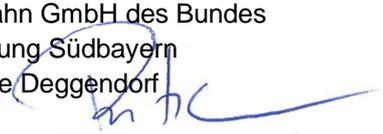
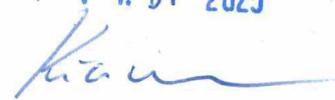


Straßenbauverwaltung	Die Autobahn GmbH des Bundes
Straße: Bundesautobahn A 3	Station: BAB-km 563+000 bis BAB-km 573+711
BAB A 3 Nürnberg – Passau, 6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg	
PSP_Element:	B01S.ABA90370.00

**Feststellungsentwurf**  
**Verkehrsuntersuchung**

<p>Aufgestellt: 15.03.2022 Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern Außenstelle Deggendorf</p> <p> Pritscher, Leiter der Außenstelle</p>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>14.01.2025</u> Nr. <u>32-4354.B3.1-1-2/A3</u></p> <p>Regierung von Niederbayern Landshut, <u>14.01.2025</u></p> <p> Kiermaier Regierungsdirektor</p>
---	---

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Verkehrliche Ausgangssituation und Grundlagen.....</b>	<b>4</b>
2.1.	Verkehrsmengen .....	4
2.2.	Bundesautobahn A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg .....	4
2.3.	AK Deggendorf (Einfahrt BAB A 3 nach Passau / Ausfahrt BAB A 3 von Passau) ....	5
<b>3.</b>	<b>Analysefall .....</b>	<b>6</b>
3.1.	BAB A 3.....	6
3.2.	AK Deggendorf (Einfahrt BAB A 3 nach Passau / Ausfahrt BAB A 3 von Passau) ....	6
<b>4.</b>	<b>Prognoseverkehrsmengen.....</b>	<b>7</b>
4.1.	BAB A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg.....	7
4.2.	AK Deggendorf (Einfahrt A 3 nach Passau / Ausfahrt A 3 von Passau) .....	8
<b>5.</b>	<b>Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das Prognosejahr 2035.....</b>	<b>9</b>
5.1.	Prognosenullfall, kein 6- streifiger Ausbau der BAB A 3.....	9
5.1.1.	BAB A 3.....	9
5.1.2.	Autobahnkreuz Deggendorf (Einfahrt A 3 nach Passau / Ausfahrt A 3 von Passau) .....	10
5.2.	Planfall 6-streifiger Ausbau der BAB A 3.....	11
5.2.1.	BAB A 3.....	11
5.2.2.	Autobahnkreuz Deggendorf, (Einfahrt BAB A 3 nach Passau / Ausfahrt BAB A 3 von Passau) .....	11
<b>6.</b>	<b>Kenndaten für die Lärmberechnung .....</b>	<b>12</b>
<b>7.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>13</b>

## **BAB A 3 Nürnberg – Passau**

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

---

### **1. Einleitung**

Die Bundesautobahn (BAB) A 3 Nürnberg – Passau ist bereits heute stark belastet. Zusätzlich hat der Verkehr auf der BAB A 3 im Bereich des Knotenpunktes zur BAB A 92 aufgrund der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung des Großraums München sowie der Industrie- und Gewerbegebiete entlang der BAB A 92 und des Raums Deggendorf/Plattling erheblich zugenommen. An der Anschlussstelle (AS) Hengersberg bindet die Bundesstraße B 533 an die BAB A 3 an. Die verkehrlich stark belastete B 533 erhöht die Verkehrsmenge der BAB A 3 ab der AS Hengersberg deutlich. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Wirtschaftsstandorte treten durch die Überlagerung von Fern- und Regionalverkehr in den Spitzenstunden bereits heute kapazitätsbedingte Behinderungen des Straßenverkehrs auf. Mit dem 6-streifigen Ausbau im vorliegenden Streckenabschnitt soll die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn BAB A 3 den verkehrlichen Anforderungen angepasst werden

Die vorliegende Baumaßnahme umfasst den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der 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 den anschließenden Parallelfahrbahnen und deren Verknüpfung mit den Tangentialrampen an die Richtungsfahrbahn (RF) Deggendorf der BAB A 92.

Ziel dieser Unterlage ist es den Ist-Zustand aus verkehrlicher Sicht zu beschreiben und für das Prognosejahr 2035 Prognoseverkehrsdaten bereitzustellen und die Planfälle Planfall 0 und Planfall „6-streifiger Ausbau der BAB A 3“ hinsichtlich Kapazität und Qualität des Verkehrsflusses im ausgebauten Abschnitt zu untersuchen.

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

## 2. Verkehrliche Ausgangssituation und Grundlagen

Bild 1 zeigt einen Luftbildausschnitt des Abschnitts der Bundesautobahn A 3 vom Autobahnkreuz Deggendorf bis zur Anschlussstelle Hengersberg.



### 2.1. Verkehrsmengen

Die Verkehrsuntersuchung basiert in der Analyse zum einen auf die Straßenverkehrszählungen 2010 (und deren Fortschreibung) und 2015, Bayern zum anderen auf Zählungen Mitte Frühjahr 2016. Als Analysejahr ist das Jahr 2017 abgebildet.

Eine Aktualisierung auf das Jahr 2020 wurde nicht durchgeführt, da das durch die Coronapandemie veränderte Verkehrsaufkommen das Ergebnis verfälschen würde.

### 2.2. Bundesautobahn A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg

Die Entwicklung des Verkehrs auf der BAB A 3 im Abschnitt AS Metten – AS Iggenbach vom Jahr 2010 bis 2015 gemäß Straßenverkehrszählung 2010 (und deren Fortschreibung) sowie der Straßenverkehrszählung 2015 ist in folgender Tabelle angegeben.

Verkehrszuwachs im Abschnitt AS Metten - AS Iggenbach von 2010 bis 2015										
Abschnitt	DTV 2010		DTV 2015		Entwicklungsfaktor z. Vorjahr		Entwicklungsfaktor 2010 - 2015		Entwicklungsfaktor /Jahr 2010 - 2015	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
AS Metten										
AK Deggendorf	36252	8336	38864	9074	1.008	1.012	1.072	1.089	1.014	1.017
AK Deggendorf										
AS Hengersberg	53241	10322	57088	11247	1.008	1.013	1.072	1.090	1.014	1.017
AS Hengersberg										
AS Iggenbach	47130	9698	50535	10567	1.008	1.013	1.072	1.090	1.014	1.017

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

In der Straßenverkehrszählung 2015, sind die maßgebenden Stunden (MSV) 2015 sowie die zugehörigen Bemessungs-Schwerverkehrsanteile ( $b_{SV}$ ) für den betrachteten Abschnitt getrennt nach Fahrtrichtung angegeben. Mit den Entwicklungsfaktoren / Jahr 1.014 für den DTV und 1.017 für den Schwerverkehrsanteil (siehe Tabelle oben) wurden die Werte von 2015 auf das Analysejahr 2017 hochgerechnet. Die Bemessungsverkehrsstärken für das Jahr 2017 werden in folgender Tabelle dargestellt.

Bemessungsverkehrsstärke aus Straßenverkehrszählung 2015										
Strasse	von	bis	KFZ	SV	MSV I	bSV I	MSV II	bSV II		
			[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]		[Kfz/h]			
BAB A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	38864	9074	1893	0.031	1841	0.132		
BAB A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	57088	11247	2814	0.119	2717	0.144		
BAB A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggenbach (112)	50535	10567	2491	0.119	2405	0.144		
Bemessungsverkehrsstärke Analyse 2017										
Strasse	von	bis	KFZ	SV	MSVI	bSVI	MSVII	bSVII	Entwicklungsfaktor DTV 2015 - 2017	
			[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]		[Kfz/h]		für Kfz	für Lkw
BAB A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	39961	9387	1946	0.031	1893	0.133	1.028	1.035
BAB A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	58699	11635	2893	0.120	2794	0.145	1.028	1.035
BAB A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggenbach (112)	51961	10932	2561	0.120	2473	0.145	1.028	1.035

### 2.3. AK Deggendorf (Einfahrt BAB A 3 nach Passau / Ausfahrt BAB A 3 von Passau)

Zur Analyse der Verkehrssituation an den Rampen Ausfahrt BAB A 92 - Einfahrt BAB A 3 und Ausfahrt BAB A 3 - Einfahrt BAB A 92 am Autobahnkreuz Deggendorf wurden die Zähl-ergebnisse der Dauerzählungen an den Rampen vom 09.02.2016 bis zum 26.02.2016 sowie der Stundenzählung vom 15.03.2016 ausgewertet. Damit wurde die prozentuale Aufteilung des Verkehrs auf der BAB A 3 im Querschnitt östlich der Rampen auf die Rampenfahrbahnen und die Richtungsfahrbahnen der BAB A 3 oberhalb bzw. unterhalb der Rampenein- bzw. -ausfahrten ermittelt, um von Prognosebelastungen der BAB A 3 auf die zugehörigen Rampenbelastungen schließen zu können.

Einfahrt in Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 12.0 % und Rampenneigungen $\leq$ 2%			Ausfahrt aus Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 14.5 % und Rampenneigungen $\leq$ 2%		
Abschnitt	Bemessungs- verkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]	Abschnitt	Bemessungs- verkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]
Hauptfahrbahn nach Einfahrt	2901	3249	Hauptfahrbahn vor Ausfahrt	2801	3207
Einfahrrampe	1160	1299	Ausfahrrampe	1120	1282
Hauptfahrbahn vor Einfahrt	1741	1950	Hauptfahrbahn nach Ausfahrt	1681	1925
Verkehrsqualität Ausfahrt nach HSB Typ E 1-2		<b>E</b>	Verkehrsqualität Ausfahrt nach HSB Typ A 1-2		<b>D</b>

## **BAB A 3 Nürnberg – Passau**

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

---

### **3. Analysefall**

#### **3.1. BAB A 3**

Für den Abschnitt vom AK Deggendorf bis zur AS Hengersberg wurde aus den Daten der Verkehrszählung 2010 und deren Fortschreibung zusammen mit den Daten der Verkehrszählung 2015 für das Analysejahr 2017 eine Querschnittsbelastung (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 58.700 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 19,8% ermittelt. Die Bemessungsverkehrsstärken für 2017 wurden aus den in der Verkehrszählung 2015 angegebenen Bemessungsverkehrsstärken mit den in Punkt 2.1 beschriebenen Entwicklungsfaktoren hochgerechnet und sind in Punkt 2.1 angegeben. Das heißt, dass nahezu jedes fünfte Fahrzeug dem Schwerverkehr zuzuordnen ist. Die Strecke weist zurzeit gerade noch eine Verkehrsqualität QSV D auf.

Verkehrsqualität D heißt: Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf, bis hin zu gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind erheblich eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

#### **3.2. AK Deggendorf (Einfahrt BAB A 3 nach Passau / Ausfahrt BAB A 3 von Passau)**

Der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 / Einfahrt BAB A 92 (von Passau) weist gerade noch die Qualitätsstufe QSV D auf. Bei einer 50/50 Aufteilung des durchfahrenden zum ausfahrenden Verkehr (vergl. Kapitel 2.2) würde der Ausfädelungsbereich die Qualitätsstufe QSV E aufweisen.

Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) ist QSV E.

Verkehrsqualität D heißt: Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf, bis hin zu gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind erheblich eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Verkehrsqualität E heißt: Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrstroms. Der Verkehrszustand ist instabil. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

### 4. Prognoseverkehrsmengen

#### 4.1. BAB A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg

Die Entwicklung des Verkehrs auf der BAB A 3 zwischen 2010 und 2015 ist in Punkt 2. beschrieben. Mit den Daten aus dem Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) kann die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehrs (DTVw) zwischen den Jahren 2015 und 2030 beschrieben werden. Mit diesen Entwicklungsfaktoren wird der DTVw von 2030 auf das Jahr 2035 hochgerechnet. Mit dem Verhältnis DTV zu DTVw wird aus dem DTVw des Jahres 2035 der DTV für das Jahr 2035 ermittelt.

Entwicklung des DTVW														Entwicklung des Lkw-Anteils 2015-2030			Entwicklung des DTV händische Straßenverkehrszählung Bayern							
Straßenverkehrszählung										Daten aus dem (PRINS) Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030														
Abschnitt	DTVW 2010		DTVW 2015		Entwicklungsfaktor DTVW 2010 - 2015		Entwicklungsfaktor pro Jahr 2010 - 2015		DTVW 2030		Entwicklungsfaktor DTVW 2015 - 2030		Entwicklungsfaktor pro Jahr seit 2015		Lkw-Anteil 2015 [%]	Lkw-Anteil 2030 [%]	Änderungsfaktor	Entwicklungsfaktor DTV 2010 - 2015		Entwicklungsfaktor DTV pro Jahr 2010 - 2015				
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV				Kfz	SV	Kfz	SV			
	1a	1b	2a	2b	11a	11b	12a	12b	3a	3b	31a	31b	32a	32b	6a	6b	6	41a	41b	42a	42b			
AS Metten																								
AK Deggendorf	36477	10035	39351	11072	1.079	1.103	1.015	1.020	41000	14000	1.042	1.264	1.003	1.016	28.137	34.146	1.214	1.072	1.089	1.014	1.017			
AK Deggendorf																								
AS Hengersberg	55256	12451	n/a	n/a	-	-	-	-	60000	19000	-	-	-	-	-	-	-	1.072	1.090	1.014	1.017			
AS Hengersberg																								
AS Iggenbach	49411	11803	n/a	n/a	-	-	-	-	53000	18000	-	-	-	-	-	-	-	1.072	1.090	1.014	1.017			

In folgenden Tabellen werden DTV und DTVw für das Prognosejahr 2035 ermittelt.

Prognose des DTVW für 2035								
Abschnitt	DTVW 2030		Entw.-faktor DTVW pro Jahr		DTVW 2035		Entw.-faktor DTVW 2015 - 2035	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
	3a	3b	12a	12b	5a	5b	51a	51b
AS Metten								
AK Deggendorf	41000	14000	1.015	1.020	44230	15447	1.124	1.395
AK Deggendorf								
AS Hengersberg	60000	19000	1.015	1.020	64727	20963	-	-
AS Hengersberg								
AS Iggenbach	53000	18000	1.015	1.020	57176	19860	-	-

Prognose des DTV für 2035												
Abschnitt	DTVW 2015		DTV 2015		Verhältnis DTVW/DTV		DTVW 2035		DTV 2035		Entw.-faktor DTV 2015 - 2035	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
	2a	2b	101a	102b	111a	112b	5a	5b	151a	152b	51a	51b
AS Metten												
AK Deggendorf	39351	11072	38864	9074	1.013	1.22	44230	15447	43683	12659	1.124	1.395
AK Deggendorf												
AS Hengersberg	n/a	n/a	57088	11247	1.013	1.22	64727	20963	63926	17180	1.120	1.528
AS Hengersberg												
AS Iggenbach	n/a	n/a	50535	10567	1.013	1.22	57176	19860	56468	16276	1.117	1.540

In den Daten aus dem PRINS sind alle bis 2035 realisierten Änderungen des hochrangigen Straßennetzes eingerechnet.

In der Straßenverkehrszählung 2015 Bayern sind die Daten für die maßgebende Stunde (MSV) 2015 für die betrachteten Abschnitte sowie der zugehörige Bemessungsschwerer-

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

kehranteil angegeben. Mit den oben errechneten Entwicklungsfaktoren werden die Daten auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet.

Bemessungsverkehrsstärke aus Straßenverkehrszählung 2015										
Strasse	von	bis	KFZ	SV	MSV I	bSV I	MSV II	bSV II		
			[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]		[Kfz/h]			
BAB A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	38864	9074	1893	0.031	1841	0.132		
BAB A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	57088	11247	2814	0.119	2717	0.144		
BAB A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggenbach (112)	50535	10567	2491	0.119	2405	0.144		
Bemessungsverkehrsstärke Prognose 2035										
Strasse	von	bis	KFZ	SV	MSVI	bSVI	MSVII	bSVII	Entwicklungsfaktor DTV 2015 - 2035	
			[Kfz/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/h]		[Kfz/h]		für Kfz	für Lkw
BAB A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	43683	12659	2128	0.038	2069	0.164	1.124	1.395
BAB A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	63926	17180	3151	0.162	3042	0.196	1.120	1.528
BAB A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggenbach (112)	56468	16276	2783	0.164	2687	0.198	1.117	1.540

### 4.2. AK Deggendorf (Einfahrt A 3 nach Passau / Ausfahrt A 3 von Passau)

Die Bemessungsverkehrsstärken im Abschnitt der BAB A 3 zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg sind Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 und wie in Kapitel 4.3 auf das Prognosejahr hochgerechnet worden. Durch prozentuale Aufteilung des Verkehrs auf der BAB A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg (Querschnitt östlich der Rampen) auf die Rampenfahrbahnen und die Richtungsfahrbahnen der BAB A 3 oberhalb bzw. unterhalb der Rampenein- und -ausfahrten gemäß Kapitel 2. wurden die Bemessungsverkehrsstärken für die einzelnen Abschnitte ermittelt.

Einfahrt in Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 16.2 % und Rampenneigungen ≤ 2%			Ausfahrt aus Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 19.6 % und Rampenneigungen ≤ 2%		
Abschnitt	Bemessungsverkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]	Abschnitt	Bemessungsverkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]
Hauptfahrbahn nach Einfahrt	3151	3661	Hauptfahrbahn vor Ausfahrt	3042	3638
Einfahrrampe	1260	1464	Ausfahrrampe	1217	1456
Hauptfahrbahn vor Einfahrt	1891	2197	Hauptfahrbahn nach Ausfahrt	1825	2182

## **5. Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das Prognosejahr 2035**

### **5.1. Prognosenullfall, kein 6- streifiger Ausbau der BAB A 3**

#### **5.1.1. BAB A 3**

Der betrachtete Abschnitt der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg wird im Prognosejahr 2035 einen DTV von ca. 63.900 Kfz/24h bei ca. 27 % Schwerverkehrsanteil aufweisen. Das heißt, dass nahezu jedes vierte Fahrzeug dem Schwerverkehr zuzuordnen ist. Die Verkehrsqualität ohne 3-streifigem Ausbau wird in Fahrtrichtung Passau QSV = E und in Fahrtrichtung Nürnberg gerade noch D sein (Auslastungsgrad  $x = 0.895$ ).

Verkehrsqualität D heißt: Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf, bis hin zu gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind erheblich eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Verkehrsqualität E heißt: Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Verkehrszustand ist instabil. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

### 5.1.2. Autobahnkreuz Deggendorf (Einfahrt A 3 nach Passau / Ausfahrt A 3 von Passau)

Einfahrt in Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 16.2 % und Rampenneigungen ≤ 2%			Ausfahrt aus Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 19.6 % und Rampenneigungen ≤ 2%		
Abschnitt	Bemessungs- verkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]	Abschnitt	Bemessungs- verkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]
Hauptfahrbahn nach Einfahrt	3151	3661	Hauptfahrbahn vor Ausfahrt	3042	3638
Einfahrrampe	1260	1464	Ausfahrrampe	1217	1456
Hauptfahrbahn vor Einfahrt	1891	2197	Hauptfahrbahn nach Ausfahrt	1825	2182
Verkehrsqualität Ausfahrt nach HSB Typ E 1-2		<b>F</b>	Verkehrsqualität Ausfahrt nach HSB Typ A 1-2		<b>E</b>

Der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 / Einfahrt BAB A 92 (von Passau) weist gerade noch die Qualitätsstufe QSV F auf. Bei einer 50/50 Aufteilung des durchfahrenden zum ausfahrenden Verkehr (vergl. Kapitel 2.) würde der Ausfädelungsbereich die Qualitätsstufe QSV F aufweisen.

Verkehrsqualität F heißt: Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Richtungsfahrbahn ist überlastet.

Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 / Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) ist QSV F. Ausfädel- wie auch Einfädelbereich werden von

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

---

### 5.2. Planfall 6-streifiger Ausbau der BAB A 3

#### 5.2.1. BAB A 3

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 auf Verkehr von anderen Verbindungswegen auf die BAB A 3 in einem größeren Umfang nicht gegeben. Es ist also von den gleichen Verkehrsstärken wie für den Planfall 0 auszugehen.

Durch den Ausbau auf den Regelquerschnitt RQ 36 kann eine gute Verkehrsqualität im betrachteten Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg auch im Prognosejahr 2035 erhalten werden.

#### 5.2.2. Autobahnkreuz Deggendorf, (Einfahrt BAB A 3 nach Passau / Ausfahrt BAB A 3 von Passau)

Einfahrt in Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 16.2 % und Rampenneigungen $\leq 2\%$			Ausfahrt aus Richtung Passau Aufteilung durchgehender Verkehr / ausfahrender Verkehr gleich 60/40 mit Schwerverkehrsanteil 19.6 % und Rampenneigungen $\leq 2\%$		
Abschnitt	Bemessungs- verkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]	Abschnitt	Bemessungs- verkehrsstärke [Kfz/h]	[PkwE/h]
Hauptfahrbahn nach Einfahrt	3151	3661	Hauptfahrbahn vor Ausfahrt	3042	3638
Einfahrrampe	1260	1464	Ausfahrrampe	1217	1456
Hauptfahrbahn vor Einfahrt	1891	2197	Hauptfahrbahn nach Ausfahrt	1825	2182
Verkehrsqualität Ausfahrt nach HSB Typ E 5-2		<b>C</b>	Verkehrsqualität Ausfahrt nach HSB Typ A 4-2		<b>C</b>

Der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 / Einfahrt BAB A 92 (von Passau) weist die Qualitätsstufe QSV C auf.

Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 / Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) ist QSV C. Ausfädel- wie auch Einfädelbereich werden von ausreichender Verkehrsqualität sein.

## BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

### 6. Kenndaten für die Lärmberechnung

In den Straßenverkehrszählungen für die Jahre 2010 und 2015 sind die Werte für die schalltechnische Untersuchung MT, PT, MN und PN für die BAB A 3 im Abschnitt AS Metten – AS Iggensbach angegeben.

Ergebnisdaten der manuellen Straßenverkehrszählung 2010 und der manuellen Straßenverkehrszählung 2015																					
Quelle BAYSIS, Bayerisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr - Oberste Baubehörde																					
TKZST-NR	Strasse	von	bis	Jahr	DTV- Werte							Jahr	DTV- Werte								
					KFZ	SV	MT	PT	MN	PN	MD		PD	KFZ	LV	MT	PT	MN	PN	MD	PD
71439093	A 3	AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	2010	36252	8336	1962	21.0	607	35.9	2154	21.2	2015	38864	29791	2072	21.6	714	33.5	2273	22.0
71439078	A 3	AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	2010	53241	10322	2727	18.2	1201	24.8	2891	18.4	2015	57088	45843	3106	17.8	925	32.4	3412	18.0
72449079	A 3	AS Hengersberg (111)	AS Iggensbach (112)	2010	47130	9698	2414	19.3	1064	26.3	2559	19.5	2015	50535	39970	2749	18.9	819	34.4	3021	19.1

Aus den Werten der Straßenverkehrszählung Bayern 2015 wurde mit dem in Punkt 4 errechneten Entwicklungsfaktor zwischen den Jahren 2015 und 2035 für den DTVW und der ebenfalls in dieser Tabelle errechneten Änderung des Schwerverkehrsanteil die Werte für das Jahr 2035 prognostiziert.

von	bis	Änderung 2015 - 2035		Werte zur Schallberechnung Prognose 2035					
		Entwicklungsfaktor KFZ	Änderung Lkw-Anteil	MT	PT	MN	PN	MD	PD
AS Metten (109)	AK Deggendorf (A 92)	1.124	1.214	2329	26.2	803	40.7	2555	26.7
AK Deggendorf (A 92)	AS Hengersberg (111)	1.124	1.214	3492	21.6	1040	39.3	3836	21.8
AS Hengersberg (111)	AS Iggensbach (112)	1.124	1.214	3090	22.9	921	41.7	3396	23.2

Für die Berechnung nach RLS 19 werden die Lärmdaten wie folgt festgelegt:

Schwerverkehrsanteil Nacht:

bisher 39,3 %; Der Schwerverkehrsanteil wird aufgerundet auf 40 %, mit einer Aufteilung von 30% Lkw – Züge, bzw. Sattelfahrzeuge (RLS 19, Fahrzeuggruppe Lkw 2) und 10% Lkw (RLS 19, Fahrzeuggruppe Lkw 1)

Schwerverkehrsanteil Tag:

bisher 21,6 %; Der Schwerverkehrsanteil wird aufgerundet auf 22 %, mit einer Aufteilung von 18% Lkw – Züge, bzw. Sattelfahrzeuge (RLS 19, Fahrzeuggruppe Lkw 2) und 4% Lkw (RLS 19, Fahrzeuggruppe Lkw 1)

Anteil Krafträder:

Aus den Daten der Verkehrszählung 2015 wurde die Anzahl der Krafträder auf 2035 hochgerechnet. Dabei wurde angenommen, dass sich der Anteil der Krafträder am individuellen Personenverkehr ohne Bus (Pkw und Krad) in den zukünftigen Jahren nicht ändert.

Kraftradanteil an der der MT: 0,4%

Kraftradanteil an der der MN: 0,3%

## **BAB A 3 Nürnberg – Passau**

6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg  
Feststellungsentwurf

---

### **7. Zusammenfassung**

#### Analysefall

Im Bestand weist die BAB A 3 im betrachteten Abschnitt vom AK Deggendorf bis zur AS Hengersberg gerade noch die Qualitätsstufe (QSV) D auf.

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

#### Prognosenullfall

Der betrachtete Abschnitt der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg wird im Prognosejahr 2035 einen DTV von ca. 64.000 Kfz bei ca. 27 % Schwerverkehrsanteil aufweisen. Das heißt, dass jedes vierte Fahrzeug dem Schwerverkehr zuzuordnen ist. Die Verkehrsqualität ohne 6-streifigen Ausbau wird in Fahrtrichtung Nürnberg gerade noch QSV D (Auslastungsgrad  $x = 0.895$ ) sein, in Fahrtrichtung Passau QSV E.

Der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 Einfahrt BAB A 92 (von Passau) weist gerade noch die Qualitätsstufe QSV E auf. Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) ist QSV F. Ausfädel- wie auch Einfädelbereich werden von unzureichender Verkehrsqualität sein.

#### Planfall

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 Verbindungswegen auf die BAB A 3 nicht gegeben. Es ist also von den gleichen Verkehrsstärken wie für den Prognose-nullfall auszugehen.

Durch den Ausbau auf den Regelquerschnitt RQ 36 kann eine akzeptable Verkehrsqualität im betrachteten Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg auch im Prognosejahr 2035 erhalten werden. Die Verkehrsqualität mit 3-streifigem Ausbau wird QSV C sein (Auslastungsgrad  $x = 0.643$ ).

Der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 Einfahrt BAB A 92 (von Passau) weist die Qualitätsstufe QSV C auf. Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereichs der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 / Einfahrt BAB A 3 (nach Passau) ist ebenfalls QSV C. Ausfädel- wie auch Einfädelbereich werden von ausreichender Verkehrsqualität sein.