beeinträchtigungen im Brückenbereich mitzubetrachten. Im Bereich des symmetrischen Ausbaus der BAB A 3 betreffen die Eingriffe hauptsächlich vorbelastete Randbereiche der bestehenden Autobahnböschung mit eher geringer Wertigkeit für Pflanzen und Tiere. Die stärksten Eingriffswirkungen entstehen im Bereich der neuen versetzten Donaubrücke, die die wertvolleren Auebereiche überquert. Betroffen sind hier vor allem FFH-Lebensräume und nach § 30 BNatSchG geschützte Biotopie wie Land- und Wasser- röhrichte, Fließ- und Stillgewässer der Alten Isar, kleine Weich- und Hartholzauwaldbereiche bzw. Feuchtgebüsche und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen.

Bezüglich der Arten und ihrer Habitatfunktionen ergeben sich durch die Planung nachfolgende Konflikte:

Säugetiere (streng geschützt, FFH Anhang IV)

Biber

Veränderung und Überbauung von Gewässern in der Bauphase, Verlust von einem Biberbau, Bauarbeiten im Nahbereich von einem Biberbau

Fledermäuse

Beeinträchtigung von Querungsbereichen über und unter der Autobahn durch Umbau der Brückenbauwerke sowie Verlust von Gehölzhecken entlang der Fahrbahn in der Bauphase als Leitstruktur

Vogelarten nach Art. 1 VS-RL (streng geschützt)

Blaukehlchen, Teichhuhn

Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten

Kiebitz

Beeinträchtigung von Bruthabitaten durch Verbreiterung der Kulissenwirkung der Autobahn in Richtung Brutreviere und mögliche Störeinflüsse in der Bauphase

Vogelarten nach Art. 1 VS-RL (besonders geschützt)

Dohle, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer und Kuckuck

Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Rast- und Zugvögel (Vogelarten Art. 4 (2) VS-RL)

Bekassine, Flusssuferläufer, Großer Brachvogel, Knäckente, Krickente

Prüfung möglicher Beeinträchtigungen durch Erhöhung des Kollisionsrisikos an der Schrägseilbrücke

Reptilien (streng geschützt, FFH Anhang IV)

Zauneidechse

Beeinträchtigung von Lebensraum auf Straßenböschung durch Erneuerung der Brücke und mögliche Einwanderung in das Baufeld

Fische (FFH Anhang-II-Arten)

Schlammpeitzger, Bitterling

Verlust von Grabenlebensräumen mit guter Populationsentwicklung

Donau-Kaulbarsch

Prüfung möglicher Beeinträchtigung durch vorübergehenden Verlust von Altwasser als potenziellem Jungfischhabitat

Pflanzen (stark gefährdete Arten)

Steifes Barbarakraut, dichtes Fischkraut, Froschbiss, grasblättriger Froschlöffel, Wasserfeder

Verlust von Grabenlebensräumen und Vorlandflächen der Donau

Sowohl für Pflanzen und ihre Lebensräume als auch für Tiere und die biologische Vielfalt sind damit erhebliche Auswirkungen gegeben, vorrangig durch die Biotop- und Habitatverluste. Biotope mit besonders langer Wiederherstellungszeit sind mit Ausnahme anteilig betroffener Hartholz-Auwälder nicht betroffen. Gehölze im Eingriffsbereich sind überwiegend jüngerer bis mittelalter Ausprägung. Die Lebensräume im näheren Umfeld des Ausbauvorhabens sind außerdem durch die bestehende Autobahn vorbelastet.

Zur Kompensation der erheblichen Auswirkungen ist die Neuanlage von Lebensräumen und Biotopen in ähnlicher Größe, Ausbildung und Funktion im Bereich der Donaubrücke nach Fertigstellung der Baumaßnahme und als Grabensystem am südwestlichen Böschungsfuß vorab der Baumaßnahme vorgesehen. Weitere Kompensationsmaßnahmen zur Kohärenzsicherung und zur Kompensation der Biotopwertverluste im Zusammenhang mit den FFH-Gebieten sind im Bereich der Donauaue mit ihrem Vorland bzw. im Überschwemmungsgebiet vorgesehen.

Dadurch und unter Berücksichtigung aller weiteren Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Kohärenzmaßnahmen können alle wesentlichen Biotop- und Habitatfunktionen sowie die Biologische Vielfalt im betrachteten Landschaftsraum erhalten und wiederhergestellt werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

5.3. Schutzgut Boden

Bestand

Für die Bewertung der Böden sind natürliche Ertragsfunktionen, Filter-, Puffer- und Regelungsfunktionen, Lebensraumfunktionen und Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte gemäß Bundesbodenschutzgesetz relevant.

In der Talaue der Donau stehen vorherrschend kalkhaltige Gleyböden aus Schluff und Lehm an. Günstige Boden- und Klimaverhältnisse sowie günstige Erzeugungsbedingungen, die für einen anspruchsvollen und intensiven Ackerbau geeignet sind und hohe Erträge liefern, herrschen nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung im Westteil nördlich der BAB A 3, im Mittelteil stellenweise nördlich der BAB A 3 und im Ostteil beidseitig der BAB A 3 außerhalb des Ortsbereichs von Hengersberg vor. Ganz im Westen bestehen südlich der BAB A 3 Feuchtwiesen mit ungünstigen Erzeugungsbedingungen sowie zwischen Kreisstraße und Donau bedingt ackerfähige Grünlandflächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen. Im mittleren Teil des Planungsgebiets liegen südlich der BAB A 3 naturnahe Feuchflächen und Vorländer der Donauaue und des Isarmündungsgebiets mit hoher Lebensraum- und Regelungsfunktion.

Die Filter- und Pufferfunktion der landwirtschaftlichen Flächen wird gemäß Landschaftsrahmenplan im West- und Mittelteil als überwiegend mittel eingestuft, die der Auwaldbereiche im Isarmündungsgebiet und rund um die „Alte Donau“ als überwiegend hoch. Die Regel-, Speicher-, Filter- und Pufferfunktionen des Bodens sind hier damit bedeutsam. Nach Osten hin nimmt die Filter- und Pufferfunktion auf geringe Werte ab.

Die Böden im Nahbereich der Autobahntrasse sowie im Umfeld des AK Deggendorf und der AS Hengersberg sind durch die Errichtung der Autobahnen, Ausfahrten, querenden Straßen, Hafens und Gewerbegebiete stark verändert und deutlich anthropogen überprägt. In den landwirtschaftlich genutzten Bereichen sind die Bodenfunktionen durch die intensive Nutzung belastet.

In den Biotopbereichen des Naturschutzgebietes Isarmündung sind teilweise noch naturnahe und relativ ungestörte Böden mit hoher Lebensraumfunktion vorhanden.

Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau erhöht sich die Flächenversiegelung um rd. 13,3 ha. Neben der Verbreiterung der Fahrspuren ist hierfür auch die Verschiebung der Trasse im Bereich der Donaubrücke, die Verbreiterung der Anschlussstelle Hengersberg, die Neuanlage von Lärmschutzanlagen und begleitenden Wegen, der Ausbau der PWC-Anlagen und die Errichtung von Regenrückhaltebecken ursächlich.

Umweltauswirkungen

Hauptauswirkung auf den Boden ist die dauerhafte Versiegelung von Bodenflächen für die Errichtung der zwei weiteren Fahrstreifen und den Neubau der Brücken. Gleichzeitig wird der alte Parkplatzbereich Isarmündung entsiegelt (rd. 2,2 ha Entsiegelung).

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Neuversiegelung umfasst damit rd. 11,1 ha. Dies betrifft auf der ganzen Strecke vorrangig straßenbegleitende Grünflächen und teilweise landwirtschaftliche Nutzflächen. Im Bereich der Donauquerung sind auch wertbestimmende Biotopflächen betroffen. Die bisherigen, bereits durch die Nutzung eingeschränkten bzw. vorbelasteten Bodenfunktionen gehen dabei vollständig verloren.

Der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in dieser Größenordnung stellt trotz der hier vorhandenen, aktuell meist intensiv genutzten und anthropogen stark beeinflussten Böden eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar.

Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist im näheren Umfeld nur sehr eingeschränkt im Bereich des Parkplatzes Isarmündung möglich. Der abgeschobene Oberboden wird als Oberboden soweit möglich wiederverwendet, so dass der Boden in Teilen nach Wiedereinbau seine ökologischen Regelungs- und Pufferfunktionen wieder übernehmen kann.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden insbesondere durch Versiegelung werden mit den erforderlichen großflächigen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Biotopwertverfahrens mit ausgeglichen. Bei der Anlage naturnaher und naturbetonter Ausgleichsflächen werden die wesentlichen Bodenfunktionen wie Filter-, Puffer-, Regelungs- und Lebensraumfunktion dauerhaft wiederhergestellt.

5.4. Schutzgut Fläche

Bestand

Die bestehende BAB A 3 mit ihren straßenbegleitenden Grünflächen umfasst auf einer Länge von rd. 10,7 km im derzeitigen Bestand Verkehrsflächen, drei unbewirtschaftete Rastanlagen, zwei Anschlussstellen sowie Flächen des Straßenbegleitgrüns.

Die Bereiche beidseitig der BAB A 3 sind stark durch die Autobahn sowie durch Siedlungsbereiche, Gewerbegebiete und Straßenanschlüsse vorbelastet.

Die bestehende Autobahn wirkt außerhalb der Donaubrücke als Barriere und trennt die Gebiete nördlich und südlich der Autobahn voneinander. Lediglich in der Aue unter der Donau- und Donauvorlandbrücke ist eine gute Biotopvernetzung entlang der Donau und ihrer Nebengewässer gegeben und nur unwesentlich durch Versteinung unter der Brücke selbst beeinträchtigt.

Umweltauswirkungen

Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau erhöht sich die Flächenversiegelung unter Berücksichtigung geplanter Entsiegelungsmaßnahmen um rd. 11,1 ha. Hinzu kommen rd. 23,2 ha überbaute Flächen (Böschungen, Entwässerungsanlagen und sonstige Straßennebenflächen [ohne Fließgewässer]), die nach Fertigstellung des Vorhabens überwiegend als Flächen für Straßenbegleitgrün gestaltet werden. Die Gesamtfläche der Verkehrsanlagen erhöht sich daher im geplanten Ausbauzustand entsprechend.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme betrifft mit Ausnahme der Donaubrücke vorrangig vorbelastete Flächen des Straßenbegleitgrüns sowie landwirtschaftliche Nutzflächen.

Der Umfang der Ausgleichs-, Ersatz- und Kohärenzmaßnahmen, die randlich der Straßentrasse und im Bereich der vorgesehenen Baufelder liegen, beträgt rd. 5 ha. Weiterhin sind weitere Ausgleichs-, Ersatz- und Kohärenzmaßnahmen außerhalb der Straßentrasse im Umfang von rd. 18 ha vorgesehen.

Bezüglich der Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung hat der weitere Ausbau auf 6 Fahrstreifen keine zusätzliche nachteilige Wirkung. Im Gegenteil werden die kleinen Bachdurchlässe unter der Autobahn als Brücken verbreitert und erhalten eine Landberme als Biotopvernetzungsachse unter der Autobahn. Im Bereich des großen Donaualtwassers (BW 150) wird anstelle einer kleinen Verrohrung eine breite Brücke errichtet, die an dieser bedeutsamen Querungsstelle die gefahrlose Querung für alle Tiere zu Wasser, Land und in der Luft ermöglicht. Die Barrierewirkung wird daher im Zuge der Ausbauplanung verringert.

5.5. Schutzgut Wasser

Bestand

Die Betrachtung der Gewässer untergliedert sich in Oberflächengewässer, Grundwasser und den Wasserhaushalt. Wesentliche Schutzziele für Oberflächengewässer sind der Schutz vor Verschmutzungen und die Erreichung eines guten chemischen und morphologischen Zustands, für Grundwasser der Schutz vor Verschmutzungen und der mengenmäßige Erhalt des Grundwassers. Für den Wasserhaushalt bedeutsam sind der Wasserrückhalt in der Landschaft, die Grundwasserneubildung und der Retentionsraumausgleich.

Die Donau weist in diesem Bereich bis zur Isarmündung einen langjährigen mittleren Abfluss (MQ) von 463 m³/s und ein Gefälle von 0,1 ‰ auf. Mit der Einmündung der Isar unterstromig von Flusskilometer 2282 erhöht sich der langjährige mittlere Abfluss der Donau um rd. 179 m³/s auf 642 m³/s. Das Gefälle beträgt dann ab hier rd. 0,3 ‰.

Der Abschnitt ist einer der letzten freifließenden Donauabschnitte in Bayern und ein typischer, großer, mäandrierender Flachlandfluss mit aktiver Aue und Altarmen und damit ein bedeutender Lebensraum für auentypische Organismen. Die Donau selbst ist für die strömungsliebenden Arten bedeutsam, während die Altwasserbereiche für Arten langsam fließender bis stehender Gewässer als Habitat dienen.

Die donaanahen Vorlandbereiche unterliegen direkt dem Überflutungsregime der Donau und den wechselnden Wasserständen. Hinter dem alten Deich, der etwa einen 30-jährlichen Hochwasserschutz gewährleistet, liegen seltener überflutete Auenbereiche. Das Hinterland wird durch die neuen Deiche vor einem hundertjährigen Hochwasserereignis geschützt. Es ist hier durch dauerhaft relativ hohe Grundwasserstände geprägt.

Im Westen verläuft auf der Nordseite parallel zur Autobahn der Saubach, der durch ein Schöpfwerk im Deich in einen Donau-Altarm rechtsufrig der Donau mündet. Aus Süden kommt das

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Nebengewässer „Alte Isar“, das auch in den vorgenannten Altarm mündet. Der Donau-Altarm im Bereich der Donauvorlandbrücke ist ein bedeutendes Jungfischhabitat für Arten stehender bis langsam fließender Gewässer mit Anbindung an die Donau. Südlich der BAB A 3 besteht ein verzweigtes Grabensystem mit geringen Fließgeschwindigkeiten um den „Alten Saubach“, das an zwei Stellen durch eine Verrohrung unter der Autobahn dem Saubach zugeleitet wird und mit diesem sohlgleich in Verbindung steht.

Im mittleren Teil des Plangebiets prägen drei größere Stillgewässer die Landschaft. Zwei Baggerseen liegen innerhalb einer alten Donauschleife „Alte Donau“, wobei der südliche Baggersee „Griesweiher“ noch im Abbau befindlich ist. Der nördlich der BAB A 3 parallel verlaufende Deggenuer Graben sowie der aus Norden zufließende Seebacher Bach münden in die Alte Donau und werden über den Konsee und den Aufragen zum Aubach weitergeleitet, der weit westlich die Autobahn quert.

Bedeutendstes Gewässer im Ostteil des Plangebiets ist die Hengersberger Ohe (Gewässer II. Ordnung), die aus Norden kommend die Autobahn in einer Flutmulde zusammen mit der B 533 im Bereich der AS Hengersberg unterquert.

In dem kiesigen quartären Grundwasseraquifer „Quartär Osterhofen“, der den größten Teil des Untersuchungsgebiets einnimmt, besteht ein rd. 3 bis 4 m mächtiger Grundwasserstrom, der aus Südwesten der Donau zufließt. Die Donau ist der wesentliche Vorfluter für das Grundwasser und bestimmt damit auch den Grundwasserstand im Gebiet.

Der Wasserhaushalt wird aufgrund der Nähe zu Donau und Isar stark durch die großen Flüsse und ihren Wasserstand bestimmt. Der Wasserrückhalt in der Fläche bei Hochwasser der beiden großen Flüsse wird durch die Lage der Deiche begrenzt.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Umweltauswirkungen

(vgl. auch den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie in Unterlage 18)

Oberflächengewässer

Direkte Eingriffe in Fließgewässer ergeben sich im Südwesten mit einer Verlegung und Wiederherstellung des südlichen Grabensystems in etwa gleichen Fließgewässerslängen sowie unter und südlich der Donaubrücke mit Verlegung und Wiederherstellung der „Alten Isar“ in einem fließenden und einem eher stehenden Teilbereich.

Das südliche Grabensystem wird vorab der Baumaßnahme außerhalb des Baufelds neu hergestellt, so dass hier keine nachteiligen Wirkungen auftreten werden. Die „Alte Isar“ muss unter der Brücke (stehender Teil) in der Bauphase in verändertem und deutlich verschmälertem Bett geführt werden, wodurch bauzeitliche Beeinträchtigungen gegeben sind.

Alle weiteren Fließgewässerdurchlässe unter der BAB A 3 werden vorab neben dem vorhandenen Durchlass neu erstellt, so dass hier für die Gewässer keine nachteiligen Auswirkungen gegeben sind. Die neuen Fließgewässerverbindungen unter der BAB A 3 werden als aufgewertete, naturbetonte Fließgewässerdurchlässe mit Gewässerbett und Berme unter Brücken hergestellt.

Die Entwässerung der Fahrbahn auf der Strecke und auf kleinen Brücken wird gemäß den neuesten gesetzlichen Anforderungen nachgerüstet mit weitgehend flächiger Versickerung auf den Böschungen und in zusätzlichen Mulden am Böschungsfuß. Im Bereich der großen Brücken (Brücken über die Donau und die Hengersberger Ohe) erfolgt eine Drosselung und Vorreinigung des Straßenwassers über Regenrückhaltebecken und am westlichen Widerlager der Donaubrücke über einen Bodenfilter.

Durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen in der Bauabwicklung wird ein Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in das Fließgewässer vermieden bzw. weitest möglich reduziert.

Mit Ausnahme der großflächigen Bodenversiegelung, die durch die Versickerung des Straßenwassers über die Böschungsschulter mit belebter Bodenzone und in Versickerungsmulden kompensiert wird und der bauzeitlichen Verschmälerung der Alten Isar unter der Donaubrücke sind unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen mit Wiederherstellung der Gewässer in der gleichen Qualität vor Ort keine erheblichen nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Wasser für Fließgewässer gegeben.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Grundwasser

Baubedingte und anlagebedingte Vorhabenwirkungen auf den Grundwasserkörper (GWK) sind erkennbar nicht gegeben bzw. irrelevant gering. Erhebliche mengenmäßige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sind erkennbar von vornherein ausgeschlossen, da die Wasserbilanz bzw. der zur Versickerung gelangende Niederschlagsanteil durch die geplanten Ausbaumaßnahmen nicht wesentlich verändert wird.

Durch das geplante Vorhaben sind keine erheblichen stofflichen Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers und somit keine Verschlechterungen des Ausgangszustands zu prognostizieren. Auswirkungen des Vorhabens auf die stoffliche Belastung des GWK hinsichtlich der Parameter Chlorid und sonstige Schadstoffe werden insgesamt als unerheblich beurteilt.

Wasserhaushalt

Für den Wasserhaushalt ist im vorliegenden Fall insbesondere die Grundwasserneubildung zu betrachten. Durch die Ausbildung breiter Versickerungsmulden beidseitig am Böschungsfuß wird die Grundwasserneubildung aus Regenwasser durch die zusätzliche Versiegelung nicht wesentlich beeinträchtigt.

Retentionsraumausgleich

Durch die Verschiebung der Trasse im Brückenbereich nach Süden ergeben sich beidseitig der Donau Eingriffe in den Retentionsraum der Donau bei Hochwasser. In dem Gutachten der RMD vom Mai 2019 „Hydraulische Untersuchungen zum Nachweis des schadlosen Hochwasserabflusses im Bereich des Ersatzneubaus der Donaubrücke Deggendorf der A3 Nürnberg-Passau, Maßnahme-Nr. 551264“ wird im hydraulischen Modell für ein hundertjähriges Hochwasserereignis HQ100 ein Retentionsraumverlust von 6.743 m³ ermittelt.

Durch die Abgrabung von Gelände linksufrig der Donau angrenzend an das Überschwemmungsgebiet im Bereich des bisherigen, aufzulassenden Parkplatzes „Isarmündung“ wird der Retentionsraumverlust durch Neuschaffung von Überschwemmungsflächen mit rd. 8.000 m³ bei einem HQ100 ausgeglichen (vgl. Ausgleichsmaßnahme 8A).

5.6. Schutzgut Luft und Klima

Bestand

Wesentliche Funktionen sind die Luftreinhaltung, die Entstehung von Kalt- und Frischluft, der Luftaustausch und der Erhalt des Bestandsklimas.

Die offenen Acker- und Wiesenflächen stellen wichtige Kaltluftentstehungsgebiete dar. Donau- und Isaraue sind dabei sehr bedeutende Kalt- und Frischluftbahnen. Der bestehende Damm der BAB A 3 kann in Teilbereichen ein gewisses Hindernis für den Kaltluftabfluss entlang der Donau bzw. zur Donau hin bilden, unter der Donaubrücke besteht jedoch ein sehr breiter und geeigneter Durchlass. Beiderseits des Autobahndammes ist ein Kaltluftabfluss gut möglich. Die breite Flutmulde der Hengersberger Ohe stellt ebenfalls eine bedeutsame Kaltluftabflussbahn dar, die unter der BAB A 3 hindurchführt.

Die Waldflächen, insbesondere die Auwaldbereiche südlich der Donau und um die „Alte Donau“ besitzen sehr wichtige Funktionen für den regionalen Klima- und Immissionsschutz. Als Frischluftentstehungsgebiete kommt ihnen durch Deposition und Sedimentation von Schadstoffen sowie Gasaustausch (Sauerstoffanreicherung) eine wichtige lufthygienische Ausgleichsfunktion zu.

Umweltauswirkungen

Mögliche Wirkungen des Vorhabens auf die Kaltluftentstehungsgebiete sowie die Kaltluftbahnen sind allenfalls gering, da sich die Einwirkungen auf den direkten Randbereich der bestehenden, auf einem Damm geführten Autobahn beschränken und die bestehende Dammlage nicht relevant verändert wird. Kaltluftabflussbahnen werden nicht verändert.

Die geplante Verbreiterung mit zusätzlicher Errichtung von 2 Fahrstreifen und entsprechender Bodenversiegelung führt zu einer Verringerung möglicher Kaltluftentstehungsgebiete im direkten Randbereich der BAB A 3. Lokal können damit geringfügig kleinklimatische Veränderungen auftreten.

Angesichts der Vorbelastungen durch die bestehenden Autobahnen BAB A 3 und BAB A 92 und der großen verbleibenden Frischluftentstehungsgebiete im Umfeld sind mögliche geringfügige kleinklimatische Veränderungen im Untersuchungsgebiet höchstens von geringer Bedeutung und bleiben auf den Bereich der Straßentrasse beschränkt.

Da sich das Verkehrsaufkommen vorhabenbedingt nicht verändert, der Verkehrsfluss gleichmäßig werden soll und sich dadurch und durch den technischen Fortschritt der Schadstoffausstoß des Verkehrs dauerhaft weiter reduzieren wird, sind keine nachteiligen Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen gegeben. Der Ausstoß von Treibhausgasen wird sich mit dem zunehmenden Anteil der Elektromobilität bei Pkw künftig weiter verringern.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels, insbesondere Hochwasser, wird als sehr gering eingestuft. Eine Hochwassergefährdung ist für die BAB auf einer Dammlage im betrachteten Abschnitt grundsätzlich nicht gegeben. Die im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben eintretenden Retentionsraumverluste in den Donauauen werden vollständig ausgeglichen. Die Gewässerdurchlässe für die querenden Bäche werden bei der Neuerrichtung grundsätzlich verbreitert, so dass hierdurch keine Abflusshindernisse entstehen. Die Straßenentwässerung wird gemäß dem Stand der Technik hergestellt. Straßenwasser kann in den meisten Teilbereichen mit Ausnahme der großen Brücken über die Böschungen gefahrlos und gut abgeleitet werden. Bei Katastrophen-Regenereignissen würden die Versickerungs-/Verdunstungsmulden am Böschungsfuß überlaufen und in angrenzende Grabensysteme übergehen.

Relevante Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf das globale Klima sind ebenfalls nicht zu erwarten (vgl. Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung in Anlage 1 zu diesem Erläuterungsbericht).

5.7. Schutzgut Landschaft

Bestand

Schutzziel ist gemäß dem § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes, „die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer zu sichern“. Zur Bewertung des Schutzguts Landschaft werden folgende Kriterien herangezogen:

- Landschaftsästhetischer Charakter / Ausstattung und Zusammenwirken naturbetonter Lebensräume
- Struktureichtum
- Nah- und Fernwirkung
- Erlebbarkeit
- Besondere Anziehungspunkte

Die Landschaft gewinnt ihren übergeordneten Reiz durch die Flussläufe von Donau und Isar mit ihren Flussauen und dem Isarmündungsbereich sowie durch die sich im Norden erhebenden Berge des Bayerischen Waldes.

Der erlebbare Fluss mit Kiesbänken, Ufersäumen, Röhrichten und die großen Auwaldgebiete im mittleren, südlichen Teil des Plangebiets haben einen hohen landschaftlichen Reiz und eine hohe landschaftliche Eigenart.

Kleinräumig entwickeln die Feuchtwiesenbereiche, kleinen Feuchtgebüsche und die linearen gewässerbegleitenden Gehölze entlang der Gräben im Westteil eine wichtige Bedeutung als gliedernde und gestaltende Elemente der Agrarlandschaft. Die landschaftliche Eigenart wird hier gemäß Landschaftsrahmenplan als mittel eingestuft.

Im östlichen Teil wird die Landschaft vorrangig durch ausgeräumte Ackerflächen mit vereinzelten linearen Gehölzsäumen entlang der Bäche und durch den Ortsbereich von Hengersberg

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

geprägt. Die landschaftliche Eigenart gemäß Landschaftsrahmenplan wird hier als gering bewertet.

Durch die auf einem weithin sichtbaren Damm verlaufende BAB A 3 wird das Landschaftsbild sowohl visuell als auch bezüglich Lärm und Immissionen erheblich beeinträchtigt.

Die straßenbegleitenden Gehölzsäume auf den beidseitigen Böschungen der BAB A 3 dienen dabei der Eingrünung der Autobahn, der verträglichen Einbindung in die Landschaft sowie auch der Untergliederung der Landschaft.

Die Donaubrücke mit dem markanten Pylon und den Stahlseilen bildet ein besonderes, weithin sichtbares Wahrzeichen direkt neben dem Donauhafen.

Umweltauswirkungen

Die bestehende Trasse der BAB A 3 beeinflusst das Landschaftsbild bereits erheblich. Die Wirkungen durch den Ausbau mit Neubau der Brückenbauwerke nehmen sich demgegenüber eher gering aus.

Die relativ stärkste Beeinträchtigung des Landschaftsbildes entsteht durch die vorübergehende Beseitigung straßenbegleitender Gehölzhecken auf den Autobahnböschungen und den Brückenrampen der Überführungsbauwerke. Weitere Auswirkungen ergeben sich durch die Errichtung neuer Lärmschutzwände und -wälle. Unter Berücksichtigung der geplanten Begrünungsmaßnahmen mit Neuanlage von Gehölzen in den für das Landschaftsbild bedeutsamen Bereichen der Autobahnböschungen und auf den Böschungen der Rampen der Überführungsbauwerke bleiben die vorübergehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insgesamt gering und unerheblich.

Die Neuanlage der Brücke als Seilbrücke mit zwei Pylonen und mehr Seilverspannungen verändert das Erscheinungsbild der Brücke in der Landschaft. Dabei wird ein neues „Wahrzeichen“ in der Landschaft entstehen.

5.8. Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Bestand

Als besondere kulturhistorische Elemente mit gut sichtbarer, landschaftsprägender Wirkung sind mehrere Kirchen der umliegenden Ortschaften zu nennen. In Stadtgebiet von Deggendorf die Wallfahrtskirche zum Hl. Grab Christi mit Grabkirche, am südöstlichen Ortsrand die Wallfahrtskirche zur Schmerzhaften Muttergottes, in Hengersberg die Kirche Mariä Himmelfahrt auf dem sich steil im Ort erhebenden Frauenberg sowie die Klosterkirche des Benediktinerklosters von Niederalteich.

Weiterhin weist der Stadtplatz der Altstadt von Deggendorf schöne kulturhistorische Bauten auf. Vereinzelt sind in den Ortsbereichen von Deggendorf, Halbmeile, Oberdorf und Hengersberg Baudenkmäler anzutreffen.

Ein Bodendenkmal mit einer Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (D-2-7244-0035) befindet sich südlich der BAB A 3 am Donauufer bei Bau-km 5+900.

Umweltauswirkungen

Alle Bau- und Bodendenkmäler liegen weit außerhalb des Eingriffsbereichs und des direkten Wirkungsbereichs der Baumaßnahme und sind daher von dem Vorhaben nicht betroffen. Weitere Sachgüter sind nicht bekannt.

5.9. Schutzgut Wechselwirkungen**Bestand**

Unter Wechselwirkungen werden Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Umweltschutzgütern und ihren Teilkomponenten sowie zwischen und innerhalb von Ökosystemen verstanden. Änderungen des Zustands von Schutzgütern bzw. von Teilkomponenten ziehen im Landschaftsgefüge oft strukturelle und funktionale Wirkungen auf andere Schutzgüter nach sich. Ein Beispiel hierfür sind etwa Änderungen des bodennahen Grundwasserspiegels, welche zur Beeinträchtigung von Feuchtgebieten führen und dann unter Umständen mehrere Schutzgüter betreffen können (Boden, Pflanzen, Tiere, örtliche Klimaverhältnisse).

In der Regel werden erhebliche Wechselbeziehungen und vorhabenbedingte Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch die gesamthafte Betrachtung des landschaftlichen Ökosystems und die eingehende Behandlung der einzelnen Schutzgüter im Rahmen der UVP ohnehin erfasst und beschrieben.

Im vorliegenden Fall liegen besonders intensive Wechselwirkungen in der Flussaue von Donau und Isarmündung vor. Die Vegetation der Aue wie Auwald, Auwiesen und Röhrichte sowie auch zahlreiche Tierarten (z. B. Rastvögel) sind an die Überflutungen bei Hochwasser angepasst oder sogar darauf angewiesen. Weiterhin stehen auch die hohen Grundwasserstände im südwestlichen Teilgebiet in bedeutsamer Wechselbeziehung zu den Feuchtlebensräumen, zur extensiven Nutzung und zu Bruthabitaten von Wiesenbrütern.

Die Gehölzhecken entlang der BAB A 3 haben neben ihrer gestaltenden und begrünenden Funktion für die BAB auch streckenweise eine wichtige Leit- und Sperrfunktion für Fledermäuse.

Die Gewässerläufe sind insgesamt wichtige Biotopverbundachsen für die Tierwelt.

Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen durch hier relevante Wechselwirkungen werden in ihrer Gesamtheit bereits bei den jeweiligen Schutzgütern behandelt. Weil durch das geplante Vorhaben unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen in die Fließgewässer und das Grundwasser keine relevanten Eingriffe erfolgen, ergeben sich keine relevanten Veränderungen der abiotischen Umwelteinflüsse, so dass auch keine diesbezüglich nachteiligen Wechselwirkungen auf Tiere und Pflanzen entstehen.

Hinsichtlich der Ermittlung der Umweltauswirkungen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ergeben sich hier somit insgesamt keine zusätzlich zu berücksichtigenden Wechselbeziehungen.

5.10. Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, wurden in einem Fachbeitrag zur artenschutzrechtlichen Prüfung ermittelt (vgl. Unterlage 19.2).

Durch das geplante Vorhaben sind wertbestimmende Habitatelemente sowie relevante Fortpflanzungs- und Ruhestätten wie Gewässer, Feuchtwiesen, Hochstaudenfluren und Röhrichte, Gebüsche und besonnte Böschungsbereiche für die Tierarten Biber, Fledermäuse, Zauneidechse, Donau-Kaulbarsch und für die Vogelarten Blaukehlchen, Kiebitz und Teichhuhn sowie Dohle, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer und Kuckuck anteilig randlich unmittelbar und mittelbar betroffen.

Der Lebensraumkomplex im Wirkungsbereich des Vorhabens und seinem näheren Umfeld wird in seiner Funktion für vorhandene, wertbestimmende Arten durch den geplanten Ausbau und insbesondere den Neubau von Brücken in der Bauphase beeinträchtigt. Für wertbestimmende Tierarten wie Blaukehlchen, Kiebitz und Teichhuhn sowie Dohle werden vorab Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) ergriffen. Für den Gelbspötter wird eine Kompensationsmaßnahme zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes (FCS) durchgeführt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die Lebensräume und Habitate mit angrenzenden Nutzungen in ähnlicher Form wiederhergestellt. Es sind daher dauerhaft keine wesentlichen Veränderungen bzw. nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der Wiederbegrünung und der Maßnahmen zu Vermeidung, Minderung und zur Sicherung der kontinuierlichen, ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) sind Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG – mit Ausnahme des Gelbspötters (s.o.) - für alle anderen geprüften Arten nicht einschlägig.

Das Risiko der Kollision von Vögeln mit den Seilbündeln der geplanten Brücke über die Donau wird gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten nach Schlemmer 2019 (Abklärung des Kollisionsrisikos von Vögeln an geplanten Seilbrücken bei Deggendorf; Büro für Ornitho-Ökologie Dr. Richard Schlemmer; 2019) als vernachlässigbar eingeschätzt.

5.11. Natura 2000-Gebiete

Von dem Vorhaben sind insgesamt vier Natura 2000-Gebiete betroffen. Für jedes dieser Gebiete wurde eine eigene Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erarbeitet (vgl. Unterlage 19.3 bis 19.6), deren Ergebnisse nachfolgend zusammengefasst werden.

FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“

Im Eingriffs- und potenziellen Wirkungsbereich des Vorhabens kommen die FFH-Lebensraumtypen 3150 (Natürliche eutrophe Seen), 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen) und der prioritäre Lebensraumtyp 91E0* (Weichholz-Auenwälder) vor. Zu prüfende FFH-

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Anhang II-Arten sind Biber, Grüne Keiljungfer sowie die Fischarten Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Frauenerfling, Huchen, Schied, Schrätzer, Streber und Zingel.

Als relevante Wirkungen/Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets ergeben sich geringfügige Verluste für die FFH-Lebensraumtypen 6510 (Magere Flachland-Mähwiese) und 91E0* (Weichholz-Auenwälder), die sowohl einzeln als auch kumulativ unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen. Die geringfügigen Beeinträchtigungen werden durch die Entwicklung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermindert bzw. kompensiert.

Für den FFH-Lebensraumtyp 3150 (Natürliche eutrophe Seen) übersteigt die projektbezogene Beeinträchtigung bzw. der Verlust geringfügig die Erheblichkeitsschwelle und ist damit als erheblich zu werten. Damit ist eine Unverträglichkeit im Sinne des § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ gegeben und eine Ausnahmeprüfung erforderlich. Für den betroffenen Lebensraumtypen 3150 werden Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 ergriffen und langfristig gesichert, die die Beeinträchtigungen kompensieren. Die erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen liegen vollständig im betroffenen FFH-Gebiet. Eine Nachmeldung ist nicht erforderlich.

Bezüglich der Tierart des Anhangs II der FFH-RL Biber sind sowohl projektbezogen als auch kumulativ höchstens sehr geringe bauzeitlich bedingte und damit temporär wirkende Beeinträchtigungen möglich, die nicht erheblich sind. Beeinträchtigungen für die Grüne Keiljungfer sind nicht gegeben.

Für den Schlammpeitzger ergeben sich Beeinträchtigungen durch die Verlegung der südlich an die Autobahn A3 angrenzenden Gräben. Im Zuge einer Schadensbegrenzungsmaßnahme mit vorgezogener Neuanlage der Gräben sowie weiterer Vermeidungsmaßnahmen können diese Beeinträchtigungen vollständig kompensiert werden.

Für die Donaufische Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Schied und Schrätzer sind unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Nahbereich der Donaubrücke keine Beeinträchtigungen anzunehmen.

FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“

Im Eingriffs- und potenziellen Wirkungsbereich des Vorhabens kommen die FFH-Lebensraumtypen 3150 (Natürliche eutrophe Seen), 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe), 91F0 (Hartholzauenwälder) und der prioritäre Lebensraumtyp 91E0* (Weichholz-Auenwälder) vor. Zu prüfende FFH-Anhang II-Arten sind Biber, Kammmolch, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Zierliche Tellerschnecke sowie die Fischarten Frauenerfling, Schied und Streber.

Dabei ergeben sich für die zwei FFH-Lebensraumtypen 3150 und 3260 Flächenverluste, die oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen. Damit ist für die zwei betroffenen FFH-LRT 3150 und 3260 eine Unverträglichkeit im Sinne des § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet 7243-302

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

„Isarmündung“ gegeben und eine Ausnahmeprüfung erforderlich. Für diese zwei betroffenen Lebensraumtypen werden Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 mit Neuanlage und Entwicklung der entsprechenden Lebensräume und entsprechendem Kompensationsfaktor von 1:2 im räumlichen Verbund vorgesehen und langfristig gesichert. Die erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen liegen vollständig innerhalb der betroffenen FFH-Gebiete, so dass keine Nachmeldung erforderlich wird.

Die Beeinträchtigungen für die zwei Auwald-Lebensraumtypen 91E0* und 91F0 bleiben unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Hier werden entsprechende Schadensbegrenzungsmaßnahmen vorgesehen, so dass keine dauerhaften Beeinträchtigungen für diese FFH-LRT im FFH-Gebiet verbleiben. Auch die Schadensbegrenzungsmaßnahmen können vollständig innerhalb der betroffenen FFH-Gebiete umgesetzt werden.

Bezüglich der geprüften Tierarten des Anhangs II der FFH-RL Kammmolch, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Zierliche Tellerschnecke sowie der Fischarten Frauenerfling und Streber können direkte und indirekte projektbezogene Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet vollständig ausgeschlossen werden.

Für den Biber bleiben die geringfügigen Beeinträchtigungen in der Bauphase auch kumulativ unter der Erheblichkeitsschwelle. Auch für die Fischart Schied können erhebliche direkte und indirekte projektbezogene Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet und auch unter Berücksichtigung geringfügiger bauzeitlicher Summationswirkungen ebenfalls ausgeschlossen werden.

Vogelschutzgebiet SPA 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“

Als relevante Wirkungen des Vorhabens auf das SPA-Gebiet werden unmittelbare Eingriffe in Habitate, Beeinträchtigungen von Nahrungshabitaten sowie eine mögliche Kollisionsgefährdung an der Seilbrücke geprüft.

Für das Blaukehlchen als Vogelart nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie sowie für den Teichrohrsänger (Vogelart nach Abs. 4 (2) der VS-RL) ergeben sich geringfügige Beeinträchtigungen von Brut- und Nahrungsteilhabitaten. Im Zuge von im LBP entwickelten Wiederbegrünungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen werden diese Brut- und Nahrungsteilhabitate nach Bauende vor Ort wiederhergestellt. Diese beeinträchtigenden Wirkungen sind nicht erheblich und führen auch kumulativ nicht zu erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele.

Das Gutachten von Dr. Schlemmer (Abklärung des Kollisionsrisikos von Vögeln an geplanten Seilbrücken bei Deggendorf; Büro für Ornitho-Ökologie Dr. Richard Schlemmer; 2019) zum Kollisionsrisiko kommt zu dem Ergebnis, dass das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten als vernachlässigbar einzuschätzen ist. Erhebliche Beeinträchtigungen können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Damit ist die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen für das SPA-Gebiet 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ gegeben. Eine Ausnahmeprüfung und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind nicht erforderlich.

Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“

Als relevante Wirkungen des Vorhabens auf das SPA-Gebiet werden unmittelbare Eingriffe in Habitate, Beeinträchtigungen von Nahrungshabitaten sowie eine mögliche Kollisionsgefährdung an der Seilbrücke geprüft.

Für die Schnatterente ergeben sich geringfügige Beeinträchtigungen von Brut- und Nahrungsteilhabitaten. Für Silberreiher, Knäckente, Krickente und Schnatterente sind Beeinträchtigungen von Teilnahrungshabitaten am Altwasser unter der Donaubrücke gegeben. Im Zuge von im LBP entwickelten Wiederbegrünungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen werden diese Brut- und Nahrungsteilhabitate nach Bauende vor Ort wiederhergestellt. Diese beeinträchtigenden Wirkungen sind nicht erheblich und führen auch kumulativ nicht zu erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele.

Auch für dieses Vogelschutzgebiet Isarmündung, das direkt an das vorgenannte Vogelschutzgebiet Donau angrenzt, gilt das vorgenannte Gutachten von Dr. Schlemmer zum Kollisionsrisiko. Das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke gegenüber anderen Todesursachen ist für alle Vogelarten als vernachlässigbar einzuschätzen. Erhebliche Beeinträchtigungen können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Damit ist die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen für das SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“ gegeben. Eine Ausnahmeprüfung und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind nicht erforderlich.

Kohärenzbedarf

Damit ergibt sich für die beiden FFH-Gebiete Donauauen und Isarmündung nachfolgender Kohärenzbedarf für die Sicherung der Erhaltungsziele:

FFH-LRT Code	FFH-LRT Name	Kohärenzbedarf	Maßnahme Nr.	Fläche [ha]
3150	Natürliche eutrophe Seen	0,92 ha	6-1 A _{FFH}	0,66 ha
			10-1 A _{FFH}	0,30 ha
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe	0,11 ha	6-2 A _{FFH}	0,08 ha
			10-2 A _{FFH}	0,21 ha

5.12. Weitere Schutzgebiete

Naturschutzgebiet NSG

Das geplante Vorhaben mit Ausbau auf 6 Fahrstreifen und insbesondere der versetzte Neubau der Donaubrücke liegt auf einer Länge von rd. 600 m im Naturschutzgebiet (NSG) „Isarmündung“. Die Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Flächen werden weitest möglich minimiert. Die Verluste und Beeinträchtigungen wertbestimmender Biotopflächen im Naturschutzgebiet, insbesondere von FFH-Lebensraumtypen, werden möglichst ortsnah im Baufeld nach Beendigung der Baumaßnahme in ähnlichem Flächenumfang wiederhergestellt, um die Vernetzungsbeziehungen vor Ort und die Kohärenz des Netzes Natura 2000 sicherzustellen.

Für die geplanten Eingriffe im Naturschutzgebiet ist eine Befreiung von den Verboten der Naturschutzgebietsverordnung erforderlich.

Naturdenkmal ND

Relevante Eingriffe in das an die Autobahnböschung im Süden angrenzende Naturdenkmal (ND) „Streuweise und Feldgehölz am Mühlbach“ sind flächenmäßig sehr gering (rd. 130 m²). Größere Flächenverluste ergaben sich hier durch das Vorhaben zum Hochwasserschutz Niederaltich, das bereits umgesetzt wurde. Ggf. ist hier eine Ausnahme oder Befreiung von den für das Naturdenkmal geltenden Verboten erforderlich.

Landschaftsschutzgebiet LSG

Die geplanten Maßnahmen liegen in den Landschaftsschutzgebieten (LSG) „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im Landkreis Deggendorf“ (rd. 600 m Streckenabschnitt im Bereich der Donaubrücke) und „Bayerischer Wald“ (rd. 1.000 m Streckenabschnitt im Bereich Parkplatz Griesweiher bis Alte Donau). Daher ist eine Befreiung von den Verbotstatbeständen der Landschaftsschutzgebietsverordnung erforderlich.

Naturpark Bayerischer Wald

Der gesamte östliche Streckenabschnitt von der Donaubrücke bis nach Hengersberg liegt im Randbereich des Naturparks Bayerischer Wald. Relevante Schutzziele sind durch die Maßnahme im äußersten Randbereich des Naturparks nicht betroffen.

Landschaftliches Vorbehaltsgebiet

Das Vorhaben quert das landschaftliche Vorbehaltsgebiet in ähnlicher Ausdehnung wie die Landschaftsschutzgebiete. Da es sich um den Ausbau einer bestehenden Autobahn handelt, sind keine alternativen Trassen möglich.

Waldfunktionen

In geringem Umfang sind Waldgebiete mit Waldfunktionen von den Eingriffen betroffen. In den relevanten Bereichen südlich der Donaubrücke werden wieder neue Waldbereiche angelegt,

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

die die betroffenen Waldfunktionen kompensieren (vgl. Ausgleichs-/Kohärenzmaßnahmen zur Auwaldbegründung 6-3 E_{FFH} und 6-4 E_{FFH}).

5.13. Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und Artikel 23 BayNatschG

Besonders im Bereich der Donaubrücke, aber auch in anderen Teilbereichen sind zahlreiche gesetzlich geschützte Biotope von dem Vorhaben betroffen. Der Eingriff bzw. Verlust an geschützten Biotopen umfasst einschließlich der FFH-Lebensraumtypen dauerhaft rd. 2 ha sowie vorübergehend rd. 0,6 ha und wird im Kompensationsbedarf formal-quantitativ über das Biotopwertverfahren erfasst (vgl. Unterlage 9.4).

Der Eingriff/Verlust und die Beeinträchtigung von nach § 30 BNatSchG und Artikel 23 BayNatSchG geschützten Biotopen wird ortsnah funktionsgleich kompensiert (vgl. LBP in Unterlagen 9 und 19). Dabei werden ca. 3 ha geschützte Biotope im Rahmen der geplanten Ausgleichs- und Kohärenzmaßnahmen neu geschaffen.

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1. Lärmschutzmaßnahmen

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen Lärmschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge erforderlich, wenn der Beurteilungspegel infolge des Straßenverkehrslärms an einem benachbarten Grundstück einen der folgenden Immissionsgrenzwerte überschreitet.

Schutzkategorie	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	64	54
Gewerbegebiet	69	59

Die Art der Nutzung ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Gebiete, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bauliche Anlagen im Außenbereich und sind gemäß § 2 Abs. 1 Nm. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Wird eine Nutzung nur am Tag oder nur in der Nacht ausgeübt, erfolgt die Beurteilung nur für diesen Zeitraum.

Rechtsgrundlagen

Die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) beinhalten den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen, die sogenannte Lärmvorsorge. Konkretisiert werden diese Vorschriften durch die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“.

Danach sind beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von öffentlichen Straßen schädliche Verkehrsgeräusche soweit als möglich zu vermeiden und das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG zu beachten. Kann diesen Geboten nicht ausreichend durch planerische Mittel (z. B. Abrücken des Verkehrsweges von der schutzbedürftigen Bebauung, Höhenlage der Straße, usw.) Rechnung getragen werden, so sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an dem Verkehrsweg zu ergreifen.

Dabei haben aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Wall-Wand-Kombinationen, lärmarme Fahrbahnbeläge) Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenstern und Lüftern). Ist ein aktiver Schutz nicht möglich bzw. stehen die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

(§ 41 Abs. 2 BImSchG), so sind Entschädigungsansprüche für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden, sog. passive Lärmschutzmaßnahmen, gegeben (§ 42 BImSchG). Derzeitige Grundlage zur Beurteilung des passiven Schallschutzes sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ in Verbindung mit der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV“.

Berechnungsverfahren

In der Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV - ist festgelegt, dass der zur Beurteilung heranzuziehende Beurteilungspegel der Schallimmissionen rechnerisch zu ermitteln ist. Die Beurteilungspegel werden nach den „Richtlinien für Lärmschutz an Straßen“ - Ausgabe 2019 – (RLS-19) ermittelt.

Die Schallemissionspegel werden sowohl für die Tagzeit (6.00 - 22.00 Uhr) als auch für die Nachtzeit (22.00 - 6.00 Uhr) berechnet. Bei der Berechnung der Immissionen wird, ausgehend von den über die Tagzeit bzw. die Nachtzeit gemittelten Schallemissionspegeln L_{m,E} (Tag) bzw. L_{m,E} (Nacht) für jeden Emittenten (Schallquelle) getrennt, der Beurteilungspegel am Immissionsort (IO) ermittelt.

Eingabegrößen für das Berechnungsprogramm sind die genauen Lagen und Höhen der Lärmquellen (Fahrbahnen der Autobahn), Abschirmungen (z. B. Lärmschutzwände und -wälle, Gebäude), Geländehöhen (z. B. Einschnittslagen, Dammlagen, Höhenrücken) und die Schallimmissionsorte (Fenster der Häuser).

Die Geländegeometrie wurde aus einer detaillierten Befliegungsauswertung der Autobahndirektion Südbayern entnommen. Die Lärmquelle (Autobahn) sowie die geplanten Abschirmungen (Lärmschutzwände, -wälle und Wall-Wand-Kombinationen) wurden aus der technischen Planung dreidimensional übernommen. Für die Berechnung wurden die Lagedaten der untersuchten Immissionsorte (Wohngebäude) der digitalen Flurkarte entnommen.

Bei der Berechnung der Immissionspegel wurden die Abschirmungen durch Einschnitte, Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und Gebäude, die Lärmdämpfung des Geländes sowie Mehrfachreflektionen berücksichtigt. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Mitwind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen ab etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Bauliche Änderungen an bestehenden Verkehrswegen

Die baulichen Eingriffe an dem die BAB A 3 kreuzenden Verkehrswegenetz führen zu keiner spürbaren Steigerung der Belästigung durch Verkehrslärm an der vorhandenen Wohnbebauung. Sie stellen weiterhin keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und sind deshalb bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen nicht zu berücksichtigen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Auf Basis des Verkehrsgutachtens (Unterlage 22) wurden die voraussichtlich zu erwartenden Verkehrsstärken der BAB A 3 sowie der Anschlussstellenäste prognostiziert.

Die auf den einzelnen Straßenabschnitten der BAB A 3 prognostizierten Belastungen betragen für das Jahr 2035:

BAB A 3 Anschlussstellen	Prognose (DTV 2035)		
	Gesamtverkehr	Schwerverkehr	
	[Kfz/24h]	abs. [Lkw/24h]	%
BAB A 3, AS Metten – AK Deggendorf	43.683	12.659	29,0
BAB A 3, AK Deggendorf – AS Hengersberg	63.926	17.180	26,9
BAB A 3, AS Hengersberg – AS Iggensbach	56.468	16.276	28,8

Die angesetzten Geschwindigkeiten betragen 130 km/h für Pkw und 90 km/h für Lkw.

Als erste Lärmschutzmaßnahme ist eine Asphaltdecke aus DSH-V 5 für die gesamte Ausbaustrecke vorgesehen. Für den Neubau sind daher Straßendeckschichtkorrekturwerte von - 2,8 dB(A) für Pkw und - 2,3 dB(A) für Lkw angesetzt. Dieser Zuschlag gilt für dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbau auf Versiegelung aus DSH-V 5 und Geschwindigkeiten über 60 km/h.

Immissionspegel

In Unterlage 17 sind die errechneten Immissionspegel für den Prognosenullfall (DTV 2035 ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen) und für den Prognosefall (DTV 2035 mit zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen) angegeben.

Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Fischerdorf

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Fischerdorf im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 95 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 8,9 dB(A).

An 18 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 3,2 dB(A).

Bei Fischerdorf werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlage errichtet:

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

- Gestufte Lärmschutzwand mit einer Länge von 152 m und einer Höhe zwischen 2,0 m bis 6,0 m über Gradienten von Bau-km 0+064 (Lärmschutz an der BAB A 92) bis Bau-km 0+216
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.367 m und einer Höhe von 6,00 m über Gradienten von Bau-km 0+216 bis Bau-km 1+583
- Gestufte Lärmschutzwand mit einer Länge von 50 m und einer Höhe zwischen 6,0 m und 3,0 m über Gradienten von Bau-km 1+583 bis Bau-km 1+633
- Die Lärmschutzwand mit einer Länge von 303 m und einer Höhe von 3,0 m über Gradienten von Bau-km 1+633 bis Bau-km 1+936

Diese Lärmschutzwand schützt die Wohn- und Mischgebiete nördlich der BAB A3 sowie die Wohngebäude im Außenbereich entlang der Isarstraße. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Fischerdorf an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 46 Gebäude in Fischerdorf überschritten.

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

15 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

13 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

18 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten ist aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Deggendorf

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Deggendorf im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 83 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 3,1 dB(A).

An keinem Wohngebäude wird der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten

Bei Deggendorf werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 886 m und einer Höhe von 3,0 m über Gradierte von Bau-km 1+936 bis Bau-km 2+822.

Diese Lärmschutzanlagen werden errichtet, um insbesondere die nördlich der BAB A 3 gelegenen Wohngebiete von Deggendorf zu entlasten. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht werden an allen Wohngebäuden eingehalten.

Deggenau

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Deggenau im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 10 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 9,1 dB(A).

An 7 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 3,5 dB(A).

Bei Deggenau werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand oder Lärmschutzwand mit einer Länge von 947 m und einer Höhe von 4,0 bis 4,5 m über Gradierte von Bau-km 2+822 bis Bau-km 3+769

Diese Lärmschutzanlagen werden errichtet, um insbesondere die Wohnbebauung entlang der St 2125 zu schützen. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden an allen Wohngebäuden eingehalten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Bei den Immissionsgrenzwerten in der Nacht kommt es in Deggenau an 8 Gebäuden zu Grenzwertüberschreitungen. Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

6 Gebäude größer 3 dB(A)

1 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

1 Gebäude kleiner gleich 1 dB(A)

Der Lärmschutzwall bzw. die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 bis 4,5 m über Gradienten sind aus der Sicht der Einbindung in die Landschaft und dem Verhältnis von Kosten zu Schutzzweck gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist in Anbracht der Lage im Außenbereich und der Vorbelastung vertretbar und schützt die Anwesen auch von der Lärmbelastung von der hochbelasteten St 2125, die zwischen der BAB A 3 und der Wohnbebauung verläuft.

Halbmeile, Burgstall und Seebach

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Halbmeile, Burgstall und Seebach im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 71 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 9,9 dB(A).

An 37 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 4,2 dB(A).

Bei Halbmeile, Burgstall und Seebach werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwall mit einer Länge von 1.581 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradienten von Bau-km 4+251 bis Bau-km 5+835
- Lärmschutzwand auf dem oben genannten Lärmschutzwall mit einer Länge von 1.119 m und einer Höhe von 3,00 m von Bau-km 4+251 bis Bau-km 5+640.

Diese Lärmschutzanlagen werden errichtet, um insbesondere das nördlich der BAB A 3 gelegene Wohngebiet von Burgstall zu entlasten. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall auch für die nördlich der BAB A 3 gelegenen Mischgebiete von Seebach sowie der Wohnbebauung bei der Wallfahrtskirche Mater dolorosa in Halbmeile wesentlich verbessern.

Bei der Wallfahrtskirche Halbmeile sind der Pfarrhof in der Nacht mit 0,5 dB(A) und der Gutshof mit 0,9 dB(A) über Grenzwert belastet.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

In Burgstall sind in der Nacht 31 Gebäude über Grenzwert belastet. Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

5 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

15 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

11 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Der Lärmschutzwall mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten bzw. die Wall-Wandkombination mit einer Höhe von 9,0 m über Gradienten sind aus der Sicht der Einbindung in die Landschaft und dem Eingriff in private Flächen gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar und schützt die Anwesen auch vor der Lärmbelastung der hochbelasteten St 2125, die zwischen der BAB A 3 und der Wohnbebauung verläuft.

Hengersberg

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Hengersberg im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 359 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 12,9 dB(A).

An 64 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 7,2 dB(A).

Bei Hengersberg werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 847 m und einer Höhe von 5,0 m über Gradienten von Bau-km 8+386 bis Bau-km 9+233 (Brücke über Ohe/B533)
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.333 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradienten von Bau-km 9+233 bis Bau-km 10+566

Diese Lärmschutzanlagen schützen die Wohn- und Mischgebiete von Hengersberg nördlich der BAB A 3. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Hengersberg an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 202 Gebäuden in Hengersberg überschritten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

24 Gebäude größer 3 dB(A)

30 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

56 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

92 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten sind aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

Niederalteich

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Niederalteich im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 177 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 7,9 dB(A).

An 59 Wohngebäuden wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Die Überschreitungen liegen bei max. 2,2 dB(A).

Bei Niederalteich werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.352 m und einer Höhe von 6,0 m über Gradienten von Bau-km 7+721 bis Bau-km 9+073
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 373 m und einer Höhe von 5,0 m über Gradienten von Bau-km 9+073 bis Bau-km 9+446
(Lärmschutz auf der Brücke über die Ohe/B 533)

Diese Lärmschutzanlagen schützen die Wohn- und Mischgebiete von Niederalteich sowie die Wohngebäude im Außenbereich südlich der BAB A 3. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Niederalteich an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 119 Gebäuden in Niederalteich überschritten.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

1 Gebäude größer 3 dB(A)

35 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

37 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

46 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten sind aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft gerade noch vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

Altenufer

Im Ergebnis der Berechnungen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen werden in Altenufer im Planfall (Projekt ohne aktiven Lärmschutz) im Prognosejahr 2035 an insgesamt 55 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum festgestellt. Die Überschreitungen liegen bei max. 5,3 dB(A).

An keinem Wohngebäude wird der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten

Bei Altenufer werden an der BAB A 3 folgende Lärmschutzanlagen errichtet:

- Lärmschutzwand mit einer Länge von 1.352 m und einer Höhe von 5,0 m über Gradienten von Bau-km 9+446 bis Bau-km 10+309
- Lärmschutzwand mit einer Länge von 247 m und einer Höhe von 3,0 m über Gradienten von Bau-km 10+309 bis Bau-km 10+556

Diese Lärmschutzanlagen schützen die Wohn- und Mischgebiete von Altenufer sowie die Bürogebäude im Gewerbe- und Industriegebiet Hengersberg. Die Lärmsituation nach Realisierung des Projektes wird sich gegenüber dem Nullfall wesentlich verbessern.

Die Immissionsgrenzwerte am Tag werden in Altenufer an allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden an 15 Gebäuden in Altenufer überschritten.

Die Grenzwertüberschreitungen bewegen sich dabei in folgenden Größenordnungen:

3 Gebäude zwischen 2 und 3 dB(A)

10 Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A)

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

2 Gebäude kleiner 1 dB(A)

Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m bis 5,00 m über Gradierte sind aus der Sicht der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft sowie der Kosten im Verhältnis zum Schutzzweck vertretbar.

Der geplante passive Lärmschutz an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte ist in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung vertretbar.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben an insgesamt 426 Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht.

An den Wohngebäuden, an denen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht erreicht werden kann, besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Dies sind notwendige Verbesserungsmaßnahmen an den Außenbauteilen schutzbedürftiger Räume, soweit die bestehenden Einrichtungen nicht bereits den Anforderungen genügen.

Die schutzbedürftigen anspruchsberechtigten Gebäude, für die ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht, sind in den Lageplänen zum Lärmschutz (Unterlage 7) und in den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung (Unterlage 17.1.2) ersichtlich.

Zusammenfassung

Da es sich bei dem geplanten Vorhaben um den Bau eines Straßenverkehrsweges handelt, wird für die Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen die 16. BImSchV herangezogen.

Alle schalltechnischen Aussagen und Aussagen zum Lärmschutz im gesamten Untersuchungsgebiet erfolgen für den Prognosehorizont im Jahr 2035 (Prognose 2035).

Die Berechnung der Schallimmissionen führen zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV entlang der BAB A 3 in mehreren Abschnitten nicht eingehalten werden können und es zu geringfügigen Grenzwertüberschreitungen kommt.

Es liegt jedoch gegenüber den Nullfall in allen Gebieten, selbst ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung vor. Das resultiert bereits aus dem Austausch des Fahrbahnbelags.

Durch die projektierten Lärmschutzmaßnahmen kann gegenüber dem Nullfall eine wesentliche Verbesserung erzielt werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Nach §50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§3 BImSchG).

In der 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Schadstoff/ Schutzobjekt	Mittelungs- zeitraum	Grenzwert [µg/m³]	Erlaubte Überschreitungen pro Jahr
SO ₂ Gesundheit	1 Stunde	350	24
SO ₂ Gesundheit	24 Stunden	125	3
SO ₂ Ökosystem	Kalenderjahr/ Winter	20	keine
NO ₂ Gesundheit	1 Stunde	200	18
NO ₂ Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine
NO _x Vegetation	Kalenderjahr	30	keine
Partikel (PM ₁₀) Gesundheit	24 Stunden	50	35
Partikel (PM ₁₀) Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine
Partikel (PM _{2,5}) Gesundheit	Kalenderjahr	25	keine
Benzo(a)pyren (BaP) Gesundheit	Kalenderjahr	0.001 (Zielwert)	keine
Benzol Gesundheit	Kalenderjahr	5	keine
CO Gesundheit	8 Stunden gleitend	10000	keine

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Zur Berechnung von Luftschadstoffimmissionen hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit dem Allgemeinen Rundschreiben ARS Nr. 29/2012 vom 03. Januar 2013 die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) herausgegeben. Diese wurde durch die Fassung 2020 (RLuS 2012, Fassung 2020) ersetzt.

Damit können die Jahresmittelwerte aller relevanten Schadstoffe sowie die Anzahl der Überschreitungen der Stundenmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und der Tagesmittelwerte für Partikel (PM₁₀) abgeschätzt werden.

Im Vorfeld der lufthygienischen Untersuchung wurden die Anwendungsbedingungen für das Berechnungsverfahren nach RLuS 2012, Fassung 2020 geprüft. Diese werden eingehalten, sodass eine Beurteilung der Luftschadstoffbelastung auf Grundlage der zuvor genannten Richtlinie erfolgen kann.

Zur Abschätzung der Luftschadstoffbelastung wurde das PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Ausgabe 2020), Version 2.1 Build 7726.28886 verwendet.

Fischerdorf

Das der BAB A 3 nächstgelegene Wohngebäude in Fischerdorf ist vom Fahrbahnrand ca. 48 m entfernt. Die Höhe der Lärmschutzwand bei diesen Gebäuden beträgt 6,00 m.

Es werden alle Grenzwerte für die menschliche Gesundheit eingehalten. Gegenüber dem Nullfall ist bei allen untersuchten Schadstoffkomponenten eine geringe Verbesserung gegeben.

Deggendorf

Das nächstgelegene Gebäude in Deggendorf ist im Freihafen gelegen und hat einen Abstand zur BAB A 3 von 30 m. Dieser Bereich wurde untersucht, da hier Menschen im Freien neben der Autobahn, bzw. in den Hallen arbeiten. Es ist hier keine Wohnbebauung gegeben. Wohnbebauung im Bereich Deggendorf ist mindestens 500 m entfernt.

Im betrachteten Bereich verläuft die BAB A 3 auf einem hohen Damm. Daher überschreitet die Berechnung die tatsächliche Belastung. Da die Lärmschutzwand in Teilbereichen eine Höhe kleiner 4,00 m aufweist, wird sie in den Berechnungen vernachlässigt.

Es werden alle Grenzwerte für die menschliche Gesundheit eingehalten. Gegenüber dem Nullfall ist bei allen untersuchten Schadstoffkomponenten, außer den Stickoxyden, eine geringe Verschlechterung gegeben. Bei den Stickoxyden liegt gegenüber dem Nullfall eine geringe Verbesserung vor.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Deggenau

Das der BAB A 3 nächstgelegene Gebäude in Deggenau ist vom Fahrbahnrand 71 m entfernt. Die Wohnbebauung in diesem Bereich liegt mindestens 138 m von der Autobahn entfernt. Da die Lärmschutzwand in diesem Bereich eine Höhe kleiner 4,00 m aufweist, wird sie in den Berechnungen vernachlässigt.

Es werden alle Grenzwerte für die menschliche Gesundheit eingehalten. Gegenüber dem Nullfall ist bei allen untersuchten Schadstoffkomponenten, außer den Stickoxyden, eine geringe Verschlechterung gegeben. Bei den Stickoxyden liegt gegenüber dem Nullfall eine geringe Verbesserung vor.

Halbmeile

Das der BAB A 3 nächstgelegene Gebäude in Halbmeile ist vom Fahrbahnrand 78 m entfernt. Halbmeile wird durch einen Lärmschutzdamm mit aufgesetzter Lärmschutzwand mit einer Gesamthöhe von 9,00 m über Gelände abgeschirmt.

Es werden alle Grenzwerte für die menschliche Gesundheit eingehalten. Gegenüber dem Nullfall ist bei allen untersuchten Schadstoffkomponenten eine geringe Verbesserung gegeben.

Burgstall und Seebach

Das der BAB A 3 nächstgelegene Gebäude in Burgstall und Seebach ist über 320 m vom Fahrbahnrand entfernt und wurde nicht untersucht. Da bei wesentlich näherliegenden Gebäuden eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der BAB A 3 nicht zu erwarten ist, gilt dieses auch für Burgstall und Seebach.

Niederalteich und Altenufer

Das der BAB A 3 nächstgelegene Gebäude in Niederalteich ist 228 m und in Altenufer 378 m vom Fahrbahnrand entfernt. Diese Gebiete wurden nicht untersucht. Da bei wesentlich näherliegenden Gebäuden eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der BAB A 3 nicht zu erwarten ist, gilt dieses auch für Niederalteich und Altenufer.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Hengersberg

Das der BAB A 3 nächstgelegene Gebäude in Hengersberg liegt südlich der BAB A 3 und ist vom Fahrbahnrand 28 m entfernt. Nördlich der BAB A 3 liegt das nächstgelegene Gebäude in einer Entfernung von 43 m. Die Gebäude nördlich der BAB A 3 sind durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m über Gradientenlinie, jene südlich der BAB A 3 durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,00 m über Gradientenlinie abgeschirmt. Diese Gebäude sind Arbeitsplätze. Wohnbebauung liegt nördlich der A 3 mindestens 70 m entfernt. Das Gebiet südlich der A 3 in Hengersberg ist als reines Gewerbegebiet gewidmet.

Es werden alle Grenzwerte für die menschliche Gesundheit eingehalten. Gegenüber dem Nullfall ist bei allen untersuchten Schadstoffkomponenten, außer CO, eine geringe Verbesserung gegeben. Für CO liegt gegenüber dem Nullfall eine geringe Verschlechterung vor.

Die Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen führen zu dem Ergebnis, dass nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 die Grenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschritten werden:

- Die höchsten Luftschadstoffbelastungen für die Schadstoffe NO₂ und PM₁₀ liegen um mindestens 13 µg/m³ unterhalb der Immissionsgrenzwerte gemäß 39. BImSchV und betragen bis zu 24 µg/m³ für PM₁₀ und bis zu 27 µg/m³ für NO₂.
- Auch die maximal zulässige Überschreitungshäufigkeit des Tagesgrenzwertes von 35 Tagen im Jahr für PM₁₀ und 18 Tagen im Jahr für NO₂ wird mit maximal 25 Überschreitungstagen für PM₁₀ und 3 Überschreitungstagen für NO₂ zuverlässig eingehalten.
- Der gleitende 8-Stunden-CO₂-Mittelwert beträgt max. 1199 µg/m³. Das sind 12% der zulässigen 10.000 µg/m³.
- Das Benzolauftreten beträgt mit max. 1,29 µg/m³ im Jahresmittel, etwa 1/4 der zulässigen Belastung.
- Der Tagesmittelwert von 350 µg/m³ für SO₂ wird nie überschritten (der Jahresmittelwert beträgt max. 3,6 µg/m³).

Die Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Situation sind daher nicht erheblich.

Gegenüber dem Nullfall werden bei vielen Schadstoffkomponenten sogar geringe Verbesserungen erreicht.

Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs in dem untersuchten Bereich der BAB A 3 nicht zu erwarten. Die geplanten aktiven Lärmschutzanlagen müssen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation nicht erweitert werden.

6.3. Maßnahmen Gewässerschutz

Der Entwurf der Donauquerung sieht vor, dass die Pfeiler der Vorlandbrücke in Lage und Richtung mit dem Bestand übereinstimmen. Es kommt zu jedem Bestandspfeiler ein Pfeiler für die Richtungsfahrbahn Passau hinzu. Diese Pfeiler liegen in der Verlängerung der Bestandspfeiler unter Beibehaltung der Bestandsrichtung. Die Bestandspfeiler werden für das neue Bauwerk (Richtungsfahrbahn Nürnberg) ersetzt.

Die oben beschriebene Lage der Pfeiler hat die geringstmöglichen Auswirkungen auf die Wasserspiegellinie im Hochwasserfall während der Bauzeit.

Die am Bestand orientierte Anordnung der Pfeiler führt zu großen Schiefen und ungünstigeren Feldlängen, stellt jedoch eine noch gute technische Lösung mit geringstmöglichen Auswirkungen auf die hydraulischen Bedingungen nach Fertigstellung der Brücken, wie auch im Bauzustand, dar.

Die Anordnung des westlichen Uferpfeilers neben dem Bestand ist aus brückenbautechnischen Gründen sinnvoll, da hier einerseits die bereits sehr große Stützweite des Stromfeldes etwas eingeschränkt werden kann und andererseits ungleichmäßige Beeinflussungen des Pylonpfeilers durch Teile der Bestandsgründung vermieden werden können.

Die Auswirkungen des westlichen Uferpfeilers im Bauzustand wurden untersucht. Für die Hebung des Wasserspiegels im Flussprofil durch den Pfeiler wurde eine Bestimmungsgleichung nach H. P. Nachtnebel, Institut für Wasserwirtschaft, Hydrologie und konstruktiven Wasserbau, Universität für Bodenkultur, Wien herangezogen.

Nach dieser Berechnung beträgt die höchste Hebung bei einem 30-jährigen Ereignis ca. 11 mm (weitere Untersuchungen zum Hochwasserabfluss siehe Kapitel 4.7.1).

Für den Endzustand der neuen geplanten Donaubrücke mit seinen beiden Überbauten und zwei Pfeilerreihen wird nach Einschätzung der ehemaligen RMD der Hochwasserabfluss im Vergleich zum Bestand nicht signifikant nachteilig verändert, denn die Ausrichtung der Pfeiler der neuen Donaubrücke orientiert sich am Bestand und an der Fließrichtung der Donau.

Es wurde bei der Projektierung der Donauquerung sowie der östlichen Rampe der BAB A 3 zur Strombrücke besonderes Augenmerk darauf gelegt, den Retentionsraum der Donau und das Abflussprofil des Stromes nicht einzuschränken. Es wurde zu diesem Zweck eine Stützmauer als Verlängerung der südlichen Flügelmauer der Strombrücke am östlichen Widerlager projektiert, deren Fußlinie auch bei einem 100-jährigen Hochwasser außerhalb des Überschwemmungsbereiches der Donau gelegen ist.

Der Retentionsraumverlust durch das westliche Widerlager der Vorlandbrücke wurde auf Grundlage von Hochwasserspiegellinien mit Hilfe eines digitalen Geländemodells ermittelt. Die ebenfalls mittels digitaler Geländemodelle durchgeführte Kontrolle des erforderlichen Retentionsraumausgleiches zeigte im Ergebnis, dass der Retentionsraumverlust ausgeglichen wird (weitere Untersuchungen zum Retentionsausgleich siehe Kapitel 4.7.1).

6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1. Maßnahmenkonzept

Für die im Rahmen des geplanten Bauvorhabens vorzusehenden landschaftspflegerischen Maßnahmen wird aus den räumlichen und fachlichen Anforderungen und den Zielsetzungen übergeordneter Fachplanungen nachfolgendes naturschutzfachliches Leitbild entwickelt:

- Erhaltung des Landschaftsbilds und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts.
- Einbindung der ausgebauten BAB A 3 einschließlich ihrer Querungsbauwerke in die umgebende Landschaft durch Baum- und Gehölzpflanzungen.
- Verbesserung der Biotopverbundsituation mit Schaffung von Vernetzungsstrukturen entlang der Autobahn durch die Neuanlage von Gehölzsäumen und mageren Böschungen sowie durch die Aufweitung und Verbesserung der Vernetzungssituation an den vorhandenen Durchlässen unter der Autobahn.
- Wiederherstellung und Erweiterung vorhandener hochwertiger Biotope der Flussaue mit Auwald, Röhrichten, Feuchtwiesen, Stillgewässern, Bächen und Gräben innerhalb und randlich der Natura 2000-Gebiete Donauaue und Isarmündung.
- Erweiterung des Lebensraumangebotes in dem intensiv durch Land- und Forstwirtschaft genutzten Umfeld (Planungsbereiche D1 und D3) durch die Anlage von strukturreichen Lebensräumen und Rückzugsmöglichkeiten für Tier- und Pflanzenarten.
- Die Ziele der Vegetationsentwicklung orientieren sich an der potenziell natürlichen Vegetation. Im Donautal würde sich in den betrachteten Planungsbereichen D1 und D2 als regionale natürliche Waldzusammensetzung ein Feldulmen-Eschen-Auwald im Komplex mit Silberweiden-Auenwald, örtlich mit Feldulmen-Eschen-Hainbuchenwald ausbilden. Aufgrund schwieriger hydraulischer Verhältnisse bei Hochwasser ist eine Waldentwicklung im Abflusskorridor der Donau bei Hochwasser jedoch nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Außerhalb des HQ₃₀-Deiches bei Fischerdorf ist eine Waldentwicklung gut möglich.

Im Planungsbereich D3 außerhalb der vom Hochwasser deutlich beeinflussten Bereiche würde sich im natürlichen Zustand ein Feldulmen-Eschen-Hainbuchenwald entwickeln.

Auf der Grundlage dieses Leitbilds werden geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen abgeleitet, die die Eingriffswirkungen möglichst gut kompensieren. Wesentliche Eingriffswirkungen sind die zusätzliche Versiegelung, die Überbauung der Straßenböschungen, die Verlegung von Gräben und Stillgewässern sowie Eingriffe in wertvolle FFH-Lebensraumtypen im Bereich der Donaubrücke. Mit dem Verlust von FFH-Lebensraumtypen ergeben sich einzelne erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, so dass zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz der Natura 2000-Gebiete erforderlich werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Der erforderliche Ausgleichsbedarf gemäß der Biotopwertermittlung wird über die Neuanlage von Ausgleichsflächen im näheren Umfeld und in Vorlandbereichen des Donauausbaus sowie über die Wiederherstellung von Lebensräumen unter der Donaubrücke und am Böschungsfuß der Autobahn kompensiert. Vorrangig und soweit möglich werden die Biotop- und Habitatverluste im bestehenden Umfeld ausgeglichen, um die zusammenhängenden und zum Teil sehr hochwertigen Lebensraumkomplexe in ihrem Verbund wiederherzustellen und zu stärken.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch den Verlust von Gehölzhecken auf der Autobahnböschung, insbesondere auf der Südseite, kann mittelfristig durch die Neuanlage von Gehölzhecken in relevanten Teilbereichen kompensiert werden. Somit gelingt eine Eingliederung der auf dem Wall gelegenen Autobahntrasse in das Landschaftsbild.

Agrarstrukturelle Belange wurden gem. §15 Abs. 3 BNatSchG bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Für die Verbreiterung der bestehenden BAB A 3 kommen nur direkt angrenzende Flächen in Betracht. Die Wiederherstellung von Gewässern und Biotopvernetzungs-funktionen unter der Donaubrücke kann nur vor Ort und im direkten Zusammenhang mit den Eingriffsflächen vorgenommen werden. Dies betrifft auch den Schutz der Gewässer durch Uferstreifen. Für diese Ausgleichsflächen, die großteils im Baufeld liegen, ist daher die entsprechende Lage unabhängig von ihrem Ertragswert vorgegeben.

Darüber hinaus werden weitere Ausgleichsflächen größtenteils auf Flurstücken im öffentlichen Eigentum im Bereich des Donauvorlands im direkten und häufigen Überschwemmungsgebiet angelegt, die landwirtschaftlich weniger bedeutend sind und weiterhin meist extensiv als Grünland genutzt werden sollen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

6.4.2. Maßnahmenübersicht

Die einzelnen Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 erläutert und in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen der Unterlage 9.2 in ihrer Lage und Gestaltung dargestellt. Insgesamt werden nachfolgende Vermeidungs- (V), Gestaltungs- (G), Ausgleichs- (A) und Ersatzmaßnahmen (E) vorgesehen.

Maßnahmennummer	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension / Umfang
1 V	Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung zur Vermeidung bauzeitlicher Störungen	
1-1 V	Zeitliche Beschränkung der Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung zum Schutz gehölz-bewohnender Arten	n.q.
1-2 V	Zeitliche Beschränkung der Erdarbeiten und der Baufeldfreimachung zum Schutz von Arten der offenen Kulturlandschaft sowie geeignete Vergrä-mungsmaßnahmen auf offenen Baufeldern und Lagerflächen	n.q.
1-3 V	Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung und Verlegung von Gewässern zum Schutz von Gewässerarten	n.q.
2 V	Biotop- und Habitatschutz in der Bau- und Betriebsphase	
2-1 V	Abgrenzung des Baufeldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten sowie Umsetzung weite-erer geeigneter Schutzmaßnahmen	rd. 4.400 m
2-2 V	Schutz der den Vorhabenbereich querenden Ge-wässer vor Beeinträchtigungen und Belastungen durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaß-nahmen	n.q.
2-3 V _{FFH}	Errichtung einer Irritationsschutzwand auf der Südseite der Donaubrücke (auf der Nordseite be-reits technisch vorgesehen)	n.q.
3 V	Artenschutz in der Bau- und Betriebsphase	
3-1 V	Vergrämung von Zauneidechsen aus Aufenthaltsbereichen in der Bauphase	n.q.
3-2 V _{FFH}	Fischschutz in der Bauphase und Abfischen vor Baubeginn	n.q.

BAB A 3 Nürnberg – Passau6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Maßnahmennummer	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension / Umfang
3-3 V	Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken	n.q.
3-4 V_{FFH}	Biberschutz durch geeignete Schutz- und Vergrümmungsmaßnahmen an Wohnbereichen	n.q.
3-5 V	Absammeln und Umsetzen wertbestimmender Pflanzenarten aus Baubereichen	n.q.
3-6 V	Eindringenschutz und Ausstiegshilfe Bodenfilter	n.q.
3-7 V	Verschluss des Pylons, um Dohlenbruten zu vermeiden	n.q.
4 G	Gestaltungsmaßnahmen zum 6-streifigen Ausbau	
4-1 G	Landschaftliche Gestaltung der Autobahnbegleitflächen als offene Grünfläche	7,98 ha
4-2 G	Landschaftliche Gestaltung der Autobahnbegleitflächen als Grünfläche mit vereinzelt Gehölzgruppen	3,20 ha
4-3 G	Anlage von Gehölzhecken auf Böschungen und Nebenflächen aus Artenschutz- und Landschaftsbildaspekten	15,61 ha
4-4 G	Landschaftliche Gestaltung der Entwässerungsmulden, Gewässer und Uferstreifen	5,22 ha
4-5 G	Anlage Schotterrassen auf Unterhaltungsweg	0,54 ha
4-6 G	Wiederherstellung von Deichböschungen	2,34 ha
5 A	Neuanlage Grabensystem mit Uferstreifen	
5-1 A_{FFH/CEF}	Anlage Graben als Gewässerhabitat für den Schlammpeitzger	0,62 ha
5-2 A	Entwicklung Uferstreifen mit Nasswiese	1,14 ha
5-3 A	Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur	0,34 ha
5-4 A	Anlage Sumpfbüsch	0,05 ha
6 A/E	Wiederherstellung Auelebensräume unter der Donaubrücke und Verlegung Fließgewässer	
6-1 A_{FFH}	Anlage von strukturreichem Altwasser (LRT 3150)	0,66 ha

BAB A 3 Nürnberg – Passau6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Maßnahmennummer	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension / Umfang
6-2 A_{FFH}	Anlage von naturnahem Bachlauf (LRT 3260)	0,08 ha
6-3 E_{FFH}	Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*)	0,44 ha
6-4 E_{FFH}	Anlage von Hartholzauwald (LRT 91F0)	0,20 ha
6-5 A	Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur	0,47 ha
6-6 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese	0,14 ha
7 A_{CEF}	Anbringung von Dohlen-Nisthöhlen im Bereich der neuen Donaubrücke	4 St
8 A	Entwicklung Retentionsraum im Bereich Parkplatz Isarmündung	
8-1 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese und Retentionsausgleich Donau	0,96 ha
8-2 A	Anlage Gehölzhecke	0,25 ha
9 A	Verbesserung der Habitatvernetzung unter der A 3 für die Alte Donau	n.q.
10 A	Aufwertung Donauufer bei Mettenufer	
10-1 A_{FFH}	Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150	0,30 ha (0,49 ha)
10-2 A_{FFH}	Aufwertung Flachwasser der Donau als LRT 3260	0,21 ha
11 E_{FFH/FCS}	Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91E0*) sowie Förderung Gebüsche für den Gelbspötter	1,03 ha
12 E_{FFH}	Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*) bei Winzer	0,26 ha
13 A	Entwicklung Extensivwiesen im Deichvorland Ruckasing-Endlau	
13-1 A	Entwicklung artenreicher Extensivwiesen durch Bodenauf- und -abtrag mit Ansaat	4,54 ha
13-2 A	Entwicklung artenreicher Extensivwiesen durch Ansaat in Streifen	1,46 ha
13-3 A	Entwicklung artenreicher Extensivwiesen durch vollständige Neuansaat	7,73 ha

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Maßnahmennummer	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension / Umfang
13-4 A _{FFH}	Entwicklung eines extensiv genutzten, artenreichen Grünlands als LRT 6510 Flachlandmähwiese durch vollständige Neuansaat	0,26 ha
13-5 A _{CEF}	Entwicklung einer Extensivwiese mit feuchten Seigen als Kiebitz-Habitat	2,07 ha

n. q. nicht quantifizierbar

V Vermeidungsmaßnahme

A Ausgleichsmaßnahme

E Ersatzmaßnahme

G Gestaltungsmaßnahme

FFH Maßnahme zur Schadensbegrenzung bzw. Maßnahme zur Kohärenzsicherung

CEF funktionserhaltende Maßnahme (continuous ecological functionality)

FCS Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes (favourable conservation status)

6.4.3. Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme

Zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffserheblichkeit der Gesamtbaumaßnahme sind die in vorgenannter Tabelle dargestellten Maßnahmen der Kategorien 1 V bis 3 V notwendig. Die Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme dienen dem unmittelbaren Schutz vor temporären Gefährdungen während der Bauausführung (vgl. auch Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3).

6.4.4. Vermeidungsmaßnahmen im Zuge der technischen Planung

Im Bereich der direkt angrenzenden FFH-Gebiete wurde im Planungsprozess auf eine größtmögliche Minimierung der Eingriffe geachtet. Eingriffe in wertbestimmende Lebensräume konnten so minimiert werden. Die meisten Minimierungsmaßnahmen betreffen dabei die neue Donaubrücke. Relevante Minimierungsmaßnahmen sind:

- Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler, so dass die neue südliche Brücke möglichst nah an der bestehenden Brücke liegt und die Eingriffe in die südlich angrenzenden FFH-Lebensräume und das Donauufer minimiert werden.
- Einschränkung der Baufelder beidseits der Donauvorlandbrücke auf das geringstmögliche Maß im Bereich des Donauvorlands mit seinen wertvollen FFH-Lebensraumtypen.
- Verlegung und Neuanlage der betroffenen Fließgewässer der „Alten Isar“ (Bachlauf aus Süden sowie Altarm unter der Donaubrücke) im Bereich der Donaubrücke, so dass diese wieder ihre wertvolle Lebensraumeignung erlangen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

- Die Hauptbauzufahrt zum Brückenbereich in der Bauphase und der spätere Unterhaltungsweg für die Brückenpfeiler werden zwischen die beiden neuen Brückenteile in die bereits vorbelastete Fläche verlegt.
- Optimierte Gestaltung der neuen Donaubrücke mit zwei neuen Brückenteilen und je einem Pylon auf getrennten Seiten der Donau, um eine gestalterisch positive Wirkung der Seilverspannungen zu erreichen.
- Die neue Donaubrücke wird beidseitig mit Betongleit- und Lärm- bzw. Irritationschutzwänden ausgestaltet, die das Scheinwerferlicht der Fahrzeuge zurückhalten und damit die Lichteinwirkung auf die Donau deutlich vermindern. Weiterhin wird dadurch auch der Spritzwasser- und Salzeintrag, die Lärmausbreitung sowie die Kollisionsgefahr deutlich vermindert.
- Neuanlage einer neuen Brücke (BW 150) im Bereich der alten Donauschleife „Alte Donau“ anstelle einer Rohrleitung DN 4000, um die Biotopvernetzung unter der Autobahn zu verbessern.
- Neuanlage von zwei kleinen Brücken mit einer Spannweite von rd. 10 bis 11 m anstelle von Rohrdurchlässen DN 2000 unter der Autobahn für den Saugraben (BW 145/1 und 146/1).
- Aufrechterhaltung aller Fließgewässerverbindungen unter der BAB A 3 in der Bauphase; Neubau der neuen Brücken bzw. Widerlager seitlich der bestehenden Durchlässe bei den Bauwerken BW 145/1, 146/1, 150, und 152.
- Durchlässe für Gräben von untergeordneter Bedeutung werden zur Optimierung der Vernetzung an Gewässern für Tierarten auf Durchlassquerschnitte von mind. DN 1800 vergrößert.
- Keine Verlegung von Entwässerungsleitungen in das unberührte Donauvorland.
- Verbesserung bzw. Entschärfung des Konfliktes mit Großtierlebensräumen und Wanderungsbewegung von Wildtieren durch bessere Vernetzung von Lebensräumen unter der BAB A 3.

6.4.5. Landschaftspflegerisches Gestaltungskonzept

Zielsetzungen des landschaftspflegerischen Gestaltungskonzeptes sind die Begrünung der ausgebauten Verkehrsstraße mit ihren Böschungen, die Einbindung in die Landschaft und die Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Weiterhin ist auch eine naturbentonnte Gestaltung der Randbereiche der Autobahn als Lebensraum für Tiere und Pflanzen bedeutsam. Dazu sind geeignete landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Die straßenbegleitenden Grünflächen werden grundsätzlich mit Landschaftsrasen begrünt (4-1G und 4-2G). Zur besseren landschaftlichen Eingliederung in die Umgebung wird in geeigneten Teilbereichen eine Bepflanzung mit standortgerechten Großbäumen und kleinen Gehölzgruppen (4-2G) vorgesehen. Da die Autobahn auf einem Wall verläuft, ist sie im Landschaftsbild gut sichtbar. Zur Einbindung in die Landschaft und als Sichtschutz sowie zur Eingrünung der Lärmschutzwände werden daher in relevanten Abschnitten Gehölzhecken auf der

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Böschung gepflanzt (4-3G). Diese dienen auch als Leitstrukturen für Fledermäuse sowie als Überflughilfen für Fledermäuse und Vögel über die Autobahn. Lärmschutzwälle erhalten auf der straßenabgewandten Seite ebenfalls einen Gehölzbewuchs als landschaftliches Gliederungs- und Gestaltungselement.

Die Entwässerungs- und Versickerungsmulden werden mit Landschaftsrasen wechselfeucht begrünt (4-4G). Sie dienen der Reinigung des anfallenden Regenwassers durch eine Versickerung über die belebte Bodenzone.

Neu angelegte Unterhaltungswege der AdB am Böschungsfuß mit geringer Nutzungsintensität werden mit einem Schotterrasen als Begrünung versehen (4-5 G).

Bei der Neuanlage der Böschungen und Brückenbauwerke muss stellenweise in vorhandene Deiche der Hochwasserschutzmaßnahmen Fischerdorf und Niederalteich eingegriffen werden. Die wieder hergestellten Böschungsflächen werden in Abstimmung mit Wasserwirtschaftsamt und WIGES gemäß dem Begrünungskonzept für die Deiche als magere artenreiche Wiesen mit regional heimischem Saatgut oder Heumulch begrünt (4-6 G).

6.4.6. Gesamtbeurteilung des Eingriffs unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen

Nach § 15 (2) BNatSchG ist eine Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ausgeglichen bzw. in sonstiger Weise kompensiert, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise bzw. in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Auf der Grundlage der ökologischen Bewertung der Lebensräume und Arten sowie der Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Lebensräume wird die naturschutzfachliche Ausgleichbarkeit wie folgt beurteilt:

- Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen soweit möglich minimiert.
- Das Vorhaben verursacht dennoch dauerhafte und vorübergehende Eingriffe in teils hochwertige, geschützte Biotope auf einer Fläche von rd. 2 ha sowie mittelbare Beeinträchtigungen dieser Biotope auf rd. 0,6 ha.
- Beeinträchtigungen FFH-relevanter Lebensräume und Erhaltungsziele werden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für die zwei FFH-Gebiete geprüft. Dabei treten für die FFH-Lebensräume 3150 (Natürliche eutrophe Seen) und 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe) erhebliche Beeinträchtigungen auf, die zu einer Unverträglichkeit im Sinne des § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ und im Fall des LRT 3150 auch zu einer Unverträglichkeit für das FFH-Gebiet 7142-301 Donauauen führen und eine Ausnahmeprüfung erforderlich machen. Für diese zwei betroffenen Lebensraumtypen werden Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Netzes Natura 2000 mit Neuanlage und Entwicklung der entsprechenden Lebensräume und entsprechendem Kompensationsfaktor von 1:2 im räumlichen Verbund vorgesehen und langfristig gesichert.

- Für die unerheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Lebensräume 6510 (Flachlandmähwiesen), 91E0* (Weichholzauwald) und 91F0 (Hartholzauwald) werden umfangreiche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ergriffen.
- Beeinträchtigungen bzw. Verluste von Habitaten und/oder Populationen streng und europarechtlich geschützter Arten (Arten des Anhangs IV der FFH Richtlinie sowie für europäische Vogelarten) werden im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Vogelschutzgebiete behandelt. Für den Gelbspötter ist eine Maßnahme zur Wahrung des Erhaltungszustandes (FCS) und eine Ausnahmeprüfung erforderlich. Für einige andere Vogelarten werden geeignete Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF) ergriffen.
- Der gesamte Kompensationsbedarf nach der Bayerischen Kompensationsverordnung beträgt rd. 1,55 Mio. Wertpunkte.
- Die Auswirkungen durch dauerhafte Versiegelung und Überbauung sowie die vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Bauflächen können mit den geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Insgesamt entsteht ein Kompensationsumfang von 1,62 Mio. Wertpunkten.
- Mit den Gestaltungsmaßnahmen, welche die Begrünung der straßenbegleitenden Flächen und der durch die Baumaßnahmen beeinflussten Deiche, die Neupflanzungen von Gehölzstrukturen und Einzelbäumen sowie die Neuanlage von wechselfeuchten Wiesen in Entwässerungsmulden und an Gewässerufeln beinhalten, wird eine dauerhafte Beeinträchtigung des Landschaftsbilds vermieden und die vorübergehende Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch die Gehölzverluste kompensiert. Weiterhin werden durch die Gestaltungsmaßnahmen auch Leitstrukturen für Fledermäuse und Vernetzungsstrukturen entlang der Autobahn geschaffen bzw. wiederhergestellt.
- Weitere Verluste und Beeinträchtigungen besonders geschützter oder gefährdeter bis stark gefährdeter Tier- und Pflanzenarten werden mit Hilfe von Vermeidungsmaßnahmen weitestgehend vermindert und durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Mit den geplanten landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild überwiegend gleichartig ausgeglichen werden. Das Landschaftsbild wird wiederhergestellt.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

6.5. Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Besondere Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete sind nicht vorgesehen.

6.6. Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

6.6.1. Erhaltung des Waldes nach Waldrecht

Für die geplante Baumaßnahme muss Wald beseitigt werden (Rodung i. S. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Der Umfang der Rodungen im Sinne einer dauerhaften Nutzungsänderung beträgt rd. 0,41 ha. Die kleinflächigen Rodungsbereiche befinden sich vor allem unter der Donaubrücke im FFH-Gebiet Isarmündung.

Zur Sicherung der Funktionen des Waldes sind waldbauliche Maßnahmen im Umfang von insgesamt 0,64 ha vorgesehen. Der Waldverlust wird durch die Ausgleichs-/Kohärenzmaßnahmen 6-3 E_{FFH} und 6-4 E_{FFH} mit Auwaldneubegründung wieder ersetzt. Die Aufforstungsmaßnahmen liegen im direkten Umfeld und Nahbereich der Waldverluste.

Mit der Anlage der geplanten strukturreichen Auwaldbestände wird sichergestellt, dass die neuen Waldfunktionen dem zu rodenden Wald gleichwertig sind bzw. eine Aufwertung darstellen und dies auch im Bereich der bisherigen Waldfunktionen.

6.6.2. Denkmalschutz

Baudenkmäler sind im Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.

Die Bekannten Bodendenkmäler sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Zur wissenschaftlichen Dokumentation der im Trassenbereich ggf. während der Baumaßnahme entdeckten Bodendenkmäler sind vor Beginn der Erschließungs- und Baumaßnahmen erforderlichenfalls entsprechende fachgerechte Untersuchungen/Ausgrabungen durchzuführen und gegebenenfalls notwendige Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

7. Kosten

Für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711 betragen die

Gesamtkosten	307 Mio. € (brutto)
davon: Grunderwerbskosten	5 Mio. € (brutto)

Der größte Teil der maßgebenden Gesamtkosten entfällt auf den Neubau der Donaubrücke. Der immer schlechter werdende Zustand des Bestandsbauwerkes (Baujahr 1970 bis 1975), einhergehend mit zukünftig sehr kostenintensiven Bestandserhaltungsmaßnahmen, rechtfertigt die Kosten für einen Neubau der Donaubrücke.

Baulastträger für den Ausbau der BAB A 3 ist die Bundesrepublik Deutschland. Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

Die Kosten für die durch den Ausbau der BAB A 3 veranlassten Maßnahmen an kreuzenden Straßen, Wegen, Gewässern und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie für erforderliche Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen trägt nach Maßgabe gesetzlicher Bestimmungen ebenfalls die Bundesrepublik Deutschland.

Die Kostenträger für Änderungen vorhandener Leitungen werden in gesonderten Vereinbarungen geregelt, soweit nicht Gestattungsverträge oder sonstige gesetzliche Regelungen (§§ 68 ff TKG) vorliegen.

Die Beteiligung Dritter an den Herstellungskosten dieses Vorhabens ist nicht geplant.

8. Verfahren

Für die Baumaßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit den Art. 72 ff Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) erforderlich. Im Rahmen dieses Verfahrens wird die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

9. Durchführung der Baumaßnahme

9.1. Bauzeit

Sobald die planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen vorliegen, soll mit dem Bau begonnen werden. Nach Herstellung der CEF-Maßnahmen ist mit einer Bauzeit von ca. 5 Jahren zu rechnen.

9.2. Grunderwerb

Die vorliegende Planung minimiert den erforderlichen Grunderwerb auf ein Mindestmaß. Für die Verbreiterung der Fahrbahnen, dem neuen Lärmschutzwall und den neuen Entwässerungsmulden sowie den naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen ist jedoch der Erwerb von Grundstücksflächen Dritter erforderlich.

Es wird angestrebt, den erforderlichen Grunderwerb freihändig durchzuführen. In derzeit laufenden Vorverhandlungen wurden bereits mehrere für die Baumaßnahme benötigte Grundstücke erworben.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für Behelfsumfahrungen, Baustrecken etc. bzw. für die Zwischenlagerung von Überschussmassen ist vorgesehen. Für die vorübergehend als Baufeld benötigten Flächen erhalten die Eigentümer eine Nutzungsentschädigung.

Eine detaillierte Überprüfung, ob und inwieweit bei landwirtschaftlichen Betrieben durch den Flächenverlust eine Existenzgefährdung besteht, wurde bisher noch nicht durchgeführt. Die Prüfung der Existenzgefährdung erfolgt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.

Die Niederlassung Südbayern der Autobahn GmbH des Bundes wird versuchen, durch den Erwerb geeigneter Ersatzflächen bei existenzgefährdeten Betrieben den Flächenverlust soweit auszugleichen, dass keine Existenzgefährdung eintritt.

9.3. Baufeldfreimachung

Die vorgezogenen, durch den speziellen Artenschutz und den FFH-Gebietsschutz begründeten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung) der Landschaftspflegerischen Begleitplanung werden rechtzeitig vor den entsprechenden Eingriffen durch die Baumaßnahme realisiert sowie funktionsfähig hergestellt, um den Erhaltungszustand der Teilpopulationen der beeinträchtigten, europäisch geschützten Tierarten zu gewährleisten und erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen für die Natura 2000-Gebiete zu vermeiden.

Hinsichtlich des Naturschutzes werden weitere allgemeine Vermeidungsmaßnahmen, Maßnahmen zum Schutz von Lebensstätten beim Roden und Freiräumen des Baufeldes, sowie

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Maßnahmen zum Schutz zu erhaltender Wald-, Gehölz- und Biotopflächen und von Fließgewässern durchgeführt (detaillierte Beschreibung in Unterlage 9.3). Auch diese – z. T. vorauslaufenden Maßnahmen – werden im Bauablaufplan berücksichtigt.

9.4. Bauablauf inklusive Verkehrsführung

Beim 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg ist im Wesentlichen folgender Bauablauf mit folgenden Verkehrsführungen geplant:

Bauphase 1:

In der ersten Bauphase werden im Abschnitt 1 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+500) die Unterbauten (Pfeiler, Widerlager) für die südliche Donaubrücke errichtet. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind in dieser Bauphase im Wesentlichen auf den Flächen der späteren Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau. Da die Bauarbeiten außerhalb der Verkehrsflächen der bestehenden BAB A 3 stattfinden, ist in dieser Phase im Abschnitt 1 keine besondere Verkehrsführung geplant.

Im Abschnitt 2 (Bau-km 5+500 bis Bau-km 10+770) wird in der ersten Bauphase die nördliche Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg (inklusive Hilfsbrücken) provisorisch verbreitert, damit dort später eine 4+0 Verkehrsführung möglich wird. In dieser Bauphase ist im Abschnitt 2 eine 3+1 Verkehrsführung geplant.

Bauphase 2:

In der zweiten Bauphase werden im Abschnitt 1 der Überbau für die südliche Donaubrücke und der Erd- und der Oberbau für die südliche Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau fertiggestellt. Auch in dieser Bauphase ist im Abschnitt 1 keine besondere Verkehrsführung geplant, da die Bauarbeiten im Wesentlichen außerhalb der Verkehrsflächen der bestehenden BAB A 3 durchgeführt werden.

In der zweiten Bauphase wird im Abschnitt 2 die südliche Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau einschließlich der südlichen Lärmschutzwände in diesem Bereich fertiggestellt. Der BAB-Verkehr wird in dieser Bauphase auf der provisorisch verbreiterten Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg in einer 4+0 Verkehrsführung geführt.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

Bauphase 3:

In der dritten Bauphase wird die bestehende Donaubrücke abgebrochen. Der Verkehr im Abschnitt 1 kann in einer 4+0 Verkehrsführung auf der fertiggestellten und damit breiteren Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau geführt werden.

Im Abschnitt 2 erfolgen in dieser Bauphase außer Nebenarbeiten (Spartenverlegungen, archäologische Arbeiten) keine wesentlichen Bauarbeiten. Dies dient zur zeitweisen verkehrlichen Entzerrung der Baustelle.

Bauphase 4:

In der vierten Bauphase werden im Abschnitt 1 die Unterbauten (Pfeiler, Widerlager) für die nördliche Donaubrücke errichtet. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind in dieser Bauphase im Wesentlichen auf den Flächen der späteren nördlichen Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg.

Der Verkehr kann weiterhin in einer 4+0 Verkehrsführung auf der fertiggestellten südlichen Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau geführt werden.

Bauphase 5:

In der fünften Bauphase werden im Abschnitt 1 der Überbau für die nördliche Donaubrücke und der Erd- und der Oberbau für die nördliche Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg hergestellt. Ebenso werden die nördlichen Lärmschutzwälle / -wände in diesem Abschnitt fertiggestellt.

In dieser Bauphase ist eine 4+0 Verkehrsführung auf der fertiggestellten südlichen Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau geplant.

Im Abschnitt 2 wird in der fünften Bauphase der Erd- und Oberbau für die nördliche Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg fertiggestellt. Ebenso werden die nördlichen Lärmschutzwände in diesem Abschnitt hergestellt.

Die Abschnitte 1 und 2 sind voneinander unabhängig und können auch getrennt voneinander gebaut werden.

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg
Feststellungsentwurf

9.5. Erschließung der Baustelle

Transporte entlang der BAB A 3 können innerhalb des Baufeldes durchgeführt werden.

Die Erschließung der Baumaßnahme erfolgt auch über das öffentliche Straßen- und Wegenetz.

Temporäre Umleitungen sind nur für die kreuzenden Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen oder für die öffentlichen Feld- und Waldwege vorgesehen. Diese Maßnahmen werden mit den zuständigen Straßenbaulastträgern abgestimmt.

9.6. Umgang mit Kampfmitteln und Altlasten

Aushubmaterial aus Verdachtsflächen wird zwischengelagert, beprobt und anschließend entsprechend der vorliegenden Belastung in zugelassenen Deponien entsorgt.

Die erforderlichen Untersuchungen wurden durchgeführt.

Die Ergebnisse werden den Baufirmen mitgeteilt.