

Aktenzeichen: 32-4354.B3.1-1-2/A3

Regierung von Niederbayern



Planfeststellungsbeschluss

Bundesautobahn A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg

**Bau-km 0+253 bis Bau-km 10+959
Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711**

anonyme Fassung

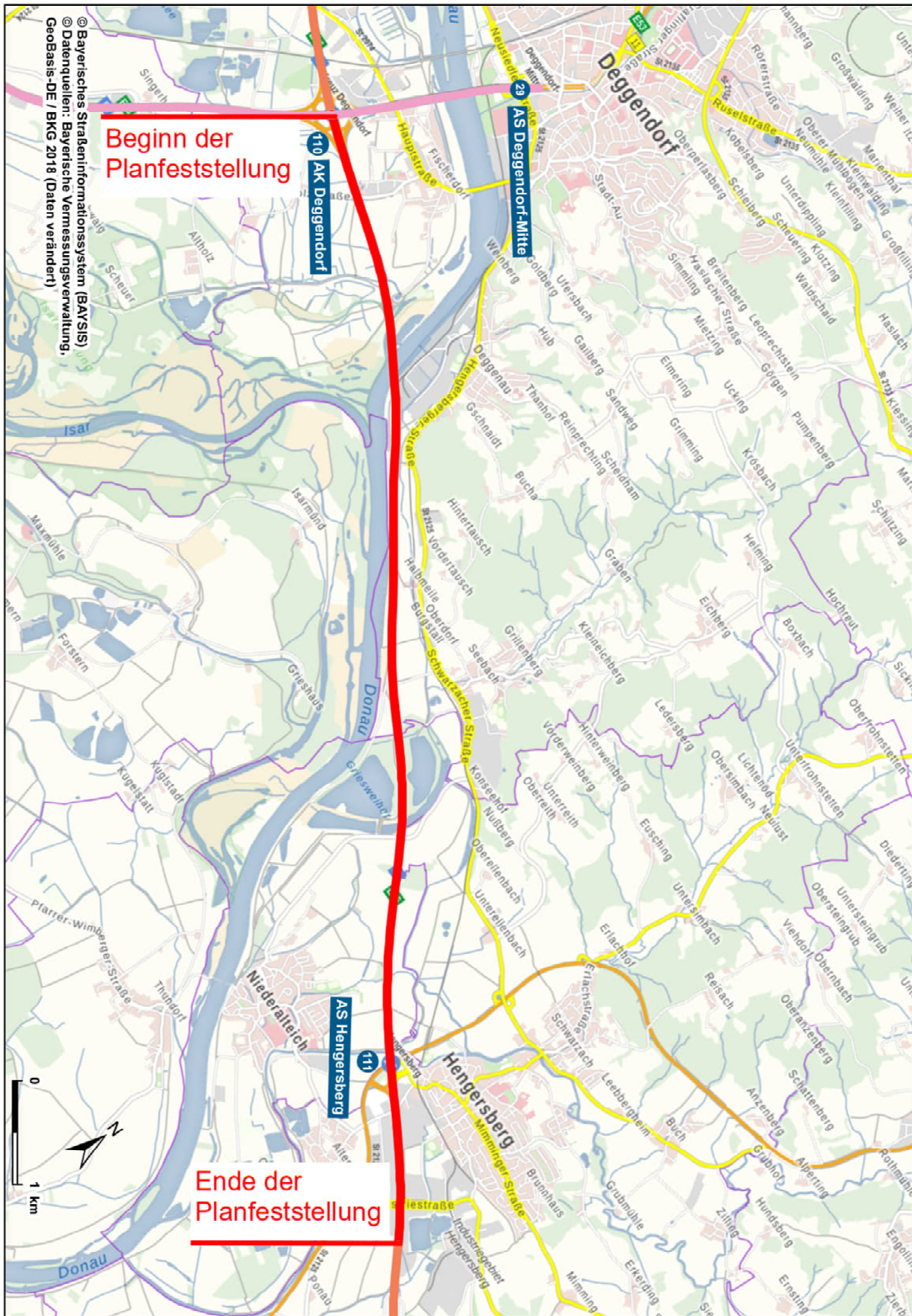
Landshut, 14.01.2025

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Skizze des Vorhabens	5
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	6
A Tenor	9
1. Feststellung des Plans	9
2. Festgestellte Planunterlagen	9
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	17
3.1 Unterrichtungspflichten	17
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	17
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	19
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	25
3.5 Verkehrs- und Baulärmschutz, Immissionsschutz	30
3.6 Landwirtschaft / Bodenschutz	31
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	32
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	36
4.1 Gegenstand / Zweck	36
4.2 Plan	37
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	37
5. Straßenrechtliche Verfügungen	38
6. Entscheidungen über Einwendungen	39
6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen	39
6.2 Zurückweisungen	41
7. Sofortige Vollziehbarkeit	41
8. Kostenentscheidung	42
B Sachverhalt	43
1. Beschreibung des Vorhabens	43
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	44
C Entscheidungsgründe	47
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	47
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	47
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	47
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	48
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)	48

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge (§ 25 UVPG)	104
2.3 Ergebnis	120
3. Materiell-rechtliche Würdigung	122
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	122
3.2 Abschnittsbildung	122
3.3 Planrechtfertigung, Planungsziel	122
3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	125
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	125
3.4.2 Planungsvarianten (siehe auch Unterlage 1, Erläuterungsbericht)	126
3.4.3 Ausbaustandard	132
3.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Klimaschutz / Bodenschutz	136
3.4.4.1 Verkehrslärmschutz	136
3.4.4.2 Schadstoffbelastung, Luftreinhaltung	142
3.4.4.3 Klimaschutz	143
3.4.4.4 Bodenschutz	148
3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	149
3.4.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen	149
3.4.5.2 Artenschutz	201
3.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange	228
3.4.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	229
3.4.6 Gewässerschutz	239
3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	239
3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	246
3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	260
3.4.8 Städtebauliche, gemeindliche Belange	263
3.4.9 Sonstige öffentliche Belange	269
3.4.9.1 Ver- /Entsorgungsunternehmen	269
3.4.9.2 Fischereiliche Belange	270
3.4.9.3 Denkmalschutz	271
3.4.9.4 Kreisstraße DEG 46	272
3.4.9.5 Sicherheit, Bundeswehr	273
3.4.9.6 Wald	273
3.4.9.7 Schifffahrt	273
3.4.9.8 Hafen Deggendorf	274
3.4.9.9 Verkehrsclub Deutschland Kreisgruppe Straubing-Bogen und Bund Naturschutz in Bayern e. V. Kreisgruppe Straubing-Bogen	274
3.4.9.10 VCD Bayern e. V.	275
3.4.9.11 IHK Niederbayern	276
3.4.9.12 Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz	276
3.4.9.13 Staatliche Bauamt Passau, Bundes- und Staatsstraßen	276
3.5 Private Einwendungen	277
3.5.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten:	277
3.5.2 Einzelne Einwender	281
3.6 Gesamtergebnis	303
3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	303
4. Sofortige Vollziehbarkeit	303

5. Kostenentscheidung	304
Rechtsbehelfsbelehrung	305
Hinweis zur Auslegung des Plans	306



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKlimaG	Bauerisches Klimaschutzgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz

DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Eingenüberwachungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
öFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
OVG	Oberverwaltungsgericht
PIK	produktionsintegrierte Kompensation
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RV	Regelungsverzeichnis
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 13.12.2011
VDI	Verein Deutscher Ingenieure e. V.
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.B3.1-1-2/A3

Vollzug des FStrG;

BAB A 3 Nürnberg – Passau;

Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg von Betriebskilometer 563,000 bis 573,711, Bau-km 0+253 bis 10+959 (Baustrecke A 3), im Gebiet der Großen Kreisstadt Deggendorf, der Gemeinde Niederalteich und des Marktes Hengersberg mit ökologischen Kompensationsmaßnahmen auch im Gebiet der Stadt Osterhofen, dem Markt Winzer, dem Markt Metten und der Gemeinde Stephansposching (Landkreis Deggendorf)

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 15.03.2022, <u>mit Roteintragungen</u> Anlage 1 Angaben über die Umweltauswirkungen vom Februar 2022	-
2	Übersichtskarte vom 15.03.2022, nachrichtlich	1 : 100.000
3	Übersichtslageplan vom 15.03.2022	1 : 25.000
4	Übersichtshöhenplan	1:25000/2500
5 / 01	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 0+000 bis 0+700	1 : 1.000
5 / 02	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 0+700 bis 1+700, <u>mit Roteintragungen</u>	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5 / 03	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 1+700 bis 2+900, <u>mit Roteintragungen</u>	1 : 1.000
5 / 04	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 2+900 bis 3+700	1 : 1.000
5 / 05	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 3+700 bis 4+700, <u>mit Roteintragungen</u>	1 : 1.000
5 / 06	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 4+700 bis 5+700	1 : 1.000
5 / 07	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 5+700 bis 6+700	1 : 1.000
5 / 08	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 6+700 bis 7+700	1 : 1.000
5 / 09	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 7+700 bis 8+900	1 : 1.000
5 / 10	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 8+900 bis 9+900	1 : 1.000
5 / 11	Lageplan vom 15.03.2022, Bau-km 9+900 bis 10+959	1 : 1.000
6.01 / 01	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 0+000 bis 0+700	1 : 1000/100
6.01 / 02	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 0+700 bis 1+700	1 : 1000/100
6.01 / 03	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 1+700 bis 2+900	1 : 1000/100
6.01 / 04	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 2+900 bis 3+700	1 : 1000/100
6.01 / 05	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 3+700 bis 4+700	1 : 1000/100
6.01 / 06	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 4+700 bis 5+700	1 : 1000/100
6.01 / 07	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 5+700 bis 6+700	1 : 1000/100
6.01 / 08	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 6+700 bis 7+700	1 : 1000/100
6.01 / 09	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 7+700 bis	1 : 1000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	8+900	
6.01 / 10	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 8+900 bis 9+900	1 : 1000/100
6.01 / 11	Höhenplan vom 15.03.2022, Bau-km 9+900 bis 10+959	1 : 1000/100
6.02 / 01	Höhenplan DEG 46 am BW 146 (A 446B) vom 15.03.2022	1 : 1000/100
6.02 / 02	Höhenplan öFW am BW 149 (A 449B) vom 15.03.2022	1 : 1000/100
6.03 / 01	Höhenplan AS Hengersberg Nordseite (A 200, A 210, A220) vom 15.03.2022	1 : 1000/100
6.03 / 02	Höhenplan AS Hengersberg Südseite (A 300, A 310, A 320) vom 15.03.2022	1 : 1000/100
07.1/01	Isophone in 2 m Höhe Nacht, Immissionspunkte mit Überschreitung des IGW vom 15.03.2022, <u>mit Roteintragungen</u>	1 : 5.000
07.1 / 02	Isophone in 2 m Höhe Nacht, Immissionspunkte mit Überschreitung des IGW vom 15.03.2022	1 : 5.000
07. 2/ 01	Isophone in 2 m Höhe Tag, Immissionspunkte mit Überschreitung des IGW vom 15.03.2022, <u>mit Roteintragungen</u>	1 : 5.000
07.2 / 02	Isophone in 2 m Höhe Tag, Immissionspunkte mit Überschreitung des IGW vom 15.03.2022	1 : 5.000
08 / 01	Lageplan Einzugsgebiete Entwässerung vom 15.03.2022	1 : 5.000
08 / 02	Lageplan Einzugsgebiete Entwässerung vom 15.03.2022	1 : 5.000
9.1	Landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßnahmenübersicht vom 15.03.2022	1 : 25.000
9.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen, Planbeilage Maßnahmenbeschreibung vom 15.03.2022	-
9.2 / 0	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleich / Kohärenz, Legende	-
9.2 / 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.2 / 2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 5	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 6	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 7	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 8	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 9	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleich / Kohärenz vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 10	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleich / Kohärenz vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 11	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleich / Kohärenz vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 12	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleich / Kohärenz vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.2 / 13	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleich / Kohärenz vom 15.03.2022	1 : 2.000
9.3	Maßnahmenblätter <u>mit Roteintragungen</u>	-
9.4	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.01 / 01	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 0+000 bis 0+700	1 : 1.000
10.01 / 02	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 0+700 bis 1+700	1 : 1.000
10.01 / 03	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 1+700 bis 2+900	1 : 1.000
10.01 / 04	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 2+900 bis 3+700	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10.01 / 05	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 3+700 bis 4+700	1 : 1.000
10.01 / 06	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 4+700 bis 5+700	1 : 1.000
10.01 / 07	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 5+700 bis 6+700	1 : 1.000
10.01 / 08	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 6+700 bis 7+700	1 : 1.000
10.01 / 09	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 7+700 bis 8+900	1 : 1.000
10.01 / 10	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 8+900 bis 9+900	1 : 1.000
10.01 / 11	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, Bau-km 9+900 bis 10+959	1 : 1.000
10.01 / 12	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, LBP-Maßnahmen	1 : 2.000
10.01 / 13	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, LBP-Maßnahmen	1 : 2.000
10.01 / 14	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, LBP-Maßnahmen	1 : 2.000
10.01 / 15	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, LBP-Maßnahmen	1 : 2.000
10.01 / 16	Grunderwerbsplan vom 15.03.2022, LBP-Maßnahmen	1 : 2.000
10.02	Grunderwerbsverzeichnis vom 15.03.2022, <u>mit Roteintragungen</u>	-
11	Regelungsverzeichnis <u>mit Roteintragungen</u>	-
12 / 01	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen vom 15.03.2022, Bau-km 0+000 bis 5+690	1 : 5.000
12 / 02	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen vom 15.03.2022, Bau-km 5+690 bis 10+959	1 : 5.000
14 / 01	Regelquerschnitt asymmetrischer Ausbau vom 15.03.2022	1 : 50
14 / 02	Regelquerschnitt symmetrischer Ausbau vom 15.03.2022	1 : 50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
14 / 03	Regelquerschnitt Rampen vom 15.03.2022	1 : 50
14 / 04	Regelquerschnitt DEG 46 bei Bau-km 0+836 vom 15.03.2022	1 : 50
14 / 05	Regelquerschnitt Wirtschaftswege vom 15.03.2022	1 : 50
15 / 01	Bauwerksskizze Bauwerk 147 – Strombrücke	1 : 1.000
17.1.1	Schalltechnische Untersuchungen vom 15.03.2022	-
17.1.2	Schalltechnische Untersuchungen, Tabellarische Zusammenstellung der Rechenergebnisse vom 15.03.2022	-
17.2	Lufthygienische Untersuchung vom 15.03.2022	-
18.1	Wassertechnische Untersuchungen vom 15.03.2022	-
18.2	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom 15.03.2022	-
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterung vom 15.03.2022	-
19.1.2	Übersichtskarte Schutzgebiete vom 15.03.2022	1 : 25.000
19.1.3 / 0	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Legende vom 15.03.2022	-
19.1.3 / 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.3 / 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.3 / 3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.3 / 4	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.3 / 5	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.3 / 6	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.3 / 7	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.1.3 / 8	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.1.4	Lärmisophone Ist-Planung vom 15.03.2022	1 : 25.000
19.2	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 15.03.2022	-
19.3.1	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“, Textteil vom Februar 2022	-
19.3.2	Übersichtskarte Natura 2000 vom 15.03.2022	1 : 150.000
19.3.3 / 1	Lageplan FFH 7142-301 Donauaue, Bestand, Beeinträchtigung und Schutzmaßnahmen vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.3 / 2	Lageplan FFH 7142-301 Donauaue, Bestand, Beeinträchtigung und Schutzmaßnahmen vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.3 / 3	Lageplan FFH 7142-301 Donauaue, Bestand, Beeinträchtigung und Schutzmaßnahmen vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.3 / 4	Lageplan FFH 7142-301 Donauaue, Bestand, Beeinträchtigung und Schutzmaßnahmen vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.4 / 1	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.4 / 2	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.4 / 3	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.4 / 4	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.4 / 5	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.3.5	FFH-Gebiet 7142-301, Ermittlung von Summationswirkungen anderer Vorhaben auf FFH Erhaltungsziele	-
19.4.1	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“, Textteil vom Februar 2022	-

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.4.2	Übersichtskarte Natura 2000 vom 15.03.2022	1 : 150.000
19.4.3	Lageplan FFH 7243-302 Isarmündung, Bestand, Beeinträchtigung und Schutzmaßnahmen vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.4.4 / 1	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.4.4 / 2	Maßnahmenplan zu Kohärenz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.4.5	FFH-Gebiet 7243-302, Ermittlung von Summationswirkungen anderer Vorhaben auf FFH Erhaltungsziele	-
19.5.1	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, Vogelschutzgebiet SPA 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“, Textteil vom Februar 2022	-
19.5.2	Übersichtskarte Natura 2000 vom 15.03.2022	1 : 150.000
19.5.3 / 1	Lageplan SPA 7142-471 „Donau“, Bestand, Beeinträchtigung und Maßnahmen zu Schutz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.5.3 / 2	Lageplan SPA 7142-471 „Donau“, Bestand, Beeinträchtigung und Maßnahmen zu Schutz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.5.3 / 3	Lageplan SPA 7142-471 „Donau“, Bestand, Beeinträchtigung und Maßnahmen zu Schutz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.5.4	SPA-Gebiet 7142-471, Ermittlung von Summationswirkungen anderer Vorhaben auf FFH Erhaltungsziele	-
19.6.1	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, Vogelschutzgebiet SPA -Gebiet 7243-402 „Isarmündung“, Textteil vom Februar 2022	-
19.6.2	Übersichtskarte Natura 2000 vom 15.03.2022	1 : 150.000
19.6.3 / 1	Lageplan SPA 7243-402 Isarmündung, Beeinträchtigungen und Maßnahmen zu Schutz und Schadensbegrenzung vom 15.03.2022	1 : 2.000
19.6.4	SPA-Gebiet 7243-402 Isarmündung, Ermittlung von Summationswirkungen anderer Vorhaben auf FFH Erhaltungsziele	-

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
22	Verkehrsuntersuchung vom 15.03.2022	-

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

3.1.1 Der Telekom Deutschland GmbH, sechs Monate vor Baubeginn.

3.1.2 Der Bayernwerk Netz GmbH, sechs Monate vor Beginn der Bauarbeiten.

3.1.3 Der Wasserversorgung Bayerischer Wald, sechs Monate vor Baubeginn

3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, mindestens acht Monate vor Beginn der Arbeiten (Zeitbedarf für denkmalpflegerische Maßnahmen bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen).

3.1.5 Die Fischereiberechtigten von betroffenen Gewässern sind rechtzeitig über den Beginn und die Beendigung von sie betreffende Maßnahmen zu unterrichten.

3.1.6 Der Vorhabenträger hat den Beginn der Baumaßnahme, den Beginn der landschaftsgestaltenden Maßnahmen und deren jeweilige Beendigung der Planfeststellungsbehörde, der Höheren Naturschutzbehörde, und der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei (fischökologische Maßnahmen betreffend) mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.

3.1.7 Baubeginn und Bauende sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

3.1.8 Das Staatliche Bauamt Passau ist rechtzeitig über den Beginn des Bauvorhabens zu informieren, damit der zeitliche Ablauf von sich ggf. überschneidenden Baumaßnahmen soweit notwendig aufeinander abgestimmt werden kann.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

- Vor Beginn der Erdarbeiten sind Sand- und Schlammfänge zu errichten, die während der gesamten Arbeitsdauer bis zur Befestigung aller Böschungen wirksam zu erhalten sind. Trübstoffbelastungen von Gewässern sind auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Nach Beendigung der Erdarbeiten sind neu entstandene Böschungen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bepflanzung) gegen Erosion zu sichern.

- Telekommunikationsanlagen sind bei der Bauausführung - soweit betroffen - zu schützen und zu sichern. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen (z. B. Telekom: Planauskunft.Sued@telekom.de) einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- Bestand, Sicherheit und Betrieb von Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Die Mindestabstände zur elektrischen Sicherheit gemäß DIN EN 50341 und DIN VDE 0105-100 sind einzuhalten. Der Vorhabenträger hat Kreuzungsunterlagen mit den neuen Maßen zu erstellen. Innerhalb der Schutzzone gelten Höhenbeschränkungen für Baumaßnahmen: Die Fahrbahnoberkante hat im gesamten Schutzstreifen der Leitung (Breite 25 m) zum größten, zu berechnenden Durchhang der 110-kV-Leitung O53 einen Sicherheitsabstand von mind. 7,00 m einzuhalten. In Bezug auf die Oberkante der Lärmschutzwand (Bauwerk 01.2.002) sind mind. 3,00 m Abstand einzuhalten. Im Übrigen sind bei Bau und Betrieb Gefährdungen der Leitung auszuschließen. Auch die Zugänglichkeit für Reparatur- und Wartungsarbeiten ist zu gewährleisten. Der Vorhabenträger hat mind. sechs Monate vor Baubeginn im Kreuzungsbereich von BAB A3 und Leitung O53 das Gespräch mit dem Bayernwerk zu suchen, um eine aktualisierte Kreuzungsvereinbarung zu erreichen und Planung und Bau weiter abzustimmen.

Sollte sich Anpassungsbedarf zur Leitung L O 53 ergeben, werden dazu Entscheidungen vorbehalten.

- Im Zuge der Ausführungsplanung sind für die betroffenen Wasserleitungen der Wasserversorgung Bayerischer Wald die technischen und finanziellen Auswirkungen durch ein geeignetes (Ingenieur-) Büro zu ermitteln.
- Bei der Planung sind die RABS anzuwenden und bei der Bemessung von Ingenieurbauwerken die erforderliche Lastenklasse zu wählen.
- Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.
- Die Vorhabenträger hat im Baustellenbereich Sorge zu tragen, dass der fließende Verkehr zu einer dem Risiko der Baustelle angemessenen Fahrverhalten aufgefordert wird. Hierzu sind u. a. die Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen zu beachten. Eine ggf. notwendige Geschwindigkeitsüberwachung ist einzuplanen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- Die geplanten Maßnahmen sind entsprechend der festgestellten Pläne nach den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
- Bei der Bauausführung sind Belange des Hochwasserschutzes ständig zu berücksichtigen. Bei anlaufendem Hochwasser sind Baustellen im Überschwemmungsgebiet rechtzeitig zu räumen. Der Vorhabenträger hat sich über die Hochwassersituation anhand der Angaben des Hochwassernachrichtendienstes (www.hnd.bayern.de oder direkt beim Wasserwirtschaftsamt Deggendorf) stets eigenverantwortlich zu informieren und ggf. notwendige Maßnahmen zum Hochwasserschutz unverzüglich durchzuführen. Sofern der vorhandene Hochwasserschutz bei anlaufendem Hochwasser baubetriebsbedingt Lücken aufweist, sind diese im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf umgehend zu schließen. Die ausführenden Firmen haben dazu verantwortliche Ansprechpartner und deren Vertreter zu benennen. Jederzeitige Erreichbarkeit ist sicherzustellen.
- Dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind die maßgeblichen planfestgestellten Planunterlagen zu übermitteln.
- Bei der Bauabnahme ist Art. 61 BayWG zu beachten.

3.3.1 Gewässerkreuzungen, Bauausführung

- Vor Baubeginn sind für sämtliche relevanten wasserwirtschaftliche Anlagen die notwendigen Nachweise der Tragfähigkeit, der Gebrauchstauglichkeit und der Erosionssicherheit zu erstellen.
- Die Ausführung von Baumaßnahmen in wassersensiblen Bereichen (z. B. Überschwemmungsgebieten) ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Wasserwirtschaft einvernehmlich abzustimmen.
- Sämtliche Bau- und Anlageteile, die sich im Überschwemmungsgebiet der Donau befinden, müssen der Überschwemmungsgefahr bis mindestens HW100 + 1,0 m sowie der möglichen Vereisungsgefahr angepasst und entsprechend bemessen sein. Im eingedeichten Gebiet (landseits der Deiche) sind mögliche Grundwasserdruckhöhen bis zur jeweiligen Hochwasserkote zu berücksichtigen.
- Zur Minimierung des Druckwasseranfalls sind Baugruben schnellstmöglich wieder dicht zu verschließen.
Wiederverfüllungen von Baugruben, Leitungsgräben usw. dürfen im Bereich anstehender bindiger Böden nicht mit rolligem, durchlässigem Material, sondern nur mit bindigem Material erfolgen. Für das eingebaute Material ist im fertig eingebauten Zustand der erforderliche Verdichtungsgrad zu gewährleisten. Die Verfüllung ist mit dem umgebenden Boden zu verzahnen und lagenweise zu verdichten.
- Die Ausführung aller Baumaßnahmen ist so zu organisieren, dass weder oberirdische noch unterirdische Gewässerverunreinigungen zu besorgen sind.
- Wassergefährdende Stoffe, Schmiermittel, Betonschlempe usw. dürfen nicht in Gewässer gelangen. Wassergefährdende Stoffe (z. B. Treibstoffe, Schmierstoffe, Öle usw.) dürfen im Hochwasserbett nicht gelagert werden und dürfen nicht in Gewässer gelangen. Ölbindemittel ist im ausreichenden Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

- Eine ggf. notwendige Lagerung von wassergefährdenden Stoffen hat entsprechend der Lagerungsverordnung zu erfolgen und ist außerhalb der Überschwemmungsgebiete anzuordnen.
- Elektroanlagen sind dem Hochwasserrisiko und den ungünstigen Grundwasserhältnissen anzupassen.
- Überschüssiges Erd- und Baumaterial ist abzufahren und ordnungsgemäß zu entsorgen. Ungenehmigte Auffüllungen in Poldergebieten sind nicht zulässig.
- Das während der Bauarbeiten anfallende Aushubmaterial sowie Baumaterialien dürfen nicht so behandelt oder gelagert werden, dass eine nachteilige Beeinträchtigung der Gewässer zu besorgen ist. Die Lagerung von Aushub, Materialien und Geräten ist in Überschwemmungsgebieten nur im baubetrieblich unbedingt notwendigen Umfang zulässig.

3.3.2 Bauen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten

- Baustelleneinrichtung und erforderliche Lehrgerüste bei Brückenbauwerken sind auf die Möglichkeit einer Überflutung auszulegen.
- Der Verlust an Retentionsraum ist zeitgleich im Rahmen der Bauausführung des Gesamtvorhabens auszugleichen. Bei der Modellierung der Abgrabungsflächen ist darauf zu achten, dass die angesetzten Retentionsräume durch Verbindungsleitungen auch tatsächlich im Hochwasserfall aktiviert werden und andererseits nach Ablauf des Hochwassers wieder leerlaufen können (keine Fischfallen). Die durch die erforderliche Modellierung bedingte Volumenänderung in den einzelnen Retentionsräumen ist gegenseitig auszugleichen.
- Die Bauweise sollte hochwasserangepasst sein, so dass bei Hochwasserereignissen auftretende Schäden verhindert werden.
- Mögliche Grundwasserstände bis Geländeoberkante sowie Grundwasserdruckhöhen mindestens bis zur HW100-Kote sind zu berücksichtigen. Durch aufsteigendes Grundwasser kann es zu örtlichen Überschwemmungen kommen.
- Die Auftriebs- und Rückstausicherheit sowie die Dichtigkeit und Funktionsfähigkeit aller betroffenen Anlagen sind auch beim HW 100 zu gewährleisten.
- Gegebenenfalls durch das Straßenbauvorhaben verlorengehender Retentionsraum im Bereich Amlohewiesen, unmittelbar nördlich der bestehenden BAB A 3, ist vom Vorhabenträger zu ermitteln und darzustellen. Der (ggf.) auftretende Retentionsraumverlust ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf auszugleichen.
- Für eine abschließende Beurteilung der Wirkung und Funktionsfähigkeit des Retentionsraumes sind dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf im Rahmen der Ausführung entsprechende Planunterlagen (Lageplan mit Schnitten) vorzulegen.

3.3.3 Gewässerausbau

- Bei Ausschreibung und Ausführung aller Arbeiten ist sicherzustellen, dass die gesetzlichen Vorschriften zum Schutz von Grund- und Oberflächenwasser eingehalten werden. Die Maßnahmen zum Gewässerausbau sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abzustimmen.

- Bei Aushubarbeiten in den Oberflächengewässern muss eine mind. 30 cm starke bindige Bodenschicht verbleiben, um bei Donauhochwasser einen erhöhten Dränagewasseranfall zu verhindern. Ggf. ist eine entsprechende Abdichtung vorzusehen.
- Ein naturnaher Ausbau hinsichtlich der Linienführung, Ufergestaltung und der Bepflanzung ist anzustreben. Die Gewässersohlen sind soweit wie möglich asymmetrisch (Aufweitungen und Engstellen) auszuführen. Die Linienführung und die Böschungsneigung sind je nach Örtlichkeit zu variieren.
- Grundsätzlich ist auch bei nicht immer wasserführenden Oberflächengewässern die Sohle durchgängig zu gestalten, Abstürze sind zu vermeiden.
- Der Gewässerausbau ist vorzugsweise bei trockener Witterung auszuführen. Bauablauf und Baubetrieb sind so einzurichten, dass der Eintrag von Feinteilen durch geeignete Maßnahmen (z. B. Anordnung von Absetzbecken) auf das unvermeidbare Maß beschränkt bleibt.
- Nach Beendigung der Erdarbeiten sind die neu entstandenen Böschungen unverzüglich durch geeignete Bepflanzung oder andere naturnahe Maßnahmen gegen Abschwemmungen zu sichern.
- Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit ist sicherzustellen.
- Arbeiten im Rahmen der Gewässerunterhaltung sind durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Freihaltung von Uferstreifen vor Bepflanzung/Bebauung) zu gewährleisten.

3.3.4 Hochwasserschutzmaßnahmen im Rahmen des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen

HWS Hengersberger Ohe links:

- Die Belange des Hochwasserschutzes sind zu berücksichtigen: Der Deichkörper sowie der Nahbereich (5 m-Deichschutzstreifen land- und wasserseitig des Deiches, gemessen vom Deichfuß aus) dürfen grundsätzlich nicht beeinträchtigt werden, wobei die geplante Verbreiterung des Deiches (Projekt „HWS Hengersberger Ohe links“) berücksichtigt werden muss.
- Eine Ausnahme stellen die beiden Brückenpfeiler (BW 154) dar, die wie bisher im wasserseitigen Deichkörper (linker Ohe-Deich) errichtet werden dürfen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der Hochwasserschutzanlage nicht beeinträchtigt werden. Bei der Gestaltung der Pfeiler muss zudem sichergestellt werden, dass keine Erosionsgefahren für den Deich durch lokale Geschwindigkeitserhöhungen, Wirbel- oder Wellenbildungen in der Hengersberger Ohe hervorgerufen werden (siehe DIN 19712 Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern, Abschnitt 13.1).
- Auf einen ausreichenden Abstand der Pfeiler zur geplanten Deichinnendichtung (Spundwand) ist zu achten, damit weder die Funktion, noch die Einbaumöglichkeiten der Innendichtung (falls die Brückenpfeiler zeitlich vor der HWS-Maßnahme errichtet werden) beeinträchtigt werden.
- Der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung der Hengersberger Ohe dürfen durch den Brückenersatzneubau (BW 154) nicht wesentlich verschlechtert werden. Sofern sich die Abmessungen der Einbauten (insbeson-

dere westliches Brückenwiderlager und Pfeiler) im Gewässerbereich signifikant verändern, muss als Nachweis eine hydraulische Untersuchung durchgeführt werden.

- Die Brücke (BW 154) darf die Durchfahrtshöhe (mind. 4,2 m) auf dem Deichverteidigungsweg (= Deichkronenweg, Breite 3,0 m) nicht einengen. Die Höhe des künftigen Deichkronenweges beträgt 311,43 m ü. NN (Höhensystem DHHN12). Die Unterkante der neuen Brücke muss also mindestens bei 315,63 m ü. NN liegen.
- Brückenentwässerungen dürfen nicht über dem Deich frei ausmünden.
- Bei einem Eigenhochwasser der Hengersberger Ohe stehen nur sehr kurze Reaktionszeiten zur Verfügung. Die Zufahrten und die Deichverteidigungswege selbst müssen jederzeit zugänglich sein, damit im öffentlichen Interesse liegende Deichverteidigungsmaßnahmen nicht behindert werden.
- Aufgrund des breiteren Brückenquerschnittes muss die Pflasterbefestigung auf dem Hochwasserschutzdeich unter der Brücke auch entsprechend angepasst werden, da durch die Beschattung kein stabiler Grasbewuchs auf dem Deich gewährleistet werden kann (Deichsicherheit, siehe DIN 19712, Abschnitt 13.2.3).
- Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu ermitteln und darzustellen, ob ggf. Retentionsraum für das festgesetzte Überschwemmungsgebiet Hengersberger Ohe verloren geht. Ein ggf. auftretender Retentionsraumverlust ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf auszugleichen. Auch die Ausführungsplanung der Brücke (BW 154) ist vor Baubeginn mit dem WWA Deggendorf abzustimmen.
- Zur Abstimmung und ggf. Anpassung von baulichen Anlagen sowie insbesondere von Bauarbeiten zwischen Straßenbau und Donau-Ausbau werden weitere Entscheidungen bis zur Verkehrsfreigabe (ausgebaute A 3) vorbehalten.

3.3.5 Grundwasserschutz

Die bauliche Unversehrtheit von Landesmessstellen und die Zugänge zu den Messstellen sind zu gewährleisten (Art. 62 Abs. 2 BayWG).

Die Standorte und die Funktion von betroffenen Landesgrundwassermessstellen und –quellfassungen sind im Zuge der weiteren Planungen zu berücksichtigen. Hierzu ist neben dem Standort das zugehörige Grundwassereinzugsgebiet bzw. der Zustrombereich zu beachten. Informationen und Daten sind beim zuständigen Wasserwirtschaftsamt einzuholen.

3.3.6 Sonstiges

- Änderungen beim Hochwasserdeich (RV Nr. 03.2.010) sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abzustimmen. Die lichte Durchfahrtshöhe über der Deichkrone ist größer als 4,2 m zu wählen.
- Die Herstellung der geplanten Maßnahmen auf den Grundstücken FlNr. 2075/0, Gemarkung Natternberg, 90/12, 255/0 und 882/0, jeweils Gemarkung Fischerdorf, ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abzustimmen (siehe auch A 6.1).

- Im Bereich des Korridors für Maisanbauverbot (Donauvorländer zwischen Straubing und Vilshofen) ist die Anlage und Entwicklung von Gehölzbeständen aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich. Einzelheiten zu den Allgemeinverfügungen sind bei den Kreisverwaltungsbehörden Straubing-Bogen, Deggendorf und Passau sowie der Stadt Straubing zu sehen (siehe auch A 6.1)
- Der bestehende und künftige Autobahndamm der BAB A 3 ist Bestandteil des Hochwasserschutzes an der Donau. Deshalb ist der Aufbau der Verbreiterung des Autobahndammes technisch so auszuführen, dass der Autobahndamm in seiner Funktion als Hochwasserschutzanlage nicht beeinträchtigt wird. Statische Nachweise für die verschiedenen Lastfälle bei Donau-Hochwasser müssen durchgeführt werden.

3.3.7 Baugrund, Gründungskonzeption

Gegebenenfalls notwendige Einbringung von Betonpfählen

Falls für die Gründung von Ingenieurbauwerken das Einbringen von Betonpfählen notwendig wird, sind dem Landratsamt Deggendorf und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf vor Baubeginn entsprechende Planungen vorzulegen. Nachfolgende Auflagen zu dieser Thematik sind mindestens maßgebend:

- Für die Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte gelten, auch wenn sie in den folgenden Bedingungen und Auflagen nicht enthalten sind.
- Der Vorhabenträger hat die Maßnahmen plan- und sachgemäß sowie nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- Die Arbeiten dürfen nicht bei stark gespanntem Grundwasser ausgeführt werden. Ab einem Pegelstand der Donau von 3,5 m, Pegel Deggendorf sind die Arbeiten einzustellen.
- Für die Herstellung der Säulen ist chromatarmer Zement zu verwenden.
- Bei den Bohrarbeiten ist darauf zu achten, dass die Baumaschinen gegen Tropfverluste sowie auslaufende Kraftstoffe und Öle gesichert sind und Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie die Betankung nur mit untergelegter Folie oder Wanne oder auf befestigten Flächen erfolgt.
- Eine wesentliche Änderung der Gründung muss unverzüglich am Landratsamt Deggendorf angezeigt werden.

Hinweis: Zusätzliche Auflagen können im Zuge der Ausführung des Baus im Rahmen eines Wasserrechtsverfahrens durch das Landratsamt Deggendorf und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf erfolgen. Ergeben sich dadurch Änderungen der baulichen Anlagen, so ist die Planfeststellungsbehörde vorab zu informieren – da dadurch Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses notwendig werden könnten.

Gegebenenfalls notwendige Bauwasserhaltung

Falls für die Gründung von Ingenieurbauwerken eine Bauwasserhaltung notwendig wird, sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf entsprechende Planunterlagen für den Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis beim Landratsamt Deggendorf einzureichen. Nachfolgende Themen sind dabei min-

destens maßgebend. Kursiv und unterstrichen formatierter Text ist noch festzulegen:

- Für die Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte gelten, auch wenn sie in den folgenden Bedingungen und Auflagen nicht enthalten sind.
- Grundwasserabsenkung
Die Grundwasserabsenkung darf innerhalb des Verbaues maximal auf ein bestimmtes Niveau erfolgen.
- Entnahmemenge
Grundwasser darf nur in einer bestimmten Menge entnommen werden. Eine festgelegte Gesamtmenge darf nicht überschritten werden.
- Herstellung der Baugrubensicherung
Vorbohren, Einspülen oder Austauschbohren zum Einbringen von Stahlprofilen o. ä. sind nicht zulässig.
- Wiederverfüllungen der Baugrube
Die Baugrube ist entsprechend dem vorgefundenen Profil zu verfüllen. Dazu ist die bindige Deckschicht über dem Grundwasserleiter in einem bestimmten Bereich mit bindigem Material wiederherzustellen. Das eingebrachte Material ist lagenweise zu verdichten. Dabei ist im eingebauten Zustand ein bestimmter kf-Wert nachzuweisen. Bei Schluff- und Tonböden reicht der Nachweis des Verdichtungsgrades $DPr \geq 90 \%$. Noppenbahnen oder dergleichen an Bauteilen im Bereich der bindigen Decksicht sind nicht zulässig.
- Standsicherheit Verbau
Für den Verbau ist der Nachweis der Standsicherheit für einen bestimmten Grundwasserdruckspiegel zu erbringen. Wenn kein anderweitiger Ansatz vorgebracht wird, ist die Baugrube ab einem Donaupegel Deggendorf von 4,5 m unaufgefordert mit Wasser über die Rohrbrücke zu fluten. Dabei ist eine Steighöhe des Wassers von 5 cm/Stunde in der Baugrube zu gewährleisten. Ab einem Pegelstand von 4,0 m ist die notwendige Ausrüstung auf der Baustelle vorzuhalten.
Bei auflaufenden Hochwasser ist der Pegelstand der Donau selbstständig zu verfolgen. Dies gilt ab einem Pegelstand von 3,5 m.
- Brunnen
Brunnen dürfen nicht bei Donauhochwasser hergestellt werden.
Brunnen dürfen nur bis zu einer bestimmten Tiefe gebohrt werden. Unabhängig von der erlaubten Tiefe ist eine Teufe in die grundwassertragende Schicht nicht erlaubt.
Die Bohrungen sind in einem bestimmten Höhenbereich wieder vollständig zu beseitigen.
- Standsicherheit Endzustand
Für den Nachweis der Auftriebssicherheit gilt eine bestimmte Kote des Grundwasserdruckspiegels. Bei der Bemessung der Bodenplatten bzw. der Außenwände ist derselbe Wasserdruck in Rechnung zu stellen. Entspannungsdrainagen sind nicht zulässig.
- Einleitung in den Graben
Bei der Einleitung in Oberflächengewässer (z. B. Gräben) sind Anforderungen wie die maximale momentane Einleitungsmenge sowie die maximale Einleitungsmenge über die gesamte Bauzeit einzuhalten. Erosionsschäden an der Einleitungsstelle sind zu vermeiden. Gegebenenfalls entstandene Schäden sind fachgerecht auszubessern.
- Anzeige

Der Beginn der Grundwasserabsenkung und deren Beendigung ist dem Wasserwirtschaftsamt per Email, poststelle@wwa-deg.bayern.de, mitzuteilen

- Eigenüberwachung
 - die momentane Wassermenge aus der Baugrube ist wöchentlich zu bestimmen
 - übersteigt die Wassermenge in Trockenzeiten eine bestimmte Menge, ist das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu verständigen.
 - das Wasser ist täglich visuell auf Trübung zu kontrollieren
 - wenn das Wasser getrübt ist, sind mit Hilfe des Imhofftrichters die absetzbaren Stoffe zu bestimmen
 - das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf ist einzuschalten, wenn 50 ml/l absetzbare Stoffe überschritten sindDie Ergebnisse sind zu protokollieren.
- Zutritt
Den Vertretern der Gewässeraufsichtsbehörden ist die Besichtigung und Prüfung der Anlagen jederzeit zu gestatten.
- Die Erlaubnis ist zu befristen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.4.2 Die Rodungen von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. bzw. Baufeldfreimachungen außerhalb von Waldflächen und Gehölzbeständen dürfen nur innerhalb bestimmter Zeiten (z. B. Rodungen (1-1 V) nur von 1.10 und 28./29.2, Baufeldfreimachung zum Schutz von Arten (1-2 V) nur vom 1.8. bis 28./29.2.) nach den Vorgaben des LBP und der saP sowie dieses Beschlusses erfolgen. Außerhalb dieser Zeiten dürfen Rodungen bzw. Baufeldfreimachungen nur erfolgen, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung sichergestellt ist, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände entgegenstehen.
Die ökologische Baubegleitung kann, ggf. in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde, nähere Bestimmungen während der Bauausführung treffen.

3.4.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 9 und 19) aufgeführten LBP-Maßnahmen sind nach Maßgabe der Maßnahmenblätter und der Beschreibungen im LBP, der saP sowie der ergänzenden Vorgaben dieses Beschlusses umzusetzen. Bauliche Änderungen während der Bauzeit oder geplante zusätzliche bauliche Maßnahmen, die zusätzlichen (bisher nicht bilanzierten) Ausgleich erfordern, sind unverzüglich der Unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.

Der Vorhabenträger hat den Abschluss der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen (auch Kohärenzsicherungen etc.) der Höheren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Ebenso ist das Erreichen des Entwicklungsziels der Unteren Naturschutzbehörde, der Höheren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde spätestens fünf Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme anzuzeigen.

Zur Kontrolle der fachgerechten Ausführung ist spätestens fünf Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme in Abstimmung mit der Unteren oder Höheren Naturschutzbehörde eine gemeinsame Ortsbegehung durchzuführen, bei der festzustellen ist, in welchem Grad die planfestgesetzten Kompensationsmaßnahmen

durchgeführt worden sind und welches Entwicklungsziel erreicht werden kann bzw. erreicht wurde, und das Ergebnis in einem schriftlichen Protokoll festzuhalten. Das Prüfergebnis ist zu dokumentieren (möglichst mit Lageplan und Fotodokumentation) und der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Gegebenenfalls sind Folgetermine festzulegen.

Der Vorhabenträger hat die planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan an das Ökoflächenkataster (ÖFK) beim Bayerischen Landesamt für Umwelt zu melden. Das Anstoßen der Eintragung ins ÖFK soll binnen sechs Monaten nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen und der Planfeststellungsbehörde sowie der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Niederbayern angezeigt werden. Der Kompensationsumfang in Wertpunkten für dieses Bauvorhaben (und der damit verbundene Flächenbedarf) muss dem Kompensationsbedarf nach der Bayerischen Kompensationsverordnung entsprechen.

- 3.4.4 Der Vorhabenträger hat eine ökologische Baubegleitung zu bestellen und der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Deggendorf sowie dem Bezirk Niederbayern Fachberatung für Fischerei rechtzeitig, i.d.R. binnen einem Monat nach Bestellung, zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat u. a. darauf zu achten, dass die die umweltrelevanten Verpflichtungen aus dem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden und auch dafür Sorge zu tragen, dass keine Schäden an bestimmten Arten und natürlichen Lebensräumen nach § 19 BNatSchG eintreten. Dazu berät er den Vorhabenträger. Die ökologische Baubegleitung hat sich mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.4.5 Die Kompensationsflächen sind hinsichtlich ihres Zweckes dauerhaft rechtlich zu sichern, etwa indem die Fläche durch den Vorhabenträger erworben wird, indem eine Körperschaft des öffentlichen Rechts mit der Durchführung der Maßnahme beauftragt wird oder indem im Grundbuch Absicherungen (Dienstbarkeiten) eingetragen werden.
- 3.4.6 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Kompensationsmaßnahmen sind für die Dauer der Eingriffswirkung zu pflegen und zu unterhalten.
- 3.4.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.9 Die maßnahmenbedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw. ist insbesondere bei gesundheitsgefährdenden Arten soweit wie möglich zu verhindern.

3.4.10 Die Gefahr von Florenverfälschungen in der freien Natur ist grundsätzlich durch das Verwenden von gebietseigenem Pflanz- und Saatgut zu vermeiden. Das Ausbringen von Pflanzen in der freien Natur außerhalb ihrer Vorkommensgebiete i.S.v. § 40 Abs. 1 BNatSchG bedarf der Genehmigung der Höheren Naturschutzbehörde.

3.4.11 Mit den Ausgleichs- und Kompensations- und Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der FFH-Gebiete kann ab Vollziehbarkeit des PFB begonnen werden, soweit die Flächen zur Verfügung stehen. Die Maßnahmen A 6-1 A (FFH) und 6-5 A sind zu beginnen und in einem möglichst funktionalen Zustand zu bringen, bevor Erdbewegungen größeren Umfangs, etwa Abtragungen für die Fahrbahndämme, begonnen werden.

3.4.12 Auflagen / Zusagen zu einzelnen Kompensationsmaßnahmen

Die Untere Naturschutzbehörde soll im Rahmen der Ausführungsplanung frühzeitig beteiligt werden, dazu zählt auch das Angebot durch den Vorhabenträger vor Ort im Zuge der Ausführung Begehungen anzubieten.

- Maßnahme 2-1 V

Die Schutzmaßnahmen (Schutzzäune im Bereich schutzwürdiger Biotope im Umfeld des Altwassers Spitaler Wöhrd) sind im Rahmen der Ausführungsplanung konkreter darzustellen.

- Maßnahme 5-1 A

Während des Baus und der Erstellung ist sicherzustellen, dass im Rahmen der Bautätigkeit keine Stoffeinträge in die Gewässer stattfinden.

Bei der Gewässerunterhaltung der Ersatzgewässer ist auf die dauerhafte Funktionsfähigkeit für Schlammpeitzger und Wasserfeder Rücksicht zu nehmen.

- Maßnahme 5-2 A

Die Uferstreifen sollen naturnah mit Neigungen von 1 : 3 bis 1 : 7 hergestellt werden. Die Aushagerung der Flächen soll vorzugsweise durch Oberbodenabtrag und spätere 2-schürige Mahd erfolgen (Ausnahme: Röhrichte und Uferstaudenfluren sowie sonstige naturnahe Bestandselemente).

Die Flächen sind vorzugsweise mittels Mahdgutübertragung von geeigneten Spenderflächen zu begrünen.

Eine fachkundige Betreuung der Pflege ist sicherzustellen.

Neophyten oder Pflanzenarten, die nicht dem Standortpotential entsprechen, sind nach Herstellung und bis zum Erreichen der nämlichen weiteren Funktionsfähigkeit, in der Regel bis zum fünften Jahr nach Herstellung, im Rahmen der fachlichen Betreuung der Flächen zu bekämpfen.

- Maßnahme 5-3 A, 5-4 A

Die Ausführungsplanung ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Im Übrigen wird auch auf die Ausführungen zu 5-2 A verwiesen.

- Maßnahmen 6-1 bis 6-6 A/E

Die Schutzmaßnahmen für den Maßnahmenkomplex sind im Rahmen der Ausführungsplanung konkreter darzustellen und mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Das Altwasser darf während der Bauphase nicht von der Donau abgetrennt werden. Die Durchgängigkeit und der Anschluss an die Donau sind während der Bauzeit aufrecht zu erhalten.

Es ist sicherzustellen, dass das Altwasser „Spitaler Wöhrd“ durch Bauwasserhaltungen, die ggf. zur Gründung der neuen Brückenpfeiler erforderlich werden können, nicht beeinträchtigt wird. Bei notwendigen Bauwasserhaltungen zu Tage tretendes Grundwasser soll dem Altwasser zugeführt werden (nur, sauberes, durch Baustoffe unbelastetes Wasser).

Das neu anzulegende Altwasser ist naturnah zu gestalten. Befestigungen des Uferbereiches sind auf das notwendige Maß zu begrenzen.

- Maßnahme 6-6 A

Im Bau und der Herstellung (Entwicklungspflege) sind Schnittzeitpunkte und Schnitthäufigkeit bis zur Erreichung des Zielzustandes (Entwicklungspflege) jährlich anhand der tatsächlichen Vegetationsentwicklung und den Erfordernissen zur Erreichung des Zielzustandes festzulegen.

Eine zielgerichtete Entwicklung ist durch eine fachliche Betreuung der Maßnahmen sicherzustellen.

Im Unterhalt ist grundsätzlich von einer zweimaligen Mahd auszugehen. Diese kann in Bereichen mit entsprechend geringem Aufwuchs auf eine einmalige Mahd reduziert werden.

Neophyten oder Pflanzenarten, die nicht dem Standortpotential entsprechen, sind nach Herstellung und bis zum Erreichen der nämlichen weiteren Funktionsfähigkeit, in der Regel bis zum fünften Jahr nach Herstellung, im Rahmen der fachlichen Betreuung der Flächen zu bekämpfen.

Soweit der Vorhabenträger angeboten hat, auf der Teilfläche von 6-6 A südlich des bestehenden Unterhaltungsweges eine Ausweitung der Teilmaßnahme 6-1 A (Anlage von strukturreichem Altwasser) vorzunehmen, und die dadurch eintretende Reduzierung der Maßnahme 6-6 A „Entwicklung artenreiche Extensivwiese an neuer, noch nicht feststehender Stelle aufzufangen, ist dies fachlich und in der Gesamtabwägung vorstellbar. Eine konkrete Abstimmung hinsichtlich Ausführung und Unterhaltung mit den Naturschutzbehörden wäre dazu nötig. Ob die Auflagenerfüllung in dieser Variante bejaht werden würde, kann jedoch erst bei konkreter Fixierung von Lage und Maßnahme beurteilt werden.“

- Maßnahme 8-1 A

Hinsichtlich der Pflege der Retentionsflächen wird auf die Ausführungen bei der Maßnahme 6-6 A verwiesen.

- Maßnahme 8-2 A

Die Einzäunung ist nach gesichertem Aufwuchs des Feldgehölzes zu entfernen.

- Maßnahmen 10-1 A und 10-2 A

Soweit zur Wiederherstellung von Weichholzauwald Setzlinge und Sprossentele sowie Wurzelstockumsetzungen aus naheliegenden Beständen vorgesehen sind, ist der Anwuchs der Initialpflanzung zeitlich eng zu kontrollieren, um den Wuchs zu fördern, unerwünschtem Begleitwuchs zu entfernen und bei einem Ausfall von Pflanzen nachzupflanzen.

Der Biberschutz ist regelmäßig zu kontrollieren und ggf. zu erneuern. Dabei ist auf den gesunden Erhalt der Bäume zu achten. Die Gehölze dürfen bei fortschreitendem Dickenwachstum nicht durch den Verbisschutz in ihrem Wachstum beeinträchtigt werden. Hinsichtlich Neophytenbekämpfung wird auf die Ausführungen zur Maßnahme 6-6 A verwiesen.

Eine fachkundige Betreuung der Pflege ist sicherzustellen.

Neophyten oder Pflanzenarten, die nicht dem Standortpotential entsprechen, sind nach Herstellung und bis zum Erreichen der nämlichen weiteren Funktionsfähigkeit, in der Regel bis zum fünften Jahr nach Herstellung, im Rahmen der fachlichen Betreuung der Flächen zu bekämpfen.

- Maßnahmen 11 E und 12 E

Der Anwuchs der Initialpflanzung ist in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren. Bei einem Ausfall von Pflanzen sind diese nachzupflanzen, wenn das Entwicklungsziel gefährdet ist. Bis zur Sicherung des Bestandes ist ggf. eine Entfernung von unerwünschtem Begleitwuchs erforderlich. Auf eine rechtzeitige Verjüngung des Bestandes ist zu achten. Ein kompletter Alters-Zerfall ist zu vermeiden.

Der Biberschutz ist regelmäßig zu kontrollieren und ggf. zu erneuern. Dabei ist auf den gesunden Erhalt der Bäume zu achten. Die Gehölze dürfen bei fortschreitendem Dickenwachstum nicht durch den Verbisschutz in ihrem Wachstum beeinträchtigt werden.

- Maßnahmenkomplex 13

Der Maßnahmenkomplex 13 ist konkret im Zuge der Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde unter anderem hinsichtlich Aushagerung, Schutz von Wiesenbrütern, Jungvögeln und Gelegen (zeitliche Vorgaben) Pflege der Flächen und Anteil und Lage der Fräsbereiche (13-2 A) abzustimmen. Hinsichtlich Neophytenbekämpfung wird auf die Ausführungen zur Maßnahme 6-6 A verwiesen.

Eine fachkundige Betreuung der Pflege ist sicherzustellen.

Neophyten oder Pflanzenarten, die nicht dem Standortpotential entsprechen, sind nach Herstellung und bis zum Erreichen der nämlichen weiteren Funktionsfähigkeit, in der Regel bis zum fünften Jahr nach Herstellung, im Rahmen der fachlichen Betreuung der Flächen zu bekämpfen.

3.5 Verkehrs- und Baulärmschutz, Immissionsschutz

3.5.1 Als Straßendeckschicht ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ von -2,8 dB(A) für Pkw und von -2,3 dB(A) für Lkw, jeweils bei einer Geschwindigkeit von > 60 km/h, nach Ziffer 3.3.5 Tabelle 4a der RLS-19 entspricht.

3.5.2 Für die nachfolgend genannten Nummern der in Unterlage 17 behandelten Gebäude besteht, soweit die Immissionsgrenzwerte laut Unterlage 17.1.2 überschritten sind, grundsätzlich Anspruch auf Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Vorhabenträger hat sich vor Baubeginn mit dem entsprechenden Eigentümer in Verbindung zu setzen und zu überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen.

Fischerdorf:

F 001 bis F 003, 005, 007 bis 011, 013 bis 015, 016, 018, 019, 021 bis 026, 039, 041 bis 044, 074 bis 082, 098 bis 101, 103, 104, 106, 107, 203, 205, 206

Deggenau:

DA 003 bis DA 010

Halbmeile:

HM 003, HM 004

Burgstall:

B 002, 013 bis 016, 022 bis 025, 034 bis 050, 058 bis 062

Hengersberg Nord:

H 001 bis H 013, 013a, 014 bis 021, 024, 025, 028, 029, 031, 036, 039 bis 042, 044, 073, 088, 088a, 089 bis 100 (einschließlich Fritz-Eberle-Straße 14), 107 bis 110, 124, 127, 128, 130 bis 134, 143, 301, 303 bis 305, 307 bis 347, 350, 351, 353 bis 359, 363, 409, 416, 417, 419, 422, 423 bis 426, 428 bis 434, 436 bis 443, 445 bis 453, 455 bis 431, 478 bis 481, 483, 485, 487 bis 496, 499 bis 508, 510 bis 525, 527, 530 bis 535, 537, 539, 608, 613 bis 615

Niederalteich:

N 001 bis N 017, 019 bis 032, 034 bis 062, 065, 067 bis 099, 101, 114, 118 bis 120, 124. 126. 127. 128. 138. 143. 144. 147. 151. 157 bis 159, 162 bis 165, 174 bis 177, 184, 189, 190

Altenufer:

A 002 bis A 016

Hinsichtlich der betroffenen Gebäudeseite und des betroffenen Stockwerkes wird auf die Planunterlage 17.1.2 verwiesen.

3.5.3 Die 32. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sind zu beachten.

- 3.5.4 Die Fahrwege und Betriebsflächen im Baubereich sind so zu gestalten (z. B. ausreichende Befeuchtung unbefestigter Wege und Baustraßen), dass möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Staubemissionen insbesondere für benachbarte Gebäude entstehen.

3.6 Landwirtschaft / Bodenschutz

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden (Bemessungsregen). Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
Nachträgliche Entscheidungen bleiben bis zwei Jahre nach Verkehrsfreigabe (ausgebaute A 3) vorbehalten.
- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.6.5 Im Rahmen der Bauarbeiten beschädigte oder fehlende Grenzsteine sind wiederherzustellen.
- 3.6.6 Falls im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben, Zäune oder Weideeinrichtungen beseitigt werden, sind diese wiederherzustellen bzw. anzupassen.
- 3.6.7 Hinsichtlich Altlastenfreiheit ist unmittelbar vor Baubeginn ein aktueller Abgleich mit den aktuellen Informationen und Erhebungen der Kreisverwaltungsbehörden durchzuführen. Soweit Altlast- bzw. Altlastenverdachtsflächen betroffen sein können ist eine enge Zusammenarbeit mit den örtlichen Fach- und Vollzugsbehörden erforderlich.
- 3.6.8 Neben den Teilen Landschaftspflege und Landschaftsgestaltung der Richtlinien für die Anlage von Straßen sind hinsichtlich des Schutzgutes Boden u. a. die DIN 18915 sowie die DIN 18919 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau), die DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Ausführung von Bauvorhaben), die VDI 6101 (Maschineneinsatz unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit landwirtschaftlich genutzter Böden), die DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial) und die LAGA M 20 (Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen) maßgebend.
- 3.6.9 Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden und die maximale Mietenhöhe sollte nicht höher als zwei Meter sein. Ggf. sind die Mieten zu begrünen und Maßnahmen zur Verhinderung von Samenflug durch aufkommende Unkräuter zu treffen. Die

Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung möglichst mit geringem Bodendruck (z. B. Kettenfahrzeuge) und bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.

- 3.6.10 Das Befahren von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen im wassergesättigten Zustand ist zu vermeiden. Vor einer landwirtschaftlichen Wiedernutzung sind diese Flächen durch Lockerungsmaßnahmen ordnungsgemäß herzurichten, zu stabilisieren und in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht.
- 3.6.11 Bei der Rekultivierung von Straßen ist auf eine vollständige Entfernung des Aufbruchmaterials incl. Bankette sowie Fremdbestandteile zu achten, insbesondere wenn die Flächen wieder landwirtschaftlich genutzt werden sollen.
- 3.6.12 Für das Bauvorhaben ist eine, etwa durch einen Zertifizierungslehrgang des Bundesverbandes Boden, qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen, wenn beim Vorhabenträger die hierfür erforderliche Fachkunde nicht vorliegt.
- 3.6.13 Abgeschobener Humus ist fachgerecht zu verwerten, etwa durch sachgerechtes Aufbringen auf geeigneten Flächen. Die bodenkundliche Baubegleitung ist einzubeziehen.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Denkmalschutz

Baudenkmäler sind durch das Straßenbauvorhaben nicht berührt.

Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere Vermutungen für Bodendenkmäler (Inv. Nr. V-2-7143-0028 und Inv. Nr. V-2-7143-0039, Grundstücke der Gemarkungen Deggenau, Seebach, Niederalteich, Hengersberg, Schwarzach und Fischerdorf)

Hinsichtlich Bodendenkmäler gilt Folgendes:

Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern und Vermutungen zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von etwa acht Monaten in seinen Bauablauf ein.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche – erforderliche – Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.7.2 Wald

Die für die Durchführung des Vorhabens notwendige Rodung (0,412 ha) wird gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen.

3.7.3 Schifffahrt

3.7.3.1 Zur Feststellung der radartechnischen Beeinträchtigung für die Schifffahrt (Donau) während der Bauzeit sowie nach Fertigstellung der neuen Brücke mit überlappender Abspannseilanordnung und der möglichen Situation, dass nach Fertigstellung der neuen Autobahnbrücke die Bestandsbrücke noch nicht abgebaut ist, ist zeitnah ein radartechnisches Gutachten durch die Fachstelle für Verkehrstechnik in Koblenz zu beauftragen.

3.7.3.2 Der an der alten Autobahnbrücke (Donau) angebaute Prismenwender (zur Anzeige einer Schifffahrtssperre mit dem Tafelzeichen A.1 der Anlage 7 zur DonauSchPV) muss nach Abriss der alten Brücke an der neuen Brücke wieder angebracht werden können. Deshalb ist an der neuen Brücke – an gleicher Stelle wie bei der alten Brücke – ein entsprechendes Montageelement vorzusehen.

3.7.3.3 Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn Kontakt mit dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt aufzunehmen, um die Bauarbeiten im Detail so abzustimmen, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße vermieden wird.

3.7.4 Fischereiliche Belange

Für alle Maßnahmen, bei denen Gewässer berührt werden, ist eine ökologische Bauleitung zu bestellen (siehe auch A 3.4). Aufgaben und Ziele der Bauleitung ergeben sich aus dem DWA Merkblatt M 619.

Die Ausführungsplanungen, die fischökologische Maßnahmen betreffen, sind mit dem Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei abzustimmen.

Zum Schutz laichender Fische und sensiblen Entwicklungsstufen gilt für Baustellen in Altwassern, laichtauglichen Kiesflächen sowie in Schlammpeitzger-Habitaten eine Bauzeitbeschränkung vom 01.04.-15.07. (siehe auch Unterlage 9.3, Maßnahme 1-3 V).

Die Unterhaltungsarbeiten des Zu- und Ablaufes zum Nebenarm bei Do-km 2281,9 links und von neu angelegten Gräben bzw. Altwasser in Abstimmung mit dem Fischereiberechtigten und dem Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei – z. B. Räumung bei Verlandung, Kontrolle eingebrachter Totholz-Strukturen – obliegt dem Vorhabenträger insoweit, als sie der Funktionserfüllung

von landschaftspflegerischen Maßnahmen dient. Hinsichtlich Totholzstrukturen hat der Vorhabenträger zugesagt, diese bei der Erstherstellung zu verankern. Im Übrigen gelten für die Unterhaltung von Gewässern die gesetzlichen Bestimmungen.

Für notwendige Ufersicherungsmaßnahmen sollten grundsätzlich ingenieurbio-logische Methoden angewandt werden. Dabei ist soweit möglich das Merkblatt DWA-M 519 zu berücksichtigen.

Vor der Trockenlegung und Überbauung von Gewässerabschnitten und bei der Gefahr von vorhabenbedingtem Fischsterben sind die betroffenen Gewässerabschnitte in Abstimmung mit dem Fischereiberechtigten abzufischen. Grundsätzlich maßgebend ist dabei die festgestellte landschaftspflegerische Maßnahme 3-2 V (Planunterlage 9.3). Die Abfischbereiche, die weitere Verwendung der Fische und Einsatzgewässer sind vorab von Seiten der ökologischen Baubegleitung mit der Fachberatung für Fischerei und den Fischereiberechtigten zu vereinbaren.

Nach Fertigstellung des Vorhabens ist der Planfeststellungsbehörde die Bestätigung über die ausreichende fischökologische Funktionsfähigkeit der hergestellten Gewerke vorzulegen. Diese ist beim Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei z. B. im Rahmen eines Ortstermins einzuholen.

3.7.5 Hafen Deggendorf

Sollte die Nutzung des Hafenbereiches, der sich bis Donau km 2282,374 erstreckt, im Zuge des Bauvorhabens temporär eingeschränkt werden, sind entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Die bestehenden Anlagen wie Dalben und Uferbefestigungen müssten dann in angemessener Weise geschützt und ggf. wiederhergestellt werden. Der sogenannte „Freihafenkai“ muss grundsätzlich für den Schiffsumschlag nutzbar bleiben. Eine temporäre Einschränkung muss vorab abgestimmt werden.

Die Bauausführung ist so zu planen, dass der Hafenbetrieb sowie der Bahnbetrieb im angrenzenden Terminalbereich des Güterverkehrszentrums aufrechterhalten werden kann. Soweit unausweichliche Beeinträchtigungen notwendig werden (z. B. vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücke – derzeit vermietet – Flnrn. 303/4 und 303/6, jeweils Gemarkung Deggenau) sind im Zuge der Ausführungsplanung bzw. der Grunderwerbsverhandlungen Vereinbarungen zu treffen. Die Beeinträchtigungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Bei der Anpassung des öFW RV Nr. 3.1.10 und der vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken im Bereich von ca. Bau-km 2+600 bis ca. Bau-km 2+950, jeweils nördlich der BAB A 3, sind bei der Erstellung der Ausführungsplanung eine bestehende Zaunanlage, eine Gleisanlage sowie die Halle eines Hafenansiedlers zu berücksichtigen. Außerdem dürfen die bestehenden Ausgleichsflächen des Zweckverbandes Donau-Hafen Deggendorf auf den Grundstücken Flnrn. 914 und 914/5, jeweils Gemarkung Fischerdorf, in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Etwaige mögliche Beeinträchtigungen sind unverzüglich dem Zweckverband Donau-Hafen, der Unteren Naturschutzbehörde, dem Wasserwirtschaftsamt und dem Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei, anzuzeigen.

Der im Rahmen der Ausführungsplanung für den Bereich Donauhafen Deggendorf zu erarbeitende Bauablaufplan ist mit dem Zweckverband Donau-Hafen abzustimmen.

3.7.6 Kreisstraße DEG 46

Im Zuge der Ausführungsplanung ist die Gestaltung des Querschnittes des Geh- und Radweges an der Kreisstraße DEG 46 (RV Nr. 02.01.004) mit der Tiefbauverwaltung des Landkreises Deggendorf abzustimmen. Sollte keine Einigung erzielt werden, werden weitere Entscheidungen vorbehalten.

3.7.7 Belange hinsichtlich Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen

Die Ausführungsplanung (z. B. lichte Durchfahrtshöhe, Sicherungsmaßnahmen usw.), der Bauzeitenplan und der Bauablauf sind frühzeitig mit der WIGES GmbH abzustimmen.

Zeitlich getrennte Bautätigkeiten sind bei den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen der Grundstücke Flnrn. 257/3, 889/3, 885/1, 202, 255, 1308/2 und 90/2, jeweils Gemarkung Fischerdorf) zielführend.

Der Grunderwerb hinsichtlich der Grundstücke Flnrn. 1328/12, 886/1, 886, 887 und 1276, jeweils Gemarkung Fischerdorf, ist mit der Liegenschaftsverwaltung der WIGES GmbH abzustimmen; ebenso der Grunderwerb aus dem Grundstück Flnr. 885/2, Gemarkung Fischerdorf.

Hinsichtlich des Erwerbs von Teilflächen aus den Grundstücken Flnr. 889/3 und 1328/6, jeweils Gemarkung Fischerdorf, die auch dauerhaft für die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen in Anspruch genommen werden, sind Regelungen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu treffen.

Der Zugriff auf das Grundstück Flnr. 1825/2, Gemarkung Steinkirchen, das im Zuge des Ausbaus der A 3 u. a. aus artenschutzrechtlichen Gründen für den Gelbspötter sowie für den Lebensraumtypus Weichholzaue benötigt wird, wird zugelassen. Die artenschutzrechtliche Maßnahme und der Lebensraumtypus bedingen die örtliche Belegenheit.

Der Vorhabenträger wird dazu der WIGES GmbH für die Maßnahme Donau-Ausbau Tauschflächen anbieten, damit dort die für den Donau-Ausbau nötigen und festgestellten Maßnahmen abgewickelt werden können.

Dies hat der Vorhabenträger gelegentlich des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen in Bezug auf das Grundstück Flnr. 267/0, Gemarkung Natternberg und die Grundstücke Flnrn. 1629, 1629/1, 1726, 1735, 1773, 1716 und 297, jeweils Gemarkung Steinkirchen, bereits getan.

Eine Einigung wurde bisher nicht erzielt, daher war eine Entscheidung zu treffen. Weitere Entscheidungen werden zur Sicherung der Umsetzbarkeit und der Abstimmung in Bezug auf den Bauablauf sowie die baulichen Anlagen sowohl beim Donau-Ausbau (Hochwasserschutz und Fahrrinne) als auch bezüglich des hier planfestgestellten Vorhabens zum Ausbau der A 3 bis zur Verkehrsfreigabe (A 3 ausgebaut) vorbehalten.“

3.7.8 Belange hinsichtlich des Hochwasserschutzes Niederaltich

Die Ausführungsplanung (z. B. BW 149, BW 151, BW 152 usw.) im Bereich des Hochwasserschutzes Niederaltich ist mit der WIGES GmbH abzustimmen.

Die (ggf. aufwendige) Wiederherstellung von beeinträchtigten Deichböschungen inkl. Ansaat ist mit der WIGES GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abzustimmen.

Sollte eine nach den Vorgaben der Nr. 2.2.2 der Vollzugshinweise Kompensation und Hochwasserschutz zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung entsprechende Wiederherstellung der Böschungen und Schutzstreifen nicht möglich sein und dadurch die Voraussetzungen des § 8 Abs. 4 Satz 1 Bay-KompV für den Hochwasserschutz Niederalteich nicht mehr erfüllt sein, sind entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch den Vorhabenträger durchzuführen.

Generell können Flächen, die mit Hochwasserschutzanlagen oder mit für den Hochwasserschutz hergestellten ökologischen Ausgleichsflächen überbaut sind bzw. dauerhaft in Anspruch genommen werden, nicht veräußert werden. Eine dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme ist nur nach Abstimmung mit der WIGES GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf möglich. Soweit eine Anpassung der Planung nicht möglich ist, kommen Alternativen wie dingliche Sicherung oder Nutzungs-/Gestattungsverträge in Betracht. Dies betrifft die Grundstücke Flnrn. 144/2 und 144/3, jeweils Gemarkung Seebach, und die Grundstücke Flnrn. 840/4, 839, 838, 843, 901, 893, 945, 946 und 899/1, jeweils Gemarkung Niederalteich.

Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, den Durchlass DN 800 bei Bau-km 7+406 (RV Nr. 08.3.034) mit zwei Schiebern auszustatten. Hinsichtlich der Nutzung und Unterhaltung (Schieber) sind Vereinbarungen zu treffen.

Die Wegebeziehung entlang der Bundesautobahn A 3 unterhalb des Bauwerkes Nr. 151 wird der Vorhabenträger erhalten (Stellungnahme vom 30.11.2022).

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Der Bundesrepublik wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesautobahn A 3 von Bau-km 0+253 bis Bau-km 10+959 und des Geländewassers in die nachfolgend aufgeführten Gewässer und das Grundwasser erteilt:

- bei Bau-km 1+945, Flnr. 260, Gemarkung Fischerdorf, über Regenklärbecken 1 mit anschließender Retentionsbodenfilteranlage einschl. Rückhaltelamelle in einen Graben zwischen Schöpfwerk Fischerdorf und Alte Isar (Einleitungsstelle E 1)
- bei Bau-km 3+399, Flnr. 269/7 Gemarkung Deggenau, über Regenklärbecken 2 in die Donau (Einleitungsstelle E 2)
- bei Bau-km 9+096, Flnr. 956, Gemarkung Niederalteich, über Regenklärbecken 3 in die Hengersberger Ohe (Einleitungsstelle E 3)
- Das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft wird soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden versickert und dem Grundwasser zugeführt.

Die Erlaubnis wird auf 25 Jahre befristet.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den ggf. vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Baukilometer	Einleitungsmenge l/s
E 1	1+945	$Q_{dr} = 100$
E 2	3+399	285 (Berechnungsregen = 123 l/sxha)
E 3	9+096	69 (Berechnungsregen = 113 l/sxha)

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist. Das für die Wartung und Unterhaltung zuständige Personal ist entsprechend zu unterweisen und im Umgang mit Schadensfällen zu schulen.

Der Vorhabenträger hat die Auslaufbauwerke sowie das/die Flussufer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten im Rahmen seiner Verpflichtung nach Art. 22 Abs. 4 BayWG zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen.

Der Vorhabenträger muss zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs mit Wartung und Unterhaltung sowie zur Bewältigung besonderer Betriebszustände eine Betriebsanweisung vorhalten und regelmäßig aktualisieren. Der Mindestumfang nach den einschlägigen technischen Regeln ist zu beachten:

- Für Anlagen der zentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung: Arbeitsblatt DWA-A 166, Bauwerke der zentralen Regenwasserbehandlung und -rückhaltung. Konstruktive Gestaltung und Ausrüstung und Merkblatt DWA-M 176, Hinweise zur konstruktiven Gestaltung und Ausrüstung von Bauwerken der zentralen Regenwasserbehandlung (November 2013)
- Für Anlagen der Straßenentwässerung außerorts: „Hinweise zur Kontrolle und Wartung von Entwässerungseinrichtungen an Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen“.

Die Dienst- und Betriebsanweisungen sind für das Betriebspersonal zugänglich an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt auf Verlangen vorzulegen.

Eigenüberwachung, Retentionsfilterbecken

Es sind Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.

Für das Retentionsfilterbecken sind Sichtprüfungen und Funktionskontrollen nach den Vorgaben der EÜV durchzuführen. Außerdem sind Depotuntersuchungen des Filterkörpers im 5-jährlichem Turnus vorzunehmen (DWA A 178 Nr. 8.3.3, Stand Juni 2019). Hierzu ist nach Herstellung des Retentionsbodenfilters eine Beprobung des Ausgangszustandes erforderlich. Die Planung des Retentionsfilterbeckens mit Rückhaltung und der Regenklärbecken sind vor Bauausführung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf im Detail abzustimmen. Entsprechende Unterlagen sind vorzulegen.

4.3.4 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweisen sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen

6.1.1 **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die naturschutzrechtlichen Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf – ggf. unter gleichzeitiger Beteiligung der Naturschutzbehörden – abzustimmen.

Hinsichtlich des Grundstückes Flnr. 882/0, Gemarkung Fischerdorf, hat der Vorhabenträger zugesagt, dass die Verlegung Alte Isar unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Ausgleichsfläche erfolgt. Baulich beanspruchte Teilflächen werden soweit möglich auf den betroffenen Grundflächen wiederhergestellt und im Übrigen auf benachbarten Grundstücken Flnrn. 884/0 bis 887/0, jeweils Gemarkung Fischerdorf, kompensiert (vgl. Maßnahmen 6-2, 6-3 und 6-4 Unterlage 9.2, Bl. 2).

Die Detailplanung der Verlegung Alte Isar erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Das Wasserwirtschaftsamt wird bei der Ausführungsplanung beteiligt.

Für bereits vom WWA realisierte Ausgleichsflächen auf dem Grundstück Flnr. 90/12, Gemarkung Fischerdorf, wird die Bauleitung sicherstellen, dass bei der Umsetzung landschaftspflegerischer Maßnahmen zum A 3-Ausbau keine Beeinträchtigungen eintreten werden. Die bestehenden Ausgleichsflächen des WWA werden aus der Teilmaßnahme 6-6-A zum A 3-Ausbau ausgespart. Das Wasserwirtschaftsamt wird im Zuge der Ausführungsplanung beteiligt.

(Alternativ hat der Vorhabenträger angeboten, die relevanten Teilflächen der LBP-Maßnahme 6-6A nördlich des bestehenden Unterhaltungsweges zur Vermeidung von Überschneidungen gänzlich entfallen zu lassen. Dieser Fall wäre im Rahmen der Erstellung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde zu prüfen.)

Hinsichtlich des Grundstückes Flnr. 2075, Gemarkung Natternberg hat der Vorhabenträger zugesagt, die Ausgestaltung des geplanten Altwassers im Zusammenhang mit der Maßnahme 10 A LBP zum A3-Ausbau mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. Für die Böschungsgestaltung wird nur ein 1:1-Ersatz aus Steckhölzern, Setzstangen oder Wurzelballen der für die Durchstiche zu rodenden Gehölzbestände erfolgen. Neupflanzungen sind in der Maisanbauverbotszone nicht gestattet. Gleiches gilt für die Wiederherstellung von Auwaldstrukturen im Bereich der neuen Vorlandbrücke im Zusammenhang mit der LBP-Maßnahme 6-3E.

6.1.2 Soweit private Wasserversorgungsanlagen (zum Beispiel Trink- oder Brauchwasserbrunnen oder Quellen) betroffen sein können, ist dafür Sorge zu tragen, dass diese durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Falls dies nicht gelingt, ist für den rechtlich geschützten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung.

Vor Baubeginn ist bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen.

6.1.3 Soweit von der **Stadt Deggendorf** gefordert wird, die Abwasserdruckleitung (RV Nr. 04.04.009) zu verlegen, hat der Vorhabenträger die Anpassung zugesagt und die weitere Klärung auf die GE-Verhandlungen verlegt.

Im Rahmen des Verfahrens wurde offenbar, dass die Zugänglichkeit der Leitung auch künftig gewährleistet sein muss und daher eine Verlegung an bzw. in den

öFW entlang der Autobahn („Wirtschaftsweg“) eine alle Interessen gut wahrende Möglichkeit darstellt, dies gilt auch in Bezug auf die in Teilabschnitten nach Norden hin neu angelegte Trassenführung des öFW. Die Unterhaltslast nach Anpassung kann der gesetzlichen Regelung folgen.

- 6.1.4 Der Vorhabenträger hat zugesagt (**Bayerisches Landesamt für Umwelt**), die Lücke im aktiven Lärmschutz zwischen Bau-km 3+769 und Bau-km 4+251 mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über der Gradierte zu schließen. Außerdem wird er die Lärmschutzwände und –wälle im Verhältnis 1 : 8 auslaufen lassen, wenn dies rechtlich zulässig ist.
- 6.1.5 Der Vorhabenträger hat für Einwender Nr. **8000** zugesagt, die geforderte Tiefe von 1,2 m im Zuge der Maßnahme „Gewässerverbindung Alte Donau“ zu berücksichtigen, wenn dem im Zuge der Abstimmung der Ausführungsplanung von Seiten der Wasserwirtschaft und der Naturschutzverwaltung zugestimmt werden kann. Unter gleicher Bedingung wird er die Forderung, das Stillgewässer im Bereich Natternberg/Mettenufer so anzulegen, dass es im Sommer nicht trockenfällt und als Jungfischhabitat zur Verfügung steht, berücksichtigen. Die Maßnahmen in den Bereichen „Alte Donau“, „Natternberg/Mettenufer“ und „Spitaler Wöhrd“ werden im Zuge der Ausführungsplanung von Seiten des Vorhabenträgers mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abgestimmt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass (nach Auffassung der Autobahn GmbH des Bundes) der Fischereiberechtigte an der Abstimmung teilnehmen kann.
- 6.1.6 Für den **Markt Winzer** hat der Vorhabenträger zugesagt, den Weg (Grundstück Flnr. 466/1, Gemarkung Winzer), der im Zuge des Bauvorhabens verlegt wird, wieder durchgängig herzustellen.
- 6.1.7 Für die **PLEdoc GmbH** hat der Vorhabenträger zugesagt, dass der Trassenverlauf der Anlage (6/31, DN 100) in der Ausführungsplanung korrigiert berücksichtigt wird und die PLEdoc GmbH bei der Ausführungsplanung beteiligt wird. Hinsichtlich o. g. Anlage und für eventuell weiter erforderliche Änderungen bzw. Anpassungen an bestehenden Leitungen werden weitere Entscheidungen von Seiten der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, soweit keine einvernehmliche Vereinbarung mit dem Vorhabenträger im Zuge der Bauausführungsplanung zustande kommt.
Im Schutzstreifen einer bestehenden Anlage dürfen aus Sicherheitsgründen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die deren Bestand oder Betrieb beeinträchtigen oder gefährden könnten. Baustelleneinrichtungsflächen jeglicher Art (Baustraßen, Material- und Maschinenlagerplätze, Erdaushub etc.) dürfen – soweit überhaupt aus Sicherheitsgründen zulässig – erst nach vorheriger schriftlicher Einwilligung des Leitungsbetreibers im Schutzstreifenbereich angelegt werden.
Auch im Bereich von landschaftspflegerischen Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass sich keine Nachteile für den Bestand und Betrieb von Anlagen sowie keine Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Gasversorgungen notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur usw. ergeben. Leitungsgefährdende Anpflanzungen dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches der Anlagen vorgenommen werden.
- 6.1.8 Der Vorhabenträger plant, Lärmschutzwände in der Regel auf der Fahrbahnseite stark reflektionsmindernd herzustellen. Transparente Elemente auf Bauwerken können verwendet werden, wenn dies der erforderlichen Funktionalität der Lärmschutzwand nicht widerspricht.

- 6.1.9 Für Einwender Nr. **7008** hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 zugesagt, dass er versuchen wird, den Grundbedarf im Zuge der Ausführungsplanung noch zu minimieren, um eine weitere Schonung des landwirtschaftlichen Betriebs zu erreichen. Der Vorhabenträger wird zudem zumindest für Teile Tauschland anbieten, soweit dieses nicht für Existenzsicherungen vorrangig notwendig ist.
- 6.1.10 Für Einwender Nr. **7002** hat der Vorhabenträger zugesagt, bei baumartiger Bepflanzung, die Grenzabstände nach Ziffer 2.5 der Richtlinien zur Erstaufforstung und zur Anlage von Kurzumtriebsplantagen einzuhalten. Außerdem wird er im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zumindest für Teile Ersatzflächen anbieten.
- 6.1.11 Für den Fall, dass im Zuge der Ausführungsplanung der Aufriss eines Waldmantels privater Grundeigentümer erkennbar wird, hat der Vorhabenträger zugesagt, entsprechende Schutzvorkehrungen zum Beispiel in Form von Unterpflanzungen vorzunehmen.
- 6.1.12 Für Einwender Nr. **201** hat der Vorhabenträger zugesagt, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zumindest für Teile Ersatzflächen anzubieten.
- 6.1.13 Für Einwender Nr. **202** hat der Vorhabenträger zugesagt, zu versuchen, im Rahmen der Ausführungsplanung die notwendige vorübergehende Inanspruchnahme zu minimieren.
- 6.1.14 Für Einwender Nr. **301** hat der Vorhabenträger zugesagt, dass er im Zuge der Ausführungsplanung versuchen wird, den Grundbedarf aus Eigentumsflächen zu minimieren. Im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen wird er zumindest für Teile Ersatzflächen anbieten.
- 6.1.15 Für Einwender Nr. **302** hat der Vorhabenträger zugesagt, dass er im Zuge der Ausführungsplanung versuchen wird, den Grundbedarf aus Eigentumsflächen zu minimieren. Im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen wird er zumindest für Teile Ersatzflächen anbieten.

6.2 Zurückweisungen

Die übrigen im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und / oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 FStrG sofort vollziehbar.

8. Kostenentscheidung

Die Autobahn GmbH des Bundes trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesautobahn A 3 ist eine der wichtigsten Autobahnen der Bundesrepublik Deutschland. Sie hat eine Gesamtlänge von rund 770 km. Sie 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. Sie stellt einen wichtigen Teil des Europäischen Verkehrsnetzwerkes dar. Als Teil des internationalen Europastraßennetzes hat diese Verkehrsader eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Metropolregionen mit kontinentaler Verbindungsfunktion.

Das vorliegende Vorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der bestehenden 4-streifigen Bundesautobahn (BAB) A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711 auf einer Länge von ca. 10,7 km. Die Ausbaumaßnahme verläuft zu einem großen Teil unmittelbar entlang der Donau und erstreckt sich über die Große Kreisstadt Deggendorf, die Gemeinde Niederaltaich und den Markt Hengersberg.

Das Ausbauvorhaben beginnt östlich des Autobahnkreuzes Deggendorf (Verknüpfung der BAB A 92 und BAB A 3) und endet etwa einen Kilometer östlich der Anschlussstelle Hengersberg (Verknüpfung der BAB A 3 und Bundesstraße 533). In diesem Bereich verläuft die (bestehende) BAB A 3 vom Autobahnkreuz Deggendorf ausgehend in südöstliche Richtung südlich an Deggendorf und dem Gewerbegebiet Fischerdorf vorbei, quert das Donauvorland sowie die Donau und ist dann südlich des Hafens Deggendorf sowie der Orte Burgstall und Seebach trassiert. Im weiteren Verlauf quert sie das Donaualtwasser und führt an den Orten Niederaltaich, Altenufer und Hengersberg vorbei.

Der Ausbau ist von Bau-km 0+000 bis etwa Bau-km 5+500 asymmetrisch d. h. die Verbreiterung der Bundesautobahn ist in Richtung Süden geplant. Ab etwa Bau-km 5+500 bis zum Bauende ist eine symmetrische Verbreiterung vorgesehen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV₂₀₁₇) zwischen dem Autobahnkreuz DEG und der Anschlussstelle Hengersberg liegt bei 58.700 Kfz/24h, davon 11.635 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (19,8%). Für das Jahr 2035 (DTV₂₀₃₅) werden laut Planunterlage 22 etwa 64.000 Kfz/24h, davon 17.180 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (etwa 27 %), prognostiziert.

Der Ausbau bedingt für das Autobahnkreuz Deggendorf die Anpassung der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen aus und in Fahrtrichtung Passau sowie der anschließenden Parallelfahrbahnen und der Verknüpfung mit den Tangentialrampen an die Richtungsfahrbahn Deggendorf der BAB A 92 und die Anpassung der Anschlussstelle Hengersberg. Der Ausbaustrecke wird der Regelquerschnitt RQ 36 zugrunde gelegt. Die Querschnitte der im Zuge des Bauvorhabens anzupassenden Straßen bleiben in ihrer bestehenden Breite erhalten.

Die Bundesautobahn A 3 kreuzt im gesamten Verlauf des Bauvorhabens mit 13 Bauwerken das Donauvorland und die Donau, die Hengersberger Ohe, das Donaualtwasser, zwei Gräben zum Saubach, den Mühlbach sowie die Kreisstraßen DEG 46 und DEG 42, die Bundesstraße 533, die Gemeindeverbindungsstraße Donaustraße, die GVS Industriestraße, zwei öffentliche Feld- und Waldwege und Geh- und Radwege. 12 der 13 Bauwerke müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Das prägendste Ingenieurbauwerk ist – neben der Brücke über die Hengersberger Ohe – die Donauquerung, bestehend aus Vorlandbrücke

und der Strombrücke mit Längen von ca. 822 m (Bauwerk Nord) bzw. 927 m (Bauwerk Süd). Im Bereich der Kreisstraße DEG 46 ist eine ca. 13 m lange und 1 m hohe Stützmauer und im direkten Anschluss an die Donaubrücke (Bauwerk Süd) eine ca. 290 m lange Stützmauer (Höhe ≥ 4 m) vorgesehen. Mit dieser Stützwand – östlich des Widerlagers der Donauquerung an der Richtungsfahrbahn Nürnberg-Passau – werden zusätzliche Eingriffe südlich der BAB A 3 in das FFH-Gebiet und in den Retentionsraum der Donau vermieden.

Lärmschutzanlagen werden in Form von Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von 8.700 m und in Form von Lärmschutzwällen mit aufgesetzter Lärmschutzwand mit einer Gesamtlänge von etwa 1.700 m errichtet. Außerdem ist ein Lärmschutzwall mit einer Länge von 310 m geplant. Die Höhen der Lärmschutzanlagen liegen zwischen zwei und neun Metern über der Gradientenlinie.

Die Oberflächenentwässerung wird den neuen Verhältnissen angepasst. Dabei werden u. a. drei Regenklärbecken und für Niederschlagswasser, das nicht geregelt einer Vorflut übergeben werden kann, bestehende Versickergräben genutzt bzw. neue Versickergräben hergestellt. Der durch das Bauvorhaben für die Donau entstehende Retentionsraumverlust bei Hochwasser wird im Bereich des (künftig aufgelassenen) Parkplatzes Isarmündung mit einem Volumen von rund 8.000 m³ ausgeglichen. Die Parkplätze Griesweiher und Konsee bleiben erhalten und werden als PWC-Anlagen (mit WC-Gebäude) ausgebaut.

Das nachgeordnete Wegenetz und auch Leitungen von Ver- und Entsorgungsunternehmen werden – soweit maßnahmenbedingt erforderlich – den neuen Verhältnissen angepasst. Lücken im nachgeordneten Wegenetz, die durch die Ausbauplanung verursacht werden, werden geschlossen.

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

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 15.03.2022 beantragte die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 27.05.2022 bis 27.06.2022 bei der Stadt Deggendorf, vom 23.05.2022 bis 24.06.2022 bei der Gemeinde Niederalteich, vom 23.05.2022 bis 24.06.2022 beim Markt Hengersberg, vom 23.05.2022 bis 22.06.2022 bei der Stadt Osterhofen, vom 23.05.2022 bis 24.06.2022 beim Markt Winzer, vom 23.05.2022 bis 24.06.2022 beim Markt Metten, vom 31.05.2022 bis 04.07.2022 bei der Gemeinde Stephansposching und vom 20.05.2022 bis 20.06.2022 bei der Gemeinde Moos nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Großen Kreisstadt Deggendorf bis spätestens 27.07.2022, bei der Gemeinde Niederalteich bis spätestens 27.07.2022, beim Markt Hengersberg bis spätestens 25.07.2022, bei der Stadt Osterhofen bis spätestens 22.07.2022, beim Markt Winzer bis spätestens 25.07.2022, beim Markt Metten bis spätestens 25.07.2022, bei der Gemeinde Stephansposching bis spätestens 04.08.2022 und bei der Gemeinde Moos bis spätestens 20.07.2022 oder der Regierung von Niederbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Stadt Deggendorf
- Gemeinde Niederalteich
- Markt Hengersberg
- Stadt Osterhofen
- Markt Winzer
- Gemeinde Stephansposching
- Markt Metten
- Gemeinde Moos
- Landratsamt Deggendorf
- Bezirk Niederbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt, Dienstort Würzburg
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK
- WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH
- Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut, Abteilung Forsten
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz u. Dienstleistungen d. Bundeswehr
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Landau a. d. Isar
- Bayerischer Bauernverband
- Industrie- und Handelskammer Niederbayern
- Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald
- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Telekom
- Vodafone GmbH, Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Waldwasser – Wasserversorgung Bayerischer Wald, KdöR, 94554 Moos
- Stadtwerke Deggendorf GmbH
- Ferngas Netzgesellschaft mbH
- Regionalbus Ostbayern GmbH
- Zweckverband Donau-Hafen
- Fischereiverein Hengersberg

- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesverband Bayern e. V. der dt. Gebirgs- und Wandervereine
- Bayerischer Jagdverband e.V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e. V.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend.

Die Durchführung eines Erörterungstermines wurde als nicht zielführend beurteilt, weil – soweit Differenzen bestehen blieben – ein „Aufeinanderzugehen“ nicht zu erwarten war. Deshalb wurde den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Verbänden, Rechtsanwälten und Einwendern, die Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 30.01.2023 mitgeteilt, dass vorgesehen sei, auf einen Erörterungstermin im Sinne des § 73 Absatz 6 BayVwVfG gem. § 17 a Nr. 1 FStrG zu verzichten. Einzelanhörungen wurden von Seiten der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Es wurde anheimgestellt sich hierzu bis 02.03.2023 zu äußern. Außerdem wurde die Äußerung des Vorhabenträgers übersandt.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens wurden keine Vorgänge bekannt, die zu einer anderen Beurteilung geführt hätten, so dass auf eine Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen nach § 17a FStrG verzichtet werden konnte.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)

Die Regierung von Niederbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung. Eine Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes besteht nicht. Nach § 3 Abs. 3 Satz 1 FStrBAG ist die Regierung von Niederbayern als Landesbehörde Planfeststellungsbehörde für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen, da Bayern dies mit Wirkung zum 01.01.2021 (vgl. BayMBI. 2019 Nr. 304) beim Fernstraßen-Bundesamt beantragt hat, sodass eine Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes nicht eintrat (§ 3 Abs. 3 Satz 5 FStrBAG).

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG liegt eine Änderung in diesem Sinne nur vor, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert (Nr. 1) oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird (Nr. 2). Daneben ist bei Vorhaben, für die eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, eine Planfeststellungspflicht obligatorisch.

Hier wird zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg je Fahrbahn ein zusätzlicher Fahrstreifen angebaut; zudem unterliegt das Vorhaben der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung, es ist daher planfeststellungspflichtig.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind nach § 17 FStrG die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist näher geregelt, für welche Vorhaben eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 6 UVPG i. V. m. Anlage 1).

Straße:

Bei dem Bauvorhaben 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg handelt es sich nach Anlage 1, Ziffer 14.5, des UVPG um den Ausbau einer bestehenden Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von mehr als 10 km. Nach § 6 UVPG besteht deshalb eine UVP-Pflicht.

Gewässer:

Die Gewässerverlegungen sind nach Nr. 13.18 der Anlage 1 zum UVPG vorprüfungspflichtig. Sie werden im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung erfasst.

Wald:

Die Rodungen (0,412 ha) und Aufforstungen (0,64 ha) ist nach Nr. 17 der Anlage 1 zum UVPG weder vorprüfungspflichtig, noch wird eine obligatorische UVP-Pflicht ausgelöst. Sie werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfasst.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 19 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 BayVwVfG. Entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG erfolgten in der Bekanntmachung präzisierende Hinweise auf die ausliegenden Unterlagen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11.03). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich auch auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

(hierzu wird auch auf die Planunterlagen, insbesondere Unterlage 1 Erläuterungsbericht mit Anlage 1 – UVP-Bericht und die Unterlage 19 Umweltfachliche Untersuchungen verwiesen)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens, Merkmale, Art und Umfang sowie Grundbedarf

Das vorliegende Vorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der bestehenden 4-streifigen Bundesautobahn (BAB) A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711 auf einer Länge von ca. 10,7 km. Die Ausbaumaßnahme verläuft zu einem großen Teil unmittelbar an der Donau und

erstreckt sich über die Große Kreisstadt Deggendorf, die Gemeinde Niederalteich und den Markt Hengersberg.

Das Ausbauprojekt beginnt östlich des Autobahnkreuzes Deggendorf (Verknüpfung der BAB A 92 und BAB A 3) und endet etwa ein Kilometer östlich der Anschlussstelle Hengersberg (Verknüpfung der BAB A 3 und Bundesstraße 533). In diesem Bereich verläuft die (bestehende) BAB A 3 vom Autobahnkreuz Deggendorf ausgehend in südöstliche Richtung südlich an Deggendorf und dem Gewerbegebiet Fischerdorf vorbei, quert das Donauvorland sowie die Donau und ist dann südlich des Hafens Deggendorf sowie der Orte Burgstall und Seebach trassiert. Im weiteren Verlauf quert sie das Donaualtwasser und führt an den Orten Niederalteich, Altenufer und Hengersberg vorbei.

Der Ausbau ist von Bau-km 0+000 bis etwa Bau-km 5+500 asymmetrisch d. h. die Verbreiterung der Bundesautobahn ist in Richtung Süden geplant. Ab etwa Bau-km 5+500 ist eine symmetrische Verbreiterung bis zum Ausbauende vorgesehen. Der 6-streifige Ausbau bedingt Anpassungen im Bereich des Autobahnkreuzes Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV₂₀₁₇) zwischen dem Autobahnkreuz DEG und der Anschlussstelle Hengersberg liegt bei 58.700 Kfz/24h, davon 11.635 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (19,8%). Für das Jahr 2035 (DTV₂₀₃₅) werden nach einer Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 22) etwa 64.000 Kfz/24h, davon 17.180 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (etwa 27 %), prognostiziert.

Der Ausbaustrecke wird der Regelquerschnitt RQ 36 mit einer befestigten Breite von 14,5 m je Richtungsfahrbahn zugrunde gelegt. Die Querschnitte der im Zuge des Bauvorhabens anzupassenden Straßen bleiben in ihrer bestehenden Breite erhalten. Die Kreisstraßen werden mit dem Regelquerschnitt RQ 9 der RAL 2012, der Geh- und Radweg bei Kreuzungs-km 4+173 mit einer Breite von 2,5 m, die öffentlichen Feld- und Waldwege mit Breiten von 4,5 m bzw. 5 m, die B 533 mit einer Fahrbahnbreite von 14 m und die Gemeindeverbindungsstraßen mit Fahrbahnbreiten von 7,5 m hergestellt.

Der Umfang der Erdarbeiten beläuft sich auf etwa 89.000 m³ Abtrag und etwa 330.000 m³ zusätzlichem Bedarf für die Dammverbreiterung der südlichen Verschiebung und für die Bereiche der symmetrischen Verbreiterung sowie für die Lärmschutzwälle. Soweit Altlasten zum Beispiel in Form von belasteten Böden oder Kampfmittel vorgefunden werden, wird das Aushubmaterial aus Verdachtsflächen zwischengelagert, beprobt und entsprechend der vorliegenden Belastung in zugelassenen Deponien fachgerecht entsorgt.

Transporte entlang der BAB A 3 können innerhalb des Baufeldes durchgeführt werden. Die Erschließung der Baustelle erfolgt aber auch über das öffentliche Straßen- und Wegenetz. Temporäre Umleitungen sind nur im Zuge des Baus der kreuzenden Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen oder öffentlichen Feld- und Waldwege vorgesehen.

Mit dem Bauvorhaben sind folgende Ingenieurbauwerke herzustellen:

BW bzw. RV Nr.	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite (m)	Lichte Höhe (m)
145/1 02.2.003	Brücke über einen Graben zum Saubach	0+755	11,0	≥ 1,17
02.2.004	Stützmauer	0+835	Länge ca. 13	1,0

BW bzw. RV Nr.	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite (m)	Lichte Höhe (m)
146 02.2.005	Überführung der DEG 46	0+836	67,25	≥ 4,7
146/1 02.2.007	Brücke über einen Graben zum Saubach	1+653	11,0	3,3 bis 5,5
03.2.009	Brücke im Zuge eines öFW über den Saubach	1+910	≥ 3,5	≥ 1,25
147 Nord 03.2.010	Brücke über die Donau	1+953 bis 2+771	822,46	Vorlandbr. > 4 Strombr. ≥ 10 (Schiffahrtsrinne)
147 Süd 03.2.011	Brücke über die Donau	1+953 bis 2+878	927,13	Vorlandbr. > 4 Strombr. ≥ 10 (Schiffahrtsrinne)
04.2.014	Stützmauer	2+900 bis 3+190	Länge ca. 290	≥ 4,0
148 05.2.017	Unterführung Radweg (Fähre)	4+173	3,5	≥ 2,5
149 06.2.019	Überführung öFW See-bach	5+545	51,8	≥ 4,7
150 08.2.025	Brücke über das Donau-altwasser	6+923	20,0	≥ 2,2 bzw. 4,2
151 08.2.026	Überführung der DEG 42	7+033	2 x 26,5	≥ 4,7
152 09.2.028	Brücke über den Mühl-bach und einen öFW	8+370	6,5 / 10,0	≥ 3,6
153 09.2.030	Unterführung öFW Nie-deralteich	8+691	6,5	≥ 4,5
154 10.2.031	Brücke über die Hengers-berger Ohe und die B 533	9+216	134,0	≥ 4,7
155 10.2.038	Brücke über die GVS Donaustraße	9+656	10,5	≥ 4,7

Lärmschutzanlagen werden in Form von Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von ca. 8.700 m und in Form von Lärmschutzwällen mit aufgesetzter Lärmschutzwand mit einer Gesamtlänge von etwa 1.700 m errichtet. Außerdem ist ein Lärmschutzwall mit einer Länge von ca. 310 m geplant. Die Höhen der Lärmschutzanlagen liegen zwischen zwei und neun Metern über der Gradiente.

Die Oberflächenentwässerung wird den neuen Verhältnissen angepasst. Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird soweit möglich breitflächig über Bankette und Böschungen abgeleitet und flächenhaft unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens der belebten Oberbodenschicht breitflächig versickert. Das im Bereich der Donaubrücke und der Brücke über die Hengersberger Ohe

gesammelte Fahrbahnoberflächenwasser wird in Regenwasserbehandlungsanlagen gereinigt und gedrosselt Vorflutern zugeführt. Leichtflüssigkeiten und wasserunlösliche Stoffe werden dabei in Regenklärbecken zurückgehalten. Über das Regenklärbecken 1 bei Bau-km 1+915 (Donaubrücke Nord) erfolgt die Einleitung bei Bau-km 1+945 in die alte Isar, über das Regenklärbecken 2 bei Bau-km 3+387 (Donaubrücke Süd) erfolgt die Einleitung bei Bau-km 3+399 in die Donau und über das Regenklärbecken 3 bei Bau-km 9+060 erfolgt die Einleitung bei Bau-km 9+096 in die Hengersberger Ohe / Einmündung Augraben. Niederschlagswasser, das nicht breitflächig versickert oder geregelt einer Vorflut übergeben werden kann wird in neu angelegte bzw. bestehende und zum Teil verbreiterte Versickerungsgräben geleitet.

Im Südwesten (Donaubrücke) wird das südliche Grabensystem (Saubach) und die unter sowie südlich der Donaubrücke befindliche Alte Isar (Spitaler Wöhrd) verlegt und wiederhergestellt. Der Saubach wird sowohl nördlich als auch südlich der BAB A 3 angepasst / verlegt / verlängert (RV Nr. 01.5.001, 01.5.002 und 02.5.003 bis 02.5.005). Bei Bau-km 8+370 wird der Mühlbach durch die Baumaßnahme berührt und muss angepasst werden (RV Nr. 09.5.007).

Der durch das Bauvorhaben im Zuge des Brückenbaus über die Donau entstehende Retentionsraumverlust bei Hochwasser für die Donau wird im Bereich des (künftig aufgelassenen) Parkplatzes Isarmündung mit einem Volumen von rund 8.000 m³ ausgeglichen. Die Parkplätze Griesweiher und Konsee bleiben erhalten und werden als PWC-Anlagen (mit WC-Gebäude) ausgebaut. Um den Retentionsraum der Donau und das Abflussprofil des Stromes nicht einzuschränken, wird auch eine Stützmauer als Verlängerung der südlichen Flügelmauer der Strombrücke am östlichen Widerlager erstellt.

Das nachgeordnete Wegenetz wird den neuen Verhältnissen angepasst. Lücken im nachgeordneten Wegenetz, die durch die Ausbauplanung verursacht werden, werden geschlossen.

Wasserleitungen, eine Abwasserdruckleitung, Telekommunikationslinien, Fernmeldekabel, Lichtwellenleiterkabel, 20 kV-Kabel/Leitungen, eine 110 kV-Leitung, eine Mitteldruckrohrleitung und eine Erdgasleitung werden von der Baumaßnahme berührt und soweit erforderlich an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Wegen des Eingriffs in Natur und Landschaft sind folgende landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen:

- Vermeidungsmaßnahmen wie zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung zur Vermeidung bauzeitlicher Störungen (1-1 V bis 1-3 V), Maßnahmen zum Biotop- und Habitatschutz in der Bau- und Betriebsphase (2-1 V bis 2-3 V_{FFH}) und Maßnahmen zum Artenschutz in der Bau- und Betriebsphase (3-1 V bis 3-7 V)
- Gestaltungsmaßnahmen (4-1 G bis 4-6 G) sowie
- Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen wie Neuanlage eines Grabensystems mit Uferstreifen (5-1 A_{FFH/CEF} bis 5-4 A), Wiederherstellung von Auelebensräumen unter der Donaubrücke und Verlegung von Fließgewässern (6-1 A_{FFH} bis 6-6 A), Anbringung von Dohlen-Nisthöhlen im Bereich der neuen Donaubrücke (7 A_{CEF}), Entwicklung von Retentionsraum im Bereich des (künftig aufgelassenen) Parkplatzes Isarmündung (8-1 A bis 8-2 A), Verbesserung der Habitatvernetzung unter der A 3 für die Alte Donau (9 A), Aufwertung des Donauufers (10-1 A_{FFH} bis 10-2 A_{FFH}), Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91 E0*) sowie Förderung von Gebüsch für den Gelbspötter (11 E_{FFH/FCS}), Anlage von Weichholzauwald (LRT 91 E0*) bei Win-

zer (12 E_{FFH}) und Entwicklung von Extensivwiesen im Deichvorland Ruckasing-Endlau (13-1 A bis 13-5 A_{CEF})

Visuelle Veränderungen entstehen nach Fertigstellung des Bauvorhabens aufgrund des Neubaus der zweigeteilten Donaubrücke. Der bestehende markante Pylon mit Stahlseilen, der im Bestand ein besonderes, weithin sichtbares Wahrzeichen darstellt, wird durch zwei Pylone mit deutlich mehr Seilverbindungen ersetzt. Veränderungen des Landschaftsbildes ergeben sich auch durch die Errichtung von neuen Lärmschutzwänden und -wällen.

Flächeninanspruchnahme:

Art der Flächeninanspruchnahme	Fläche (etwa)
Neuversiegelung	13,3 ha
Überbauung von Flächen für Böschungen und Straßennebenflächen	23,2 ha
Entsiegelung	2,2 ha
Vorübergehende Inanspruchnahme	23,1 ha
Flächen für Ausgleichsmaßnahmen	23,7 ha
Rodung von Wald (ist in der bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme enthalten)	0,41 ha

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens, Standort des Vorhabens

2.1.2.1 Planungsgebiet

Die Straßenbaumaßnahme erstreckt sich über die Große Kreisstadt Deggendorf, die Gemeinde Niederalteich und den Markt Hengersberg im Gebiet des Landkreises Deggendorf (Regierungsbezirk Niederbayern). Das Planungsgebiet um die bestehende BAB A 3 liegt in der Donauaue direkt am Rand zu den Hügeln des Bayerischen Waldes. Die Donauaue ist der planungsrelevante Bezugsraum (D). Dieser wurde zur Bestandsermittlung und Bewertung in drei landschaftsstrukturell unterschiedliche Untereinheiten (Planungsbereiche D1 bis D3) weiter unterteilt. Der Planungsbereich D1 – Rechtsufrige Donauaue bei Fischerdorf reicht vom Autobahnkreuz Deggendorf nahe Fischerdorf bis zum westlichen Wi-

derlager der Donaubrücke südlich Deggenau über rd. 1,6 km. Der Planungsbereich D2 – Donau und Donauaue mit Altwasser östlich Deggenau erstreckt sich vom westlichen Widerlager der Donaubrücke bis zur Querung der Kreisstraße DEG 42 hinter dem großen Donauarm in Seebach über eine Entfernung von rd. 5,2 km und der Planungsbereich D3 – Linksufrige Donauaue bei Hengersberg reicht von der Querung der Scheibenstraße südöstlich des Donauarms in Seebach bis in den Südosten des Gewerbegebietes von Hengersberg und weist eine Länge von rd. 3,9 km auf.

2.1.2.2 Vorhandene Beeinträchtigungen

Der Landschaftsraum wird sowohl visuell als auch akustisch stark durch den hoch frequentierten Autobahnabschnitt der A 3 sowie im Bereich des Autobahnkreuzes auch durch die A 92 beeinträchtigt. Im Bereich Hengersberg bestehen weitere Beeinträchtigungen durch die ebenfalls viel befahrene Bundesstraße B 533 in den Bayerischen Wald sowie durch die Autobahnanschlussstelle Hengersberg mit Autohof im Gewerbegebiet südlich von Hengersberg.

In den zurückliegenden Jahren wurden größere Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Donau baulich umgesetzt, die abschnittsweise an die Autobahn A 3 angrenzen und ebenfalls zu Störungen des Gebiets beigetragen haben.

In der Talaue der Donau randlich der Höhenrücken des Bayerischen Waldes besteht insgesamt ein hoher Nutzungsdruck auf die Aue außerhalb der Überschwemmungsbereiche von Donau und Isar durch Siedlungs- und Gewerbegebiete, den Donauhafen von Deggendorf, überregionale Verkehrsachsen, landwirtschaftliche Nutzung, Fischerei, Kiesabbau, Schutzgebiete und die Rückverlegung der Hochwasserschutzdeiche.

2.1.2.3 Schutzgut Mensch einschließlich menschliche Gesundheit

Wohnen und Wohnumfeld

Bezüglich Wohnen und Wohnumfeld sind die Ortsbereiche von Fischerdorf im Westen, von Deggenau, Halbmeile und Seebach nördlich der BAB A 3, von Niederaltich 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.

Erholungspotential 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. Bedeutsam sind auch das Donauufer zwischen Fischerdorf und der BAB A 3 sowie die sich südlich an die Donaubrücke anschließenden Wiesengebiete im Bereich der Isarmündung.

Überregionale Bedeutung erlangt der Donau-Radweg, der zwischen dem Donauhafen und Seebach direkt nördlich der BAB A 3 entlangführt. Im selben Abschnitt verläuft südlich der BAB A 3 am Donauufer ein Wanderweg. 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. Ausnahmen sind der Bereich unter der Donaubrücke im Westen und das Donauufer zwischen Donauhafen und Seebach. Letzteres hat trotz der hohen Lärmbelastung aufgrund seiner hohen Attraktivität als Gewässer eine besondere Anziehungskraft für Angler und Erholungs-

suchende (lokale Bedeutung). Unter der Donaubrücke ist es verhältnismäßig ruhig. Diese ist daher im Westteil für Angler am Donauufer von Bedeutung. Die landwirtschaftlich intensiv genutzten Bereiche zwischen Seebach und Hengersberg haben dagegen nur eine geringe Bedeutung für die Naherholung, insbesondere in Autobahnnähe.

2.1.2.4 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Donaubrücke (**Planungsbereich D1**, AK DEG bis zum westlichen Widerlager 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 Habitatelement 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) und werden auch vom Weißstorch besucht. Das Entwicklungspotenzial für seltene und gefährdete Arten wird gemäß Landschaftsrahmenplan als überwiegend hoch bewertet. Dies hängt mit der engen räumlichen Verbindung zu Donau und Isar sowie mit den feuchten Bodenverhältnissen aufgrund hoher Grundwasserstände zusammen. Der westliche Teil des Plangebiets weist damit eine mittlere Wertigkeit für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt auf.

Der mittlere Teil des Plangebiets (**Planungsbereich D2**, westliches Widerlager der Donaubrücke bis zur DEG 42) wird südlich der BAB A 3 durch die Auenbereiche von Donau und Isar und dem Isarmündungsgebiet geprägt (Naturschutzgebiet, zwei FFH- und zwei Vogelschutzgebiete). 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 Schlamm­bänken 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 Gießweiher mit begleitenden Großröhrichten, Auwäldern und linearen Gewässer-Begleitgehölzen sind auch diesem Bereich zuzuordnen.

Für Fledermäuse 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 essenziellen 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 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. Der Bestand und 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 Hafen, Gewerbe und Siedlungen vor allem durch landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt wird. Kleinflächig kommen seggen- oder binsenreiche 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** (DEG 42, Scheibenstraße bis GE Hengersberg) liegt außerhalb der vorgenannten großen Schutzgebiete. Er ist relativ arm an Biotopstrukturen. Biotope der Biotopkartierung Bayern kommen lediglich in den Uferbereichen entlang von Au graben 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.

2.1.2.5 Schutzgebiete

Natura 2000-Gebiete

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

Das FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ umfasst laut Standarddatenbogen (SDB) eine Fläche von rd. 4.770 ha in der kontinentalen biogeographischen Region.

Das FFH-Gebiet wird im SDB als ungestaute, weitgehend natürliche Flusslandschaft mit ausgeprägter Fluss- und Auedynamik, Vorkommen ausgedehnter Auwälder, Altwässer, Röhrichte und Auwiesen beschrieben. Des Weiteren ist das Gebiet als herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtal Lebensräume entlang des letzten freifließenden Abschnitts der bayerischen Donau, besonders für die artenreiche Fischfauna mit teils sehr seltenen oder endemischen Arten ausgewiesen. Morphologisch prägend für das FFH-Gebiet sind Prallhänge, Terrassen und Inselberge, der Steinbruch am Natternberg als auch alte Donaumäander.

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.

In Grabensystemen direkt am Böschungsfuß südlich der BAB A 3 bei Fischerdorf wurden zwei bedeutsame FFH-Anhang-II-Arten außerhalb der Natura-2000-Gebiete, aber mit Verbindung zu den FFH-Gebieten Donauaue und Isarmündung nachgewiesen. Der Schlammpeitzger kommt in einer eigenständigen, vitalen Population vor und der Bitterling wurde in vereinzelt Exemplaren nachgewiesen.

FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“

Das FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ umfasst laut Standarddatenbogen eine Fläche von rd. 1.892 ha in der kontinentalen biogeographischen Region.

Das FFH-Gebiet umfasst das Mündungsgebiet der Isar mit seinen ausgedehnten Weich- und Hartholzauen, Altwässern, Schlammhängen, Röhrichten, Auwiesen und Brennen. Somit ist es als international bedeutsames Mündungsgebiet der Isar mit ausgedehnten, strukturreichen Auwäldern, Altwässern, Röhrichten, Auwiesen und Großvorkommen mehrerer auentypischer Vogelarten des Anhangs I eingestuft. Der Mündungsbereich wird als noch weitgehend naturnahe, beispielhafte Flussmündung beschrieben.

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.

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

Das im Standarddatenbogen beschriebene Vogelschutzgebiet umfasst eine Fläche von 6.914 ha und gehört der kontinentalen biogeographischen Region an.

Es wird als Abschnitt der relativ frei fließenden naturnahen Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit Überflutungsdynamik und Auwäldern, Altwässern und Feuchtwiesenresten beschrieben. Darüber hinaus wird es als ein herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtalgebieten entlang des letzten freifließenden Abschnitts der bayerischen Donau eingestuft. Besondere flussmorphologische Ausprägungen wie Prallhänge, Terrassen und Inselberge, Steinbruch am Natternberg, alte Donaumäander prägen das landschaftliche Bild.

Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“

Das Vogelschutzgebiet „Isarmündung“ umfasst laut Standarddatenbogen (SDB) eine Fläche von 2.132 ha in der kontinentalen biogeographischen Region.

Es wird als international bedeutsames Mündungsgebiet der Isar mit ausgedehnten, strukturreichen Auwäldern, Altwässern, Röhrichten, Auwiesen und Brennen beschrieben. Es zeichnet sich durch Großvorkommen mehrerer auentypischer Vogelarten des Anhangs I und das Vorkommen historischer Nutzungsformen (Brennen, Kopfweiden, Streuwiesen) aus. Das Vogelschutzgebiet wird im SDB als beispielhafte, weitgehende naturnahe Flussmündung beschrieben.

Naturschutzgebiet „Isarmündung“

Das Bauvorhaben liegt auf einer Länge von rund 600 m im Naturschutzgebiet „Isarmündung“. Der Gebietsumfang ist weitgehend mit dem FFH-Gebiet „Isarmündung“ identisch.

Naturdenkmal „Streuwiese und Feldgehölz am Mühlbach“

Das Naturdenkmal grenzt auf der Höhe der Mühlbachquerung (Aubach) direkt südlich an die Autobahnböschung an. Es weist Auwaldbereiche und Sumpfböden/Röhrichte auf.

Landschaftsschutzgebiete

Das Vorhaben quert die Landschaftsschutzgebiete „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im Landkreis Deggendorf“ und das LSG „Bayerischer Wald“.

Landschaftliches Vorbehaltsgebiet

Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 19 „Aue zwischen Donau und Isar“ hat eine ähnliche Ausdehnung wie die Landschaftsschutzgebiete.

Naturpark Bayerischer Wald

Der gesamte östliche Streckenabschnitt von der Donaubrücke bis nach Hengersberg liegt im Randbereich des Naturparks Bayerischer Wald.

Waldfunktion

Vereinzelte kleinere Waldbereiche sind mit Waldfunktionen belegt. Waldbereiche mit Klimaschutzfunktion befinden sich westlich des AK Deggendorf, südlich der Donaubrücke im Donauvorland um die Isarmündung und südlich der A 3 im Bereich Luberweiher/Alte Donau. Ein Immissions- und Lärmschutzwald ist nördlich der A 3 im Bereich Luberweiher / Alte Donau ausgewiesen. Im Bereich der Isarmündung liegen Waldbereiche mit Bodenschutzfunktion.

2.1.2.6 Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG / Art. 23 BayNatSchG (lt. Biotopkartierung)

- 7143-1091 „Feldgehölze und Nasswiesenreste zwischen Deggenu und Halbmeile“
- 7143-1092 „Röhrichte und Seggenbestände zwischen Deggenu und Halbmeile“
- 7143-1093 „Schmale Auwaldsäume an der Donau südlich Deggenu“
- 7143-1321 „Nass- und Extensivwiesen in Wörth südlich von Fischerdorf“
- 7143-1337 „Röhrichte und Auwaldstreifen im Deichvorland der Donau bei Fischerdorf“
- 7143-1338 „Röhrichte, Altwässer und Auwälder des Donauvorlands südöstlich von Fischerdorf“
- 7143-1353 „Nassflächen bei Altholz“
- 7143-1354 „Gehölzbiotope bei Altholz“
- 7143-1362 „Nassflächen in der Fischerdorfer Au“
- 7143-1364 „Gehölze und Röhrichte am Unterlauf der ‚Alten Isar‘“
- 7143-1369 „Röhricht und Feuchtgehölze am Saubach“
- 7143-1375 „Röhricht und Hochstauden am Saubachableiter bei Fischerdorf“
- 7243-1050 „Auwaldstreifen an der Donau bei Halbmeile“
- 7243-1051 „Nassflächen und Gehölze bei Halbmeile“
- 7244-1057 „Nasswiese südlich Oberdorf“
- 7244-1061 „Gewässerbegleitgehölz und Auwaldsäume am Aubach nördlich Niederalteich“
- 7244-1063 „Auwald- und Gehölzsaum am Aubach westlich Hengersberg“
- 7244-1064 „Hochstaudenbereich an Feldrain südöstlich Aubach“
- 7244-1068 „Sumpfschilf-Bestand am Au Graben westlich Hengersberg“
- 7244-1069 „Hochstaudensaum an Zufluss zum Au Graben westlich Hengersberg“
- 7244-1070 „Gehölz- und Auwaldsäume an Graben nördlich Niederalteich“
- 7244-1083 „Kleinflächig Schilf-Röhricht und Auwald südlich Seebach am Griesweiher“
- 7244-1219 „Gehölzsäume und Auwaldbestand südlich Hengersberg“
- 7143-0186 „Hochwertiger Auwald mit guter Gebüschstruktur und dichter Strauchschicht“
- 7244-0377 „Feuchtwald im Nordwesten von Niederalteich“

- 7244-0378 „Feuchtwald im Süden des "Konsees“
- 7244-0457 „Niederwaldartiger Gehölzbestand mit eingelagerten Großseggenrieden, bzw. Röhrichten im Norden von Niederalteich“

Als gesetzlich geschützte Biotoptypen kommen (durch Bestandsaufnahme nachgewiesen) vor:

- R31 (GG00BK): Großseggenriede außerhalb der Verlandungszone
- G221, G222 (GN00BK): Seggen- oder binsenreiche Nasswiesen
- R111, R113 (GR00BK): Landröhrichte
- S132, S133 (SU3150): Vegetationsfreie Wasserflächen
- R121, R123 (VH00BK, VH3150): Großröhrichte an Gewässern
- F13, F14, F212, S132, S133 (VU00BK VU3150): Unterwasser- und Schwimmblattvegetation
- B114, L511, L512, L521, L522 (WA91E0*): Weichholz-Auwald
- L532, L533 (WA91F0): Hartholz-Auwald
- B113, B114, B115 (WG00BK): Feuchtgebüsch
- L431 (WQ00BK): Sumpfwälder

Eine Gesamtübersicht gesetzlich geschützter Biotope nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG im Plangebiet ist in Unterlage 19.1 enthalten.

2.1.2.7 Naturschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten

Hinsichtlich Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie können im Untersuchungsraum der Kriechende Sellerie und das Liegende Büchsenkraut vorkommen.

Als stark gefährdete / gefährdete Pflanzen sind steifes Barbarakraut, dichtes Fischkraut, Froschbiss, grasblättriger Froschlöffel und Wasserfeder zu nennen.

Nachgewiesene bzw. potenziell vorkommende Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Säugetiere:

Der Biber und die Haselmaus sind im Wirkraum des Vorhabens nachgewiesen. Außerdem ist für einige Fledermausarten (Abendsegler, Alpenfledermaus, Bartfledermaus, Bechsteinfledermaus Breitflügelfledermaus, Langohren, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus) eine Nutzung des Vorhabensbereichs als Jagdhabitat und im Rahmen einer Querungsfunktion der Über- und Unterführungsbauwerke belegt.

Reptilien:

Die Zauneidechse ist im Wirkraum des Vorhabens mit nahem Umfeld nachgewiesen worden.

Amphibien:

Von den im Untersuchungsraum vorkommenden Amphibienarten des Anhangs IV FFH-RL ist für den Kleinen Wasserfrosch und den Laubfrosch eine potenzielle Nutzung des Baufeldes nicht mit Sicherheit auszuschließen.

Fische:

Der Donau-Kaulbarsch kommt im Untersuchungsraum innerhalb der Donau vor. Der Donau-Altarm Spitaler Wöhrd im Bereich der Donauvorlandbrücke ist ein bedeutendes Jungfischhabitat mit Anbindung an die Donau.

Libellen:

Rechtsufrig der Donau im Isarmündungsgebiet wurde 2015 die Asiatische Keiljungfer am Rande des Plangebiets nachgewiesen.

Käfer:

Ein Vorkommen des Scharlachkäfers im Wirkraum ist potenziell möglich.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie

Die Vogelarten Blaukehlchen (7142-471, 7243-402, Anhang 1 V-RL), Dohle, Dorngrasmücke, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Grauschnäpper, Kiebitz, Kleiber, Kuckuck, Neuntöter, Rohrhammer, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn Teichrohrsänger (7142-471, Art. 4(2) V-RL) und Weidenmeise sind betroffen und im Wirkraum des Vorhabens nachgewiesen.

Brutvögel der Gewässer und Gewässerufer:

Als Brutvögel der Gewässer sind Blässhuhn, Eisvogel (7142-471, Anhang 1 V-RL), Gänsesäger (7142-471, 7243-402, Art. 4 (2) V-RL), Graugans, Haubentaucher, Höckerschwan, Kormoran, Krickente (7142-471, 7243-402, Art. 4 (2) V-RL), Lachmöwe und Schnatterente (7142-471, 7243-402, Art. 4 (2) V-RL) zu nennen.

Als allgemein verbreitete Vogelarten (charakteristische Arten) sind zu nennen:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Girlitz, Grünfink, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Stockente, Straßentaube, Sumpfmöwe, Zaunkönig und Zilpzalp.

Nahrungsgäste:

Greif-, Eulen- und Großvögel wie nachweislich Baumfalke (7142-471, Art. 4(2) V-RL), Graureiher (7142-471, Art. 4 (2) V-RL), Mäusebussard, Schwarzmilan, Turmfalke, Waldohreule, Wanderfalke, Weißstorch und Wespenbussard sowie potenziell auch Sperber und andere naturschutzfachlich bedeutsame Arten wie Feldlerche, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Grünspecht, Halsbandschnäpper, Haussperling, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Trauerschnäpper, Schlagschwirl, Schwarzspecht, Waldlaubsänger und Waldschnepfe sind potenziell im Plangebiet als Durchzügler (Überflieger) oder allenfalls als Nahrungsgäste einzustufen.

Zug-/Gastvogelarten:

Entlang der Donau sind regelmäßig und nachweislich Zug- und Gastvögel vorhanden. Als charakteristische Arten hierfür sind die Arten Alpenstrandläufer, Bekassine (7142-471, Art. 4 (2) V-RL), Uferschnepfe, Goldregenpfeifer, Grünschenkel, Waldwasserläufer, Bruchwasserläufer, Dunkler Wasserläufer, Flussuferläufer (7142-471, Art. 4 (2) V-RL), Flussregenpfeifer (7142-471, Art. 4(2) V-RL), Großer Brachvogel (7142-471, 7243-402, Art. 4 (2) V-RL), Kampfläufer, Kiebitz (7142-471, 7243-402, Art. 4 (2) V-RL), Knäkente (7142-471, 7243-402, Art. 4 (2) V-RL),

Kranich, Löffelente, Rotschenkel, Sanderling, Silberreiher (7142-471, 7243-402, Anhang 1 V-RL), Spießente, Temminckstrandläufer, Tüpfelsumpfhuhn, Waldwasserläufer, Wasserralle, Weißstorch (7142-471, Anhang 1 V-RL) und Zwergstrandläufer zu nennen. Als weitere sporadische Gastvögel sind Sprosser und die Wachholderdrossel zu nennen.

Zu prüfende Arten des Anhangs II der FFH-RL

FFH-Gebiet Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen, 7142-301 (Planunterlage 19.3.1):

Biber, Grüne Keiljungfer, Jungfischhabitats, Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Frauennerfling, Huchen, Rapfen/Schied, Schlammpeitzger, Schrätzer, Streber und Zingel

FFH-Gebiet Isarmündung, 7243-302 (Planunterlage 19.4.1):

Biber, Kammolch, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Zierliche Teller-schnecke, Jungfischhabitats (insb. Donaualtwasser, „Spitaler Wöhrd“), Frauennerfling, Rapfen/Schied, Streber und Donau-Kaulbarsch

2.1.2.8 Schutzgut Boden

In der Talau 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 Deggen-dorf und der AS Hengersberg sind durch die Errichtung der Autobahnen, Aus-fahrten, querenden Straßen, Hafen 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 vor-handen.

2.1.2.9 Schutzgut Fläche

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 und Flächen des Straßenbegleitgrüns.

Die Bereiche beidseitig der BAB A 3 sind stark durch Verkehrsachsen und Siedlungsbereiche zerschnitten. Südlich der BAB A 3 sind südlich der Donau zwischen Isarmündung und Niederalteich noch relativ unzerschnittene Auebereiche vorhanden. Auch westlich der Isarmündung bestehen von der Isarmündung bis zum neuen Hochwasserschutzdeich im Westen noch relativ unzerschnittene Auebereiche.

Die bestehende Autobahn wirkt als Barriere und riegelt mit ihrem Damm die Donauabschnitte von den angrenzenden Bereichen nördlich randlich zum Bayerischen Wald ab. Die Donau- und Donauvorlandbrücke hat jedoch eine so hohe lichte Weite und lichte Höhe, dass Biotopvernetzungen entlang der Donau und ihren Nebengewässern (Saubach und Alte Isar) hier nur unwesentlich beeinträchtigt werden. Ähnliches gilt für die große Brücke über die Hengersberger Ohe, die mit ihrer breiten Flutmulde und begleitenden Fluren unter der Brücke durchgeführt wird.

Im Bereich des Donaualtwassers bei Seebach bildet der Autobahndamm mit kleinem Rohrdurchlass eine massive Barriere durch die Altwasserschlinge und führt zu einer starken Zerschneidung dieses Altwasserbereichs.

2.1.2.10 Schutzgut Wasser

Im Untersuchungsgebiet sind die Flusswasserkörper 1_F361 „Donau von Einmündung Große Laber bis Einmündung Isar“, 1_F367 „Ainbrach, Niederastgraben, Irlbach, Ödbach, Natternberger Mühlbach“ 1_F477 „Donau von Einmündung Isar bis Einmündung Vils“, (1_F481 „Hengersberger Ohe bis Hengersberg und Nebengewässer“) und 1_F482 „Hengersberger Ohe von Hengersberg bis Mündung in die Donau; Säckerbach“ sowie die Grundwasserkörper G 119 „Quartär-Osterhofen“ und G 086 „Quartär-Straubing“ relevant.

Fließgewässer

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 auf 642 m³/s. Das Gefälle beträgt dann hier rd. 0,3 ‰. Der Abschnitt ist einer der letzten freifließenden Donauabschnitte in Bayern und ein typischer, großer, mäandrierender Flachlandfluss mit aktiver Aue, Altarmen und Kiesbänken 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 donau nahen Vorlandbereiche unterliegen direkt dem Überflutungsregime der Donau und den wechselnden Wasserständen. Hinter dem alten Deich, der einen Schutz gegen ein etwa 30-jährliches Hochwasser 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 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 (D2) 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 Deggenauer Graben sowie der aus Norden zufließende Seebacher Bach münden in die Alte Donau und werden über den Konsee und den Augraben zum Aubach weitergeleitet, der weiter 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.

Grundwasser

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. Die Grundwasserfließrichtung ist in Richtung Südwest mit rd. 0,2 m/Tag.

Retentionsraum

Durch die Verschiebung der Trasse im Brückenbereich nach Süden ergeben sich beidseitig der Donau Eingriffe in den Retentionsraum der Donau bei Hochwasser.

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.

Trinkwasserschutzgebiete sind im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden.

2.1.2.11 Luft und Klima

Das Klima im Naturraum Dungau hat einen deutlich kontinentalen Charakter mit relativ hohen Jahres- und Tagesamplituden für westmitteleuropäische Verhältnisse (mittlere Temperatur: im Januar -2,5 °C und im Juli 18°C). Es treten häufig Spät- bzw. Frühfröste auf, die zusammen mit den relativ niedrigen Temperaturen und Nebelbildungen zu einer langanhaltenden Schneedecke von 55 bis 60 Ta-

gen führen. Die Jahresdurchschnittstemperatur beträgt 7°C bis 9°C und der Jahresniederschlag 850 mm bis 950 mm (Klimaatlas Bayern).

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.

In Bezug auf das globale Klima sind der abzuwickelnde Verkehr, die Landschaftsumnutzung für den Bau der Straße und die Ausgleichsmaßnahmen sowie die bauliche Anlage selbst zu betrachten.

Infolge der prognostizierten Verkehrszunahme von ca. 9 % beim Gesamtverkehr und von 7 % beim Schwerverkehr wird es zu einem Treibstoffmehrverbrauch in ähnlicher Höhe kommen, da innerhalb des Prognosehorizonts nur Teile des Verkehrs andere Energiequellen als fossile Brennstoffe nutzen werden (für 2035 wird ein Elektromobilitätsanteil von rd. 11% an der Pkw-Flotte gerechnet). Dem gegenüber stehen Reduzierungen beim Treibstoffverbrauch durch die Verringerung von Stauungen auf der BAB A 3 und auf dem derzeit vom Ausweichverkehr betroffenen nachgeordneten Straßennetz.

Bei der Landumnutzung sind neben der Versiegelung auch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen in einem Umfang von rd. 22 Hektar zu beachten. Diese sind – multifunktional – in der Lage CO₂-Emissionen zu binden. Relevant sind dabei vor allem Aufforstungen, Böschungsbepflanzungen sowie die Neuanlage weitgehend nutzungsfreier Biotope wie Nasswiesen und Röhrichtgesellschaften.

In Bezug auf die bauliche Anlage und den damit verbundenen Ressourceneinsatz ist zu beachten, dass die über 50 Jahre alte, bestehende BAB A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg in den nächsten Jahren grundlegend erneuert werden müsste. Insbesondere sind daher bei der Donaubrücke die zusätzlichen Treibhausgas-Emissionen des 6-streifigen Ausbau als Delta gegenüber der Erneuerung im Bestand zu betrachten. Insgesamt werden hier keine relevanten, erheblichen, negativen Auswirkungen auf das globale Klima erwartet.

2.1.2.12 Landschaft

Durch die auf einem weithin sichtbaren Damm verlaufende BAB A 3 ist das Landschaftsbild sowohl visuell als auch bezüglich Lärm und Immissionen vorbelastet. Die straßenbegleitenden Gehölzsäume auf den beidseitigen Böschungen der BAB A 3 dienen der Eingrünung der Autobahn, der verträglichen Einbindung in die Landschaft sowie auch der Untergliederung der Landschaft.

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.

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 Donau mit Kiesbänken, Ufersäumen, Röhrichten und die großen Auwaldgebiete im mittleren, südlichen Teil des Plangebiets haben einen hohen landschaftlichen Reiz und eine hohe landschaftliche Eigenart. In dem kleinen Nebental nördlich der Autobahn wird die Landschaft überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung und kleinräumig durch einen kleinen Bach mit vereinzelt Uferröhrichten geprägt. Den Nordrand des Tälchens nehmen die bewaldeten Hügel der Vorläufer des Bayerischen Waldes und den Südrand die Gehölzhecken auf dem Damm der Autobahnböschung ein. Große Altwasserbereiche um die Alte Donau und den Griesweiher mit ihren begleitenden Röhrichten und gewässerbegleitenden Wäldern haben partiell hohen landschaftlichen Reiz. Die Donaubrücke mit dem markanten Pylon und den Stahlseilen bildet ein besonderes, weithin sichtbares Wahrzeichen direkt neben dem Donauhafen.

Im östlichen Teil wird die Landschaft vorrangig durch ausgeräumte Ackerflächen mit vereinzelt linearen Gehölzsäumen entlang der Bäche und durch den Ortsbereich von Hengersberg geprägt. Besondere kulturhistorische Elemente mit gut sichtbarer Wirkung sind die Kirche von Hengersberg auf dem Frauenberg und die Klosterkirche von Niederalteich. Die Gehölzhecken auf den Dammböschungen der Autobahn sind als gliedernde und gestaltende Elemente der Agrarlandschaft von Bedeutung.

2.1.2.13 Schutzgut kulturelles Erbe

Als besondere kulturhistorische Elemente mit gut sichtbarer, landschaftsprägender Wirkung sind mehrere Kirchen der umliegenden Ortschaften zu nennen. Im 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. Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere Vermutungen für Bodendenkmäler (Inv.Nrn. V-2-7143-0028 und V-2-7143-0039, Stadt Deggendorf, Markt Hengersberg, Gemeinde Niederalteich, Landkreis Deggendorf).

2.1.2.14 Sonstige Sachgüter

- Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Fernmeldeleitungen

Fernwasserleitung bei Bau-km 0+425 und 8+930

LWL / FM-Kabel von Bau-km 0+253 bis 10+959

LWK-Kabel bei Bau-km 0+880

Fernmeldekabel bei Bau-km 0+870 und 10+540

110 kV-Leitung bei Bau-km 1+275

20 kV-Erdkabel bei Bau-km 0+870, 1+690, 2+685 bis 2+850, 6+430 bis 6+810, 7+050 bis 8+700, 9+700, 10+125 und 10+435

Abwasserdruckleitung DN 200 von Bau-km 2+953 bis 5+553

20 kV Leitungen bei Bau-km 5+745 und 8+885
Erdgasleitung DN 100 bei Bau-km 9+655
Mitteldruckrohrleitung bei Bau-km 9+675
Wasserleitung DN 250 bei Bau-km 10+440

- Landwirtschaft

Landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen liegen nördlich der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Donaubrücke vor. Südlich davon ist ein Mosaik landwirtschaftlicher Nutzflächen unterschiedlich intensiver Nutzung anzutreffen, welche durch den hohen Grundwasserstand und die teilweise Vernässung der Flächen gekennzeichnet ist. Im Planungsbereich D2 (Donau und Donauaue mit Altwasser östlich Deggenau) ist nördlich der Autobahn ein kleines Tal zwischen Autobahndamm und dem Anstieg der Hügel des Bayerischen Waldes ausgebildet, das neben Hafen, Gewerbe und Siedlungen vor allem durch landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt wird. Zwischen Seebach und Hengersberg (Planungsbereich D3) liegen landwirtschaftlich intensiv genutzte Bereiche vor.

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.

2.1.2.15 Wechselwirkungen

Besonders intensive Wechselwirkungen liegen in der Flussau 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.

2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden (erheblichen) Umweltauswirkungen

Auf Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen, Baustellenverkehr u. ä., Entnahme und Deponie von Erd-

massen, Gewässerverlegungen, temporäre Gewässerbeeinträchtigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenbebauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und wild lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen; ebenso können Gewässerveränderungen, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft eintreten. Neue Barriere- und Zerschneidungseffekte entstehen nicht. Die bereits stark eingeschränkte Vernetzungsbeziehung wird weiter erschwert.

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen sein, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

2.1.3.1 Schutzgut Menschen

- Wohnen und Wohnumfeld

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 im Ist-Zustand. Darüber hinaus wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag verwendet, der den Verkehrslärm gegenüber dem Ist-Zustand 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 von mindestens 60 m (Wohnhaus in Fischerdorf bei Bau-km 0+700, Einzelhof hinter Lärmschutzwand bei Bau-km 4+600)) vom geplanten Fahrbahnrand nicht gegeben. Das Mischgebiet in Hengersberg ist über 100 m von der geplanten LS-Wand entfernt.

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

Baubedingte Wirkungen können durch Baustellenverkehr und Baulärm entstehen.

Ergebnisse der Verkehrslärberechnung für das Prognosejahr 2035:

Fischerdorf:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 95 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 8,9 dB(A) überschritten. An 18 Wohngebäuden würde der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum um bis zu 3,2 dB(A) überschritten

Die Planung hat darauf reagiert und ein Konzept erarbeitet. Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen können die Belastungen erheblich reduziert werden. Die Tagesgrenzwerte können dann eingehalten werden. Lediglich die Immissionsgrenzwerte in der Nacht bleiben statt an 95 noch an 46 Gebäuden überschritten; an 15 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 13 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 18 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A). Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen. Siehe dazu auch unter C.2.1.4.

Deggendorf:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 83 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 3,1 dB(A) überschritten.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte an allen Wohngebäuden eingehalten.

Deggenau:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 10 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 9,1 dB(A) überschritten. An 7 Wohngebäuden würde der Immissionsgrenzwert für den Tagzeitraum um bis zu 3,5 dB(A) überschritten.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte am Tag eingehalten und für den Nachtzeitraum an 8 Gebäuden überschritten; an 6 Gebäuden um mehr als 3 dB(A), an einem Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A) und an einem Gebäude kleiner gleich 1 dB(A). Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Halbmeile, Burgstall und Seebach:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 71 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 9,9 dB(A) überschritten. An 37 Wohngebäuden würde der Immissionsgrenzwert für den Tagzeitraum um bis zu 4,2 dB(A) überschritten.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen soll insbesondere das nördlich der BAB A 3 gelegene Wohngebiet von Burgstall entlastet werden. Die Lärmsituation wird sich auch für die nördlich der BAB A 3 liegenden Mischgebiete von Seebach sowie der Wohnbebauung bei der Wallfahrtskirche Mater dolorosa in Halbmeile wesentlich verbessern. Im Nachtzeitraum werden in Burgstall die Immissionsgrenzwerte an 31 Gebäuden überschritten; an 5 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 15 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 11 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A). Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Hengersberg:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 359 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 12,9 dB(A) überschritten. An 64 Wohngebäuden würde der Immissionsgrenzwert für den Tagzeitraum um bis zu 7,2 dB(A) überschritten.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte am Tag eingehalten und für den Nachtzeitraum an 202 Gebäuden

überschritten; an 24 Gebäuden um mehr als 3 dB(A), an 30 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 56 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 92 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A). Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Niederaltlach:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 177 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 7,9 dB(A) überschritten. An 59 Wohngebäuden würde der Immissionsgrenzwert für den Tagzeitraum um bis zu 2,2 dB(A) überschritten.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte am Tag eingehalten und für den Nachtzeitraum an 119 Gebäuden überschritten; an einem Gebäude um mehr als 3 dB(A), an 35 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 37 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 46 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A). Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Altenufer:

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen würden an insgesamt 55 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum um bis zu 5,3 dB(A) überschritten. Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum an 15 Gebäuden überschritten; an 3 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 10 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 2 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A). Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Baubedingte Wirkungen können durch Baustellenverkehr und Baulärm entstehen. Zusätzlich zur vorhandenen Immissionsbelastung durch die BAB A 3 können geringe Lärm- und Luftemissionen während der Bauphase auftreten.

- Bei den Baumaßnahmen für den Streckausbau und für kleine Brückenbauwerke wird angestrebt, diese soweit möglich von der Autobahn aus anzudienen, so dass kein erheblicher Baustellenverkehr auf Nebenstraßen und durch Ortschaften oder kleine Ansiedlungen zu erwarten ist.
- Für die größeren Brückenbauwerke der Kreisstraßen DEG 42 und 46 und der Hengersberger Ohebrücke mit B 533 sowie der AS Hengersberg werden die Baustellenzufahrten 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.

Da die Bauzufahrten von der Autobahn, von Kreisstraßen oder über Feldwege abseits von empfindlichen Wohngebieten erfolgen können, sind keine erheblichen Wirkungen durch Bauzufahrten auf den Menschen und die menschliche Gesundheit zu erwarten.

Behördliche Stellungnahmen

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 20.07.2022

„Verkehrslärmschutz ... Den Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1.1 und 17.1.2) beigefügt. Wir haben die dort-

gen Berechnungen stichprobenweise überprüft. Mit den Ergebnissen besteht Einverständnis.

Wir begrüßen den Einbau von lärmindernden Straßenoberflächen und die aufwändigen Abschirmmaßnahmen entlang des Ausbauabschnitts. Mit Lärmschutzwänden und Wall-Wand-Kombinationen bis zu einer Höhe von 9 m ü. Gradiente ist deren Dimensionierung weitestgehend ausgereizt. Trotzdem verbleibt nachts eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an 426 Gebäuden (bis zu 4 dB(A)). Zur weiteren Verbesserung sollte geprüft werden, ob anstelle der vorgesehenen Asphaltdeckschicht DSH-V5 ein offener Asphalt PA8 eingebaut werden könnte. Hierbei ist das „Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offener Asphalt“ (FGSV) zu beachten. Dadurch könnte die Anzahl der betroffenen Gebäude erheblich reduziert werden.

Eine wirksame Abschirmung kann nur erzielt werden, wenn die Länge der Maßnahme ein Mehrfaches ihres Abstandes zum Immissionsort beträgt. Insofern sollten die Lücken von Bau-km 3+769 bis 4+251 und 5+850 bis 6+157 geschlossen werden. Auch die Lärmschutzwände bei Niederalteich am nördliche Ende (Bau-km 7+720) sowie bei Hengersberg am südlichen Ende (Bau-km10+556) sollten verlängert werden.

Allgemein empfehlen wir, die Lärmschutzwände und -wälle in einem Verhältnis 1 : 8 auslaufend fortzuführen, um Lästigkeiten durch Pegelsprünge zu reduzieren, die durch Kraftfahrzeuge hervorgerufen werden, wenn diese in den Schallschatten der Maßnahme hinein- oder aus diesem herausfahren. Dies trifft ganz besonders für den abrupten Beginn der Wall-Wand-Kombination (H = 9 m) bei Bau-km 4+251 zu.“

Stadt Deggendorf, Schreiben vom 20.07.2022

„Es sollte noch überprüft und nachgewiesen werden, dass die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen am Autobahnkreuz Deggendorf durch mögliche Schallreflexionen keine negativen Auswirkungen auf das weiter westlich gelegene Wohngebiet Natternberg-Siedlung hat.“ ...

„Es sollte für die Bauphase ein Verkehrsleitsystem für den Fall von Störungen auf der BAB A 3 entwickelt werden, das verhindert, dass ein möglicher Umleitungs- oder Ausweichverkehr über die St 2125 und somit durch die Stadtmitte Deggendorfs verläuft.“ ...

„Es sollten auch während der Bauphase in der Nähe des Ausbauabschnittes an der BAB A 3 und ggf. der BAB A 92 ausreichend Lkw-Stellplätze angeboten werden“

Gemeinde Niederalteich, Schreiben vom 15.07.2022

„... geplante Lärmschutzwand Bauwerk Nr. 09.2.027... Diese Lärmschutzwand muss ... mindestens bis zum Brückenbauwerk an der DEG 42 ... verlängert werden.“ ...

„... auch die Lärmschutzwand 10.2.039 ... muss ... bis zum Ende der Baustrecke (Bau-km 10+959 m) verlängert werden.“ ...

„Die Oberflächenstruktur der Lärmschutzwand innen muss möglichst schallreduzierend, und idealerweise mit Bepflanzung ausgeführt werden. Die Oberflächen sind darüber hinaus möglichst feinstaubreduzierend anzulegen“ ...

„... sind weitere immissionstechnische Untersuchungen für das Gemeindegebiet gerade auf den Bereich Heuwörth notwendig.“ ...

„... Lärmschutzwand muss so nah wie möglich an die Straße heran gebaut werden“ ...

„Die Gemeinde Niederalteich fordert ..., dass der bestmögliche geräuschmindernde Flüsterasphalt für die Bauausführung verwendet wird.“ ...

„Die Gemeinde Niederalteich fordert ... eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem gegenständlichen Streckenabschnitt der A 3 auf

max. 100 km/h, um zusätzlich zur Lärmschutzwand Schallimmissionen und Feinstaubimmissionen zu reduzieren.“ ...

„Nach der Prioritätenfolge des Umweltbundesamtes zur Vermeidung von Verkehrslärm soll zunächst Verkehr vermieden werden, soweit möglich. Hierzu schafft ein Pendlerparkplatz Entlastung.“ ...

Äußerungen der Öffentlichkeit

Private Einwender befürchten erhebliche zusätzliche Lärm- und Abgasbelastungen.

Privater Einwender: Durch Lückenschluss der Lärmschutzwand zwischen Bau-km 3+769 und 4+251 könnte unerträglich ansteigender Lärm erheblich verringert werden. Dies trifft auch für den Bereich zwischen Bau-km 5+640 und Parkplatz Konsee zu.

Privater Einwender: „Bei dem Bauvorhaben kann man auch von schlimmstmöglichen Belastungen der Anwohner durch erhöhte Lärmbelastung, Abgas und Feinstaubbelastungen ausgehen.“

Private Einwender: „als Anwohner der o. g. Autobahnstrecke beantragen wir durchgehenden Schallschutz im Bereich zwischen Deggenau und Hengersberg. Aufgrund des maroden Fahrbahnbelags kommt es zu permanenten starken Lärmbelastungen auch Klappergeräusche, die durch schnell fahrende Autos verursacht werden.“

- Luftschadstoffe

Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchung:

Fischerdorf (nächstgelegenes Wohngebäude 48 m vom Fahrbahnrand):

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

Deggendorf (nächstgelegenes Gebäude im Freihafen 30 m vom Fahrbahnrand, Wohnbebauung ist mindestens 500 m entfernt):

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

Deggenau (nächstgelegenes Gebäude 71 m vom Fahrbahnrand):

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

Halbmeile (nächstgelegenes Gebäude 78 m vom Fahrbahnrand):

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

Hengersberg (nächstgelegenes Gebäude nördlich der BAB A3 43 m vom Fahrbahnrand, Wohnbebauung mindestens 70 m vom Fahrbahnrand):

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

Hengersberg (nächstgelegenes Gebäude südlich der BAB A3 28 m vom Fahrbahnrand, Gewerbegebiet):

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.

Burgstall, Seebach, Niederalteich und Altenufer mussten nicht untersucht werden, weil schon bei wesentlich näherliegenden Gebäuden eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs nicht zu erwarten ist.

Die Abschätzungen der Luftschadstoffimmissionen führt zum Ergebnis, dass durch das Bauvorhaben Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte der 39. BImSchV unzulässig überschreiten, nicht zu erwarten sind. Vielmehr werden die Grenzwerte deutlich unterschritten. Der Untersuchung liegt das Prognosejahr 2035 zugrunde. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs im untersuchten Bereich der BAB A 3 nicht anzunehmen. Gegenüber dem Nullfall sind zum Teil für verschiedene Schadstoffkomponenten geringe Verschlechterungen festzustellen. Bei vielen Schadstoffkomponenten wird aber auch eine geringe Verbesserung erreicht.

Behördliche Stellungnahmen

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 20.07.2022

Luftreinhaltung im Straßenverkehr

„Die Unterlage 17.2 „Lufthygienische Untersuchung – Teil C Untersuchungen“, „BAB A 3 Nürnberg – Passau, 6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf – AS Hengersberg“, PSP_Element: B01S.ABA90370.00 wurde cursorisch geprüft. Aus fachlicher Sicht bestehen keine Einwände gegen das Gutachten.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Private Einwander befürchten erhebliche zusätzliche Lärm- und Abgasbelastungen.

- Erholung
 - Die wertvollen Erholungsbereiche im Gebiet Isarmündung sind von den Baumaßnahmen nur unwesentlich betroffen, da sie mindestens 250 m weit entfernt sind. Für die Bereiche unter der Donaubrücke und das Donauufer im Westen sowie das Donauufer zwischen Donauhafen und Seebach sind während der Bauarbeiten Beeinträchtigungen zu erwarten bzw. möglich.
 - 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 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 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.
- Der Isar-Radweg auf der Altholzstraße DEG 46 wird in der Bauphase der Brücke entlang der Donau geführt.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

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. Die Auswirkungen ergeben sich insbesondere durch die Biotop- und Habitatverluste. Hinzu kommt eine deutlich größere seilverspannte Fläche im Bereich der zwei neuen Brückentypen. 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.

Hinsichtlich Biotope und FFH-Lebensraumtypen entstehen die stärksten Eingriffswirkungen im Bereich der neuen versetzten Donaubrücke, die die wertvolleren Auebereiche überquert. Weiterhin ergeben sich kleinflächig punktuelle Eingriffe entlang der Trasse. Betroffen sind im Bereich der Donaubrücke vor allem FFH-Lebensräume und nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope wie Land- und Wasserröhrichte, Fließ- und Stillgewässer der Alten Isar, kleine Weich- und Hartholzauwaldbereiche bzw. Feuchtgebüsche und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen.

Der Eingriff bzw. Verlust an geschützten Biotopen umfasst direkt rd. 2,15 ha, davon dauerhaft rd. 1,57 ha, vorübergehend rd. 0,58 ha sowie als mittelbare Beeinträchtigung rd. 0,63 ha.

Es treten folgende relevante anlagebedingte Verluste auf:

- Fließ- und Stillgewässer (VU) 0,36 ha
- Weichholzauwald (WA91E0*) 0,17 ha
- Hartholzauwald (WA91F0) 0,03 ha
- Seggen- oder binsenreiche Nasswiesen (GN00BK) 0,11 ha
- Mäßig extensiv genutztes, artenreiches Grünland (GU651L) 0,13 ha
- Landröhricht (GR00BK) 1,10 ha
- Wasserröhrichte (VH00BK, VH3150) 0,11 ha
- Großseggenried (GG00BK) 0,02 ha
- Feuchtgebüsch (WG00BK/WA91E0*) 0,06 ha
- Verlust der Gräben im Westteil am südseitigen Böschungsfuß des Autobahndamms. Es handelt sich dabei um rd. 550 m überbaute Länge eines Grabensystems mit sehr geringer Fließbewegung.

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

Dauerhafte, anlagenbedingte Flächenverluste sowie bau- und betriebsbedingte indirekte Wirkungen

FFH-LRT Code	FFH-Lebensraumtyp Name	Flächenverlust Versiegelung + Überbauung + Zeitl. vorüberg. Überbauung [m ²]	Bau- und betriebsbedingte indirekte Wirkungen [m ²]
3150	Natürliche eutrophe Seen	1.056	Ohne Wertung
6510	Magere Flachland-Mähwiesen	715	-
91E0*	Weichholz-Auwald	760	95

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

Für die Fische Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Frauenerfling, Huchen, Schied, Schrätzer, Streber und Zingel sind unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Nahbereich der Donaubrücke keine Beeinträchtigungen anzunehmen. Dauerhafte oder baubedingte Eingriffe in wertvolle Flussabschnitte, Kiesbänke, Laich- oder Jungfischhabitate der Donau sind innerhalb des FFH-Gebietes Donauauen nicht gegeben.

Für den Schlammpeitzger ergeben sich Beeinträchtigungen durch die Verlegung der südlich an die Autobahn A3 angrenzenden Gräben. Schadenbegrenzungsmaßnahme sind notwendig.

FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“

Dauerhafte, anlagenbedingte Flächenverluste sowie bau- und betriebsbedingte indirekte Wirkungen

FFH-LRT Code	FFH-Lebensraumtyp Name	Flächenverlust Versiegelung + Überbauung + Zeitl. vorüberg. Überbauung [m ²]	Bau- und betriebsbedingte indirekte Wirkungen [m ²]
3150	Natürliche eutrophe Seen	3.556	(0)
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe	561	0
91E0*	Weichholz-Auwald	928	0
91F0	Hartholz-Auwald	242	16

Bezüglich der Tierarten (Anhang II der FFH-RL) Kammmolch, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Zierliche Tellerschnecke sowie die Fischarten Frauenerfling, Huchen, Streber und Zingel können Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet vollständig ausgeschlossen werden. (Hinsichtlich der Fischart Donau-Kaulbarsch, die nicht im Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet Isarmündung aufgeführt ist, siehe o. g. Ausführungen).

Für die Tierart Biber sind geringfügige Beeinträchtigungen während der Bauphase möglich. Ansonsten sind keine nachteiligen Wirkungen für den Biber zu erwarten. Auch für die Fischart Schied können erhebliche Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet ausgeschlossen werden (Schadensbegrenzungsmaßnahmen).

Eine Beeinträchtigung des hochwertigen Jungfischhabitats (Altwasserbereich der Spitaler Wöhrd) wird als sehr gering angenommen, da sich der größte Teil des Jungfischhabitats bereits im Istzustand innerhalb der Beeinträchtigungszone der BAB A 3 befindet und ein ständiger Wasseraustausch gegeben ist.

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

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. Landschaftspflegerische Maßnahmen sind vorgesehen.

Für die weiteren untersuchten Anhang I Arten der Vogelschutzrichtlinie wie Eisvogel, Silberreiher und Weißstorch bzw. Brutvögel und Nahrungsgäste sowie Zugvögel nach Art. 4 (2) der VS-RL wie Baumfalke, Flussregenpfeifer, Gänsesäger, Graureiher, Kiebitz, Krickente Schnatterente, Bekassine, Knäkente, Großer Brachvogel und Flussuferläufer können Beeinträchtigungen, erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Beeinträchtigungen des Brut- und Nahrungshabitats ausgeschlossen werden (Planunterlage 19.5)

Erhebliche Beeinträchtigungen der im Standarddatenbogen des SPA-Gebiets 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ genannten Vogelarten des Anhangs I der VS-RL und Zugvögel nach Art. 4 (2) der VS-RL können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“

Für die Schnatterente ergeben sich geringfügige Beeinträchtigungen von Brut- und Nahrungsteilhabitaten und für Silberreiher, Knäkente, Krickente und Schnatterente sind Beeinträchtigungen von Teilnahrungshabitaten am Altwasser unter der Donaubrücke gegeben. Es sind Wiederbegrünungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen vorgesehen. Für das Blaukehlchen können erhebliche Beeinträchtigungen des Rast- und Nahrungshabitats für die Erhaltungsziele dieses Vogelschutzgebietes ausgeschlossen werden (Planunterlage 19.6).

Erhebliche Beeinträchtigungen der im Standarddatenbogen des SPA-Gebiets 7243-402 „Isarmündung“ genannten Vogelarten des Anhangs I der VS-RL und Zugvögel nach Art. 4 (2) der VS-RL können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Weitere Schutzgebiete

Das Bauvorhaben verursacht für das Naturschutzgebiet „Isarmündung“ Verluste und Beeinträchtigungen von wertbestimmenden Biotopflächen. Kompensationsmaßnahmen sind erforderlich.

Die relevanten Beeinträchtigungen des Naturdenkmals „Streuwiese und Feldgehölz am Mühlbach“ ist flächenmäßig sehr gering und beträgt etwa 130 m².

Das Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im Landkreis Deggendorf“ ist auf rd. 600 m Streckenabschnitt im Bereich der Donaubrücke und das LSG „Bayerischer Wald“ auf rd. 1.000 m Streckenabschnitt im Bereich Parkplatz Griesweiher bis Alte Donau betroffen. Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 19 „Aue zwischen Donau und Isar“ hat eine ähnliche Ausdehnung wie die Landschaftsschutzgebiete.

Relevante Schutzziele des Naturparks Bayerischer Wald sind nicht betroffen.

Hinsichtlich Waldfunktionsplan sind viele kleine Teilflächen mit Auwald, Laubmischwald und Nadelwald betroffen. Sie befinden sich meist im Bereich unter der Donaubrücke im FFH-Gebiet Isarmündung und im Bereich der Alten Donauschleife bei Seebach. Der Umfang der Rodung beträgt 0,412 ha.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie

Für die im Untersuchungsraum vorkommenden und untersuchten europäischen Vogelarten Blaukehlchen, Dohle, Dorngrasmücke, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Grauschnäpper, Kiebitz, Kleiber, Kuckuck, Neuntöter, Rohrammer, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn, Teichrohrsänger und Weidenmeise sind Beeinträchtigungen möglich, so dass konfliktvermeidende Maßnahmen und zum Teil vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden (Planunterlage 19.2).

Beim Gelbspötter kann das Bauvorhaben zur Aufgabe von maximal zwei Brutrevieren führen. Kompensationsmaßnahmen sind erforderlich.

Für die Brutvögel der Gewässer und Gewässerufer, wie Blässhuhn, Eisvogel, Gänsesäger, Graugans, Haubentaucher, Höckerschwan, Kormoran, Krickente, Lachmöwe und Schnatterente sind unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen und der Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 sind vorhabenbedingt keine Auswirkungen gegeben.

Im Hinblick auf die geringe Empfindlichkeit allgemein verbreiteter Vogelarten gegenüber den Auswirkungen des geplanten Vorhabens ist gemäß den geltenden artenschutzrechtlichen Bestimmungen (Populationsbezug) von vornherein die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Charakteristische Arten sind die Arten Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Girlitz, Grünfink, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Stockente, Straßentaube, Sumpfmehse, Zaunkönig und Zilpzalp. Erhebliche Beeinträchtigungen sind insoweit auszuschließen.

Greif-, Eulen- und Großvögel wie Baumfalke, Graureiher, Mäusebussard, Schwarzmilan, Turmfalke, Waldohreule, Wanderfalke, Weißstorch, Wespenbus-

sard, Sperber und andere naturschutzfachlich bedeutsame Arten wie Feldlerche, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Grünspecht, Halsbandschnäpper, Haussperling, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschnäpper, Trauerschnäpper, Schlagschwirl, Schwarzspecht, Waldlaubsänger und Waldschnepfe sind potenziell im Plangebiet als Durchzügler (Überflieger) oder allenfalls als Nahrungsgäste einzustufen. Nachhaltige funktionale Veränderungen der Raumnutzungsmöglichkeiten bzw. die Betroffenheit der Populationen durch das Bauvorhaben kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ein signifikant höheres Maß des Tötungs- und Kollisionsrisikos auf Nahrungsflügen ist nicht zu erwarten.

Für Zug- und Gastvögel wie Alpenstrandläufer, Bekassine, Uferschnepfe, Goldregenpfeifer, Grünschenkel, Waldwasserläufer, Bruchwasserläufer, Dunkler Wasserläufer, Flussuferläufer, Flussregenpfeifer, Großer Brachvogel, Kampfläufer, Kiebitz, Knäkente, Kranich, Löffelente, Rotschenkel, Sanderling, Silberreiher, Spießente, Temminckstrandläufer, Tüpfelsumpfhuhn, Waldwasserläufer, Wasserläufer, Weißstorch, Zwergstrandläufer sowie weitere sporadische Gastvögel wie Sprosser und Wachholderdrossel sind unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 vorhabenbedingt keine Auswirkungen zu erwarten.

Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Säugetiere:

Beeinträchtigungen für den Biber entstehen während der Bauphase durch die Veränderung und Überbauung von Gewässern, den Verlust eines Biberbaus und Bauarbeiten im Nahbereich eines Biberbaus. Konfliktvermeidende Maßnahmen und eine CEF-Maßnahme sind vorgesehen.

Um eine Schädigung von Lebensstätten und Tötungen/Verletzungen der Haselmaus zu vermeiden sind konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen.

Für die betroffenen Fledermausarten können Beeinträchtigungen im Zuge des Umbaus von Brückenbauwerken und durch Verlust von Gehölzhecken entlang der Fahrbahn während der Bauphase entstehen. Konfliktvermeidende Maßnahmen sind erforderlich (Planunterlage 19.2).

Reptilien:

Für die Zauneidechse sind Beeinträchtigungen (randliche Betroffenheiten von Jagdlebensräumen) am Bauwerk 151 und entlang des Deiches der Hengersberger Ohe im Baufeld des Bauwerkes 154 möglich. Konfliktvermeidende Maßnahmen sind vorgesehen.

Amphibien:

Um einem potenziellen Tötungs- und Verletzungsrisiko bzw. einer Schädigung von Lebensstätten zu begegnen sind für den Kleinen Wasserfrosch und den Laubfrosch konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen.

Fische:

Durch ein Abkoppeln und anteiliges Verfüllen des Altwassers im Mündungsbereich der Alten-Isar im Baufeld unter der Donaubrücke (BW 147) mit einer zumindest nicht völlig auszuschließenden Eignung als Jungfischhabitat kann eine potenzielle untergeordnete Fortpflanzungsstätte des Donau-Kaulbarsches direkt vom Vorhaben betroffen sein.

Käfer:

Potenzielle Lebensräume des Scharlachkäfers können durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werden (Baumverluste). Konfliktvermeidende Maßnahmen sind vorgesehen.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, stark gefährdete Pflanzenarten

Der Kriechende Sellerie ist durch das Vorhaben nicht betroffen und das liegende Büchsenkraut kommt im Vorhabensbereich nicht vor.

Die stark gefährdeten / gefährdeten Pflanzen steifes Barbarakraut, dichtes Fischkraut, Froschbiss, grasblättriger Froschlöffel und Wasserfeder werden durch den Verlust von Grabenlebensräumen und Vorlandflächen der Donau beeinträchtigt. Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen.

Sowohl für Pflanzen und ihre Lebensräume als auch für Tiere und die biologische Vielfalt sind zunächst erhebliche Auswirkungen gegeben, vorrangig durch die Biotop- und Habitatverluste, die nicht allein durch Schadensvermeidungs- oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen völlig vermieden oder bis zur Unerheblichkeit reduziert werden können.

Daher sind für Biotope mit besonders langer Wiederherstellungszeit (Auwald) Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Gehölzverluste im Eingriffsbereich mit wenigen Ausnahmen eher jüngeren Weidengebüsch zuzuordnen sind, die direkt neben der bestehenden Autobahn vorbelastet sind.

Zur Kompensation der erheblichen Auswirkungen ist zudem 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 sind im Zusammenhang mit den FFH-Gebieten im Bereich der Donauaue mit ihrem Vorland bzw. im Überschwemmungsgebiet vorgesehen.

Durch Aufweitungen von Querungsbauwerken (BW 145/1, 146/1, 152) wird die Vernetzung entlang von Gewässern etwas verbessert. Eine deutliche Verbesserung wird am Bauwerk 150 an der Alten Donauschleife erreicht, wo ein 4 m Rohrdurchlass durch eine rd. 20 m breite Brücke ersetzt wird und somit eine neue, gefahrlose Vernetzungsbeziehung zu Wasser, Land und Luft erreicht wird. Dadurch und unter Berücksichtigung aller weiteren Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können alle wesentlichen Biotop- und Habitatfunktionen sowie die Biologische Vielfalt im betrachteten Landschaftsraum wiederhergestellt werden.

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Naturschutz, Schreiben vom 17.06.2022

„Die vorgelegten naturschutzfachlichen Unterlagen weisen eine sehr hohe Qualität auf. Die einzelnen Schutzgüter werden in angemessener Art und Weise er-

fasst und bewertet. Die geplanten Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichmaßnahmen, sowie vorgezogene Maßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen sind gut durchdacht und nachvollziehbar und zeigen die Bemühungen auf, den Eingriff möglichst zu minimieren.“

Landratsamt Deggendorf, Naturschutz, Schreiben vom 20.07.2022

- Für Maßnahme 5-1 A „... wird angezweifelt, dass im Rahmen der zukünftigen Pflege Rücksicht u. a. auf das Vorkommen der Wasserfeder genommen werden kann.“
- Ähnliches gilt für die Maßnahme 5-2 A. „... Im Maßnahmenblatt fehlt augenscheinlich eine Profilierung ... Die Hinweise zur Pflege ... sind nicht ausreichend definiert...“
- Maßnahmen 5-3 A, 5-4 A: „Es ist zu klären, welche Modellierungen hier für die Erreichung des Entwicklungsziels vorgenommen werden.“
- Konflikte bei der neuen Donaubrücke: „Während der höchstwahrscheinlich länger andauernden Bauphase ist damit zu rechnen, dass Fische und Kleinlebewesen ...vom Donautrom auf längeren Zeitraum abgetrennt sind. ... Es ist daher eingehend fachlich darzulegen, inwiefern und in welchem Ausmaß der von der Baustelle oberstromige Bereich ... durch das Bauvorhaben betroffen ist...“
- Erschließungswege um den neuen Altarm sind zu beschränken.
- Maßnahme 6-1 A_{FFH}: „... Hier eine hochwertige, artenreiche Extensivwiese zu begründen ist ... unwahrscheinlich.“
- Maßnahme 6-3 E_{FFH}: „Es ist sicherzustellen, dass geeignete Standorte sowohl hinsichtlich Lage ... als auch bezüglich Standort (Rohboden) geschaffen werden.“
- Maßnahme 6-4 E_{FFH}: „Bei der Herstellung des Hartholzauwaldes ..., dass entsprechend großzügige Abstandsflächen zu landwirtschaftlich angrenzenden Grundstücken eingehalten werden müssen.“
- Maßnahme 6-6 A: „Die Hinweise zur Pflege ... sind nicht ausreichend definiert...“
- „Bezüglich eines möglichen Aufkommens von Neophyten oder Pflanzenarten, die nicht dem Standortpotential entsprechen, ist im Rahmen der fachlichen Betreuung der Flächen sicherzustellen, dass diese rechtzeitig (vor dem Aussamen) und ggf. mehrfach jährlich entfernt und entsorgt werden.“
- Maßnahme 8-1 A: „Eine einschürige Mahd wird als nicht ausreichend erachtet ...“. Mahdzeitpunkte.
- Maßnahme 8-2 A: „Die Einzäunung ist nach gesichertem Aufwuchs des Feldgehölzes zu entfernen.“
- Maßnahmen 10-1 A, 11 E_{FFH/FCS}, 12 E_{FFH}: „... Initialpflanzung ... kontrollieren“... ggf. nachpflanzen, ggf. Entfernung von unerwünschtem Begleitwuchs. „Biberschutz ist regelmäßig zu kontrollieren und ggf. zu erneuern.“
- Maßnahme 13-1: „Der bei Schaffung der Seigen anfallende Oberboden ist abzufahren ..., wenn die Fläche als Ausgleichsfläche angerechnet werden soll...“ Hinweise zur Pflege hinsichtlich der Mahdzeitpunkte. „Für die Durchführung der Maßnahmen sind zum Schutz von Boden-/ Wiesenbrütern ... zeitliche Vorgaben zu ergänzen.“
- Maßnahme 13-2: „Angaben zum Umfang der Maßnahme ... sind unzureichend.“ Mahdzeitpunkte.
- Maßnahme 13-3: Aushagerung wird für erforderlich erachtet. „Für den Oberbodenabtrag sind zeitliche Vorgaben ... zu ergänzen.“ Schnittzeitpunkte und Schnitthäufigkeit. Ausparung bei Flnr. 2131, Gemarkung Altenmarkt, nicht nachvollziehbar.
- Maßnahme 13-4: „Zur Erreichung des Zielzustandes wird eine Aushagerung für erforderlich erachtet.“. Schnittzeitpunkte definieren.

- *Maßnahme 13-5: „... für die Maßnahme Extensivgrünland, angrenzend an Mulde mit Seige 1,5 ha/BP ... erforderlich.“ Keine Düngung und keine Verwendung von Pflanzenschutzmitteln auf Seigen zu beschränken ist nicht ausreichend. „Für die Verbringung des Oberbodens sind deshalb in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde unproblematische Bereiche (Suchräume) zu ermitteln.“ Schnittzeitpunkt und Schnitthäufigkeit. „Für den Oberbodenabtrag sind zeitliche Vorgaben ... zu ergänzen.“ Funktion muss mit Beginn der Eingriffe in die Kiebitzhabitate gegeben sein.*
- *„Es hat eine detaillierte Abstimmung mit der UNB v. a. bei Maßnahmen, die Mähgutübertragungen beinhalten, zu erfolgen ... „Es sind ... jährlich Monitorings ... durchzuführen ... Falls sich während der Bauzeit bauliche Maßnahmen verändern oder zusätzlich bauliche Maßnahmen erfolgen ... müssen diese zusätzlichen Eingriffe spätestens mit Abschluss der Baumaßnahmen nachbilanziert und entsprechend ausgeglichen werden. ... Dies gilt ebenso für Ausgleichsmaßnahmen, deren Zielzustände nicht oder nicht in absehbarer Zeit erreicht werden. ... Die ökologische Baubegleitung hat sich eng mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.“*

*Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei, Schreiben vom 25.07.2022
„der 6-streifige Ausbau der BAB 3 zwischen Deggendorf und Hengersberg berührt fischereifachliche Belange, weil mehrfach Gewässer gequert bzw. verlegt werden müssen. Der breitere Ausbau der A 6 führt zur stärkeren Verschattung des Gewässers und reduziert die Primärproduktion und die Qualität der Gewässerstruktur. Fisch-Lebensräume werden durch Bautätigkeit beeinträchtigt. Im Rahmen der Ausgleichskonzeption werden Ersatz-Lebensräume geschaffen. ... Mit dem Vorhaben besteht aus fischereifachlicher Sicht Einverständnis, sofern ... Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen und eingehalten werden“*

Äußerungen der Öffentlichkeit

*Bund Naturschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022
„Unterschätzung des Barriere-Effekts
Ebenfalls positiv werden im Erläuterungsbericht Verbesserungen in der Biotopvernetzung angegeben ... In Bezug auf lichte Breite und Höhe der Durchlässe mag dies zwar zutreffen – jedoch nimmt zum einen die Länge der Durchlässe um zwei Fahrspuren zu, so dass z. B. die positiven Wirkungen eines größeren Belichtungsquerschnittes wieder konterkariert werden...“ ...
„In der Maßnahme 10-1 A FFH ist die „Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150“ geplant. Dies macht nur Sinn, wenn der vorgesehene Lebensraum im Bereich des geplanten Uferrückbaus hergestellt wird; ansonsten wäre allein der Ersatz der durchaus fluss- und standorttypischen Kies- bzw. Sandflächen im Wechselwasserbereich durch ein „Altwasser“ nicht automatisch als „Aufwertung“ zu bezeichnen.
In der Maßnahme 11 E FFH/FCS ist die „Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91E0*) sowie Förderung Gebüsch für den Gelbspötter“ geplant. Die Entwicklung zur „Weichholzaue“ erscheint an dem vorgesehenen Ort nicht als standortgerecht: ... Entwicklungsziel müsste hier daher eher Erlenbruchwald sein.“*

*Landesfischereiverband Bayern e. V., Schreiben vom 28.07.2022
„Bei Umsetzung insbesondere der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann der Maßnahme zugestimmt werden.“*

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Die BAB A3 führt im Streckenabschnitt der Planungen durch bzw. entlang natur-schutzfachlich höchst bedeutsame(r) Gebiete, was sich auch in den entsprechenden Gebietskulissen ausdrückt (v.a. Vogelschutzgebiet, Flora-Fauna-Habitatgebiete, Wiesenbrüterkulisse). Die Brutreviere von bedrohten bzw. streng geschützten Arten (z. B. Kiebitz) kommen auch im unmittelbaren Umfeld der Eingriffsflächen (inkl. Baufelder) vor, wie dies auch aus den dargestellten Bestands- und Konfliktplänen zu entnehmen ist. Es ist davon auszugehen, dass der normale Verkehrsfluss auf der Autobahn für die rezenten Brutvögel des Offenlandes keine bedeutsame Störung verursacht (nicht eingerechnet Verluste bei unerfahrenen Jungvögeln). Die durch die geplanten Bautätigkeiten neuartigen Erscheinungen (z. B. Baufahrzeuge, Baustellenbeleuchtung, Bauarbeiter außerhalb ihrer Fahrzeuge) werden auch von den erfahrenen Alttieren als Bedrohung wahrgenommen werden, so dass zu befürchten ist, dass sie ihre angestammten Lebensräume im Umfeld der Autobahn nicht mehr oder nur noch eingeschränkt nutzen.“

...

Vor allem entlang der den Vogelschutz- bzw. FFH- und Wiesenbrütergebieten unmittelbar angrenzenden Streckenabschnitte ist es aus unserer Sicht zwingend erforderlich, die Bauarbeiten außerhalb der Brutzeit (März-Juli) durchzuführen. Den Unterlagen ist keine weitere Quantifizierung dieser Maßnahme zu entnehmen (s. z. B. Landschaftspflegerischer Begleitplan), woraus wir schlussfolgern, dass die eigentlichen Bautätigkeiten ohne zeitliche Beschränkung durchgeführt werden. Wir verweisen darauf, dass Arten betroffen sind, die in den letzten Jahren und Jahrzehnten massive Bestandseinbrüche erleiden mussten (i.e. Kiebitz). Es ist zu bedenken, dass es zu Summationswirkungen kommen kann, z. B. mit Störungen durch Freizeitnutzung oder landwirtschaftliche Tätigkeiten. Sollte es zur Einrichtung von Nachtbaustellen kommen, sind diese umso kritischer zu betrachten. ... Ein Verzicht auf Bauarbeiten während der Brutzeit erscheint fachlich geboten, da auch die Wirksamkeit von Blendschutzmaßnahmen (2-1V) zweifelhaft ist. Die Sichtbarkeit des Baufeldes bei An- und Abflug der Tiere ist nach wie vor gegeben. Der Sichtschutzzaun an sich stellt möglicherweise bereits eine Störung dar, da Kiebitze (und andere Vogelarten des Offenlandes) Strukturen, die Sichteinschränkungen mit sich bringen, oftmals weiträumig meiden.“ ...

„Ein Teil der Ausgleichsflächen wird im unmittelbaren Umfeld des Maßnahmengebietes angelegt, z. B. 5-1 A_{FFH/CEF} (Anlage eines Grabens als Gewässerhabitat für den Schlammpeizger) oder 5-2 A (Entwicklung Uferstreifen mit Nasswiese). Es stellt sich die Frage, ob die Ausgleichsfunktion in derartiger Autobahnnähe gewährleistet ist, oder wie im Fall 5-2 A gar eine Lockwirkung für Tiere entsteht, die dann durch die Autobahnnähe einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt sind.“

...

„Wir widersprechen der Vorgehensweise im vorliegenden Verfahren, das bei der kumulativen Prüfung nur Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle berücksichtigt.“

Private Einwender: „Das Vorhaben führt an Ort und Stelle zu weiterer Natur- und Lebensraumzerstörung, die an anderer Stelle nicht kompensiert werden kann. Was vor Ort zerstört ist, entsteht nicht anderswo neu.“ ... „Das Vorhaben führt zu weiterem Flächenverbrauch und weiterer Bodenversiegelung, welche Lebensraumverlust, Artensterben, Hochwasser und Klimawandel forcieren.“

Ein privater Einwender befürchtet, „dass sich die schon vorhandene „Gänseplage“ noch verschlimmern wird.“

2.1.3.3 Schutzgut Fläche

Mit dem 6-streifigen Ausbau erhöht sich die Flächenversiegelung um rd. 11,1 ha. Die Überbauung von Flächen für Böschungen und Straßennebenflächen beträgt rd. 23,2 ha. Vorübergehend werden etwa 23,1 ha benötigt. Für Ausgleichsmaßnahmen wird eine Fläche von rund 23,7 ha notwendig.

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Raumordnung und Landesplanung, Schreiben vom 26.07.2022
„Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 26.07.2022
„Der Entzug land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche wird starke Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe in der betroffenen Region und darüber hinaus haben. Da landwirtschaftliche Nutzfläche die Grundlage der Landbewirtschaftung darstellt, ist im Falle der Realisierung des Bauvorhabens für einen angemessenen Ausgleich durch qualitativ gleichwertige Ersatzflächen zu sorgen ...“ ... „Beim Bau von Lärmschutzanlagen ist aus Gründen des Flächensparens verstärkt auf Lärmschutzwände anstatt auf Lärmschutzwälle zu setzen.“

2.1.3.4 Schutzgut Boden

- Hauptauswirkung auf den Boden ist die dauerhafte Versiegelung von Bodenflächen für die Errichtung der zwei weiteren Fahrstreifen und den Neubau der Brücken. Die resultierende Neuversiegelung umfasst rd. 11,1 ha. Dies betrifft auf der ganzen Strecke vorrangig straßenbegleitende Grünflächen und teilweise landwirtschaftliche Nutzflächen. Die bisherigen Bodenfunktionen der durch die Nutzung eingeschränkten bzw. vorbelasteten und anthropogen stark beeinflussten Böden gehen vollständig verloren. Im Bereich der Donauquerung sind auch wertbestimmende Biotopflächen kleinflächig betroffen.
- Auch die vorübergehende Inanspruchnahme von nicht versiegelten Böden für das Vorhaben durch Arbeitsstreifen, Massenablagerungsflächen und Baustraßen stellt eine Belastung (z. B. durch Bodenverdichtung durch Baufahrzeuge) für das Schutzgut Boden dar. Die in Anspruch genommenen Flächen werden rekultiviert. Der abgeschobene Oberboden wird als Oberboden soweit möglich wiederverwendet.
- Durch den bestandsnahen Ausbau und weil maßnahmenbedingt kein relevanter zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, sind keine wesentlichen zusätzlichen Schadstoffeinträge anzunehmen. Es ist davon auszugehen, dass die überwiegende Schadstofffracht im unmittelbaren Nahbereich zur Fahrbahn den Bodenkörper als Speicher- und Transformationsmedium betrifft.
- Im Zuge der Erdarbeiten und der Herstellung von Böschungen sind Bodenerosionen möglich.

Behördliche Stellungnahmen

Landratsamt Deggendorf Wasserrecht, Schreiben vom 18.07.2022

„Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im unmittelbaren Bereich der Autobahn sind nicht bekannt“.

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 14.07.2022

„Über Altlasten und Schadenfälle im Bereich der Autobahntrasse liegen dem WWA Deggendorf keine Erkenntnisse vor.“

Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Schreiben vom 20.07.2022

„In den Unterlagen wird von einer Altlastenfreiheit im Planfeststellungsbereich ausgegangen. Für eine Verifizierung dieser Annahme sollte – sofern nicht bereits erfolgt – in Abgleich mit den aktuellen Informationen und Erhebungen der Kreisverwaltungsbehörden durchgeführt werden. Ein Abgleich mit dem Altlasten-, Bodenschutz- und Deponieinformationssystem (ABuDIS) zeigt im nahen Umfeld des geplanten Streckenabschnittes mehrere Altlast- bzw. Altlastenverdachtsflächen. Die Ausbreitung von eventuell vorhandenen Schadstoffhahnen in Richtung der Baumaßnahmen kann von unserer Seite aus nicht ausgeschlossen werden. Wir verweisen daher auf eine enge Zusammenarbeit mit den örtlichen Fach- und Vollzugsbehörden.“

Belange des Geotopschutzes, der Georisiken und der Rohstoffgeologie sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 26.07.2022

„... dass zur Realisierung des Projekts zum Schutz des Bodens vor Verdichtungen und sonstiger schadhafter Veränderungen ein Bodenschutzsachverständiger hinzugezogen wird ...“

Sachgebiet Landwirtschaft, Schreiben vom 26.07.2022

„Hinweise zum Bodenschutz

... Eine prioritäre Aufgabe der Landwirtschaftsverwaltung ist die Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit. Wir machen darauf aufmerksam, dass Böden mit hoher Bodenfruchtbarkeit, sprich hoher Ertragsfähigkeit, die Folgen des Klimawandels besser tragen können. Mit der Steigerung der Bodenfruchtbarkeit steigt die Leistungsfähigkeit des Bodens als Regler, Filter und Puffer zu fungieren. Nur ein gesunder Boden kann die durch den Klimawandel verursachten Trockenperioden abpuffern, Kohlenstoff speichern und die nationale und regionale Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ hochwertigen Lebensmitteln und Rohstoffen gewährleisten. Wir gehen davon aus, dass die niederbayerischen Betriebsleiterinnen und Betriebsleiter gut ausgebildet sind und eine standortgerechte, nachhaltig erzeugende Landwirtschaft betreiben, deren Ziel es ist, die Bodenfruchtbarkeit zu erhalten. Wir bezweifeln im Sachgebiet 60 weiterhin die Aussage in den Unterlagen, dass durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung die Bodenfunktionen per se belastet sind (Erläuterungsbericht, S. 57). ... Wir empfehlen ausdrücklich eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB), um die Einhaltung der Bodenschutzauflagen zu gewährleisten. Wir geben außerdem zu bedenken, dass der Vorhabenträger vermutlich zahlreiche Baumaßnahmen vornimmt, die in der Summe eine BBB gebündelt für alle Projekte als sinnvoll erscheinen lassen.“

2.1.3.5 Schutzgut Wasser

- 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. 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.

Laut Reglungsverzeichnis vorgesehene Maßnahmen an Gewässern:

- RV Nr. 01.5.001: Anpassung des Saubaches Nord, Länge ca. 87 m
- RV Nr. 01.5.002: Verlegung des Saubaches Süd, Länge ca. 393 m (RV Nr. 01.6.5-1_{FFH/CEF}: Neuanlage von Gräben mit Anschluss an die bestehenden Gräben und Entwicklung einer entsprechenden Habitatqualität für den Schlammpeitzger und den Bitterling)
- RV Nr. 02.5.003: Verlegung des Saubaches Nord, Länge ca. 225 m
- RV Nr. 02.5.004: Verlängerung des Saubaches Süd, Länge ca. 242 m
- RV Nr. 02.5.005: Verlegung des Saubaches Süd, Länge ca. 445 m
- RV Nr. 09.5.007: Anpassung des Mühlbaches, Länge ca. 65 m
- RV Nr. 03.6.6-1_{FFH}: Anlage eines strukturreichen Altwassers als Ersatz für das bisherige Altwassergerinne unter der Donaubrücke
- RV Nr. 03.6.6-2_{FFH}: Neuanlage eines naturnahen Bachlaufs als Ersatz für den bisherigen Bachlauf der Alten Isar südlich der Donaubrücke

Gewässerverlegungen– bzw. -ausbauten können negative Auswirkungen während der Bauzeit und in der Regenerationszeit haben. Beeinträchtigungen sind sowohl während der Baudurchführung als auch durch die langfristigen Auswirkungen des Vorhabens auf die biologische Vielfalt und die Produktivität des Gewässers möglich.

Fließgewässerdurchlässe werden unter der BAB A 3 vorab neben dem vorhandenen Durchlass neu erstellt, so dass hierdurch keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Gewässer zu erwarten sind.

Hinsichtlich der Entwässerungsplanung vergrößern sich die befestigten Flächen durch Verbreiterung der BAB A 3 (zwei Fahrstreifen), so dass sich die künftig anfallende Oberflächenwassermenge entsprechend erhöht. Dem wird mit Neuplanung der Entwässerungsanlagen begegnet.

Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer können infolge von verkehrsbedingten Emissionen und betriebsbedingten temporären Einwirkungen z. B. durch Streusalzanwendungen sowie baubedingt durch Eintrag von Sedimenten auftreten. Im Zuge der Erdbaumaßnahmen besteht die Gefahr von Abschwemmungen in Gewässer. Deshalb sind Schutz- und Rückhaltemaßnahmen vorgesehen. Außerdem können auch außergewöhnliche Einwirkungen infolge von Unfällen z. B. beim Transport wassergefährdender Stoffe auftreten.

- Grundwasser

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den

Versickereinrichtungen. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden. Außerdem können auch außergewöhnliche Einwirkungen infolge von Unfällen z. B. beim Transport wassergefährdender Stoffe auftreten.

Nennenswerte Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung aufgrund der zusätzlichen Versiegelung und damit verbundenen Erhöhung der Oberflächenwassermenge bzw. dadurch unterbundenen Versickerung werden nicht erwartet.

Eingriffe in das Grundwasser beschränken sich kleinräumig auf die Fundamente der Brückenbauwerke (Widerlager und Pfeiler) mit Errichtung von Spundwandgruben. Die Pfeilerfundamente der Donaubrücke bilden ein kleinflächiges hydraulisches Hindernis zur Fließrichtung des Grundwassers.

- Retentionsraum / Hochwasserschutz

Das Bauvorhaben verursacht nach einer hydraulischen Untersuchung für ein hundertjährliches Hochwasserereignis (HQ100) einen Retentionsraumverlust (Donau) von 6.743 m³. Dieser wird im Bereich des (künftig aufgelassenen) Parkplatzes Isarmündung mit einem Volumen von rund 8.000 m³ ausgeglichen.

Die hydraulische Untersuchung zeigt im Ergebnis auch, dass der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zu keinen signifikanten Wasserspiegelanhebungen führen wird. (Die Maßnahmen des Donauausbaus und des Hochwasserschutzes sowohl für den Teilabschnitt 1 zwischen Straubing und Deggendorf als auch für den Teilabschnitt 2 zwischen Deggendorf und Vilshofen wurden als umgesetzt angenommen).

Behördliche Stellungnahmen

Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei, Schreiben vom 25.07.2022
„der 6-streifige Ausbau der BAB 3 zwischen Deggendorf und Hengersberg berührt fischereifachliche Belange, weil mehrfach Gewässer gequert bzw. verlegt werden müssen. Der breitere Ausbau der A 6 führt zur stärkeren Verschattung des Gewässers und reduziert die Primärproduktion und die Qualität der Gewässerstruktur. Fisch-Lebensräume werden durch Bautätigkeit beeinträchtigt. Im Rahmen der Ausgleichskonzeption werden Ersatz-Lebensräume geschaffen. ... Mit dem Vorhaben besteht aus fischereifachlicher Sicht Einverständnis, sofern ... Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen und eingehalten werden“

Sachgebiet Wasserwirtschaft, Schreiben vom 15.07.2022
„Laut den Ausführungen in Unterlage 01, Ziffer 4.11 wurde bei den durchgeführten Bodenaufschlüssen kein Schicht-/ Grundwasser aufgeschlossen. Jedoch ist aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet der Donau bei erhöhten Wasserständen und im Hochwasserfall mit hohen Grundwasserständen zum Teil bis über GOK zu rechnen. Auf Grund der örtlichen Grundwasserverhältnisse sind u.E. im Bereich von Bauwerken mit Tiefgründung Grundwasserhaltungen erforderlich.“ ...

„Mit dem Entwässerungskonzept beseht von unserer Seite grundsätzlich Einverständnis. Zu den Berechnungen wird sich im Details das WWA Deggendorf in Form eines Gutachtens äußern.“ ...

„Zu den Themenbereichen „Bauwasserhaltung“ und „Einbringen von Stoffen ins Gewässer“ geben wir nachfolgend allgemeine Hinweise: ...

Einbringen von Stoffen ins Gewässer

Die Fundamente und Gründungen der einzelnen Bauwerke – insbesondere Bohrpfähle – reichen teilweise bis ins anstehende Grundwasser bzw. den Grundwasserschwankungsbereich. In Abstimmung mit dem LRA Deggendorf und dem WWA Deggendorf ist zu klären, in wie weit das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser wasserrechtlich zu behandeln ist.

Bauwasserhaltung

Im Zuge der Brückenbaumaßnahmen „Donaubrücke“ und „Ohebrücke“ mit Pfeilern und Widerlager gehen wir davon aus, dass eine Wasserhaltung der Baugruben der Brückenpfeiler und Widerlager erforderlich wird. Nach unserer Einschätzung ist damit zu rechnen, dass eine Ableitung des bauzeitlich geförderten Wassers nach Vorreinigung in Absetzbecken in die Donau bzw. die Hengersberger Ohe erfolgen wird. Die vorliegenden Antragsunterlagen enthalten keine ausreichenden Aussagen für eine gutachterliche Äußerung. Im Rahmen der weiteren Planung und Konkretisierung des Vorhabens sind in Abstimmung mit dem WWA Deggendorf entsprechende Unterlagen für den Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis beim LRA Deggendorf einzureichen.“ ...

„... besteht mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau der BAB A3 grundsätzlich Einverständnis. Bzgl. örtlicher wasserwirtschaftlicher Aspekte sind die Stellungnahme des zuständigen WWA Deggendorf und insbesondere die darin aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen zu beachten.“

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 14.07.2022

„Gestattungsfähigkeit der beantragten Gewässerbenutzung

Die Prüfung hat ergeben, dass die im Abschnitt 5 genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen erforderlich sind. Werden diese berücksichtigt, ist die beantragte Gewässerbenutzung aus wasserwirtschaftlicher Sicht gestattungsfähig.

Menge und Schädlichkeit des Abwassers werden dem Stand der Technik gemäß § 57 WHG entsprechend geringgehalten. Die Einleitung ist mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften vereinbar.

Die Anforderungen an Errichtung, Betrieb und Unterhaltung der Abwasseranlagen gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik werden eingehalten (§ 60 Abs. 1 WHG). Die Prüfung ergab keine Notwendigkeit von wesentlichen Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Abwasseranlagen. Mit den gewählten verfahrenstechnischen Ansätzen für die Behandlung des Niederschlagswassers besteht Einverständnis.

Die Einwirkungen auf das Gewässer durch die Niederschlagswassereinleitung können durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen so begrenzt werden, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG).

Die Grundsätze gemäß § 6 WHG werden beachtet. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu erwarten.

Die Bewirtschaftungsziele gemäß § 27 WHG sind durch die beantragten Einleitungen nicht beeinträchtigt. Die beantragten Einleitungen stehen dem Ziel des guten ökologischen Zustands und des guten chemischen Zustands nicht entgegen. Eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands der Oberflächengewässerkörper 1_F367, 1_F477 und 1_F482 ist durch die Einleitungen nicht zu erwarten.“

...

„Allgemeine Anforderungen an Niederschlagswassereinleitungen

Niederschlagswasser soll ortsnah versickert werden oder direkt über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. (§ 57 Abs. 2 WHG)

Die Versiegelung von Flächen infolge einer Bebauung stellt einen Eingriff in den natürlichen Wasserhaushalt dar. Verdunstung und Grundwasserneubildung werden reduziert, der Oberflächenabfluss erhöht. Beide Entwicklungen widersprechen den wasserwirtschaftlichen Zielvorstellungen und den wasserrechtlichen Anforderungen.

Der natürliche Wasserhaushalt sollte möglichst erhalten bleiben. Hierzu sind die Siedlungsflächen vorzugsweise durchlässig zu gestalten. Gesammeltes Niederschlagswasser sollte in den meisten Fällen erst nach Rückhaltung und Versickerung - vorzugsweise flächenhaft über bewachsenen Oberboden - im Trennsystem abgeleitet werden. Die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in ein Oberflächengewässer und das Grundwasser muss mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaft vereinbar sein und erfordert eine Überprüfung hinsichtlich der qualitativen und quantitativen Beschaffenheit des einzuleitenden Niederschlagswassers und der Aufnahmefähigkeit des Gewässers bzw. des Untergrundes.

- Das Gewässer muss hinsichtlich Qualität und Quantität in der Lage sein, die Einleitung dauerhaft aufnehmen zu können.*
- Maßstab für die qualitative Bewertung ist hier insbesondere noch das DWA-Merkblatt M 153.*
- Maßstab für die Bewertung der regelmäßigen Einleitmenge (Drosselabfluss) ist insbesondere das DWA-Merkblatt M 153 und die Vermeidung von Abflussverschärfungen am Schöpfwerk Fischerdorf.*
- Zur Bemessung des benötigten Retentionsvolumens wird das DWA-Arbeitsblatt A117 herangezogen.*

Der derzeitige mäßige (Donau – 1_F477), unbefriedigende (Hengersberger Ohe 1_F482), schlechte (Graben zum Schöpfwerk Fischerdorf– 1_F367) ökologische Zustand der Oberflächenwasserkörper sind nicht maßgeblich durch die beantragten Einleitungen verursacht, sondern durch andere Faktoren festgelegt.“

...

„Gewässerkreuzungen

Die Grundlage der folgenden Planungen basieren auf Gewässerangaben (Wasserstand, Abflusswerte, ...), welche in Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und dem WWA Deggendorf vorab festgelegt wurden.

Im Folgenden gilt allgemein, dass weitergehende Planungen in Abstimmung mit dem WWA Deggendorf abgestimmt werden müssen.“

...

„Gräben (Saubach; Binnenentwässerung) (BW 145/1 und 146/1)

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht wird die Querschnittsvergrößerung des bestehenden Durchlasses befürwortet. Die Aufrechterhaltung des bestehenden Durchlasses im Bauzustand wird ebenfalls begrüßt. Die geplante Errichtung von seitlichen Bermen, so dass eine wesentlich bessere Vernetzung und gefahrlose Unterquerung für fliegende und wandernde Tierarten entlang der Gewässer geschaffen wird, dient der ökologischen Durchgängigkeit.

Eine nachteilige Beeinflussung der betroffenen Gewässerabschnitte sowie nachteilige Auswirkungen auf Dritte (Anlieger, Ober- und Unterlieger) sind nicht zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer 5 besteht mit den aufgezeigten Planungen Einverständnis.“

...

„Hydraulische Untersuchungen... Fazit

Mit den oben genannten hydraulischen Untersuchungen besteht aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einvernehmen. Die Untersuchungen wurden vorab und begleitend in Abstimmung zwischen der damaligen RMD und dem WWA Deggendorf durchgeführt. Eine nachteilige Beeinflussung der betroffenen Gewässerabschnitte sowie nachteilige Auswirkungen auf Dritte (Anlieger, Ober- und Unterlieger) sind nicht zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer 5 besteht mit den aufgezeigten Planungen und Untersuchungen Einverständnis.“

...

„Donau-Altwasser (BW 150)

Der Bau einer neuen Brücke (BW 150) im Bereich der alten Donauschleife „Alte Donau“ anstelle einer Rohrleitung DN 4000 wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht positiv bewertet, da dadurch die Biotopvernetzung unter der Autobahn verbessert wird. ...“

...

„Mühlbach (Gew III) (BW 152)

Die Querschnittsvergrößerung des bestehenden Durchlasses wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht positiv gesehen.

Eine nachteilige Beeinflussung der betroffenen Gewässerabschnitte sowie nachteilige Auswirkungen auf Dritte (Anlieger, Ober- und Unterlieger) sind nicht zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer 5 besteht mit den aufgezeigten Planungen Einverständnis.“

...

„Retentionsraumausgleich

... Die hydraulischen Untersuchungen sowie der geplante Retentionsraumausgleich wurden mit dem WWA Deggendorf abgestimmt. Mit dem Vorgehen besteht aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einvernehmen. Ein insgesamt entstehender Retentionsraumverlust von 6.743 m³ kann durch Abgrabung von ca. 8.000 m³ beim geplanten Rückbau des Parkplatzes „Isarmündung“ adäquat ausgeglichen werden.“

...

„Bereich Amlohewiesen, Hengersberg

... Inwieweit durch die geplante Verbreiterung der BAB 3 Retentionsraum verloren geht, müsste von Seiten des Vorhabenträgers ermittelt und dargestellt werden.“

...

„Hengersberger Ohe

... Inwieweit durch die geplante Verbreiterung der BAB 3 Retentionsraum verloren geht, müsste von Seiten des Vorhabenträgers ermittelt und dargestellt werden.“

...

„Das Vorhaben tangiert die beiden Hochwasserschutz-(HWS)Projekte „HWS Niederalteich“ und „HWS Hengersberger Ohe links“, die Bestandteil des Donausbaus zwischen Straubing und Vilshofen sind.“

...

„Gewässerausbau

... Mit der Verlegung des Saubaches ... besteht mit den aufgezeigten Planungen unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer 5 Einverständnis. ... Mit der Anpassung des Mühlbaches ... Einverständnis. ... Mit der Anpassung (Hydraulische Optimierung) bestehender Versickerungsgräben auf freier Strecke besteht unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer 5 aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis.“

...

„Autobahndamm als Bestandteil des Hochwasserschutzes ... Daraus resultierend ist der technische Aufbau des für eine Verbreiterung vorgesehene Autobahndammes technisch so auszuführen, dass der Autobahndamm in seiner Funktion als Hochwasserschutzanlage nicht beeinträchtigt wird.“

...

„... Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf besteht mit den aufgezeigten Maßnahmen Einverständnis, wenn die nachstehenden Inhalts- und Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden ...“

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 20.07.2022

„... dass der Standort folgender staatlicher Landesgrundwasserstands-/Beschaffenheitsmessstelle im Maßnahmengbiet liegt ... FISCHERDORF R 187 ... Die bauliche Unversehrtheit der Messstellen und die Zugänge zu den Messstellen sind zu gewährleisten. Auf den im Wasserrecht verankerten besonderen Schutz der Landesmessstellen durch Art. 62 Abs. 2 BayWG wird verwiesen.“

WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH, Schreiben vom 20.07.2022

„Sowohl das Vorhaben Donauausbau und Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Deggendorf und Vilshofen als auch das Vorhaben Hochwasserschutz Niederalteich wird von dem Straßenbauvorhaben tangiert. Im Vorfeld des Antrags auf Planfeststellung haben bereits mehrere Abstimmungsgespräche zwischen der Autobahn GmbH des Bundes (vormals: Autobahndirektion Südbayern) und der WIGES GmbH stattgefunden. Die dort erzielten Ergebnisse sind noch nicht vollständig in den eingereichten Planunterlagen berücksichtigt, so dass die WIGES GmbH in Vertretung der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Bayern der beantragten Planung derzeit nicht vollumfänglich zustimmen kann. Es besteht weiterer Abstimmungsbedarf. Wir sind jedoch zuversichtlich, dass sämtliche Planungskonflikte einer einvernehmlichen Lösung zugeführt werden können.“ ...

„In mehreren Bereichen wird mit dem Ausbau der BAB A 3 an die baulichen Anlagen des Hochwasserschutzes von Niederalteich angeschlossen bzw. werden diese überplant. Spätestens die an die Planfeststellung anschließende Ausführungsplanung muss die dann bestehenden Hochwasserschutzanlagen berücksichtigen und an die zukünftige Bestandssituation angepasst werden ...“

„Der Ausbau des vorhandenen Grabens (Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, lfd. Nr. 09.3.043 und 09.3.044) bei ca. Bau-km 8+691 ist aufgrund des dort befindlichen Hochwasserschutzdeiches Grotzau nicht möglich. Eine Umplanung des Entwässerungsgrabens ist erforderlich, dabei ist das Durchstoßen der Deichlinie mit dem Graben nicht zulässig.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Bund Naturschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Vor allem bei Regen wird insbesondere der Feinstaub (einschließlich Mikroplastik aus Reifenabrieb) abgewaschen und mit dem abfließenden Wasser entweder über die Böschungsschultern verteilt (mit Einsickerung in den Boden und das Grundwasser) oder bei größeren Regenereignissen auch in die Vorfluter eingetragen (mit entsprechenden Belastungen in den Gewässern).“

2.1.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Lokales Klima:

Der bestehende Damm der Autobahn A 3 kann in Teilbereichen ein gewisses Hindernis für den Kaltluftabfluss bilden. Jedoch ist ein Kaltluftabfluss beiderseits des Autobahndammes möglich. Die geplante Verbreiterung der BAB A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen führt zu einer Verringerung von Kaltluftentstehungsgebieten im direkten Randbereich der BAB A 3. Lokal können damit geringfügige kleinklimatische Veränderungen auftreten. Sie bleiben aber auf den Nahbereich der Autobahn beschränkt.

Globales Klima:

Basierend auf den ermittelten CO₂-Emissionen im Zuge der Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan und unter Berücksichtigung vollelektrischer Fahrzeuge im Jahr 2035 errechnen sich CO₂-Emissionen von 289,82 Tonnen pro Jahr, die dem Sektor Verkehr zuzurechnen sind. Die projektbezogene Verkehrszunahme wird sich nicht entscheidungserheblich verändern.

Hinsichtlich des Sektors Industrie (Bau und Unterhaltung der Straße) ist die Prognose mit 452,259 Tonnen CO₂-e pro Jahr berechnet. Dabei wurden die Lebenszyklusemissionen für den sechsstreifigen Ausbau denen einer grundhaften Bestandserneuerung gegenübergestellt.

Beim Sektor Landnutzungsänderung werden klimarelevante Landnutzungsänderungen flächenbezogen den Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen gegenübergestellt. Dabei ergibt sich als Summe klimarelevanter Landnutzungsänderungen eine Fläche von 18,45 ha. Dem stehen Kompensationsmaßnahmen mit relevanter Klimaschutzwirkung von 23,71 ha Fläche zuzüglich einer Fläche von 15,61 ha Fläche für Gestaltungsmaßnahmen gegenüber.

Zu berücksichtigen sind beim Schutzgut Luft und Klima die Vorbelastungen durch die bestehende Autobahn A 3, die großen verbleibenden Frischluftentstehungsgebiete im Umfeld und die Aufwertung von rd. 24 ha Ausgleichsflächen im nahen und weiteren Umfeld des Vorhabens.

Behördliche Stellungnahmen

Markt Hengersberg, Schreiben vom 15.06.2022

„Zum Verfahren muss noch geklärt werden, wie hoch die „Graue Energie“ des Ausbaus ist.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Bund Naturschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Die Planfeststellung des Ausbaus der A3 in dem beantragten Teilstück würde bedeuten:

- Bau- und anlagenbedingt erhebliche CO₂-Emissionen durch Abbruch bestehender Bauwerke und Neubau von Bauwerken und Erweiterung der Fahrbahnen;*
- Betriebsbedingt eine erhebliche Verschärfung der CO₂-Belastung, da absolut mehr Fahrzeuge fahren werden, die Fahrgeschwindigkeiten zunehmen und relativ gesehen die besonders emissionsintensive Straße gegenüber den übrigen, günstigeren Verkehrsträgern weiter gefördert wird.*

Die Planfeststellung und der geplante Bau mit Kosten von (derzeit) geschätzt 307 Mio. € würde zudem öffentliche Mittel für eine klimaschädliche Maßnahme bin-

den, die für Maßnahmen hin zu mehr Klimaverträglichkeit – auch im Verkehrsreich, z. B. im Ausbau des ÖPNV wie auch im Ausbau der Rad-Infrastruktur – erheblich dringender und vor allem mit positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis eingesetzt werden sollten.“ ... „eine vollständig andere Ausrichtung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur und auch sonst eine andere Ausrichtung der Verkehrspolitik ... erforderlich.“ ... „Wir halten insbesondere im Sinne des Klimaschutzes und im Sinne der Energieeinsparung das zur Planfeststellung beantragte Projekt für kontraproduktiv und fordern dazu auf, dieses Projekt in der beantragten Form nicht weiter zu verfolgen.“

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Angesichts des fortschreitenden Klimawandels ist es gesellschaftlicher Konsens und politischer Wille auf allen Seiten, dass die Treibhausgasemissionen rasch zu reduzieren sind. Die Reduktion des Individualverkehrs (sowohl Personen- als auch Schwerlastverkehr) zugunsten anderer Verkehrsträger ist ein unverzichtbarer Bestandteil dieser Bemühungen. ... Hinsichtlich des vorliegenden Verfahrens zum Ausbau der BAB A3 ist, wie eingangs erwähnt, ohnehin dessen Sinn zu hinterfragen. Derartig hohe finanzielle Aufwendungen für den Individualverkehr auszugeben, entspricht nicht mehr den Notwendigkeiten unserer Zeit und konterkariert sämtliche Bemühungen für mehr Klima- und Naturschutz, ganz abgesehen vom zusätzlichen Flächenverbrauch.“

VCD Bayern e. V., Schreiben vom 27.07.2022

„Der VCD Bayern sieht mit Blick auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 29.04.2021 keine Planrechtfertigung für das Projekt ... gegeben. Im Urteil wird dargelegt, dass der Staat im Sinne der Gesundheitsvorsorge für seine Bürger dafür zu sorgen hat, dass die Klimaziele eingehalten werden. ... Für staatliche Planungsträger ... ist es somit geboten, das eigene Handeln auf die gesetzliche Zielsetzung auszurichten. ... Somit ist zu erwarten, dass nach Fertigstellung des Ausbaus eine Zunahme der CO₂-Emissionen festzustellen sein wird ...“

2.1.3.7 Schutzgut Landschaftsbild

Durch die auf einem weithin sichtbaren Damm verlaufende BAB A 3 ist das Landschaftsbild visuell vorbelastet. Durch die Verbreiterung des Querschnittes der Autobahn wird die Präsenz der Autobahn etwas verstärkt.

Die stärkste Beeinträchtigung des charakteristischen Landschaftsbildes entsteht durch die vorübergehende Beseitigung der straßenbegleitenden Gehölzhecken und durch die Errichtung neuer Lärmschutzwände und -wälle. Visuelle Störungen sind auch durch den Baubetrieb und die Materiallagerplätze zu erwarten.

Veränderungen des Landschaftsbildes werden auch durch die Gestaltung der Donaubrücke mit zwei Pylonen und deutlich mehr Seilverbindungen eintreten. Anstelle des einen Pylons der Donaubrücke, der derzeit wie ein gut erkennbares Wahrzeichen für den Raum Deggendorf fungiert, werden zukünftig zwei Pylone auf verschiedenen Seiten der Donau sichtbar sein. Das bestehende Wahrzeichen wird damit durch ein neues mit zwei Pylonen ersetzt.

Behördliche Stellungnahmen

Gemeinde Niederalteich, Schreiben vom 15.07.2022

„Hinsichtlich der Farbe der Lärmschutzwand ist sicherzustellen, dass sich diese in die Landschaft einfügt“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Insbesondere der Ersatz der Bestandsbrücke durch ein Bauwerk mit zwei Pylonen ist ein gravierender Eingriff in das Landschaftsbild. Die bestehende Brücke als „Wahrzeichen“ für den Raum Deggendorf darzustellen, und den geplanten, letztlich doppelt so großen Bau mit zwei Pylonen und deutlich mehr Verspannungsseilen hinsichtlich des Eingriffs in das Landschaftsbild als „gering“ zu beurteilen ist aus unserer Sicht zu positiv dargestellt.“

2.1.3.8 Schutzgut Kulturelles Erbe

Alle Baudenkmäler liegen weit außerhalb des Eingriffsbereichs und des direkten Wirkungsbereichs der Baumaßnahme und sind daher von dem Vorhaben nicht betroffen. Auswirkungen auf Baudenkmäler sind insoweit grundsätzlich nicht zu erwarten. Dies trifft auch auf das Bodendenkmal Nr. D-2-7244-0035 (Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung) zu, das sich südlich der BAB A 3 am Donauufer bei Bau-km 5+900 befindet. Auswirkungen auf vermutete Bodendenkmäler (Inv.Nrn. V-2-7143-0028 und V-2-7143-0039) sind möglich.

Behördliche Stellungnahmen

Untere Bauaufsichts- und Denkmalschutzbehörde, E-Mail vom 17.05.2022

„... werden gegen die Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der BAB 3 Nürnberg-Passau keine Einwendungen erhoben.“

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 08.08.2022

„1. Baudenkmäler

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, durch die oben genannte Planung nicht berührt. ...

2. Bodendenkmäler

Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere Vermutungen für Bodendenkmäler ...“, Inv.Nrn. V-2-7143-0028, V-2-7143-0039

„... Bodendenkmäler sind Hinterlassenschaften von Menschen, vor allem aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit und sind einzigartige Zeugnisse der bayerischen Landesgeschichte. ... Diese Bodendenkmäler werden nun bereits durch das, die eigentliche Baumaßnahme vorbereitende, Abnehmen des Oberbodens oder wie in diesem Fall durch die Bodenentnahme zerstört. Diese Beeinträchtigungen entstehen sowohl baubedingt durch die Anlage der Baustraße, der Baustelleneinrichtung als auch anlagebedingt durch die Anlage der Straßentrasse, der Brücken und der Entwässerung oder durch die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehenden Bau- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Beeinträchtigungen können erheblich sein und können zur irreversiblen Zerstörung der Bodendenkmäler führen. ... Der Erhalt des archäologischen Erbes, unabhängig davon ob es bekannt ist oder erst während der Baumaßnahme entdeckt wird, ist durch Umpfanungen, Überdeckungen, aber auch, falls keine andere das Bodendenkmal erhaltende Alternative umsetzbar ist, durch eine fachgerechte, durch den Maßnahmeträger zu finanzierende Ausgrabung zu ermöglichen. Auf diese Weise kann das Bodendenkmal zumindest als Archivquelle erhalten werden (BayDSchG Art. 1, 7 und 8). Eine Einbindung von Bodendenkmälern in Ausgleichsmaßnahmen, die mit bodeneingriffsschonenden Maßnahmen (extensive

Bewirtschaftung z.B.) ausgeführt werden, sollte in Abstimmung mit dem BLfD bei der Auswahl der Flächen berücksichtigt werden.“

Gemeinde Niederalteich, Schreiben vom 15.07.2022

„Um den Blick von der A 3 auf Niederalteich (insbesondere Basilika) sicherzustellen, und damit negative Auswirkungen auf den Tourismus zu vermeiden, sind zwingend Sichtfenster aus Glas in der Lärmschutzwand vorzusehen.“

2.1.3.9 Schutzgut Sonstige Sachgüter

- Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Fernmeldeleitungen

Eine Abwasserdruckleitung, Telekommunikationslinien, Fernmeldekabel, Lichtwellenleiterkabel, 20 kV-Kabel / -Leitungen, eine 110 kV-Leitung, eine Mitteldruckrohrleitung, eine Wasserleitung und eine Erdgasleitung werden von der Baumaßnahme berührt und soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst.

Behördliche Stellungnahmen

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 14.07.2022

Erforderliche Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen im Berührungsbereich von Wasser- und Abwasserleitungen sind im Vorfeld mit dem jeweiligen Unternehmensträger abzustimmen.

Äußerungen der Öffentlichkeit

PLEdoc GmbH, Schreiben vom 25.07.2022

„In dem zuvor genannten Bereich verläuft jedoch die neue Böschung der Autobahn bzw. der Autobahnabfahrt bis nahezu an die dort liegende Gashochdruckleitung heran. Da die Leitungsbetreiberin aufgrund der einschlägigen Vorschriften (Verordnung über Gashochdruckleitungen, Regelwerk des DVGW – Deutsche Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e.V.) verpflichtet ist, alle leitungsgefährdenden und leitungsbeeinträchtigenden Einflüsse vom Rohrnetz fernzuhalten und der ungehinderte Zugriff auf die Anlage jederzeit gewährleistet sein muss, müssen wir Sie auffordern, Ihre Planung dahingehend anzupassen und die Böschung soweit zurücknehmen, dass der Böschungsfuß außerhalb der Schutzstreifengrenzen liegt.“ ...

„Bezüglich der Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen weisen wir darauf hin, dass leitungsgefährdende Anpflanzungen nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches der Anlagen vorgenommen werden dürfen. Des Weiteren bitten wir zu berücksichtigen, dass sich bei diesen Maßnahmen keinerlei Nachteile für den Bestand und Betrieb der Anlagen sowie keinerlei Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Gasversorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur usw. ergeben dürfen. Diese Arbeiten werden in der Regel zur dringenden Abwehr einer Gefahr oder Beseitigung eines Schadens erforderlich.“

- Landwirtschaft / Forst
 - Mit der Verwirklichung des Vorhabens ist der Verlust von landwirtschaftlichen Flächen mit unterschiedlichen Erzeugungsbedingungen für die Nahrungsmittelproduktion verbunden. Zum Teil werden landwirtschaftliche Nutzflächen (rund 4 ha landwirtschaftlich genutzte „private“ Fläche) beansprucht.
 - Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen können während der Bauzeit landwirtschaftlich nicht genutzt werden. Sie werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert.
 - Aufgrund des bestandsnahen Ausbaus liegen die durch das Bauvorhaben beanspruchten Flächen größtenteils in direktem Anschluss an den bestehenden Straßenkörper, so dass eine Neuerschneidung von Grundstücken weitgehend vermieden werden kann.
 - Das nachgeordnete Wegenetz wird den neuen Gegebenheiten angepasst, so dass keine unverhältnismäßigen Umwege entstehen werden.

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Landwirtschaft, Schreiben vom 06.07.2022

„Das Sachgebiet 60 hat als Fachstelle die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange in den Planungsunterlagen zu bewerten. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden müssen Mindestangaben, die die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange nach § 15 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erkennen lassen, in den Unterlagen ablesbar sein.

Das Sachgebiet 60 geht davon aus, dass im Zuge der Anhörung offene agrarstrukturelle Fragen geklärt werden können. ...“

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Abensberg-Landshut, Abteilung Forsten, Schreiben vom 18.07.2022

„Der geplante Ausbau beinhaltet eine Rodung von Waldflächen in einem Umfang von 0,41 ha. ... Die geplanten Kompensationsmaßnahmen (6-3 EFFH und 6-4 EFFH, zusammen 0,64 ha) sind bezüglich ihrer Größe und Lage geeignet, die Verluste an Waldfläche und Waldfunktion auszugleichen.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 26.07.2022

„Der Entzug land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche wird starke Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe in der betroffenen Region und darüber hinaus haben. ... für einen angemessenen Ausgleich durch qualitativ gleichwertige Ersatzflächen zu sorgen ... Durch den durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Flächenentzug besteht für einige Betriebe Existenzgefährdung.“...

„Die Ausweisung von Ausgleichsflächen auf hochwertigen, landwirtschaftlichen Nutzflächen ist mit Hinweis auf § 15 Abs. 3 BNatSchG möglichst zu unterbleiben ... können sich Ausgleichsflächen negativ auf die im engeren und weiteren Umfeld angrenzende landwirtschaftlichen Nutzflächen und deren Ertragspotentiale auswirken ... Zu prüfen ist, in wie weit Straßenbegleitgrün als ökologische Ausgleichsflächen anrechenbar ist. ... Ausgleichsflächen sind grundsätzlich multifunktional anzulegen. ... Der Bayerische Bauernverband fordert die Umsetzung

von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen über produktionsintegrierte Maßnahmen (PIK-Maßnahmen) ...“ ...

„Durch An- und Durchschneidungen kommen einerseits für die Bewirtschaftung ungünstige Feldformen zustande, andererseits entstehen teilweise nicht mehr nutzbar Teilstücke (unwirtschaftliche Restflächen). ... Durch die Durchschneidung sowie den Rückbau zahlreicher Wege und Zufahrten wird ein bewährtes Wegenetz zerstört. Unmittelbare Folgen sind Um- und Mehrwege ...“ ...

„Dränanlagen, falls vorhanden, die durch das Projekt angeschnitten werden, sind während der Baumaßnahme ordnungsgemäß zu sichern und wiederherzustellen.“ ...

„Durch das geplante Projekt ist eine negative Beeinträchtigung der Jagd während und nach der Bauzeit zu erwarten.“ ...

„... ist der während der Baumaßnahme in Anspruch genommene Arbeitsstreifen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder ordnungsgemäß zu rekultivieren.“ ...

„Bei der dauerhaften oder zeitweisen Abholzung von Waldbeständen zur Umsetzung der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass Nachbarbestände durch angrenzende Kahlschläge nicht negativ beeinträchtigt werden (Sturmschäden, Borkenkäfer, Bodenverdichtung).“

Labbé und Partner Partnerschaftsgesellschaft mbB, Schreiben vom 25.07.2022

„... Untersuchung des Problemkreises Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe“, unwirtschaftliche Restflächen, gefangene Grundstücke und Mehrwege können entstehen, ggf. werden Drainagen unterbrochen, Schäden durch Vernässungen sind möglich, „Entgegen den Angaben im Erläuterungsbericht (Seite 62) sind baubedingte und anlagenbedingte Einwirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser nicht völlig ausgeschlossen.“, Folgeschäden sind bei vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen möglich, forstliche Schäden können eintreten, nachteilige Folgen durch Ausgleichsmaßnahmen sind möglich,

Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Schreiben vom 25.07.2022

„Durch die geplante Bauausführung als Lärmschutzwall würden deutlich größere Flächenanteile aus den Grundstücken unseres Mandanten in Anspruch genommen, als bei Bauausführung als reiner Lärmschutzwand.“

„Die Inanspruchnahme dieser Flächenanteile schneidet den landwirtschaftlichen Betrieb unseres Mandanten von existenziellen notwendigen Betriebserweiterungen ab.“

Private Einwender befürchten das Entstehen unwirtschaftlicher Restflächen. Die Bereitstellung von Ersatzland wird gefordert, weil der landwirtschaftliche Betrieb darauf angewiesen ist.

„... Durch das geplante Belassen von Totholz in der Maßnahme ist zu befürchten, dass dieses bei Hochwasser aufschwimmt und sich dann in der Futterfläche absetzt.“ ... „Somit ist zu befürchten, dass ich mein Grundstück nicht einmal mehr erreichen kann.“

2.1.3.10 Wechselwirkungen

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. Vorhabenbedingte

Wirkungen, die sich zusätzlich und erheblich auf vorhandene Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern auswirken, sind insoweit nicht zu erwarten.

- 2.1.4 Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standortes sowie der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen:

- Der Wahl der Entwurfparameter liegen die Richtlinien für die Anlage von Straßen / Autobahnen zugrunde. Die Dimensionierung und bestandsorientierte Ausgestaltung des Bauvorhabens entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.
- Die Erschließung der Baumaßnahme erfolgt über das öffentliche Straßen- und Wegenetz. Transporte entlang der BAB A 3 können innerhalb des Baufeldes durchgeführt werden.
- Für den Donauradweg nördlich der BAB A 3 zwischen Seebach und dem Donauhafen wird ein geeignetes Schutzkonzept für Radfahrer während der Bauphase erarbeitet.
- Nicht mehr benötigte Straßenflächen werden entsiegelt. Der bestehende Autobahnparkplatz Isarmündung in Fahrtrichtung Passau wird aufgelassen und entsiegelt.
- Im Bereich der direkt angrenzenden FFH-Gebiete wurde 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.
 - Optimierung der Lage und Stellung der Pfeiler und Widerlager, um den Hochwasserabfluss und Retentionsraumverlust so gering wie möglich zu beeinflussen.
 - 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.
 - Die Hauptbauzufahrt zum Brückenbereich in der Bauphase und der spätere Unterhaltungsweg für die Brückenpfeiler wird 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 (BW 147) wird mit Betongleitwänden ausgestaltet, die das Scheinwerferlicht der Fahrzeuge zurückhalten und damit die Licht-

einwirkung auf die Donau deutlich vermindern. Weiterhin erhält die neue Donaubrücke eine Lärmschutzwand (Nordseite) sowie eine Irritations- bzw. Immissionsschutzwand (Südseite), wodurch auch der Spritzwasser- und Salzeintrag, die Lärmausbreitung sowie die Kollisionsgefahr für FFH-relevante Tierarten und Lebensräume deutlich vermindert werden kann.

- Neubau einer Brücke (BW 150) mit einer lichten Weite von 20 m im Bereich der alten Donauschleife „Alte Donau“ anstelle eines Rohrdurchlasses DN 4000, um die Biotopvernetzung unter der Autobahn zu verbessern. Dadurch kann die Biotopvernetzung im Bereich der Auegewässer für alle Tiere, insbesondere für Fledermäuse, Vögel, Amphibien und Insekten bedeutsam verbessert werden. Gleichzeitig wird das Baufeld im Bereich des Altwassers so klein wie möglich gehalten und der Bau hauptsächlich von der Autobahntrasse aus ausgeführt. Die Funktion des bestehenden Rohrdurchlasses wird in der Bauphase aufrechterhalten.
- Neuanlage von zwei kleinen Brücken mit einer lichten Weite von 11 m anstelle von Rohrdurchlässen DN 2000 unter der Autobahn für den Saugraben (BW 145/1 und 146/1).
- Aufrechterhaltung aller Fließgewässerverbindungen unter der A 3 in der Bauphase; Neubau der neuen Brücken bzw. Widerlager seitlich der bestehenden Durchlässe bei den Bauwerken BW 145/1, 146/1, 150, 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 von Konflikten bzgl. Großtierlebensräumen mit Wanderungsbewegung von Wildtieren durch bessere Vernetzung von Lebensräumen unter der A 3 insbesondere am BW 150 (Brücke über Donaualtwasser).
- Die Oberböden werden zum Baubeginn abgetragen, ordnungsgemäß separat gelagert und zum Abschluss der Baumaßnahme wieder angedeckt. Der abgetragene Boden wird möglichst vollständig vor Ort wiederverwendet.
- Auf der Böschung der BAB A 3 östlich der Donau bei Bau-km 2+800 bis 3+600 wird Baumbestand als Überflughilfe für frei und bedingt strukturgebundene fliegende Arten erhalten.

Lärmschutzmaßnahmen:

Auf der gesamten Ausbaustrecke über rd. 10,7 km wird auf allen Fahrspuren ein lärmarmes Fahrbahnbelag aufgebracht, der zu einer deutlich wahrnehmbaren Lärminderung gegenüber dem derzeitigen Fahrbahnbelag aus Beton führt.

Weiterhin werden für Deggendorf, Fischerdorf, Deggenau, Burgstall, Halbmeile, Seebach, Niederalteich, Altenufer und Hengersberg Lärmschutzmaßnah-

men in Form von Lärmschutzwänden und einem Lärmschutzwall gebaut. Für die Bereiche hinter den Lärmschutzeinrichtungen ergeben sich dadurch deutliche Verminderungen der Lärmbelastung.

Lärmschutzanlagen sind wie folgt vorgesehen:

RV Nr.	Bezeichnung	Bau-km von - bis	Höhe über Gradiente [m]
01.2.001	Lärmschutzwand	0+064 – 0+216	2,0 – 4,5
01.2.002	Lärmschutzwand	0+216 – 1+583	6,0
02.2.006	Lärmschutzwand	1+583 – 1+633	5,5 – 3,5
03.2.008	Lärmschutzwand	1+633 – 1+936	3,0
03.2.012	Lärmschutzwand auf der Donaubrücke	1+936 – 2+822	3,0
03.2.013	Lärmschutzwand mit -wand	2+822 – 3+246	4,5
04.2.015	Lärmschutzwand	3+246 – 3+769	4,0
-	Lärmschutzwand	3+769 – 4+251	3,0
05.2.018	Lärmschutzwand mit -wand	4+251 – 5+540	9,0
06.2.020	Lärmschutzwand	5+540 – 5+850	6,0
07.2.023	Lärmschutzwand	6+157 – 6+307	4,5
07.2.024	Lärmschutzwand	6+157 – 6+307	4,5
09.2.027	Lärmschutzwand	7+721 – 9+073	6,0
09.2.029	Lärmschutzwand	8+386 – 9+233	5,0
10.2.032	Lärmschutzwand	9+073 – 9+446	5,0
10.2.033	Lärmschutzwand	9+233 – 9+319	6,0
10.2.034	Lärmschutzwand	9+329 – 9+392	6,0
10.2.035	Lärmschutzwand	9+333 – 10+556	6,0
10.2.036	Lärmschutzwand	9+431 – 9+516	5,0
10.2.037	Lärmschutzwand	9+452 – 10+309	5,0
11.2.039	Lärmschutzwand	10+309 – 10+556	3,0

An Gebäuden, an denen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht erreicht werden kann, sind – soweit erforderlich – passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Baustellenverkehr erfolgt – soweit möglich – über die Autobahntrasse, über bereits stärker befahrene Straßenverbindungen und außerhalb von empfindlichen Wohngebieten.

Die Auswertung der Lärmisophone im Vergleich Ist- und Planungszustand für die für Vögel relevanten Lärmisophonen 55 dB(A) in 1 m Höhe und 58 dB(A) in 10 m Höhe zeigt, dass die Lärmisophonen im Planungsfall in allen Bereichen deutlich näher am Fahrbahnrand liegen als im derzeitigen Zustand, so dass sich vorhabenbezogen in allen Bereichen beidseitig der Fahrbahn eine deutliche Verminderung des Verkehrslärms ergibt.

Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme:

Die Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme dienen dem unmittelbaren Schutz vor temporären Gefährdungen während der Bauausführung

- 1 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung zur Vermeidung bauzeitlicher Störungen zum Schutz gehölzbewohnender Arten, von Arten der offenen Kulturlandschaft und von Gewässerarten.
- 2 V Biotop- und Habitatschutz in der Bau- und Betriebsphase
Abgrenzung des Baufeldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten sowie weitere geeignete Schutzmaßnahmen vor Zerstörungen, Beschädigungen und Beeinträchtigungen sowie Schutz der den Baustellenbereich querenden Fließgewässer vor Beeinträchtigungen und Belastungen durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen. Auf der Südseite der Donaubrücke wird eine Irritationsschutzwand errichtet.
- 3 V Artenschutz in der Bau- und Betriebsphase
Artenschutzmaßnahmen für Zauneidechsen, für Fische und Muscheln, insbesondere zum Schutz von Arten wie z.B. Schlammpeitzger und Bitterling sowie für Fledermäuse in der Bauphase, für den Biber sowie Absammeln und Umsetzen stark gefährdeter Pflanzenarten aus den Grabensystemen. Der bestehende Pylon wird verschlossen, um Dohlenbruten zu vermeiden und ein Amphibienschutzzaun errichtet.

Vermeidung, Minderung und Schadensbegrenzung Entwässerung:

- Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt entsprechend den heutigen Anforderungen mit dem Ziel einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen.
- Die geplante Neuordnung der Entwässerung der beiden großen Brückenbauwerke von Donaubrücke und Hengersberger Ohebrücke erhöht die Reinigungswirkung der belasteten Straßenwasserabflüsse. Das Oberflächenwasser wird gesammelt und einer geordneten Entwässerung über neu zu errichtende Regenklärbecken zugeführt.
- Auf allen Streckenabschnitten und den kleineren Brückenbauwerken wird das Oberflächenwasser wie bisher über die Böschungsschulter und damit über die belebte Oberbodenzone versickert, so dass eine gute Reinigungswirkung erreicht wird. Ergänzend werden am Böschungsfuß Versicker- und Verdunstungsmulden neu angelegt bzw. bestehende Versickerungsgräben neu gestaltet. Das überschüssige Straßenwasser wird hier aufgenommen, versickert oder verdunstet. Die Entwässerungs- und Versickermulden werden mit Landschaftsrasen wechselfeucht begrünt.
- Durch Schutz- und Vorsorgemaßnahmen während der Bauabwicklung wird ein Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in Fließgewässer weitestmöglich vermieden.
- Die neue Donaubrücke wird mit Betongleitwänden ausgestaltet, die den Spritzwasser- und Salzeintrag in die Donau und begleitende Feuchtlebensräume vermindern

Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes:

Zur Einbindung der Autobahn und der begleitenden Brückenbauten sowie der Lärmschutzwände in die Landschaft, zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Verlust der Gehölze auf den Dammböschungen

in der Bauphase sowie zur Gestaltung der Autobahntrasse mit den Nebenanlagen sind geeignete landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen mit Entwicklung von Wiesen, Gehölzen, wechselfeuchten Mulden und Einzelbaumpflanzungen vorgesehen. Diese beinhalten eine landschaftsgerechte Bepflanzung des Streckenabschnitts sowie eine optische und gestalterische Abschirmung nach außen.

- 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 Schotterrasen auf Unterhaltungsweg (0,54 ha)
- 4-6 G Wiederherstellung von Deichböschungen (2,34 ha)

Ausgleichsmaßnahmen:

Die erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen werden möglichst ortsnah und regional in der Donauaue durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

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 Sumpfgewächse (0,05 ha)

6 A **Wiederherstellung Auelebensräume unter der Donaubrücke und Verlegung Fließgewässer**

- 6-1 A_{FFH} Anlage von strukturreichem Altwasser (LRT 3150) (0,66 ha)
- 6-2 A_{FFH} Anlage von naturnahem Bachlauf (LRT 3260) (0,08 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 Stück)

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 (nicht quantifizierbar)

10 A **Aufwertung Donauufer bei Mettenufer**

10-1 A_{FFH} Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150 (0,30 ha)

10-2 A_{FFH} Aufwertung Flachwasser der Donau als LRT 3260 (0,21 ha)

13 A **Entwicklung Extensivwiesen im Deichvorland Ruckasing-Endlau**

13-1 A Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch Bodenauftrag und Bodenabtrag mit Ansaat (4,54 ha)

13-2 A Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch Ansaat in Streifen (1,46 ha)

13-3 A Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch vollständige Neuansaat (7,73 ha)

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)

Ersatzmaßnahmen

Weiterer Kompensationsbedarf für nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen zur Anlage von Auwald wird durch Ersatz- und Kohärenzmaßnahmen in verschiedenen Bereichen der Donauaue abgedeckt.

6-3 E_{FFH} Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*) (0,44 ha)

6-4 E_{FFH} Anlage von Hartholzauwald (LRT 91F0) (0,20 ha)

11 E_{FFH} 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)

2.1.5 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe

Im Zuge der Anhörung wurde die Planrechtfertigung und die Planvariante zum Teil in Frage gestellt:

Behördliche Stellungnahmen

*Sachgebiet Raumordnung und Landesplanung, Schreiben vom 26.07.2022
„Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.“*

*Landratsamt Deggendorf, Straßenverkehrsbehörde, Schreiben vom 25.07.2022
„Die Maßnahme trägt im Wesentlichen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und Reduzierung des sehr hohen Unfallgeschehens auf diesem Streckenabschnitt bei. Die Maßnahme ist deshalb aus Sicht der Unteren Verkehrsbehörde dringend erforderlich.“*

Äußerungen der Öffentlichkeit

Bund Naturschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Stattdessen sollten

- die weitgehend parallel (d. h. ebenfalls von Nordwest nach Südost) verlaufende Bahntrasse und deren Betrieb ertüchtigt und, soweit notwendig, Verknüpfungspunkte zwischen Verkehrsträgern entlang dieser Bahntrasse zur lokalen Verteilung von Gütern („Hubs“) ausgebaut werden;*
- der Schallschutz, mindestens wie vorliegend geplant, bei Beibehaltung der 4 Fahrspuren auch an der bestehenden Autobahn errichtet werden;*
- bei anstehenden Sanierungen oder notwendigen Ersetzungen von Durchlassbauwerken an der bestehenden Autobahn in den Dimensionen ähnlich den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen neu errichtet werden, um die Zerschneidungseffekte der bestehenden Autobahn zumindest in diesen Bereichen und in Bezug auf Gewässerlebensräume zu verringern.*

Kurzfristig, bis zu einer spürbaren Verlagerung von Güterströmen auf andere Verkehrsträger, kann die Qualität des Verkehrs und die Unfallgefährdung durch eine örtliche (besser auch bundesweite) Begrenzung der Fahrgeschwindigkeiten auf 120 km/h oder weniger erheblich verbessert werden ...

Um die Ausweitung der Lagerhaltung von Firmen auf Lkw und auf öffentlichen (Nacht-)Parkplätzen für Lkw (und damit die Vergesellschaftung der Kosten dieser Lagerhaltung) zu begrenzen und zu verringern, regen wir außerdem an, für die Nacht-Nutzung derartiger Stellplätze entsprechende Gebühren zu verlangen....

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Verbesserung des Verkehrsflusses und Verringerung der Unfallgefährdung durch den Erlass eines Überholverbots für Lkw*
- Verbesserung der Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit weiterer Verkehrsträger, insbesondere der Schiene für den Güter (Fern-)Verkehr durch Ertüchtigung und Ausbau der hierfür erforderlichen Infrastruktur und des Betriebs ...*
- Ausbau eines bedarfsgerechten ÖPNV und eines bedarfsgerechten Fahrradwegenetzes ...“*

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V., Schreiben vom 25.07.2022

„Die geplante Erweiterung der Autobahn von 4 auf 6 Spuren manifestiert die Mittelkonzentration auf den Individualverkehr und bringt deutlich aufwändigere, die Umgebung mehr beeinträchtigende Bauarbeiten mit sich, als es bei einer Sanierung des Bestandes der Fall wäre.“

IHK Niederbayern, Schreiben vom 21.07.2022

„Bereits 2018 hat sich die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Niederbayern für einen kompletten 6-streifigen Ausbau der A 3 ausgesprochen“

Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz, Schreiben vom 19.07.2022

„... Aus diesem Grund begrüßen wir geplante Maßnahmen zum Ausbau der A 3 und unterstreichen die in den Planunterlagen angeführten Aspekte zur Begründung des Vorhabens. Die Handwerksorganisation tritt für eine zügige, zielführende und vor allem nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, gerade auch im Bereich des Bundesfernstraßenbaus, ein.“

Zweckverband Donau-Hafen Deggendorf, Schreiben vom 14.07.2022

„... Grundsätzlich vertreten wir die Auffassung, dass, in der Abwägung der Wertigkeit der Verkehrsträger, der umweltfreundliche Verkehrsträger „Wasserstraße“ mit den dazugehörigen GVZ Hafen Deggendorf mit seinem Verlagerungspotential von Güterverkehren, weg von der Straße, auf die Wasserstraße und die Bahn, nicht geringerwertig als der Verkehrsträger „Straße“ (hier: BAB A3) beurteilt und damit benachteiligt werden kann und die Variante 2 schon aus diesem Grunde ausscheidet. ... auf den, in 3.2.3 u. a. beschriebenen erheblichen Eingriff in das Gelände des Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von 20-25 Mio € wird wie folgt eingegangen: Die dort genannten, möglichen Mehrkosten basieren auf dem 2016 ... erstellten Hafengutachten ... und dürften sich schon allein im Hinblick auf die Kostenentwicklung im Baubereich in den letzten 6 Jahren massiv erhöht haben. Darüber hinaus stünden, zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung noch vorhandene, mögliche Ausweichflächen für ggf. umzusiedelnde Unternehmen, zwischenzeitlich nicht mehr in dem Umfang zur Verfügung, was bei Variante 2 zu zusätzlichen, unsererseits nicht näher bezifferbaren, Mehrkosten in nicht unbedeutender Höhe führen würde.“

Private Einwender: „Die vorhandene Autobahn ist für das dortige Verkehrsaufkommen – welches mit vernünftiger, zukunftsweisender Politik schrumpfen statt wachsen sollte – ausreichend, das Vorhaben ist überflüssig.“

Das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt nicht eine förmliche UVP für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die eigentliche Alternativen- bzw. Variantenprüfung ist Sache der planerischen Zulassungsprüfung mit Abwägung. Hierauf wird verwiesen (C 3.4.2). Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass die Nullvariante die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ist. Sie wurde ausgeschieden, weil mit ihr die unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt würden und damit das Planungsziel nicht erreicht würde.

Großräumige, funktionsgerechte Varianten mit völlig neuer Linienführung drängen sich hier nicht auf. Deren Nachteile wären nicht vertretbar, denn hierzu müssten Natur und Landschaft in außergewöhnlich starkem Maße beeinträchtigt werden und die Durchschneidungen wären größer.

Die Variante 1 (Symmetrie) im Bereich der Donauquerung wurde nicht gewählt, weil der Flächenverlust für die FFH-Lebensraumtypen ähnlich groß ist wie bei der Varianten 2 und der Plantrasse, der Flächenverlust des prioritären LRT 91E0* voraussichtlich über der Erheblichkeitsschwelle liegen würde und darüber hinaus erhebliche Mehrkosten (Querverschub) und Verkehrsbehinderungen (Totalsperre in der Zeit des Querverschubs) anfallen würden.

Die Variante 2 Nord, bei der die Trasse im Bereich der Donauquerung auf der Nordseite der Donau (asymmetrisch) verbreitert würde, würde im Vergleich zur Plantrasse geringere Eingriffe insbesondere in FFH-Lebensraumtypen verursachen. Erhebliche Eingriffe in FFH-LRT würden allerdings dennoch verursacht. Außerdem würde die Variante 2 zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von mindestens ca. 20-25 Mill. € führen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Hafen Deggendorf ein Betrieb ist, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird und das Heranrücken der stark befahrenen BAB A 3 an den Hafen Deggendorf zu einem erhöhten Unfallrisiko mit gefährlichen Stoffen bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen kann.

Die Variante 2 Nord ist insoweit keine vernünftige Alternative.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge (§ 25 UVPG)

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umwelthanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelthanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Zu beachten ist das einzelne Vorhaben im Sinne des § 2 UVPG (BVerwG vom 11.7.2013 Az. 7 A 20/11).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer vierstufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

gering mittel hoch sehr hoch

Diese Methode ist hier sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

2.2.1 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit

Umweltqualitätsziele u.a.: §§ 1, 41 und 50 BImSchG, EU-RL 2002/49/EG

Fachrechtliche Standards u. a.: DIN 18005, 16. BImSchV, 39. BImSchV

- Verkehrslärm

Zur Qualifizierung der vorhabenbedingten Konfliktintensität erfolgt eine Orientierung an den Grenzwerten der 16. BImSchV für die Nacht und zwar wie folgt:

< 45 dB(A)	= gering
≥ 45 dB(A) bis ≤ 49 dB(A)	= mittel
> 49 dB(A) bis ≤ 54 dB(A)	= hoch
> 54 dB(A)	= sehr hoch

Da es um das Schutzgut Mensch geht und nicht um den Schutz von Gebieten, wird hier nicht wie in der 16. BImSchV nach Gebietscharakter beurteilt.

Bereich Fischerdorf:

Die Lärmbelastungen führen zur Planung von Schallschutzmaßnahmen. Bei Fischerdorf werden an der BAB A 3 errichtet:

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

Dies 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 jedoch an 46 Gebäuden in Fischerdorf überschritten.

Trotz aktivem Lärmschutz verbleibende Belastungen werfen die Frage auf, ob eine Verlängerung oder Aufstockung von LSW geplant werden kann und muss.

Die Lärmschutzwand wurde vom Vorhabenträger über die an sich üblichen 2 m bis 4 m Höhe hinaus geplant, um möglichst viele Immissionsorte aktiv und umfangreich zu schützen. Eine weitere Anhebung über diese Höhe hinaus, ist wegen der Beeinträchtigung von Stadtbild und Landschaft (Zerschneidungswirkung, Sichtfeldbegrenzung, Einfügung in die Landschaft) jedoch nicht mehr sinnvoll.

Den dann noch verbleibenden Lärmgrenzwertüberschreitungen ist mit anderen Mitteln zu begegnen. Der Vorhabenträger hat passiven Lärmschutz vorgesehen. Dies ist an den Wohngebäuden mit Überschreitungen der Nachtwerte in Anbetracht der Vorbelastung und der Hinweise der damaligen Autobahndirektion Südbayern im Zuge der jeweiligen Bauleitplanung eine zumutbare Lösung.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden daher in Fischerdorf die Taggrenzwerte eingehalten, die Immissionsgrenzwerte in der Nacht werden jedoch an 15 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 13 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 18 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A) überschritten. Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktnamen lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungspegel Nacht	Konfliktintensität
Fischerdorf (WA) F01 bis F044	49 dB(A)	mittel
Fischerdorf (AU) F045 bis F060	52 dB(A)	hoch
Fischerdorf (MI) F062 bis F070 F209 bis F238	53 dB(A)	hoch
Fischerdorf (AU) F072 bis F073	52 dB(A)	hoch
Fischerdorf (WA/WR) F074 bis F082 F201 bis F208	49 dB(A)	mittel
Fischerdorf (GE) F083 bis F098	59 dB(A)	sehr hoch
Fischerdorf (AU) F099 bis F108	54 dB(A)	hoch

Bereich Freihafen Deggendorf:

Unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Freihafen Deggendorf (Gl) FH01 bis FH07	57 dB(A)	sehr hoch

Bereich Deggendorf:

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte an allen Wohngebäuden eingehalten.

Unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Deggendorf (WA) D01 bis D088	49 dB(A)	mittel
Deggendorf (AU) F089 bis F096	54 dB(A)	hoch
Deggendorf (MI) D097 bis D121	50 dB(A)	hoch

Bereich Deggenau:

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum an 6 Gebäuden um mehr als 3 dB(A) (max. 4 dB(A)), an einem Gebäude zwischen 1 und 2 dB(A) und an einem Gebäude kleiner gleich 1 dB(A) überschritten. Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Deggenau (AU) DA01 bis DA10	54 dB(A)	hoch

Bereich Halbmeile, Moos, Seebach, Ellenbach:

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Halbmeile (AU) HM001 bis HM008	54 dB(A)	hoch
Moos (MI) M001 bis M003	51 dB(A)	hoch
Seebach (MI) S001 bis S008 S011 bis S025	52 dB(A)	hoch
Seebach (GE) S009 bis S010 S026 bis S037	52 dB(A)	hoch

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Seebach (AU) S038 bis S041	52 dB(A)	hoch
Ellenbach (AU) E001 bis E014	51 dB(A)	hoch

Bereich Burgstall:

Im Nachtzeitraum werden die Immissionsgrenzwerte an 5 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 15 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 11 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A) überschritten. Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Burgstall (WA) B001 bis B03 B013 bis B016 B022 bis B026 B034 bis 050	49 dB(A)	mittel
Burgstall (GE) B051 bis B052	51 dB(A)	hoch
Burgstall (AU) B004 bis B012 B017 bis B021 B027 bis B031	50 dB(A)	hoch
Burgstall (AU) B053 bis B066	54 dB(A)	hoch

Bereich Hengersberg:

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum an 24 Gebäuden um mehr als 3 dB(A), an 30 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 56 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 92 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A) überschritten. Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Hengersberg Nord (WA) H001 bis H021 H088 bis H100 H107 bis H117 H301 bis H363 H370 H400 bis H616	49 dB(A)	mittel
Hengersberg Nord (MI) H023 bis H086 H364 bis H369	54 dB(A)	hoch
Hengersberg Nord (MI) H371 bis H392	53 dB(A)	hoch

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Hengersberg Nord (GE) H101 bis H103	51 dB(A)	hoch
Hengersberg Nord (MI) H104 bis H106	52 dB(A)	hoch
Hengersberg Nord (GE) H118 bis H 123	57 dB(A)	sehr hoch
Hengersberg Nord (MI) H124 bis H 134	54 dB(A)	hoch
Hengersberg Nord (GE/GI) H135 bis H143	59 dB(A)	sehr hoch
Hengersberg Süd (GE) H201 bis H256	59 dB(A)	sehr hoch

Bereich Niederalteich:

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum an einem Gebäude um mehr als 3 dB(A), an 35 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 37 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 46 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A) überschritten. Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Niederalteich (WA) N001 bis N101	49 dB(A)	mittel
Niederalteich (MI) N102 bis N104, N105	49 dB(A)	mittel
Niederalteich (AU) N104a	48 dB(A)	mittel
Niederalteich (WAWR) N106 bis N129, N131 N135 bis N190	49 dB(A)	mittel
Niederalteich (AU) N130, N132, N 134 N201 bis N204	49 dB(A)	mittel

Bereich Altenufer:

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum an 3 Gebäuden zwischen 2 und 3 dB(A), an 10 Gebäuden zwischen 1 und 2 dB(A) und an 2 Gebäuden kleiner gleich 1 dB(A) überschritten. Für diese Gebäude ist – soweit notwendig – passiver Lärmschutz vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich nachfolgende Konfliktintensitäten:

Ort Punktname lt. U 17.1.2	Maximaler Beurteilungs- pegel Nacht	Konfliktintensität
Altenufer (WA) A001 bis A016	49 dB(A)	mittel
Altenufer (MI) A017 bis A108	54 dB(A)	hoch

Obwohl die Konfliktintensität hinsichtlich Verkehrslärm für o. g. Immissionsorte mittel bis hoch (und bei verschiedenen Gewerbegebieten sehr hoch) anzunehmen ist, muss berücksichtigt werden, dass maßnahmenbedingt eine deutliche Verringerung der Verkehrslärmbelastung eintreten wird und insoweit keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Ursachen hierfür sind, dass das Bauvorhaben bestandsnah geplant, das Verkehrsaufkommen maßnahmenbedingt nicht wesentlich erhöht, ein lärmindernder Belag eingebaut wird und eine Vielzahl von aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Selbst ohne Lärmschutzmaßnahmen würde eine Verbesserung eintreten, weil ein lärmindernder Fahrbahnbelag (-2,8 dB(A) für Pkw und -2,3 dB(A) für Lkw) eingebaut wird.

Die Auswirkungen infolge von Baustellenverkehr und Baulärm werden gering bis mittel eingestuft, da sie zeitlich begrenzt sind, bei den zusätzlichen Lärm- und Luftemissionen in der Bauphase die Vorbelastung der BAB A 3 zu berücksichtigen ist, bei der Herstellung der größeren Bauwerke (DEG 42, DEG 46 und B 533 sowie Hengersberger Ohe) die Kreisstraßen DEG 42, DEG 46 und die Bundesstraße 533 genutzt werden können und die Zufahrt zum Widerlager West (Donaubrücke) außerhalb von Siedlungsbereichen möglich ist. Die Zufahrt zum Widerlager Ost kann über Wegeverbindungen randlich des Donauhafens bewerkstelligt werden. Da die Bauzufahrten von der Autobahn, von Kreisstraßen oder über Feldwege abseits von empfindlichen Wohngebieten erfolgen können, sind keine erheblichen Wirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit zu erwarten.

Die Baustelle wird, wegen der Enge und des Verkehrs, wahrscheinlich, wie schon Baustellen in der Vergangenheit, zu einem erhöhten Unfallrisiko beitragen. Soweit die Bauarbeiten an sich Risiken auslösen, insbesondere für Verkehrsteilnehmer vor, im und nach dem Baustellenbereich sowie an den Anschlussstellen, sind diese Risiken durch die Absicherung der Baustelle auf ein tragbares Maß zurück zu führen. Deshalb sind die Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) zu beachten. Unter A.3.2 sind Auflagen angeordnet.

- Luftschadstoffe

Durch den Ausbau der BAB A 3 wird der Verkehrsfluss verbessert und die Stau- gefahr (Stop-and-go-Verkehr) reduziert. Die Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen zeigt, 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 Benzolaufkommen 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. 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. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens hinsichtlich Luftschadstoffe wird insoweit als gering bewertet.

- Erholung

Die Konfliktintensität für den überregionalen Donauradweg wird während der Bauphase mit hoch bewertet. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist der Radweg aber wie bisher nutzbar und verläuft auf einer Teilstrecke von etwa 1,3 km hinter einem Lärmschutzwall mit deutlich besserer Lärmabschirmung gegenüber der Autobahn im Vergleich zur bestehenden Situation.

Die Auswirkungen während der Bauarbeiten werden abhängig vom Abstand der Bauarbeiten für die Bereiche unter der Donaubrücke als sehr hoch und für das Donauufer im Westen sowie das Donauufer zwischen Donauhafen und Seebach als gering bis mittel eingestuft.

Die Umweltauswirkungen auf die wertvollen Erholungsbereiche im Gebiet Isarmündung werden wegen des Abstandes von 250 m als gering eingestuft; ebenso die Auswirkungen auf das Erholungsgebiet am Baggersee südlich von Seebach, da hier auch die bestehende, hohe Vorbelastung berücksichtigt werden muss. Auch die Auswirkungen auf den Isar-Radweg, der während der Bauphase der Brücke entlang der Donau geführt wird, werden als gering bewertet.

Die Konfliktintensität hinsichtlich Erholungseignung bzw. Erholungspotential wird insgesamt mit gering bis mittel eingestuft.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut Mensch als mittel eingestuft.

2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Umweltqualitätsziele u.a.: BNatSchG, BayNatSchG

Fachrechtliche Standards u. a.: BNatSchG, BayNatSchG, BayKompV, ABSP, V-RL, FFH-RL

Natura 2000-Gebiete, Schutzgebiete, Biotope

Die maßnahmenbedingten Umweltauswirkungen hinsichtlich des FFH-Gebietes 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ werden grundsätzlich als hoch bis sehr hoch eingestuft, da die FFH-Lebensraumtypen 6510 (Magere Flachland-Mähwiese) und 91E0* (Weichholz-Auenwälder) geringfügig – unterhalb der Erheblichkeitsschwelle – sowie Teile des FFH-Lebensraumtyps 3150 (Natürliche eutrophe Seen) – geringfügig über der Erheblichkeitsschwelle – verloren gehen. Den Umweltauswirkungen wird mit entsprechenden Maßnahmen begegnet.

Die Beeinträchtigungen des Schlammpeitzgers durch die Verlegung von Gräben südlich der Autobahn (die Gräben liegen außerhalb des FFH-Gebietes, stehen

aber in funktionaler Verbindung mit den weiter verteilten Populationen im FFH-Gebiet) werden mit hoch bis sehr hoch bewertet. Verschiedene Schadenbegrenzungsmaßnahmen (Abfangen, Umsiedeln) sind notwendig.

Die Umweltauswirkungen im FFH-Gebiet für den Biber sind gering bis mittel zu beurteilen, weil höchstens sehr geringe bauzeitlich bedingte und damit temporär wirkende Beeinträchtigungen möglich sind; ebenso werden die Umweltauswirkungen für die Fische Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Frauenerfling, Huchen, Schied, Schräzler, Streber und Zingel unter Berücksichtigung der Schadenbegrenzungsmaßnahmen im Nahbereich der Donaubrücke beurteilt. Beeinträchtigungen der Grünen Keiljungfer sind nicht anzunehmen.

Die Konfliktintensität hinsichtlich des FFH-Gebietes 7243-302 „Isarmündung“ werden mit hoch bis sehr hoch beurteilt, weil die FFH-Lebensraumtypen 91E0* (Weichholz-Auenwälder) und 91F0 (Hartholz-Auenwälder) geringfügig – unterhalb der Erheblichkeitsschwelle – sowie Teile der zwei FFH-Lebensraumtypen 3150 (Natürliche eutrophe Seen) und 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe) – geringfügig oberhalb der Erheblichkeitsschwelle – verloren gehen. Den Umweltauswirkungen wird mit entsprechenden Maßnahmen begegnet.

Für die Tierart Biber im FFH-Gebiet sind geringfügige Beeinträchtigungen während der Bauphase möglich. Ansonsten sind keine nachteiligen Wirkungen für den Biber zu erwarten. Auch für die Fischart Schied können unter Berücksichtigung der Schadenbegrenzungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen sind deshalb als gering bis mittel zu beurteilen.

Mögliche Auswirkungen auf das hochwertige Jungfischhabitat im Altwasserbereich der Spitaler Wöhrd werden als sehr gering angenommen und deshalb als gering beurteilt.

Die Umweltauswirkungen bezüglich des Vogelschutzgebietes SPA 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ werden mit mittel bis hoch bewertet, weil sich für das Blaukehlchen sowie für den Teichrohrsänger geringfügige Beeinträchtigungen von Brut- und Nahrungsteilhabitaten ergeben.

Für die weiteren untersuchten Anhang I Arten der Vogelschutzrichtlinie können (erhebliche) Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden, so dass eine Bewertung mit gering bis mittel erfolgt.

Erhebliche Beeinträchtigungen der im Standarddatenbogen des SPA-Gebiets 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ genannten Vogelarten des Anhangs I der VS-RL und Zugvögel nach Art. 4 (2) der VS-RL können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen werden deshalb mit gering bis allenfalls mittel bewertet.

Die Konfliktintensität für das Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“ wird auch mit mittel bis hoch bewertet, weil sich für die Schnatterente geringfügige Beeinträchtigungen von Brut- und Nahrungsteilhabitaten und für Silberreiher, Knäckente, Krickente und Schnatterente Beeinträchtigungen von Teilnahrungshabitaten am Altwasser unter der Donaubrücke ergeben.

Für das Blaukehlchen können erhebliche Beeinträchtigungen des Rast- und Nahrungshabitats für die Erhaltungsziele dieses Vogelschutzgebietes ausgeschlossen werden. Die Bewertung erfolgt deshalb hier mit gering. (Hinsichtlich des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke siehe o. g. Ausführungen).

Die Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopflächen im Sinne von § 30 BNatSchG und/oder Art. 23 BayNatSchG wird grundsätzlich hinsichtlich der Flächen mit dauerhafter sowie vorübergehender Inanspruchnahme mit hoch bis sehr hoch und hinsichtlich der Flächen mit Lage in der Beeinträchtigungszone mit „mittel bis hoch“ bewertet. Die Umweltauswirkungen haben Kompensationsmaßnahmen zur Folge.

Das Naturschutzgebiet „Isarmündung“ und das Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im Landkreis Deggendorf“ stimmen in großen Flächenanteilen mit dem FFH- und Vogelschutzgebiet „Isarmündung“ überein. Hinsichtlich der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in diesem Bereich wird insoweit auf o. g. Ausführungen verwiesen.

Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Wald“ werden als gering eingestuft, da das Gebiet nur randlich betroffen ist. Das Gebiet ist durch die bestehende A 3 vorgeprägt und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen lassen Verbesserungen erwarten.

Auswirkungen auf den Naturpark Bayerischer Wald (keine relevanten Auswirkungen auf die Schutzziele) und das Naturdenkmal „Streuwiese und Feldgehölz am Mühlbach“ (flächenmäßig sehr geringe Beeinträchtigung) werden gering eingestuft. Ebenso werden die Auswirkungen auf die Waldfunktionen laut Waldfunktionsplan beurteilt. Es sind waldbauliche Maßnahmen zur Sicherung der Waldfunktionen im Umfang von 0,64 ha vorgesehen.

Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen, Biotopverbund

Die BAB A 3 wird zwar auf sechs Fahrstreifen verbreitert. Hinsichtlich Funktionsbeziehungen und Biotopverbund ist aber mit den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen zum Teil eine Verbesserung anzunehmen, da 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 geschaffen werden. Deshalb werden die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen – auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 – mit gering beurteilt.

Artenschutz

Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie

Für die europäischen Vogelarten Blaukehlchen, Dohle, Dorngrasmücke, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Goldammer, Grauschnäpper, Kiebitz, Kleiber, Kuckuck, Neuntöter, Rohrammer, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn, Teichrohrsänger und Weidenmeise sind Beeinträchtigungen möglich, so dass konfliktvermeidende Maßnahmen und zum Teil vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Die Konfliktintensität wird deshalb mit mittel bis hoch bewertet. Da das Bauvorhaben beim Gelbspötter zur Aufgabe von maximal zwei Brutrevieren führen kann, wird diese Umweltauswirkung mit sehr hoch bewertet.

Hinsichtlich der Brutvögel der Gewässer und Gewässerufer werden die Umweltauswirkungen mittel bis hoch bewertet, weil Schutzmaßnahmen vorgesehen sind und die Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 zu berücksichtigen ist.

Für die allgemein verbreiteten Vogelarten können erhebliche Beeinträchtigungen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass die Umweltauswirkungen als gering eingestuft werden. Dies trifft auch auf Zug- und Gastvögel zu. Ebenso sind die Umweltauswirkungen auf sog. Durchzügler (Überflieger) und Nahrungsgäste zu beurteilen, weil nachhaltige funktionale Veränderungen der Raumnutzungsmöglichkeiten bzw. die Betroffenheit von Populationen durch das Bauvorhaben mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Das Risiko der Kollision von Vögeln mit den Seilbündeln der geplanten Brücke über die Donau wird als vernachlässigbar eingeschätzt.

Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Umweltauswirkungen während der Bauphase für betroffene Säugetiere wie den Biber (Veränderung und Überbauung von Gewässern, Verlust eines Biberbaus und Bauarbeiten im Nahbereich eines Biberbaus), Fledermäuse (Beeinträchtigungen im Zuge des Umbaus von Brückenbauwerken und Verlust von Gehölzhecken entlang der BAB A3) und die Haselmaus (Tötungsrisiko Zufahrtsstraßen/Baustraßen) sind grundsätzlich mit „hoch bis sehr hoch“ zu beurteilen. Da Verbotstatbestände durch konfliktvermeidende Maßnahmen verhindert werden können, ist aber die Konfliktintensität auf geringerem Niveau mit mittel bis hoch einzustufen.

Die Konfliktintensität für die Reptilienart Zauneidechse wird gering bis mittel bewertet, da der Jagdlebensraum nur randlich betroffen ist und konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen sind. Ebenso werden die Umweltauswirkungen für die Amphibienarten Kleiner Wasserfrosch und Laubfrosch beurteilt, weil eine potenzielle Nutzung des Baufeldes nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann und konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen sind.

Die Konfliktintensität für die Fischart Donau-Kaulbarsch wird mit gering bis mittel beurteilt, weil eine untergeordnete Fortpflanzungsstätte „nur“ potenziell betroffen ist, gute Ausweichmöglichkeiten mit mindestens gleichwertigen Habitatbedingungen gegeben sind und konfliktvermeidende Maßnahmen durchgeführt werden. Die Umweltauswirkungen auf das Jungfischhabitat im Altwasserbereich der Spitaler Wöhrd wird als gering eingestuft (siehe auch o. g. Ausführungen zum FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“).

Die Umweltauswirkungen für den Scharlachkäfer werden gering bis mittel eingestuft, weil Lebensräume „nur“ potenziell beeinträchtigt werden und konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen sind.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, stark gefährdete Pflanzenarten

Der Kriechende Sellerie ist durch das Vorhaben nicht betroffen und das liegende Büchsenkraut kommt im Vorhabenbereich nicht vor. Die Umweltauswirkungen werden deshalb als gering bewertet.

Zur Verminderung von Beeinträchtigungen für die Pflanzenarten steifes Barbarakraut, dichtes Fischkraut, Froschbiss, grasblättriger Froschlöffel und Wasserfeder werden Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. Die Konfliktintensität wird deshalb mit gering bis mittel beurteilt.

Gesamtschau:

Auswirkungen 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. Die stärksten Beeinträchtigungen hinsichtlich Biotop- und FFH-Lebensraumtypen entstehen im Bereich der neuen versetzten Donaubrücke, die die wertvolleren Auebereiche überquert. Weiterhin ergeben sich kleinflächig punktuelle Eingriffe entlang der Trasse. Betroffen sind vor allem nach § 30 BNatSchG und/oder Art. 23 BayNatSchG geschützte Biotop- wie Land- und Wasserröhrichte, Fließ- und Stillgewässer der Alten Isar, kleine Weich- und Hartholzauwaldbereiche bzw. Feuchtgebüsche und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität des Vorhabens beim Schutzgut Tiere und Pflanzen als hoch bis sehr hoch eingestuft. Die Umweltauswirkungen haben Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen zur Folge.

2.2.3 Schutzgut Fläche

Umweltqualitätsziele, fachrechtliche Standards u. a.: BauGB, BBodSchG, BNatSchG

Die Umweltauswirkungen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen für das Bauvorhaben durch Bodenversiegelung ist mit hoch bis sehr hoch zu bewerten, da die Flächen als Puffer und Speicher, zur landwirtschaftlichen Nutzung und mit Funktionen als Bestandteil des Naturhaushaltes usw. entzogen werden. Demgegenüber hat die anlagenbedingte Überbauung durch Böschungflächen geringere Umweltauswirkungen, die deshalb mit „mittel“ bewertet werden. Eine mittlere Konfliktintensität ist hinsichtlich vorübergehender Inanspruchnahme von Flächen für die Dauer der Beeinträchtigung zu erwarten. Nach dem Ende der Bauarbeiten wird die ursprüngliche Funktion aber weitgehend wiederhergestellt sein.

In der Gesamtheit wird die Konfliktintensität in Bezug auf Flächeninanspruchnahme und sparsamer Umgang mit Grund und Boden für das Schutzgut Fläche als mittel bis hoch eingestuft, weil sich die Planung am Bestand orientiert und damit günstig auswirkt.

2.2.4 Schutzgut Boden

Umweltqualitätsziele u. a.: § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, §§ 1, 7 und 8 BBodSchG

Fachrechtliche Standards u. a.: § 11 und Anhang 2 Nr. 4.1, 4.2 und 5 BBodSchV für Cd, Pb und PAK

- Die Konfliktintensität für das Schutzgut Boden wird hinsichtlich der dauerhaften Versiegelung von Bodenflächen in Höhe von rund 13,3 ha (ca. 2,2 ha werden entsiegelt) mit hoch bis sehr hoch eingestuft, weil mit der Neuversiege-

lung die Bodenfunktionen, insbesondere die natürlichen Funktionen und die Nutzungsfunktionen verloren gehen. Eine mittlere bis hohe Konfliktintensität wird für die Überbauung von Flächen für Böschungen und Straßennebenflächen (ca. 23,2 ha) erwartet, weil mehr natürliche Funktionen erhalten bleiben. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Boden (etwa 23,1 ha) während des Baubetriebes wird mit hoch bewertet, weil die Bodenfunktionen in dieser Zeit weitgehend verloren gehen. Nach dem Ende der Bauarbeiten werden die Bodenfunktionen aber weitgehend wiederhergestellt sein (Oberboden wird separiert und die betroffenen Flächen rekultiviert).

- Da durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 zwar der sichere Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität erhöht werden soll, aber keine relevante maßnahmenbedingte Verkehrserhöhung zu erwarten ist, ist davon auszugehen, dass mit dem Bauvorhaben kein erhöhter Schadstoffeintrag in den Boden verbunden ist, so dass die Konfliktintensität als gering bis mittel eingestuft wird.
- Die Umweltauswirkungen infolge von Abschwemmungen und Bodenerosionen während der Erdarbeiten werden als gering eingestuft, weil Maßnahmen zur Vermeidung getroffen werden.

Günstig hinsichtlich Bodenschutz wirkt sich die bestandsnahe Planung aus.

In der Gesamtheit werden die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden deshalb mit mittel bis hoch bewertet.

2.2.5 Schutzgut Wasser

Umweltqualitätsziele u. a.:

§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, § 6 WHG, §§ 67 und 68 WHG, EG-Richtlinien

Fachrechtliche Standards u. a.:

Straßenabwasser: §§ 12 und 55ff. WHG

Retentionsräume: §§ 77 und 78 Abs. 4 WHG

- Oberflächengewässer

Durch Verbreiterung der BAB A 3 um zwei Fahrstreifen vergrößern sich die befestigten Flächen und die anfallende Oberflächenwassermenge wird erhöht. Unter anderem deshalb wird die Oberflächenentwässerung den neuen Verhältnissen angepasst. Das Oberflächenwasser wird breitflächig versickert bzw. in Verdunstungs- und Versickermulden geleitet. Fahrbahnoberflächenwasser wird aber auch (Donaubrücke(n), Brücke über die Hengersberger Ohe) in Regenwasserbehandlungsanlagen gereinigt und gedrosselt Vorflutern zugeführt. Leichtflüssigkeiten und wasserunlösliche Stoffe werden dabei in Regenklärbecken zurückgehalten. Während der Bauphase wird ein Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in Fließgewässer durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen vermieden bzw. weitestmöglich reduziert. Das Risiko von außergewöhnlichen Einwirkungen auf Oberflächengewässer z. B. aufgrund von Unfällen wird mit Verbesserung des Verkehrsflusses verringert.

Den geplanten Entwässerungsanlagen liegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Den Belangen der Umweltvorsorge wird insoweit nachgekommen, so dass die Konfliktintensität als gering eingestuft wird.

Die Umweltauswirkungen für die im Südwesten liegenden Fließgewässer werden aufgrund der Verlegungen des südlichen Grabensystems und der Alten Isar südlich der Donaubrücke werden als mittel bis hoch eingestuft, weil Beeinträchtigungen während der Bauzeit und der Regenerationszeit nicht völlig ausgeschlossen werden können. Ebenso werden die notwendigen Verlegungen / Anpassungen des Saubaches nördlich der BAB A3 und des Mühlbaches beurteilt.

Fließgewässerdurchlässe unter der BAB A 3 werden vorab neben dem vorhandenen Durchlass neu erstellt und Vernetzungsstrukturen durch Aufweitung und Verbesserung der Vernetzungssituation an den vorhandenen Durchlässen zum Teil verbessert, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Gewässer zu erwarten sind. Die Konfliktintensität wird insoweit mit gering bewertet.

- Grundwasser

Baubedingte und anlagebedingte Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sind gering und beschränken sich kleinräumig auf die Erstellung von Fundamenten für Brückenbauwerke. Ebenso sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung zu erwarten, weil der zur Versickerung gelangende Niederschlagsanteil durch die geplante Maßnahme nicht wesentlich verändert wird.

Die Konfliktintensität hinsichtlich Eintragung von Schadstoffen in das Grundwasser werden als gering eingestuft, weil das anfallende Oberflächenwasser soweit möglich breiflächig über Bankette und Dammböschungen (belebter Oberboden) abgeleitet wird und ergänzend Versickerungs- und Verdunstungsmulden angelegt werden, so dass durch die Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten Schadstoffe zurückgehalten und gebunden werden. Außerdem werden drei Regenklärbecken im Bereich der Donaubrücke(n) und der Brücke über die Hengersberger Ohe angelegt. Durch diese Maßnahmen kann im Vergleich zum Ist-Zustand („Nullfall“) nicht nur eine erhebliche stoffliche Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers vermieden werden, sondern es ist eine Verbesserung zu erwarten, da auch der Reststoffeintrag verringert wird. Bezüglich des Risikos von außergewöhnlichen Einwirkungen auf das Grundwasser z. B. aufgrund von Unfällen ist mit Verbesserung des Verkehrsflusses eine Verringerung zu erwarten.

Die Konfliktintensität des Vorhabens für das Grundwasser wird als gering eingestuft.

- Retentionsraum / Hochwasserschutz

Der Ausbau führt zu keinen signifikanten Wasserspiegelanhebungen und der Retentionsraumverlust wird ausgeglichen, so dass die Konfliktintensität als gering eingestuft wird.

In der Gesamtheit werden die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser als mittel bis hoch eingestuft.

2.2.6 Schutzgut Luft und Klima

Umweltqualitätsziele u. a.:

EG-Richtlinien, § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG; Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und Bayerisches Klimaschutzgesetz

Fachrechtliche Standards u. a.:

TA-Luft, 39. BImSchV, EU-RL 96/62/EG

Schutzgut Luft und Klima lokal:

Das Straßenbauvorhaben liegt zwar im Bereich von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen (Donau-, Isarauen) und die BAB A 3 bildet ein Hindernis in Teilbereichen für den Kaltluftabfluss entlang der Donau bzw. zur Donau, jedoch sind mögliche Wirkungen des Vorhabens auf Kaltluftentstehungsgebiete sowie die Kaltluftbahnen als gering anzunehmen, weil sich die Einwirkungen auf den direkten Randbereich der bestehenden, auf einem Damm geführten Autobahn beschränken, die bestehende Dammlage nicht relevant verändert wird und beiderseits des Autobahndammes ein Kaltluftabfluss gut möglich ist. Angesichts der Vorbelastungen durch die bestehende Autobahn A 3, des sehr breiten Durchlasses im Zuge der Donaubrücke sowie der Brücke über die Hengersberger Ohe, der großen verbleibenden Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete im Umfeld und der Aufwertung von rd. 24 ha Ausgleichsflächen im nahen und weiteren Umfeld des Vorhabens sind relevante, maßnahmenbedingte negative Auswirkungen nicht zu erwarten.

Da sich das Verkehrsaufkommen zwar aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme erhöht, aber vorhabenbedingt nicht wesentlich verändert, der Verkehrsfluss verbessert werden soll und sich dadurch und durch den technischen Fortschritt der Schadstoffausstoß des Verkehrs dauerhaft weiter reduzieren wird, sind keine wesentlichen nachteiligen maßnahmenbedingten Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen gegeben.

Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima (lokal) werden deshalb als gering bis mittel eingestuft.

Globales Klima:

Die projektbezogene Verkehrszunahme ist gering. Sie entsteht vor allem deshalb, weil der Fernverkehr bei Stauungen auf der BAB A 3 nicht mehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen wird. Die vorhabenbedingten Auswirkungen hinsichtlich des Sektors Verkehr sind insoweit mit gering bis mittel zu beurteilen. Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Industrie sind vorhanden. Die im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens entstehenden Emissionen fallen aber nur in einem gewissen Zeitraum an. Die Umweltauswirkungen werden als gering bis mittel eingestuft. Der Inanspruchnahme von für den Klimaschutz bedeutenden Biotopen und Böden (18,45 ha) stehen klimarelevante Kompensationsmaßnahmen von 23,71 ha zuzüglich einer Fläche von 15,61 ha für Gestaltungsmaßnahmen gegenüber. Die Auswirkungen werden deshalb mit gering bewertet.

In der Gesamtheit wird die Konfliktintensität des Vorhabens auf das Schutzgut Luft und Klima als gering bis mittel eingestuft.

2.2.7 Schutzgut Landschaftsbild

Umweltqualitätsziele u. a.:

§ 1 Abs. 4 und §§ 29 sowie 59 BNatSchG, BayNatSchG

Fachrechtliche Standards u. a.:

LEP Bayern

Zur Einbindung der Autobahn und der begleitenden Brückenbauten sowie der Lärmschutzwände in die Landschaft, zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Verlust der Gehölze auf den Dammböschungen in der Bauphase sowie zur Gestaltung der Autobahntrasse mit den Nebenanlagen sind geeignete landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen mit Entwicklung von Wiesen, Gehölzen, wechselfeuchten Mulden, Einzelbaumpflanzungen etc. vorgesehen. Diese beinhalten eine landschaftsgerechte Bepflanzung des Streckenabschnitts sowie eine optische und gestalterische Abschirmung nach außen. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild ist auch zu berücksichtigen, dass die auf einem weithin sichtbaren Damm verlaufende Trasse der bestehenden BAB A 3 das Landschaftsbild bereits besteht. Durch die Verbreiterung des Querschnittes der Autobahn wird die Präsenz der Autobahn nur etwas verstärkt.

Bezüglich des Ersatzes des vorhandenen Pylons mit Veränderung des Landschaftsbildes durch die Gestaltung der Donaubrücke mit zwei Pylonen mit deutlich mehr Seilverbindungen ist davon auszugehen, dass dies visuell als „anders“, aber qualitativ weder vor- noch nachteilig wahrgenommen wird. Die Wirkungen als Wahrzeichen und Orientierungspunkt werden infolge der Höhe des Bauwerks weiterhin gleichartig vorhanden sein.

In der Gesamtheit wird die Konfliktintensität des Vorhabens für das Schutzgut Landschaftsbild deshalb als gering bis mittel beurteilt.

2.2.8 Schutzgut kulturelles Erbe

Umweltqualitätsziele:

DSchG, BBodSchG

Auswirkungen auf Baudenkmäler sind nicht zu erwarten, so dass die Konfliktintensität des Vorhabens für das Schutzgut kulturelles Erbe als gering eingestuft wird.

Soweit archäologische Untersuchungen die Existenz der im Untersuchungsraum vermuteten Bodendenkmäler (Inv.Nrn. V-2-7143-0028, V-2-7143-0039) bestätigen, können die Beeinträchtigungen erheblich sein.

Mit dem bestandnahen Ausbau und zum Teil symmetrischen Ausbau beschränken sich die Auswirkung auf den Bereich der bestehenden Bundesautobahn, so dass die landwirtschaftliche Nutzung als wesentlicher Teil der Kulturlandschaft nur relativ geringfügig betroffen ist. Als Ausgleichsflächen ist im Donauvorland flussabwärts die Entwicklung artenreicher Extensivwiesen auf größeren Flächen (rd. 16 ha) geplant. Diese tragen zum Erhalt der ehemals weit verbreiteten extensiven Wiesennutzung als wichtigem Bestandteil der Kulturlandschaft bei.

2.2.9 Schutzgut Sonstige Sachgüter

- Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Konflikintensität hinsichtlich des Sachgutes Ver- und Entsorgungsanlagen wird als gering bis mittel eingestuft, weil die notwendigen Anpassungen und Verlegungen mit verhältnismäßigen Mitteln durchgeführt werden können.

- Landwirtschaft und Agrarstruktur

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft können in Bezug auf den Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen (auch für die Ausweisung von Ausgleichsflächen gehen zu einem geringen Teil Flächen zur Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion verloren) für die einzelnen betroffenen Betriebe grundsätzlich als hoch bis sehr hoch angenommen werden. Da die betroffenen Grundstücke durch den bestandsnahen Ausbau größtenteils im Bereich der bestehenden BAB A 3 liegen, auf eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme geachtet, bezüglich Ausgleichsflächen kein Entzug relevanter land- oder forstwirtschaftlicher Flächen vorgesehen ist (ein wesentlicher Teil der Flächen für Kompensationsmaßnahmen befindet sich in Eigentum der öffentlichen Hand), vorübergehend in Anspruch genommene Flächen rekultiviert werden und eine Neuzerschneidung von Grundstücken vermieden wurde, wird die Konflikintensität als mittel beurteilt.

Das nachgeordnete Wegenetz wird angepasst, so dass keine unverhältnismäßigen Umwege entstehen. Die Auswirkungen auf den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr werden deshalb mit gering beurteilt.

In der Gesamtheit wird die Konflikintensität des Vorhabens für das Schutzgut Landwirtschaft als gering bis mittel beurteilt.

2.2.10 Wechselwirkung der Schutzgüter

Der Einfluss der Umweltauswirkungen durch hier relevante Wechselwirkungen wurde bei den jeweiligen Schutzgütern behandelt und bewertet.

Die (zusätzliche) Konflikintensität durch Wechselwirkungen der Schutzgüter wird mit gering bewertet, weil mit Vermeidungs- Schutz- und Kompensationsmaßnahmen keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

2.2.11 Kumulierende Vorhaben

Im Zuge der FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die FFH-Gebiete 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-302 „Isarmündung“ sowie die SPA-Gebiete 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-402 „Isarmündung“ wurden alle für diese Gebiete relevanten Projekte (bereits umgesetzte sowie in Planung befindliche) ermittelt:

- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing-Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf-Vilshofen (in Planfeststellung)
- Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen – Vorlandmanagement zur Wiederherstellung und Erhaltung der Hochwassersicherheit
- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing-Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing-Deggendorf (im Bau)

- HWS-Maßnahme Thundorf / Aicha (im Bau)
- Ortsumgehung Plattling, St 2124 (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Stögermühlbach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Fischerdorf (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Niederalteich (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Schöpfwerk Saubach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Kläranlage Straubing (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Natternberg (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Hofkirchen (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Pleinting (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Schwarzach (fertig gestellt)
- Vorlandmanagement Donau
- HWS-Maßnahme Hermannsdorf/Ainbrach (fertig gestellt)
- HWS-Öbling (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Winzer (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Deggendorf West (fertig gestellt)
- Ortsumfahrung Vilshofen (im Bau)
- Bootshafen Vilshofen (fertiggestellt)

Kumulative Beeinträchtigungen im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben wurden bei der Prüfung nicht festgestellt.

2.3 Ergebnis

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg verursacht trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen noch Konflikte mit unterschiedlicher Intensität für die Schutzgüter:

Beim Schutzgut Mensch sind die Umweltauswirkungen entsprechend o. g. Kriterien hinsichtlich Verkehrslärm zwar zum Teil noch mit sehr hoch zu bewerten. Maßnahmenbedingt ist aber von einer Verbesserung auszugehen. U. a. deshalb ist die Konfliktbelastung beim Schutzgut Mensch als mittel beurteilt.

Zunächst sind grundsätzlich hohe bzw. zum Teil sehr hohe Konfliktintensitäten beim Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt anzunehmen. Insbesondere im Bereich der Donauquerung ergeben sich dauerhafte Verluste wertbestimmender Biotope und für die FFH-Lebensräume 3150 (Natürliche eutrophe Seen) und 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe) sind erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Umweltauswirkungen haben Kompensationsmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 mit Neuanlage und Entwicklung der entsprechenden Lebensräume zur Folge. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden außer beim Gelbspötter nicht einschlägig. Höchstvorsorglich wird hier von einem erheblichen Konflikt ausgegangen und eine Ausgleichsmaßnahme entwickelt, so dass langfristig keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population zu erwarten ist. Hohe bis sehr hohe Auswirkungen sind beim Schutzgut kulturelles Erbe nicht auszuschließen, wenn archäologische Untersuchungen die Existenz der im Untersuchungsraum vermuteten Bodendenkmäler bestätigen.

Bei den Schutzgütern Wasser (insb. Gewässerverlegungen) und Fläche sowie Boden (insb. Versiegelung) sind mittlere bis hohe Umweltauswirkungen anzunehmen und mit geringen bis mittleren Konfliktintensitäten ist beim Schutzgut Landschaftsbild (Lärmschutzwände, Verbreiterung), beim Schutzgut Luft und

Klima und beim Schutzgut Sonstige Sachgüter (Anpassung von Ver- bzw. Entsorgungsleitungen, Grundverlust) zu rechnen.
Im Übrigen ist von geringen Konfliktintensitäten auszugehen.

Insgesamt sind die Auswirkungen nach Maßgabe der Fachgesetze aber zulässig und ausgleichbar bzw. kompensierbar, so dass dem Vorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Die Berücksichtigung der Umweltauswirkungen erfolgt unter C 3.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Abschnittsbildung

Der Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, damit die Maßnahmen überschaubar bleiben, wobei jeder Abschnitt selbst verkehrswirksam ist. Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572). Der hier betrachtete Abschnitt Ausbau der A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg orientiert sich am Bestand. Von Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 5+500 ist ein einseitiger Ausbau mit neuer Fahrbahn südlich der bestehenden Fahrbahn geplant und ab ca. Bau-km 5+500 ist ein symmetrischer Ausbau geplant.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch den hier beantragten Abschnitt zwischen Deggendorf und Hengersberg nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten. Maßgebliche Zwangswirkungen auf andere Abschnitte der Bundesautobahn A 3 löst die beantragte Baumaßnahme nicht aus.

Planungsvarianten, die die Abschnittsbildung in Frage stellen, liegen nicht vor.

3.3 Planrechtfertigung, Planungsziel

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die Bundesautobahn A 3 ist eine der wichtigsten Autobahnen Deutschlands. Sie hat eine Gesamtlänge von rund 770 km. Als Teil des internationalen Europastraßennetzes hat diese Verkehrsader eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Metropolregionen und ist daher der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinentale Verbindung) zuzuordnen. Sie genügt im Bereich der Planfeststellung den Anforderungen dieser Funktion nicht, weil der vorhandene 4-streifige Querschnitt sowohl bereits beim heutigen Verkehr als auch angesichts künftiger Verkehrsprognosen überlastet ist. 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 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. Mit dem

Ausbau reduziert sich die Staugefahr und erhöht sich die Verkehrssicherheit. Auch die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen verringern sich, weil 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 fliegende 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.

Die DTV2017 betrug zwischen dem AK DEG und der AS Hengersberg 58.700 Kfz/24h bei ca. 19,8 % Schwerverkehr (11635 Fz/24h). Die Strecke weist damit gerade noch eine Verkehrsqualität D auf, d. h. der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Auch der Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 – Einfahrt BAB A 92 weist die Qualitätsstufe im Verkehrsablaufs (QSV) D auf. Die Qualitätsstufe des Einfädelungsbereiches der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 – Einfahrt BAB A 3 in Richtung Passau ergibt sich zu E, d. h. es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich zwischen Stabilität und Instabilität. Im Prognosejahr 2035 wird im betrachteten Abschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg von einer DTV von 63.900 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 26,9 % ausgegangen. Damit würde sich eine Verkehrsqualität (QSV) in Richtung Nürnberg von gerade noch D und in Richtung Passau von E ergeben. Für den Ausfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 3 – Einfahrt BAB A 92 ergäbe sich gerade noch die Qualitätsstufe E, für den Einfädelungsbereich der Verbindungsrampe Ausfahrt BAB A 92 – BAB A 3 die Qualitätsstufe F (Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet).

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. Durch die wesentliche Verbesserung der Verkehrsqualität wird auch die Verkehrssicherheit erhöht. Zwar sind auf der freien Strecke keine signifikanten Sicherheitsdefizite erkennbar, aber die Auswertungen der Unfälle im Bereich der Einfahrt BAB A 92 Richtung Passau zeigen einen Unfallhäufungspunkt und im Bereich der Ausfahrt BAB A 92 aus Richtung Passau eine Unfallhäufung.

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg in den **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen** (gemäß der Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedarfes nach Maßgabe dieses Bedarfsplanes fest.

Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

Die gesetzgeberische Entscheidung bezieht sich auf den Verkehrsbedarf, beinhaltet jedoch keine Festlegung der Realisierungsvariante. Die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan nicht vorweggenommen. Es sind alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Der Verkehrsbedarf stellt nur einen unter vielen Belangen dar, die bei einer Straßenplanung zu berücksichtigen sind. Ob er sich in der Gesamtabwägung durchsetzt, hängt von seinem Gewicht und von der Bedeutung der Belange ab, die gegen das Vorhaben sprechen.

Soweit die Notwendigkeit des Ausbaus der A 3 im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um generelle Fragen des Straßenbaus, also um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen jedoch den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann also keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden oder der Bedarfsplan unbeachtet bleiben.

Das Vorhaben, das im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist, dient dem Gemeinwohl und ist objektiv notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planorders). Die für den Ausbau der BAB A 3 sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf private Belange – insbesondere die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird auch näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Vom **Bund Naturschutz in Bayern e. V.** (Schreiben vom 25.07.2022) wird das Bauvorhaben aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes abgelehnt:

- Klima- und umweltfreundliche Verkehrsträger sollten stattdessen ausgebaut und genutzt werden.
- Die schlechte Klimabilanz des Sektors Verkehr läge an der einseitigen und überzogenen Ausrichtung der Investitionen auf den besonders klimaschädlichen motorisierten Kfz- und Lkw-Individualverkehr. Die Treibhausgasemissionen lagen 2021 etwa mit etwa 3 Millionen Tonnen über der laut Klimaschutzgesetz für das Jahr 2021 zulässigen Jahresemissionsmenge.
- Das Bauvorhaben bedeute eine weitere Verstärkung der falschen verkehrspolitischen Richtung. Damit Deutschland treibhausgasneutral werde sei eine vollständig andere Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur und eine andere Ausrichtung der Verkehrspolitik (z. B. in Bezug auf Förderungen, Besteuerungen) erforderlich.
- Die durch das Bauvorhaben gebundenen Mittel sollten für Maßnahmen hin zu mehr Klimaverträglichkeit – auch im Verkehrsbereich, z. B. im Ausbau des ÖPNV wie auch im Ausbau der Rad-Infrastruktur – eingesetzt werden.
- Die weitgehend parallel verlaufende Bahntrasse Regensburg – Passau und deren Betrieb sollten ertüchtigt und zur lokalen Verteilung von Gütern („Hubs“) ausgebaut werden.

Der geforderte Verzicht auf das Bauvorhaben und die Einstellung des Verfahrens ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Die Notwendigkeit des Vorhabens ist nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei o. g. Einwendungen geht es vorrangig um Verkehrspolitik. Wie oben ausgeführt, dient das Planfeststellungsverfahren als gesetzlich geregeltes Verfahren der Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg). Innerhalb dieses Verfahrens können keine Grundsatzentscheidungen über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik oder Haushaltspolitik getroffen werden. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten. Mit der Aufnahme des Ausbaus der Bundesautobahn A 3 im plangegenständlichen Abschnitt in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf ist die Planrechtfertigung, auch im Hinblick auf Projektalternativen, normiert. Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen). Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (Ziel) und das Netz der Bundesfernstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (Grundsatz). Außerdem ist als Grundsatz festgeschrieben, dass bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen soll. Das Vorhaben steht insoweit in Einklang mit den Entwicklungszielen.

Gemäß dem Ziel B X 3.1 des Regionalplanes Donau-Wald soll die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz verbessert werden. „Dazu sollen die Fernstraßen, insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen Regensburg – Straubing – Passau (B 8) ... weiter ausgebaut werden.“ Der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A 3 im Streckenabschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg entspricht dieser Zielsetzung.

3.4.2 Planungsvarianten (siehe auch Unterlage 1, Erläuterungsbericht)

Nullvariante:

Bei der Nullvariante würde das bestehende Straßennetz mit der vorhandenen Straße ohne oder nur mit geringen baulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen beibehalten werden.

Die Nullvariante wird ausgeschieden, weil mit ihr die vorhandenen und zu erwartenden unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben wäre nicht vertretbar, da die Funktion der Bundesautobahn und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind. Die Planungsziele, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Verkehrsbelastung sicher zu bewältigen und die Verkehrsqualität zu verbessern, könnten ohne den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg nicht erreicht werden. Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch verkehrslenkende Maßnahmen oder geringe baulichen Maßnahmen zu erreichen, werden nicht gesehen.

Im Verfahren haben sich keine Gesichtspunkte ergeben, die zu einem Verzicht auf eine bauliche Lösung veranlassen könnten.

Der Forderung des **Bund Naturschutzes** (Schreiben vom 25.07.2022), unter Beibehaltung der vier Fahrstreifen, Lärmschutzmaßnahmen mindestens wie für den 6-streifigen Ausbau beantragt und die Durchlassbauwerke im Rahmen einer Sanierung der A 3 ähnlich den beantragten Planfeststellungsunterlagen herzustellen sowie die Qualität des Verkehrs und die Unfallgefährdung durch die Begrenzung der Fahrgeschwindigkeiten auf 120 km/h oder 100 km/h zu verbessern, kann nicht nachgekommen werden. Als Alternative kommen nur Vorhabenvarianten in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele verwirklichen lassen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen würden zwar verschiedene Auswirkungen wie z. B. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, Beeinträchtigungen von Schutzgebieten und Biotopen, die Neuversiegelung und der Flächenverbrauch geringer ausfallen, das Planungsziel aber nicht erreicht. Das Vermeidungsgebot nach BNatSchG verlangt nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Großräumige(re) Varianten:

Großräumige(re), funktionsgerechte Varianten mit völlig neuer Linienführung drängen sich hier nicht auf. Deren Nachteile wären nicht vertretbar, denn hierzu müssten Natur und Landschaft in außergewöhnlich starkem Maße beeinträchtigt werden und die Durchschneidungen wären größer. Sie kommen auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage und weil der verfügbare Raum zwischen der Donau im Süden und den Vorläufern des Bayerischen Waldes im Norden sowie der sehr dichten Besiedlung der Donauebene zwischen Deggendorf und Hengersberg sehr stark eingeengt ist. Sie wurden im Verfahren auch nicht geltend gemacht. Für den notwendigen Ausbau der bestehenden Autobahn A 3 bietet sich die Erweiterung im Bereich der bestehenden Trasse an.

3.4.2.1 Beschreibung der Ausbauvarianten

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten, den geplanten 6-streifigen Ausbau zu verwirklichen:

- Beidseitiger / symmetrischen Ausbau
Beim symmetrischen Ausbau wird die Bestandsachse beibehalten und die ergänzenden Fahr- und Standstreifen außen an die bestehende Fahrbahn angebaut. Die Lage und Höhe der Trasse müssen weitgehend beibehalten werden. Der Flächenbedarf kann bei dieser Ausbauvariante möglichst gering gehalten werden.
- Einseitiger / asymmetrischen Ausbau
Beim asymmetrischen Ausbau wird neben der bestehenden Autobahn eine neue Fahrbahn erstellt. Nach Fertigstellung kann der gesamte Verkehr auf die neue Fahrbahn umgeleitet werden und der bestehende Autobahnquerschnitt zur zweiten Fahrbahn umgebaut werden. Der asymmetrische Ausbau hat Vorteile im Bauablauf, weil nur zwei Bauphasen nötig sind und damit der Verkehr weniger beeinträchtigt wird und die Bauzeit in der Regel kürzer ist.

Kombinationen der Ausbauarten innerhalb des Bauabschnittes sind möglich und wurden gewählt (siehe C 3.4.2.3). Ein häufiger Wechsel zwischen den Ausbauarten sollte aber aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des Baubetriebes grundsätzlich vermieden werden.

Nachfolgend genannte Varianten wurden näher untersucht.

3.4.2.1.1 Symmetrischer Ausbau (Variante 1)

Bei der Variante 1 würde die Achse zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg beibehalten werden und die beiden äußeren Fahrbahnränder jeweils um etwa 3,0 m verbreitert.

3.4.2.1.2 Asymmetrischer Ausbau nach Norden (Variante 2)

Bei der Variante 2 würde eine neue Fahrbahn nördlich der bestehenden Fahrbahn in einem Mindestabstand von 4,0 m zum Fahrbahnrand gebaut. Im Bereich der Donauquerung müsste dieser Abstand auf 12 m verbreitert werden, da die neuen Überbauten neben dem bestehenden Überbau gebaut und die neuen Pfeiler berücksichtigt werden müssen.

3.4.2.1.3 Asymmetrischer Ausbau nach Süden (Variante 3)

Bei der Variante 3 würde eine neue Fahrbahn südlich der bestehenden Fahrbahn in einem Mindestabstand von 4,0 m zum Fahrbahnrand gebaut. Im Bereich der Donauquerung müsste dieser Abstand auf 12 m verbreitert werden, da die neuen Überbauten neben dem bestehenden Überbau gebaut und die neuen Pfeiler berücksichtigt werden müssen.

3.4.2.2 Bewertung und Vergleich der Ausbauvarianten

Symmetrischer Ausbau (Variante 1)

Im Bereich der Donauquerung werden beide Fahrbahnen der BAB A 3 im Bestand auf einem Überbau geführt. Weil dieser statisch nicht ertüchtigt werden kann, scheidet hier die „klassische“ symmetrische Verbreiterung aus. Es müsste deshalb ein neuer Überbau neben dem vorhandenen errichtet und anschließend eingeschoben werden. Dies würde erhebliche Mehrkosten und erhebliche Verkehrsbehinderungen verursachen. Bei einer Vollsperrung der BAB A 3 müsste der komplette Verkehr der Autobahn auf das nachgeordnete Wegenetz umgeleitet werden.

Die in der Bauphase gestörten bzw. zerstörten Lebensräume (FFH) könnten bei der Variante 1 nach Abschluss der Baumaßnahme zwar an der gleichen Stelle wieder neu entwickelt werden, so dass sich dauerhaft die geringsten Eingriffe / Beeinträchtigungen für die FFH-Lebensräume 3150, 6510, 3260, 91E0* und 91F0 ergeben würden. Erhebliche Eingriffe würde sie aber auch für die Lebensraumtypen 3150, 3260 und voraussichtlich auch für den prioritären Lebensraumtyp 91 E0* verursachen.

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.

Asymmetrischer Ausbau nach Norden (Variante 2)

Im Bereich der Donauquerung hätte eine Verschiebung der Autobahntrasse in Richtung Norden erhebliche Eingriffe in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf zur Folge. Die geschätzten Mehrkosten belaufen sich für die flächenbezogene Kompensation (Ankäufe, Pachten und Wertminderungen), für infrastrukturelle Maßnahmen (Gleis, Kaimauer, Hallenabbruch und -neubau) und für operativ anfallende Kosten (Umzugskosten und Wegkostenerhöhung) auf mindestens 20 bis 25 Millionen Euro.

Des Weiteren ist zu bedenken, dass sich im Hafen Deggendorf Betriebe angesiedelt haben, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird (u. a. der Ölhafen mit dazugehörigen Tank- und Gleisanlagen in direkter Nähe zur Donaubrücke). Das Heranrücken der stark befahrenen Bundesautobahn A 3 an den Hafen Deggendorf kann zu einem erhöhten Unfallrisiko bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen. Außerdem würde die BAB A 3 durch ein Verschieben der Autobahn in Richtung Norden näher an die Stadt Deggendorf heranrücken. Dies ist als Nachteil hinsichtlich Immissionsschutz – unter anderem für die Stadt Deggendorf – zu sehen.

Aus umweltplanerischer Sicht ist die Variante 2 im Vergleich zur Variante 3 die Lösung mit den geringeren Eingriffen, insbesondere in FFH-Lebensraumtypen, da diese auf der Nordseite der Brücke schmaler ausgebildet sind als auf der Südseite. Die Eingriffe in den prioritären LRT 91E0* würden in etwa der gleichen Größenordnung im Grenzbereich der Erheblichkeitsschwelle liegen; die Eingriffe in die weiteren Lebensraumtypen würden zum Teil deutlich geringer ausfallen.

Nach Abschätzung hätte die Variante 2 aber auch erhebliche Eingriffe in den LRT 3150 im FFH-Gebiet 7243-302 Isarmündung zur Folge.

Ab ca. Bau-km 5+500 ist eine Verbreiterung der BAB A 3 nach Norden grundsätzlich 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.

Asymmetrischer Ausbau nach Süden (Variante 3)

Durch ein Verschieben der Autobahn in Richtung Süden würde die BAB A 3 von der Stadt Deggendorf abrücken. Dies ist als Vorteil hinsichtlich Immissionsschutz – unter anderem für die Stadt Deggendorf – zu sehen.

Die Variante 3 ist die Lösung mit den gegenüber den Varianten 1 und 2 höheren Eingriffen in FFH-Lebensräume. 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 der FFH-LRT 3150, 3260, 6510, 91F0 und 91E0*, wobei die Beeinträchtigungen der LRT 3150 und 3260 über der Erheblichkeitsschwelle liegen. Durch die gewählte gegensätzliche Pfeilerstellung (Nordpfeiler auf dem Westufer und Südpfeiler auf dem Ostufer) kann der Eingriff in die FFH-Gebiete etwas verringert 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.

Ab ca. Bau-km 5+500 ist eine Verbreiterung der BAB A 3 nach Süden grundsätzlich 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 verschoben wird, muss die südliche Rampe der AS Hengersberg und damit auch die St 2125 neu gebaut werden.

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 zu beurteilen, weil sich durch das Heranrücken an den Hafen Deggendorf der Sicherheitsabstand zu Betrieben, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, reduziert.

Verkehrliche Beurteilung

Aufgrund der längeren Bauzeit und der Verkehrsbehinderungen beim Querverschub ist die Variante 1 ungünstiger zu beurteilen. Im Übrigen liegen keine entscheidungserheblichen Unterschiede vor.

Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (Straßenbautechnik)

Es liegen keine entscheidungserheblichen Unterschiede vor

Umweltverträglichkeit

Im Ergebnis der umweltfachlichen Variantenprüfung liegen die drei Varianten - bedingt durch ihre räumliche Nähe und den auf Teilstrecken identischen Trassenverlauf in einer ähnlichen Größenordnung der umweltfachlichen Konfliktintensität.

Beim Schutzgut Mensch ist die Variante 3 etwas günstiger zu beurteilen, weil der Abstand zur Bebauung bei Deggendorf am größten ist. Variante 2 liegt hier etwas ungünstiger.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen wird die Variante 1 am günstigsten beurteilt, gefolgt von Variante 2 und Variante 3. Variante 3 ist die Lösung mit den höheren Eingriffen in FFH-Lebensräume.

Beim Schutzgut Sachgüter ist die Variante 2 wegen der Eingriffe in den Hafen Deggendorf ungünstiger zu beurteilen.

Bei den übrigen Schutzgütern sind keine entscheidungserheblichen Unterschiede zu erwarten.

Wirtschaftlichkeit

Die Variante 3 ist hinsichtlich Wirtschaftlichkeit am günstigsten zu bewerten, gefolgt von der Variante 1 (Querverschub notwendig) und der Variante 2 (Eingriffe in den Hafen Deggendorf). Hinsichtlich Erhaltungs- und Unterhaltungskosten unterscheiden sich die Varianten nicht.

Zusammenfassende Bewertung

Im Ergebnis wird der symmetrische Ausbau (Variante 1) im Bereich zwischen Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+500 wegen der zu erwartenden erheblichen Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen bei einer ähnlichen Größenordnung der umweltfachlichen Konfliktintensität im Vergleich zur Variante 3 nicht als zielführend angesehen.

Die Nordvariante wird in diesem Bereich wegen der erheblichen Mehrkosten, des Heranrückens an Betriebe, die mit gefährlichen Stoffen umgehen und des Heranrückens an die Stadt Deggendorf (Immissionsschutz) bei einer ähnlichen Größenordnung der umweltfachlichen Konfliktintensität im Vergleich zur Variante 3 nicht als zumutbare Variante gesehen.

Da die bezüglich der Beeinträchtigung von FFH-Lebensräumen etwas günstigere Variante 2 Nord keine zumutbare Alternative darstellt und die Symmetrievariante 1 erhebliche Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen bei ähnlicher Beeinträchtigungswirkung auf FFH-Lebensräume mit sich bringt, wurde der Planung im Bereich der Donauquerung Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+500 die Variante 3 zu Grunde gelegt.

Ab ca. Bau-km 5+500 verursacht eine Verbreiterung der BAB A 3 nach Norden bzw. Süden durch den größeren Flächenverbrauch erhebliche Eingriffe im Bereich von ca. Bau-km 6+000 bis Bau-km 7+000 und in die Bebauung von Hengersberg. Außerdem muss die jeweils betroffene Rampe der Anschlussstelle

Hengersberg und damit auch die jeweils betroffene Staatsstraße neu gebaut werden, so dass eine Verschiebung der Bundesautobahn nach Norden oder Süden als nicht zielführend zu beurteilen ist.

3.4.2.3 Gewählte Linie (Plantrasse)

Der Plantrasse wird im Bereich zwischen Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 5+500 aus o. g. Gründen ein einseitiger Ausbau südlich der bestehenden Fahrbahn (Variante 3) zu Grunde gelegt. Damit kann die Brücke ohne erhebliche Verkehrsbehinderungen gebaut werden und in den Vorlandbereichen während der Bauzeit der Brücke in Teilbereichen naturschutzrechtliche Maßnahmen umgesetzt werden. Außerdem vergrößert sich der Abstand zum Hafen Deggendorf und zur Stadt Deggendorf.

Ab Bau-km 5+500 wird der Planung der symmetrische Ausbau (Variante 1) zugrunde gelegt, weil der Flächenbedarf und damit auch die Eingriffe in die Bebauung beidseits der A 3 im Bereich von Hengersberg minimiert werden können, die bestehende Bausubstanz der Bundesautobahn A 3 zum Teil weiterverwendet werden kann und die Rampen der Anschlussstelle Hengersberg sowie der Staatsstraßen 2126 und 2125 im Wesentlichen erhalten bleiben.

3.4.2.4 Brücke über die Donau (Vorlandbrücke und Strombrücke)

Die Zwangspunkte, die bei der Planung des Brückenbauwerkes berücksichtigt werden müssen sind die lichte Höhe zwischen dem hohen schiffbaren Wasserstand (Haut Niveau Navigable) und der Tragwerksunterkante, die sich hier im Endzustand bei ca. 10,0 bis 10,3 m ergibt und die Stützweite, die ohne Pfeiler in der Donau festgelegt werden muss. Außerdem sollen die neuen Pfeiler der Strombrücke und der Vorlandbrücke in Lage und Richtung an den Bestand angepasst werden, um die Abflusssituation bei Hochwasser nicht zu verschlechtern, so dass die statisch schwierige „große Schiefe“ der Brücke nicht geändert werden kann.

Die Zwangspunkte führen dazu, dass nachfolgende Varianten 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. Dies 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 auch zu einem größeren Flächenverlust beim FFH-Gebiet südlich der BAB A 3.

Bei der gewählten Bauweise als einhüftige Schrägseilbrücke (je Fahrbahn) kann der Abstand zwischen den Überbauten durch entsprechende Anordnung der Pylone auf 12 m reduziert werden, so dass der Flächenverlust beim angrenzenden FFH-Gebiet minimiert werden kann. Außerdem werden die Pylone 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.

3.4.2.5 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten und notwendigen Ziele, nämlich in diesem Bereich der Bundesautobahn A 3 gemäß den anerkannten Regeln der Technik eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit zu erreichen, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten auch durch die Planfeststellungsbehörde der Plantrasse der Vorzug gegeben. Sie beachtet den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, die Anforderungen hinsichtlich Raumordnung, die verkehrlichen Anforderungen, genügt dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, berücksichtigt die Interessen der Landwirtschaft und die Erfordernisse des Immissionsschutzes und beeinträchtigt die Belange des Umweltschutzes nicht unverträglich.

3.4.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientieren sich hierbei an den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen betroffenen Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

- Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die BAB A 3 ist gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der Kategoriengruppe AS (Autobahnen) und der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinentale Verbindung) zuzuordnen. Damit wurde 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.

- Verkehrsqualität

Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ergibt sich mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 eine Verkehrsqualität der Stufe D. Dies entspricht der Mindestqualität von Autobahnen, die beim Neu- und Ausbau erreicht werden soll. Die Autobahn ist insoweit (noch) ausreichend leistungsfähig bemessen.

- Verkehrssicherheit

Mit dem 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 der bestehenden Situation.

- Kreuzende Straßen und Wege / Verlegung von Straßen und Wegen

Die Brückenbauwerke der kreuzenden Straßen und Wege werden in Lage und Höhe angepasst. Größere Netzumgestaltungen sind nicht geplant.

- Linienführung im Lage- und Höhenplan

Folgende Zwangspunkte müssen bei der Trassierung berücksichtigt werden:

- Anschluss an die vorhandene Autobahn einschließlich des Autobahnkreuzes Deggendorf mit Ein- und Ausfahrampen
- Grundrisstrassierung der bestehenden BAB A 3
- vorhandene kreuzende Straßen und Wege einschließlich der Kreuzungsbauwerke
- Anschlussstelle Hengersberg (B 533)
- Donaubrücke (Vorland- und Strombrücke)
- vorhandene Gewässer (Donau, Donaualtwasser) und Gräben
- vorhandene Vorfluter für die Entwässerung
- vorhandene Bebauung und Flächennutzung
- Hafen Deggendorf
- Schallschutz für die angrenzende Bebauung
- geplante Hochwasserschutzanlagen
- Überflutungsgebiete der Donau
- Naturdenkmäler im Trassenumfeld
- Schutzgebiete und naturschutzfachliche Tabuflächen entlang der Strecke, im Bereich der Donau, der Isarmündung sowie des Donaualtwassers
- Anschluss an die bestehende Autobahn der BAB A 3 östlich der AS Hengersberg

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 derzeit gültigen Trassierungsrichtlinien (RAA). In nachfolgender Tabelle sind die Trassierungsparameter und deren Grenzwerte nach RAA 2008 aufgezeigt:

Trassierungsmerkmal	Grenzwert EKA 1A	Element
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 $R_1 \leq 1.500$ m)	$R_1 = 4.000$ m
Klothoidenmindestparameter	300 m	1.000 m

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 kreuzenden Straßen, Wege und Gewässer (Gräben) wurden ebenfalls bei Festlegung der Gradienten, auch unter Beachtung der Bauwerkserfordernisse, berücksichtigt.

In nachfolgender Tabelle sind die Trassierungsparameter und deren Grenzwerte nach RAA 2008 aufgezeigt:

Trassierungsmerkmal	Grenzwert EKA 1A	Element
Höchstlängsneigung	4 %	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

- Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Defizite in der räumlichen Linienführung liegen nicht vor. Die erforderlichen Haltesichtweiten für eine Geschwindigkeit von $v = 130$ km/h werden durchgängig eingehalten.

- Querschnitt

Die BAB A 3 erhält einen Regelquerschnitt RQ 36 für die Strecke. Die Bankette sind entsprechend der passiven Schutzeinrichtungen mit 1,8 m (im Bereich von Lärmschutzwänden 2,5 m) gewählt. Bei den Brückenbauwerken kommt der RQ 36 B zum Einsatz (RAA, Ausgabe 2008).

Die Querschnitte des nachgeordneten Wegenetzes werden in Anlehnung an den Bestand gestaltet (z. B. RQ 9 für Kreisstraßen nach RAL 2012).

- Straßenaufbau

Für die BAB A 3 ergibt sich nach RStO 12 die Belastungsklasse Bk 100, für die Rampen der Anschlussstelle Hengersberg die Belastungsklasse Bk 32, Für die

Kreisstraße DEG 46 die Belastungsklasse Bk 1,8 und für die Kreisstraße DEG 42 die Belastungsklasse Bk 1,0. Die öffentlichen Feld- und Waldwege werden entsprechend der Richtlinien für den ländlichen Wegebau (DWA-A 904) dimensioniert.

- Brückenbauwerke

12 Brückenbauwerke müssen vollständig erneuert werden. Sie werden nach den derzeit geltenden Richtlinien geplant und gebaut. Zur Verbesserung der Biotopvernetzung werden mehrerer Gewässerdurchlässe durch Bauwerke mit deutlich größeren Abmessungen ersetzt.

- Knotenpunkte

Autobahnkreuz Deggendorf:

Die Ausbildung der Einfahrtrampe auf die Hauptfahrbahn der BAB A 3 (Richtungsfahrbahn Nürnberg – Passau) von der BAB A 92 erfolgt nach RAA mit dem Einfahrttyp E 5-2 mit anschließender Fahrstreifenaddition (3 Fahrstreifen) Richtung Passau. Die Ausbildung der Einfahrtrampen im Rampensystem von der BAB A 92 erfolgt nach RAA mit dem Einfahrttyp ER 2.

Die Ausbildung der Ausfahrtrampe von der Hauptfahrbahn der BAB A 3 (Richtungsfahrbahn Passau – Nürnberg) ist in Anlehnung an den Ausfahrttyp A 4-2 vorgesehen. Die Ausbildung der Ausfahrtrampen im Rampensystem zur BAB A 92 erfolgt nach RAA in Anlehnung an den Ausfahrttyp AR 2.

Anschlussstelle Hengersberg:

Die bestehenden Rampenanlagen können beibehalten werden. Die Anschlussstelle erhält jeweils 250 m lange Ein- und Ausfahrtsstreifen auf der BAB A 3. Die Ein- und Ausfahrtrampen sowie die Ein- und Ausfädelungsstreifen werden an die geänderte Autobahn angepasst. Die Rampen werden gemäß RAA Ausgabe 2008 mit den Rampenquerschnitten Q 1 (1-streifig) und Q 3 (2-streifig) ausgebildet.

- Besondere Anlagen

Der Parkplatz Isarmündung wird zurückgebaut und rekultiviert. Die Parkplätze Griesweiher und Konsee werden als PWC-Anlagen (mit WC-Gebäude) ausgebaut. Sie werden um jeweils fünf zusätzliche LKW-Stellplätze ergänzt. Die Aus- und Einfahrtsbereiche werden entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) ausgeführt.

Im Ergebnis liegt eine schlüssige und nachvollziehbare Planung vor. Sie ist aus technischer Sicht ausgereift, die erforderlichen Elemente sind entsprechend den Anforderungen ausgewogen gewählt und nehmen auf die anderen Belange ausreichend Rücksicht.

3.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Klimaschutz / Bodenschutz

Bei der Planung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3 zwischen dem AK Degendorf und der AS Hengersberg wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann dem Immissionsschutz hier aber nicht stärker Rechnung getragen werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt ist.

Baustellenbedingte Immissionen, die die Anordnung von besonderen Schutzvorkehrungen verlangen, sind nicht zu erwarten (A 3.5).

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Bau- oder Betriebslärm oder durch Verkehrsgeräusche ohne Ausgleich verbleiben. Soweit nötig wird dies durch Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt. (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Schutz der Anlieger erfolgt beim Straßenbau nach einem vorgegebenen gestuften System.

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Optimierungsgebot

Zunächst ist das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG zu beachten. Nach dem dort normierten Trennungsgrundsatz ist bereits bei der Planung darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Einen generellen Vorrang des Immissionsschutzes vor anderen abwägungsrelevanten Belangen begründet das Optimierungsgebot nicht (Bayerischer Verwaltungsgeschichtshof, Urteil vom 29.06.2006, Az 25 N 99.3449, 25 N 01.2039, 25 N 01.2040, in juris).

3.4.4.1.2 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung

Sofern sich schädliche Lärmeinwirkungen durch Verkehrsanlagen nicht bereits auf der ersten Stufe vermeiden lassen, greift auf der zweiten Stufe der in § 41 Abs. 1 BImSchG normierte Grundsatz, wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Was als wesentliche Änderung im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen ist, wird durch die auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV - vom 12. Juni 1990, BGBl I S. 1036) abschließend konkretisiert. Eine wesentliche Änderung liegt danach vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV),

oder wenn

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - o um mindestens 3 Dezibel (A)
 - oder
 - o auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag
 - oder
 - o auf mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV),

oder wenn (außer in Gewerbegebieten)

- ein bereits vorhandener Beurteilungspegel von mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff von dem zu ändernden Verkehrsweg weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

Der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) liegt dann vor, wenn die Straße einen zusätzlichen Fahrstreifen in einem Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen (Anschlussstelle oder Knotenpunkt) mit dem übrigen Straßennetz erhält (BVerwG Urteil vom 23.11.2005, Az 9 A 28/04, in juris). Diese Regelung soll dem Umstand Rechnung tragen, dass die Schaffung eines zusätzlichen Fahrstreifens zwischen zwei Verknüpfungspunkten mit dem übrigen Straßennetz typischerweise auch zu mehr Verkehr führt.

Ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV setzt eine bauliche Änderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit der Straße steigert.

Immissionsgrenzwerte

Die jeweiligen Schädlichkeitsgrenzen werden durch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bestimmt. Dabei wird eine Einstufung betroffener Bebauung in Gebietskategorien und damit die Zuordnung zu Grenzwerten vorgenommen. Danach werden folgende Gebietskategorien unterschieden:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten und urbanen Gebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Enthält dieser keine mit den Schutzkategorien korrespondierenden Festsetzungen oder fehlt ein Bebauungsplan, so sind die vorhandenen Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach einer der vier Schutzkategorien zu beurteilen. Sonstige

in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bei einem erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) löst die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV Schutzansprüche nach § 41 BImSchG allerdings nur dann aus, wenn eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht hinzukommt.

Ermittlung der Beurteilungspegel

Die 16. BImSchV regelt für den Neu- und Ausbau von öffentlichen Straßen, dass auf Grundlage einer Prognoseverkehrsmenge der Straßenverkehrslärm berechnet wird.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-19 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Amtliche Begründung zu § 3 der 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89).

Nach § 6 der 16. BImSchV berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften der 16. BImSchV. Da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach Ablauf des 01.03.2021 gestellt worden ist, sind die Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV in der nach Ablauf des 28.02.2021 geltenden Fassung zu berechnen. In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel sind für Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 zu berechnen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV₂₀₃₅) berechnet.

Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

3.4.4.1.3 Lärmschutzmaßnahmen

Werden beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, bestehen nach § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte und gegebenenfalls auf aktiven und passiven Lärmschutz. Eingeschränkt wird dieser Grund-

satz gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG, wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen (wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle) außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei einem erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) löst die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV Schutzansprüche nach § 41 BImSchG allerdings nur dann aus, wenn eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht hinzukommt.

Ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG scheidet aus, weil diese Vorschrift durch die Bestimmungen der §§ 41 ff. BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung verdrängt wird. Dies gilt auch dann, wenn diese deshalb nicht anzuwenden sind, weil ihre tatbestandlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.

3.4.4.1.4 Ergebnis

Die Baumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Lage und sonstige Gestaltung der Erweiterung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die 16. BImSchV gilt für den Bau und die wesentliche Änderung einer Straße. Ein Neubau einer Straße ist nicht gegeben. Die plangegenständliche Baumaßnahme erstreckt sich nur auf einer schon vorhandenen Straße. Die bestehende Trasse wird auch nicht auf einer längeren Strecke verlassen. Es handelt sich um die Änderung einer bestehenden Straße. Die Änderung ist wesentlich, weil mit dem Bauvorhaben die Bundesautobahn A 3 um mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr zwischen Verknüpfungen (Autobahnkreuz Deggendorf und Anschlussstelle Hengersberg) erweitert wird. Die Änderung fällt insoweit in den Anwendungsbereich des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV.

Da Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, bestehen Ansprüche auf aktiven und passiven Lärmschutz.

Lärmschutzmaßnahmen sind wie folgt vorgesehen:

Als Fahrbahnbelag ist trotz der hohen LKW-Belastung der Einbau einer dünnen Asphaltdeckschicht im Heißeinbau (DSH-V 5) vorgesehen. Für Pkw kann damit ein Abzug von 2,8 dB(A) und für Lkw ein Abzug von 2,3 dB(A) in Ansatz gebracht werden. Das bedeutet, dass selbst ohne Lärmschutzwände, -wälle bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation eintreten würde, weil ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut wird.

Aktiver Lärmschutz ist wie folgt vorgesehen:

RV Nr.	Bezeichnung	Bau-km von - bis	Höhe über Gradiente [m]
01.2.001	Lärmschutzwand	0+064 – 0+216	2,0 – 4,5
01.2.002	Lärmschutzwand	0+216 – 1+583	6,0
02.2.006	Lärmschutzwand	1+583 – 1+633	5,5 – 3,5

RV Nr.	Bezeichnung	Bau-km von - bis	Höhe über Gradiente [m]
03.2.008	Lärmschutzwand	1+633 – 1+936	3,0
03.2.012	Lärmschutzwand auf der Donaubrücke	1+936 – 2+822	3,0
03.2.013	Lärmschutzwand mit -wand	2+822 – 3+246	4,5
04.2.015	Lärmschutzwand	3+246 – 3+769	4,0
- (siehe A 6.1)	Lärmschutzwand	3+769 – 4+251	3,0
05.2.018	Lärmschutzwand mit -wand	4+251 – 5+540	9,0
06.2.020	Lärmschutzwand	5+540 – 5+850	6,0
07.2.023	Lärmschutzwand	6+157 – 6+307	4,5
07.2.024	Lärmschutzwand	6+157 – 6+307	4,5
09.2.027	Lärmschutzwand	7+721 – 9+073	6,0
09.2.029	Lärmschutzwand	8+386 – 9+233	5,0
10.2.032	Lärmschutzwand	9+073 – 9+446	5,0
10.2.033	Lärmschutzwand	9+233 – 9+319	6,0
10.2.034	Lärmschutzwand	9+329 – 9+392	6,0
10.2.035	Lärmschutzwand	9+333 – 10+556	6,0
10.2.036	Lärmschutzwand	9+431 – 9+516	5,0
10.2.037	Lärmschutzwand	9+452 – 10+309	5,0
11.2.039	Lärmschutzwand	10+309 – 10+556	3,0

Bei der Planung von Lärmschutzwänden ist zu beachten, dass bei Lärmschutzwänden auf Bauwerken, deren Zugänglichkeit von außen oder unten nicht ohne weiteres gegeben ist, ab einer Höhe von über 5 m besondere, sehr kostenintensive Maßnahmen notwendig sind, um eine störungsfreie Prüfung nach DIN 1076 zu ermöglichen. Dies trifft auch auf Lärmschutzwände auf Dämmen mit einer Höhe von über 6 m zu. Außerdem können Lärmschutzwände mit einer Höhe von über 6 m nur sehr schwer in die Landschaft eingebunden werden. Lärmschutzwälle können in der Regel besser in die Landschaft integriert werden und können grundsätzlich günstiger als Lärmschutzwände hergestellt werden. Ab einer Höhe von 6 m ergibt sich aber ein erheblicher Grundbedarf.

Ergänzend zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht – soweit die Immissionsgrenzwerte laut Unterlage 17.1.2 überschritten sind – für eine Vielzahl von Immissionsorten dem Grunde nach (24. BImSchV, VLärmSchR97) Anspruch auf Erstattung für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen (Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht). Ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind, ist vor Baubeginn durch den Vorhabenträger zu prüfen. Möglichkeiten, diese Gebäude mit verhältnismäßigem technischen und wirtschaftlichem Aufwand aktiv vor Lärm zu schützen werden nicht gesehen.

Dies betrifft die Immissionsorte mit den Nummern (Planunterlage 17.1.2):

Fischerdorf:

F 001 bis F 003, 005, 007 bis 011, 013 bis 015, 016, 018, 019, 021 bis 026, 039, 041 bis 044, 074 bis 082, 098 bis 101, 103, 104, 106, 107, 203, 205, 206

Deggenau:

DA 003 bis DA 010

Halbmeile:
HM 003, HM 004

Burgstall:
B 002, 013 bis 016, 022 bis 025, 034 bis 050, 058 bis 062

Hengersberg Nord:
H 001 bis H 013, 013a, 014 bis 021, 024, 025, 028, 029, 031, 036, 039 bis 042, 044, 073, 088, 088a, 089 bis 100 (einschließlich Fritz-Eberle-Straße 14), 107 bis 110, 124, 127, 128, 130 bis 134, 143, 301, 303 bis 305, 307 bis 347, 350, 351, 353 bis 359, 363, 409, 416, 417, 419, 422, 423 bis 426, 428 bis 434, 436 bis 443, 445 bis 453, 455 bis 431, 478 bis 481, 483, 485, 487 bis 496, 499 bis 508, 510 bis 525, 527, 530 bis 535, 537, 539, 608, 613 bis 615

Niederalteich:
N 001 bis N 017, 019 bis 032, 034 bis 062, 065, 067 bis 099, 101, 114, 118 bis 120, 124. 126. 127. 128. 138. 143. 144. 147. 151. 157 bis 159, 162 bis 165, 174 bis 177, 184, 189, 190

Altenufer:
A 002 bis A 016

Auf die Unterlagen 7 und 17 wird Bezug genommen. Die Ergebnisse der Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz stichprobenweise überprüft und bestätigt.

Der Stellungnahme des **Bayerisches Landesamtes für Umwelt** (Schreiben vom 20.07.2022) – *die Lücke des geplanten aktiven Lärmschutzes zwischen Bau-km 3+769 bis Bau-km 4+251 sollte geschlossen werden* – wird der Vorhabenträger nachkommen, indem in diesem Bereich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über der Gradiante hergestellt wird. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Ein Lückenschluss beim aktiven Lärmschutz zwischen Bau-km 5+850 und 6+157 kann nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept werden die Grenzwerte nach der 16. BImSchV an allen Wohnanwesen für Seebach sowohl am Tag als auch in der Nacht nicht überschritten. Hinzu kommt, dass mit Baumaßnahmen in diesem Bereich in das bestehende FFH-Gebiet (7142-301, Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen) eingegriffen würde.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Verlängerung des aktiven Lärmschutzes bei Niederalteich (Bau-km 7+720 bis zur Kreisstraße DEG 42) sieht der Vorhabenträger aufgrund fehlender Anspruchsgrundlagen keine Möglichkeit, Aufwendungen für zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zu übernehmen. Mit der geplanten Lärmschutzwand werden an allen Wohngebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV bis Bau-km 8+100 eingehalten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation an. Die Verlängerung und damit Verbesserung des aktiven Lärmschutzes in diesem Bereich wäre mit erheblichem Aufwand verbunden und wird als unverhältnismäßig zum Schutzzweck beurteilt.

Auch zu der vorgeschlagenen Verlängerung der Lärmschutzwand bei Hengersberg von Bau-km 10+556 bis Bau-km 10+959 kann der Vorhabenträger nicht

verpflichtet werden. Der Vorhabenträger hat die Verlängerung untersucht und in seiner Stellungnahme dargestellt, dass sie keine spürbare Verbesserung für die Wohnbebauung von Hengersberg bringen würde, weil die abschirmende Wirkung bereits mit dem Damm im Zuge der kreuzenden Industriestraße erreicht wird.

Für die Straßenoberfläche wird ein lärmindernder Belag (DSH-V 5) verwendet, der den Anforderungen eines Straßendeckschichtkorrekturwertes $D_{SD,SDT,FzG(v)}$ von -2,8 dB(A) für Pkw und -2,3 dB(A) für Lkw gemäß Tabelle 4a zu Ziffer 3.3.5 der RLS-19 entspricht. Der Vorhabenträger hat auch überprüft, ob zur weiteren Verbesserung auch offenporige Asphaltbeläge verwendet werden können. Er führt dazu aus, dass *offenporige Asphaltbeläge nur in Ausnahmefällen eingeplant werden sollen, wenn dadurch Lärmschutzanlagen mit unvertretbaren Höhen vermieden werden können. Die Beläge müssen im gesamten Ausbauabschnitt einheitlich angewandt werden, führen zu einem wesentlich höheren Aufwand im Unterhalt und haben auch eine kürzere Lebensdauer. Dies führt dazu, dass bei diesen Belägen die Kosten in keinem Verhältnis zum Schutzzweck stehen.* Auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird hier unter Berücksichtigung, dass als erste (mit Mehrkosten verbundene) Lärmschutzmaßnahme ein lärmindernder Fahrbahnbelag (DSH-V 5) verwendet wird, mit dem gegenüber dem Ist-Zustand eine Verbesserung in allen Gebieten erreicht wird (Planunterlage 1, Seite 82) und dass in verschiedenen Bebauungsplänen passiver Lärmschutz festgelegt wurde und folglich bereits umgesetzt sein müsste, die Verwendung von offenporigem Asphalt – aus wirtschaftlichen Gründen und im Hinblick auf die Notwendigkeit der dauerhaften Gewährleistung der Eigenschaften dieses Belages – als nicht zielführend gesehen.

Die Zusage des Vorhabenträgers, die Lärmschutzwände und –wälle im Verhältnis 1 : 8 auslaufen zu lassen, wenn dies rechtlich zulässig ist, ist in A 6.1.4 festgehalten. Im Verfahren wurde die Anpassung der LS-Wände und –wälle als zusätzliche Verringerung der Belastung der menschlichen Gesundheit und der Erholungsfunktion der Landschaft erkannt und insoweit als sinnvoll erachtet. Der Vorhabenträger hat insoweit auskömmlich geplant und weitere Zusagen (s. A.6.1.4) gemacht.

Sollen Baulängen von LS-Wällen- oder -Wänden über die hier festgelegten Mindestlängen hinaus errichtet werden, so wird dies von Seiten der Planfeststellungsbehörde als positiv beurteilt. Das unbedingt gesetzlich Notwendige ist eingeplant, jedoch sind bei etlichen Siedlungen die Lärmbelastungen noch abwägungsrelevant. Können aufgrund freiwilliger Grundabtretungen und ohne wasserrechtliche oder naturschutzrechtliche Vernetzungsbeziehungen zu schädigen, Verlängerungen erreicht werden, wobei jedoch bautechnische Erhöhungen in Bezug auf das Landschaftsbild hierunter nicht zu fassen sind, so wäre deren Feststellung schon heute möglich, jedoch nicht um den Preis eines hoheitlichen Eigentumseingriffs.

3.4.4.2 Schadstoffbelastung, Luftreinhaltung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 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).

Konkretisiert wird die Rechtslage zur Luftschadstoffproblematik durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). 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.

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass Stickstoffdioxide (NO₂) und Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung von Anliegern an Straßen maßgebend sind.

Zur Beurteilung der Luftschadstoffe hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit ARS Nr. 29/2012 die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ herausgegeben. Eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach der RLuS 2012 ist nur bis zu einer Entfernung von bis zu 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zulässig. Bei größeren Abständen zur nächstgelegenen Wohnbebauung, wird nach der RLuS 2012 davon ausgegangen, dass sich die vorhandene Grundbelastung nicht erhöht.

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg dient der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, jedoch nicht der Schaffung eines signifikanten zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Nach dem Ausbau ist der Abschnitt wieder ausreichend leistungsfähig, reduziert sich die Staugefahr und erhöht sich die Verkehrssicherheit. Die Verkehrszunahme von rd. 9 % bezogen auf den DTV ergibt sich im Wesentlichen aus der allgemeinen Verkehrszunahme im Prognosezeitraum. Die projektbezogene Verkehrszunahme ergibt sich vor allem daraus, dass der Fernverkehr bei Stauungen auf der BAB A 3 nicht mehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen wird. Da durch den Ausbau kein wesentlich neuer, zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, ist eine signifikante Verschlechterung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung für die nächstgelegene Wohnbebauung sowohl bei den Langzeitwirkungen als auch bei den Kurzzeitwirkungen nicht zu befürchten.

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, etwa über die Nahrung, gefährdet. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zu Schadstoffbelastungen sind keine gesundheitsschädigenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Zu dieser Prognose werden vom Vorhabenträger nachvollziehbar und plausibel die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) herangezogen (Planunterlage 17.2).

3.4.4.3 Klimaschutz

Entscheidungserhebliche kleinklimatische Änderungen sind nicht zu erwarten. Das Straßenbauvorhaben liegt zwar im Bereich von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen (Donau-, Isarauen) und die BAB A 3 bildet ein Hindernis in Teilbereichen für den Kaltluftabfluss entlang der Donau bzw. zur Donau, jedoch sind

mögliche Wirkungen des Vorhabens auf Kaltluftentstehungsgebiete sowie die Kaltluftbahnen als gering anzunehmen, weil sich die Einwirkungen auf den direkten Randbereich der bestehenden, auf einem Damm geführten Autobahn beschränken, die bestehende Dammlage nicht relevant verändert wird und beiderseits des Autobahndammes ein Kaltluftabfluss gut möglich ist. Die Auswirkungen des Vorhabens bleiben auf den Nahbereich der Straßentrasse beschränkt. Angesichts der Vorbelastungen durch die bestehende Autobahn A 3, des sehr breiten Durchlasses im Zuge der Donaubrücke sowie der Brücke über die Hengersberger Ohe, der großen verbleibenden Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete im Umfeld und der Aufwertung von rd. 24 ha Ausgleichsflächen im nahen und weiteren Umfeld des Vorhabens sind relevante, maßnahmenbedingte negative Auswirkungen nicht zu erwarten.

Globales Klima

Das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) soll die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie der europäischen Zielvorgaben gewährleisten. Wesentliches Ziel ist es die Emissionen von Treibhausgasen (THG) gemäß § 3 Abs. 1 KSG schrittweise zu reduzieren.

Gemäß § 13 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Bezüglich der Reduzierung von THG-Emissionen werden verschiedene Sektoren differenziert (§ 4 KSG in Verbindung mit der Anlage 1 zum KSG). Bei Straßenvorhaben sind die Sektoren „Industrie“ (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Verkehrsleistung / Transport) und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Eingriff / Kompensation) berührt.

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor (v.a. RAL, RAA, RStO). Damit verbunden sind technische Soll-Vorgaben für Maße der Straßenfläche, der Querschnitte, der Knotenpunkte, und der Straßenflächengestaltung, den Aufbau von Straßen, die zu verwendenden Baustoffe sowie zur Gestaltung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

THG-Emissionen, die bei der Herstellung von Baustoffen in der Bauwirtschaft entstehen, sind dem Sektor „Industrie“ (nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 KSG und der Anlage 1 zum KSG) zuzuordnen. Im Sektor Industrie werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie für die Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sogenannte Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Sie werden daher im Sektor „Verkehr“ nicht gezählt.

Eine Möglichkeit der Berechnung (für Autobahnen und Bundesstraßen siehe Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan) zeigt die Untersuchung von PTV Planung Transport Verkehr AG; PTV Transport Consult GmbH; TCI Röhling - Transport Consulting International, 2016: Dort werden die sogenannten jährlichen Lebenszykluskosten auf Grundlage von Durchschnittswerten der spezifischen THG-Emissionen pro m²/Jahr versiegelter Fläche berechnet. Für Brückensowie Tunnelabschnitte werden aufgrund von höherem Materialeinsatz und Bauaufwand Aufschläge für die Durchschnittswerte angegeben (ebd.).

THG-Emissionen (v.a. CO₂, N₂O, CH₄), die aus dem Betrieb von Straßen, sprich dem Verkehr mittels Verbrennungsmotoren (mit Nutzung fossiler Energieträger), entstehen, werden dem Sektor „Verkehr“ zugerechnet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG i.V.m. Anlage 1 zum KSG). Für die Berücksichtigung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose und die darin abgebilde-

ten Veränderungen der Verkehrslast auf der neu geplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz.

Auswirkung auf die THG-Emissionen ergeben sich auch anlagebedingt, da Flächen umgenutzt werden und damit auf Biotopstrukturen und Böden einwirken. Dies ist dem Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ zuzurechnen. Landnutzungsänderungen können anhand der Flächen von unvermeidbar in Anspruch genommenen Klimaschutzrelevanten Bodenfunktionen und Biotopen / Vegetationskomplexen sowie der Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzwirkung erfasst und bilanziert werden.

Nach der vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnung ergeben sich für den Sektor Industrie vorhabenbedingt rd. 452,259 Tonnen CO₂-e Emissionen pro Jahr.

6-streifiger Ausbau:

Straßenkategorie	Streckenlänge (m)	Breite in m (befestigte Fahrbahfläche aus RQ)	Gesamtfläche (m ²)	Spez. THG-Emissionen je m ² (kg/a)	kg CO ₂ -e/a
Bundesautobahn (ohne Brücken / Tunnel)	9.516	29 (von 36)	275.964	6,2	1.710.977
Brückenabschnitte	1.195	36	43.020	18,8	808.776
Gesamtsumme	10.711		318.984		2.519.753

Es ist zu berücksichtigen, dass auch ohne Realisierung des sechsstreifigen Ausbaus mittelfristig eine grundhafte Bestandserneuerung erforderlich würde.

Grundhafte Erneuerung:

Straßenkategorie	Streckenlänge (m)	Breite in m (befestigte Fahrbahfläche aus RQ)	Gesamtfläche (m ²)	Spez. THG-Emissionen je m ² (kg/a)	kg CO ₂ -e/a
Bundesautobahn (ohne Brücken / Tunnel)	9.516	24 (von 29)	228.384	6,2	1.415.980
Brückenabschnitte	1.195	29	34.655	18,8	651.514
Gesamtsumme	10.711		263.039		2.067.494

Die Differenz der Lebenszyklusemissionen „sechsstreifiger Ausbau“ – „grundhafte Erneuerung“ beträgt 452,259 Tonnen CO₂-e/a.

Hinsichtlich des Sektors Verkehr wurde für die Berechnung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen auf die Daten des Projektinformationssystems zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) zurückgegriffen. Dabei wurden die dort aufgezeigten CO₂-Emissionen (vom Gesamtabschnitt bis zur AS Aicha vorm Wald) auf den Ausbauabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg umgerechnet und auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet. Außerdem wurde

ein gewisser Anteil (HBEFA, Handbuch für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr) an vollelektronischen Antriebsformen (Pkw) berücksichtigt. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen berechnen sich dann zu 289,82 Tonnen pro Jahr. Hinsichtlich verkehrsbedingter CO₂-Emissionen ist zu berücksichtigen, dass mit dem Projekt kein wesentlicher, zusätzlicher, neuer Straßenverkehr generiert wird.

Beim Sektor Landnutzungsänderung können die Flächen von unvermeidbar in Anspruch genommenen klimaschutzrelevanten Bodenfunktionen und Biotopen / Vegetationskomplexen den Flächen der Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzwirkung gegenübergestellt werden:

Landnutzung	Eingriff (bau-/ anlagebedingte Flächeninanspruchnahme)	Kompensation
Eingriff / Kompensation	ha	ha
Böden (anlagebedingt) mit besonderer Funktionsausprägung	0,76	-
Wald davon ausgewiesene Klimaschutz-, Immissionsschutz- und Bodenschutzwälder sowie natürliche und naturnahe Waldbestände	0,5 (davon 0,41 anlagebedingt)	
Waldumbau	-	1,03 (LBP-Maßnahme 11E)
Neuaufforstung	-	0,9 (LBP-Maßnahmen 6-3E, 6-4E, 12E)
Gehölze auch: Alleen, Baumreihen sowie ältere Hecken und Feldgehölze des Straßenbegleitgrüns	11,52	0,30 (LBP-Maßnahmen 5-4A, 8-2A) zzgl. 15,61 ha Anlage von Gehölzhecken auf neuen Straßennebenflächen (4-3G)
Grünland davon extensiv genutztes Grünland	3,68	18,3 (LBP-Maßnahmen 5-2A, 6-6A, 8-1A, 13-1A bis 13-5A)
Sonstige naturnahe Biotope	1,99	3,18 (LBP-Maßnahmen 5-1A, 5-3A, 6-1A, 6-2A, 6-5A, 10-1A, 10-2A)
Gesamtsumme	18,45 (davon 17,69 ha klimaschutzrelevante Biotop- und Nutzungstypen)	23,71 (zzgl. 15,61 ha Gestaltungsmaßnahmen auf Straßennebenflächen)

Beurteilung:

Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima werden für ein Absehen von der Planung als zu gering gewichtig beurteilt.

Die Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Industrie sind vorhanden, jedoch in der Abwägung weniger gewichtig als die Planungsziele. Die im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens entstehenden Emissionen fallen nur in einem gewissen Zeitraum an. Zur Meidung von wiederholten, doppelten, mathematischen Vereinnahmungen sind zudem die Emissionen, die im Rahmen der Herstellung vorgefertigter Anlagenteile (etwa Baumaterialien) anfallen, nicht (nochmals) in der Verwendung, hier dem Straßenbau, anzusetzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021 – 4 B 25.20 – juris Rn. 12).

Hinsichtlich des Sektors Verkehr erweist sich das Vorhaben nicht als entscheidungserheblich verkehrsmehrend. Die Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen dem AK Deggendorf – der AS Hengersberg der BAB 3 wird zwar von 58.700 Kfz/24h und einem SV-Anteil von ca. 19,8 % im Jahr 2018 auf 63.900 Kfz/24h und einem SV-Anteil von ca. 26,9 % im Jahr 2035 zunehmen. Die Verkehrszunahme von rd. 9 % bezogen auf den DTV ergibt sich aber im Wesentlichen aus der allgemeinen Verkehrszunahme in diesem Zeitraum. Die projektbezogene Verkehrszunahme ist demgegenüber relativ gering und ergibt sich vor allem daraus, dass der Fernverkehr bei Stauungen auf der BAB A 3 nicht mehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen wird. Zusätzliche globale verkehrsbedingte Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg auf das Weltklima durch vom Verkehr verursachte Treibhausgasemissionen sind deshalb eher gering anzunehmen.

Die Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Landnutzung sind vorhanden, jedoch in ihrer Dimension – bei Verwirklichung der Planungsziele – nicht weiter zu verringern. Im Vergleich werden mehr Flächen für Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzwirkung entstehen als Flächen mit klimaschutzrelevanten Funktionen beeinträchtigt.

In der Abwägung zeigt sich in Bezug auf die nachteilige Beeinflussung des globalen Klimas durch vorhabenbezogenen THG-Emissionen, dass zwar nachteilige Beiträge vorliegen, diese jedoch weniger gewichtig sind als das gesetzlich geforderte (Bundesverkehrswegeplanung), planerisch sinnvolle Straßenbauvorhaben. Dies gilt hinsichtlich Anlage, Bau und Betrieb. In Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe ergeben sich durch das Vorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden.

Der **Bund Naturschutz** (Schreiben vom 25.07.2022) lehnt das Bauvorhaben unter anderem aus Gründen des Klimaschutzes ab. Der Sektor Verkehr müsse hinsichtlich Verringerung der Emission klimaschädlicher Abgase als Totalversager bezeichnet werden. Es fehle eine Bilanzierung der CO₂-Emissionen bzw. die Bilanzierung sei erheblich unvollständig. Das Bauvorhaben würde bau- und anlagenbedingt erhebliche CO₂-Emissionen verursachen und auch betriebsbedingt die CO₂-Belastung verschärfen, weil absolut mehr Fahrzeuge fahren werden.

Der Vorhabenträger hält dem entgegen, dass im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, Seite 63) und im UVP-Bericht (Seite 38) näher auf die Folgen des Klimawandels eingegangen worden sei und hat ergänzend nach dem Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) die vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen ermittelt.

Im Ergebnis zeigen die Bewertungen des Methodenpapiers Bayern gleichförmig zum Handbuch des Bundes, dass durch das hier geplante Bauvorhaben keine relevanten negativen Auswirkungen auf das globale Klima zu erwarten sind und ein Verzicht auf das Bauvorhaben auch aufgrund o. g. Ausführungen nicht geboten ist. Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. Die Verkehrszunahme von rd. 9 % bezogen auf den DTV ergibt sich im Wesentlichen aus der allgemeinen Verkehrszunahme im Prognosezeitraum. Die projektbezogene Verkehrszunahme ist vor allem auf den Fernverkehr, der bei Stauungen auf der BAB A 3 nicht mehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen muss, zurückzuführen.

3.4.4.4 Bodenschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden und seiner Funktionen mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich u.a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben, vereinbar.

Der Schutz des Bodens wird vor allem durch den Rechtsrahmen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) abgesteckt. Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Die Grundsätze und Pflichten sind in den §§ 4 bis 10 BBodSchG geregelt. Besondere Vorschriften greifen bei Altlasten und bei einer landwirtschaftlichen Bodennutzung.

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage ist nach BBodSchG vertretbar. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 63.900 Fahrzeugen / Tag belasteten Straße werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich.

Durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg erfolgt eine Neuversiegelung von Boden. Der Neuversiegelung von Boden steht jedoch die Aufwertung von Flächen im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und die Entsiegelung von Straßenflächen gegenüber.

Mit dem Bauvorhaben wird der sichere Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität erhöht, sowie bei Stauungen vom Ausweichverkehr betroffene Ortsdurchfahrten entlastet, insgesamt aber kein wesentlicher zusätzlicher, neuer Verkehr gene-

riert, so dass nicht zu erwarten ist, dass mit der Baumaßnahme ein entscheidungserheblich erhöhter Schadstoffeintrag verbunden ist.

Die Auflagen (A 3.6) im Planfeststellungsbeschluss sind zur Sicherung der Bodenfunktionen geeignet. Als Verfestigung des im Zuge der Anhörung vom Vorhabenträger in den Antragsunterlagen zugesagten Vorgehens sind sie auch zumutbar und angemessen.

Die Stellungnahme des **Bayerischen Landesamtes für Umwelt** (Schreiben vom 20.07.2022) zum Bodenschutz wurde mit Auflage A 3.6.7 berücksichtigt.

3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Recht zum Natur- und Artenschutz steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.4.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Das Vorhaben erstreckt sich auf einer Strecke von knapp 11 km entlang der Donau zwischen der Stadt Deggendorf an der Isarmündung in die Donau im Nordwesten und dem Markt Hengersberg nördlich der Donau im Südosten.

Im projektspezifischen Betrachtungsraum (vgl. Unterlage 19.3.2), der funktional vor allem entlang des Flusses Donau aufgeweitet ist, liegen die folgenden Natura 2000-Gebiete:

- a) FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen
- b) FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“
- c) FFH-Gebiet 7243-301 „Untere Isar zwischen Landau und Plattling
- d) Vogelschutzgebiet SPA 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“
- e) Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“
- f) Vogelschutzgebiet 7243-401 „Untere Isar oberhalb Mündung“

Die feinmaschige FFH-Untersuchung erstreckt sich, ggf. funktional angepasst, auf 500 m links und rechts des Fahrbahnrandes des geplanten Vorhabens – ergänzend wurden faunistische Beziehungen im Plangebiet auch mit Bezügen außerhalb des FFH-Gebiets /SAP-Gebiets betrachtet.

3.4.5.1.1 Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie

Von dem Vorhaben sind vier Natura 2000-Gebiete betroffen:

- FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen (Planunterlage 19.3)
- FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ (Planunterlage 19.4)
- Vogelschutzgebiet SPA 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ (Planunterlage 19.5)
- Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“ (Planunterlage 19.6)

Weitere Betroffenheiten von Natura-2000 Gebieten (z. B. 7040-371 „Donau und Altwässer zwischen Regensburg und Straubing“, 7344-301 „Unteres Vilstal“, 7445-301 „Laufenbachtal“ und 7144-372 „Extensivwiesen östlich Deggendorf“) sind nach fachlicher Beurteilung u.a. infolge ihrer großen Entfernung zum Vorhaben, des Fehlens von schädlichen Einleitungen und Nutzungen, sowie aufgrund des statischen Verbleibens von Betonbauwerken (Brücken) auszuschließen.

3.4.5.1.1.1 **FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“** (Es wird auch auf Planunterlage 19.3 verwiesen)

Nach Planunterlage 19.3.1 durchschneidet die Bundesautobahn A 3 das FFH-Gebiet DE 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ im Bereich der Donauquerung bei Deggenau (rd. 530 m) sowie im Bereich der Querung der alten Donauschleife „Alte Donau“ bei Seebach (rd. 370 m). Zwischen diesen beiden Querungen verläuft die A 3 parallel zur Donau und zum FFH-Gebiet randlich knapp außerhalb der FFH-Gebietsgrenze.

Deshalb ist in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG zu überprüfen, ob das geplante Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets führen kann.

3.4.5.1.1.1.1 Beschreibung des Schutzgebietes

Das FFH-Gebiet „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ (DE 7142-301) weist gemäß Standard-Datenbogen eine Flächengröße von rd. 4.770 ha auf und liegt in der kontinentalen biogeografischen Region. Das langgezogene FFH-Gebiet durchzieht sowohl die Landkreise Deggendorf, Straubing-Bogen und Passau als auch die kreisfreie Stadt Straubing und liegt gemäß der naturräumlichen Gliederung Deutschlands in den Naturräumen „Dungau“ (Naturraum D65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten, Naturraum-Untereinheit 064-A Donauauen) sowie auch „Passauer Abteiland und Neuburger Wald“ (Naturraum D63 Oberpfälzer und Bayerischer Wald, Naturraum-Untereinheit 408-G Donauengtal). Das SPA-Gebiet „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ (DE 7142-471) ist annähernd deckungsgleich mit dem FFH-Gebiet.

82% der FFH-Fläche gemäß Standarddatenbogen entfallen auf stehende und fließende Binnengewässer, 7 % ist von Laubwald bestanden. 5% sind feuchtes und mesophiles Grünland und 2 % der Fläche nehmen Moore, Sümpfe oder Uferbewuchs ein. Jeweils 1 % entsprechen Ackerland, Trockenrasen bzw. Steppen, Mischwald und heideartigen Vegetationsformen.

Das Gebiet zeichnet sich durch eine durch Stauanlagen unbeeinflusste, weitgehend natürliche Flusslandschaft mit ausgeprägter Fluss- und Auedynamik aus. Charakteristisch sind nicht nur ausgedehnte Wälder, sondern auch Altwässer, Röhrichte und Auwiesen. Aus diesem Grund ist das FFH-Gebiet Donauauen ein herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtal Lebensräume entlang des letzten freifließenden Abschnitts der bayerischen Donau. Die besonders artenreiche Fisch- und Weichtierfauna mit teils sehr seltenen oder endemischen Arten hat eine große Bedeutung. Zudem weist das Gebiet besondere flussmorphologische Elemente wie Prallhänge, Terrassen, Inselberge und alte Donaumäander auf.

Die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind: Erhalt ggf. Wiederherstellung der vielfältigen, auetypischen Lebensräume (Schwerpunkt) / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Oligo- bis mesotrophen stehenden Gewässer / Erhalt ggf. Wiederherstellung der nutzungsgeprägten Lebensraumtypen / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Feuchten Hochstaudenfluren / Erhalt ggf. Wiederherstellung hydrologisch ausreichend intakter Auenwälder / Erhalt des Fließgewässercharakters und der Dynamik der Donau / Langfristiger Erhalt ggf. Wiederherstellung überlebensfähiger Populationen der vorhandenen Anhang-II-Arten / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bibers

3.4.5.1.1.2 Landschaft, Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum mit dem Bereich des geplanten Vorhabens liegt in der Donauaue. Der südlich der Donau angrenzende Naturraum Dungau hat ein eher wenig bewegtes Relief. Unterstrom der Donaubrücke der A 3 münden die Isar und einige Bäche in ehemaligen Seitenarmen in die Donau. Nördlich der Donau geht die Donauaue in das Hügelland des Bayerischen Waldes über und gehört zum Naturraum Lallinger Winkel (Oberpfälzer und Bayerischer Wald).

Das FFH-Gebiet Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen (7142-301) umfasst den gesamten Flusswasserkörper der Donau im Plangebiet, den Altarm der Donau („Alte Donau“) mit umliegenden Auwäldern und einen relativ schmalen Uferstreifen rechts und links der Donau. Ein Großteil der wertvollen und FFH-relevanten Flächen am rechtsseitigen Donauufer im Plangebiet ist Teil des FFH-Gebiets „Isarmündung“ (DE 7243-302). Für dieses Gebiet wurde eine gesonderte Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt (siehe nachfolgend unter C 3.4.5.1.1.2 und Planunterlage 19.4).

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben wurden vier Teilbereiche besonders intensiv betrachtet:

- 1) Grabensystem südlich der A3 mit Vorkommen des Schlammpeitzgers (Planunterlage 19.3.3, Blatt 1).
- 2) Die Donauquerung mit großer Donaubrücke direkt unterstrom des Donauhafens bei Deggenau mit der Donau als Fließgewässer und den befestigten Donauuferböschungen mit Weichholzauwald (Planunterlage 19.3.3, Blatt 2).
- 3) Das linke, nördliche Ufer der Donau mit schmalen Vorlandbereichen. Hier begleitet die A 3 die Donau in einem Abstand von unter 100 Metern in süd-östlicher Richtung über eine Strecke von rd. 3 km (Planunterlage 19.3.3, Blatt 3).
- 4) Donaualtwasserschleife der „Alten Donau“ östlich von Seebach. Hier quert die Autobahn den Donaualtarm mit begleitenden Waldbereichen, der heute aus einer Stillgewässerkette besteht (Planunterlage 19.3.3, Blatt 4).

3.4.5.1.1.3 (Potenziell) betroffene Lebensraumtypen und Arten

Lebensräume des Anhangs I der FFH-Richtlinie:

- LRT 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions
- LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- LRT 91E0* Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alnopadion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) als prioritärer Lebensraum

Die Betroffenheit weiterer Lebensraumtypen ist auszuschließen.

Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie:

Biber, Grüne Keiljungfer, Fischarten wie Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Frauenerfling, Huchen, Schied / Rapfen, Schlammpeitzger, Schrätzer, Streber und Zingel. Für den Donau-Weißflossengründling liegen keine Nachweise im Untersuchungsraum innerhalb des FFH-Gebietes vor.

Der Schlammpeitzger kommt im Südwesten des Untersuchungsgebietes außerhalb der FFH-Gebietsgrenze in einer vitalen Population vor. Diese ist eine eigenständige Population im Grabensystem im Südwesten der A 3. Bei größeren Hochwasserereignissen können die Gräben der Binnenentwässerungssysteme i. d. R. über die Ufer treten und durch großflächige Überschwemmungen die

Schlammpeitzger-Populationen innerhalb eines Polders zumindest kurzzeitig miteinander verbinden. Die Schlammpeitzger-Population in den südwestlichen Grabensystemen außerhalb des FFH-Gebiets steht u. a. deshalb in funktionaler Verbindung mit den weiter verteilten Populationen im FFH-Gebiet, so dass diese äußeren Vorkommen entlang der Donau auf diese Weise eine genetische Verarmung zumindest teilweise kompensieren können. Die vorgefundene Population wurde daher als relevanter Bestandteil des hier betrachteten FFH-Gebiets Donauauen gewertet und geprüft.

Für alle übrigen genannten Anhang II-Arten des FFH-Gebietes Donauauen wie Gelbbauchunke, Kammmolch, Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Spanische Flagge, Eremit, Scharlachkäfer, Bachmuschel, Kriechender Sellerie und die Zierliche Tellerschnecke liegen anhand aller ausgewerteten Kartierungen keine Artnachweise innerhalb des FFH-Gebietes im betrachteten Untersuchungsumgriff von rd. 500 m um die Autobahn vor. Daher können für diese Arten erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.1.4 Optimierung der Baumaßnahme bezüglich der Umweltauswirkungen auf das FFH-Gebiet

Im Bereich des direkt angrenzenden FFH-Gebiets wurde im Planungsprozess auf eine größtmögliche Minimierung der Eingriffe geachtet:

- Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler (Berücksichtigung und Reduzierung des störenden Einflusses der Lage der Vorlandbrücke durch kurze Anbindung an die vorhandene Trasse, Ausnutzen der weniger hochwertigen Flächen, Breitenreduzierung der Dammlage, Setzen der Pfeiler in bundeswasserstraßentauglicher und naturschonender schmaler, fließrichtungsgerechter Ausrichtung)
- Schutz der Fließgewässer vor Schadstoff-Einträgen durch Betongleitwände auf der Donaubrücke sowie durch Vorschaltung von Regenklärbecken
- Ausstattung der Donaubrücke mit einer Lärmschutzwand auf der Nordseite
- Einschränkung der Baufelder beidseits der Donauvorlandbrücke auf ein enges, nahe am Bestand liegendes Maß, vor allem durch den Ansatz der Brückenkonstruktion, die die Anfahrtsrampe nicht noch höher und damit auch breiter werden lässt, schmale Baufeldausweisungen ohne Lagerflächen in dem Bereich (im Grunderwerbsplan ausgewiesenen Flächen für vorübergehende Inanspruchnahme).
- Verlegung und Neuanlage der betroffenen Fließgewässer (Spitaler Wöhrd und Verlängerung Saubach) im Bereich der Donaubrücke in ökologisch-biologisch möglichst optimierter Weise
- Hauptbauzufahrt zum Brückenbereich und Unterhaltungsweg wird auf bereits vorbelastete Fläche verlegt
- Neuanlage einer neuen Brücke im Bereich der alten Donauschleife (BW 150), um die Biotopvernetzung unterhalb der Fahrbahn zu verbessern. Das Baufeld im Bereich der Altwasser wird so gering wie möglich gehalten und der Bau hauptsächlich von der Autobahntrasse aus ausgeführt.
- Keine Verlegung von Entwässerungsleitungen in das unberührte Donauvorland.

3.4.5.1.1.1.5 Vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen

- 1-3 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung und Verlegung von Gewässern zum Schutz von Gewässerarten

- 2-1 V Abgrenzung des Baufeldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten sowie Umsetzung weiterer geeigneter Schutzmaßnahmen
- 2-2 V Schutz der den Vorhabenbereich querenden Gewässer vor Beeinträchtigungen und Belastungen durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen
- 2-3 V_{FFH} Errichtung einer Irritationsschutzwand auf der Südseite der Donaubrücke
- 3-2 V_{FFH} Fischschutz in der Bauphase und Abfischen vor Baubeginn
- 3-4 V_{FFH} Biberschutz durch geeignete Schutz- und Vergrämungsmaßnahmen

3.4.5.1.1.1.6 Ausgleichsmaßnahmen zur Schadensbegrenzung für nicht erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Lebensräumen und -Arten

- 5-1 A_{FFH/CEF} Anlage Graben als Gewässerhabitat für den Schlammpeitzger (Planunterlage 19.3.4 Bl. 3)
- 6-3 E_{FFH} Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*), anteilig (Planunterlage 19.3.4 Bl. 4)
- 11 E_{FFH/FCS} Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91E0*), anteilig (Planunterlage 19.3.4 Bl. 1)
- 13-4 A_{FFH} Entwicklung eines extensiv genutzten, artenreichen Grünlands als LRT 6510, Flachlandmähwiese durch vollständige Neuansaat (Planunterlage 19.3.4 Bl. 5)

3.4.5.1.1.1.7 Kohärenzmaßnahmen zur Schadensbegrenzung für erhebliche Beeinträchtigungen

- 10-1 A_{FFH} Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150 (Planunterlage 19.3.4 Bl. 2)

3.4.5.1.1.1.8 Beeinträchtigungen von Lebensräumen nach Anhang I der FFH-RL und Beurteilung

- a) Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions – LRT 3150
(Die Flächen des LRT 3150 im Altwasser Spitaler Wöhrd befinden sich vollständig im FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ und werden dort geprüft)

Als Erhaltungsziel des Schutzgebietes ist der Erhalt und ggf. die Wiederherstellung der natürlichen eutrophen Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions genannt. Außerdem ist die charakteristische Gewässervegetation und die lebensraumtypische Wasserqualität zu erhalten.

Die betroffenen Flächen des Lebensraumtyps 3150 im hier betrachteten FFH-Gebiet Donauauen liegen im Bereich der Überquerung des Altarms der Donau beidseitig der Autobahn bei Bau-km 6+900 am Bauwerk RV Nr. 150. Der anlagebedingte dauerhafte Flächenverlust ist mit 555 m² sehr gering bezogen auf eine Gesamtfläche von über 116 ha im FFH-Gebiet und betrifft Wasserflächen am Böschungsfuß des derzeitigen Autobahndamms im vorbelasteten Bereich, deren Erhaltungszustand mit sehr gut und gut klassifiziert ist. Weiterhin ergeben sich randlich in der Bauphase vorübergehende Eingriffswirkungen in die Wasserfläche und die Wasserpflanzengesellschaften durch den Baubetrieb mit eventueller, vorübergehender Vorschüttung von Spundwän-

den und die Geländeanpassung von Wasserfläche, Berme und neuer Böschung auf 501 m². Gebaut wird vorrangig von der Fahrbahn aus.

Die beidseitig der Autobahn angrenzenden Altwasserbereiche des Lebensraumtyps 3150 sind relativ groß (rd. 15,4 ha). Der vorhabendingte Flächenverlust liegt in der Vorbelastungszone der Autobahn und der Grenzwert für die Beurteilung der Erheblichkeit von Eingriffen von 1.000 m² wird durch dauerhafte und baubedingte Eingriffe knapp überschritten. Ergänzend kommen noch indirekte Beeinträchtigungen auf rd. 1.422 m² hinzu. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unter der neuen Brücke neue Wasserflächen als Lebensraum für den LRT 3150 in ähnlicher Qualität hergestellt werden, die aufgrund der guten Anbindung an den Bestand zeitnah eine Lebensraumqualität wie im Bestand des LRT erreichen werden.

Der geringe dauerhafte Flächenverlust ist zusammen mit der vorübergehenden randlichen Beeinträchtigung trotz der verhältnismäßig geringen Fläche des Altwassers als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Beeinträchtigung charakteristischer Arten sind aufgrund der relativ geringen Flächengröße der Eingriffsfläche sowie fehlender Artnachweise für Liegendes Büchsenkraut, Gewöhnlichen Schlammling und Zierliche Tellerschnecke nicht zu erwarten. Für die Fischarten Brachse und Nerfling können durch die randlichen, geringen und großteils vorübergehenden Eingriffe bei sehr großer, verfügbarer Altwasserfläche erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Bezüglich indirekter Wirkungen ist festzustellen, dass die beidseitig direkt angrenzenden Altwasserbereiche der „Alten Donau“ bereits im Istzustand durch die Autobahn vorbelastet sind. Die Empfindlichkeit dieses nährstoffreichen Stillgewässerlebensraumes gegenüber mittelbaren betriebsbedingten Wirkungen wird als gering eingestuft. Da das Altwasser quer zur Autobahn verläuft, beschränkt sich die Beeinträchtigung auf eine Strecke von rd. 90 m beidseitig der Fahrbahn und umfasst insgesamt als neue Fläche weiterer indirekter Beeinträchtigungen rd. 1.422 m². Der relevante hier zu betrachtende Wirkungspfad ist die Entwässerung. Das Wasser der Fahrbahnen und hier insbesondere der zusätzlich versiegelten Fahrspuren sowie das Straßenwasser der neuen Brücke (Brücke BW 150 – rd. 20 m lichte Weite) werden breitflächig über die angrenzenden Bankette und Böschungsflächen versickert (ähnlich wie im Bestand). Bei starken Regenereignissen wird das Straßenwasser vermutlich nicht komplett versickern und ein Teil des Wassers gelangt am Böschungsfuß in das Altwasser. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn erhöht sich diese Wirkung bei starken Regenfällen geringfügig. Eine relevante Verschlechterung der Wasserqualität in dem nährstoffreichen Altwasser mit einer Größe von rd. 15,4 ha ist durch die stark verdünnende Wirkung jedoch nicht zu befürchten. Unter Berücksichtigung der großen angrenzenden Altwasserfläche, der Lage in der bestehenden Beeinträchtigungszone der Autobahn sowie dem guten Erhaltungszustand werden diese zusätzlichen indirekten Beeinträchtigungen für den FFH-Lebensraumtyp 3150 und seine hier lebenden Tierarten als höchstens sehr gering und nicht erheblich gewertet.

Die erheblichen Beeinträchtigungen auf den LRT 3150 sowie unerhebliche Beeinträchtigungen auf charakteristische Arten werden durch die Kohärenzmaßnahme 10-1 A_{FFH} (Planunterlage 19.3.4 Blatt 2) kompensiert.

Eine genauere Beschreibung von Art und Umfang der Beeinträchtigungen, von Zustand und Ausstattung des für die Umsetzung der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung vorgesehenen Bereiches und von Art und Umfang der vorgesehenen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sowie deren Lage im

Netz Natura 2000 ist in Planunterlage 19.3.1 und 9.3 enthalten. Hierauf wird verwiesen.

Prognose der Wirksamkeit der Maßnahmen (10 A-1 A_{FFH}):

Durch die Lage innerhalb des FFH-Gebiets 7142-301 "Donauauen" und die standörtliche Situation im Überschwemmungsgebiet der Donau leitet sich die Wirksamkeit und Kohärenz der Maßnahme ab. Durch ihre Lage in den direkten Überflutungsbereichen der Donau ist eine Wiederherstellung von wasserpflanzenreichem Altwasser mit Anbindung an die Donau gewährleistet. Die beeinträchtigten Lebensraumtypen können damit im räumlich-funktionalen Kontext des beeinträchtigten Natura 2000-Gebietes wiederhergestellt werden und die Kohärenz des Gebietes beibehalten und gesichert werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Gewässers sind erprobte landschaftsplanerische Maßnahmen mit einer hohen Erfolgssicherheit und geringen Wiederherstellungsrisiken. Da Wasserpflanzen durch den Kontakt zur Donau rasch eingetragen werden und hier eine schnelle Vegetationsentwicklung einsetzt, kann der erheblich beeinträchtigte Lebensraumtyp des Gewässers durch die geplante Kohärenzmaßnahme kurzfristig wiederhergestellt und entwickelt werden.

Für die Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 3150 wurde ein Kohärenzverhältnis zwischen den beeinträchtigten Flächen und den Maßnahmenflächen von 1:2 gewählt, um die möglichen temporären Funktionsdefizite („time lag“) bis zur Erreichung des eigentlichen Entwicklungsziels der Kohärenzmaßnahme auszugleichen. Durch ihre Lage im Überschwemmungsgebiet und die Anbindung der neu geschaffenen Lebensraumtypen an die direkt angrenzenden, bestehenden jeweiligen Lebensraumtypen ist eine volle Wirksamkeit der neuen Lebensräume im Verbund gegeben.

b) Magere Flachland-Mähwiesen – LRT 6510

Auf einem kurzen Teilstück der Deichböschung am linken Donauufer neben dem östlichen Widerlager der Donaubrücke ist der Lebensraumtyp 6510 „Magere Flachland-Mähwiesen“ durch Mahd der Deichböschung entstanden. Bei der Errichtung der neuen Brücke liegt dieser Deichabschnitt im Baufeld und in Teilbereichen sind Beeinträchtigungen für die Errichtung der Stützpfiler zu erwarten. Der dauerhafte Flächenverlust beträgt 680 m², der baubedingte zusätzlich 35 m². Der Lebensraumtyp liegt sehr isoliert. Weitere Flächen sind weiter entfernt. Die nächstgelegene kleine Deichfläche mit Ausprägung des LRT befindet sich auf der anderen Seite der Donau im rechten Donauvorland in rd. 300 m Entfernung sowie linksufrig außerhalb des FFH-Gebiets. Der Grenzwert für die Beurteilung der Erheblichkeit von Eingriffen von 1.000 m² (nach Lambrecht/Trautner 2007) wird nicht überschritten. Der Flächenverlust von rd. 715 m² ist damit nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind vorgesehen (13.4 A_{FFH}, Planunterlage 19.3.4 Blatt 5). Nach Errichtung der neuen Brücke werden auch auf der Deichböschung wieder magere Wiesen angelegt, auf denen sich der Lebensraumtyp „magere Flachland-Mähwiese“ durch Ansaat und extensive Mahdnutzung entwickeln kann. Diese Flächen auf dem Damm werden allerdings deutlich kleinere Teilflächen sein, so dass es fachlich richtig erscheint, sie nicht als Kompensationsleistung anzurechnen und sie dennoch zu erstellen (vgl. S. 35 Unterlage 19.3.1).

Nachweise zum Vorkommen der charakteristischen Art des Wiesenknopf-Ameisenbläulings liegen im Bereich der Deichflächen und Flachland-Mähwiesen nicht vor und sind hier aufgrund der geringen und vereinzelter Flächengrößen auch nicht zu erwarten, so dass für diese charakteristische Art keine Beeinträchtigungen gegeben sind.

Bezüglich indirekter Beeinträchtigungen ist die nächstgelegene Fläche des LRT im rechten Donauvorland südlich der Donaubrücke über 100 m vom Fahrbahnrand entfernt. Relevante Wirkungen über den Wasser- und Luftpfad sind hier nicht gegeben.

Eine Untersuchung zur möglichen mittelbaren Wirkung durch Eutrophierung hat ergeben, dass für den Lebensraumtyp 6510 Magere Flachland-Mähwiese durch die allenfalls geringfügige, ausbaubedingte Verkehrserhöhung keine erheblichen Beeinträchtigungen dieses Lebensraumes und der dort vorkommenden Arten infolge von Stickstoffeinträgen anzunehmen sind.

c) Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* – LRT 91E0*

Im Bereich und im Baufeld der Donaubrücke gehen mehrere kleine Gehölzgruppen der Weiden-Weichholzaue entlang des Donauufers und kleinflächig entlang des Altwassers „Spitaler Wöhrd“ im Osten verloren. Die dauerhaften Flächenverluste betragen 645 m² bei einer Gesamtfläche im FFH-Gebiet von gut 224 ha. Zusammen mit den bauzeitlichen weiteren Verlusten von Weichholzauwald bzw. jüngeren Weidengebüschgruppen auf rd. 115 m² ergibt sich eine Beeinträchtigungsfäche von 760 m², die unter dem Grenzwert für die Beurteilung der Erheblichkeit von Eingriffen von 1.000 m² liegt (nach Lambrecht/Trautner 2007). Alle betroffenen Gehölz- und Strauchgruppen liegen in der Vorbelastungszone der Autobahn. Sie sind großteils mit dem Erhaltungszustand gut eingestuft.

Die Beeinträchtigungen sind beim Neubau der großen Donaubrücke und zur Verbreiterung der Böschungen nicht vermeidbar. Sie werden durch die in der Planungsphase bereits eingebrachten Minderungsmaßnahmen weitest möglich minimiert.

Indirekte bau- und betriebsbedingte Wirkungen auf den LRT Weichholzauwald treten im FFH-Gebiet Donauauen nur im Bereich der Donaubrücke auf. Als ein von wechselnden Hochwasserbedingungen und nährstoffreichem Wasser geprägter Lebensraum hat die Weichholzaue eher eine geringe Empfindlichkeit gegenüber mittelbaren Wirkungen durch Bau und Straßenverkehr mit Schadstoffen über den Luft- und Wasserpfad. Direkt neben der bestehenden Donaubrücke haben sich in der Flussaue Weidengebüsche und Auwald mit dem Erhaltungszustand B (gut) ausgebildet. Die bisherige Vorbelastung hat daher keine erheblichen Auswirkungen gezeigt. Bei dem Brückenneubau wird die Belastungswirkung auf die angrenzenden Lebensräume durch den Einbau von Irritationsschutzwänden (Schutz vor Gischt und Salzwasser und sonstigem Schadstoffeintrag über den Wasserpfad; auf der Nordseite der Donaubrücke im Zuge der technischen Planung und auf der Südseite als Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahme 2-3 V_{FFH}) und Ableitung des Straßenwassers über Reinigungsstufen mit Regenklär- und Bodenfilterbecken stark vermindert.

Durch die Verschiebung der Brücke nach Süden geraten außerhalb der Irritationsschutzwand kleinflächig bisher nicht neben der Brücke gelegene Auwaldbereiche in den Einflussbereich der Brücke (rd. 381 m²). Diese Beein-

trächtigungszone wird bezüglich Gischt und stärkerer Schadstoffbelastung mit rd. 50 m vom Fahrbahnrand angenommen. Gemäß der vorstehenden Bewertung werden die deutlich verminderten, indirekten betriebsbedingten Wirkungen auf die wenig empfindlichen Auwaldbereiche als unerheblich eingestuft. Vorübergehende baubedingte Wirkungen durch den Baustellenverkehr sind für den durch zeitweise hohe Nährstoffgaben gekennzeichneten Auwald ebenfalls unerheblich. Bei der Ermittlung der Erheblichkeit werden diese Wirkungen mit 25% der Beeinträchtigungszone als Flächenverlust mitberücksichtigt ($381 \text{ m}^2 * 0,25 = 95,25 \text{ m}^2$). Insgesamt ergibt sich damit ein Flächenverlust von insgesamt 855 m^2 , der hinsichtlich des LRT 91E0* - Weichholz-Auwald als Erhaltungsziel des FFH-Gebietes als nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines prioritären Lebensraumes zu bewerten ist. Erhaltungsziel für den LRT ist insbesondere der Erhalt und ggf. die Wiederherstellung hydrologisch intakter Auenwälder.

Den Beeinträchtigungen wird mit Neuschaffung von Weichholzauwald begegnet (z. B. Maßnahme 11 E_{FFH/FCS}, Planunterlage 19.3.4 Blatt 1).

Eine Beeinträchtigung charakteristischer Arten, hier des Kleinspechts, sowohl durch direkte wie durch indirekte Wirkungen wird aufgrund mangelnder Habitateignung, der kleinen Gehölzgruppen und der jungen Ausbildung, der bestehenden Vorbelastung im Nahbereich der Autobahn und fehlender Art-nachweise ausgeschlossen.

3.4.5.1.1.1.9 Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II der FFH-RL und Beurteilung

a) Biber

Direkt angrenzend an das Baufeld für die Errichtung der neuen Brücke BW 150 an der „Alten Donau“ besteht ein Biberbau. Dieser wird anlagebedingt nicht beeinträchtigt und in der Bauphase durch geeignete Absperrungen vor Zerstörung und Beeinträchtigung geschützt (2-1 V und 3-4 V_{FFH}, Planunterlage 19.3.3, Blatt 4).

Da sich der Bau in der Vorbelastungszone der Autobahn befindet und der Biber daher an Verkehr gewöhnt ist, sind auch vorübergehende baubedingte Störungen seiner Fortpflanzungs- und Ruhestätte auszuschließen.

Weitere Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind im Baufeld mit näherer Vernetzung innerhalb des FFH-Gebiets nicht gegeben und daher auch nicht beeinträchtigt.

Mittelbare erhebliche Beeinträchtigungen für die Biberpopulation und ihre Erhaltungsziele können ausgeschlossen werden, weil die Gewässerläufe und ihre Durchgängigkeit als wesentliche Habitate des Bibers weitestgehend unverändert erhalten bleiben. Kleinflächige Beeinträchtigungen und Verlegungen werden nach der Bauphase wieder nach Bestandsgröße und -qualität hergestellt und im Bereich der „Alten Donau“ wird die Gewässernetzung unter der Fahrbahn durch die neue Brücke BW 150 deutlich verbessert. In der Bauphase verbleiben genügend Ausweichgewässer, da die kleinflächigen randlichen Eingriffe in das Gewässer „Alte Donau“ und in den Uferbereich der Donau im Vergleich mit den bestehenden Gewässerläufen sehr gering sind.

Für den Biber, dessen Erhaltungszustand im FFH-Gebiet mit A (hervorragend) eingestuft ist, sind keine projektbedingten, nachteiligen Wirkungen gegeben.

b) Grüne Keiljungfer

Im gesamten Plangebiet gibt es keine Artnachweise von Imagines oder Larvalstadien der Grünen Keiljungfer. Am rechten Ufer der Donau gibt es unterstrom der Isarmündung potenziell geeignete Larvalhabitate ohne Nachweise. Prinzipiell können überall entlang des Donauufers Imagines der Grünen Keiljungfer als Durchzügler auftreten. Gemäß einer Kartierung von 2010/2011 kommen in den Uferbereichen der Donau stellenweise potenziell geeignete Habitate für Imagines vor. In die durch die A 3 vorbelasteten Ufer im Bereich der Donaubrücke wird beidseitig auf einer Länge von je rd. 140 m (nur) vorübergehend für den Bau der Pylonfundamente/Stützpfiler eingegriffen. Die befestigten Uferbereiche werden aber wieder in vollem Umfang in ähnlicher Qualität wie bisher hergestellt. Dauerhafte Verluste an potenziellen Habitaten sind daher nicht gegeben. Beeinträchtigungen für die Artpopulation und ihre Erhaltungsziele können deshalb ausgeschlossen werden. Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für diese Art, die sich in einem schlechten Erhaltungszustand befindet (C), werden nicht beeinträchtigt.

c) Fischarten Frauenerfling, Huchen, Schied, Schrätzer, Streber und Zingel

Dauerhafte, baubedingte oder mittelbare Auswirkungen sind innerhalb des FFH-Gebietes Donauauen nicht gegeben. Die Prüfung erfolgt im Zuge der Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Isarmündung.

d) Donau-Kaulbarsch

Der Altwasserbereich des „Spitaler Wöhrd“ mit Anschluss an die Donau unterhalb und südlich der Donauvorlandbrücke ist als sehr hochwertiges Jungfischhabitat (Wertstufe 5) für die Donaufische ausgewiesen. Es handelt sich jedoch um einen sehr langsam durchströmten Bereich, der für rheophile Fischarten nicht von Bedeutung ist. Es wurde vorsorglich geprüft, ob dieser Bereich für die FFH-relevante Fischart Donau-Kaulbarsch, die auch langsam fließende Bereiche nutzt, als Jungfischhabitat von Bedeutung sein könnte. Dieser Bereich liegt im FFH-Gebiet „Isarmündung“. Da der Donau-Kaulbarsch im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Isarmündung“ jedoch nicht geführt ist, werden mögliche Auswirkungen hier geprüft, da der Altarm direkt an die Donau angebunden ist und damit eine direkte Verbindung zum hier betrachteten FFH-Gebiet besteht. Alle anderen relevanten Fischarten werden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet Isarmündung geprüft. Die Auswertung aller verfügbaren Unterlagen zu Fischuntersuchungen im Altwasser „Spitaler Wöhrd“ haben keinen Hinweis auf das Vorkommen des Donau-Kaulbarsches in diesem Altwasser gegeben. Die Lebensraumeignung für den Donau-Kaulbarsch ist grenzwertig, da die Fließbewegung insgesamt sehr gering ist. Die vorübergehende Überbauung von Teilbereichen dieses Altwassers in der Bauphase ist daher für den Artbestand und die Erhaltungsziele des Donau-Kaulbarsches nicht relevant.

e) Schlammpeitzger

Am südlichen Böschungsfuß des Autobahndamms zwischen dem AK Degendorf und der Donaubrücke müssen auf rd. 650 m Länge zwei in Ost-West-Richtung verlaufende Gräben verlegt werden, die einen hohen Wert als Schlammpeitzger-Lebensraum aufweisen. Bei Untersuchungen (10/2017) im Rahmen eines anderen Verfahrens wurden in beiden betroffenen Gräben und ihren Grabensystemen große Individuendichten (13 – 57 Exemplare) vorgefunden, die eine hohe Qualität des beprobten Grabensystems als Schlammpeitzgerhabitat und eine schützenswerte lokale Population belegen. Der lokale Erhaltungszustand dieser Population wird daher mit A (sehr gut) eingeschätzt. Im Standarddatenbogen wird der Erhaltungszustand des Schlammpeitzgers mit B (gut) bewertet.

Die Gräben liegen außerhalb des FFH-Gebiets Donauauen, stehen aber in funktionaler Verbindung (Genaustausch) mit den weiter verteilten Populationen im FFH-Gebiet. Die vorgefundene Population ist daher als relevanter Bestandteil des hier betrachteten FFH-Gebiets Donauauen zu werten.

Als Schadensbegrenzungsmaßnahme ist vorgesehen (Maßnahme 5-1 A_{FFH/CEF}, Planunterlage 19.3.4 Blatt 3), die neuen Gräben vorab als Lebensraum für den Schlammpeitzger in ähnlicher Habitatqualität herzustellen und mit Schlamm und Wasserpflanzen aus den bestehenden Gräben zu impfen. Die Fische werden vor Verfüllung der Gräben abgefangen und umgesiedelt (Vermeidungsmaßnahme 3-2 V_{FFH}). Die Herstellung und Entwicklung der Gräben mit Wasserpflanzenvegetation erfolgt vorgezogen und auf größerer Länge im Verhältnis von rd. 1 : 1,3 (Verlängerung eines Grabens um rd. 240 m), so dass zeitnah eine gute Habitateignung für den Schlammpeitzger erreicht wird. Dadurch kann eine Umsiedelung der Schlammpeitzger vor Verfüllung der Gräben in geeignete neue Habitate erfolgen und die Population in ihrem Bestand erhalten werden. In der Bauphase werden die neuen Gräben durch geeignete Absperrungen vor Beeinträchtigungen geschützt.

Hinsichtlich mittelbarer Wirkungen ist anzuführen, dass das bestehende Entwässerungssystem der A3 im Bereich der Gräben deutlich verbessert wird. Am Dammfuß wird ein Versickerungs- und Verdunstungsgraben angelegt, der das überschüssige Wasser, das bei der breitflächigen Versickerung über Bankett und Dammböschungen nicht versickert, auffängt und einer geordneten Versickerung bzw. Verdunstung zuführt. Das neue Grabensystem wird durch diesen Versickerungs- und Verdunstungsgraben mit begleitendem Unterhaltungsweg mit Schotterrasen vor Einträgen von Straßenwasser geschützt. Durch das Vorhaben wird daher der Eintrag von verschmutztem Straßenwasser gegenüber dem Ist-Zustand deutlich reduziert und damit die Wasserqualität im Graben verbessert.

Fazit

Die wertbestimmende lokale Population kann unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahme 5-1 A_{FFH/CEF} in ihrem Bestand erhalten werden. Erhebliche Beeinträchtigungen auf den Artbestand und die Erhaltungsziele sind nicht gegeben. Die unerheblichen Wirkungen werden durch die Schadensbegrenzung kompensiert.

Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für diese Art, deren Erhaltungszustand als gut (B) eingestuft ist, werden nicht beeinträchtigt.

f) Bitterling

Der östliche, zu überbauende Graben mit hoher Bedeutung für den Schlammpeitzger am südlichen Böschungsfuß des Autobahndamms zwi-

schen dem AK Deggendorf und der Donaubrücke (Bau-km 1+300 bis 1+600) ist auch für den Bitterling als Habitat von Bedeutung. Hier wurden im Rahmen einer Untersuchung zur Planfeststellung Hochwasserschutz Straubing-Vilshofen bei einer Elektrofischung im Oktober 2017 6-8 Exemplare gefunden (im westlichen Graben keine).

Gemäß o. g. Untersuchung „steht diese Bitterlingspopulation in Verbindung mit der Population innerhalb des FFH-Gebiets Donauauen. Im FFH-Gebiet selbst findet der Bitterling gute bis sehr gute Habitatbedingungen in an die Donau angeschlossenen Altgewässern und Gräben vor. Die sich reproduzierende Population im beprobten Bereich stellt daher keine essentielle lokale Population dar, deren Erhaltungszustand Einfluss auf den Erhaltungszustand der Population im FFH-Gebiet nehmen könnte.“ Die Überbauung des östlichen Grabensystems stellt daher für den Bitterling keine relevante Beeinträchtigung seines Habitats dar und wird als nicht erheblich eingestuft.

Mit der Schadensbegrenzungsmaßnahme 5-1 A_{FFH/CEF} (Planunterlage 19.3.4 Blatt 3) wird ein neues Grabensystem vorrangig vorab als Lebensraum für den Schlammpeitzger in ähnlicher Habitatqualität hergestellt, welches auch für den Bitterling wieder einen geeigneten Lebensraum bietet. Über die Vermeidungsmaßnahme 3-2 V_{FFH} werden neben den Fischen auch potenziell vorhandene Großmuscheln aus dem Grabensystem vor der Verfüllung abgesammelt und in die neuen Grabensysteme umgesetzt.

Im Altwasser „Alte Donau“ sind randliche Eingriffe in die Wasserfläche an der Querung mit der A3 vorgesehen. Zu Fischarten liegen keine Nachweise vor. Es handelt sich um ein Stillgewässer ohne durchgängige Anbindung an die Donau. Daher sind hier keine rheophilen Fischarten zu erwarten. Lediglich für den Bitterling ist hier ein gewisses Potenzial gegeben. Potenzielle Beeinträchtigungen für die Artpopulation des Bitterlings und seine Erhaltungsziele werden aber als nicht erheblich beurteilt, weil sich der Eingriff auf die kleinen, autobahnnahen und damit vorbelasteten Randbereiche eines rd. 15,4 ha großen Altwassers bezieht und das Altwasser stark durch Verschlammung geprägt ist, so dass mögliche Habitate für den Bitterling eingeschränkt sind.

Hinsichtlich mittelbarer Wirkungen ist anzuführen, dass das bestehende Entwässerungssystem der A3 im Bereich der Gräben deutlich verbessert wird und damit auch die Wasserqualität verbessert wird. Die Altwasserbereiche der „Alten Donau“ sind bereits im Istzustand durch die Autobahn vorbelastet. Die Empfindlichkeit dieses nährstoffreichen Stillgewässerlebensraumes gegenüber mittelbaren betriebsbedingten Wirkungen wird als gering eingestuft. Daher sind auch die durch die Baumaßnahme bedingten möglichen Erhöhungen von punktuellen Schadstoffeinträgen bei Starkregen gegenüber der bisherigen Vorbelastung als gering und für eine potenzielle Fischpopulation als unerheblich einzustufen.

3.4.5.1.1.10 Summationseffekte:

Kumulative Beeinträchtigungen durch andere Vorhaben wurden für folgende Pläne und Projekte geprüft:

- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing-Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf-Vilshofen
- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing-Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing-Deggendorf (im Bau)
- HWS-Maßnahme Thundorf / Aicha (im Bau)
- HWS-Maßnahme Stögermühlbach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Fischerdorf (fertig gestellt)

- HWS-Maßnahme Niederalteich (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Schöpfwerk Saubach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Kläranlage Straubing (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Natternberg (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Hofkirchen (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Pleinting (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Schwarzach (fertig gestellt)
- Vorlandmanagement Donau
- HWS-Maßnahme Hermannsdorf/Ainbrach (fertig gestellt)
- HWS-Öbling (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Winzer (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Deggendorf West (fertig gestellt)
- Ortsumfahrung Vilshofen (im Bau)
- Bootshafen Vilshofen (fertiggestellt)

Als prüfungsrelevant wurden der Hochwasserschutz Kläranlage Straubing, der Hochwasserschutz Winzer, der Hochwasserschutz Hermannsdorf-Ainbrach, der Hochwasserschutz Thundorf-Aicha, der HWS Niederalteich, der Donauausbau TA1 und TA2, und die Ortsumfahrung Vilshofen identifiziert.

Im Ergebnis wurden keine kumulativen Beeinträchtigungen im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben festgestellt, so dass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung notwendig werden (Planunterlage 19.3.1 Tabelle 8-1).

(Die erhebliche Beeinträchtigung für den Lebensraumtyp 3150 ist nicht Bestandteil dieser Prüfung, da diese vom verursachenden Vorhaben zu kompensieren ist und somit als ausgeglichen angesehen werden muss.)

3.4.5.1.1.11 Alternativenprüfung (siehe auch C 3.4.2)

Zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, sind nicht gegeben:

Die Nullvariante wird ausgeschlossen, weil mit ihr die vorhandenen und zu erwartenden unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben wäre nicht vertretbar, da die Funktion der Bundesautobahn und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind. Die Planungsziele würden nicht erreicht.

Großräumige, funktionsgerechte Varianten mit völlig neuer Linienführung drängen sich hier nicht auf. Deren Nachteile wären nicht vertretbar, denn hierzu müssten Natur und Landschaft in außergewöhnlich starkem Maße beeinträchtigt werden und die Durchschneidungen wären größer. Sie kommen auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage und weil der verfügbare Raum zwischen der Donau im Süden und den Vorläufern des Bayerischen Waldes im Norden sowie der sehr dichten Besiedlung der Donauebene zwischen Deggendorf und Hengersberg sehr stark eingeengt ist. Sie wurden im Verfahren auch nicht geltend gemacht. Für den notwendigen Ausbau der bestehenden Autobahn A 3 bietet sich die Erweiterung im Bereich der bestehenden Trasse an.

Folgende Ausbauvarianten wurden untersucht:

Variante 1 Symmetrie	Symmetrischer Ausbau mit beidseitiger Verbreiterung um eine Fahrspur über die gesamte Strecke
----------------------	---

Variante 2 Nord	Verlegung der Trasse nach Norden im westlichen Teilstück im Bereich der Donaubrücke mit Anpassung der Übergangsbereiche zwischen AK Deggendorf und ca. BAB-km 568,5, um die Donaubrücke nördlich der Bestandsbrücke neu zu bauen. Auf dem östl. Teilstück ist ein symmetrischer Ausbau wie bei Variante 1 vorgesehen.
Variante 3 Süd	Verlegung der Trasse nach Süden im westlichen Teilstück im Bereich der Donaubrücke mit Anpassung der Übergangsbereiche zwischen AK Deggendorf und ca. BAB-km 568,5, um die Donaubrücke südlich der Bestandsbrücke neu zu bauen. Auf dem östl. Teilstück ist ein symmetrischer Ausbau wie bei Variante 1 vorgesehen.

Im Ergebnis der umweltfachlichen Variantenprüfung liegen die drei Varianten - bedingt durch ihre räumliche Nähe und den auf Teilstrecken identischen Trassenverlauf - in einer ähnlichen Größenordnung der umweltfachlichen Konfliktdensität; dies gilt auch für die einzelnen untersuchten Kriterien.

Alle drei Varianten führen zu erheblichen Eingriffen in die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der beiden betrachteten FFH-Gebiete 7142-301 „Donauauen“ und 7243-302 „Isarmündung“. Trotzdem die Variante 3 (Plantrasse) die Lösung mit den relativ höchsten Eingriffen in FFH-Lebensräume im Vergleich zu den Alternativen ist, erscheint sie als vorzugswürdig, da die Beeinträchtigungen insgesamt ausgeglichen werden können. Im Einzelnen:

Bei der Symmetrievariante 1 ist in der Bauphase die Errichtung einer Brücke seitlich der bestehenden Brücke erforderlich, um den Verkehr auf der A 3 in der Phase des Abbruchs und Neubaus der bestehenden Brücke weiter zu führen. Bei der Variante 1 müsste daher der Überbau neben dem vorhandenen Überbau errichtet und dann eingeschoben werden. Beim Querverschub des Überbaus fallen erhebliche Mehrkosten an und die Behinderung für den Verkehr auf der BAB A 3 sind während der Phase des Querverschubs erheblich. Dauerhaft würden sich bei der Variante 1 die geringsten Eingriffe/Beeinträchtigungen der relevanten Erhaltungsziele ergeben. In der Bauphase würden die Beeinträchtigungen für das hier betrachtete FFH-Gebiet in die FFH-Lebensräume 3150, 6510 und 91E0* in ähnlicher Größenordnung wie bei Variante 3 liegen, weil beide Varianten in der Bauphase eine ähnlich große Fläche in der gleichen Lage in Anspruch nehmen würden. Es käme bauzeitlich auch zu erheblichen Eingriffen in den Lebensraumtyp 3150. Die in der Bauphase gestörten bzw. zerstörten Lebensräume könnten aber bei Variante 1 nach Abschluss der Baumaßnahme an der gleichen Stelle wieder neu entwickelt werden.

Da bei der Variante 1 Symmetrie der Flächenverlust für die FFH-Lebensraumtypen ähnlich groß ist wie bei der Variante 3 Süd und der Flächenverlust des prioritären LRT 91E0* voraussichtlich über der Erheblichkeitsschwelle liegen würde und darüber hinaus o. g. erheblichen Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen (Totalsperre in der Zeit des Querverschubs) anfallen, ist der symmetrische Ausbau im Bereich der Donaubrücke nicht zielführend.

Aus umweltplanerischer Sicht ist die Variante 2 Nord im Vergleich mit der Variante 3 Süd die Lösung mit den geringeren Eingriffen insbesondere in FFH-Lebensraumtypen, da diese auf der Nordseite der Brücke schmaler ausgebildet sind als auf der Südseite. Die Eingriffe in den prioritären LRT 91E0* würden in etwa der gleichen Größenordnung im Grenzbereich der Erheblichkeitsschwelle

liegen, die Eingriffe in die Lebensraumtypen 3150 und 6510 würden im FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen“ deutlich geringer ausfallen. Die Beeinträchtigungen des LRT 3150 wären dafür aber höher im FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“. Nach Abschätzung hätte auch diese Variante erhebliche Eingriffe in den LRT 3150 im FFH-Gebiet 7243-302 Isarmündung zur Folge, so dass die Variante 2 Nord ebenfalls erhebliche Eingriffe in FFH-LRT verursacht. Auf der Nordseite der Donau würde die asymmetrische Verbreiterung nach Norden zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von mindestens ca. 20-25 Mill. € führen. Da der Hafen Deggendorf ein Betrieb ist, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird und das Heranrücken der stark befahrenen BAB A 3 an den Hafen Deggendorf zu einem erhöhten Unfallrisiko mit gefährlichen Stoffen bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen kann und die Variante 2 Nord ebenfalls erhebliche Eingriffe in FFH-LRT verursachen würde, ist die asymmetrische Verbreiterung nach Norden im Bereich der Donauquerung – auch unter Beachtung der Seveso-III-Richtlinie – keine zumutbare Alternative.

Bei der südlich verlaufenden Variante 3 Süd 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 der FFH-LRT 3150, 6510 und 91E0*, wobei die Beeinträchtigungen des LRT 3150 über der Erheblichkeitsschwelle liegen. Durch die gewählte gegensätzliche Pfeilerstellung (Nordpfeiler auf dem Westufer und Südpfeiler auf dem Ostufer) kann der Eingriff in die FFH-Gebiete etwas verringert 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.

Außerdem wurde geprüft, inwieweit durch Alternativen bei den Brückenlösungen der Eingriff in FFH-Lebensraumtypen vermindert werden kann. Aufgrund der sehr großen erforderlichen Spannweite ohne Pfeiler im Fluss kommt vernünftigerweise hier technisch nur eine Schrägseilbrücke in Betracht, wie oben dargelegt wurde (C 3.4.2.4). Es wurden verschiedene Varianten mit verschiedenen Pfeilerstellungen geprüft. Aufgrund des geringeren Platzbedarfs im FFH Gebiet bei der Bauweise mit zwei Pylonen auf getrennten Seiten, wird dieser Bauweise mit je einem (gegenüber gelegenen) Pylon pro Fahrbahnseite der Vorzug gegeben.

Ergebnis:

Da die bezüglich der Beeinträchtigung von FFH-Lebensräumen etwas günstigere Variante 2 Nord keine zumutbare Alternative darstellt und die Symmetrievariante 1 erhebliche Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen bei ähnlicher Beeinträchtigungswirkung auf FFH-Lebensräume mit sich bringt, wurde der Planung (im Bereich der Donauquerung Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+500) die Variante 3 Süd zu Grunde gelegt. Großräumige Varianten und die Nullvariante wurden als untauglich zur Zielerreichung (s. o.) ausgeschieden.

3.4.5.1.1.12 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst.

c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573) der FFH-Richtlinie. Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG.

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 34, 35, 41, 42, 44, 45 und 56 stellt sie einen wichtigen Teil des Europäischen Verkehrsnetzwerkes dar.

Der derzeitige 4-streifige Querschnitt der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg ist bereits beim derzeitigen 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 von Plattling, Langenisarhofen und 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.

Aufgrund dieser Defizite ist der Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg im gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) durch die Einstufung im vordringlichen Bedarf priorisiert. Der Bedarf und das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens sind durch die Aufnahme des Projekts in den BVWP 2030 und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen grundsätzlich festgelegt. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erlangt als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz Gesetzeskraft (in der Fassung vom 22.12.2023). Damit besteht ein gesetzlicher Auftrag zur Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 ist der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg wieder ausreichend leistungsfähig. Dadurch reduziert sich die Staugefahr und erhöht sich die Verkehrssicherheit. Auch die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen verringern sich durch den Ausbau, weil 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 fliegende und wandernde Arten 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. Diese Gründe sind als überwiegend und zwingend gegenüber den Belangen des FFH-Gebietsschutzes anzusehen.

Es wird auch auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen.

3.4.5.1.1.2 FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ (Es wird auch auf Planunterlage 19.4 verwiesen)

Nach Planunterlage 19.4.1 durchschneidet die Bundesautobahn A 3 das FFH-Gebiet DE 7243-302 „Isarmündung“ im Bereich der Donauquerung bei Deggenau auf einer Länge von rd. 550 m. Deshalb ist in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG zu überprüfen, ob das geplante Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets führen kann.

3.4.5.1.1.2.1 Beschreibung des Schutzgebietes

Das FFH-Gebiet „Isarmündung“ (DE 7243-302) weist gemäß Standard-Datenbogen eine Flächengröße von rd. 1.892 ha auf und liegt in der kontinentalen biogeografischen Region im Naturraum „Dungau“ (Naturraum D65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten, Naturraum-Untereinheit 064-A Donauauen) innerhalb des Landkreises Deggendorf. Es besteht aus 10 Teilgebieten. Das SPA-Gebiet „Isarmündung“ (DE 7243-402) ist annähernd deckungsgleich mit dem FFH-Gebiet.

42% der FFH-Fläche bestehen gemäß Standarddatenbogen aus Laubwald, 18 % aus Mischwald und etwa 13 % aus Kunstforsten wie Pappelbeständen und exotischen Gehölzen. Weitere 20 % entfallen auf stehende und fließende Binnengewässer sowie 3 % auf Moore, Sümpfe oder Uferbewuchs. Schließlich werden 2 % der Fläche von feuchtem und mesophilem Grünland und jeweils 1 % von Trockenrasen bzw. Steppen und heideartigen Vegetationsformen eingenommen. Das Gebiet zeichnet sich durch den weitläufigen Mündungsbereich der Isar mit ausgedehnten Weich- und Hartholzauen aus. Charakteristisch sind Altwässer, Schlammبانke, Röhrichte, Auwiesen und Brennen. Das Mündungsgebiet mit den ausgedehnten, strukturreichen Auwäldern ist international bedeutsam und weist eine herausragende Vielfalt an auengebundenen Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensraumtypen auf. Eine große Bedeutung kommt auch den praktizierten, historischen Nutzungsformen wie Brennen, Kopfweiden und Streuwiesen zu. Das FFH-Gebiet „Isarmündung“ ist demnach ein idealtypisches, weitgehend naturnahes Mündungsgebiet.

Die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind: Erhalt ggf. Wiederherstellung der natürlichen eutrophen Seen / Erhalt der Flüsse der planaren bis montanen Stufe / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Mageren Flachland-Mähwiesen, der Pfeifengraswiesen und Relikten von Brenndolden-Auenwiesen / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Feuchten Hochstaudenfluren / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Auenwälder, der Hartholzauenwälder und der Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder / Erhalt ggf. Wiederherstellung der typischen Fischfauna / Erhalt ggf. Wiederherstellung verschiedener Populationen / Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bibers

3.4.5.1.1.2.2 Landschaft, Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum mit dem Bereich des geplanten Vorhabens liegt in der Donauaue. Der südlich der Donau angrenzende Naturraum Dungau hat ein eher wenig bewegtes Relief. Unterstrom der Donaubrücke der A 3 münden die Isar und einige Bäche in ehemaligen Seitenarmen in die Donau. Nördlich der Donau geht die Donauaue in das Hügelland des Bayerischen Waldes über und gehört zum Naturraum Lallinger Winkel (Oberpfälzer und Bayerischer Wald).

Das FFH-Gebiet Isarmündung (7243-302) umfasst das Gebiet der Isarauen auf den untersten rd. 9 km der Isar von Plattling bis zur Mündung in die Donau mit den beidseitigen breiten, meist bewaldeten Auengebieten einschließlich der Alten Isar in der rechtsufrigen Aue. Im Norden an der Donau grenzt das FFH-Gebiet 7142-301 "Donauaue zwischen Straubing und Vilshofen" direkt an das FFH-Gebiet Isarmündung an. Für dieses Gebiet wurde eine gesonderte Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt (siehe vorstehend unter C 3.4.5.1.1.1 und Planunterlage 19.3). Im Bereich unter der Donaubrücke verlaufen beide FFH-Gebiete über kurze Strecke relativ schmal parallel nebeneinander in der Donauaue.

3.4.5.1.1.2.3 (Potenziell) betroffene Lebensraumtypen und Arten

Lebensräume des Anhangs I der FFH-Richtlinie:

- 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions
- 3260 Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion
- 6510 Magere Flachland-Mähwiesen
- 91E0* Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*
- 91F0 Harholzauenwälder mit *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* oder *Fraxinus angustifolia*

Alle weiteren Lebensraumtypen sind auszuschließen und nicht betroffen. Sie liegen deutlich weiter weg und damit außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens.

Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie:

Biber, Kamm-Molch, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Zierliche Teller-schnecke und Fischarten wie Frauenerfling, Schied Rapfen und Streber.

Als weitere betroffene Fischarten kommen Bitterling und Schlammpeitzger vor. Beide Arten sind im Standarddatenbogen und in der gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele nicht genannt. Mögliche Beeinträchtigungen der Bitterling- und Schlammpeitzger-Populationen werden im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ untersucht, da sie dort im Standarddatenbogen genannt sind (C 3.4.5.1.1.1).

Für alle übrigen genannten Anhang II-Arten des FFH-Gebietes Isarmündung wie Gelbbauchunke, Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Huchen, Zingel, Eremit, Scharlachkäfer, Helm-Azurjungfer, Bachmuschel, Schmale Windelschnecke und den drei Pflanzenarten Beckerglocke, Frauenschuh und Sumpf-Gladiole gibt es innerhalb des betrachteten Untersuchungsumgriffs von 500 m um die Autobahn innerhalb des FFH-Gebietes keine Nachweise. In den detailliert untersuchten Maßnahmenbereichen sind aufgrund der fehlenden Habitate auch keine Vorkommen dieser Arten zu erwarten. Daher können Beeinträchtigungen ihrer Erhaltungsziele ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.2.4 Optimierung der Baumaßnahme bezüglich der Umweltauswirkungen auf das FFH-Gebiet

Im Bereich des direkt angrenzenden FFH-Gebiets wurde im Planungsprozess auf eine größtmögliche Minimierung der Eingriffe geachtet:

- Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler

- Schutz der Fließgewässer vor Schadstoff-Einträgen durch Betongleitwände auf der Donaubrücke sowie durch Vorschaltung von Regenklärbecken
- Ausstattung der Donaubrücke mit einer Lärmschutzwand auf der Nordseite
- Einschränkung der Baufelder beidseits der Donauvorlandbrücke auf das geringstmögliche Maß
- Verlegung und Neuanlage der betroffenen Fließgewässer (Spitaler Wöhrd und Verlängerung Saubach) im Bereich der Donaubrücke in ökologisch-biologisch möglichst optimierter Weise
- Hauptbauzufahrt zum Brückenbereich und Unterhaltungsweg wird auf bereits vorbelastete Fläche verlegt
- Keine Verlegung von Entwässerungsleitungen in das unberührte Donauvorland.

3.4.5.1.1.2.5 Vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen

- 1-3 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung und Verlegung von Gewässern zum Schutz von Gewässerarten (LRT 3150, 3260)
- 2-1 V Abgrenzung des Baufeldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten sowie Umsetzung weiterer geeigneter Schutzmaßnahmen (LRT 3150, 3260, 6510, 91E0*, 91F0)
- 2-2 V Schutz der den Vorhabenbereich querenden Gewässer vor Beeinträchtigungen und Belastungen durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen (LRT 3150, 3260)
- 2-3 V_{FFH} Errichtung einer Irritationsschutzwand auf der Südseite der Donaubrücke (LRT 3150, 3260, 6510, 91E0*, 91F0)
- 3-2 V_{FFH} Fischschutz in der Bauphase und Abfischen vor Baubeginn
- 3-4 V_{FFH} Biberschutz durch geeignete Schutz- und Vergrämungsmaßnahmen
- 3-6 V Eindringerschutz und Ausstiegshilfe Bodenfilter

3.4.5.1.1.2.6 Ausgleichsmaßnahmen zur Schadensbegrenzung für nicht erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Lebensräumen und -Arten

- 6-3 E_{FFH} Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*), anteilig (Planunterlage 19.4.4 Bl. 2)
- 6-4 E_{FFH} Anlage von Hartholzauwald (LRT 91 F0) (Planunterlage 19.4.4 Bl. 2)

3.4.5.1.1.2.7 Kohärenzmaßnahmen zur Schadensbegrenzung für erhebliche Beeinträchtigungen

- 6-1 A_{FFH} Anlage von strukturreichem Altwasser unter der Donaubrücke (LRT3150)
- 6-2 A_{FFH} Anlage von naturnahem Bachlauf unter der Donaubrücke (LRT 3260)
- 10-1 A_{FFH} Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150 zur Aufwertung des Donauufers bei Metten
- 10-2 A_{FFH} Anlage von naturnahem Bachlauf als LRT 3260 zur Aufwertung des Donauufers bei Metten

3.4.5.1.1.2.8 Beeinträchtigungen von Lebensräumen nach Anhang I der FFH-RL und Beurteilung

a) Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions – LRT 3150

Die betroffenen Flächen des Lebensraumtyps 3150 liegen zum größten Teil unter und neben der Donauvorland-Brücke und bilden den Altwasserbereich des „Spitaler Wöhrd“ mit sehr geringer Fließbewegung. Die anlagebedingten Verluste betreffen 2.796 m², die baubedingten rd. 760 m². Damit ergibt sich insgesamt ein Flächenverlust von 3.556 m², der damit rd. 0,58 % der Gesamtfläche ausmacht (Stufe 1). Der hierbei anzusetzende Orientierungswert „quantitativ-absoluter Flächenverlust“ von 100 m² in der Stufe 1 nach Lambrecht/Trautner 2007 wird dabei durch die Flächenverluste weit überschritten, so dass vorhabenbedingt eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Lebensraumes und seiner Erhaltungsziele vorliegt. In der Folge ist eine Ausnahmeprüfung und die Umsetzung von Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung der globalen Kohärenz des Natura 2000-Netzes erforderlich.

Der Erhaltungszustand ist im SDB mit B (gut) eingestuft. Nach ARGE BBJ Bosch-BNGFJestaedt (09/2018) wird der größere Teil der Verlustflächen mit dem Erhaltungszustand A bewertet. Die betroffenen Flächen liegen jedoch in der vorbelasteten Beeinträchtigungszone der A 3. Die charakteristischen Arten Liegendes Büchsenkraut und Zierliche Tellerschnecke kommen hier nicht vor. Der Gewöhnliche Schlammling kommt hier vor und ist an sich verändernde Wasserstände mit offenen Schlammflächen angepasst. Er kann daher die als Ausgleich neu geplanten Wasserflächen mit ähnlicher Schwankungsamplitude rasch wieder besiedeln. Die charakteristischen Fischarten Brachse und Nerfling sind in dem Altwasser nachgewiesen. Da diese Arten in allen umliegenden Altwasserbereichen gute Habitate vorfinden und daher ausreichend Ausweichlebensräume zur Verfügung stehen und die Altwasserbereiche vor Ort nach Abschluss der Baumaßnahme in ähnlicher Habitatqualität wiederhergestellt werden (6-1 A_{FFH}), sind die anteiligen Flächenverluste ohne nachteilige Auswirkungen auf die Populationen dieser Arten.

Die beidseitig direkt an die Brücke angrenzenden Altwasserbereiche sind bereits im Istzustand durch die Autobahn vorbelastet. Die Empfindlichkeit dieses nährstoffreichen Stillgewässerlebensraumes gegenüber mittelbaren betriebsbedingten Wirkungen wird als gering eingestuft.

Die geplante Errichtung von Betongleitwänden auf der Brücke sowie von einer Lärmschutzwand nordseitig und einer Irritationsschutzwand südseitig wird den potenziellen Eintrag von Gischt, Salzwasser und anderen Schadstoffen der Autobahn in die Umgebung der Brücke gegenüber dem Istzustand deutlich vermindern. Die mögliche zusätzliche Beeinträchtigung der Wasserqualität im Nahbereich der neuen Brücke über den Luftpfad wird damit als höchstens sehr gering und unerheblich eingestuft. Durch den Zufluss von Saubach aus Norden und „Alter Isar“ aus Süden ist ein ständiger Wasseraustausch im Altwasserbereich „Spitaler Wöhrd“ und Saubach gegeben.

Durch die Vorreinigung des Straßenwassers von der Brücke über Regenklär- und Bodenfilterbecken gemäß dem Stand der Technik ist auch über den Wasserpfad und die Einleitung des vorgereinigten Straßenwassers über den Saubach in das hier betrachtete Altwasser keine zusätzliche Beeinträchtigung gegeben. Im Gegenteil wird über die zukünftige Fassung und Vorreinigung des Straßenwassers von der Brücke eine Verbesserung für alle Biotop- und Wasserflächen im Umfeld der Brücke gegenüber dem Istzustand erreicht.

b) Flüsse der planaren bis montanen Stufe – LRT 3260

Für den Lebensraumtyp 3260 ergeben sich anlagebedingte Verluste von 561 m² im Bereich der „Alten Isar“, die aus Südwesten der Donauvorland-Brücke zufließt. Der Eingriff beträgt 0,31 % der Gesamtfläche dieses Lebensraumtyps. Der hierbei anzusetzende Orientierungswert „quantitativ-absoluter Flächenverlust“ von 500 m² nach Lambrecht / Trautner 2007 wird knapp überschritten, so dass auch für diesen Lebensraumtyp vorhabenbedingt erhebliche Beeinträchtigungen seiner Erhaltungsziele anzunehmen sind. Die Bachabschnitte im Eingriffsbereich sind mit dem Erhaltungszustand B (gut) bewertet.

Zu charakteristischen Arten wie Barbe, Nase, Malermuschel und Teichmuschel liegen im Eingriffsbereich und im näheren Umfeld keine Arten nachweise vor. Potenziell können diese Arten vorkommen, jedoch sind die Eingriffsflächen, die großteils als künstliches Gewässer unter der Donaubrücke angelegt wurden, als Habitate für diese Arten höchstens von untergeordneter Bedeutung. Da die Bachabschnitte nach Abschluss der Baumaßnahme vor Ort in ähnlicher Habitatqualität wiederhergestellt werden (6-2 A_{FFH}), sind die anteiligen Flächenverluste ohne nachteilige Auswirkungen auf die Populationen dieser Arten.

Die Empfindlichkeit dieses eher nährstoffreichen Fließgewässerlebensraumes gegenüber mittelbaren betriebsbedingten Wirkungen wird als sehr gering eingestuft, so dass auch die Verschiebung der Beeinträchtigungszone in bisher unbelastete Bereiche durch die Verlagerung der Brücke nach Süden unerheblich ist.

Darüber hinaus wird die geplante Errichtung von Betongleitwänden auf der Brücke sowie von einer Lärmschutzwand nordseitig und einer Irritationschutzwand südseitig den potenziellen Eintrag von Gisch, Salzwasser und anderen Schadstoffen der Autobahn in die Umgebung der Brücke gegenüber dem Istzustand deutlich vermindern. Die mögliche zusätzliche Beeinträchtigung der Wasserqualität im Nahbereich der neuen Brücke über den Luftpfad (indirekte Wirkung) wird damit als höchstens sehr gering und unerheblich eingestuft. Durch den Zufluss der „Alten Isar“ aus Süden ist ein ständiger Wasseraustausch gegeben.

Die erheblichen Beeinträchtigungen (a und b) auf den LRT 3150 den LRT 3260 werden durch die Kohärenzmaßnahmen 6-1 A_{FFH}, 6-2 A_{FFH}, 10-1 A_{FFH} und 10-2 A_{FFH} (Planunterlagen 19.4.4 Blatt 1 und Blatt 2) kompensiert.

Eine genauere Beschreibung von Art und Umfang der Beeinträchtigungen, von Zustand und Ausstattung des für die Umsetzung der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung vorgesehenen Bereiches und von Art und Umfang der vorgesehenen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sowie deren Lage im Netz Natura 2000 ist in Planunterlage 19.4.1 und 9.3 enthalten. Hierauf wird verwiesen.

Prognose der Wirksamkeit der Maßnahmen (6-1 A_{FFH}, 6-2 A_{FFH}, 10-1 A_{FFH} und 10-2 A_{FFH}):

Durch die Lage innerhalb des FFH-Gebiets 7243-302 „Isarmündung“ und ergänzend kleinflächig im direkt verbundenen FFH-Gebiet 7142-301 „Donauauen“ sowie die standörtliche Situation im Überschwemmungsgebiet der Donau leitet sich die Wirksamkeit und Kohärenz der Maßnahme ab. Durch ihre Lage in den direkten Überflutungsbereichen der Donau ist eine Wiederherstellung von wasserpflanzenreichem Altwasser und Fließgewässer mit Anbindung an die Donau gewährleistet.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Gewässer sind erprobte landschaftsplanerische Maßnahmen mit einer hohen Erfolgssicherheit und geringen Wiederherstellungsrisiken. Der erheblich beeinträchtigte Lebensraumtyp des Gewässers kann durch die geplante Kohärenzmaßnahme kurzfristig wiederhergestellt und entwickelt werden, da Wasserpflanzen durch den Kontakt zu den Fließgewässern „Alte Isar“ und „Saubach“ sowie der Donau rasch eingetragen werden und hier eine schnelle Vegetationsentwicklung einsetzt.

Für die Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen 3150 und 3260 wurde ein Kohärenzverhältnis zwischen den beeinträchtigten Flächen und den Maßnahmenflächen von 1:2 gewählt, um die möglichen temporären Funktionsdefizite („time lag“) bis zur Erreichung des eigentlichen Entwicklungsziels der Kohärenzmaßnahme auszugleichen. Durch ihre Lage im Überschwemmungsgebiet und die Anbindung der neu geschaffenen Lebensraumtypen an die direkt angrenzenden, bestehenden jeweiligen Lebensraumtypen ist eine volle Wirksamkeit der neuen Lebensräume im Verbund gegeben.

Die beeinträchtigten Lebensraumtypen können damit im räumlich-funktionalen Kontext des beeinträchtigten Natura 2000-Gebietes wiederhergestellt werden. Mit den geplanten Maßnahmen kann daher die Kohärenz des Natura-2000-Netzes beibehalten und gesichert werden. Die Erreichbarkeit der Erhaltungsziele und die Kohärenz des betroffenen FFH-Gebietes 7243-302 wird durch die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen damit nicht gefährdet.

Die geplanten Kohärenz- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen stehen den Planungen zum FFH-Gebietsmanagement nicht entgegen.

c) Magere Flachland-Mähwiesen – LRT 6510

Direkte Wirkungen und Eingriffe in den LRT 6510 sind im FFH-Gebiet Isarmündung nicht gegeben. Indirekte Wirkungen können sich höchstens durch Eutrophierungseinflüsse über Stickstoff ergeben.

Eine Untersuchung zeigt im Ergebnis, dass stickstoffempfindliche Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie LRT 6210, 6410 und 6510 im potenziellen Wirkungsbereich des Ausbauvorhabens der A 3 zwar vorkommen, mögliche erhebliche Beeinträchtigungen derartiger Lebensräume und dort vorkommender Arten (durch eine allenfalls geringfügige ausbaubedingte Verkehrserhöhung) aber aufgrund einer vorgenommenen Abschätzung ausgeschlossen werden können. Auch geringfügige zusätzliche Beeinträchtigungen sind nach dieser Abschätzung nicht gegeben.

d) Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* – LRT 91E0*

Verluste an Weichholzauwald entstehen in den Randbereichen der beiden vorgenannten Gewässerläufe der „Alten Isar“ und des „Spitaler Wöhrd“ unter und neben der Donauvorland-Brücke. Es handelt sich dabei um junge Mandelweidengebüsche und vereinzelt um Silberweidengruppen mittleren Alters, deren Erhaltungszustand mit B (gut) eingestuft ist. Alle betroffenen Gehölz- und Strauchgruppen liegen in der Vorbelastungszone der Autobahn.

Die Flächenverluste betragen anlagebedingt 911 m² und baubedingt 17 m². Dieser Flächenverlust beträgt rd. 0,06 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps im FFH-Gebiet und liegt damit unter dem Grenzwert für die Beurteilung der Erheblichkeit von Eingriffen von 1.000 m² nach Lambrecht/Trautner

2007. Erhebliche Eingriffswirkungen auf den LRT 91E0* Weichholzauwald sind damit nicht geben.

Eine Beeinträchtigung charakteristischer Arten, hier des Kleinspechts, wird aufgrund mangelnder Habitateignung, der Vorbelastung und fehlender Art-nachweise ausgeschlossen.

Indirekte, mittelbare bau- und betriebsbedingte Wirkungen:

Als ein von wechselnden Hochwasserbedingungen und nährstoffreichem Wasser geprägter Lebensraum hat die Weichholzaue nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber mittelbaren Wirkungen durch Bau und Straßenverkehr mit Schadstoffen über den Luft- und Wasserpfad. Direkt neben der bestehenden Donaubrücke haben sich in der Flussaue Weidengebüsche und Auwald mit dem Erhaltungszustand B (gut) ausgebildet. Die bisherige Vorbelastung hat daher keine erheblichen Auswirkungen gezeigt. Bei dem Brückenneubau wird die Belastungswirkung auf die angrenzenden Lebensräume durch Einbau von Betongleitwänden sowie von einer Lärmschutzwand nordseitig und einer Irritationsschutzwand südseitig gegenüber Gischt und Salzwasser und sonstigem Schadstoffeintrag über den Wasserpfad und Ableitung des Straßenwassers über Reinigungsstufen mit Regenklär- und Bodenfilterbecken deutlich vermindert. Die Situation der Lebensräume und Arten des FFH-Gebiets unter der Brücke wird damit insgesamt verbessert. Indirekte Wirkungen sind vernachlässigbar.

Vorübergehende indirekte baubedingte Wirkungen durch den Baustellenverkehr sind für den durch zeitweise hohe Nährstoffgaben gekennzeichneten Auwald ebenfalls unerheblich.

Zur Schadensbegrenzung werden im nahen Umfeld der Eingriffe vor Baubeginn neue Weichholzauenwälder angelegt und die bestehenden Weidengehölzgruppen soweit möglich verpflanzt (6-3 E_{FFH}). Insgesamt wird die Neuschaffung von Weichholzauwald im Umfang von Faktor 1:3 vorgesehen, um auch die unerheblichen Beeinträchtigungen zu kompensieren und damit nachteilige Auswirkungen im Rahmen der Summationsprüfung auf zukünftige Bauprojekte im betroffenen Donauabschnitt zu vermeiden.

e) Hartholzauenwälder – LRT 91F0

Die von dauerhaften Verlusten betroffenen Flächen des Lebensraumtyps 91F0 liegen alle am Ufer des Baches „Alte Isar“, der aus Südwesten der Donauvorland-Brücke zufließt. Der Erhaltungszustand wird überwiegend mit B (gut) angegeben. Der betroffene Galeriewald liegt in der Vorbelastungszone der Autobahn.

Anlagebedingte Verluste betreffen dabei eine Fläche von 242 m².

Die Empfindlichkeit gegenüber mittelbaren betriebsbedingten Wirkungen durch den Straßenverkehr wird für die Hartholzauenwälder mit Eiche, Ulme und Esche (LRT 91F0) als gering bis mittel eingestuft, da der Hartholzauenwald ein von nährstoffreichem Wasser geprägter Lebensraum bei größeren Hochwässern ist. Durch die Verlagerung der Beeinträchtigungszone sind weitere 65 m² Hartholzauwald zusätzlich betroffen. Diese zusätzliche Beeinträchtigung wird mit 25% ihrer Fläche als Flächenverlust bei der Ermittlung der Eingriffswirkung berücksichtigt (65 m² * 0,25 = 16,25 m²).

Insgesamt ergibt sich damit eine relevante Eingriffs-/Verlustfläche für den LRT 91F0 von 258 m². Der Verlust liegt damit unter 0,1 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps. Der hier relevante Orientierungswert quantitativ absoluter Flächenverluste von 500 m² in der Stufe III nach Lambrecht/Trautner 2007 wird dabei unterschritten, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auf den LRT 91F0 Hartholzauwald gegeben sind.

Eine Beeinträchtigung charakteristischer Arten, hier des Mittelspechts, wird aufgrund mangelnder Habitateignung, der Vorbelastung und fehlender Art-nachweise ausgeschlossen.

Zur Schadensbegrenzung werden im nahen Umfeld der Eingriffe neue Hart-holzauwälder angelegt (6-4 E_{FFH}). Insgesamt wird die Neuschaffung von Hartholzauwald im Umfang von Faktor 1:3 vorgesehen, um auch die unerheblichen Beeinträchtigungen zu kompensieren und damit nachteilige Auswirkungen im Rahmen der Summationsprüfung auf zukünftige Bauprojekte im betroffenen Donauabschnitt zu vermeiden.

3.4.5.1.1.2.9 Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II der FFH-RL und Beurteilung

a) Biber

Biberbauten sind im Maßnahmenbereich innerhalb des FFH-Gebietes nicht vorhanden.

Außerhalb des FFH-Gebiets besteht ein Biberbau im südlich der A3 angren-zenden Grabensystem bei Bau-km 1+630. Dieser liegt im Bau-feld und muss abgesiedelt werden. Über die Schutz- und Vermeidungsmaßnahme 3-4 V_{FFH} ist eine Vergrämung des Bibers aus Biberbau/ -burg durch vorsichtige Öff-nung des Baus außerhalb der Jungenaufzucht und der Winterzeit im Zeitra-um von Juli bis August vorgesehen. Ergänzend dienen auch die Vermeidungs-maßnahmen 2-1 V (Abgrenzung des Bau-feldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten) und 3-6 V (Eindringschutz und Ausstiegshilfe Bodenfilter) dem Schutz des Bibers.

Für die Fließgewässer werden bei Bauarbeiten in der Bauphase entspre-chende Behelfsgerinne freigehalten, so dass die Fließgewässer als Vernet-zungsachsen weiterhin für den Biber nutzbar sind. Da sich der Maßnahmen-bereich in der Vorbelastungszone der Autobahn befindet und der Biber an Ver-kehr gewöhnt ist, sind mögliche Beeinträchtigungen durch den Bau-verkehr und durch Störungen im Wanderbereich höchstens sehr gering und un-erheblich. Dauerhaft werden alle in der Bauphase beeinträchtigten Fließ- und Stillgewässer sowie auetypische Lebensräume wiederhergestellt, so dass sich für den Biber und seine Erhaltungsziele keine relevanten Beeinträchti-gungen ergeben.

Mittelbare erhebliche Beeinträchtigungen für die Biberpopulation und ihre Er-haltungsziele können ausgeschlossen werden, weil die Gewässerläufe und ihre Durchgängigkeit als wesentliche Habitate des Bibers weitestgehend un-verändert erhalten bleiben. Kleinflächige Beeinträchtigungen und Verlegun-gen werden nach der Bauphase wieder nach Bestandsgröße und -qualität her-gestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen für die Biberpopulation und ihre Erhaltungsziele können damit ausgeschlossen werden. In der Bauphase ver-bleiben genügend Ausweichgewässer, da die kleinflächigen randlichen Ein-griffe in das Gewässer „Alte Donau“ und in den Uferbereich der Donau im Ver-gleich mit den bestehenden Gewässerläufen sehr gering sind.

Für den Biber, dessen Erhaltungszustand im FFH-Gebiet mit A (hervorra-gend) eingestuft ist, sind keine projektbedingten, nachteiligen Wirkungen ge-geben.

b) Kammolch

Aufgrund fehlender Artnachweise und ungeeigneter Habitate sind vorhabenbedingt keine, auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für die Artpopulation und ihre Erhaltungsziele gegeben.

c) Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Artnachweise liegen für den Maßnahmenbereich nicht vor und sind aufgrund fehlender geeigneter Habitate auch nicht zu erwarten. Vorhabenbedingt sind daher keine, auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für die Artpopulation und ihre Erhaltungsziele gegeben.

d) Zierliche Tellerschnecke

Artnachweise liegen für den Maßnahmenbereich nicht vor. Vorhabenbedingt sind daher keine, auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für die Artpopulation und ihre Erhaltungsziele gegeben.

e) Fischarten

Der Altwasserbereich des „Spitaler Wöhrd“ mit Anschluss an die Donau unterhalb und südlich der Donauvorlandbrücke ist als sehr hochwertiges Jungfischhabitat (Wertstufe 5) für die Donaufische ausgewiesen. Es handelt sich jedoch um einen sehr langsam durchströmten Bereich, der für rheophile Fischarten nicht von Bedeutung ist. Es wird vorsorglich geprüft, ob dieser Bereich für die FFH-relevante Fischart Donau-Kaulbarsch, die auch langsam fließende Bereiche nutzt, als Jungfischhabitat von Bedeutung sein könnte.

Mit dem versetzten Neubau der Donaubrücke gerät der Mündungsbereich des Spitaler Wöhrd in die Donau in die neue Beeinträchtigungszone (bis 50 m Abstand vom Fahrbahnrand der verlegten Trasse). Die neue Fläche innerhalb der Beeinträchtigungszone umfasst rd. 1.600 m².

Durch die geplante Errichtung von Betongleitwänden auf der Brücke sowie von einer Lärmschutzwand nordseitig und einer Irritationsschutzwand südseitig wird der potenzielle Eintrag von Gischt, Salzwasser und anderen Schadstoffen in die Umgebung der Brücke gegenüber dem Istzustand vermindert. Da sich der größte Teil des hochwertigen Jungfischhabitats bereits im Istzustand innerhalb der Beeinträchtigungszone der Autobahn befindet (FFH-Gebiet „Isarmündung“) und durch den Zufluss von Saubach und „Alter Isar“ aus Süden ein ständiger Wasseraustausch im Altwasserbereich gegeben ist, wird die mögliche zusätzliche Beeinträchtigung der Wasserqualität und damit der Qualität des Jungfischhabitats in der Beeinträchtigungszone als höchstens sehr gering und irrelevant eingestuft.

Für die hier relevanten Fischarten Bitterling, Donau-Kaulbarsch, Schied und Schrätzer (nicht Bestandteil des Erhaltungsziels des hier betrachteten FFH-Gebiets) können unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen 2-3 V_{FFH} und 3-2 V_{FFH}, der eher geringen, vorübergehend betroffenen Fläche und der zahlreichen, für diese Arten besser geeigneten Ausweichlebensräume in Form von Altwasserarmen im direkten Umfeld Beeinträchtigung-

gen ihrer Habitate, ihrer Fortpflanzung und ihrer Erhaltungsziele ausgeschlossen werden.

Die im Standarddatenbogen als Anhang-II-Arten genannten Fischarten Frauennerfling, Huchen, Streber und Zingel sind rheophile Fischarten, die als Lebensraum, Laichplatz und für die Jungfischentwicklung strömungsreiche Fluss- und Bachabschnitte mit Kiessubstrat nutzen. Derartige Gewässerbereiche sind von der Maßnahme nicht betroffen. Artnachweise liegen im Eingriffs- und Maßnahmenbereich nicht vor. Vorhabenbedingt sind daher keine Beeinträchtigungen für die Artpopulationen und ihre Erhaltungsziele gegeben.

Die Anhang-II-Art Schied ist ebenfalls eine eher rheophile Fischart, die als Lebensraum, Laichplatz und für die Jungfischentwicklung vorrangig strömungsreiche Fluss- und Bachabschnitte mit Kiessubstrat oder Schotter nutzt. Im Eingriffs- und Maßnahmenbereich wurde der Schied jedoch auch in dem langsam fließenden Altwasserbereich unter der Donaubrücke („Spitaler Wöhrd“) nachgewiesen, genauso wie in dem langsam durchströmten neuen Altwasserbereich nördlich der Donaubrücke. Aufgrund der Ansprüche an die Jungfischentwicklung ist hier jedoch nur von einer untergeordneten Bedeutung auszugehen. Die wesentliche Bedeutung ist in einer Nutzung als Nahrungsraum (Beutesuche als Räuber) zu suchen. Im näheren Umfeld bestehen zahlreiche Nebenarme und Altwasserbereiche, die als Nahrungsraum und für die Jungfischzucht deutlich besser geeignet sind und genutzt werden können, so dass für den Schied ausreichend Ausweichlebensräume in der vorübergehenden Bauphase zur Verfügung stehen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird das Altwasser als Nahrungsraum und eventuell mögliches Jungfischhabitat für indifferente Arten wiederhergestellt, wobei durch die Maßnahmen und Auflagen zur Behandlung des anfallenden Oberflächenwassers sowie die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sogar eine Qualitätssteigerung naheliegt. Vorhabenbedingt können daher erhebliche Beeinträchtigungen der Artpopulation und ihrer Erhaltungsziele ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.2.10 Summationseffekte:

Kumulative Beeinträchtigungen durch andere Vorhaben wurden für folgende Pläne und Projekte geprüft:

- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing-Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf-Vilshofen
- Ortsumgehung Plattling Ost, St 2124 (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Stögermühlbach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Fischerdorf linker Isardeich (fertig gestellt)
- Schöpfwerk Saubach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Fischerdorf (fertig gestellt)
- Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen – Vorlandmanagement zur Wiederherstellung und Erhaltung der Hochwassersicherheit

Im Ergebnis wurden keine kumulativen Beeinträchtigungen im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben festgestellt, so dass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung notwendig werden (Planunterlage 19.4.1 Tabelle 8-1). (Erhebliche Beeinträchtigungen für Lebensraumtypen sind nicht Bestandteil dieser Prüfung, da diese vom verursachenden Vorhaben zu kompensieren sind und somit als ausgeglichen angesehen werden müssen.)

3.4.5.1.1.2.11 Alternativenprüfung (siehe auch C 3.4.2)

(Großräumige Varianten und Beschreibung der untersuchten Ausbauvarianten Variante 1 Symmetrie, Variante 2 Nord, Variante 3 Süd siehe C 3.4.5.1.1.1.11)

Im Ergebnis der umweltfachlichen Variantenprüfung liegen die drei Varianten - bedingt durch ihre räumliche Nähe und den auf Teilstrecken identischen Trassenverlauf - in einer ähnlichen Größenordnung der umweltfachlichen Konfliktdensität; dies gilt auch für die einzelnen untersuchten Kriterien.

Alle drei Varianten führen zu erheblichen Eingriffen in die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der beiden betrachteten FFH-Gebiete 7142-301 „Donauauen“ und 7243-302 „Isarmündung“. Die Variante 3 (Plantrasse) ist die Lösung mit den relativ höchsten Eingriffen in FFH-Lebensräume.

Bei der Symmetrievariante 1 ist in der Bauphase die Errichtung einer Brücke seitlich der bestehenden Brücke erforderlich, um den Verkehr auf der A 3 in der Phase des Abbruchs und Neubaus der bestehenden Brücke weiter zu führen. Bei der Variante 1 müsste daher der Überbau neben dem vorhandenen Überbau errichtet und dann eingeschoben werden. Beim Querverschub des Überbaus fallen erhebliche Mehrkosten an und die Behinderung für den Verkehr auf der BAB A 3 sind während der Phase des Querverschubs erheblich. Dauerhaft würden sich bei der Variante 1 die geringsten Eingriffe/Beeinträchtigungen der relevanten Erhaltungsziele ergeben. In der Bauphase würden die Beeinträchtigungen für das hier betrachtete FFH-Gebiet in die FFH-Lebensräume 3150, 3260, 91E0* und 91F0 in ähnlicher Größenordnung wie bei Variante 3 liegen, weil beide Varianten in der Bauphase eine ähnlich große Fläche in der gleichen Lage in Anspruch nehmen würden. Es käme bauzeitlich auch zu erheblichen Eingriffen in die Lebensraumtypen 3150 und 3260. Die in der Bauphase gestörten bzw. zerstörten Lebensräume könnten aber bei Variante 1 nach Abschluss der Baumaßnahme an der gleichen Stelle wieder neu entwickelt werden.

Da bei der Variante 1 der Flächenverlust für die FFH-Lebensraumtypen ähnlich groß ist wie bei der Varianten 3 und der Flächenverlust des prioritären LRT 91E0* voraussichtlich über der Erheblichkeitsschwelle liegen würde und darüber hinaus o. g. erheblichen Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen (Totalsperre in der Zeit des Querverschubs) anfallen, ist der symmetrische Ausbau im Bereich der Donaubrücke nicht zielführend.

Aus umweltplanerischer Sicht ist die Variante 2 Nord im Vergleich mit der Variante 3 die Lösung mit den geringeren Eingriffen insbesondere in FFH-Lebensraumtypen, da diese auf der Nordseite der Brücke schmaler ausgebildet sind als auf der Südseite. Die Eingriffe in den prioritären LRT 91E0* würden in etwa der gleichen Größenordnung im Grenzbereich der Erheblichkeitsschwelle liegen, die Eingriffe in die Lebensraumtypen 3150 und 3260 und 91F0 würden auf der Nordseite deutlich geringer ausfallen. Nach Abschätzung hätte aber auch diese Variante erhebliche Eingriffe in den LRT 3150 im FFH-Gebiet 7243-302 Isarmündung zur Folge (> 1550 m² Verluste), so dass die Variante 2 ebenfalls erhebliche Eingriffe in FFH-LRT verursacht. Auf der Nordseite der Donau würde die asymmetrische Verbreiterung nach Norden zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von mindestens ca. 20-25 Millionen Euro führen. Da der Hafen Deggendorf ein Betrieb ist, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird und das Heranrücken der stark befahrenen BAB A 3 an den Hafen Deggendorf zu einem erhöhten Unfallrisiko mit gefährlichen Stoffen bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen kann und die Variante 2 ebenfalls erhebliche Eingriffe in FFH-LRT verur-

sachen würde, ist die asymmetrische Verbreiterung nach Norden im Bereich der Donauquerung – auch unter Beachtung der Seveso-III-Richtlinie – keine zumutbare Alternative.

Bei der südlich verlaufenden Variante 3 Süd 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 der FFH-LRT 3150, 3260, 91F0 und 91E0*, wobei die Beeinträchtigungen der LRT 3150 und 3260 über der Erheblichkeitsschwelle liegen. Durch die gewählte gegensätzliche Pfeilerstellung (Nordpfeiler auf dem Westufer und Südpfeiler auf dem Ostufer) kann der Eingriff in die FFH-Gebiete etwas verringert 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.

Außerdem wurde geprüft, inwieweit durch Alternativen bei den Brückenlösungen der Eingriff in FFH-Lebensraumtypen vermindert werden kann. Aufgrund der sehr großen erforderlichen Spannweite ohne Pfeiler im Fluss kommt vernünftigerweise hier nur eine Schrägseilbrücke in Frage. Es wurden verschiedene Varianten mit verschiedenen Pfeilerstellungen geprüft. Aufgrund des geringeren Platzbedarfs im FFH Gebiet bei der Bauweise mit zwei Pylonen auf getrennten Seiten, wird dieser Bauweise mit je einem (gegenüber gelegenen) Pylon pro Fahrbahnseite der Vorzug gegeben.

Ergebnis:

Da die bezüglich der Beeinträchtigung von FFH-Lebensräumen etwas günstigere Variante 2 Nord keine zumutbare Alternative darstellt und die Symmetrievariante 1 erhebliche Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen bei ähnlicher Beeinträchtigungswirkung auf FFH-Lebensräume mit sich bringt, wurde der Planung die Variante 3 Süd zu Grunde gelegt.

3.4.5.1.1.2.12 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Es wird auf die Ausführungen unter C 3.4.5.1.1.12 verwiesen.

3.4.5.1.1.3 **SPA-Gebiet 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“** (Es wird auch auf Planunterlage 19.5 verwiesen)

Nach Planunterlage 19.5.1 durchschneidet die Bundesautobahn A 3 das Vogelschutzgebiet SPA DE 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ im Bereich der Donauquerung bei Deggenau (rd. 530 m) sowie im Bereich der Querung der alten Donauschleife „Alte Donau“ bei Seebach (rd. 1000 m). Zwischen diesen beiden Querungen verläuft die A 3 auf rd. 3,3 km parallel zur Donau und zum Vogelschutz-Gebiet (VS-Gebiet) randlich knapp außerhalb der VS-Gebietsgrenze.

Deshalb ist in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu überprüfen, ob das geplante Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des VS-Gebiets führen kann.

3.4.5.1.1.3.1 Beschreibung des Schutzgebietes

Das Vogelschutzgebiet „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ (SPA DE 7142-471) weist gemäß Standard-Datenbogen eine Flächengröße von rd. 6.914 ha auf und liegt in der kontinentalen biogeografischen Region.

Das langgezogene VS-Gebiet durchzieht sowohl die Landkreise Deggendorf und Straubing-Bogen und Passau als auch die kreisfreie Stadt Straubing und liegt gemäß der naturräumlichen Gliederung Deutschlands in den Naturräumen „Dungau“ (Naturraum D 65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten, Naturraum-Untereinheit 064-A Donauauen) sowie auch „Passauer Abteiland und Neuburger Wald“ (Naturraum D 63 Oberpfälzer und Bayerischer Wald, Naturraum-Untereinheit 408-G Donauengtal).

Das FFH-Gebiet „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ (DE 7142-301) ist annähernd deckungsgleich mit dem hier betrachteten VS-Gebiet.

Das Vogelschutzgebiet ist Teil des Ramsar-Gebietes „Donauauen und Donau-moos“ als bedeutsames, meist eisfreies Überwinterungsgebiet, landesweit bedeutsames Brut- und Rastgebiet für Wasser- und Sumpfvögel (u.a. Blaukehlchen, Rohrweihe, Wiesenbrüter).

Die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind:

1. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Brut- und Nahrungsgebiete von Blaukehlchen, Rohrweihe, Zwergdommel, Tüpfelsumpfhuhn, Knäkente, Krickente, Schnatterente, Schilfrohrsänger und Teichrohrsänger.
2. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebiete für Rohrweihe, Kornweihe, Zwergdommel, Tüpfelsumpfhuhn, Knäkente, Krickente, Schnatterente, Weißstorch, Großen Brachvogel, Wachtelkönig, Bekassine, Kiebitz, Goldregenpfeifer, Schwarzstorch, Seidenreier und Silberreier.
3. Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichend großer, ausreichend störungsfreier Ruhezonen zum Schutz sensibler Arten und ihrer Lebensräume, insbesondere an Rastplätzen (Altgewässer und andere Gewässer) für Fischadler und Seeadler.
4. Erhalt ggf. Wiederherstellung der auetypischen Vielfalt und Vernetzung an Lebensräumen, z. B. Auwälder und Kleinstrukturen (z. B. ausreichend Alt- und Totholzanteile) für Grauspecht, Mittelspecht, Schwarzspecht, Halsbandschnäpper sowie Sperlingskauz als Folgenutzer.
5. Erhalt ggf. Wiederherstellung hydrologisch intakter, struktur-, alt- und totholzreicher Weich- und Hartholz- Auenwälder mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung und ihren charakteristischen Artengemeinschaften. Erhalt ggf. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze für Baumfalke, Wespenbussard, Rotmilan und Schwarzmilan (Radius i.d.R. 200 m) und Erhalt der Horstbäume.
6. Erhalt ggf. Wiederherstellung natürlicher Uferstrukturen, insbesondere von Kies- und Sandufern und Abbruchkanten als wichtige Bruthabitate für Eisvogel, Flussregenpfeifer und Flussuferläufer sowie als Rast- und Überwinterungsbereiche.
7. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Großem Brachvogel, Wachtelkönig, Bekassine, Braunkehlchen, Kiebitz, Wiesenschafstelze und Uferschnepfe sowie ihrer Lebensräume, insbesondere großflächiger, extensiv genutzter, störungsarmer Grünland- und Feuchtwiesenkomplexe mit überwiegend baumfreiem Offenlandcharakter, hoher Bodenfeuchte und in ihrer z. T. nutzungsgeprägten Ausformung sowie mit den jeweils artspezifisch notwendigen Sonderstrukturen (Rufplätze, Sitzwarten, Deckung, Rückzugsflächen etc.), auch als Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebiete.

8. Erhalt ggf. Wiederherstellung ungestörter Brutplätze (Inseln) für die Schwarzkopfmöwe.
9. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Brut- und Rastgebiete für den Gänsesäger.
10. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Brut- und Rastgebiete für Neuntöter und Dorngrasmücke.
11. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Wiesenweihe und ihrer Lebensräume.
12. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Brut- und Rastgebiete des Graureihers.

3.4.5.1.1.3.2 Landschaft, Untersuchungsraum

Der detailliert untersuchte Bereich der vorliegenden Verträglichkeitsprüfung umfasst das Plangebiet des LBP sowie einen erweiterten Untersuchungsumgriff für Vogelarten bis zu 500 m vom Fahrbahnrand innerhalb des abgegrenzten VS-Gebietes. Ergänzend werden auch faunistische Beziehungen im Plangebiet außerhalb des FFH-Gebiets mitbetrachtet.

Der Untersuchungsraum mit dem Bereich des geplanten Vorhabens liegt in der Donauaue. Der südlich der Donau angrenzende Naturraum Dungau hat ein eher wenig bewegtes Relief. Unterstrom der Donaubrücke der A 3 münden die Isar und einige Bäche in ehemaligen Seitenarmen in die Donau. Nördlich der Donau geht die Donauaue in das Hügelland des Bayerischen Waldes über und gehört zum Naturraum Lallinger Winkel (Oberpfälzer und Bayerischer Wald).

Das Donautal bietet durch seine Vielzahl an Lebensräumen Brutplätze für über 50 gefährdete Arten. 7 hier lebende Vogelarten sind in Bayern akut vom Aussterben bedroht. 14 der hier lebenden Vogelarten sind durch die Vogelschutzrichtlinie geschützt. Donau und Isar schaffen hier auf 0,4 Prozent der Landesfläche Bayerns einen Naturraum, in dem 65 Prozent aller Vogelarten, die es in Bayern gibt, leben können. Zudem ist das Gebiet Rastplatz und Überwinterungsgebiet für viele Arten. Im Winter rasten regelmäßig mehrere tausend Wasservögel. Circa 80.000 Vögel aus 32 verschiedenen Arten wurden bei Zählungen im Winter 2010/2011 beobachtet.

Das Vogelschutzgebiet Donau zwischen Straubing und Vilshofen (7142-471) ist damit ein äußerst bedeutsames Brut-, Rast- und Überwinterungsgebiet sowie Vogelzugachse und damit ein hochsensibler Bereich. Es umfasst den gesamten Flusswasserkörper der Donau im Plangebiet, den Altarm der Donau mit umliegenden Auwäldern und einen relativ schmalen Uferstreifen rechts und links der Donau. Ein weiterer wertvoller Auebereich am rechtsseitigen Donauufer im Plangebiet ist Teil des Vogelschutzgebiets „Isarmündung“ (DE 7243-402). Für dieses Gebiet wurde eine gesonderte Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt (U 19.6).

Im vorliegend betrachteten Vogelschutzgebiet sind hinsichtlich der Eingriffsbereiche der geplanten Ausbaumaßnahmen drei Teilbereiche näher zu betrachten.

- a) Die Donauquerung über die große Donaubrücke mit Verschiebung der Autobahntrasse nach Süden und Errichtung einer neuen Seilbrücke (BW 147, km 1+953 bis 2+878);
- b) das linke, nördliche Ufer der Donau mit schmalen Vorlandbereichen, die im Wechsel Baumreihen, Weichholzauwald am Ufer und intensiv bis extensiv genutzte Wiesenbereiche aufweisen – hier begleitet die A 3 die Donau in einem Abstand von unter 100 Metern in südöstlicher Richtung über eine Strecke von rd. 3 km (km 2+900 bis 5+900);
- c) den Donaualtarm mit begleitenden Waldbereichen, der heute aus einer Stillgewässerkette besteht – eine neue Brücke (Maßnahme 9 A) mit rd. 20 m lichte

ter Weite und rd. 2 m lichter Höhe verbessert die Querungsmöglichkeiten zwischen den Altarm-Teilbereichen unter der A 3 (BW 150, km 6+920).

3.4.5.1.1.3.3 (Potenziell) betroffene Vogelarten

Brutvögel und Nahrungsgäste nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

Mögliche Beeinträchtigungen sind zu prüfen für:

- Blaukehlchen
- Eisvogel
- Silberreiher
- Weißstorch

Für Arten, die als Nahrungsgäste vereinzelt oder wiederholt aus benachbarten Brutplätzen im Untersuchungsraum innerhalb des VS-Gebiets auftauchen, sind keine relevanten Beeinträchtigungen gegeben. Dies ist damit begründet, dass diese Arten nur als sporadische Nahrungsgäste auftauchen und der Untersuchungsraum daher als Nahrungsraum von höchstens sehr geringer Bedeutung ist. Weiterhin weist der Maßnahmen- und Baubereich keine geeigneten Habitate für diese Arten auf. Dies betrifft die Arten Goldregenpfeifer, Grauspecht, Halsbandschnäpper, Neuntöter, Schwarzmilan, Schwarzspecht und Wespenbussard.

Für die anderen Vogelarten, welche im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie für das Vogelschutzgebiet Donau zwischen Straubing und Vilshofen vermerkt sind, wie Fischadler, Kornweihe, Mittelspecht, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzkopfmöwe, Schwarzstorch, Seeadler, Seidenreiher, Sperlingskauz, Tüpfelsumpfhuhn, Wachtelkönig, Wiesenweihe oder Zwergdommel gibt es keinerlei Nachweise im Zuge der Kartierungen im Untersuchungsgebiet. Da weder im Eingriffsbereich noch im potenziellen Wirkungsbereich der Maßnahme relevante Habitate für diese Arten berührt werden, werden sie hier nicht weiter geprüft.

Brutvögel und Nahrungsgäste nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

Für die nachfolgend genannten Arten gibt es Nachweise als Nahrungsgäste im Untersuchungsraum oder Brutnachweise im weiteren Umfeld. Dies betrifft die Vogelarten:

- Baumfalke
- Flussregenpfeifer
- Gänsesäger
- Graureiher
- Kiebitz
- Krickente
- Schnatterente
- Teichrohrsänger

Zugvögel nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

Als Zugvögel kommen im Untersuchungsraum nach Schlemmer (2011) folgende Vogelarten, für die aber keine Nachweise als Brutvögel oder Nahrungsgäste im Untersuchungsraum bestehen, vor:

- Bekassine
- Flussuferläufer
- Großer Brachvogel

- Knäkente

Für weitere Arten nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie, welche für das Vogelschutzgebiet Donau zwischen Straubing und Vilshofen im Standarddatenbogen genannt sind, wie Braunkehlchen, Schilfrohrsänger, Uferschnepfe und Wiesenschafstelze gibt es keinerlei Nachweise im Zuge der Kartierungen. Da weder im Eingriffsbereich noch im potenziellen Wirkungsbereich der Maßnahme relevante Habitate für diese Arten berührt werden, werden sie hier nicht weiter geprüft.

Für die Dorngrasmücke liegen einige Brutnachweise in der Nähe (außerhalb) des VS-Gebietes vor. Eine Vorhabenrelevanz ist nicht gegeben.

3.4.5.1.1.3.4 Optimierung der Baumaßnahme bezüglich der Umweltauswirkungen auf das Vogelschutzgebiet

Im Bereich des direkt angrenzenden VS-Gebiets wurde im Planungsprozess auf eine größtmögliche Minimierung der Eingriffe geachtet:

- Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler
- Schutz der Fließgewässer vor Schadstoff-Einträgen durch Betongleitwände auf der Donaubrücke sowie Vorschaltung von Regenklärbecken für das Straßenwasser der Donaubrücke.
- Ausstattung der Donaubrücke mit einer Lärmschutzwand auf der Nordseite
- Einschränkung der Baufelder beidseits der Donauvorlandbrücke
- Verlegung und Neuanlage der betroffenen Fließgewässer im Bereich der Donaubrücke in ökologisch-biologisch möglichst optimierter Weise, so dass diese Gewässerabschnitte wieder wertgleich hergestellt und ihre bedeutende Lebensraumfunktion erhalten werden.
- Die Hauptbauzufahrt zum Brückenbereich in der Bauphase und der spätere Unterhaltungsweg für die Brückenpfeiler wird zwischen die beiden neuen Brückenteile in die bereits vorbelastete Fläche verlegt.
- Neuanlage einer neuen Brücke im Bereich der alten Donauschleife (BW 150), um die Biotop- und Habitatvernetzung sowie den Flugkorridor unterhalb der Fahrbahn zu verbessern. Gleichzeitig wird das Baufeld im Bereich der Altwasser so gering wie möglich gehalten und der Bau hauptsächlich von der Autobahntrasse aus ausgeführt.
- Keine Verlegung von Entwässerungsleitungen in das unberührte Donauvorland.

3.4.5.1.1.3.5 Vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen, Schutzmaßnahmen

- 1-1 V Zeitliche Beschränkung der Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung zum Schutz gehölzbewohnender Vogelarten
- 1-2 V Zeitliche Beschränkung der Erdarbeiten und der Baufeldfreimachung zum Schutz von Arten der offenen Kulturlandschaft sowie geeignete Vergrämuungsmaßnahmen
- 1-3 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung und Verlegung von Gewässern zum Schutz von Vogelarten mit hohem Gewässerbezug
- 2-1 V Abgrenzung des Baufeldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten

- 2-2 V Schutz der den Vorhabenbereich querenden Fließgewässer vor Beeinträchtigungen und Belastungen durch entsprechende Schutz- und Vorsorge-maßnahmen
- 2-3 V_{FFH} Errichtung einer Irritationsschutzwand auf der Südseite der Donaubrücke (auf der Nordseite bereits technisch vorgesehen)
- 3-3 A Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken, die auch für Vogelarten das Kollisionsrisiko bei Straßenquerungen mindern
- 3-7 V Verschluss des Pylons, um Dohlenbruten zu vermeiden
- 4-3 G Anlage von Gehölzhecken auf Böschungen und Nebenflächen aus Artenschutz- und Landschaftsbildaspekten, hier insbesondere zur Erhöhung der Überflughöhe bei Straßenquerungen

3.4.5.1.1.3.6 Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation und Schadensbegrenzung

- 6-1 A_{FFH} Wiederherstellung von strukturreichem Altwasser als LRT 3150 unter der Donaubrücke (U 19.5.3, Blatt 1)
- 6-2 A_{FFH} Anlage von naturnahem Bachlauf (LRT 3260) (U 19.5.3, Blatt 1)
- 6-3 E_{FFH} Anlage von Weichholzauwald LRT 91E0* (U 19.5.3, Blatt 1) mit Gebüschgruppen
- 6-5 A Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur (U 19.5.3, Blatt 1) als Feuchtlebensraum angrenzend an das Altwasser (6-1 A_{FFH})
- 9 A Verbesserung der Habitatvernetzung unter der A 3 für die Alte Donau (U 19.5.3, Blatt 3)

(Die Maßnahmen wurden im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, der artenschutzrechtlichen Prüfung und der FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die FFH-Gebiete „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ sowie „Is-armündung“ erforderlich. Sie dienen hier auch der Schadensbegrenzung für das Vogelschutzgebiet „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“.)

3.4.5.1.1.3.7 Beeinträchtigungen von Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

a) Blaukehlchen

Durch Anpassungen der Baufelder im Bereich der Donaubrücke konnte der ursprüngliche direkte Verlust eines Brutplatzes des Blaukehlchens in einem Weidengebüsch vermieden werden. Bauzeitlich kommt es zu randlichen Störwirkungen im Bereich eines Brutplatzes (Konflikt B 1, U 19.5.3, Bl.1). Der Brutplatz liegt innerhalb der planerisch zu berücksichtigenden Fluchtdistanz von 30 m, wodurch zumindest eine temporäre Beeinträchtigung durch die Bautätigkeit zu unterstellen ist.

Weitere Betroffenheiten hinsichtlich des Blaukehlchens können durch eine Verkleinerung des fakultativ genutzten Nahrungshabitats, durch die vorübergehende Verfüllung von Stillgewässern und Röhrichten im Baufeld sowie durch Störwirkungen eintreten.

Der Verlust von einem Nahrungs- und Bruthabitat würde einem Verlust von rd. 0,7% der Brutreviere bei einer geschätzten Anzahl von 141 Revieren im VS-Gebiet Donau entsprechen. Da der direkte Verlust vermieden werden kann und das Nahrungshabitat nur in vorbelasteten Teilbereichen beeinträchtigt ist, ist der prozentuale Verlust entsprechend deutlich geringer.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Das potenzielle Nahrungsrevier wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Nahrungshabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Baubereichs viele Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrlichzonen in ähnlichem Umfang durch die Ausgleichsmaßnahme 6-1 AFFH (Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150) und die Ausgleichsmaßnahme 6-5 A (Entwicklung Landröhrlich und feuchte Hochstaudenflur) wiederhergestellt. Auch Gebüsche werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme 6-3 EFFH neu entwickelt.

Für den mit B (gut) bewerteten Erhaltungszustand der Art im Vogelschutzgebiet sind durch diese vorübergehende Beeinträchtigung in einem Teilnahrungshabitat höchstens geringe aber keine erheblichen Verschlechterungen gegeben.

Erhebliche Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

b) Eisvogel

In rd. 115 m Entfernung zum Baufeld am Bauwerk 150 liegt ein Brutstandort des Eisvogels. Der Brutstandort ist durch direkte Einwirkungen des Vorhabens nicht betroffen. Die Bauarbeiten zur Errichtung eines neuen Brückenbauwerks am Altarm der „Alten Donau“ liegen im Randbereich des Nahrungsreviers am Altwasser und betreffen auch eine Verrohrung unter der Autobahn (Durchmesser 4 m), die als Querungsachse in Form einer Brücke mit 20 m Spannweite und rd. 2 m lichter Höhe ertüchtigt wird. Im Nahrungshabitat ergibt sich damit eine randliche Störung innerhalb der durch die Autobahn stark vorbelasteten Beeinträchtigungszone.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Das eigentliche Brutrevier und der Brutstandort liegen außerhalb des Baufelds und sind damit vom Vorhaben nicht betroffen. Die planerisch zu berücksichtigende Fluchtdistanz des Eisvogels beträgt 80 m. Somit liegt der Brutstandort mit einer Entfernung von rd. 115 m außerhalb der Fluchtdistanz, wodurch eine mögliche Störung durch die Bautätigkeit als unkritisch angesehen wird.

Bei der Störung handelt es sich um die Bauarbeiten und einen vorübergehenden, randlichen Eingriff in das Nahrungshabitat, der die Habitatqualität des Altwassers nicht nachhaltig verändert. Des Weiteren befinden sich in räumlicher Nähe, außerhalb des Baufelds, ausreichend Nahrungshabitate mit ähnlichen Standortausprägungen. Der Störungsbereich ist bereits stark vorbelastet. Die Querungsmöglichkeiten durch die Verrohrung werden in der Bauphase aufrechterhalten.

Für den Erhaltungszustand der Art, der gemäß SDB und Schlemmer 2012 mit B (gut) bewertet ist, stellen die vorhabenbezogenen Maßnahmen damit keine Verschlechterung dar.

Beeinträchtigungen des Brut- und Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

c) Silberreiher

Es besteht ein einziger Nachweis als Nahrungsgast in den Gehölzstrukturen zwischen Alter Donau und einem Weiher. Das Altwassergebiet der Alten Donau ist ein geeignetes Nahrungshabitat.

Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Der Silberreiher ist von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen im Bereich des Altwassergebietes der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die Eingriffe umfassen rd. 600 m² und liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 36.500 m² ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der bauzeitlichen Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert.

Da die Habitate am Rande der A 3 bereits einer hohen Lärmbelastung und hohen optischen Stimuli durch den Verkehr ausgesetzt sind, sind diese für den Silberreiher von untergeordneter Bedeutung.

Der Nachweis als Nahrungsgast liegt innerhalb der planerisch zu berücksichtigenden Fluchtdistanz von 200 m. Außerhalb dieser Distanz sind bauzeitlich ausreichende Ausweichnahrungshabitate vorhanden.

Für den gemäß SDB guten (B) Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

d) Weißstorch

Weißstörche brüten im nahen Umfeld bei Fischerdorf und Hengersberg und nutzen daher geeignete Nahrungshabitate im angrenzenden Vogelschutzgebiet. Alle Nachweise der Kartierungen liegen jedoch außerhalb des Schutzgebietes. Wichtigste Nahrungshabitate sind extensiv genutzte feuchte Wiesen. Diese Habitatflächen sind vom Vorhaben innerhalb des Vogelschutzgebietes nicht und randlich außerhalb nur sehr geringfügig am Böschungsfuß des Autobahndamms zur Donau hin im stark durch Verkehr und Lärm vorbelasteten Bereich betroffen.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Durch das Vorhaben werden Nahrungshabitate für den Weißstorch im Vogelschutzgebiet nicht relevant betroffen. Für den guten (B) Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

3.4.5.1.1.3.8 Beeinträchtigungen von Vogelarten nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

a) Teichrohrsänger

In rd. 70-90 m Entfernung zum Baufeld am Bauwerk 150 liegen zwei Brutstandorte des Teichrohrsängers (Konflikt B2, Unterlage 19.5.3, Bl. 3). Die Brutstandorte sind durch direkte Einwirkungen des Vorhabens nicht betroffen. Die Bauarbeiten zur Errichtung eines neuen Brückenbauwerks am Altarm der „Alten Donau“ liegen im Randbereich des Nahrungsreviers am Altwasser und betreffen auch eine Verrohrung unter der Autobahn (Durchmesser 4 m), die als Querungsachse in Form einer Brücke mit 20 m Spannweite und rd. 2 m lichter Höhe ertüchtigt wird. Im Nahrungshabitat ergibt sich damit eine randliche Störung innerhalb der durch die Autobahn stark vorbelasteten Beeinträchtigungszone.

Zwei weitere Brutstandorte liegen im, und ein weiterer nah am Baufeld im westlichen Bereich der Donaubrücke (Konflikt B2, U 19.5.3, Bl. 1). Diese befinden sich zwar im VS-Gebiet „Isarmündung“, werden hier aber aufgrund der engen ökologischen Vernetzung beider Schutzgebiete und eventueller Über-

lagerung der Nahrungshabitate über die Schutzgebietsgrenze hinweg höchstvorsorglich miteinbezogen.

Die Stillgewässerbereiche mit Röhrichtzonen werden nach Abschluss der Bauarbeiten in ähnlicher Größe und Ausbildung und damit als Habitat wiederhergestellt.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Die eigentlichen zwei Brutreviere am BW 150 liegen außerhalb des Baufelds und sind damit vom Vorhaben nicht betroffen. Bei der Störung handelt es sich um Bauarbeiten und einen vorübergehenden, randlichen Eingriff in das Nahrungshabitat, der die Habitatqualität des Altwassers nicht nachhaltig verändert. Des Weiteren befinden sich in räumlicher Nähe, außerhalb des Baufelds, Ausweichstandorte mit gleichen Habitateigenschaften. Der Störungsbereich ist bereits stark vorbelastet. Die Querungsmöglichkeiten durch die Verrohrung werden in der Bauphase aufrechterhalten.

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die direkten Eingriffe umfassen rd. 600 m² und liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 3,65 ha ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert.

Alle Nachweise liegen deutlich außerhalb der planerisch zu berücksichtigenden Fluchtdistanz von 10 m.

Im Zuge der Baumaßnahme wird die gefahrlose Querung der A 3 im Bereich des Altwassers durch die Errichtung einer breiten Brücke deutlich verbessert (Maßnahme 9 A in Unterlage 19.5.3 Blatt 3).

Bei den zwei Brutstandorten im Bereich der Donaubrücke können die Bauarbeiten im schlimmsten Fall zu vorübergehenden Verlusten der Reviere in der Bauphase führen. Dies würde <1% der Population im VS-Gebiet betreffen. Aufgrund der zeitnahen Wiederherstellbarkeit der Habitatstrukturen über die Ausgleichsmaßnahme 6-1 A_{FFH} mit Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150 und die Ausgleichsmaßnahme 6-5 A mit Entwicklung Landröhricht und feuchter Hochstaudenflur und der hohen Wahrscheinlichkeit einer Wiederbesiedelung ist nicht davon auszugehen, dass es durch die Maßnahme zu einer Verschlechterung des laut SDB mit C bewerteten Erhaltungszustandes der Art kommt. Eine künftige Verbesserung des Erhaltungszustandes wird durch Umsetzung des Vorhabens nicht eingeschränkt.

Erhebliche Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

b) Baumfalke

Im Baufeld östlich der Alten Donau in einem Gehölz auf der Straßenböschung gibt es einen Nachweis des Baumfalcken als Nahrungsgast. Dies ist der einzige Nachweis im weiteren Umfeld. Der Baumfalke jagt hier vermutlich unter anderem auf den offenen Wasserflächen und Röhrichten des Altwassergebiets der Alten Donau.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Die vorübergehenden Eingriffe in das Altwassergebiet in der Bauphase umfassen nur randliche Bereiche an den Böschungen von BW 150 und liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Baumfalcken mit rd. 3,65 ha Größe wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich durch die Baumaß-

nahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert.

Außerhalb der Fluchtdistanz von 200 m gibt es bauzeitlich ausreichend geeignete Ausweichnahrungshabitate für den Baumfalken.

Die Habitate am Rande der A 3 sind bereits einer hohen Lärmbelastung und hohen optischen Stimuli durch den Verkehr ausgesetzt. Eine relevante Zunahme durch den Ausbau ist nicht gegeben.

Für den Erhaltungszustand der Art, der mit B (gut) bewertet ist, ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

c) Flussregenpfeifer

Das Altwassergebiet der Alten Donau ist ein Nahrungs- und Rasthabitat für den Flussregenpfeifer. Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die direkten Eingriffe umfassen rd. 600 m² und liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 36.500 m² ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert. Die Fluchtdistanz des Flussregenpfeifers beträgt zwischen 30 und 50 m. Große Teile des Nahrungshabitats befinden sich außerhalb dieses Bereichs und bleiben kontinuierlich nutzbar.

Die Habitate am Rande der A 3 sind bereits einer hohen Lärmbelastung und hohen optischen Stimuli durch den Verkehr ausgesetzt. Eine relevante Zunahme durch den Ausbau ist nicht gegeben.

Für den mit B (gut) bewerteten Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

d) Gänsesäger

Die bekannten Brutplätze des Gänsesägers liegen in großer Distanz zu den geplanten Maßnahmen. Als Nahrungsgast wurde die Art im bauzeitlich beeinträchtigten Bereich der Donaubrücke festgestellt.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Die Art tritt als Nahrungsgast auf dem Gewässerkörper der Donau auf. Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme im Bereich der Donaubrücke sind marginal im Verhältnis zu den als Nahrungshabitat nutzbaren Bereichen entlang der Donau.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

e) Graureiher

Das Altwassergebiet der Alten Donau ist ein Nahrungs- und Rasthabitat für den Graureiher. Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die Eingriffe liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3 im Bö-

schungsbereich des BW 150 und erstrecken sich nur äußerst randlich ins Altwasser. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 3,65 ha ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert. Außerhalb der Fluchtdistanz von 200 m gibt es bauzeitlich ausreichend geeignete Ausweichnahrungshabitate für den Graureiher.

Die Habitate am Rande der A 3 sind bereits einer hohen Lärmbelastung und hohen optischen Stimuli durch den Verkehr ausgesetzt. Eine relevante Zunahme durch den Ausbau ist nicht gegeben.

Für den mit B (gut) bewerteten Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

f) Kiebitz

Das Altwassergebiet der Alten Donau eignet sich bedingt als Nahrungshabitat für den Kiebitz. Er konnte dort lediglich einmal verortet werden. Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die direkten Eingriffe umfassen rd. 600 m² und liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3. Das hier betrachtete Gewässer ist aufgrund der Wassertiefe nur in den Verlandungsbereichen am nördlichen Ende als Nahrungshabitat nutzbar. Diese Bereiche liegen außerhalb der relevanten Fluchtdistanzen von 100 bis 250 m. Eine erhebliche Störwirkung auf den Kiebitz kann hier ausgeschlossen werden.

Für den guten (B) Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

g) Krickente

Das Altwassergebiet der Alten Donau ist ein Nahrungshabitat für Krickenten. Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die Eingriffe liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3 im Böschungsbereich des BW 150 und erstrecken sich nur äußerst randlich ins Altwasser. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 3,65 ha ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert. Außerhalb der Fluchtdistanz von 120 bis 250 m gibt es bauzeitlich ausreichend geeignete Ausweichnahrungshabitate für die Krickente.

Die Habitate am Rande der A 3 sind bereits einer hohen Lärmbelastung und hohen optischen Stimuli durch den Verkehr ausgesetzt. Eine relevante Zunahme durch den Ausbau ist nicht gegeben.

Für den als gut (B) eingestuften Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

h) Schnatterente

Innerhalb der Fluchtdistanzen in der Nähe des Baufelds an der Donaubrücke liegen zwei Brutplätze der Schnatterente. Für das hier untersuchte VS-Gebiet Donau ist der Brutplatz im Mündungsbereich des „Spitaler Wöhrd“ von Bedeutung (Konflikt B3, U 19.5.3, Bl. 1). Hier kommt es zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen, die zu einer temporären Aufgabe des Brutplatzes führen können. Des Weiteren kommt es im Bereich der Alten Donau im Umfeld von BW 150 zu bauzeitlichen Störungen eines potenziellen Nahrungshabitats (Konflikt B4, Unterlage 19.5.3, Bl. 3).

Bewertung der Beeinträchtigungen

Das Brutrevier im Mündungsbereich des „Spitaler Wöhrd“ wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt bzw. nicht nutzbar. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Bruthabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Baubereichs viele Brut- und Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrichtzonen in ähnlichem Umfang wiederhergestellt.

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die Eingriffe liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3 im Böschungsbereich des BW 150 und erstrecken sich nur äußerst randlich ins Altwasser. Das hier betrachtete potenzielle Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 3,65 ha ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert. Außerhalb der Fluchtdistanz von 120 m bis 250 m gibt es bauzeitlich ausreichend geeignete Ausweichnahrungshabitate für die Schnatterente.

Vorgezogen wird ein neuer Gewässerlauf über die Ausgleichsmaßnahme 6-2 A_{FFH} im Südwesten der neuen Donaubrücke hergestellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrichtzonen in ähnlichem Umfang und Habitatfunktion durch die Ausgleichsmaßnahme 6-1 A_{FFH} (Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150) wiederhergestellt (Unterlage 19.5.3, Blatt 1).

Für den mit B bewerteten Erhaltungszustand der Art im Vogelschutzgebiet sind durch diese vorübergehende Beeinträchtigung von einem Bruthabitat und anteiligen Nahrungshabitaten höchstens geringe, aber keine erheblichen Verschlechterungen gegeben.

Erhebliche Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

i) Bekassine

Das Altwassergebiet der Alten Donau ist ein fakultativ genutztes Nahrungs- und Rasthabitat für die Bekassine. Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die Eingriffe liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3 im Böschungsbereich des BW 150 und erstrecken sich nur äußerst randlich ins Altwasser. Das hier betrachtete Gewässer ist aufgrund der Wassertiefe nur in den Verlandungsbereichen am nördlichen Ende als Nahrungshabitat nutzbar. Diese Bereiche liegen deutlich außerhalb der relevanten Fluchtdistanzen von

50 m. Eine erhebliche Störwirkung auf die Bekassine kann hier ausgeschlossen werden.

Für den Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

j) Knäkente

Das Altwassergebiet der Alten Donau ist ein fakultativ genutztes Nahrungshabitat für die Knäkente. Mit dem Neubau der Brücke BW 150 sind Störungen im stark durch die A 3 vorbelasteten Randbereich des Altwassers verbunden.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Von den Baumaßnahmen mit vorübergehenden Eingriffen ist das Altwassergebiet der Alten Donau in der Bauphase betroffen. Die Eingriffe liegen im stark vorbelasteten Randbereich direkt neben der Autobahn A 3 im Böschungsbereich des BW 150 und erstrecken sich nur äußerst randlich ins Altwasser. Das hier betrachtete Nahrungsteilhabitat des Altwassers nimmt rd. 3,65 ha ein und wird damit nicht merklich und nur im stark vorbelasteten Bereich der A 3 durch die Baumaßnahme tangiert. Bei der Störung handelt es sich um einen vorübergehenden Eingriff, der die Habitatqualität nicht nachhaltig verändert. Außerhalb der Fluchtdistanz von 120 bis 250 m gibt es bauzeitlich ausreichend geeignete Ausweichnahrungshabitats für die Krickente.

Die Habitats am Rande der A 3 sind bereits einer hohen Lärmbelastung und hohen optischen Stimuli durch den Verkehr ausgesetzt. Eine relevante Zunahme durch den Ausbau ist nicht gegeben.

Für den Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch die vorübergehende randliche Störung keine Verschlechterung.

Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

Für weitere Vogelarten des Art.4 (2) der VS-RL, die im VS-Gebiet auftreten, namentlich Flussuferläufer und Großer Brachvogel, ist eine Beeinträchtigung nicht näher zu prüfen, da die Nachweise als Gastvögel in relativ großer Distanz zum Vorhaben oder außerhalb der Schutzgebietsgrenzen liegen.

3.4.5.1.1.3.9 Bewertung des Kollisionsrisikos für Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

Zur Abklärung des Kollisionsrisikos für Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie wurden ein Gutachten vom Büro für Ornitho-Ökologie Dr. Richard Schlemmer erstellt. Das Gutachten kommt im Gesamtergebnis zu folgender Einschätzung:

Das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke wird gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten als vernachlässigbar eingeschätzt. Auch können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke erhebliche Beeinträchtigungen der in den Standarddatenbögen für die VS-Gebiete 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-402 „Isarmündung“ genannten Vogelarten des Anhangs I der VS-RL und Zugvögel nach Art. 4 (2) der VS-RL mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht das Ergebnis und dessen Herleitung als nachvollziehbar und plausibel an.

3.4.5.1.1.3.10 Summationseffekte:

Kumulative Beeinträchtigungen durch andere Vorhaben wurden für folgende Pläne und Projekte geprüft:

- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf-Vilshofen
- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing Deggendorf (im Bau)
- HWS-Maßnahme Schöpfwerk Saubach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Thundorf / Aicha (im Bau)
- HWS-Maßnahme Niederalteich (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Kläranlage Straubing (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Natternberg (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Hofkirchen (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Pleinting (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Schwarzach (fertig gestellt)
- Vorlandmanagement Donau (VLM), Umsetzungsabschnitt 1-3
- HWS-Maßnahme Fischerdorf linker Isardeich (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Hermannsdorf/Ainbrach (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Winzer (im Bau)
- HWS-Maßnahme Deggendorf West (fertig gestellt)
- Ortsumfahrung Vilshofen (im Bau)
- HWS-Öbling (fertig gestellt)
- B-Plan Bootshafen Vilshofen (fertig gestellt)

Im Ergebnis der Summationsbetrachtung der Beeinträchtigungen ist festzustellen, dass durch die Baumaßnahmen an der BAB A 3 geringfügige Beeinträchtigungen für einen Brutplatz mit Nahrungsteilhabitat des Blaukehlchens, für bis zu 4 Teilreviere des Teichrohrsängers sowie für ein Brut- und Nahrungsteilhabitat der Schnatterente gegeben sind, die unterhalb der Erheblichkeitsschwelle für diese drei Arten liegen. Für diese Arten konnten bei den HWS-Maßnahmen Thundorf Aicha und Winzer ebenfalls unerhebliche Beeinträchtigungen festgestellt werden. Bei allen Beeinträchtigungen handelt es sich um kleinflächige, meist bauzeitliche Störungen mit genügend geeigneten Ausweichhabitaten in der Nähe. Nach Abschluss der jeweiligen Baumaßnahme verbleiben keine Beeinträchtigungen. Auch in Summation sind diese Beeinträchtigungen unerheblich.

Für alle anderen Vogelarten des Anhangs I sowie des Abs. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie sind keine Beeinträchtigungen gegeben, so dass auch keine kumulativen Wirkungen zu prüfen bzw. zu berücksichtigen sind.

Mögliche erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“, seiner maßgeblichen Bestandteile und seiner Erhaltungsziele können daher kumulativ im Zusammenwirken mit anderen Projekten mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.3.11 Ergebnis

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Umsetzung des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des VS-Gebiets 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ vereinbar ist. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind nicht notwendig.

3.4.5.1.1.4 SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“ (Es wird auch auf Planunterlage 19.6 verwiesen)

Nach Planunterlage 19.6.1 durchschneidet die Bundesautobahn A 3 das Vogelschutzgebiet SPA DE 7143-402 „Isarmündung“ im Bereich der Donauquerung bei Deggenau (rd. 550 m).

Deshalb ist in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu überprüfen, ob das geplante Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des VS-Gebiets führen kann.

3.4.5.1.1.4.1 Beschreibung des Schutzgebietes

Das VS-Gebiet „Isarmündung“ (DE 7243-402) weist gemäß Standard-Datenbogen eine Flächengröße von 2.132 ha auf und liegt in der kontinentalen biogeografischen Region im Naturraum „Dungau“ (Naturraum D65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten, Naturraum-Untereinheit 064-A Donauauen) innerhalb des Landkreises Deggendorf. Es besteht aus drei Teilflächen. Das VS-Gebiet „Isarmündung“ ist annähernd deckungsgleich mit dem FFH-Gebiet „Isarmündung“.

Das Gebiet zeichnet sich durch den weitläufigen Mündungsbereich der Isar mit ausgedehnten Weich- und Hartholzauen aus. Charakteristisch sind Altwässer, Schlammbänke, Röhrichte, Auwiesen und Brennen. Das Mündungsgebiet mit den ausgedehnten, strukturreichen Auwäldern ist international bedeutsam und weist eine herausragende Vielfalt an auengebundenen Tier- und Pflanzenarten und Lebensraumtypen sowie Großvorkommen mehrerer auetypischer Vogelarten des Anhangs I auf. Das VS-Gebiet „Isarmündung“ ist ein beispielhaftes, weitgehend naturnahes Mündungsgebiet zweier großer Flüsse.

Schwerpunkt der Erhaltungsziele ist die Wiederherstellung von Brut- und Nahrungsgebieten sowie von Rastgebieten und ausreichend störungsarmen Auwaldbereichen für die relevanten Vogelarten der Flussaue. Die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind:

1. Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichend großer, ausreichend störungsfreier Ruhezone der Schilf- und Verlandungszone zum Schutz der Brutplätze sensibler Arten und der Lebensräume (Rohrweihe, Blaukehlchen, Beutelmeise, Tüpfelsumpfhuhn, Purpurreiher, Zwergdommel, Krickente, Knäkente und Schnatterente).
2. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Wespenbussard, Rotmilan und Schwarzmilan und ihrer Lebensräume. Erhalt ggf. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, insbesondere zur Brut- und Aufzuchtzeit (Radius i.d.R. 200 m) und Erhalt der Horstbäume.
3. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Grauspecht, Mittelspecht, Schwarzspecht und Halsbandschnäpper und ihrer Lebensräume, insbesondere durch struktur-, alt- und totholzreiche Auenwälder mit standortheimischer Baumzusammensetzung. Erhalt ausreichend ungestörter Auwaldbereiche.
4. Erhalt ggf. Wiederherstellung von großflächigen struktur-, alt- und totholzreichen Auwäldern. Erhalt ausreichend störungsfreier Auwaldbereiche als Brutplatz für den Schwarzstorch (Horstschutzzone i.d.R. 300 m Radius) sowie als Rasthabitat für Fischadler und Seeadler.
5. Erhalt ggf. Wiederherstellung von Altgewässerkomplexen mit Wechselwasserzonen als Trittsteinbiotope für folgende ziehende ggf. rastende Vogelarten:

ten: Silberreiher, Krickente, Schnatterente, Knäkente, Gänsesäger, Uferschnepfe, Kiebitz, Großer Brachvogel.

6. Erhalt ggf. Wiederherstellung der natürlichen Fließdynamik und natürlichen Abbruchkanten als Brutplätze für den Eisvogel.
7. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Neuntötters und seiner Lebensräume.
8. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Gänsesägers und seiner Lebensräume.
9. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Schlagschwirls und seiner Lebensräume.
10. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Großem Brachvogel, Uferschnepfe, Kiebitz und Braunkehlchen sowie ihrer Lebensräume, insbesondere großflächiger, extensiv genutzter, störungsarmer Grünland- und Feuchtwiesenkomplexe mit überwiegend baumfreiem Offenlandcharakter, hoher Bodenfeuchte und in ihrer z. T. nutzungsgeprägten Ausformung sowie mit den jeweils artspezifisch notwendigen Sonderstrukturen (Rufplätze, Sitzwarten, Deckung, Rückzugsflächen etc.), auch als Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebiete.

3.4.5.1.1.4.2 Landschaft, Untersuchungsraum

Der detailliert untersuchte Bereich der vorliegenden Verträglichkeitsprüfung umfasst das Plangebiet des LBP sowie einen erweiterten Untersuchungsumgriff für Vogelarten bis zu 500 m vom Fahrbahnrand innerhalb des abgegrenzten VS-Gebietes. Ergänzend werden auch faunistische Beziehungen im Plangebiet außerhalb des FFH-Gebiets mitbetrachtet.

Der Untersuchungsraum mit dem Bereich des geplanten Vorhabens liegt in der Donauaue. Der südlich der Donau angrenzende Naturraum Dungau hat ein eher wenig bewegtes Relief. Unterstrom der Donaubrücke der A 3 münden die Isar und einige Bäche in ehemaligen Seitenarmen in die Donau. Nördlich der Donau geht die Donauaue in das Hügelland des Bayerischen Waldes über und gehört zum Naturraum Lallinger Winkel (Oberpfälzer und Bayerischer Wald).

Das VS-Gebiet Isarmündung (7243-402) umfasst das Gebiet der Isarauen auf den untersten rd. 9 km der Isar von Plattling bis zur Mündung in die Donau mit den beidseitigen breiten, meist bewaldeten Auengebieten einschließlich der Alten Isar in der rechtsufrigen Aue. Im Norden an der Donau grenzt das VS-Gebiet 7142-471 „Donauaue zwischen Straubing und Vilshofen“ direkt an das VS-Gebiet Isarmündung an. Im Bereich unter der Donaubrücke verlaufen beide VS-Gebiete über kurze Strecke relativ schmal parallel nebeneinander in der Donauaue.

Im vorliegend betrachteten Vogelschutzgebiet ist hinsichtlich der Eingriffsbereiche der geplanten Ausbaumaßnahmen der Teilbereich der Donauquerung mit Verschiebung der Autobahntrasse nach Süden und Errichtung einer neuen Seilbrücke näher zu betrachten.

3.4.5.1.1.4.3 (Potenziell) betroffene Vogelarten

Brutvögel und Nahrungsgäste nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

Mögliche Beeinträchtigungen sind zu prüfen für:

- Blaukehlchen
- Silberreiher

Für Arten, die als Nahrungsgäste vereinzelt oder wiederholt aus benachbarten Brutplätzen im Untersuchungsraum innerhalb des VS-Gebiets auftauchen, sind keine relevanten Beeinträchtigungen gegeben. Dies ist damit begründet, dass diese Arten nur als sporadische Nahrungsgäste auftauchen und der Untersuchungsraum daher als Nahrungsraum von höchstens sehr geringer Bedeutung ist. Weiterhin weist der Maßnahmen- und Baubereich keine geeigneten Habitate für diese Arten auf. Dies betrifft die Arten Eisvogel, Grauspecht, Halsbandschnäpper, Neuntöter, Schwarzspecht und Wespenbussard.

Für die anderen Vogelarten, welche im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie für das Vogelschutzgebiet Isarmündung vermerkt sind, wie Fischadler, Mittelspecht, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzmilan, Schwarzstorch, Seeadler, Purpurreiher, Tüpfelsumpfhuhn oder Zwergdommel gibt es keinerlei Nachweise im Zuge der Kartierungen im Untersuchungsgebiet. Da weder im Eingriffsbereich noch im potenziellen Wirkungsbereich der Maßnahme relevante Habitate für diese Arten berührt werden, werden sie hier nicht weiter geprüft.

Brutvögel und Nahrungsgäste nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

Für die nachfolgend genannten Arten gibt es Nachweise als Nahrungsgäste im Untersuchungsraum oder Brutnachweise im weiteren Umfeld, so dass sie vor allem bezüglich des Kollisionsrisikos geprüft werden. Dies betrifft die Vogelarten:

- Gänsesäger
- Kiebitz
- Schnatterente

Zugvögel nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

Als Zugvögel kommen im Untersuchungsraum nach Schlemmer (2011) folgende Vogelarten, für die aber keine Nachweise als Brutvögel oder Nahrungsgäste im Untersuchungsraum bestehen, vor:

- Bekassine
- Großer Brachvogel
- Knäkente
- Krickente

Für weitere Arten nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie, welche für das Vogelschutzgebiet Isarmündung im Standarddatenbogen genannt sind, wie Beutelmeise, Braunkehlchen und Uferschnepfe gibt es keinerlei Nachweise im Zuge der Kartierungen. Da weder im Eingriffsbereich noch im potenziellen Wirkungsbereich der Maßnahme relevante Habitate für diese Arten berührt werden, werden sie hier nicht weiter geprüft. Für den Schlagschwirl liegen einige Brutnachweise in der Nähe (außerhalb) des VS-Gebietes vor. Eine Vorhabenrelevanz ist nicht gegeben.

3.4.5.1.1.4.4 Optimierung der Baumaßnahme bezüglich der Umweltauswirkungen auf das Vogelschutzgebiet

Im Bereich des direkt angrenzenden VS-Gebiets wurde im Planungsprozess auf eine größtmögliche Minimierung der Eingriffe geachtet:

- Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler

- Schutz der Fließgewässer vor Schadstoff-Einträgen durch Betongleitwände auf der Donaubrücke sowie Vorschaltung von Regenklärbecken für das Straßenwasser der Donaubrücke.
- Ausstattung der Donaubrücke mit einer Lärmschutzwand auf der Nordseite und ergänzend einer Irritationsschutzwand auf der Südseite
- Einschränkung der Baufelder beidseits der Donauvorlandbrücke
- Verlegung und Neuanlage der betroffenen Fließgewässer im Bereich der Donaubrücke in ökologisch-biologisch möglichst optimierter Weise, so dass diese Gewässerabschnitte wieder wertgleich hergestellt und ihre bedeutende Lebensraumfunktion erhalten wird.
- Die Hauptbauzufahrt zum Brückenbereich in der Bauphase und der spätere Unterhaltungsweg für die Brückenpfeiler wird zwischen die beiden neuen Brückenteile in die bereits vorbelastete Fläche verlegt.
- Keine Verlegung von Entwässerungsleitungen in das unberührte Donauvorland.

3.4.5.1.1.4.5 Vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen, Schutzmaßnahmen

- 1-1 V Zeitliche Beschränkung der Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung zum Schutz gehölbewohnender Vogelarten
- 1-2 V Zeitliche Beschränkung der Erdarbeiten und der Baufeldfreimachung zum Schutz von Arten der offenen Kulturlandschaft und der Röhrichte sowie geeignete Vergrämuungsmaßnahmen
- 1-3 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung und Verlegung von Gewässern zum Schutz von Vogelarten mit hohem Gewässerbezug
- 2-1 V Abgrenzung des Baufeldes durch Bauzäune zum Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Bäumen und Habitaten
- 2-2 V Schutz der den Vorhabenbereich querenden Fließgewässer vor Beeinträchtigungen und Belastungen durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen
- 2-3 V_{FFH} Errichtung einer Irritationsschutzwand auf der Südseite der Donaubrücke (auf der Nordseite bereits technisch vorgesehen)
- 3-3 A Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken, die auch für Vogelarten das Kollisionsrisiko bei Straßenquerungen mindern
- 4-3 G Anlage von Gehölzhecken auf Böschungen und Nebenflächen aus Artenschutz- und Landschaftsbildaspekten, hier insbesondere zur Erhöhung der Überflughöhe bei Straßenquerungen

3.4.5.1.1.4.6 Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation und Schadensbegrenzung

- 6-1 A_{FFH} Wiederherstellung von strukturreichem Altwasser als LRT 3150 unter der Donaubrücke (U 19.6.3, Blatt 1)
- 6-2 A_{FFH} Anlage von naturnahem Bachlauf (LRT 3260) (U 19.6.3, Blatt 1)
- 6-5 A Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur (U 19.6.3, Blatt 1) als Feuchtlebensraum angrenzend an das Altwasser (6-1 A_{FFH})
(Die Maßnahmen wurden im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, der artenschutzrechtlichen Prüfung und der FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die FFH-Gebiete „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ sowie „Isarmündung“ erforderlich. Sie dienen hier auch der Schadensbegrenzung für das Vogelschutzgebiet „Isarmündung“.)

3.4.5.1.1.4.7 Beeinträchtigungen von Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

a) Blaukehlchen

Durch Anpassungen der Baufelder im Bereich der Donaubrücke konnte der ursprüngliche direkte Verlust eines Brutplatzes des Blaukehlchens in einem Weidengebüsch dort vermieden werden (U 19.5, C 3.4.5.1.1.3.7).

Aufgrund der Lage des Brutstandorts mit umliegenden Habitatementen im VS-Gebiet „Donau“ werden die Betroffenheiten auch zur Störwirkung für ein übergreifendes Brutrevier zwischen den beiden hier angrenzenden Vogelschutzgebieten in der Verträglichkeitsprüfung zum VS-Gebiet 7142-471 in U 19.5 (C 3.4.5.1.1.3.7) behandelt und bewertet.

Erhebliche Beeinträchtigungen können für die Erhaltungsziele dieses Vogelschutzgebietes ausgeschlossen werden.

b) Silberreiher

Durch die Bauarbeiten sind Beeinträchtigungen von Rast- und Nahrungshabitaten unterhalb der Donaubrücke durch temporäre Verfüllungen und Überbauungen der Altwasserbereiche mit ihren randlichen Röhrichten anzunehmen.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Das Nahrungshabitat wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt. Es kommt zu Überbauungen und Verfüllungen am Altwasser unter der Donaubrücke, wobei rd. 0,5 ha der bisher ca. 1,3 ha großen Wasserfläche des Altwassers beeinträchtigt werden. Insgesamt bestehen im näheren Umfeld im VS-Gebiet Isarmündung rd. 5 ha Altwasserflächen, so dass durch die Baumaßnahme rd. 10 % der Altwasserbereiche vorübergehend in der Bauphase nicht als Nahrungsraum zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Nahrungshabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Baubereichs und der Fluchtdistanzen der Tiere mit rd. 200 m viele Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Dabei handelt es sich um Altwasserbereiche im Isarmündungsbereich und im Norden des Baufelds in der Donauaue.

Vorgezogen wird ein neuer Gewässerlauf über die Ausgleichsmaßnahme 6-2 A_{FFH} im Südwesten der neuen Donaubrücke hergestellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrichtzonen in ähnlichem Umfang und Habitatfunktion durch die Ausgleichsmaßnahmen 6-1 A_{FFH} (Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150) und 6-5 A (Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur) wiederhergestellt (U 19.6.3, Blatt 1).

Laut Gutachten und nach Anhörung der Fachbehörden ergibt sich für den mit B bewerteten Erhaltungszustand der Art ergibt sich durch den vorübergehenden Eingriff keine erhebliche Verschlechterung.

Auch sind erhebliche Beeinträchtigungen des Nahrungshabitats nicht gegeben.

3.4.5.1.1.4.8 Beeinträchtigungen von Vogelarten nach Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

a) Schnatterente

An dem Brutstandort am Altwasser südlich der Donaubrücke im Bereich der Alten Isar kommt es zu baubedingten Beeinträchtigungen (optische und lärmbedingte Störwirkungen), da sich dieser Standort im Bereich der Fluchtdistanz von rd. 120 bis 250 m befindet. Vor dem Hintergrund der artspezifischen Ort-

streue ist davon auszugehen, dass der betroffene Brutstandort temporär während der Bauzeit aufgegeben wird. Der Brutplatz im Mündungsbereich des „Spitaler Wöhrd“ liegt im VS-Gebiet „Donauauen“ und wird in U 19.5 (C 3.4.5.1.1.3.8) behandelt.

Durch die Bauarbeiten sind Beeinträchtigungen von Rast- und Nahrungshabitaten unterhalb der Donaubrücke durch kleinflächige temporäre Verfüllungen und Überbauungen der Altwasserbereiche anzunehmen.

Bewertung der Beeinträchtigungen

Das Brutrevier wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Bruthabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Baubereichs viele Brut- und Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrlichzonen in ähnlichem Umfang wiederhergestellt.

Das Altwasserhabitat wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt. Es kommt zu Überbauungen und Verfüllungen am Altwasser unter der Donaubrücke, wobei rd. 0,5 ha der bisher ca. 1,3 ha großen Wasserfläche des Altwassers beeinträchtigt werden. Insgesamt bestehen im näheren Umfeld im VS-Gebiet Isarmündung rd. 5 ha Altwasserflächen, so dass durch die Baumaßnahme rd. 10 % der Altwasserbereiche vorübergehend in der Bauphase nicht als Nahrungsraum zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Nahrungshabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Baubereichs viele Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Dabei handelt es sich um Altwasserbereiche im Isarmündungsbereich und im Norden des Baufelds in der Donauaue.

Vorgezogen wird ein neuer Gewässerlauf über die Ausgleichsmaßnahme 6-2 A_{FFH} im Südwesten der neuen Donaubrücke hergestellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrlichzonen in ähnlichem Umfang und Habitatfunktion durch die Ausgleichsmaßnahme 6-1 A_{FFH} (Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150) wiederhergestellt (U 19.6.3, Blatt 1).

Laut Gutachten und nach Anhörung der Fachbehörden ergeben sich für den mit B bewerteten Erhaltungszustand der Art im Vogelschutzgebiet durch diese vorübergehende Beeinträchtigung von einem Brut- und Teilnahrungshabitat höchstens geringe, aber keine erheblichen Verschlechterungen.

Erhebliche Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

b) Knäkente

Im Rahmen der Bauarbeiten kommt es zu Beeinträchtigungen von Rast- und Nahrungshabitaten unterhalb der Donaubrücke durch temporäre Verfüllungen und Überbauungen.

Bewertung der Beeinträchtigung

Das Altwasserhabitat wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt. Es kommt zu Überbauungen und Verfüllungen am Altwasser unter der Donaubrücke, wobei rd. 0,5 ha der bisher ca. 1,3 ha großen Wasserfläche des Altwassers beeinträchtigt werden. Insgesamt bestehen im näheren Umfeld im VS-Gebiet Isarmündung rd. 5 ha Altwasserflächen, so dass durch die Baumaßnahme rd. 10 % der Altwasserbereiche vorübergehend in der Bauphase nicht als Nahrungsraum zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Nahrungshabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Bau-

bereichs und der Fluchtdistanzen der Tiere von 120 bis 250 m viele Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Dabei handelt es sich um Altwasserbereiche im Isarmündungsbereich und im Norden des Baufelds in der Donauaue.

Vorgezogen wird ein neuer Gewässerlauf über die Ausgleichsmaßnahme 6-2 A_{FFH} im Südwesten der neuen Donaubrücke hergestellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrlichtzonen in ähnlichem Umfang und Habitatfunktion durch die Ausgleichsmaßnahme 6-1 A_{FFH} (Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150) wiederhergestellt (U 19.6.3, Blatt 1).

Laut Gutachten und Anhörung der Fachbehörden ergibt sich für den Erhaltungszustand der Art durch die vorübergehende Störung keine erhebliche Verschlechterung.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Rast- und Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

c) Krickente

Durch die Bauarbeiten sind Beeinträchtigungen von Rast- und Nahrungshabitaten unterhalb der Donaubrücke durch temporäre Verfüllungen und Überbauungen der Altwasserbereiche anzunehmen.

Bewertung der Beeinträchtigung

Das Altwasserhabitat wird in der mehrjährigen Bauphase der Donaubrücke vorübergehend räumlich eingeschränkt. Es kommt zu Überbauungen und Verfüllungen am Altwasser unter der Donaubrücke, wobei rd. 0,5 ha der bisher ca. 1,3 ha großen Wasserfläche des Altwassers beeinträchtigt werden. Insgesamt bestehen im näheren Umfeld im VS-Gebiet Isarmündung rd. 5 ha Altwasserflächen, so dass durch die Baumaßnahme rd. 10 % der Altwasserbereiche vorübergehend in der Bauphase nicht als Nahrungsraum zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um einen durch die Autobahn vorbelasteten Teilbereich des Nahrungshabitats. Im Umfeld verbleiben außerhalb des Baubereichs und der Fluchtdistanzen der Tiere von 120 bis 250 m viele Nahrungsräume mit guter Habitatqualität. Dabei handelt es sich um Altwasserbereiche im Isarmündungsbereich und im Norden des Baufelds in der Donauaue.

Vorgezogen wird ein neuer Gewässerlauf über die Ausgleichsmaßnahme 6-2 A_{FFH} im Südwesten der neuen Donaubrücke hergestellt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bisherigen Gewässerbereiche mit ihren randlichen Röhrlichtzonen in ähnlichem Umfang und Habitatfunktion durch die Ausgleichsmaßnahme 6-1 A_{FFH} (Anlage von strukturreichem Altwasser LRT 3150) wiederhergestellt (U 19.6.3, Blatt 1).

Laut Gutachten und nach Anhörung der Fachbehörden ergibt sich für den Erhaltungszustand der Art durch die vorübergehende Störung keine erhebliche Verschlechterung.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Rast- und Nahrungshabitats sind nicht gegeben.

Für die Arten Gänsesäger, Kiebitz, Bekassine und Großer Brachvogel wurde das Risiko einer Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke überprüft, mit dem Ergebnis, dass es als vernachlässigbar eingeschätzt wird. Weitere Beeinträchtigungen können im Untersuchungsgebiet im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Isarmündung“ ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.4.9 Bewertung des Kollisionsrisikos für Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie

Zur Abklärung des Kollisionsrisikos für Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie wurden ein Gutachten vom Büro für Ornitho-Ökologie Dr. Richard Schlemmer erstellt. Das Gutachten kommt im Gesamtergebnis zu folgender Einschätzung:

Das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke wird gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten als vernachlässigbar eingeschätzt. Auch können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke erhebliche Beeinträchtigungen der in den Standarddatenbögen für die VS-Gebiete 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-402 „Isarmündung“ genannten Vogelarten des Anhangs I der VS-RL und Zugvögel nach Art. 4 (2) der VS-RL mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.4.10 Summationseffekte:

Kumulative Beeinträchtigungen durch andere Vorhaben wurden für folgende Pläne und Projekte geprüft:

- Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing Vilshofen, Teilabschnitt 2: Straubing-Deggendorf
- HWS-Maßnahme Schöpfwerk Saubach (fertig gestellt)
- Ortsumgehung Plattling Ost, St 2124 (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Stögermühlbach (im Bau)
- HWS-Maßnahme Fischerdorf linker Isardeich (fertig gestellt)
- HWS-Maßnahme Fischerdorf (fertig gestellt)
- Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen - Vorlandmanagement zur Wiederherstellung und Erhaltung der Hochwassersicherheit

Im Ergebnis der Summationsbetrachtung der Beeinträchtigungen ist festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme geringfügige, temporäre Beeinträchtigungen von einem Bruthabitat nahe der Donaubrücke für die Schnatterente in der Bauphase auftreten. Weiterhin ergeben sich vorübergehende Beeinträchtigungen in der Bauphase durch Verlust von Teilnahrungshabitaten am Altwasser im Brückenbereich für die Vogelarten Silberreiher, Knäkente, Krickente und Schnatterente, die für diese Arten als nicht erheblich bewertet sind.

Da die kumulativ zu betrachtenden Baumaßnahmen HWS Fischerdorf, Schöpfwerk Saubach und Ortsumfahrung Plattling Ost bereits abgeschlossen sind, sind die bauzeitlichen Störungen dieser Vorhaben auf die hier betrachteten, vorgeannten Arten nicht mehr gegeben. Im Zuge des Donauausbau TA2 kommt es, ähnlich wie beim hier betrachteten Vorhaben, zu geringen, bauzeitlichen Beeinträchtigungen von Habitatelementen und Störwirkungen auf die Schnatterente. Auch in Summation sind diese temporären Wirkungen jedoch unerheblich.

Für alle anderen Vogelarten des Anhangs I sowie des Abs. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie sind keine Beeinträchtigungen gegeben. Im Hinblick auf die geprüften Arten des Anhang I und Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie sind damit auch kumulativ unter Berücksichtigung weiterer Projekte nur geringe und keine erheblichen Auswirkungen gegeben. Es treten keine nachhaltigen Wirkungen auf lokale Populationen auf.

Mögliche erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 7243-402 „Isarmündung“, seiner maßgeblichen Bestandteile und seiner Erhaltungsziele können daher kumulativ im Zusammenwirken mit anderen Projekten mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.1.4.11 Ergebnis

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Umsetzung des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des VS-Gebiets 7142-471 „Isarmündung“ vereinbar ist. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind nicht notwendig.

3.4.5.1.2 Naturschutzgebiete

Das Bauvorhaben und hier insbesondere der versetzte Neubau der Donaubrücke liegt auf einer Länge von rd. 600 m im Naturschutzgebiet „Isarmündung“ (369.01). Die Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Flächen werden weitestmöglich minimiert. Die Verluste und Beeinträchtigungen wertbestimmende 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 sicher zu stellen.

Eine Befreiung von den Verboten der Naturschutzgebietsverordnung wird erteilt, weil das Bauvorhaben aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich ist. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung (siehe auch C 3.3).

3.4.5.1.3 Naturdenkmal

Die Eingriffe in das an die Autobahnböschung im Süden angrenzende Naturdenkmal „Streuwiese und Feldgehölz am Mühlbach“ (2230) ist flächenmäßig sehr gering (rd. 130 m²).

Eine Befreiung von den Verbotstatbeständen, das Naturdenkmal betreffend, wird erteilt, weil das Bauvorhaben aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich ist. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung (siehe auch C 3.3).

3.4.5.1.4 Landschaftsschutzgebiete

Das Bauvorhaben liegt auf rund 1.000 m im Bereich Parkplatz „Konsee“ bis „Alte Donau“ im Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Wald“ (547.01). Ebenso ist das Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im Landkreis Deggendorf“ (263.01) auf rund 600 m im Bereich der Donaubrücke betroffen. Für den 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann die Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 Ziffer 4 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Wald“ vom 17.01.2006 erteilt werden, da der Charakter des Gebiets nicht verändert wird und ein besonderer Schutzzweck dem Vorhaben nicht entgegensteht. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind keine Auswirkungen zu erwarten, die den Zielen der Schutzgebietsverordnung widersprechen. Auf die Festsetzung einer Sicherheitsleistung kann verzichtet werden. Dies trifft analog auch auf das Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im Landkreis Deggendorf“ zu.

3.4.5.1.5 Artenschutzkartierung

Die Wiesenbereiche im Südwesten des Plangebiets zwischen der Kreisstraße DEG 46 und dem alten Donaudeich bei Fischerdorf sind als Wiesenbrütergebiet ausgewiesen (ASK 7143-628).

Die Altwasserbereiche der Alten Donau mit Griesweiher (ASK 7244-087, -145, -146, -150 bis -153), die Baggerseen südöstlich von Hengersberg (ASK 7244-141, -675) sowie ein Feuchtgebiet am Rand des Plangebiets südlich der Donaubrücke (ASK 7143-257) und Altwasserbereiche im Isarmündungsgebiet (ASK 7143-253, -515) sind als wertbestimmende ASK-Gewässerlebensräume eingestuft.

3.4.5.1.6 Biotope

Als gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und/oder Art. 23 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) kommen nachfolgende Biotope der Biotopkartierung Bayern vor:

- 7143-1091 Feldgehölze und Nasswiesenreste zwischen Deggenau und Halbmeile
- 7143-1092 Röhrichte und Seggenbestände zwischen Deggenau und Halbmeile
- 7143-1093 Schmale Auwaldsäume an der Donau südlich Deggenau
- 7143-1321 Nass- und Extensivwiesen in Wörth südlich von Fischerdorf
- 7143-1337 Röhrichte und Auwaldstreifen im Deichvorland der Donau bei Fischerdorf
- 7143-1338 Röhrichte, Altwässer und Auwälder des Donauvorlands südöstlich von Fischerdorf
- 7143-1353 Nassflächen bei Altholz
- 7143-1354 Gehölzbiotope bei Altholz
- 7143-1362 Nassflächen in der Fischerdorfer Au
- 7143-1364 Gehölze und Röhrichte am Unterlauf der ‚Alten Isar
- 7143-1369 Röhricht und Feuchtgehölze am Saubach
- 7143-1375 Röhricht und Hochstauden am Saubachableiter bei Fischerdorf
- 7243-1050 Auwaldstreifen an der Donau bei Halbmeile
- 7243-1051 Nassflächen und Gehölze bei Halbmeile
- 7244-1057 Nasswiese südlich Oberdorf
- 7244-1061 Gewässerbegleitgehölz und Auwaldsäume am Aubach nördlich Niederalteich
- 7244-1063 Auwald- und Gehölzsaum am Aubach westlich Hengersberg
- 7244-1064 Hochstaudenbereich an Feldrain südöstlich Aubach
- 7244-1068 Sumpfschilf-Bestand am Augrab westlich Hengersberg
- 7244-1069 Hochstaudensaum an Zufluss zum Augrab westlich Hengersberg
- 7244-1070 Gehölz- und Auwaldsäume an Graben nördlich Niederalteich
- 7244-1083 Kleinflächig Schilf-Röhricht und Auwald südlich Seebach am Griesweiher
- 7244-1219 Gehölzsäume und Auwaldbestand südlich Hengersberg
- 7143-0186 Hochwertiger Auwald mit guter Gebüschstruktur und dichter Strauchschicht
- 7244-0377 Feuchtwald im Nordwesten von Niederalteich
- 7244-0378 Feuchtwald im Süden des "Konsees
- 7244-0457 Niederwaldartiger Gehölzbestand mit eingelagerten Großseggenrieden, bzw. Röhrichten im Norden von Niederalteich

Gesetzlich geschützte Biotope im Plangebiet LBP:

Biotop-, Nutzungstyp	Bezeichnung
B113-WG00BK	Sumpfbüschel mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten
B114-WA91E0*	Auengebüschel mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten
B114-WG00BK	Auengebüschel mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten
B115-WG00BK	Moorgebüschel mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten
F13-VU3150	Deutlich veränderte Fließgewässer
F14-FW3260	Mäßig veränderte Fließgewässer
F14-VU3150	Mäßig veränderte Fließgewässer
F212-VH00BK	Gräben mit naturnaher Entwicklung
F212-VU00BK	Gräben mit naturnaher Entwicklung
F32-SI00BK	Wechselwasserbereiche an Fließgewässern, natürlich oder naturnah
G212-GU651L	Mäßig extensiv genutztes, artenreiches Grünland frischer bis mäßig trockener Standorte
G214-GU651E	Artenreiches Extensivgrünland frischer bis mäßig trockener Standorte
G221-GN00BK	Mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen
G222-GN00BK	Artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen
G223-GG00BK	Seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen, brachgefallen
G231-GN00BK	Flutrasen, extensiv genutzt
K123-GH6430	Mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren nasser Standorte der planaren-hochmontanen Stufe
K133-GH00BK	Artenreiche Säume und Staudenfluren feuchter bis nasser Standorte der planaren-hochmontanen Stufe
L431-WQ00BK	Sumpfwälder, junge Ausprägung
L511-WA91E0*	Quellrinnen- Bach- und Flussauenwälder, junge Ausprägung
L512-WA91E0*	Quellrinnen- Bach- und Flussauenwälder, mittlere Ausprägung
L521-WA91E0*	Weichholzaunenwälder, junge bis mittlere Ausprägung
L522-WA91E0*	Weichholzaunenwälder, alte Ausprägung
L531-WA91F0	Hartholzaunenwälder, junge Ausprägung
L532-WA91F0	Hartholzaunenwälder, mittlere Ausprägung
L533-WA91F0	Hartholzaunenwälder, alte Ausprägung
R111-GR00BK	Großröhrichte außerhalb der Verlandungsbereiche: Schilf-Landröhrichte
R113-GR00BK	Großröhrichte außerhalb der Verlandungsbereiche: Sonstige Landröhrichte
R121-VH00BK	Großröhrichte der Verlandungsbereiche: Schilf-Wasserröhrichte
R121-VH3150	Großröhrichte der Verlandungsbereiche: Schilf-Wasserröhrichte
R123-VH00BK	Großröhrichte der Verlandungsbereiche: Sonstige Wasserröhrichte

Biotop-, Nutzungstyp	Bezeichnung
R123-VH3150	Großröhrichte der Verlandungsbereiche: Sonstige Wasserröhrichte
R22-VK00BK	Kleintröhrichte eutropher Gewässer
R31-GG00BK	Großseggenriede außerhalb der Verlandungsbereiche
R322-VC00BK	Großseggenriede der Verlandungsbereiche eutropher Gewässer
R322-VC3150	Großseggenriede der Verlandungsbereiche eutropher Gewässer
S132-SU3150	Eutrophe Stillgewässer, bedingt naturnah
S132-VU3150	Eutrophe Stillgewässer, bedingt naturnah
S133-SU3150	Eutrophe Stillgewässer, natürlich oder naturnah
S133-VU3150	Eutrophe Stillgewässer, natürlich oder naturnah

Für die Überbauung/Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG; Art. 23 BayNatSchG) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen für den 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume (§ 39 Abs. 5 BNatSchG; Art. 16 BayNatSchG) aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen nach den Vorgaben des LBP und der saP sowie dieses Beschlusses (A 3.4) beeinträchtigt werden.

Die für das Vorhaben sprechenden Argumente (Ziele des Vorhabens siehe C 3.3) sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten rechtfertigen, dabei einen Ausgleichsbedarf auslösen, den der Vorhabenträger zu tragen hat (Auflagen A 3.4), so dass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Untere und Höhere Naturschutzbehörde wurde zu den Ausnahmen angehört.

3.4.5.2 Artenschutz

3.4.5.2.1 Allgemeiner Artenschutz

Der allgemeine Artenschutz gilt für alle wildlebenden Tiere und Pflanzen. So ist es unter anderem verboten, wildlebende Pflanzen- und Tierarten ohne vernünftigen Grund ihrem Standort zu entnehmen, sie zu schädigen, zu fangen, zu töten oder ihre Lebensstätten ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (§ 39 BNatSchG).

Soweit nicht national oder europarechtlich besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Der allgemeine Artenschutz wird über die Eingriffsregelung bewältigt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

3.4.5.2.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das besondere Artenschutzrecht ist vor allem in §§ 44 und 45 BNatSchG geregelt. Dem besonderen Artenschutzrecht unterfallen Tiere, die in ihrem Bestand gefährdet oder sogar vom Aussterben bedroht sind.

Besonders geschützte Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- "europäische Vögel" im Sinne des Art. 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie,
- Arten der Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung.

Zusätzlich streng geschützt ist eine Teilmenge der besonders geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG):

- Arten des Anhangs A der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- Arten der Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung.

Der Prüfumfang der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG beschränkt sich nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor. Die sonstigen besonders geschützten Arten sind im Rahmen der Eingriffsregelung zu behandeln. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

3.4.5.2.2.1 Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG:

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

§ 44 Abs. 5 BNatSchG sieht für nach § 15 Absatz 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vor-

haben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 gesetzliche Ausnahmen von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Mit der Feststellung des Plans (A Tenor 1. Feststellung des Plans) werden die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft für zulässig erklärt.

Die Anwendung der Zugriffsverbote ist gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG auf Arten nach Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG, europäische Vogelarten und Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind (derzeit noch nicht vorliegend), beschränkt.

Gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Die aufgeführten Zugriffsverbote des Artenschutzes sind strikt geltendes Recht. Verstöße gegen diese Verbote können nicht im Wege der planerischen Abwägung, sondern nur im Rahmen einer Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG überwunden werden, z. B. wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Das BVerwG stellte bereits mit Urteil vom 14.07.2011 (Az 9 A 12/10) fest, dass die Privilegierung des § 44 Abs. 5 (a.F.) BNatSchG für einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff nur eröffnet ist, wenn das beeinträchtigende Planvorhaben im Ganzen den Voraussetzungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung genügt. Im Fall eines auf Grundflächen zugreifenden Planvorhabens ist danach dieses Vorhaben selbst, nicht jede seiner einzelnen Einwirkungen auf den Naturhaushalt als Eingriff zu qualifizieren.

3.4.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientierte sich auf die mit Schreiben vom 20.08.2018 Az.: G7-4021.1-2-3 des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Als Datengrundlagen wurden insbesondere herangezogen:

- Artenschutzkartierung inkl. Fledermauskartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU, Stand 03/2016)
- Biotopkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU, Stand 2020)
- Daten der RMD Wasserstraßen AG 2010/11 mit Aktualisierung 2015/16
- Vegetationsökologische Bestandsaufnahmen und faunistische Kartierungen zu relevanten Artengruppen 2016/17, Dr. Øverland GmbH & Co. KG
- Kartierbericht Elektrofischung im Donaualtwasser »Spitaler Wöhrd« 2019, Dr. Blasy – Dr. Øverland GmbH & Co. KG
- Angaben von fachlich versierten Gebietskennern (z.B. Hans Jürgen Thorns LBV, insbesondere zum Wanderfalken).
- »Abklärung des Kollisionsrisikos von Vögeln an geplanten Seilbrücken bei Deggendorf«, Büro für Ornitho-Ökologie Dr. Richard Schlemmer, November 2019
- »Nächtliche Flugbewegungen im Bereich der Donaubrücke Deggenau« 2019, Dr. Blasy – Dr. Øverland GmbH & Co. KG

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 19.2 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Zur Sicherung der Umsetzung sind diese Maßnahmen Bestandteil des genehmigten Plans bzw. von Auflagen dieses Beschlusses.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu allen Unterlagen, insbesondere den naturschutzfachlichen, Stellung nehmen.

3.4.5.2.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG:

Baubedingte Tierverluste

Baubedingte Tötungsrisiken sind bereits seit dem sog. „Freiberg-Urteil“ des BVerwG (Urteil vom 14.07.2011, Az 9 A 12/10, in juris) auch bei Tötungen zu prüfen, die im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auftreten können, unabhängig davon, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Mit Urteil vom 08.01.2014 (Az 9 A 4/13, in juris) ergänzte das BVerwG im Anschluss an das „Freiberg-Urteil“, dass das artenschutzrechtliche Tötungsverbot aber auch bei baubedingten Tötungsrisiken dann nicht erfüllt ist, wenn das vorhabenbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind.

Dies gilt nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr (vgl. Urteil BVerwG vom 09.07.2008, Az 9 A 14.07, in juris), sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen ist mit der Baumaßnahme für die betroffenen Arten keine signifikante Erhöhung des baubedingten Tötungsrisikos verbunden. Auf die Ausführungen bei den einzelnen Arten wird verwiesen.

Betriebsbedingte Tierverluste

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG ist nur erfüllt, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. schon BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91). Dieser Rechtsprechung wurde durch Änderung des § 44 Abs. 5 BNatSchG vom 15.09.2017 (BGBl I S. 3434) Rechnung getragen.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen kann ein verbleibendes signifikantes Kollisionsrisiko für die betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Auf die Ausführungen zu den einzelnen Arten wird verwiesen.

Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Säugetiere

Fledermäuse

Sowohl für wenig strukturgebundene bzw. frei fliegende Arten wie den Abendsegler als auch für bedingt strukturgebundene Arten wie die Alpenfledermaus wäre durch ein vorübergehendes Wegfallen der Gehölze auf der Böschung bei Verkehrswegen in Dammlage, durch die querende Individuen in die Höhe gelenkt werden, ein erhöhtes Kollisionsrisiko naheliegend. Unter Berücksichtigung der beschränkten zulässigen Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Baustellenabschnitt und einer potenziellen Kolonnenbildung nachts im Baustellenbereich (Geschwindigkeitsbegrenzung) einer derart stark befahrenen Trasse wird dies jedoch als gering eingestuft.

Vorsorglich werden in diesbezüglich sensiblen Bereichen wie bspw. am Donaualtarm (BW 150) Fledermausleit-/sperreinrichtungen zum risikoarmen Erhalt der Querungsfunktion vorgesehen. Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos ist so mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten sowie 3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Durch baubedingte Einengungen von Durchflugöffnungen an Unterführungsbauwerken kann es im Rahmen eines Ausweichens der Fledermausarten nach oben und Überflugs der Autobahntrasse zu Kollisionen kommen. Insbesondere für strukturgebunden fliegende Arten wie die Bartfledermaus, die Bechsteinfledermaus, das Braune Langohr, das Graue Langohr, die Fransenfledermaus und die Wasserfledermaus kann bereits ein Abdrängen über die Autobahntrasse zu massiven, die lokalen Population erheblich schädigenden Beeinträchtigungen führen. Dies gilt es mit geeigneten Schutzvorkehrungen zu vermeiden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Sperr- und Leiteinrichtungen kann ein solches Risiko verhindert werden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten sowie 3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Für wenig strukturgebundene bzw. auch frei fliegende Arten wie die Breitflügel-fledermaus wäre durch ein vorübergehendes Wegfallen der Gehölze auf der Böschung bei Verkehrswegen in Dammlage, durch die querende Individuen in die Höhe „gedrückt“ werden, ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch den schnell fließenden Verkehr vorhersehbar. Unter Berücksichtigung der geringeren Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Baustellenabschnitt und einer potenziellen Kolonnenbildung nachts im Baustellenbereich einer derart stark befahrenen Trasse ist dies jedoch nicht zu erwarten.

Zur Vermeidung werden in diesbezüglich sensiblen Bereichen wie am Radwegtunnel (BW 148) Fledermausleit-/sperreinrichtungen zum Erhalt der Querungsfunktion ohne Kollisionsrisiko vorgesehen.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Für bedingt strukturgebundene Arten wie das Große Mausohr und die Zwergfledermaus sowie die Mopsfledermaus wäre durch jegliches Wegfallen der Gehölze auf der Böschung bei Verkehrswegen in Dammlage, durch die oben drüber querenden Individuen in die Höhe gelenkt werden, ein erhöhtes Kollisionsrisiko greifbar.

Unter Berücksichtigung der geringeren Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Baustellenabschnitt und einer potenziellen Kolonnenbildung nachts im Baustellenbereich einer derart stark befahrenen Trasse ist dies jedoch nicht zu erwarten. In diesbezüglich sensiblen Bereichen wie bspw. am Donaualtarm (BW 150) vorgesehenen Fledermausleit-/sperreinrichtungen, ist ein relevantes Risiko jedoch auszuschließen.

Soweit die Mopsfledermaus 2016 im Nahbereich der BAB A 3 immer an Überführungsbauwerken (BW 146 Altholzstraße und BW 156 Industriestraße) auftrat und vermutlich auch zur Querung oben genutzt wird/wurde, wird durch das Vorhaben keine nachteilige Veränderung vorgenommen.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Für bedingt strukturgebundene Arten wie die Mückenfledermaus wäre durch ein Wegfallen der Gehölze auf der Böschung bei Verkehrswegen in Dammlage, durch die oben drüber querenden Individuen in die Höhe „gedrückt“ werden, ein erhöhtes Kollisionsrisiko naheliegend. Unter Berücksichtigung der geringeren Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Baustellenabschnitt, einer potenziellen Kolonnenbildung nachts im Baustellenbereich und den vorgesehenen Sperr- und Leiteinrichtungen in diesbezüglich sensiblen Bereichen wie bspw. am Donaualtarm (BW 150) und am Radwegtunnel (BW 148), kann das Risiko jedoch auf ein gesetzlich und fachlich zulässiges sehr geringes Maß herabgesenkt werden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten sowie 3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Dies gilt umso mehr für wenig strukturgebundene bzw. auch frei fliegende Arten wie die Nordfledermaus und die Zweifelfledermaus. Auch hier wäre durch ein vorübergehendes Wegfallen der Gehölze auf der Böschung bei Verkehrswegen in Dammlage, durch die querende Individuen in die Höhe „gedrückt“ werden, ein erhöhtes Kollisionsrisiko denkbar. Unter Berücksichtigung aller oben schon genannten Vermeidungs- und Lenkungsmaßnahmen, vor allem in diesbezüglich sensiblen Bereichen wie bspw. am Donaualtarm (BW 150) und der durch die Fledermausleit-/sperreinrichtungen erhaltenen Querungsfunktion, ist das Risiko jedoch auszuschließen.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Für bedingt strukturgebundene Arten wie die Rauhautfledermaus wäre durch ein vorübergehendes Wegfallen der Gehölze auf der Böschung bei Verkehrswegen in Dammlage, durch die oben drüber querenden Individuen in die Höhe „gedrückt“ werden, ein erhöhtes Kollisionsrisiko denkbar. Unter Berücksichtigung der geringeren Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Baustellenabschnitt und einer potenziellen Kolonnenbildung nachts im Baustellenbereich einer derart stark befahrenen Trasse ist dies jedoch nicht zu erwarten. Höchstvorsorglich werden in diesbezüglich sensiblen Bereichen wie bspw. am Donaualtarm (BW 150) Fledermausleit-/sperreinrichtungen vorgesehen.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten sowie 3-3V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Sonstige Säugetierarten

Tötungen des Bibers auf den angrenzenden Zufahrtswegen/Baustraßen im unmittelbaren Umfeld des Vorkommens sind aufgrund von Schutzmaßnahmen in diesen konflikträchtigen Bereichen im Rahmen der Baufeldabgrenzung zu vermeiden. Sollte es dennoch zu einer Tötung von Individuen durch ein Baufahrzeug kommen, übersteigen diese nicht das Maß des allgemeinen Lebensrisikos in unseren Breiten und in Bezug auf die Lebensbedingungen vor Ort (Landmaschinen auf den Feldwegen), so dass ein Verbotstatbestand des §44 Abs. 1 Nr. 1 nicht einschlägig ist. Das Kollisionsrisiko wird nicht signifikant erhöht.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

3.4 V_{FFH} Vergrämung des Bibers aus dem Baufeld im Zeitraum September bis März sowie 2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Tötungen der Haselmaus auf den angrenzenden Zufahrtswegen/Baustraßen im unmittelbaren Umfeld des Vorkommens sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen in diesen konflikträchtigen Bereichen im Rahmen der Baufeldabgrenzung zu vermeiden. Die Haselmaus bewegt sich ungern am Boden fort und meidet gehölzfreie Bereiche. Eine bau- und betriebsbedingte Tötung von Individuen ist nicht zu erwarten.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Reptilien

Tötungen der Zauneidechse auf den angrenzenden Zufahrtswegen/Baustraßen im unmittelbaren Umfeld der Vorkommen sind wegen der geringen Geschwindigkeit der für den Bau eingesetzten Fahrzeuge und Maschinen und aufgrund des hervorragenden Wahrnehmungsvermögens der Zauneidechse für Erschütterungen äußerst unwahrscheinlich.

Höchstvorsorglich werden die diesbezüglich konflikträchtigen Bereiche mit Amphibienzäunen in Kombination mit Gitterrosten im Rahmen der Baufeldabgrenzung abgegrenzt. Sollte es dennoch zu einer Tötung von Individuen durch ein Baufahrzeug kommen, übersteigen diese nicht das Maß des allgemeinen Lebensrisikos in unseren Breiten und in Bezug auf die Lebensbedingungen vor Ort (Landmaschinen auf den Feldwegen), so dass eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

3-1 V Vergrämung von Zauneidechsen in der Bauphase

Amphibien

Tötungen des Kleinen Wasserfrosches und des Laubfrosches auf den angrenzenden Zufahrtswegen/Baustraßen im unmittelbaren Umfeld der Vorkommen sind aufgrund von Schutzmaßnahmen im Rahmen der Baufeldabgrenzung zu

vermeiden. Sollte es dennoch zu einer Tötung von Individuen durch ein Baufahrzeug kommen, übersteigen diese nicht das Maß des allgemeinen Lebensrisikos in unseren Breiten und in Bezug auf die Lebensbedingungen vor Ort (Landmaschinen auf den Feldwegen), so dass eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

3-6 V Eindringenschutz und Ausstiegshilfe Bodenfilter

Fische

Die Trockenlegung bzw. ein potenzielles Verfüllen des im Baufeld abgekoppelten Flussabschnitts im Baufeld erfolgt unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung, ggf. mit einem Abpumpen in Etappen. Ein reines Verfüllen (ohne Abpumpen) ist nicht zulässig, weil dabei der Donau-Kaulbarsch verletzt oder getötet werden könnte. Unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen ist eine Tötung bzw. eine artenschutzrechtlich relevante signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos nicht einschlägig.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

3-2 V_{FFH} Fischschutz in der Bauphase - Schutz des Jungfischhabitats – Verhinderung der Einwanderung adulter laichbereiter Fische in das Baufeld und Bergung möglicher Individuen vor Verfüllung

Libellen

Libellenarten nach Anhang IV der FFH-RL sind im Wirkraum des geplanten Vorhabens und im näheren Umfeld nicht nachgewiesen. Eine Verbreitung der Grünen Keil-/Flussjungfer ist aber zumindest entlang der Donau zu erwarten und die Asiatische Keiljungfer wurde 2015 am Rande des Plangebiets nachgewiesen. Lebensräume dieser Art sind vom geplanten Vorhaben aber nicht betroffen.

Eine projektspezifische Betroffenheit streng geschützter Libellen kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Käfer

Ein relevantes Tötungsrisiko für den Scharlachkäfer, der im Wirkraum vorkommen kann, ist unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahme 1-1 V (Schutz gehölbewohnender Arten) nicht gegeben.

Tagfalter, Nachtfalter, Schnecken, Muscheln

Diese Arten sind innerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens nicht nachgewiesen, nicht zu erwarten oder nicht bekannt. Eine projektspezifische Betroffenheit kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Eine Tötung des Blaukehlchens ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge (Kollision) sowie durch gängige Schutzmaßnahmen (Abgrenzung

des Baufelds) nicht zu erwarten. In Bezug auf ein Kollisionsrisiko auf der BAB A 3 gegenüber dem Istzustand ergeben sich vorhabenbedingt für diese Art keine relevanten Änderungen. Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos ist mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Eine Tötung der Dohle ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge (Kollision) vorhabenbedingt nicht zu erwarten. In Bezug auf ein Kollisionsrisiko auf der BAB A 3 gegenüber dem Ist-Zustand ergeben sich vorhabenbedingt für diese Art keine relevanten Änderungen. Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos ist mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Im bestehenden Pylon der Donaubrücke wurden im Bereich von zwei Brutplätzen Totfunde von Jungvögeln entdeckt. Diese Brutplätze sind insoweit aufgrund der Fallenwirkung kritisch zu sehen. Um die Gefahr der Verletzung und Tötung von Adulten und Jungtieren während der Nistzeit zu vermeiden, werden die möglichen Einflugöffnungen des Pylons rechtzeitig vor Abbruch und Beginn der Brutzeit so verschlossen, dass keine Bruten mehr möglich sind (3-7 V). Ersatznistkästen werden angebracht (7 A_{CEF}).

Ein vorhabenbedingtes Tötungsrisiko des Kiebitzes wäre allenfalls in Zusammenhang mit einer potenziell erhöhten Kollisionsgefahr im Straßenverkehr durch baubedingte Rodung der Böschungen der hier meist in Dammlage verlaufenden BAB A 3 denkbar. Eine artenschutzrechtlich relevante signifikante Erhöhung ist dabei, bei dieser als Flugkünstler bekannten Art mit einem Meidungsverhalten gegenüber der Autobahn, jedoch nicht anzunehmen.

Um baubedingte Tötungen von nicht flugfähigen Jungvögeln zu vermeiden, muss ein Einwandern dieser Art in das Baufeld vermieden werden. Insbesondere größere zusammenhängende Baulagerflächen wie z. B. nördlich der BAB A 3 westlich Halbmeile (Bau-km 4+300) sind diesbezüglich relevant. Unter Berücksichtigung von Vergrümnungsmaßnahmen auf großen Baulagerflächen in den relevanten Zeiträumen (Brutzeit) lässt sich dieses Risiko ausschließen. Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos ist mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-2 V Schutz von Bodenbrütern – Verhinderung der Einwanderung in Baulagerflächen während der Brutzeit

Eine Tötung des Teichhuhns ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge (Kollision) sowie durch gängige Schutzmaßnahmen (Abgrenzung des Baufelds) nicht zu erwarten. In Bezug auf ein Kollisionsrisiko auf der BAB A 3 gegenüber dem Istzustand ergeben sich vorhabenbedingt für diese Art keine relevanten Änderungen. Ein Teichhuhn dürfte die Querung innerhalb baulich gestörter Rohrdurchlässe/ Gewässerunterführungen (hier v.a. BW 145/1, BW 146/1 und BW 151 Aubach) vorübergehend gänzlich unterlassen. Eine kollisionsrelevante Abdrängung oben über die Fahrbahn ist bei dieser Art nicht zu erwarten.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Goldammer, Kuckuck, Neuntöter, Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger und Weidenmeise

Ein vorhabenbedingtes Tötungsrisiko dieser Arten wäre allenfalls in Zusammenhang mit einer potenziell erhöhten Kollisionsgefahr im Straßenverkehr betriebsbedingt gegeben. Eine zusätzliche Verbeitung der Autobahn um rd. 15 m vermindert eine Neigung zur kurzfristigen Querung, vergrößert jedoch zugleich den

Abstand zwischen den Habitaten und macht das vereinzelt anzutreffende Queren risikoreicher.

Eine artenschutzrechtlich relevante, signifikante Erhöhung ist bei diesen Arten, die alle schon bisher im unmittelbaren Umfeld der BAB A 3 siedeln und stabile Bestände bilden, auch anteilig in Bereichen ohne Saumstrukturen wie z. B. am Deggendorfer Kreuz, kaum anzunehmen, denn die Tiere haben die Infrastruktur Autobahn in ihr Flugverhalten aufgenommen.

Um baubedingte Tötungen von Jungvögeln zu vermeiden, muss ein Einwandern dieser Arten in das Baufeld vermieden werden. Insbesondere größere zusammenhängende Baulagerflächen wie z. B südwestlich der BAB A 3 am BW 149 (Bau-km 5+600 bis 6+000) sind diesbezüglich relevant. Unter Berücksichtigung von Vergrümmungsmaßnahmen auf großen Baulagerflächen in den relevanten Zeiträumen (Brutzeit) lässt sich dieses Risiko ausschließen.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-2 V Schutz von Bodenbrütern – Verhinderung der Einwanderung in Baulagerflächen während der Brutzeit

Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gelbspötter, Kleiber und Grauschnäpper

Ein vorhabenbedingtes Tötungsrisiko dieser Arten wäre allenfalls in Zusammenhang mit einer potenziell erhöhten Kollisionsgefahr im Straßenverkehr betriebsbedingt gegeben. Eine artenschutzrechtlich relevante, signifikante Erhöhung der Kollisionsgefahr ist bei dieser Artengruppe, die alle im unmittelbaren Umfeld der BAB A 3 siedeln und dort stabile Bestände bilden nicht anzunehmen.

Für die Brutvögel der Gewässer und Gewässerufer wie Blässhuhn, Eisvogel, Gänsesäger, Graugans, Haubentaucher, Höckerschwan, Kormoran, Krickente, Lachmöwe und Schnatterente, die alle im näheren Umfeld des Baufeldes Brutplätze haben, sind unter Berücksichtigung der gängigen Schutzmaßnahmen (Abgrenzung des Baufeldes – Schutz angrenzender Biotope) und der Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 vorhabenbedingt keine Auswirkungen gegeben.

Bei den ubiquitären und allgemein verbreiteten Vogelarten wie Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Girlitz, Grünfink, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Stockente, Straßentaube, Sumpfmehle, Zaunkönig und Zilpzalp ist hinsichtlich des Tötungsverbots festzuhalten, dass dieses nur im Zusammenhang mit einer signifikanten Erhöhung im Vergleich zum allgemeinen Lebensrisiko der Art im Naturraum relevant bzw. einschlägig ist. Die Erheblichkeitsschwelle ist an negative Auswirkungen auf die lokalen Populationen gebunden. Verluste von Individuen am Nistplatz werden durch konfliktvermeidende Maßnahmen, wie Räumung des Baufeldes außerhalb der Brutzeiten, ausgeschlossen. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos kann ausgeschlossen werden. Erst recht liegt damit eine Gefährdung der Population durch das Projekt fern.

Nahrungsgäste wie Baumfalke, Graureiher, Mäusebussard, Schwarzmilan, Turmfalke, Waldohreule, Wanderfalke, Weißstorch, Wespenbussard, Sperber, Feldlerche, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Grünspecht, Halsbandschnäpper, Haussperling, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Trauerschnäpper, Schlagschwirl, Schwarzspecht, Waldlaubsänger und Waldschnepfe sind potenziell im Plangebiet als Durchzügler (Überflieger) oder allenfalls als Nahrungsgäste einzustufen und nicht betroffen. Mit einem Erscheinen dieser Arten ist auf ihren Nahrungsflügen von Brutplätzen der Umgebung sporadisch bis regelmäßig im Wirkraum des Vorhabens zu rechnen,

ohne dass die Verwirklichung der vorgesehenen Planänderung diese Situation wesentlich beeinflussen wird. Ein in signifikantem Maße erhöhtes Tötungs- und Kollisionsrisiko auf Nahrungsflügen ist nicht zu erwarten.

Zug- und Gastvogelarten wie Alpenstrandläufer, Bekassine, Uferschnepfe, Goldregenpfeifer, Grünschenkel, Waldwasserläufer, Bruchwasserläufer, Dunkler Wasserläufer, Flussuferläufer, Flussregenpfeifer, Großer Brachvogel, Kampfläufer, Kiebitz, Knäkente, Kranich, Löffelente, Rotschenkel, Sanderling, Silberreiher, Spießente, Temminckstrandläufer, Tüpfelsumpfhuhn, Waldwasserläufer, Wasserralle Weißstorch und Zwergstrandläufer tauchen entlang der Donau alljährlich mehr oder weniger regelmäßig auch im Nahbereich der BAB A 3 auf, wenn bei Niedrigwasserspiegel geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 sind für Zug- und Gastvögel vorhabenbedingt keine Auswirkung zu erkennen.

Sporadische Gastvögel wie Sprosser und Wachoderdrossel sind artenschutzrechtlich durch unregelmäßiges Auftreten im Gebiet nicht relevant.

Es wird auch auf die Unterlage 19.2 Bezug genommen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG:

Störungs- und Schädigungsverbot

Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Eine Störung kann grundsätzlich durch Beunruhigungen und Scheuchwirkungen, z. B. infolge von Bewegung, Lärm oder Licht eintreten. Unter das Verbot fallen auch Störungen, die durch Zerschneidungs- oder optische Wirkungen hervorgerufen werden, z. B. durch die Silhouettenwirkung von Straßendämmen oder Gebäuden.

Nicht jede störende Handlung löst jedoch das Verbot aus, sondern nur eine erhebliche Störung, durch die sich der „Erhaltungszustand der lokalen Population“ verschlechtert. Dies ist der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert sich, wenn Verhaltensweisen, die für das Überleben der betreffenden Art notwendig sind, spürbar beeinträchtigt werden und infolge dessen ein Verbreitungsrückgang der Art nicht auszuschließen ist. Kann die betroffene Population bei Störungen jedoch auf bestehende oder eigens hierfür hergestellte Habitate ausweichen, wird die Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG nicht überschritten. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert. Bei häufigen und weit verbreiteten Arten führen kleinräumige Störungen einzelner Individuen im Regelfall nicht zu einem Verstoß gegen das Störungsverbot.

Eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird beschädigt bzw. zerstört, wenn eine oder mehrere wesentliche Funktionen quantitativ und/oder qualitativ nicht mehr erfüllt werden.

Neben der unmittelbaren physischen Beschädigung bzw. der vollständigen Zerstörung können auch graduelle und mittelbare Beeinträchtigungen eine relevante Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte auslösen (z. B. durch Lärm

oder optische Störungen, Veränderungen der Vegetationsstruktur als Folge von Nährstoffeinträgen). In manchen Fällen können sich deshalb Überschneidungen mit dem Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ergeben. Bei der Störung von Individuen an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist dann von der Beschädigung einer solchen Stätte auszugehen, wenn die Wirkung auch nach Wegfall der Störung fortbesteht bzw. betriebsbedingt andauert.

Gem. § 44 Abs. 5 S. 1 bis 3 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei nach § 15 BNatSchG unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 zugelassen werden, nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) gewährleistet werden kann.

Unter Einbeziehung der im LBP (Unterlagen 9 und 19) und diesem Beschluss beschriebenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der für einzelne Tierarten festgelegten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ist nach naturschutzfachlicher Einschätzung, außer gegebenenfalls beim Gelbspötter, davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG führen wird. Für den Gelbspötter ist die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen.

Da sich zwischen Störungs- und Schädigungstatbestand gewisse Überschneidungen ergeben können, erfolgt eine gemeinsame Betrachtung.

Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Säugetiere

Fledermäuse

Abendsegler

Störungen durch bau- und betriebsbedingten Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Effekte sind insgesamt auf Grund der erheblichen Vorbelastung durch die BAB A 3 für den Abendsegler zu vernachlässigen.

Der Vorhabenbereich hat als Jagdhabitat für den Abendsegler keine herausragende Bedeutung. Außerdem wird dieser durch das geplante Vorhaben in seiner Bedeutung für den Abendsegler nicht nachhaltig verändert.

Quartiere sind im Baufeld gemäß aktueller Erhebungen nicht bekannt. Höchstvorsorglich werden zu rodende Gehölze mit potenzieller Quartiereignung im Vorfeld der Fällarbeiten auf Besatz überprüft (vier potenzielle Quartierbäume im Baufeld). Sollte ein potenzieller Quartierbaum wider Erwarten besetzt sein, so wird der entsprechende Stamm-/Astabschnitt gesichert und außerhalb des Baufelds versetzt in gleichwertiger Exposition und Höhe an einem Baum angebracht.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1 V Schutz gehölbewohnender Arten

Alpenfledermaus

Durch baubedingte Einengungen von Durchflugöffnungen und/oder Blendeffekten aufgrund von Baustellenbeleuchtung kann es für diesbezüglich als empfindlich eingestufte Arten zu Meidungsverhalten kommen. Ein solches hier höchstvorsorglich für die Alpenfledermaus angenommenes Meidungsverhalten kann zu Einschränkungen beim Anflug zu wesentlichen Jagdhabitaten dieser Artengruppe

führen und die lokale Population beeinträchtigen. Solche erheblichen Störungen werden mit geeigneten Schutzvorkehrungen zur Wahrung der kontinuierlichen Funktion betroffener Querungsfunktionen (v. a. BW 148 und 150) vermieden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1 V Schutz angrenzender Biotop und Lebensstätten

3-3 V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Eine potenzielle Attraktivität des Vorhabenbereichs für die Alpenfledermaus als Jagdhabitat, wird durch den geplanten Umbau nicht beeinflusst. Die baubedingten Störungen der potenziell tangierten oder benachbarten Jagdhabitate dieser Art wirken sich nicht nachhaltig negativ auf die Lebensraumeignung in diesem stark vorbelasteten Raum aus.

Eine vorhabenspezifische Gefährdung von Quartieren kann bei dieser Art mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Bartfledermaus, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr und Fransenfledermaus

Durch baubedingte Einengungen von Durchflugöffnungen und/oder Blendeffekten aufgrund von Baustellenbeleuchtung kann es für diesbezüglich als empfindlich eingestufte Arten zu Meidungsverhalten kommen. Ein solches Meidungsverhalten kann zu Einschränkungen beim Anflug zu wesentlichen Jagdhabitaten dieser Artengruppe führen und die lokale Population beeinträchtigen. Solche erheblichen Störungen werden mit geeigneten Schutzvorkehrungen zur Wahrung der kontinuierlichen Funktion betroffener Querungsfunktionen (v. a. BW 148 und 150) vermieden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1 V Schutz angrenzender Biotop und Lebensstätten

3-3 V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Eine potenzielle Attraktivität des Vorhabenbereichs für Bartfledermäuse im Nahbereich der Gewässerunterführungen als Jagdhabitat (BW 150), wird durch den geplanten Umbau nicht beeinflusst. Die baubedingten Störungen der potenziell tangierten oder benachbarten Jagdhabitate dieser Art wirken sich nicht nachhaltig negativ auf die Lebensraumeignung in diesem stark vorbelasteten Raum aus. Eine vorhabenspezifische Gefährdung von Quartieren kann bei dieser Art mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Der Vorhabenbereich spielt als Jagdhabitat für die Bechsteinfledermaus, Langohren und die Fransenfledermaus keine wesentliche Rolle. Außerdem wird dieser durch das geplante Vorhaben in seiner Bedeutung für diese Arten nicht nachhaltig verändert. Auch im stark bebauten Siedlungsbereich um Hengersberg kann bei den Langohren davon ausgegangen werden, dass Ausweichmöglichkeiten gegeben sind.

Quartiere sind im Baufeld gemäß aktueller Erhebungen nicht bekannt. Höchstvorsorglich werden zu rodende Gehölze mit potenzieller Quartiereignung im Vorfeld der Fällarbeiten auf Besatz überprüft (vier potenzielle Quartierbäume im Baufeld). Sollte ein potenzieller Quartierbaum wieder erwarten besetzt sein, so wird der entsprechende Stamm-/Astabschnitt gesichert und außerhalb des Baufelds versetzt in gleichwertiger Exposition und Höhe an einem Baum angebracht.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1 V Schutz gehölbewohnender Arten

Breitflügelfledermaus und Zweifarbfledermaus

Störungen sind insgesamt durch bau- und betriebsbedingten Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Effekte auf Grund der erheblichen Vorbelastung durch die BAB A 3 für diese Art zu vernachlässigen.

Der Vorhabenbereich hat als Jagdhabitat für die Breitflügelfledermaus und die Zweifarbfledermaus keine herausragende Bedeutung. Außerdem wird dieser durch das geplante Vorhaben in seiner Bedeutung für diese Art nicht nachhaltig verändert.

Eine vorhabenspezifische Gefährdung von Quartieren kann bei dieser Art mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Großes Mausohr

Durch baubedingte Einengungen von Durchflugöffnungen und/oder Blendeffekten aufgrund von Baustellenbeleuchtung kann es für diesbezüglich als empfindlich eingestufte Arten zu Meidungsverhalten kommen. Ein solches Meidungsverhalten kann zu Einschränkungen beim Anflug zu wesentlichen Jagdhabitaten dieser Artengruppe führen und die lokale Population beeinträchtigen. Solche erheblichen Störungen werden mit geeigneten Schutzvorkehrungen zur Wahrung der kontinuierlichen Funktion betroffener Querungsfunktionen (BW 150) vermieden.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

3-3 V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Der Vorhabenbereich hat als Jagdhabitat für das Große Mausohr keine wesentliche Bedeutung. Außerdem wird dieser durch das geplante Vorhaben in seiner Bedeutung für diese Art nicht nachhaltig verändert.

Eine vorhabenspezifische Gefährdung von Quartieren kann bei dieser Art mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Mopsfledermaus

Störungen sind insgesamt durch bau- und betriebsbedingten Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Effekte auf Grund der erheblichen Vorbelastung durch die BAB A 3 für diese Art zu vernachlässigen.

Eine potenzielle Attraktivität des Vorhabenbereichs für die Mopsfledermaus im Nahbereich der BAB A 3 wird durch den geplanten Umbau nicht beeinflusst. Die baubedingten Störungen der potenziell tangierten oder benachbarten Jagdhabitats dieser Art wirken sich nicht nachhaltig negativ auf die Lebensraumeignung in diesem stark vorbelasteten Raum aus.

Quartiere sind im Baufeld gemäß aktueller Erhebungen nicht bekannt. Höchstvorsorglich werden zu rodende Gehölze mit potenzieller Quartiereignung im Vorfeld der Fällarbeiten auf Besatz überprüft (vier potenzielle Quartierbäume im Baufeld). Sollte ein potenzieller Quartierbaum wider Erwarten besetzt sein, so wird der entsprechende Stamm-/Astabschnitt gesichert und außerhalb des Baufelds versetzt in gleichwertiger Exposition und Höhe an einem Baum angebracht.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1 V Schutz gehölbewohnender Arten

Mückenfledermaus und Rauhaufledermaus

Störungen sind insgesamt durch bau- und betriebsbedingten Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Effekte auf Grund der erheblichen Vorbelastung durch die BAB A 3 für diese Art zu vernachlässigen.

Eine potenzielle Attraktivität des Vorhabenbereichs für die Mückenfledermaus und die Rauhauffledermaus als Jagdhabitat, wird durch den geplanten Umbau nicht beeinflusst. Die baubedingten Störungen der potenziell tangierten oder benachbarten Jagdhabitats der Mückenfledermaus und der Rauhauffledermaus wirken sich nicht nachhaltig negativ auf die Lebensraumeignung aus.

Quartiere sind im Baufeld gemäß aktueller Erhebungen nicht bekannt. Höchstvorsorglich werden zu rodende Gehölze mit potenzieller Quartiereignung im Vorfeld der Fällarbeiten auf Besatz überprüft (vier potenzielle Quartierbäume im Baufeld). Sollte ein potenzieller Quartierbaum wider Erwarten besetzt sein, so wird der entsprechende Stamm-/Astabschnitt gesichert und außerhalb des Baufelds versetzt in gleichwertiger Exposition und Höhe an einem Baum angebracht.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1 V Schutz gehölbewohnender Arten

Nordfledermaus und Zwergfledermaus

Störungen sind insgesamt durch bau- und betriebsbedingten Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Effekte auf Grund der erheblichen Vorbelastung durch die BAB A 3 für diese Art zu vernachlässigen.

Eine potenzielle Attraktivität des Vorhabenbereichs für die Nordfledermaus und die Zwergfledermaus als Jagdhabitat, wird durch den geplanten Umbau nicht beeinflusst. Die baubedingten Störungen der potenziell tangierten oder benachbarten Jagdhabitats der Nordfledermaus und der Zwergfledermaus wirken sich nicht nachhaltig negativ auf die Lebensraumeignung in diesem stark vorbelasteten Raum aus. Eine vorhabenspezifische Gefährdung von Quartieren kann bei dieser Art mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Wasserfledermaus

Durch baubedingte Einengungen von Durchflugöffnungen und/oder Blendeffekten aufgrund von Baustellenbeleuchtung kann es für diesbezüglich als empfindlich eingestufte Arten wie die Wasserfledermaus zu Meidungsverhalten kommen. Ein solches Meidungsverhalten kann zu Einschränkungen beim Anflug zu wesentlichen Jagdhabitats dieser Artengruppe führen und die lokale Population beeinträchtigen. Solche erheblichen Störungen werden mit geeigneten Schutzvorkehrungen zur Wahrung der kontinuierlichen Funktion betroffener Querungsfunktionen (v. a. BW 150) vermieden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

3-3 V Fledermausschutz in der Bau- und Betriebsphase mit Anlage von Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Querungsbauwerken

Eine potenzielle Attraktivität des Vorhabenbereichs für die Wasserfledermaus als Jagdhabitat, wird durch den geplanten Umbau nicht beeinflusst. Die baubedingten Störungen der potenziell tangierten oder benachbarten Jagdhabitats der Wasserfledermaus (z. B. BW 150 und 152) sind zeitlich begrenzt und wirken sich nicht nachhaltig negativ auf die Lebensraumeignung aus.

Quartiere sind im Baufeld gemäß aktueller Erhebungen nicht bekannt. Höchstvorsorglich werden zu rodende Gehölze mit potenzieller Quartiereignung im Vorfeld der Fällarbeiten auf Besatz überprüft (vier potenzielle Quartierbäume im Baufeld). Sollte ein potenzieller Quartierbaum wider Erwarten besetzt sein, so wird der entsprechende Stamm-/Astabschnitt gesichert und außerhalb des Baufelds versetzt in gleichwertiger Exposition und Höhe an einem Baum angebracht.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1 V Schutz gehölbewohnender Arten

Sonstige Säugetierarten

Biber

Der Biber hat sich in den letzten Jahren zu einer lärm- und störungstoleranten Art entwickelt, die auch siedlungsnah vorkommt. Eine Besiedlung autobahnnaher Flächen ist aufgrund der fehlenden Störung durch menschliche Aktivitäten in diesen Bereichen (kein Naherholungsdruck) häufig gegeben. Eine Störung der betroffenen Lebensstätten durch bau- und betriebsbedingte Immissionen von Staub, Lärm und Erschütterungen, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumqualität führen könnte, ist in Randbereichen denkbar. Staubimmissionen dürften nicht oder allenfalls in unbedeutendem Ausmaß auftreten und für diese Art irrelevant sein. Lärm ist als Wirkfaktor ebenfalls nicht relevant. Falls überhaupt relevante bau- und betriebsbedingte Erschütterungen in den betroffenen Bereichen zu erwarten sind, können erhebliche Beeinträchtigungen bei dieser Art, die im Untersuchungsgebiet stabile Bestände hat, durch diesen Wirkfaktor ausgeschlossen werden. Auswirkungen in Form von Stress sind durch die anzunehmende Adaption (Gewöhnung) an die baubedingten Erschütterungen unter Berücksichtigung der Vorbelastung im Nahbereich der stark befahrenen BAB A 3 nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf den günstigen bzw. aktuellen Erhaltungszustand der lokalen Population und dieser Art im Naturraum durch mögliche bau- und betriebsbedingte Störungen sind nicht zu erwarten.

Durch die direkten Eingriffe in Gewässer und -säume mit einer Lebensraumfunktion für den Biber sind Lebensstätten dieser Art durch Überbauung direkt betroffen (Biberrevier zwischen dem AK Deggendorf und der Donauquerung).

Westlich des neuen Deiches bei Fischerdorf geht eine Biberburg verloren (Vergrämung in der Phase der aktiven Jungtiere zwischen Mai und August).

Durch die geplante vorgezogene Anlage von Gräben als Gewässerhabitat in Kombination mit Vergrämuungsmaßnahmen kann eine kontinuierliche Funktion der anteilig betroffenen Lebensstätten gewährleistet werden. Andere Biberreviere sind nur randlich betroffen. Sensible Bereiche mit Lebensstätten dieser Art im Nahbereich des Baufelds werden durch die üblichen Schutzmaßnahmen wie Abgrenzung mit Ortsfesten Bauzäunen vor Eingriffen und Schädigungen geschützt. Unter Berücksichtigung der genannten Schutzmaßnahmen ist eine Schädigung von Lebensstätten nicht einschlägig.

Konfliktvermeidende und ausgleichende Maßnahmen:

3-4 V_{FFH} Biberschutz durch geeignete Schutz- und Vergrämuungsmaßnahmen an Wohnbereichen

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

CEF-Maßnahme:

5-1 A_{FFH/CEF} Vorgezogene Anlage von Gräben als Gewässerhabitat

Haselmaus

Eine Störung der Lebensstätte durch bau- und betriebsbedingte Immissionen von Staub, Lärm und Erschütterungen, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumqualität führen könnte, ist mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Staubimmissionen dürften nicht oder allenfalls in unbedeutendem Ausmaß auftreten. Lärm ist als Wirkfaktor ebenfalls kaum relevant in diesem vorbelasteten Bereich. Falls überhaupt relevante bau- und betriebsbedingte Erschütterungen in den betroffenen Bereichen zu erwarten sind, so sind diese hier als kurzfristig und vorübergehend zu werten. Erhebliche Beeinträchtigungen können dabei mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Auswirkungen in Form von Stress sind durch die anzunehmende Adaption (Gewöhnung) an die baubedingten Erschütterungen unter Berücksichtigung der Vor-

belastung im Nahbereich der stark befahrenen BAB A 3 nicht zu erwarten. Es sind weder nachteilige Auswirkungen auf den aktuellen Erhaltungszustand der lokalen Population und dieser Art im Naturraum noch eine Behinderung der Verbesserung dieses Zustands durch mögliche bau- und betriebsbedingte Störungen zu erwarten.

Das Vorkommen der Haselmaus wurde im Vorfeld der Planungen als konfliktträchtiger Bereich ausgegrenzt. Der bestehende Parkplatz am Donaualtarm (Bau-km 6+200) wird zurückgebaut und als Waldsaum mit vorrangig niedrigem Strauchbewuchs entwickelt. Die Habitatbedingungen der Haselmaus werden dabei berücksichtigt. Dadurch entsteht keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Haselmaus. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist eine Schädigung von Lebensstätten der Haselmaus nicht einschlägig.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Reptilien

Zauneidechse

Eine Störung der Lebensstätte durch bau- und betriebsbedingte Immissionen von Staub, Lärm und Erschütterungen, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumqualität führen könnte, ist mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Staubimmissionen dürften nicht oder allenfalls in unbedeutendem Ausmaß auftreten und für diese Art irrelevant sein. Lärm ist als Wirkfaktor ebenfalls nicht relevant. Falls überhaupt relevante bau- und betriebsbedingte Erschütterungen in den betroffenen Bereichen zu erwarten sind, können erhebliche Beeinträchtigungen dennoch ausgeschlossen werden. Auswirkungen in Form von Stress sind durch eine schnelle Gewöhnung der Zauneidechse an regelmäßig wiederkehrende Erschütterungen gleicher Art, wie sie durch die häufige Besiedlung von Bahndämmen belegt ist, unwahrscheinlich und aufgrund der anzunehmenden Adaption (Gewöhnung) an die baubedingten Erschütterungen nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population und dieser Art im Naturraum durch mögliche bau- und betriebsbedingte Störungen sind nicht zu erwarten.

Am BW 151 und entlang des Deiches an der Hengersberger Ohe im Bau Feld des BW 154 kommt es anteilig (randlich) zu möglichen Beeinträchtigungen von Zauneidechsen-Lebensräumen. Dabei handelt es sich jedoch allenfalls um randliche Betroffenheiten von Jagdlebensräumen. Die bestehenden Kern-Habitate bleiben erhalten. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Reptilien-Sperrzaun mit Überkletterungsschutz) sind keine erheblichen Schädigungen von Lebensstätten zu erwarten.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

2-1V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

3-1V Vergrämung von Zauneidechsen

Amphibien

Kleiner Wasserfrosch

Eine Störung der Lebensstätte durch bau- und betriebsbedingte Immissionen von Staub, Lärm und Erschütterungen, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumqualität führen könnte, ist mit hinreichender Sicherheit aus-

zuschließen. Staubimmissionen dürften nicht oder allenfalls in unbedeutendem Ausmaß auftreten und für diese Art irrelevant sein. Lärm ist als Wirkfaktor ebenfalls nicht relevant. Falls überhaupt relevante bau- und betriebsbedingte Erschütterungen in den betroffenen Bereichen zu erwarten sind, können erhebliche Beeinträchtigungen dennoch ausgeschlossen werden. Auswirkungen in Form von Stress sind durch die anzunehmende Adaption (Gewöhnung) an die baubedingten Erschütterungen unter Berücksichtigung der Vorbelastung im Nahbereich der stark befahrenen BAB A 3 nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf den günstigen bzw. aktuellen Erhaltungszustand der lokalen Population und dieser Art im Naturraum durch mögliche bau- und betriebsbedingte Störungen sind nicht zu erwarten.

Das Vorkommen des Kleinen Wasserfrosches liegt außerhalb des Baufelds in einem wenig mit Gehölzen bewachsenen, neu angelegten Ausgleichsgewässer mit hoher Libellendichte und einem Seefroschbestand. Die Prognose für die Entwicklung dieses Vorkommens des Kleinen Wasserfrosches ist eher schlecht. Eine potenziell mögliche Bindung an die wenigen spärlichen Laubgehölze zur BAB A 3 hin ist für diese Art zwar denkbar, aber allenfalls für Einzelindividuen attraktiv und nicht essentiell. Die Weiden-Gebüschkomplexe außerhalb des Baufelds im nahen Umfeld des Laichgewässers bieten ausreichend Alternativen, so dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen eine Schädigung von Lebensstätten nicht einschlägig ist.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Laubfrosch

Eine Störung der Lebensstätte des Laubfrosches durch bau- und betriebsbedingte Immissionen von Staub, Lärm und Erschütterungen, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumqualität führen könnte, ist mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Die Art gilt gegenüber Lärm und Erschütterungen im direkten Umfeld als eher störungsempfindlich und besiedelt Laubgehölze und Hecken im direkten Nahbereich von Straßen. Staubimmissionen dürften nicht oder allenfalls in unbedeutendem Ausmaß auftreten und für diese Art irrelevant sein. Lärm ist als Wirkfaktor ebenfalls nicht relevant. Falls überhaupt relevante bau- und betriebsbedingte Erschütterungen in den betroffenen Bereichen zu erwarten sind, können erhebliche Beeinträchtigungen dennoch ausgeschlossen werden. Nachteilige Auswirkungen auf den günstigen bzw. aktuellen Erhaltungszustand der lokalen Population und dieser Art im Naturraum durch mögliche bau- und betriebsbedingte Störungen sind nicht zu erwarten.

Eine baubedingte Inanspruchnahme von Lebensstätten des Laubfrosches ist nicht gegeben. Das Baufeld grenzt nicht direkt an den Waldrand des Vorkommens an. Dazwischen liegt der Neubau des Hochwasserschutzdeiches Niederalteich der RMD. Zerschneidungswirkungen sind durch die Verbreiterung aufgrund des Deichbaus dort ebenfalls nicht zu befürchten.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Fische

Donau-Kaulbarsch

Eine Störung des Donau-Kaulbarsches hier im Baufeld mit näherem Umfeld ist im Rahmen der Schädigung (siehe nachfolgend) berücksichtigt. Die Vergrämung

aus dem betroffenen Bereich mit näherem, störungsrelevanten Umfeld ist erwünscht. Eine baubedingte zusätzliche Störung mit erheblichen Auswirkungen auf die lokale Population ist nicht zu erwarten.

Durch ein Abkoppeln und anteiliges Verfüllen des Altwassers im Mündungsbereich der Alten-Isar im Baufeld unter der Donaubrücke (BW 147) mit einer zumindest nicht völlig auszuschließenden Eignung als Jungfischhabitat kann eine potenzielle untergeordnete Fortpflanzungsstätte des Donau-Kaulbarsches direkt vom Vorhaben betroffen werden. Da im nahen Umfeld gute Ausweichmöglichkeiten mit mindestens gleichwertigen und deutlich besseren Habitatbedingungen gegeben sind, können mögliche Wirkungen im Sinne einer Schädigung einer potenziellen Fortpflanzungsstätte bzw. von schwimmschwachen Brut- und Jungfischstadien unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen vermieden werden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

3-2VFFH Fischschutz in der Bauphase - Schutz des Jungfischhabitats – Verhinderung der Einwanderung adulter laichbereiter Fische in das Baufeld und Bergung möglicher Individuen vor Verfüllung

Libellen

Libellenarten nach Anhang IV der FFH-RL sind im Wirkraum des geplanten Vorhabens und im näheren Umfeld nicht nachgewiesen. Eine Verbreitung der Grünen Keil-/Flussjungfer ist aber zumindest entlang der Donau zu erwarten und die Asiatische Keiljungfer wurde 2015 am Rande des Plangebiets nachgewiesen. Lebensräume dieser Art sind vom geplanten Vorhaben aber nicht betroffen.

Eine projektspezifische Betroffenheit streng geschützter Libellen kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Käfer

Eine artenschutzrechtlich relevante Störung von Käferarten dieser Art tritt vorhabenbedingt nicht auf. Als Störung wären allenfalls Erschütterungen z.B. im Rahmen von Bohrkernsondierungen oder Spundungen im nahen Umfeld von Brutbäumen denkbar. Gesicherte Erkenntnisse hierzu liegen jedoch nicht vor. Der Scharlachkäfer reagiert auf Erschütterungen oder visuelle Reize mit sofortiger Flucht unter die Rinde, bleibt aber am Objekt (Baum). Lediglich eine Störwirkung, die zu einem Verlassen der Brutbäume führen würde und damit zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands einer potenziell vorhandenen lokalen Population führen könnte, wäre als erheblich zu werten. Gemäß STEGNER ist ein Umlegen und Verlagern von Brutstämmen möglich, ohne dass Individuen den Stamm verlassen.

Da potenzielle Lebensräume dieser Art untersuchungstechnisch bzw. methodisch bedingt zum Nachweisen der Art anteilig zerstört werden, sollten die vorhabenbedingten Baumverluste erst vor einer Fällung auf diese Art hin fachlich untersucht werden. Dadurch kann eine Schädigung der gesamten Lebensstätte verhindert werden. Sollte ein Baum besiedelt sein, so wird dieser abseits des Baugebiets abgelegt. Gemäß STEGNER sollte dabei auf eine mögliche Fallwirkung des Lagerholzes geachtet werden.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1V Schutz gehölbewohnender Arten

Tagfalter, Nachtfalter, Schnecken, Muscheln

Diese Arten sind innerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens nicht nachgewiesen, nicht zu erwarten oder nicht bekannt. Eine projektspezifische Betroffenheit kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Blaukehlchen

Das Blaukehlchen ist gegenüber vorübergehenden Störungen wie Lärm und Baumaschinen nur mäßig empfindlich und siedelt hier anteilig im Nahbereich der BAB A 3. Unter Berücksichtigung der immensen Vorbelastung der Brutreviere hier ist eine Störung mit artenschutzrechtlicher Relevanz (Auswirkung auf die lokale Population) nicht zu erwarten.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Im Rahmen des Brückenneubaus an der Donau kommt es bauzeitlich zu anteiligen Verlusten von einem Brutrevier. Eine Schädigung mit Beeinträchtigung der lokalen Population ist jedoch nicht zu erwarten. Es ist zu konstatieren, dass das Blaukehlchen anthropogen entstandene oder veränderte (sekundäre) Lebensräume wie Abbaustellen von Sand, Kies und Ton, künstlich angelegte Teiche und Stauseen, ackerbaulich genutzte Auen mit verschilften Gräben und sogar Rapsfeldern nutzt. Entscheidend sind dabei Rohbodenflächen, die das Blaukehlchen gerne zur Insektenjagd aufsucht, in enger Verzahnung mit verbuschten Röhrichtbeständen bzw. Hochstaudenfluren. Solche Bestände unterliegen einer Entwertung der Habitataignung durch fortschreitende Sukzession und werden durch die Bautätigkeit im Anschluss neu entstehen. Da das Blaukehlchen im Bereich unter der Donaubrücke gemäß den Erhebungen 2016/17 trotz vermeintlicher guter Habitatqualität entlang der alten Isar südwärts und entlang des Schöpfwerks nordwärts mit nur einem Brutpaar nachgewiesen wurde, sind ausreichend Ausweichmöglichkeiten gegeben.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

1-1V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung – Gehölzrodung/ Baufeldräumung nur in den Wintermonaten

Dohle

Eine Störung mit artenschutzrechtlicher Relevanz ist bei diesem störungstoleranten Kulturfolger vorhabenbedingt nicht zu erwarten.

Die Dohle brütet in einer kleinen Kolonie in den Hafenanlagen bei Deggenau im unmittelbaren Umfeld des Baufelds sowie im Pylon der Donaubrücke der BAB A 3. Dort dringt sie gemäß Erhebungen 2016 entlang der Seiltrossen in den Pylon ein, wenn dort einseitig ein Abwehrgitter fehlt, oder leicht verrutscht ist. Dies verursacht eine Fallenwirkung, denn im Pylon wird es zum einen bei entsprechender Witterung sehr warm. Zum anderen wurden am Fuß des ersten Leiterabsatzes Totfunde von Jungvögeln gemacht, die in die Leiteröffnung fielen. Ein Neubau des Pylons mit entsprechender Absicherung der Eingänge würde zwar mutmaßlich weniger als 2 Brutplätze zunichtemachen. Diese Brutplätze sind jedoch sehr kritisch zu betrachten, da sie aufgrund einer Fallenwirkung der lokalen Population eher Schaden bereiten. Auch erscheint der steile Steigflug für den Anflug dieses Nistplatzes sehr energieraubend. Es ist anzunehmen, dass innerhalb der Hafenanlage vorübergehend Ausweichmöglichkeiten bestehen. Höchstvorsorglich werden zur Stützung der lokalen Population unter der neuen Brücke

nordseitig nach Abschluss der Bauarbeiten einseitig 4 Dohlennistkästen angebracht.

Konfliktvermeidende und ausgleichende Maßnahmen:

3-7 V Verschluss von Zugängen in den Pylon in den Wintermonaten

CEF-Maßnahme:

7 A_{CEF} Dohlenschutz - Anbringung von 4 Dohlennistkästen hafenseitig einseitig unter dem neuen BW 147 Donaubrücke

Kiebitz

Die Kiebitze siedeln entlang der BAB A 3 innerhalb der Effektdistanz in einem Abstand von 100 bis 150 m zur Autobahn. Dieser Abstand begründet sich durch die Abgeschiedenheit des Raums, was zur Minderung von anderen Störeinflüssen wie Fußgänger und Hunde führt sowie einem zu unterstellenden allgemeinen Brutplatzmangel im betrachteten Untersuchungsraum. Gemäß GARNIEL & MIERWALD (2010) führt eine zunehmende Toleranz gegenüber Lärm dazu, dass Kiebitze strukturell geeignete Flächen im Umfeld von lauten Straßen nicht meiden und auch verlärmte Flächen besiedeln, wo sie aber gefährlicher leben. Diese höhere Gefährdung begründet sich auf einer lärmbedingten höheren Prädationsgefahr (Gefahr vor Fressfeinden, die sie weniger gut hören/ wahrnehmen). Eine artenschutzrechtlich relevante Störung ist beim Kiebitz aufgrund der ackerbaulich bedingten Brutmisserfolge an den Brutplätzen immer gegeben, da die lokalen Populationen dieser Art insgesamt in einem schlechten Zustand sind. Hier ist vorhabenbedingt weniger der Ausbau bzw. die Verbreiterung der BAB A 3 entscheidend, als die Störungen durch Bautätigkeiten im nahen Umfeld der Kiebitze. Eine solche vorhabenbedingte Störung ist für die Brutreviere dieser Art (hier mindestens 2 Brutpaare) von entscheidender Bedeutung. Deshalb wurde die Planung im Vorfeld insofern optimiert, als dass die ursprünglich geplante Zuwegung über den Feldweg mitten durch das Brutgebiet wieder aus dem Baufeld herausgenommen wurde. Durch diese Maßnahme ist eine optische Abschirmung des Baufelds angrenzend an die bestehende BAB A 3 möglich, so dass die Störwirkung von Baufahrzeugen und Bauarbeitern mit dem Verkehr auf der A 3 zu einer einheitlichen „Masse“ zusammenwächst, an die die Kiebitze vor Ort bereits adaptiert sind. Es gilt, eine gesonderte, zusätzliche Störwirkung durch Baufahrzeuge bzw. Baumaschinen und Bauarbeiter, also eher bodennahes Geschehen, in der Brutzeit zu vermeiden bzw. optisch zu verstecken. Zudem wird aufgrund des Kiebitzes eine weitere Einengung des Raums vermieden, indem auf einen gewässerbegleitenden Gehölzbewuchs adäquat zum Ist-Zustand im Abschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der Donauquerung südseitig der BAB A 3 verzichtet wird (5-1 A_{FFH/CEF}).

Zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Funktion der Lebens- bzw. Brutstätten werden höchstvorsorglich zur Kompensation möglicher erheblicher Störwirkungen auf die Brutpaare Maßnahmen mit Extensivgrünland und wasserführenden Seigen angelegt. Der Umfang beträgt 1,0 ha (0,5 ha pro Brutpaar) und besteht aus einem Lebensraumkomplex aus Mulden mit Seigen und Vernässungsbereichen sowie extensiv genutzten Flächen. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sind keine baubedingten erheblichen Störungen von Brutstätten dieser Art zu erwarten.

Konfliktvermeidende und ausgleichende Maßnahmen:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

CEF-Maßnahme:

13-5 A_{CEF} Entwicklung einer Extensivwiese mit feuchten Seigen als Kiebitz-Revier.

Eine direkte Überbauung / Überschüttung von Kernhabitaten bzw. Brutplätzen ist beim Kiebitz durch sein Meidungsverhalten vorhabenbedingt nicht gegeben. Die

Brutplätze liegen alle knapp über 100 m vom Fahrbahnrand entfernt, deutlich abseits des Baufelds. Direkte Schädigungen sind nicht zu erwarten, nur indirekt im Rahmen der Störung.

Teichhuhn

Das Teichhuhn ist gegenüber vorübergehenden Störungen wie Lärm und Baumaschinen nur mäßig empfindlich und siedelt hier in Gräben im unmittelbaren Nahbereich der BAB A 3. Lärm und Baumaschinen sind für das Teichhuhn bezüglich der Störung mutmaßlich weniger relevant, als der Störpegel durch Rad-, Fußgängerkehr und Hunde. Unter Berücksichtigung der immensen Vorbelastung der Brutreviere ist eine Störung mit artenschutzrechtlicher Relevanz (Auswirkung auf die lokale Population) nicht zu erwarten.

Konfliktvermeidende Maßnahme:

2-1 V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

Durch die direkten Eingriffe in Gewässer und -säume mit einer Lebensraumfunktion für das Teichhuhn im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und Donauquerung sind 2 Brutreviere dieser Art durch Überbauung / Überschüttung direkt betroffen. Durch die geplante vorgezogene Anlage von Gräben als Gewässerhabitat kann jedoch eine kontinuierliche Funktion der betroffenen Brutreviere gewährleistet werden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

1-1 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung – Gehölzrodung / Baufeldräumung nur in den Wintermonaten

2-1V Schutz angrenzender Biotope und Lebensstätten

CEF-Maßnahme:

5-1A_{FFH/CEF} Vorgezogene Anlage von Gräben als Gewässerhabitat

Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Goldammer, Kuckuck, Neuntöter, Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger und Weidenmeise

All diese Arten siedeln im Nahbereich der bestehenden BAB A 3 innerhalb eines durch Lärm- und Lichtimmissionen stark vorbelasteten Bereiches. Es ist anzunehmen, dass vorhabenbedingte Störungen einzelner Individuen (lärmbedingt und optisch) im Nahbereich des Baufelds möglich sind. Eine erhebliche Störung ist jedoch nicht zu erwarten, da sich der Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Arten durch die weite Verbreitung im Untersuchungsraum nicht verschlechtern wird.

Für o. g. Arten werden vorhabenbedingt Brutreviere überbaut bzw. überschüttet. Die Verluste sind bei allen Arten mit Ausnahme Goldammer (16 Brutpaare) und Sumpfrohrsänger (11 Brutpaare), die im Baufeld mit näherer Umgebung in relativ hoher Dichte auftreten, eher gering (1 bis 2 Brutpaare). Aufgrund des weiterhin vorhandenen Lebensraumes im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang in Kombination mit neu angelegten Gewässerhabitaten mit Röhricht- und Hochstaudensäumen (Maßnahmen 5 A und 6 A/E) sowie der betroffenen Arten, die jährlich bzw. mehrfach im Jahr neue Nester anlegen, ist eine Verlagerung von Brutrevieren möglich.

Konfliktvermeidende Maßnahmen:

1-1V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung

1-2V Schutz von Bodenbrütern – Verhinderung der Einwanderung in Baulagerflächen während der Brutzeit

Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gelbspötter, Kleiber und Grauschnäpper

All diese Arten siedeln im Nahbereich der bestehenden BAB A 3 innerhalb eines durch Lärm- und Lichtimmissionen stark vorbelasteten Bereiches. Es ist anzu-

nehmen, dass vorhabenbedingte Störungen einzelner Individuen (lärmbedingt und optisch) im Nahbereich des Baufelds möglich sind. Eine erhebliche Störung ist jedoch nicht zu erwarten, da sich der Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Arten durch die weite Verbreitung im Untersuchungsraum nicht verschlechtern wird.

Für diese Arten werden vorhabenbedingt anteilig Brutreviere innerhalb von betroffenen Böschungen, meist in Verzahnung mit angrenzenden Weichholzaunen überbaut bzw. überschüttet. Die Verluste sind bei allen diesen Arten gering (1 bis 2 Brutpaare). Aufgrund des weiterhin vorhandenen angrenzenden Lebensraumes im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang sowie einer Wiederbegrünung der Böschungen anteilig auch mit Laubgehölzen sind die Beeinträchtigungen mit Ausnahme des Gelbspötters marginal, vorübergehend und keinesfalls populationschädigend (4-3 G). Eine lokale Einschränkung bzw. Verlagerung von Brutrevieren ist möglich.

Lediglich beim Gelbspötter ist eine Verlagerung nicht mit hinreichender Sicherheit anzunehmen. Die verbuschten Böschungssäume der BAB A 3, die für mindestens 3 Brutpaare ein Kernhabitat darstellen, sind zumindest anteilig bei 2 Brutrevieren betroffen. Ein Ausweichen ist hier kaum möglich. Höchstvorsorglich wird für den Gelbspötter ein Verbotstatbestand angenommen und eine Kompensationsmaßnahme geplant (11 E_{FFH/FCS} Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaune (LRT 91E0*) sowie Förderung Gebüsche für den Gelbspötter).

Konfliktvermeidende und erhaltende Maßnahmen:

1-1 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung – Gehölzrodung/Baufeldräumung nur in den Wintermonaten

11 E_{FFH/FCS} Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaune sowie Förderung Gebüsche

Für die Brutvögel der Gewässer und Gewässerufer wie Blässhuhn, Eisvogel, Gänsesäger, Graugans, Haubentaucher, Höckerschwan, Kormoran, Krickente, Lachmöwe und Schnatterente, die alle im näheren Umfeld des Baufeldes Brutplätze haben, sind unter Berücksichtigung der gängigen Schutzmaßnahmen (Abgrenzung des Baufeldes – Schutz angrenzender Biotope) und der Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 vorhabenbedingt keine Auswirkungen gegeben.

Bei den ubiquitären und allgemein verbreiteten Vogelarten wie Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Girlitz, Grünfink, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Stockente, Straßentaube, Sumpfmeise, Zaunkönig und Zilpzalp handelt es sich um Arten, die in jeder Brutsaison ihr Nest neu bauen (Freibrüter) bzw. Höhlen- und Halbhöhlenbrüter aus der näheren Umgebung des Eingriffsbereichs. Durch die im Untersuchungsraum weiterhin vorhandenen Habitatstrukturen kann davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der potenziell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser allgegenwärtigen Arten erhalten bleiben. Beeinträchtigungen dieser Arten werden durch die Beseitigung aller Gehölze bzw. aller Strukturen, in denen die Arten einen Nistplatz finden können, in den Wintermonaten außerhalb der Brutzeit vermieden.

Mögliche Störungen von (höchstvorsorglich anzunehmenden) mehreren Brutpaaren dieser Arten im näheren Umfeld des Baufelds während der Brut- und Aufzuchtzeit sind zwar durch bau- und betriebsbedingten Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Effekte denkbar. Auf Grund der relativen Unempfindlichkeit dieser Arten und der bestehenden Vorbelastung durch die BAB A 3 sind vorhabenbe-

dingte zusätzliche Störungen, die ohnehin entweder nur vorübergehend auftreten (Bauphase) oder an die eine Gewöhnung stattfinden kann (nutzungsbedingte Wirkungen), zu vernachlässigen.

Nahrungsgäste wie Baumfalke, Graureiher, Mäusebussard, Schwarzmilan, Turmfalke, Waldohreule, Wanderfalke, Weißstorch, Wespenbussard, Sperber, Feldlerche, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Grünspecht, Halsbandschnäpper, Haussperling, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschnäpper, Trauerschnäpper, Schlagschwirl, Schwarzspecht, Waldlaubsänger und Waldschnepfe sind potenziell im Plangebiet als Durchzügler (Überflieger) oder allenfalls als Nahrungsgäste einzustufen und nicht betroffen. Mit einem Erscheinen dieser Arten ist auf ihren Nahrungsflügen von Brutplätzen der Umgebung sporadisch bis mehr oder weniger regelmäßig im Wirkraum des Vorhabens zu rechnen, ohne dass die Verwirklichung der vorgesehenen Planänderung diese Situation wesentlich beeinflussen wird.

Der Schutz des § 44 BNatSchG umfasst Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Nahrungshabitate fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich, insbesondere, wenn sie nur unregelmäßig bzw. fakultativ genutzt werden. Regelmäßig frequentierte, obligate Nahrungs- bzw. Jagdhabitate in unmittelbarer Nähe der Reproduktionsstätte können jedoch unter Umständen ein unverzichtbares Teilhabitat innerhalb dieses funktionalen Gefüges sein, wenn ein Ausweichen nicht möglich ist. Das trifft im vorliegenden Fall für die oben genannten Arten aber nicht zu, da die Änderungen ausschließlich den vorbelasteten Nahbereich der bestehenden BAB A 3 betreffen, welcher als eigenständiges Jagdgebiet der genannten Arten keine herausragende Rolle spielt und nachhaltig in seiner Funktion für diese Arten nicht verändert wird. Vorhabenbedingte Betroffenheiten anderer, an das Bau- und angrenzender Lebensräume bzw. Habitatfunktionen benachbarter Arten sind nicht gegeben. Insgesamt sind deshalb nachhaltige funktionale Veränderungen der Raumnutzungsmöglichkeiten der genannten heimischen Brut- und Gastvogelarten bzw. die Betroffenheit ihrer Populationen durch die Planänderung mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

Zug- und Gastvogelarten wie Alpenstrandläufer, Bekassine, Uferschnepfe, Goldregenpfeifer, Grünschenkel, Waldwasserläufer, Bruchwasserläufer, Dunkler Wasserläufer, Flussuferläufer, Flussregenpfeifer, Großer Brachvogel, Kampfläufer, Kiebitz, Knäkente, Kranich, Löffelente, Rotschenkel, Sanderling, Silberreiher, Spießente, Temminckstrandläufer, Tüpfelsumpfhuhn, Waldwasserläufer, Wasser- ralle Weißstorch und Zwergstrandläufer tauchen entlang der Donau alljährlich mehr oder weniger regelmäßig auch im Nahbereich der BAB A3 auf, wenn bei Niedrigwasserspiegel geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die stark befahrene BAB A 3 sind für Zug- und Gastvögel vorhabenbedingt keine Auswirkung zu erkennen. An relevanten Nahrungshabitaten für diese Arten treten durch das Vorhaben keine erheblichen, zusätzlichen, dauerhaften Störwirkungen auf, so dass ein Meidungsverhalten in relevanten Bereichen nicht zu erwarten ist. Ein bauzeitliches Meidungsverhalten wird aufgrund der zahlreichen geeigneten Nahrungshabitate im Umfeld als unerheblich hinsichtlich artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände erachtet.

Sporadische Gastvögel wie Sprosser und Wachoderdrossel sind artenschutzrechtlich durch unregelmäßiges Auftreten im Gebiet nicht relevant.

Es wird auch auf die Unterlage 19.2 Bezug genommen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Im Baufeld des geplanten Vorhabens und im näheren Umfeld (randliche Vernetzung von mindestens 25 m) wurden keine Pflanzenarten des Anhangs IV b der FFH-Richtlinie nachgewiesen. Im gesamten Untersuchungsraum des Vorhabens sind potenzielle Vorkommen aufgrund der bekannten Wuchsstandorte bzw. Vorkommen dieser Arten gemäß amtlich anerkannter Kartierungsergebnisse bzw. Verbreitungsatlantiken mit Ausnahme des Kriechenden Selleries und des Liegenden Büchsenkrauts mit hinreichender Sicherheit auszuschließen bzw. auf Lebensräume beschränkt, die im näheren und weiteren Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden sind.

Der Kriechende Sellerie kommt in zwei Grabenabschnitten südöstlich der Brücke der Altholzstraße (BW 146) innerhalb der „Nachtweide“ deutlich außerhalb des Baufelds vor. Eine Relevanz zum Vorhaben ist dabei nicht gegeben.

Nachweise für das Liegende Büchsenkraut liegen im Vorhabenbereich nicht vor. Als Lebensraum für das Liegende Büchsenkraut gelten ausgedehnte Schlamm-
bänke mit Pioniervegetation des LRT 3270. Dieser Habitattyp ist im Eingriffsbereich nicht vorhanden.

Betroffenheiten von Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

3.4.5.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG wird ausnahmsweise die Beeinträchtigung von zwei Brutpaaren des Gelbspötters erlaubt.

Die verbuschten Böschungsräume der A 3 stellen für mindestens drei Brutpaare des Gelbspötters ein Kernhabitat dar. Zwei Brutreviere sind durch das Bauvorhaben betroffen. Da ein Ausweichen aufgrund der räumlich stark begrenzten, geeigneten und besetzten Habitate kaum möglich ist und die baubedingte Einengung möglicherweise zu einer Aufgabe der zwei Brutreviere führt und eine Neuanpflanzung zu lange dauern würde, wird vorsorglich ein bestehender Wald mit größeren Laubgehölzen für den Gelbspötter optimiert (11 E_{FFH/FCS}).

Soweit das Eintreten eines Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützte Art Gelbspötter trotz Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht vermieden werden kann, wird eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt.

Zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes bzw. zur Vermeidung einer weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen im Naturraum ist die Maßnahme 11 E_{FFH/FCS} „Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91E0*) sowie Förderung Gebüsche für den Gelbspötter“ vorgesehen, so dass langfristig keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population des Gelbspötters zu erwarten sind. Bei der Maßnahmenfläche handelt es sich um einen Hybrid-Pappelforst in der Gemeinde Stephansposching, Gemarkung Steinkirchen. Die Fläche ist insgesamt 1,03 ha groß. Für den Gelbspötter ist die Unterpflanzung mit gebietsheimischen Straucharten des Auwalds zur Förderung dichter Gebüsche auf rd. 20 % der Fläche vorgesehen (U 19.2 Seiten 79/80 und Unterlage 9.3). Hierzu und hinsichtlich „keine zumutbare Alternative“ und „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ wird auch auf nachfolgende Ausführungen verwiesen.

Die Ausnahmeerteilung ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst.

Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG dürfen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gewährt werden, wenn ein Ausnahmegrund nach § 45 Abs. 7 S. 1 BNatSchG gegeben ist, eine zumutbare Alternativ nicht gegeben ist, sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtert und Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie und der Art. 9 V-RL keine weitergehenden Anforderungen enthält.

§ 45 Abs. 7 S. 1 BNatSchG sieht vor, dass von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen zugelassen werden können

- zur Abwendung ernster land-, forst-, fischerei- oder wasserwirtschaftlicher oder sonstiger ernster wirtschaftlicher Schäden (Nr. 1)
- zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt (Nr. 2)
- für Zwecke der Forschung, Lehr, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienende Maßnahmen der Aufzucht oder künstlichen Vermehrung (Nr. 3)
- im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt (Nr. 4) oder
- aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (Nr. 5).

Hier ist der Ausnahmegrund der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG) gegeben. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg vor. Der Bedarf und das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens sind durch die Aufnahme des Projekts in den BVWP 2030 und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen grundsätzlich festgelegt. Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten und entspricht dem allgemeinen Abwägungsgebot. Aber auch eine bipolare Abwägung zwischen den Belangen des Artenschutzes einerseits und den Belangen des Straßenbaus andererseits geht hier zugunsten des Straßenbaus aus. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Der leistungsfähige Ausbau der BAB A 3 ist auch von besonders hohem Interesse für die Entwicklung der Region. Durch den Ausbau der BAB A 3 wird der Verkehrsfluss verbessert und die Staugefahr reduziert. Durch den besseren Verkehrsfluss wird der Verkehr auf der Autobahn gebündelt und Ausweichverkehr über das nachgeordnete Straßennetz wird reduziert.

Gemäß § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG darf eine Ausnahmegenehmigung nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Als Alternative kommen alle Vorhabenvarianten in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele noch – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – verwirklichen lassen (BVerwG Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20/05). Die Alternativen müssen darüber hinaus zumutbar sein. Zumutbar sind nur diejenigen Alternativen, deren Verwirklichungsaufwand – auch unter Berücksichtigung naturschutzexterner Gründe – nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren

Gewinn für den Naturschutz steht (BVerwG Urteil vom 17.05.2002 – 4 A 28/01). Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Lösung auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) oder die Symmetriervariante 1 oder die Variante 2 Nord sind keine Alternativen in diesem Sinne bzw. können keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Nordvariante 2 ist im Bereich der Donauquerung keine zumutbare Alternative, da sie erheblich in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf eingreifen, näher an einen Betrieb, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, heranrücken und erhebliche Mehrkosten verursachen würde. Die Symmetriervariante 1 würde im Bereich der Donauquerung erhebliche Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen sowie eine ähnliche Beeinträchtigungswirkung auf FFH-Lebensräume wie die Plantrasse verursachen. Ab etwa Bau-km 5+500 bis zum Bauende ist eine symmetrische Verbreiterung vorgesehen. Aus naturschutzfachlicher und artenschutzrechtlicher Sicht gibt es zu diesem symmetrischen Ausbau keine besser geeignete bzw. weniger beeinträchtigende Alternative. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen.

Bei der Planlösung wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Für die Erteilung einer Ausnahme ist es des Weiteren unabdingbar, dass sich der Erhaltungszustand der betreffenden Art nicht verschlechtern darf und die weiteren Voraussetzungen des Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie gewahrt sein müssen. Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie spricht im Gegensatz zu § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG nicht vom Ausbleiben von Verschlechterungen, sondern davon, dass die Populationen der Arten trotz der Ausnahme in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Eine Ausnahme ist gleichwohl selbst dann nicht ausgeschlossen, wenn sich die betreffende Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet, sofern nur nachgewiesen werden kann, dass durch das Vorhaben sich der ungünstige Erhaltungszustand nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (EuGH Urteil vom 16.06.2007 – C-342/05; BVerwG Beschluss vom 17.04.2010 – 9 B 5/10). Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, führt aber zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population und eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Mit der Ausgleichsmaßnahme 11 E_{FFH/FCS} kann der möglicherweise auftretende erhebliche Konflikt für den Gelbspötter ausgeglichen werden, so dass langfristig keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population zu erwarten sind bzw. ein Erreichen eines günstigen Erhaltungszustandes vorhabenbedingt nicht behindert wird. Hierzu wird auch auf die Ausführungen in Unterlage 19.2 verwiesen.

3.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Land-

schaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 19 des Plan-Geheftes beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.4.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.4.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben steht auch mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG) in Einklang.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Die Pflicht zur Vermeidung umfasst auch die teilweise Vermeidung, d.h. die Minimierung.

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren, aber vorrangigen Eingriffen hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.4.5.4.2 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die des Eigentums oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Maßnahmen zur Optimierung der Baumaßnahme in Lage und Größe (z. B. Optimierung der Lage der Donaulandvorbrücke und ihrer Pfeiler), zur Entwässerung (z. B. Nachrüstung von Entwässerungseinrichtungen), zur Gestaltung des Straßenraumes (4.1 G bis 4.6 G), zum Schutz des Oberbodens, zur Verringerung von bestehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (z. B. Verbesserung der Biotopvernetzung im Bereich der alten Donauschleife) und die Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme (1 V zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung, 2 V Biotopschutz in der Bau- und Betriebsphase und 3 V Artenschutz in der Bau- und Betriebsphase) erläutert. Hierauf wird verwiesen (LBP – Unterlagen 9 und 19).

3.4.5.4.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg verursacht Beeinträchtigungen, die trotz Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung, einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG darstellen. Die maßgeblichen Konflikte sind (auf die Unterlagen 9 und 19 wird Bezug genommen):

Biotopfunktion

- Versiegelung und Überbauung meist vorbelasteter straßenbegleitender Lebensräume auf der Straßenböschung sowie von Grabensystemen mit Röhricht und feuchten Hochstaudenfluren
- Versiegelung, Überbauung und Verlegung sowie vorübergehende Beeinträchtigungen in der Bauphase durch den Brückenneubau von Gewässern, Röhrichten und Auwaldgehölzen im Bereich von Donauquerung und Donauvorland, die zum Teil als FFH-Lebensraumtypen ausgewiesen sind
- Versiegelung und Überbauung meist vorbelasteter straßenbegleitender Lebensräume mit Baumhecken auf der südseitigen Böschung der A 3 sowie von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen nordseitig
- Mittelbare Wirkung auf wertvolle Biotope südlich der Donaubrücke durch Verlegung der Autobahnachse im Brückenbereich nach Süden

- Verlust der Biotopfunktionen durch Neuversiegelung, 11,11 ha
- Verlust der Biotopfunktionen durch Überbauung, 23,17 ha
- Verlust der Biotopfunktionen durch vorübergehendes Baufeld, 23,12 ha
 - davon
 - Verlust von FFH-LRT durch Versiegelung und Überbauung, 0,64 ha
 - Verlust von FFH-LRT durch vorübergehende Inanspruchnahme, 0,14 ha
 - Verlust von geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG durch Versiegelung und Überbauung, 1,57 ha
 - Verlust von geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG durch vorübergehende Inanspruchnahme, 0,58 ha
- Beeinträchtigung der Biotopfunktionen durch betriebsbedingte mittelbare Wirkungen innerhalb der Beeinträchtigungszone der Autobahn und der querenden Straßen, 7,16 ha
 - davon FFH-LRT, 0,19 ha
 - davon geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG, 0,63 ha

Habitatfunktion

- Beeinträchtigung von Fledermaus-Flugrouten (FFH-Anhang IV-Arten) parallel zur Dammböschung durch Verlust der autobahnbegleitenden Gehölzsäume sowie im Bereich von überregional bedeutsamen (BW 147 Donau) und bedeutsamen Querungsfunktionen (BW 148, BW 150 und BW 154)
- Überbauung und Verlegung der südlichen Grabensysteme mit sehr bedeutsamer Habitateignung und herausragenden Vorkommen für den Schlammpeitzger sowie einer Habitateignung für den Bitterling sowie als Habitat für die Arten Kleiner Blaupfeil und Wasserfeder (Wasserpflanze)

- Verlust, Überbauung und Verlegung von Gewässerabschnitten der Alten Isar und Altwasserbereichen, die wertvolle Habitatfunktionen für Jungfische aufweisen, potenziell für die streng geschützten Fischarten Donaukaulbarsch und Schied
- Eingriffe in Lebensräume und mögliche Beeinträchtigungen des streng geschützten Bibers im südlichen Grabensystem und im Donaualtwasser
- Störung des streng geschützten Kiebitzes im Wiesenbrütergebiet in der Bauphase und mögliche Verkleinerung des Brutareals
- Eingriffe in Brutreviere des streng geschützten Blaukehlchens im Bereich unter der Donaubrücke und anteilig Goldammer, Kuckuck und Gelbspötter als weitere wertbestimmende Arten
- Eingriffe in Brutreviere des streng geschützten Teichhuhns im südlichen Grabensystem
- Verlust von Nistplätzen für Dohlen auf dem Pylon
- Eingriffe in Brutreviere des Feldsperlings im östlichen Teilgebiet
- Mögliche baubedingte Beeinträchtigung von Zauneidechsen-Habitaten auf der Straßenböschung der Kreisstraße DEG 42 sowie in angrenzenden Bereichen durch Abriss und Neubau der Brücke (BW 151) sowie auf den Deichböschungen entlang der Hengersberger Ohe (BW 154) sowie Einwanderung von Zauneidechsen in Baufelder

Wasserfunktion

- Überbauung und Verlegung der Gräben am südlichen Böschungsfuß
- Überbauung und Verlegung der Fließgewässer im Bereich der Donauvorlandbrücke sowie bauzeitliche Verkleinerung der Alten Isar
- Verringerung Retentionsraum der Donau durch versetzte Trasse der A 3

Landschaftsbildfunktion

- Vorübergehender Verlust/Überbauung der Gehölzsäume auf den beidseitigen Böschungen der A 3, insbesondere der südseitigen, über weite Strecken
- Errichtung von Lärmschutzwänden und Wällen auf der Nordseite der A 3 im Bereich Fischerdorf, Deggenau und Seebach sowie beidseitig im Bereich Hengersberg/Niederalteich
- Errichtung einer Stützwand zur Donau östlich der Donaubrücke auf der Südseite der A 3
- Veränderung des Landschaftsbildes im Brückenbereich durch Abbruch des bestehenden Brückenpylons (Wahrzeichen) und Neuerrichtung von zwei Pylonen, je einer auf beiden Seiten der neuen Brücke mit deutlich mehr Seilverspannungen als bisher

3.4.5.4.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Na-

turschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 7. August 2013 unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau ermittelt.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurde rechnerisch mit 1.549.437 Wertpunkten ermittelt. Der Kompensationsumfang der Ausgleichsmaßnahmen beträgt laut Unterlage 9.4 (5 A bis 13A) 1.622.495 Wertpunkte. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe können vollständig kompensiert werden.

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Kohärenzmaßnahmen sind vorgesehen:

5 A	Neuanlage Grabensystem mit Uferstreifen
5-1 A _{FFH/CEF}	Anlage Graben als Gewässerhabitat für den Schlammpeitzger (0,62 ha, 23.661 WP)
5-2 A	Entwicklung Uferstreifen mit Nasswiese (1,14 ha, 91.849 WP)
5-3 A	Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur (0,34 ha, 15.742 WP)
5-4 A	Anlage Sumpfgewächsbüsche (0,05 ha, 3.832 WP)
6 A/E	Wiederherstellung Auelebensräume unter der Donaubrücke und Verlegung Fließgewässer
6-1 A _{FFH}	Anlage von strukturreichem Altwasser (LRT 3150) (0,66 ha, 27.437 WP)
6-2 A _{FFH}	Anlage von naturnahem Bachlauf (LRT 3260) (0,08 ha, 5.800 WP)
6-3 E _{FFH}	Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*) (0,44 ha, 39.230 WP)
6-4 E _{FFH}	Anlage von Hartholzauwald (LRT 91F0) (0,20 ha, 16.895 WP)
6-5 A	Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur (0,47 ha, 6.757 WP)

6-6 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese (0,14 ha, 7.998 WP)
7 A _{CEF}	Anbringung von Dohlen-Nisthöhlen im Bereich der neuen Donaubrücke (4 Stück)
8 A	<u>Entwicklung Retentionsraum im Bereich Parkplatz Isarmündung</u>
8-1 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese und Retentionsausgleich Donau (0,96 ha, 73.648 WP)
8-2 A	Anlage Gehölzhecke (0,25 ha, 19.800 WP)
9 A	Verbesserung der Habitatvernetzung unter der A 3 für die Alte Donau
10 A	<u>Aufwertung Donauufer bei Mettenufer</u>
10-1 A _{FFH}	Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150 (0,30 ha, 46.502 WP)
10-2 A _{FFH}	Aufwertung Flachwasser der Donau als LRT 3260 (0,21 ha, 6.378 WP)
11 E _{FFH}	Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91E0*) sowie Förderung Gebüsche für den Gelbspötter (1,03 ha, 61.968 WP)
12 E _{FFH}	Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*) bei Winzer (0,26 ha, 11.834 WP)
13 A	<u>Entwicklung Extensivwiesen im Deichvorland Ruckasing-Endlau</u>
13-1 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch Bodenauftrag und Bodenabtrag mit Ansaat (4,54 ha, 337.816 WP)
13-2 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch Ansaat in Streifen (1,46 ha, 117.176 WP)
13-3 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch vollständige Neuansaat (7,73 ha 588.740 WP)
13-4 A _{FFH}	Entwicklung eines extensiv genutzten, artenreichen Grünlands als LRT 6510 Flachlandmähwiese durch vollständige Neuansaat (0,26 ha, 15.852 WP)
13-5 A _{CEF}	Entwicklung einer Extensivwiese mit feuchten Seigen als Kiebitz-Habitat (2,07 ha, 103.580 WP)

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Wahl des Ausgleichs in rechtlich zulässiger Weise weitgehend Rücksicht genommen.

Vornehmlich erfolgt dies dadurch, dass der Ausbau möglichst Flächen nutzt, die im Bestand bereits den Zwecken der Autobahn gewidmet sind, obwohl so die Durchführung der Bauarbeiten die Aufrechterhaltung des Betriebs stört.

Der Empfehlung des Sachgebietes Landwirtschaft, die Kompensationsmaßnahmen möglichst auf Flächen zwischen Donau und Hochwasserdamm zu legen, ist der Vorhabenträger weitgehend nachgekommen.

Im Übrigen liegen die geplanten Ausgleichsflächen fast ausnahmslos innerhalb der bevorzugten Gebietskulisse gem. § 9 Abs. 3 BayKompV.

Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen, wobei hierbei zur Schonung des Eigentumsrechts bevorzugt auf freiwillig zur Verfügung gestellte bzw. bereits im Eigentum des Vorhabenträgers liegende Flächen Zugriff genommen wird. Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG kann nicht weitergehend Rechnung getragen werden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 10), soweit noch nicht erworben, aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Den Stellungnahmen und Einwendungen der **Unteren Naturschutzbehörde** beim Landratsamt Deggendorf (Schreiben vom 20.07.2022) wurde weithin mit Auflagen in A 3.4 Rechnung getragen. Weitere Auflagen waren nicht nötig. Tragend hierfür ist, dass der Bau von der Autobahn GmbH des Bundes verantwortet wird, und daher eine behördengleiche Verantwortung auch in der Umsetzung angenommen werden darf. Die Autobahn GmbH ist siegelführend, sie ist mit Verwaltungsaufgaben beliehen und die Bundesrepublik ist ihr Gesellschafter. Hinzu kommt, dass hier eine Verbreiterung als Zubau zum Bestand erfolgt und der Vorhabenträger erfahren ist, sodass die naturschutzfachlichen Risiken als klein und beherrschbar bewertet werden.

3.4.5.4.5 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist durchzuführen, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden und nicht vollständig kompensierbar sind. Dabei sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen öffentlichen bzw. privaten Belangen gegenüberzustellen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist ein eigenständiger Verfahrensschritt. Sie ist somit nicht Teil der entsprechenden fachplanerischen Abwägung, sondern eine rein zweiseitige Abwägung zwischen den Interessen an der Vorhabendurchführung und den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die durch die Genehmigungsbehörde durchzuführen ist.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird. Eine Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG kommt daher im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

Berücksichtigt wurden auch die Belange des allgemeinen Artenschutzes und der sonstigen besonders geschützten Arten, die nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG nicht den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG unterliegen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan berücksichtigt die Beeinträchtigungen von Biotopen und geschützten Lebensräumen und der dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Damit dienen diese Maßnahmen auch dem Schutz der sonstigen allgemein oder besonders geschützten Arten.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

Laut Stellungnahme des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. (Schreiben vom 25.07.2022) wird der vom Bauvorhaben verursachte Barriere-Effekt unterschätzt.

Die bestehende Autobahn wirkt als Barriere und riegelt mit ihrem Damm die Donauaue abschnittsweise von den angrenzenden Bereichen nördlich randlich zum Bayerischen Wald ab. Die Autobahn wird zwar auf sechs Fahrstreifen verbreitert, hinsichtlich Funktionsbeziehungen und Biotopverbund ist aber mit den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen zum Teil eine Verbesserung anzunehmen, da 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 geschaffen werden. Die Donau- und Donauvorlandbrücke ist so hoch, dass Biotopvernetzungen entlang der Donau und ihren Nebengewässern (Saubach und Alte Isar) hier nur unwesentlich beeinträchtigt werden. Ähnliches gilt für die große Brücke über die Hengersberger Ohe, die mit ihrer breiten Flutmulde und begleitenden Fluren unter der Brücke durchgeführt wird. Mit dem Bauwerk 150 (Brücke über Donaualtwasser) werden Wanderungsbewegungen von Wildtieren verbessert. Durchlässe für Gräben von untergeordneter Bedeutung werden zur Optimierung der Vernetzung an Gewässern für Tierarten auf Durchlassquerschnitte von mind. DN 1800 vergrößert.

Eine erhebliche Zunahme des Kollisionsrisikos aufgrund des Bauvorhabens ist nicht anzunehmen. Weite Teile der Baustrecke, darunter auch die großen Bauwerke wie Donau- und Donauvorlandbrücke erhalten Lärm- bzw. Spritzschutzwände, die nicht nur Emissionen in benachbarte Gebiete zurückhalten, sondern auch als Kollisionsschutz und Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse fungieren. Für die neue Donaubrücke wurde ein Gutachten zu möglichen Kollisionsrisiken für Vögel eingeholt. Weder in diesem Gutachten, noch im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung oder der FFH-Verträglichkeitsprüfungen wurde ein erheblich erhöhtes Kollisionsrisiko aufgrund des Bauvorhabens erkannt. Ergänzende Maßnahmen oder gar ein Verzicht auf das Bauvorhaben sind insoweit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Maßnahme 10-1 A_{FFH} „Lebensraum im Bereich des geplanten Uferrückbaus herstellen“ und zur Maßnahme 11 E_{FFH/FCS} „Weichholzaue erscheint an dem vorgesehenen Ort nicht als standortgerecht“ ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Änderung der landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht veranlasst. Die in den Planunterlagen dargestellten und beschriebenen Kompensationsmaßnahmen lassen in Verbindung mit den Auflagen und festgehaltenen Zusagen des Vorhabenträgers in diesem Beschluss keine Auswirkungen, die eine Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung bedingen, erwarten.

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. (Schreiben vom 25.07.2022)

Auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann nicht verzichtet werden, weil der derzeitige und künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden muss. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. Die Verkehrszunahme von rd. 9 % bezogen auf den DTV ergibt sich im Wesentlichen aus der allgemeinen Verkehrszunahme im Prognosezeitraum. Die projektbezogene Verkehrszunahme ist vor allem auf den Fernverkehr, der bei Stauungen auf der BAB A 3 nicht mehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen muss, zurückzuführen. Eine andere Verkehrsprognose muss dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren insoweit nicht zugrunde gelegt werden. Wie in Unterlage 1 Seite 8 beschrieben, werden die derzeit mangelnde Qualität des Verkehrsablaufes und die hierdurch entstehenden Defizite der Verkehrssicherheit durch den sechsstreifigen Ausbau behoben, so dass selbst, wenn von einer geringeren Verkehrssteigerung bis zum Jahr 2035 aufgrund einer allgemeinen Reduzierung des Individualverkehrs ausgegangen werden könnte, der beantragte Ausbaubedarf gegeben wäre. Der Ausbau wird dabei nicht im Übermaß betrieben, da in weiten Teilen nicht annähernd die Qualitätsstufen „A“ oder „B“ für den Verkehr erreicht werden, sondern weithin (nur) „D“. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen.

Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch verkehrslenkende Maßnahmen oder geringe bauliche Maßnahmen (Nullvariante) zu erreichen, oder das Bauvorhaben flächensparender oder umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. So wird zum Beispiel die gegenüber der Plantrasse naturschutzfachlich günstigere klassische symmetrische Verbreiterung des Brückenbauwerkes über die Donau ausgeschieden, weil der

bestehende Überbau aus statischen Gründen nicht ertüchtigt werden kann. Etwas geringere Eingriffe / Beeinträchtigungen für die FFH-Lebensräume 3150, 6510, 3260, 91E0* und 91F0 wären (langfristig betrachtet) auch bei der Variante 1 (Symmetrie), bei der ein neuer Überbau neben dem vorhandenen errichtet und anschließend eingeschoben würde, anzunehmen. Die Variante 1 wurde aber ausgeschlossen, weil sie bei einer ähnlichen Größenordnung der umweltfachlichen Konfliktintensität gegenüber der Plantrasse erhebliche Mehrkosten und erhebliche Verkehrsbehinderungen zur Folge hätte. Bei einer Vollsperrung der BAB A 3 müsste der komplette Verkehr der Autobahn auf das nachgeordnete Wegenetz umgeleitet werden. Weitere Erläuterungen zum Variantenvergleich sind unter C 3.4.2 aufgeführt. Die Gesamtbewertung zeigt, dass nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten der Plantrasse der Vorzug gegeben wird.

Hinsichtlich Klimaschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4.3 verwiesen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich in Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe durch das Bauvorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima ergeben, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden. Über generelle Fragen der Verkehrspolitik ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Das Planfeststellungsverfahren ist ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb des Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden oder darf der Bedarfsplan unbeachtet bleiben.

Die Lage der Ausgleichsmaßnahmen stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. So dienen zum Beispiel die (autobahnnahen) Maßnahmen 5-1 A_{FFH/CEF} „Anlage Graben als Gewässerhabitat für den Schlammpeitzger“ und 5-2 A „Entwicklung Uferstreifen mit Nasswiese“ der Kompensation für das ausbaubedingt verdrängte Grabensystem. Diese Gräben befinden sich bereits im Bestand in unmittelbarer Nähe der Autobahn und haben sich dennoch als Lebensraum mit besonderer Bedeutung für den Schlammpeitzger entwickelt. Abstimmungen mit anderen Vorhabenträgern wie zum Beispiel die WIGES GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und Behörden wie zum Beispiel den Naturschutzbehörden erfolgten im Vorfeld und während der Planerstellung sowie letztendlich im Planfeststellungsverfahren. Abstimmungen werden von verschiedenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange auch noch im Zuge der Ausführungsplanung – wie an verschiedenen Stellen im Planfeststellungsbeschluss aufgeführt – gefordert und deshalb fortgesetzt. Auch deshalb ist die geforderte Anordnung einer Bauzeitenbeschränkung (Bauarbeiten außerhalb der Brutzeit von März bis Juli) oder von Besucherlenkungsmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss nicht geboten. Mit den geplanten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, oben aufgeführten Abstimmungsprozessen – aus denen sich gegebenenfalls noch Nachbesserungen ergeben können – und der angeordneten ökologischen Baubegleitung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichender Schutz sichergestellt.

Zur Forderung, die Wiesenbrüterkartierung 2021 des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz müsse in die Planung mit einbezogen werden, erklärt der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme, dass diese zum Zeitpunkt der Planerstellung noch nicht veröffentlicht waren, die Ergebnisse der vorangegangenen Wiesenbrüterkartierungen aber im Rahmen der Grundlagenerhebungen berücksichtigt worden seien. Außerdem hätten im Zuge der Planerstellung auch Kartierungen außerhalb der an die Vogelschutzgebiete angrenzenden Wiesenbrüterkulisse stattgefunden, so dass das lokale Vorkommen wertbestimmender Vogelarten angemessen berücksichtigt sei. Der Argumentation wird von Seiten der Planfest-

stellungsbehörde gefolgt. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass mit der Auflage A 3.4.4, eine ökologische Baubegleitung zu bestellen ist, um der Bedeutung der Natura 2000 - Gebiete Donauauen und Isarmündung gerecht zu werden. Damit wird die Durchführung der für das Bauvorhaben notwendigen naturschutzfachlichen Anforderungen sichergestellt.

Mögliche Auswirkungen hinsichtlich des Kollisionsrisikos für Vögel bei der mit Seilen abgespannten Donau- und Vorlandbrücke wurden überprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten als vernachlässigbar eingeschätzt wird. Auch können bezüglich des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke erhebliche Beeinträchtigungen der in den Standarddatenbögen für die Vogelschutzgebiete 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-402 „Isarmündung“ genannten Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie und Zugvögel nach Art. 4 Abs. 2 der VS-RL mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden (Büro für Ornitho-Ökologie Dr. Richard Schlemmer; 2019). Weitere Untersuchungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten.

Im Zuge der FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die FFH-Gebiete 7142-301 „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-302 „Isarmündung“ sowie die SPA-Gebiete 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ und 7243-402 „Isarmündung“ wurden alle für diese Gebiete relevanten Projekte (bereits umgesetzte sowie in Planung befindliche) ermittelt und Summationswirkungen bewertet. Entscheidungserhebliche kumulative Beeinträchtigungen im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, die Maßnahmen bedingen würden, wurden bei der Prüfung nicht festgestellt. Vorgesehene Kohärenzsicherungsmaßnahmen infolge von Beeinträchtigungen oberhalb der Erheblichkeitsschwelle als planmäßige Wiederherstellung des Ausgangszustands anzusehen, ist nachvollziehbar und entspricht der gängigen Praxis. Entsprechende Bedenken zu dieser Vorgehensweise wurden von den zuständigen Fachstellen nicht vorgetragen.

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden mit Ausnahme der Benutzungen (Erlaubnisse nach A 4) auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau/Herstellung von Gewässern, Straßenbau im Überschwemmungsgebiet usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Die gutachterliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** wurde berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat den Durchlass bei Bau-km 7+406 (RV Nr. 08.3.034) hydraulisch untersucht und festgestellt, dass der bestehende Durchlass DN 800 ausreichend bemessen ist. Er sieht deshalb von der geplanten Vergrößerung auf DN 2000 ab. Der Hochwasserschutz für Niederalteich ist insoweit wie bisher sicherzustellen. Der geforderten Möglichkeit zum Verschluss des Durchlasses wird der Vorhabenträger nachkommen, indem der Durchlass DN 800 bei Bau-km 7+406 (RV Nr. 08.3.034) mit zwei Schiebern

ausgestattet wird. Hinsichtlich der Nutzung und Unterhaltung (Schieber) sind Vereinbarungen zu treffen (A 3.7.8).

Im Rahmen des Straßenbauvorhabens sind die nachfolgend angeführten Gewässerkreuzungen, Gewässerausbau-, Gewässeranpassungs-, und Gewässerungsverlegungsmaßnahmen bzw. die Herstellung von Gewässern vorgesehen, für die der Plan mit diesem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls unter Beachtung des materiellen Rechts festgestellt wird.

Gewässerkreuzungen

BW bzw. RV Nr.	Beschreibung
145/1 02.2.003	Brücke über einen <u>Graben zum Saubach</u> . Der bestehende Rohrdurchlass DN 2000 wird durch ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 11 m und einer lichten Höhe von $\geq 1,17$ m ersetzt.
146 02.2.005	Überführung der DEG 46 über die BAB A 3 und den <u>Saubach</u> . Dreifeldbauwerk mit einer lichten Weite von 67,25 m und einer lichten Höhe von $\geq 4,7$ m.
146/1 02.2.007	Brücke über einen <u>Graben zum Saubach</u> . Der bestehende Rohrdurchlass DN 2.000 wird durch ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 11 m und einer lichten Höhe von 3,3 m bis 5,5 m erneuert.
03.2.009	Brücke im Zuge eines öFW über den <u>Saubach</u> . Das Bauwerk erhält eine lichte Weite von $\geq 3,5$ m und eine lichte Höhe von ca. $\geq 1,25$ m.
147 Nord 03.2.010	Brücke über die <u>Donau und Vorland</u> . Die Strombrücke erhält eine lichte Weite von 582,25 m und eine Höhe von ≥ 10 m über der Schifffahrtsrinne. Die Vorlandbrücke ist 240,21 m weit und > 4 m hoch. (Gesamtlänge 822,46 m)
147 Süd 03.2.011	Brücke über die <u>Donau und Vorland</u> . Die Strombrücke erhält eine lichte Weite von 536,20 m und eine Höhe von ≥ 10 m über der Schifffahrtsrinne und $> 5,76$ m über dem Hochwasserschutzdamm. Die Vorlandbrücke ist 390,93 m weit und > 4 m hoch. (Gesamtlänge 927,13 m)
150 08.2.025	Brücke über das <u>Donaualtwasser</u> . Der bestehende Rohrdurchlass DN 4000 wird ersetzt durch ein Bauwerk mit einer lichten Weite von 20 m und einer lichten Höhe von 2,24 m bis 4,24 m.
152 09.2.028	Brücke über den <u>Mühlbach</u> und einen öFW. Das Zweifeldbauwerk erhält lichte Weiten von 6,5/10 m und eine lichte Höhe $> 3,6$ m.
154 10.2.031	Brücke über die <u>Hengersberger Ohe</u> und die B 533. Das bestehende 4-feld Bauwerk wird durch ein Bauwerk mit einer lichten Weite von ca. 134 m und einer lichten Höhe von $> 4,7$ m ersetzt.

Die Voraussetzungen des § 36 WHG und des Art. 20 Abs. 4 BayWG und Gründe des Wohls der Allgemeinheit zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur liegen

vor. Die Bauwerke für die Kreuzungen sind ausreichend dimensioniert. Eine nachteilige Beeinflussung der betroffenen Gewässerabschnitte sowie nachteilige Auswirkungen auf Dritte (Anlieger, Ober- und Unterlieger) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden berücksichtigt.

Gewässeranpassungen, Gewässerverlegung bzw. -ausbau, Herstellung von Gewässern

RV Nr.	Beschreibung
01.5.001	Anpassung des Saubaches Nord, Länge ca. 87 m, Sohlbreite ca. 5,0 m, Böschungsneigung ca. 1 : 1,5 bis 1 : 2, Längsgefälle ca. 0,2 %
01.5.002*	Verlegung des Saubaches Süd, Länge ca. 393 m, Sohlbreite ca. 3,5 m, Böschungsneigung ca. 1 : 1,5 bis 1 : 2, Längsgefälle ca. 0,2 % (RV Nr. 01.6.5-1A _{FFH/CEF} : Neuanlage von Gräben mit Anschluss an die bestehenden Gräben, siehe auch nachfolgend *)
02.5.003	Verlegung des Saubaches Nord, Länge ca. 225 m, Sohlbreite ca. 5,0 m, Böschungsneigung ca. 1 : 1,5 bis 1 : 2, Längsgefälle ca. 0,2 %
02.5.004	Verlängerung des Saubaches Süd, Länge ca. 242 m, Sohlbreite ca. 3,5 m, Böschungsneigung ca. 1 : 1,5 bis 1 : 2, Längsgefälle ca. 0,2 %
02.5.005	Verlegung des Saubaches Süd, Länge ca. 445 m, Sohlbreite ca. 3,5 m, Böschungsneigung ca. 1 : 1,5 bis 1 : 2, Längsgefälle ca. 0,2 %
09.5.007	Anpassung des Mühlbaches, Länge ca. 65 m, Sohlbreite ca. 3,0 m bis 6 m, Böschungsneigung 1 : 1,5 bis 1 : 2, Längsgefälle ca. 0,1 %
03.6.6-1A _{FFH} **	Anlage eines strukturreichen Altwassers als Ersatz für das bisherige Altwassergerinne unter der Donaubrücke (siehe auch nachfolgend **)
03.6.6-2A _{FFH} ***	Neuanlage eines naturnahen Bachlaufs als Ersatz für den bisherigen Bachlauf der Alten Isar südlich der Donaubrücke (siehe auch nachfolgend ***)

* zu 1.5.002, 01.6.5-1A_{FFH/CEF}, Anlage Graben als Gewässerhabitat für den Schlammpeitzger, Beschreibung der Maßnahme:

- Neuanlage von Gräben am Böschungsfuß der neuen Trasse. Breite der Gräben rd. 3,5 m bis 4,0 m und Tiefe 0,7 m bis 1,0 m. Anschluss des neuen Grabensystems an die bestehenden Gräben und Erhalt der zu überbauenden Gräben über 2 Jahre.
- Die Gräben werden mit einer Vorlaufzeit von rd. 2 Jahren angelegt, um eine entsprechende krautreiche Wasserpflanzen- und Ufervegetation und eine geeignete Schlammauflage auf der Grabensohle zu entwickeln.
- Initialbepflanzung der neuen Gräben direkt nach der Neuanlage mit Wasserpflanzen und Uferröhricht durch vorsichtige Entnahme von rd. 20 % bis 30 %

der Vegetation aus den bestehenden, zu überbauenden Gräben mitsamt dem Sediment der Bachsohle im Wurzelbereich der Wasserpflanzen (teilweise Handarbeit). Die Verpflanzung erfolgt möglichst im Frühjahr zu Beginn des Austriebs. Ergänzende Übertragung von rd. 20 % des Sediments aus dem alten Gaben in den neuen Bereich. Besonders bedeutsam ist eine Verpflanzung der für das Laichen des Schlammpeitzgers bedeutsamen Wasserfeder.

- Ergänzend werden die zu überbauenden Gräben auf gefährdete Wasserpflanzenarten wie Wasserfeder, Froschbiss, Sumpf-Platterbse und dichtes Fischkraut abgesehen und diese Pflanzen von Hand in das neue Gewässersystem umgesetzt.
- Entwicklung artenreicher Röhrichte und Hochstaudenfluren durch Selbstentwicklung und Initialbegrünung über gebietsheimische Heumulchübertragung.
- Nach zwei Jahren vor Überbauung der alten Gräben werden, soweit erforderlich, weitere rd. 50 % der Wasserpflanzen und Uferrohrichte durch vorsichtige Entnahme aus den alten in die neuen Gräben verpflanzt.
- Schutz des neuen Grabensystems vor Straßenwasser durch die Anlage einer Versickerungsmulde am Böschungsfuß der Autobahntrasse sowie Schutz vor Einträgen aus der Landwirtschaft durch Anlage eines rd. 10 m breiten, gehölzarmen Pufferstreifens mit Nasswiesen und Hochstaudenflur in den Bereichen mit angrenzender intensiver landwirtschaftlicher Nutzung.

** zu 03.6.6-1A_{FFH}, Anlage von strukturreichem Altwasser, Beschreibung der Maßnahme:

- Es erfolgt eine komplette Neuanlage eines sehr langsam fließenden Gewässers mit dem Charakter eines Altarmes der Donau im Bau Feld unter der Autobahnbrücke mit Anbindung an das bestehende Altwasser und die Donau nach Fertigstellung der Donaubrücke. In der Bauphase wird ein Behelfsgerinne angelegt.
- Der Bodenaushub erfolgt
 - in geschwungenen Formen, um Ufer in unterschiedlichen Expositionen und Hangneigungen zu schaffen und die Uferlinie durch Buchten zu verlängern,
 - mit wechselnden Breiten von 10 m bis 30 m (bisher 15 m bis 25 m Breite) und
 - mit wechselnden Gewässertiefen 0,5 m bis 1,5 m, im Mittel 0,9 m tief und strukturreicher Gewässersohle mit unterschiedlichen Sedimenten, insbesondere Anlage von Flachuferbereichen.
- Die Selbstentwicklung einer gewässertypischen Vegetation in Form submerser Makrophytenvegetation und Schwimmblattvegetation durch Einwanderung aus angrenzenden Bereichen ist vorgesehen.
- Die Entwicklung einer Hochstaudenflur auf der Uferböschung mit einheimischen Arten durch Heumulchauftrag aus gebietsheimischen Beständen ist vorgesehen.
- Unter der neuen Autobahnbrücke ist eine Querung des Altwassers für die Baustraße in ähnlicher Form wie bisher als Überfahrt über eine Mehrfach-Verrohrung mit Überströmung der Überfahrt bei Hochwasser vorgesehen.

*** zu 03.6.6-2A_{FFH}, Neuanlage eines naturnahen Bachlaufes, Beschreibung der Maßnahme:

- Anlage eines naturnahen, langsam durchströmten Bachlaufs, seitlich parallel zum bestehenden Bett, anschließende Umverlegung des Gewässers, Herstellung mit leichten Windungen mit folgenden Kriterien, um eine Naturnähe des Bachgerinnes zu gewährleisten:
 - Bach mit wechselnden Breiten 3,5 m bis 5,0 m, Wassertiefe 0,2 – 0,4 m
 - Geschwungene Uferlinie mit unterschiedlichen Steilheiten/Neigungen, wenn möglich mit Abbrüchen oder Anrissen und submersen Auskolkungen
 - Wechselnde Gewässertiefen und strukturreiche Gewässersohle mit unterschiedlich großen, kiesigen Sedimenten (eventuelle Kieszugabe in Teilbereichen)
 - Unterschiedliche Fließgeschwindigkeiten durch Bögen, Gumpen oder Einbau von Hindernissen (z. B. große Steine oder verankerte Wurzelstöcke)
- Selbstentwicklung einer gewässertypischen Vegetation in Form flutender Wasserpflanzen durch Zuwanderung von oberstrom sowie kleinflächige Initialpflanzung mit Wasserpflanzen, die aus angrenzenden Bachabschnitten kleinflächig (bis zu 20% der lokalen Population) entnommen werden
- Pflanzung und Selbstentwicklung von charakteristischen, gewässerbegleitenden Weich- und Hartholzauwaldstrukturen in den Uferbereichen

Ein Gewässerausbau ist die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Ein Gewässerausbau liegt nicht vor, wenn ein Gewässer nur für einen begrenzten Zeitraum entsteht und der Wasserhaushalt dadurch nicht erheblich beeinträchtigt wird (§ 67 Abs. 2 WHG).

Der Gewässerausbau ist eine notwendige Folgemaßnahme i. S. v. Art. 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG und wird durch die Planfeststellungsbehörde entschieden. Der Gewässerausbau verstößt unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht gegen striktes Recht. Die erforderliche Planrechtfertigung liegt vor. Die gutachtliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf vom 14.07.2022 und der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Niederbayern in Landshut vom 08.08.2022 ist mit den Nebenbestimmungen in diesem Beschluss berücksichtigt.

Den Anforderungen der §§ 67 und 68 Abs. 3 WHG wird bei den oben genannten Maßnahmen Rechnung getragen. Die Gewässer werden so ausgebaut, dass der Verlust von Rückhalteflächen ausgeglichen wird und nachteilige Veränderungen des Zustands der Gewässer vermieden werden. Beeinträchtigungen des Wohl der Allgemeinheit werden ausgeschlossen.

Das Vorhaben steht auch in Einklang mit den anderen Anforderungen des WHG, insbesondere den allgemeinen Sorgfaltspflichten (§ 5 WHG), den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG) und der Einhaltung des Verschlechterungsverbots und dem Verbesserungsgebot aus § 27 WHG sowie der Bewirtschaftungs- und Reinhaltanforderungen für das Grundwasser nach §§ 47 und 48 WHG.

Bauen im Retentionsraum Donau und Hengersberger Ohe

Im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses kann auch die Genehmigung für die Errichtung bzw. eine Zulassung der Maßnahme nach § 78 Abs. 5 und § 78 a Abs. 2 WHG i. V. m. § 78 Abs. 7 WHG erteilt werden. Negative Auswirkungen bzw. nachteilige Veränderungen der Hochwassersituation sind durch das Planvorhaben bei Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss nicht zu befürchten. Sowohl für den Planungszustand als auch für die Bauzustände sind im Rahmen der Rechengenauigkeit des Strömungsmodells bei einem hundertjährlichen Hochwasserereignis keine Wasserspiegelanhebungen zu erwarten.

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 Deggenu der A3 Nürnberg-Passau, Maßnahme-Nr. 551264“ wurde im hydraulischen Modell für ein hundertjährliches Hochwasserereignis HQ₁₀₀ ein Retentionsraumverlust von 6.743 m³ ermittelt. Nach § 77 WHG sind Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Rückhaltflächen zu erhalten. Soweit dem Erhaltungsgebot überwiegende Gründe des Allgemeinwohls, hier der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen Deggendorf und Hengersberg, entgegenstehen, sind rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Nach der mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abgestimmten Planung erfolgt der Retentionsraumausgleich durch die Abgrabung von Gelände linksufrig der Donau angrenzend an das Überschwemmungsgebiet im Bereich des bisherigen, aufzulassenden Parkplatzes „Isarmündung“. Es erfolgt ein zeitgleicher Retentionsraumausgleich von ca. 8.000 m³ (siehe auch U 9.3 Maßnahme 8 A).

Im Bereich Amlohiesen, unmittelbar nördlich der bestehenden BAB A 3, verbleibt nach Abschluss der Hochwasserschutzmaßnahmen ein Teil des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Donau und der Isar bestehen. Gegebenenfalls durch das Straßenbauvorhaben verlorengehender Retentionsraum ist vom Vorhabenträger zu ermitteln und darzustellen sowie im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf auszugleichen (A 3.3).

Ebenso ist ein ggf. auftretender Retentionsraumverlust im Bereich der Hengersberger Ohe im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf auszugleichen. Der (ggf.) verlorengehende Retentionsraum für das festgesetzte Überschwemmungsgebiet Hengersberger Ohe wird im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt und dargestellt (A 3.3).

Durch die Auflagen A.3.3.4 wird die Vereinbarkeit des straßenrechtlich planfestgestellten Vorhabens mit dem „Donau-Ausbau“ (Fahrwasser und Hochwasserschutz) erreicht: der Donau-Ausbau im Teilabschnitt I zwischen Straubing und Deggendorf wurde zugelassen im wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) - Standort Würzburg - vom 20.12.2019 - 3600P – 143.3-Do/89. Der Teilabschnitt II zwischen Deggendorf und Vilshofen befindet sich im laufenden Verfahren („Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing – Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf – Vilshofen Donau-km 2282,5 bis 2249,9“) der GDWS. Berücksichtigt sind auch die bisher erlassenen, vorläufigen Anordnungen vom 24.22.2022 (3600P-143.3-Do/90 I), vom 25.05.2023 (3600P-143.3-Do/90 II) und vom 20.03.2024 (3600P-143.3-Do/90 III mit 3800R24-422.03/Do-003-03/3).

Wegen der laufenden Bauarbeiten und des laufenden Verfahrens wird zudem ein Entscheidungsvorbehalt bis zur Verkehrsfreigabe auf der ausgebauten A 3 für zweckdienlich erachtet, um ggf. die baulichen Anlagen, vor allem jedoch die Bauausführung, anpassen zu können.“

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** vom 14.07.2022 wurde berücksichtigt.

Die Stellungnahme des **Bayerischen Landesamtes für Umwelt** (Schreiben vom 20.07.2022) zum Grundwasserschutz und zum besonderen Schutz von Landesmessstellen (z. B. FISCHERDORF R 187) wurde mit Auflage 3.3.5 berücksichtigt.

WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH (Schreiben vom 20.07.2022 und 28.02.2023)

Der Vorhabenträger hat den Durchlass bei Bau-km 7+406 (RV Nr. 08.3.034) hydraulisch untersucht und festgestellt, dass der bestehende Durchlass DN 800 ausreichend bemessen ist. Er sieht deshalb von der geplanten Vergrößerung auf DN 2000 ab. Der Hochwasserschutz für Niederalteich ist insoweit wie bisher sicherzustellen. Der geforderten Möglichkeit zum Verschluss des Durchlasses wird der Vorhabenträger nachkommen, indem der Durchlass DN 800 bei Bau-km 7+406 (RV Nr. 08.3.034) mit zwei Schiebern ausgestattet wird. Hinsichtlich der Nutzung und Unterhaltung (Schieber) sind Vereinbarungen zu treffen (A 3.7.8).

Unklarheiten wegen befürchteter Auswirkungen auf den Deich Grotzau bei der Herstellung der Versickerungsgräben (RV Nr. 09.3.043 und RV Nr. 09.3.044) konnten mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 30.11.2022 ausgeräumt werden. Hier hat er dargelegt, dass ein Durchstoßen der Deichlinie nicht geplant ist.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstückes Flnr. 1825/2, Gemarkung Steinkirchen, kann u. a. aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht verzichtet werden. Es wird benötigt, um Bestände der Weichholzaue (LRT 91 E0*) zu entwickeln und um den Erhaltungszustand der lokalen Population des Gelbspötmers nicht nachhaltig zu verschlechtern bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes vorhabenbedingt nicht zu behindern (11 E_{FFH/FCS}). Der Vorhabenträger beabsichtigt, Tauschflächen, die ihm im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen angeboten wurden, anzubieten. Hierbei handelt es sich um das Grundstück Flnr. 267/0, Gemarkung Natternberg und die Grundstücke Flnrn. 1629, 1629/1, 1726, 1735, 1773, 1716 und 297, jeweils Gemarkung Steinkirchen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde möglich, weil das Grundstück 1825/2, Gemarkung Steinkirchen, nicht durch Maßnahmen für den Donauausbau überplant ist. Sollte keine Einigung zustande kommen, sind weitere Entscheidungen vorbehalten.

Im Übrigen ist die Stellungnahme zum Bauvorhaben, den Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen sowie den Hochwasserschutz Niederalteich betreffend, unter A 3.7.7 und A 3.7.8 berücksichtigt.

3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen (Einleitungsstellen 1 bis 3) können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A 4 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, auf den Betrieb und zum Unterhalt der Anlagen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die **Wasserrechtsbehörde** (Landratsamt Deggendorf) hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Auch wenn nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen auf der Grundlage von § 13 Abs. 1 WHG angeordnet werden können, bietet die Befristung der gehobenen Erlaubnis die Möglichkeit, neue Erkenntnisse zum Umwelt- und Gewässerschutz, zur Reinigung oder zur Gewässerbelastung nicht nur grundsätzlich einzubringen, sondern dies regelmäßig, geordnet und auch für den Vorhabenträger planbar tun zu können. Da die Erfahrung zeigt, dass der Straßenbaukörper des auf Dauer angelegten Vorhabens binnen 20 bis 40 Jahren ohnehin einer grundhaften Instandhaltung zuzuführen sein wird, erscheint vorliegend eine Befristung auf 25 Jahre angemessen.

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** wurde berücksichtigt (A 4).

Hinsichtlich des Einwandes des **Bund Naturschutzes** (Schreiben vom 25.07.2022), dass die Belastung für die Vorfluter zunehmen würden, ist festzuhalten, dass im Zuge des Bauvorhabens die nicht mehr den heutigen Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes genügenden vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen nach dem Stand der Technik ertüchtigt werden. Im Brückenbereich von Donaubrücke und Hengersberger Ohe ergibt sich eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand durch eine geordnete Entwässerung über neu zu errichtende Abscheide- und Absetzbecken sowie einen Bodenfilter. Außerdem werden im Zuge des Bauvorhabens verschiedene Schutzvorkehrungen (Spritzschutzwände) realisiert, die geeignet sind, Schadstoffeinträge besser als im Bestand zurückzuhalten. Weitergehende Maßnahmen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Es wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen (C 3.4.6.3 verwiesen).

3.4.6.3 Wasserrahmenrichtlinie (Es wird auch auf Planunterlage 18.2 verwiesen)

3.4.6.3.1 Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Wasserrahmenrichtlinie-WRRL) in deutsches Recht umsetzen. Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften,

- dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und
- ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustandes vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Das Kernziel für Oberflächengewässer ist der "gute ökologische Zustand" – für künstliche und erheblich veränderte Wasserkörper das "gute ökologische Potenzial" – und der "gute chemische Zustand". Für die Bewertung eines Gewässers spielen die wesentlichen biologischen und chemischen sowie die strukturellen und physikalischen Merkmale eine Rolle.

Eine Verschlechterung im Sinne dieser Bestimmung liegt nach der Rechtsprechung des EuGH vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente (QK) des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers (OWK) insgesamt führt. Ist die betreffende QK bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar (EuGH, Urteil vom 1.7.2015 - C-461/13).

Die wasserwirtschaftliche Planung durch Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme ist für Behörden verbindlich. Die Bewirtschaftungsplanung ist auf Flussgebietseinheiten bezogen und dient dem „Ziel einer großräumig angelegten und integrativen Gewässerbewirtschaftung“ (BVerwG Urt. v. 09.02.2017 - 7 A 2.15). Die Vorgaben der WRRL müssen durch die Pläne, insbesondere die Maßnahmenprogramme konkretisiert werden.

Die für jedes Flussgebiet begleitend zu den Bewirtschaftungsplänen aufgestellten Maßnahmenprogramme führen alle Maßnahmen auf, die notwendig sind, um die Umwelt- bzw. Bewirtschaftungsziele gemäß WRRL bzw. Wasserhaushaltsgesetz zu erreichen und in der folgenden Bewirtschaftungsperiode durchgeführt werden sollen.

§ 47 Abs. 1 WHG bestimmt, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist,

- dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1),
- alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und
- ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

Für Grundwasser ist das Kernziel ein guter chemischer und mengenmäßiger Zustand. Zur Bewertung des chemischen Zustands sind die Schadstoffkonzentrationen und die Leitfähigkeit im Grundwasserkörper zu beurteilen. Für den mengenmäßigen Zustand ist das Ausmaß, in dem ein Grundwasserkörper durch direkte und indirekte Entnahme beeinträchtigt wird, zu betrachten.

3.4.6.3.2 Merkmale des Vorhabens

Im Wesentlichen sind nachfolgende Vorhabensteile für die Fluss- und Grundwasserkörper relevant:

Brücken und Durchlässe

- Neubau der Donau- und Donauvorlandbrücke (BW 147) in nach Süden versetzter Lage als zwei getrennte Brücken mit Baufeld im Vorland unter der Brücke;
- Ersatzneubau der Brücke über die Hengersberger Ohe und Bundesstraße B 533 (BW 154); das Mittelwasserbett der Hengersberger Ohe wird dabei von der Baumaßnahme nicht berührt;
- Ersatzneubau von vier Unterführungsbauwerken für querende Gewässer unter der Autobahn (BW 145/1, 146/1, 150, 152) mit Herstellung breiterer Durchlässe und Brücken; in der Bauphase wird jeweils der alte Durchlass erhalten und nebensächlich ein neuer größerer Durchlass errichtet;
- Ersatzneubau von einem Überführungsbauwerk für eine Straßenverbindung über die BAB A 3 mit Verlegung des Saubachs (BW 146) in ein neues breiteres Bett;

Verlegung Oberflächengewässer

- Verlegung Graben südlich der BAB A3 im Westen (RV Nr. 01.05.002)
- Verlegung Graben südlich der BAB A3 im Westen (RV Nrn. 02.05.004 und 02.05.005)
- Verlegung Alte Isar am westlichen Widerlager der Donauvorlandbrücke (RV Nr. 03.06.6-2A_{FFH})
- Verlegung des Saubachs (Altwasser Spitaler Wöhrd) unter der Donauvorlandbrücke (RV Nr. 03.06.6-1A_{FFH})

Entwässerung Oberflächenwasser / Straßenwasser

Hinsichtlich der Entwässerungsplanung vergrößern sich die befestigten Flächen durch die Ausbaumaßnahme mit Anbau von zwei Fahrspuren gegenüber dem Bestand, so dass sich die zukünftig anfallende Oberflächenwassermenge entsprechend erhöhen wird. Dies betrifft nicht nur die durch Versickerung in den Un-

tergrund abzuleitende Niederschlagsmenge, sondern auch die qualitative Belastung (Schmutzfracht).

Bauwasserhaltung

Während der Brückenbaumaßnahmen „Donaubrücke“ und „Ohebrücke“ mit Pfeilern und Widerlager ist davon auszugehen, dass eine Erstentleerung der Baugruben der Brückenpfeiler und Widerlager sowie eine Restwasserhaltung erforderlich wird. Es ist damit zu rechnen, dass eine Ableitung des bauzeitlich gefördert Wassers nach Vorreinigung in Absetzbecken in die Donau bzw. die Hengersberger Ohe erfolgen wird.

Dauerhafte Beeinflussung des Grundwassers

Die geplanten Fundamente der Brückenpfeiler der Donaubrücke liegen im Grundwasserzuström zur Donau.

3.4.6.3.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Schadensbegrenzung

- Neuanlage von 3 Regenklärbecken für die Brücken an Donau und Hengersberger Ohe
- Möglichst breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Dammschulter und Versickerungsmulden/-gräben
- Verbreiterung der Versickerungsmulden beidseitig der Autobahndammböschungen zur Aufnahme und Versickerung des Niederschlagswassers
- Im Bereich von Donau und Ohe und den direkt angrenzenden FFH-Gebieten wurde im Planungsprozess auf eine größtmögliche Minimierung der Eingriffe geachtet
- 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 im Überschwemmungsgebiet und auf das Donauufer minimiert werden
- Einschränkung der Baufelder beidseits der Donauvorlandbrücke auf das geringstmögliche Maß im Bereich des Donauvorlands
- Verlegung und Neuanlage der betroffenen Fließgewässer im Bereich der Donaubrücke, so dass diese wieder ihre wertvolle Lebensraumeignung erlangen
- Die neue Donaubrücke wird mit Betongleitwänden ausgestaltet, die den Spritzwasser- und Salzeintrag in die Donau und begleitende Feuchtlebensräume vermindern
- 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 – 11 m anstelle von Rohrdurchlässen DN 2000 unter der Autobahn für den Saugraben (BW 145/1 und 146/1)
- Aufrechterhaltung aller Fließgewässerverbindungen unter der 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
- Verschiedene Durchlässe für Gräben von untergeordneter Bedeutung werden zur Optimierung der Vernetzung an Gewässern für Tierarten auf Durchlassquerschnitte von mind. DN 1800 vergrößert
- Vermeidung bzw. weitest mögliche Reduzierung des Eintrages von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in Fließgewässer durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen in der Bauabwicklung

3.4.6.3.4 Relevante Flusswasserkörper und Grundwasserkörper im potenziellen Wirkbereich des Vorhabens

- **1_F361** „Donau von Einmündung Große Laber bis Einmündung Isar“
- **1_F367** „Ainbrach; Niederastgraben, Irlbach; Ödbach; Natternberger Mühlbach; Landgraben“
- **1_F477** „Donau von Einmündung Isar bis Einmündung Vils“
- (- **1_F481** „Hengersberger Ohe bis Hengersberg und Nebengewässer“)
- **1_F482** „Hengersberger Ohe von Hengersberg bis Mündung in die Donau; Säckerbach“

- **G086** „Quartär Straubing“
- **G119** „Quartär Osterhofen“

Da eine Ableitung von Straßenwasser in den Augrabens nur bei Starkregen erfolgt, dies derzeit bereits der Fall ist, die Abflusszunahme vergleichsweise gering ist und der Augrabens nach Starkregen einen erhöhten Abfluss aufweist, ist die zusätzliche und auf wenige kurzzeitige Ereignisse beschränkte Wasserzuleitung nach vorheriger Absetzwirkung in den Versickerungsgräben sowohl quantitativ als auch qualitativ für den Augrabens vernachlässigbar, so dass der FWK 1_F481 Hengersberger Ohe bis Hengersberg und Nebengewässer mit Augrabens nicht weiter berücksichtigt werden muss.

Der Flusswasserkörper FWK 1_F430 „Isar von Plattling bis Mündung in die Donau“ und die Grundwasserkörper GWK 1_G105 „Quartär – Landshut“ und GWK 1_G121 „Kristallin Passau“ sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

3.4.6.3.5 Flusswasserkörper 1_F361 „Donau von Einmündung Große Laber bis Einmündung Isar“

Potenzielle Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten (Biologische, Hydromorphologische und Allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten sowie Flussgebietsspezifische Schadstoffe

Einzelmaßnahme		potentielle Auswirkung		Oberflächengewässer							Bewertung
				biolog. QK				Allg. Chem.-phys. Par.			
(Wirkfaktor)		Fische	Makrozoobenthos	Makrophyten	Phytoplankton	Hydromorphologie	Chem. Zustand				
Bauphase											
Baustellenbetrieb	Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge	x	x	x				x		x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Baustellenbetrieb	Sedimenteintrag infolge Erd- und Wasserbauarbeiten	x	x	x				x	x		Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz; zusätzliche organisatorische Maßnahmen zum Baustellenmanagement für die Verlegung

		Oberflächengewässer							Bewertung
		biolog. QK				Chem. Zustand			
Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Fische	Makrozoobenthos	Makrophyten	Phytoplankton	Allg. Chem.-phys. Par.	Hydromorphologie	Chem. Zustand	
									von Fließgewässern im Donauvorland
Bauwasserhaltung	Sedimenteintrag	x	x	x		x	x		Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Pfeilerfundament in Donau	Sediment- und Schwebstoffeintrag, Veränderung Flusssohle	x	x	x		x	x		Für Donau vernachlässigbar, keine relevanten Habitate der biologischen QK betroffen
Bauschifffahrt	Schadstoffeintrag, Wellen	x	x	x		x	x		Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Anlage									
Flächenversiegelung	Erhöhung Oberflächenabfluss					x	x		Errichtung Regenklärbecken mit Drosselwirkung für Abflussverzögerung, für Donau vernachlässigbar
Gewässerquerung	Beschattung	x	x	x	x				Brücke in 10 m Höhe ohne relevante Wirkung
Einbauten im Hochwasserbett durch Pfeiler und Widerlager	Veränderung Hochwasserabfluss						x		Prüfung in hydraulischem Modell RMD
	Reduzierung Retentionsraum						x		Retentionsraumverlust wird ausgeglichen
Betrieb									
Emissionen aus dem Straßenverkehr	Schadstoffeintrag	x	x	x	x	x		x	Verhinderung von direkten Einträgen auf der Brücke; Straßenwasserbehandlung über Regenklär- und Bodenfilterbecken sowie Regenrückhaltelamelle
Tausalzausbringung	Salzeintrag	x	x	x		x			Für diesen Donauabschnitt nicht relevant

Zusammenfassung der Auswirkungen

Mögliche Auswirkungen im Baubetrieb auf den Flusswasserkörper sind höchstens gering und bezogen auf den vergleichsweise großen Abfluss der Donau für alle Qualitätskomponenten irrelevant.

Der Hochwasserabfluss bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis HQ100 wird nachweislich nicht verändert. Weitere anlagebedingte Wirkungen wie der Retentionsraumverlust werden ortsnah kompensiert oder die Erhöhung des Oberflächenabflusses durch Drosselwirkung im Regenklärbecken vermindert. Betriebsbedingte Wirkungen werden durch entsprechende Schutz- und Rückhaltmaßnahmen für Straßenwasser auf der Donaubrücke vermieden bzw. sehr stark reduziert.

Ergebnis

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für den guten ökologischen Zustand voraussichtlich zwischen 2034 – 2039 bzw. den guten chemischen Zustand voraussichtlich nach 2045 wird nicht beeinträchtigt.

Durch das Vorhaben ist keine Verschlechterung des ökologischen Zustands für den FWK 1_F361 Donau gegeben. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot liegt ebenfalls nicht vor.

3.4.6.3.6 Flusswasserkörper 1_F367 „Ainbrach, Niederastgraben, Irlbach, Ödbach, Nat-ternberger Mühlbach, Landgraben“

Potenzielle Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten (Biologische, Hydromorphologische und Allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten sowie Flussgebietspezifische Schadstoffe

Einzelmaßnahme (Wirkfaktor) / potentielle Auswirkung		Oberflächengewässer							Bewertung
		biolog. QK				Allg. Chem.-phys. Par.			
		Fische	Makrozoobenthos	Makrophyten	Phytoplankton	Hydromorphologie	Chem. Zustand		
Bauphase									
Baustellenbetrieb	Sedimenteintrag infolge Erd- und Wasserbauarbeiten	x	x	x		x	x		Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Baustellenbetrieb	Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge	x	x	x		x		x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Bauwasserhaltung	Sedimenteintrag	x	x	x		x	x		Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Verlegung von Gewässern	Sediment-/Schwebstoffeintrag,	x	x	x		x	x		Übliche Schutzmaßnahmen und zusätzliche organisatorische Maßnahmen zum Baustellenmanagement Gewässerdurchgängigkeit wird in Bauphase durch Nebengewässer erhalten
	Beeinträchtigung Gewässer-Durchgängigkeit	x	x						
Neubau Durchlässe unter der A3	Beeinträchtigung Gewässer-Durchgängigkeit	x	x						Neubau neben dem alten Durchlass, um Durchgängigkeit zu erhalten
Anlage									
Flächenversiegelung	Erhöhung Oberflächenabfluss	x	x			x	x		Errichtung Regenklärbecken mit Drosselwirkung für Abflussverzögerung Erhöhung Leistungsfähigkeit der Versickerungsmulden
Neubau Durchlässe unter der A3	Beeinträchtigung Gewässer-Durchgängigkeit	x	x	x			x		Neubau durchgängiger Durchlässe, breiter und mit Bermen

		Oberflächengewässer							Bewertung
		biolog. QK				Chem. Zustand			
Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Fische	Makrobenthos	Makrophyten	Phytoplankton	Allg. Chem.-phys. Par.	Hydromorphologie	Chem. Zustand	
Verlegung und Neubau Gewässerlauf	Veränderung Gewässerfläche und Lebensraum	x	x	x	x		x		Neubau Fließgewässer und Gräben in ähnlicher Größe und Qualität wie die überbauten Gewässer
Betrieb									
Emissionen aus dem Straßenverkehr	Schadstoffeintrag	x	x	x	x	x		x	Straßenwasserbehandlung über Regenklär- und Bodenfilterbecken sowie Versickerung über die bewachsene Bodenoberfläche in Versickerungsgräben
Tausalzausbringung	Salzeintrag	x	x	x		x			Prüfung der Auswirkungen in Anlage zur Unterlage 18.2

Zusammenfassung der Auswirkungen

Mögliche Auswirkungen im Baubetrieb auf den Flusswasserkörper durch die Verlegung von Gewässern sind höchstens gering und vorübergehend. Die bestehenden Gewässer sind durch schlammige Sohlen mit geringen Fließbewegungen gekennzeichnet.

Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen durch die Flächenversiegelung werden durch die Entwässerungsplanung nach den geltenden Regeln der Technik mit grundsätzlicher Versickerung des Straßenwassers über die belebte Bodenzone und in ertüchtigten Versickerungsgräben sowie die Vorreinigung und gedrosselte Ableitung des Straßenwassers von der Brücke über Regenklärbecken RKB und Bodenfilterbecken RFB alte Isar vermieden.

Der Neubau der Durchlässe mit breiterem Gewässerbett und Berme sowie die naturnahe Neuanlage der verlegten Gewässerabschnitte führt dauerhaft zu einer Verbesserung der hydromorphologischen Situation und der Durchgängigkeit.

Ergebnis

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für den guten ökologischen Zustand voraussichtlich zwischen 2034 – 2039 bzw. den guten chemischen Zustand voraussichtlich nach 2045 wird nicht beeinträchtigt.

Durch das Vorhaben ist keine Verschlechterung des ökologischen Zustands für den FWK 1_F367 gegeben. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot liegt ebenfalls nicht vor.

3.4.6.3.7 Flusswasserkörper 1_F477 „Donau von Einmündung Isar bis Einmündung Vils“

Potenzielle Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten (Biologische, Hydro-morphologische und Allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten sowie Flussgebietsspezifische Schadstoffe

Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Oberflächengewässer						Bewertung
		biolog. QK				Allg. Chem.-phys. Par.	Hydromorphologie Chem. Zustand	
		Fische	Makrozoobenthos	Makrophyten	Phytoplankton			
Bauphase								
Baustellenbetrieb	Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge	x	x	x		x	x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Baustellenbetrieb	Sedimenteintrag infolge Erd- und Wasserbauarbeiten	x	x	x		x	x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz; zusätzliche organisatorische Maßnahmen zum Baustellenmanagement für die Verlegung von Fließgewässern im Donauvorland
Bauwasserhaltung	Sedimenteintrag	x	x	x		x	x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Spundwand für Baugruben	Sediment- und Schwebstoffeintrag, Veränderung Flusssohle	x	x	x		x	x	Eingriff kleinflächig, keine relevanten Habitate der biologischen QK betroffen
Anlage								
Flächenversiegelung	Erhöhung Oberflächenabfluss					x	x	für Donau vernachlässigbar
Neue Brücke	Aufwertung Vernetzungsbeziehungen	x	x					Ausgleichsmaßnahme
Geländeabgrabung	Neuschaffung Retentionsraum						x	Retentionsraumverlust wird ausgeglichen
Betrieb								
Emissionen aus dem Straßenverkehr	Schadstoffeintrag	x	x	x	x	x	x	Straßenwasserbehandlung über Regenklärbecken
Tausalzausbringung	Salzeintrag	x	x	x		x		Prüfung in Anlage zur Unterlage 18.2

Zusammenfassung der Auswirkungen

Mögliche Auswirkungen im Baubetrieb auf das Donaualtwasser sind punktuell und höchstens gering und vorübergehend und daher für alle Qualitätskomponenten nicht relevant.

Anlagebedingt wird der Retentionsverlust an der Donaubrücke im Donauvorland durch Abgrabung ausgeglichen und ein neues Brückenbauwerk für dauerhaft

durchgängige Vernetzungsbeziehungen neu errichtet. Anlagebedingte Wirkungen sind demnach positiv. Betriebsbedingte Wirkungen werden durch entsprechende Schutz- und Rückhaltemaßnahmen für Straßenwasser vermieden bzw. stark reduziert.

Ergebnis

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für den guten ökologischen Zustand voraussichtlich zwischen 2034 – 2039 bzw. den guten chemischen Zustand voraussichtlich nach 2045 wird nicht beeinträchtigt.

Durch das Vorhaben ist keine Verschlechterung des ökologischen Zustands für den FWK 1_F477 Donau gegeben. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot liegt ebenfalls nicht vor.

3.4.6.3.8 Flusswasserkörper 1_F482 „Hengersberger Ohe von Hengersberg bis Mündung in die Donau; Säckerbach“

Potenzielle Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten (Biologische, Hydromorphologische und Allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten sowie Flussgebietsspezifische Schadstoffe

Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Oberflächengewässer							Bewertung	
		biolog. QK				Hydromorphologie Chem. Zustand				
		Fische	Makrozoobenthos	Makrophyten	Phytoplankton	Allg. Chem.-phys. Par	Hydromorphologie	Chem. Zustand		
Bauphase										
Baustellenbetrieb	Sedimenteintrag infolge Erd- und Wasserbauarbeiten	x	x	x		x	x			Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik und zusätzliche organisatorische Maßnahmen zum Baustellenmanagement bilden einen ausreichenden Schutz
Baustellenbetrieb	Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge	x	x	x		x		x		Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Bauwasserhaltung	Sedimenteintrag	x	x	x		x	x			Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Neubau Durchlass	Schwebstoffeintrag, Beeinträchtigung Durchgängigkeit	x	x	x		x	x			Neubau neben dem alten Durchlass, um Durchgängigkeit zu erhalten
Anlage										
Flächenversiegelung	Erhöhung Oberflächenabfluss					x	x			Errichtung Regenklärbecken mit Drosselwirkung für Abflussverzögerung
Gewässerquerung	Beschattung	x	x	x	x					Brückenverbreiterung ohne relevante Wirkung

		Oberflächengewässer							Bewertung
		biolog. QK				Hydromorphologie Chem. Zustand			
Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Fische	Makrozoobenthos	Makrophyten	Phytoplankton	Allg. Chem.-phys. Par.	Hydromorphologie	Chem. Zustand	
Neuanlage Durchlass		x	x	x	x		x		Neubau durchgängiger Durchlass mit Berme
Betrieb									
Emissionen aus dem Straßenverkehr	Schadstoffeintrag	x	x	x	x	x		x	Straßenwasserbehandlung über Regenklärbecken und Versickerungsgräben
Tausalzausbringung	Salzeintrag								Prüfung der Auswirkungen in Anlage zur Unterlage 18.2

Zusammenfassung der Auswirkungen

Mögliche Auswirkungen im Baubetrieb sind nicht gegeben.

Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen durch die Flächenversiegelung werden durch die Entwässerungsplanung nach den geltenden Regeln der Technik mit grundsätzlicher Versickerung des Straßenwassers über die belebte Bodenzone und in ertüchtigten Versickerungsgräben sowie die Vorreinigung und gedrosselte Ableitung des Straßenwassers von der Brücke über Regenklärbecken (RKB) vermieden bzw. sind gering und irrelevant.

Der Neubau des Durchlasses Mühlbach mit breiterem Gewässerbett und Berme führt dauerhaft zu einer leichten Verbesserung der hydromorphologischen Situation und der Durchgängigkeit.

Ergebnis

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für das gute ökologische Potenzial voraussichtlich zwischen 2034 – 2039 bzw. den guten chemischen Zustand voraussichtlich nach 2045 wird nicht beeinträchtigt.

Durch das Vorhaben ist daher keine Verschlechterung des ökologischen Zustands für den FWK 1_F482 Hengersberger Ohe gegeben. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot liegt ebenfalls nicht vor.

3.4.6.3.9 Grundwasserkörper 1_G086 „Quartär – Straubing“

Potenzielle Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten

Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Quantitativer Zustand	Qualitativer Zustand	Bewertung
Bauphase				
Baustellenbetrieb	Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge		x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Baugrubenverbau für Pfeiler- und Widerlagerfundamente	Offenlegung Grundwasser und Beeinträchtigung Fließbewegung	x	x	Aufgrund der geringen Größe und der Lage direkt vor der Mündung des Grundwassers in den Vorfluter nicht relevant
Verlegung Gewässer	Veränderung Vorflutniveau	x		Nicht gegeben
Anlage				
Flächenversiegelung	Verringerung Grundwasserneubildung	x		Breitflächige Versickerung mit Erhalt der Grundwasserneubildung
Pfeiler- und Widerlagerfundamente	Beeinträchtigung Fließbewegung	x		nicht relevant
Verlegung Gewässer	Veränderung Vorflutniveau	x		Nicht gegeben
Betrieb				
Emissionen aus dem Straßenverkehr	Schadstoffeintrag		x	Versickerung des Straßenwassers über die bewachsene Bodenoberfläche mit ausreichender Reinigungswirkung
Tausalzabbringung	Salzeintrag		x	Nicht erheblich

Zusammenfassung der Auswirkungen

Als relevante Vorhabenwirkungen sind betriebsbedingte Auswirkungen auf den chemischen Zustand des GWK für die Parameter Chlorid und sonstige verkehrsbürtige Schadstoffe zu betrachten. Mögliche Wirkungen auf grundwasserabhängige Ökosysteme wurden berücksichtigt.

Baubedingte und anlagebedingte Vorhabenwirkungen auf den 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.

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

Nach den zu beachtenden Grundsätzen gemäß dem aktuellen Stand der Rechtsprechung und den fachlich anzulegenden Maßstäben zur Prüfung des Verschlechterungsverbots für GWK (LAWA 2017) gemäß WRRL bzw. § 47 Abs. 1 WHG liegt durch das geplante Vorhaben weder ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot noch gegen die Gebote zur Zielerreichung und Trendumkehr vor.

- Der gute mengenmäßige Zustand wird erhalten, da das anfallende Straßenwasser großteils mit Ausnahme der Brücken flächig versickert wird.
- Für den Parameter Chlorid ist keine mehr als irrelevante zusätzliche Belastung des GWK zu prognostizieren. Die gegebenen Chloridkonzentrationen des GWK von 62 bis 80 mg/l werden allenfalls in einem kleinen, unterstromigen Teilbereich des GWK bzw. im Abstrom des Planungsbereichs erhöht. An den Referenzmessstellen bzw. für den gesamten GWK ist keine Änderung der Chloridbelastung zu prognostizieren.
- Für die sonstigen Schadstoffe sind die geplanten Entwässerungseinrichtungen hinsichtlich des stofflichen Rückhalts so ausgelegt, dass bereits im örtlichen Abstrom der Versickerungen von keiner erheblichen stofflichen Belastung des Grundwassers auszugehen ist; eine Beeinträchtigung des GWK ist diesbezüglich auszuschließen.
- Im direkten Abstrom des Vorhabens bis zur Donau sind im GWK mit den Auenlebensräumen grundwasserabhängige Landökosysteme ausgewiesen. Diese sind durch hohe Nährstoffgaben geprägt und bezüglich leichter Erhöhungen der Salzkonzentration unempfindlich.

Ergebnis

Durch das geplante Vorhaben ist eine erhebliche nachteilige Veränderung des guten mengenmäßigen Zustands bzw. der hierfür maßgeblichen Qualitätskomponenten des Grundwasserkörpers 1_G086 „Quartär – Straubing“ nicht zu besorgen.

Eine erhebliche nachteilige Veränderung des chemischen Zustands ist durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Auch das Erreichen der Bewirtschaftungsziele nach WRRL wird nicht nachteilig beeinflusst.

3.4.6.3.10 Grundwasserkörper 1_G119 „Quartär - Osterhofen“

Potenzielle Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten

Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Quantitativer Zustand	Qualitativer Zustand	Bewertung
Bauphase				
Baustellenbetrieb	Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge		x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Baugrubenverbau für Brückenfundamente	Offenlegung Grundwasser		x	Übliche Schutzmaßnahmen gemäß den anerkannten Regeln der Technik bilden einen ausreichenden Schutz
Anlage				
Flächenversiegelung	Verringerung Grundwasserneubildung	x		Breitflächige Versickerung mit Erhalt der Grundwasserneubildung
Betrieb				
Emissionen aus dem Straßenverkehr	Schadstoffeintrag		x	Versickerung des Straßenwassers über die bewachsene Bodenoberfläche mit ausreichender Reinigungswirkung

Einzelmaßnahme (Wirkfaktor)	potentielle Auswirkung	Quantitativer Zustand	Qualitativer Zustand	Bewertung
Tausalzausbringung	Salzeintrag		x	Nicht erheblich

Zusammenfassung der Auswirkungen

Als relevante Vorhabenwirkungen sind betriebsbedingte Auswirkungen auf den chemischen Zustand des GWK für die Parameter Chlorid und sonstige verkehrsbürtige Schadstoffe zu betrachten. Mögliche Wirkungen auf grundwasserabhängige Ökosysteme wurden berücksichtigt.

Baubedingte und anlagebedingte Vorhabenwirkungen auf den 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.

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

Nach den zu beachtenden Grundsätzen gemäß dem aktuellen Stand der Rechtsprechung und den fachlich anzulegenden Maßstäben zur Prüfung des Verschlechterungsverbots für GWK (LAWA 2017) gemäß WRRL bzw. § 47 Abs. 1 WHG liegt durch das geplante Vorhaben weder ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot noch gegen die Gebote zur Zielerreichung und Trendumkehr vor.

- Der gute mengenmäßige Zustand wird erhalten, da das anfallende Straßenwasser großteils mit Ausnahme der Brücken flächig versickert wird.
- Für den Parameter Chlorid ist keine mehr als irrelevante zusätzliche Belastung des GWK zu prognostizieren. Die gegebenen Chloridkonzentrationen des GWK von 39 mg/l werden allenfalls in einem kleinen, randlichen Teilbereich des GWK bzw. im Abstrom des Planungsbereichs erhöht. An den Referenzmessstellen bzw. für den gesamten GWK ist keine Änderung der Chloridbelastung zu prognostizieren.
- Für die sonstigen Schadstoffe sind die geplanten Entwässerungseinrichtungen hinsichtlich des stofflichen Rückhalts so ausgelegt, dass bereits im örtlichen Abstrom der Versickerungen von keiner erheblichen stofflichen Belastung des Grundwassers auszugehen ist; eine Beeinträchtigung des GWK ist diesbezüglich auszuschließen.
- Im direkten Abstrom des Vorhabens bis zur Donau sind im GWK außer den Feuchtlebensräumen entlang von Fließgewässern kaum grundwasserabhängige Landökosysteme vorhanden. Diese sind durch hohe Nährstoffgaben geprägt und bezüglich leichter Erhöhungen der Salzkonzentrationen unempfindlich.

Ergebnis

Durch das geplante Vorhaben ist eine erhebliche nachteilige Veränderung des guten mengenmäßigen Zustands bzw. der hierfür maßgeblichen Qualitätskomponenten des Grundwasserkörpers 1_G119 „Quartär – Osterhofen“ nicht zu besorgen.

Eine erhebliche nachteilige Veränderung des chemischen Zustands ist durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Auch das Erreichen der Bewirtschaftungsziele nach WRRL wird nicht nachteilig beeinflusst.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht aufgrund des Ausbaus auf bestehender Trasse in hohem Maße Flächen, die bereits im Ausgangszustand als Straßen- oder Straßennebenflächen genutzt werden. Es werden aber auch bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Folgende Flächenbetroffenheiten ergeben sich aus den Grunderwerbsplänen (Planunterlage 10.1) und dem Grunderwerbsverzeichnis Planunterlage 10.2):

Grundbedarf insgesamt:	rd. 27 ha
davon für Baulastträger und Dritte	rd. 7,2 ha
davon für die landschaftspflegerische Begleitplanung	rd. 19,8 ha

Grunderwerb von Privaten	rd. 6,9 ha
davon für Baulastträger und Dritte	rd. 4,4 ha
davon für die landschaftspflegerische Begleitplanung	rd. 2,5 ha

Der restliche Grundbedarf befindet sich im Wesentlichen in öffentlicher Hand (u. a. Freistaat Bayern – Wasserwirtschaftsverwaltung, Bundesrepublik Deutschland – Bundeswasserstraßenverwaltung, Landkreis Deggendorf, Stadt Deggendorf).

Von den benötigten Flächen für die **vorübergehende Inanspruchnahme** befinden sich **rund 2,5 ha in privater Hand**. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten ordnungsgemäß rekultiviert (A 3.6) und stehen dann der Landwirtschaft wieder vollumfänglich zur Verfügung.

An verschiedenen Stellen in diesem Planfeststellungsbeschluss und im Erläuterungsbericht der Planunterlagen ist begründet, warum ein Verzicht auf das Vorhaben oder eine andere Gestaltung oder Trassenführung nicht vertretbar ist (vgl. auch Ausführungen unter C 3.3, C 3.4.2 und Planunterlage 1). Dies gilt auch für die Bedarfsflächen zur Kompensation. Nach der Rechtsprechung des BVerwG kann die Zumutbarkeitsgrenze überschritten sein, wenn durch Kompensationsmaßnahmen die wirtschaftliche Existenz des betroffenen Grundeigentümers gefährdet wird (vgl. Urteil v. 18.03.2009 – 9 A 40/07; Urteil v. 01.09.1997 – 4 A 36.96; Urteil v. 23.08.1996 – 4 A 29.95). Bei der Anwendung des gestuften Reaktionsmodells der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist auf die jeweils nach-

rangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn die Befolgung der vorrangigen Reaktionspflicht tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre. Demzufolge ist bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Flächeninanspruchnahme für Ausgleichsmaßnahmen nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ins Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen (BVerwG Urteil v. 18.03.2009 9 A 40.07). Diese Grundsätze hat der Vorhabenträger bei der Planung berücksichtigt, weil er Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig in den bestehenden Schutzgebieten durchführt.

Trotzdem beansprucht das Vorhaben Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Mit Ausnahme der vorübergehenden Bauflächen, die der Landwirtschaft nach Abschluss der Arbeiten wieder zur Verfügung gestellt werden, gehen die benötigten landwirtschaftlichen Flächen dauerhaft verloren bzw. werden zumindest in ihrer entsprechenden Nutzung beschnitten. Auch für verbleibende Grundstücke ergeben sich teilweise durch ihre reduzierte Größe oder ihren veränderten Zuschnitt Nutzungseinschränkungen. Insgesamt ergeben sich damit Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft im Umfeld des Vorhabens.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg und der notwendigen Folgemaßnahmen einschließlich des Bedarfs für Kompensationsmaßnahmen dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (z. B. ungünstige Anschneidungen und Veränderung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Laut Stellungnahme des Vorhabenträgers steht der Autobahn GmbH in einem gewissen Umfang Tauschland zur Verfügung. Sie ist bereit, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch Ersatzflächen anzubieten, so dass Existenzgefährdungen ausgeschlossen werden können. Hierzu wird auch auf die Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die bestehende Verkehrsbelastung und die Verkehrsprognose erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Die Kompensationsmaßnahmen werden nämlich vorrangig in den bestehenden Schutzgebieten durchgeführt. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Das Ausgleichskonzept ist mit den Naturschutzbehörden abgestimmt und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausgereift und nachvollziehbar. Es muss nicht, z. B. durch eine vermehrte Umstellung auf sog. PIK-

Maßnahmen, geändert werden, denn der Vorhabenträger hat sich zwischen mehreren Konzepten der Kompensation – unter Berücksichtigung des naturschutzfachlichen Maßnahmenziels und agrarstruktureller Belange – für eine nachvollziehbare und angemessene Lösung entschieden, um zu vermeiden, dass land- oder fortwirtschaftlich genutzte Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Im Übrigen wird auf die Auflagen unter A 3.6 verwiesen. Die Sicherung der Bodenfunktionen ist mit Auflagen sichergestellt und eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung nach den Planunterlagen vorgesehen. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird in ausreichendem Maße, bemessen nach den Richtlinien, an die neuen Verhältnisse angepasst. Außerdem werden ausreichend befestigte Zufahrten hergestellt.

Bayerischer Bauernverband Hauptgeschäftsstelle Oberpfalz (Schreiben vom 26.07.2022)

Das Straßenbauvorhaben ist flächensparend und ohne Übermaß geplant und die landschaftspflegerische Begleitplanung entsprechend der einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften geplant. Möglichkeiten einer flächenschonenderen Gestaltung des Vorhabens zum Beispiel durch vermehrte Umstellung auf sogenannte PIK-Maßnahmen oder der vermehrte Einsatz von multifunktional genutzten Ausgleichsflächen werden nicht gesehen. Der geforderten Anrechnung von Straßenböschungen / Straßenbegleitgrün als Ausgleichsmaßnahme kann nicht nachgekommen werden, weil sie wegen der betriebsbedingten Wirkungen der Straße nicht zur Kompensation herangezogen werden können und ein Ausgleich in Geld ist nur bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren, aber vorrangigen Eingriffen möglich (C 3.4.5.4.1). Laut Stellungnahme des Vorhabenträgers steht der Autobahn GmbH in einem gewissen Umfang Tauschland zur Verfügung. Sie ist bereit, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch Ersatzflächen anzubieten, so dass Existenzgefährdungen ausgeschlossen werden können. Hierzu wird auch auf die Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen. Grundsätzlich ist in der Planfeststellung nicht über die Gestellung von Ersatzland zu entscheiden (C 3.5.1.2.2).

Zur Thematik Flächenverbrauch, Ausgleichsmaßnahmen und Existenzgefährdung wird auch auf o. g. Ausführungen unter C 3.4.7 und C 3.5.1.1 verwiesen.

Wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht – auch infolge der Herstellung von Kompensationsmaßnahmen – muss nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden. Eine schonendere Gestaltung des Bauvorhabens ist aus den in C 3.4.2 genannten Gründen nicht vertretbar.

Die Frage einer möglichen Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBI 1996, 761) nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern ggf. im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Die Beeinträchtigung der Jagd infolge des 6-streifigen Ausbaus und Betriebs der Autobahn A 3 sind gering anzunehmen, da das Straßenbauvorhaben bestandsnah geplant ist.

Eine generelle Beschränkung der Jagdausübung auf einzelnen Flächen ist in den festgestellten Plänen nicht eingetragen. Der Vorhabenträger hat aber in seiner Stellungnahme dargelegt, dass Jagdeinrichtungen, Fütterungen u. ä. auf künftigen Eigentumsflächen des Bundes bzw. naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen grundsätzlich nicht erwünscht sind. Hierüber ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Im Übrigen sind hinsichtlich Jagdausübung die Bestimmungen des Jagdrechts und ggf. weitergehende Bestimmungen z. B. geltende Schutzgebietsverordnungen und/oder FFH-Managementpläne zu beachten.

Die befürchteten Um- und Mehrwege aufgrund einer „Zerstörung des bewährten Wegenetzes“ werden nicht gesehen. Durch den bestandsnahen Straßenausbau bleibt die Grundstruktur des vorhandenen, (bewährten) nachgeordneten Wegenetzes erhalten. Baulich betroffene Wege werden an die neue Situation angepasst bzw. wiederhergestellt. Regelungen zu Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zur Bewirtschaftung von Grundstücken auch während der Bauzeit sind als Auflage unter A 3.6 festgehalten.

Die geforderte angemessene Dimensionierung von zu errichtenden Durchlässen, um den Abfluss des Niederschlags- und Oberflächenwassers zu gewährleisten, ist ausweislich der Planunterlagen (z. B. Unterlagen 5, 11 und 18) vorgesehen.

Die Hinweise zur Baudurchführung wie Bodenverdichtungen auflockern, Arbeitsstreifen wieder ordnungsgemäß rekultivieren, Grenzsteine wieder einmessen, Zäune und Weidemöglichkeiten wiederherstellen und Bodenschutzsachverständigen hinzuziehen wurden – zum Teil mit Bedingungen – in den Auflagen unter A 3.6 berücksichtigt.

Hinsichtlich der Befürchtung, dass bei der dauerhaften oder zeitweisen Abholzung von Waldbeständen die Nachbarbestände durch angrenzende Kahlschläge negativ beeinträchtigt werden, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme dargelegt, dass das Baufeld auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wurde und die benachbarten Waldflächen mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Schutzmaßnahmen geschützt werden. Die Notwendigkeit weiterer Regelungen im Planfeststellungsbeschluss wird nicht gesehen.

Über den Hinweis, Beweissicherungsmaßnahmen der Ist-Situation durchzuführen, ist – wie auch über Fragen der Entschädigung und über Fragen der Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen (siehe auch C 3.5.1.2.1) – nicht in der Planfeststellung, sondern im Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Eine generelle Anordnung von Lärmschutzwänden an Stelle von Lärmschutzwänden ist nicht zielführend. Der Vorhabenträger hat bei der Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen neben dem Grundbedarf u. a. auch die Wirksamkeit der Anlage, die Erhaltungs- und Erneuerungskosten und die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu berücksichtigen. Eine Untersuchung durch den Vorhabenträger im Bereich von Seebach hat gezeigt, dass der geplante Lärmschutzwall bzw. die vorgesehene Lärmschutzwandwallkombination bezüglich Bau- und Grunderwerbskosten eindeutig günstiger hergestellt werden kann als eine sehr hohe Lärmschutzwand. Auch hinsichtlich Unterhalts- und Erhaltungskosten ist diese Lösung günstiger zu beurteilen. Außerdem würde die Wirkung der Lärmschutzwand durch Reflexionen des Verkehrslärms der stark belasteten Staatsstraße 2125 verringert. Eine Änderung der Planung ist deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst.

3.4.8 Städtebauliche, gemeindliche Belange

Entscheidungserhebliche Einschränkungen der baulichen Entwicklung der Großen Kreisstadt Deggendorf, der Gemeinde Niederalteich und des Marktes Hengersberg durch das Straßenbauvorhaben sind nicht erkennbar. Planungen von Gemeinden, die im Widerspruch zum beantragten Bauvorhaben stehen, sind nicht bekannt und wurden auch nicht geltend gemacht.

Große Kreisstadt Deggendorf (Schreiben vom 27.07.2022):

Die Auswirkungen auf das Wohngebiet Natternberg-Siedlung hat der Vorhabenträger untersucht und in seiner Stellungnahme dargestellt, dass sich die Situation aufgrund des Abstandes der BAB A 3 (Wohngebiet liegt ca. 1.500 m westlich des Beginns des Bauvorhabens), aufgrund der Abschirmung durch die in Dammlage verlaufenden A 92, aufgrund der geplanten Lärmschutzwand (stark reflektionsmindernd) und wegen des „leiseren“ Fahrbahnbelages nicht verschlechtern wird. Die Ergebnisse der Lärmberechnung (Planunterlage 17.1.2) bestätigen dies. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Argumentation. Es wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4.1 ff. verwiesen.

Die Verkehrsführungen der einzelnen Bauphasen sind in Planunterlage 1 (9.4) beschrieben und temporäre Umleitungen sind nur für die kreuzenden Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen oder für öffentliche Feld- und Waldwege vorgesehen (9.5). Weitere Regelungen – z. B. Errichten eines Verkehrsleitsystems für die Bauphasen im Falle von Störungen, um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten – müssen nicht in der Planfeststellung, sondern im Zuge der Bauausführung festgelegt werden.

Der Forderung, dass ausreichend Lkw-Stellplätze auch während der Bauphase angeboten werden sollen, um ein Ausweichen auf Flächen im Stadtgebiet zu vermeiden, kann nicht nachgekommen werden. Die Parkplätze Griesweiher und Konsee können zwar während der Bauzeit nur sehr eingeschränkt angefahren werden, weil sie über einen längeren Zeitraum als Baustelleneinrichtung genutzt werden müssen. Da die Anzahl der Stellplätze der beiden Parkplätze gegenüber dem Gesamtangebot klein ist, ist aber ein größeres Ausweichen auf Flächen im Stadtgebiet nicht anzunehmen, so dass der Aufwand für eine befristete Erweiterung als unverhältnismäßig zu beurteilen ist. Der Parkplatz Isarmündung muss zurückgebaut und rekultiviert werden, weil die Fläche für die südliche Fahrbahn, das Regenklärbecken 2 und für den Retentionsraumausgleich benötigt wird. Künftig bleiben die Parkplätze Griesweiher und Konsee erhalten. Sie werden als PWC-Anlage ausgebaut und erhalten jeweils im Durchfahrtsbereich fünf zusätzliche Lkw Parkplätze.

Laut Regelungsverzeichnis Nr. 04.4.009 trägt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten für die gegebenenfalls notwendige Angleichung und Sicherung der Abwasserdruckleitung DN 200. Über die geforderte Verlegung in den geplanten neuen Wirtschaftsweg wird eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten, soweit keine Vereinbarung mit dem Vorhabenträger im Zuge der Bauausführungsplanung oder im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen über den bestehenden Wirtschaftsweg zustande kommt (A 6.1).

Nach Angaben des Vorhabenträgers ist beabsichtigt, die Abwässer aus den PWC-Anlagen Griesweiher und Konsee in die städtische Kanalisation einzuleiten. Entsprechende Regelungen sollen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vereinbart werden.

Markt Hengersberg (Schreiben vom 15.06.2022)

Wegen der Forderung – „Zum Verfahren muss noch geklärt werden, wie hoch die „Graue Energie“ des Ausbaus ist“ – wird auf die Ausführungen zum Klimaschutz unter C 3.4.4.3 verwiesen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich in Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe durch das Bauvorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima ergeben, die von solchem Gewicht wären, dass sie der

Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden.

Die in der Stellungnahme angesprochene Abwasserleitung wird der Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung berücksichtigen.

Gemeinde Niederalteich (Schreiben vom 26.07.2022)

Immissionsschutz:

Wegen der geforderten Verlängerung des aktiven Lärmschutzes bei Niederalteich (Bau-km 7+720 bis zur Kreisstraße DEG 42) sieht der Vorhabenträger aufgrund fehlender Anspruchsgrundlagen keine Möglichkeit, Aufwendungen für zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zu übernehmen. Mit der geplanten Lärmschutzwand werden an allen Wohngebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV bis Bau-km 8+100 eingehalten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation an. Die Verlängerung und damit Verbesserung des aktiven Lärmschutzes in diesem Bereich wäre mit erheblichem Aufwand verbunden und wird als unverhältnismäßig zum Schutzzweck beurteilt. Ein neuer Flächennutzungsplan mit neuen Baugebieten (in Richtung Autobahn) kann diese Beurteilung nicht ändern, weil der Vorhabenträger aufgrund einer (ggf.) vorgesehenen, noch nicht verfestigten Bauleitplanung nicht zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden kann. Auch der geforderten Verlängerung der Lärmschutzwand RV Nr. 11.2.039 bis Bau-km 10+959 kann der Vorhabenträger aufgrund fehlender Anspruchsgrundlagen nicht nachkommen. Mit der geplanten Lärmschutzwand werden in Altenufer ab Bau-km 9+850 die Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten. Dies wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht anders beurteilt.

Der Abstand der Lärmschutzwände zum Fahrbahnrand ist im Regelquerschnitt (Planunterlage 14.2) mit 2,5 m zum Fahrbahnrand und für den Bereich des Autobahnkreuzes Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg mit 3,3 m zum Fahrbahnrand des Aus- bzw. Einfädungsstreifens angegeben. Weitere Regelungen zu den Abständen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst. Auch die Gestaltung der Lärmschutzwände muss hier vorhabenbedingt nicht zwingend in der Planfeststellung geregelt werden, sondern kann unter Berücksichtigung der notwendigen Funktionalität in der Ausführungsplanung – sich in das Landschaftsbild einfügend – festgelegt werden. Transparente Elemente auf den Bauwerken kann der Vorhabenträger in die Lärmschutzwand integrieren, wenn dies nicht der Funktionalität der Lärmschutzwand widerspricht (A 6.1). In der Regel werden nämlich laut Stellungnahme des Vorhabenträgers Lärmschutzwände auf der Fahrbahnseite stark reflektionsmindernd ausgeführt. Über die Anbringung von Photovoltaik-Elementen ist vorhabenbedingt nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Für die Straßenoberfläche wird ein lärmindernder Belag (DSH-V 5) verwendet, der den Anforderungen eines Straßendeckschichtkorrekturwertes $D_{SD,SDT,FzG(v)}$ von -2,8 dB(A) für Pkw und -2,3 dB(A) für Lkw gemäß Tabelle 4a zu Ziffer 3.3.5 der RLS-19 entspricht. Der Vorhabenträger hat auch überprüft, ob zur weiteren Verbesserung auch offenporige Asphaltbeläge verwendet werden können. Er führt dazu aus, dass *offenporige Asphaltbeläge nur in Ausnahmefällen eingeplant werden sollen, wenn dadurch Lärmschutzanlagen mit unvertretbaren Höhen vermieden werden können. Die Beläge müssen im gesamten Ausbauabschnitt einheitlich angewandt werden, führen zu einem wesentlich höheren Aufwand im Unterhalt und haben auch eine kürzere Lebensdauer. Dies führt dazu, dass bei*

diesen Belägen die Kosten in keinem Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird hier unter Berücksichtigung, dass als erste Lärmschutzmaßnahme ein lärmmindernder Fahrbahnbelag (DSH-V 5) verwendet wird, mit dem gegenüber dem Ist-Zustand eine Verbesserung in allen Gebieten erreicht wird (Planunterlage 1, Seite 82) und dass in verschiedenen Bebauungsplänen passiver Lärmschutz festgelegt wurde und folglich bereits umgesetzt sein müsste, die Verwendung von offenporigem Asphalt als nicht zielführend gesehen. Die Anordnung von Straßenbelägen mit höherem Korrekturwert wäre unverhältnismäßig. Derartige Straßendeckschichten wären aufgrund der hohen Herstellungs- und Unterhaltskosten (im Hinblick auf die Notwendigkeit der dauerhaften Gewährleistung der Eigenschaften dieses Belages) nicht wirtschaftlich anzuwenden.

Über die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h zur Reduzierung von Lärm- und Feinstaubemissionen kann nicht in der Planfeststellung entschieden werden. Mit dem Lärmschutzkonzept, das aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet, wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sichergestellt. Als Orientierungspunkte für eine Beurteilung nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen und zugemutet werden muss, können die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) genommen werden. Eine Überschreitung dieser Orientierungspunkte würde eine Entscheidung bedingen.

Eine generelle Anordnung von passiven Lärmschutzmaßnahmen „nördlich der 49 dB-Linie“ kann, wie gefordert, in der Planfeststellung nicht erfolgen. Die maßgeblichen Beurteilungspegel sind nach § 3 der 16. BImSchV nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu berechnen. Überschreiten hier die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV nicht, können keine (passiven) Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung wurden durch das Fachsachgebiet Immissionsschutz der Regierung von Niederbayern überprüft und bestätigt.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4 verwiesen.

Gemeindliche Feld- und Waldwege

Eine ordnungsgemäße Anpassung bzw. Wiederherstellung von betroffenen öffentlichen Feld- und Waldwege ist ausweislich der Planunterlagen – in gleicher Weise wie der Bestand – vorgesehen. Weitere Regelungen im Planfeststellungsbeschluss sind nicht veranlasst.

Geh- und Radweg, Brücke im Zuge der DEG 42 über die BAB A 3

Der Vorhabenträger kann vorhabenbedingt im Zuge der Planfeststellung nicht dazu verpflichtet werden, den geforderten Geh- und Radweg beidseits der Brücke RV Nr. 08.2.026 herzustellen, weil derzeit kein unselbständiger Geh- und Radweg entlang der DEG 42 verläuft. Der Landkreis Deggendorf, als Baulastträger der Kreisstraße, hat keine entsprechende Forderung vorgetragen. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme angeboten, dass er einen Geh- und Radweg in der Ausführungsplanung berücksichtigen würde, wenn die Gemeinde Niederalteich – nach Vereinbarung / im Einvernehmen mit

dem Landkreis Deggendorf als Baulastträger der Kreisstraße DEG 42 – die Kosten für Planung, Unterhaltung und Erhaltung übernimmt. Entsprechende Vereinbarungen, auch mit der Autobahn GmbH, müssten getroffen werden. Für den Fall einer Umsetzung wären weitere Entscheidungen durch Planfeststellung entbehrlich, wenn andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen und Rechte Dritter nicht beeinflusst werden oder Vereinbarungen getroffen werden.

Durchlass, RV Nr. 08.3.034

Der Vorhabenträger hat den Durchlass bei Bau-km 7+406 (RV Nr. 08.3.034) hydraulisch untersucht und festgestellt, dass der bestehende Durchlass DN 800 ausreichend bemessen ist. Er sieht deshalb von der geplanten Vergrößerung auf DN 2000 ab. Außerdem hat sich der Vorhabenträger bereit erklärt, den Durchlass DN 800 mit zwei Schiebern auszustatten. Hinsichtlich der Nutzung und Unterhaltung (Schieber) sind Vereinbarungen zu treffen (A 3.7.8).

Entwässerung Oberflächenwasser

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist ausweislich der Planunterlagen vorgesehen. Die Entwässerungsmaßnahmen sind in den Lageplänen der Planunterlage 8 und die wassertechnischen Untersuchungen in der Planunterlage 18 dargestellt. Die Planung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf wasserwirtschaftlich geprüft und es wurde eine gutachterliche Stellungnahme erstellt. Diese ist hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Belange wie z. B. Gewässerkreuzungen, Bauen im Überschwemmungsgebiet, Hochwasserschutzmaßnahmen im Rahmen des Donauausbaus und der wasserrechtlichen Erlaubnisse mit Auflagen unter A 3.3 und A 4 berücksichtigt. Die Notwendigkeit einer weiteren Untersuchung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde aufgrund o. g. Ausführungen und unter Berücksichtigung, dass es sich bei dem Bauvorhaben um einen bestandsorientierten Ausbau handelt und alle Straßenentwässerungseinrichtungen im Ausbaubereich neu erstellt bzw. an die neuen Erfordernisse nach den anerkannten Regeln der Technik angepasst werden, nicht gesehen.

Pendlerparkplatz

Vorhabenbedingt als Folgemaßnahme muss in der Planfeststellung hier nicht über die Errichtung eines Pendlerparkplatzes entschieden werden. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme eine Lösungsmöglichkeit für die Verwirklichung bei Bedarf – außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – aufgezeigt.

PWC-Konsee

Die Ver- und Entsorgung der zukünftigen PWC-Anlage Konsee (Planunterlage 11, RV Nr. 07.2.021) ist laut Stellungnahme des Vorhabenträger über die Stadtwerke Deggendorf geplant. Die Unterhaltung obliegt dem Baulastträger der BAB A 3.

Stadt Osterhofen (Schreiben vom 25.07.2022)

An verschiedenen Stellen in diesem Planfeststellungsbeschluss und im Erläuterungsbericht der Planunterlagen ist begründet, warum ein Verzicht auf das Vorhaben oder eine andere Gestaltung oder Trassenführung nicht vertretbar ist (vgl. auch Ausführungen unter C 3.3, C 3.4.2 und Planunterlage 1). Dies gilt auch für die Bedarfsflächen zur Kompensation. Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG) und nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen und Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Auf agrarstrukturelle Belange und die Belange von Eigentümern und landwirtschaftlichen Betrieben ist bei der Wahl von Kompensationsflächen Rücksicht zu nehmen. Der Vorhabenträger hat deshalb bei der Wahl von Ausgleichsflächen eine Verhältnismäßigkeitsprüfung durchgeführt. Es wurden frühzeitig Gespräche vor allem mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und der WIGES GmbH geführt, mit dem Ziel, möglichst viele Restflächen vom Donauausbau verwenden zu können. Damit konnten überwiegend Flächen, die sich bereits in Eigentum der öffentlichen Hand befinden, verwendet werden und der Flächenbedarf von Privaten minimiert werden. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Gleichzeitig liegen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überwiegend in den bestehenden Schutzgebieten und innerhalb der bevorzugten Gebietskulisse gem. § 9 Abs. 3 BayKompV, die bei der Planung vorrangig berücksichtigt werden soll. Eine Änderung der mit der Naturschutzbehörde abgestimmten Planung ist insoweit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Es wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.5.3 ff. verwiesen.

Markt Winzer (Schreiben vom 15.06.2022)

Der Forderung, dass die Grundstücke Flnrn. 470, 469, 468, 467 und 466, jeweils Gemarkung Winzer, nach Verlegung des Weges Grundstück Flnr. 466/1, Gemarkung Winzer, weiterhin erschlossen sein müssen, wird der Vorhabenträger nachkommen, indem der verlegte Weg wieder durchgehend hergestellt wird. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Von der Gemeinde Stephansposching (Schreiben vom 18.08.2022), vom **Markt Metten** (Schreiben vom 06.07.2022) und von der **Gemeinde Moos** (Schreiben vom 09.08.2022) wurden keine Einwendungen erhoben.

3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

3.4.9.1 Ver- /Entsorgungsunternehmen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 und A 3.2 wird verwiesen.

Stadtwerke Deggendorf GmbH (Schreiben vom 13.07.2022)

Der Verlegung eines 20 kV-Kabels und LWL-Kabels in / an der Donaubrücke steht der Vorhabenträger ablehnend gegenüber, weil die unterschiedlichen Teilmaßnahmen beim Bau zum Teil unter sehr beengten Verhältnissen koordiniert werden müssen und sich eine Bündelung im späteren Betrieb oft als problematisch erweist. Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn können bei Arbeiten an Leitungen nicht ausgeschlossen werden, Unfälle können im Extremfall erhebliche Auswirkungen auf die Leitungen haben und die Folgekosten für den Betreiber der Leitung im Falle von Änderungen an der Autobahn dürfen nicht unberücksichtigt bleiben. Beurteilt wird eine Mitverlegung im Regelfall nach den Richtlinien für das Verlegen und Anbringen von Leitungen an Brücken.

Eine verfestigte Planung wurde von Seiten der Stadtwerke Deggendorf nicht vorgebracht. Eine Entscheidung ist deshalb und auch weil vorhabenbedingt keine vorhandenen Leitungen in/an der Donaubrücke verlegt werden müssen, nicht in der Planfeststellung, sondern außerhalb des Verfahrens durch den Vorhabenträger, zu treffen.

Bayernwerk Netz GmbH (Schreiben vom 28.11.2024)

Gegen die Planungen bestehen seitens der Bayernwerk Netz GmbH als Betreiberin der 110-kV Leitung keine grundsätzlichen Einwendungen.

Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen wird ausweislich der Planunterlagen sowie der Zusagen des Vorhabenträgers zu deren Schutz und zur Absprache der Bauausführung (E-Mail vom 25.11.2024) nicht beeinträchtigt werden.

Zur Einhaltung der Mindestabstände zur elektrischen Sicherheit wurden Auflagen in A.3.2 formuliert (DIN EN 50341 und DIN VDE 0105-100, Vorlage der Kreuzungsunterlagen, innerhalb der Schutzzone gelten Höhenbeschränkungen).

Im vorliegenden Fall hat die Fahrbahnoberkante zum größten, zu berechnenden Durchhang der 110-kV Leitung O 53 einen Sicherheitsabstand von mind. 7,00 m einzuhalten – dies gilt für die gesamte Schutzzone, die bei der Leitung 25 m breit ist. In Bezug auf die Oberkante der Lärmschutzwand (Bauwerk 01.2.002) sind mind. 3,00 m Abstand einzuhalten. Im Übrigen sind bei Bau und Betrieb Gefährdungen der Leitung auszuschließen. Auch die Zugänglichkeit für Reparatur- und Wartungsarbeiten ist zu gewährleisten.

Es ist unwahrscheinlich, dass sich durch die Ausführungsplanung und Bauausführung erheblicher Anpassungsbedarf bei der Leitung ergibt. Da dies jedoch auch nicht auszuschließen ist, wird festgestellt, dass das Straßenbauvorhaben auch dann planfestgestellt werden kann, wenn die Maste der Leitung O53 (Nrn. 34, 35, 36 und / oder 37 je inkl. Spannfelder) einer Anpassung bedürfen würden. Dies betrifft auch den Fall von Mastersatzbauten, selbst wenn diese statisch neu gebaut, gegründet und/oder erhöht werden müssten, solange dies innerhalb der dem Bayernwerk zustehenden Leitungsrechte erfolgt (Recht zum

Haben und Halten von Masten und Leitungen inkl. Schutzstreifen). Weitere Absprachen dazu hat der Vorhabenträger dem Bayernwerk zugesichert. Bis zur Verkehrsfreigabe werden vorsorglich weitere Entscheidungen vorbehalten.

Wasserversorgung Bayerischer Wald (Schreiben vom 27.07.2022)

Mit Auflage A 3.2 ist festgelegt, dass im Zuge der Ausführungsplanung für die betroffenen Wasserleitungen der Wasserversorgung Bayerischer Wald die technischen und finanziellen Auswirkungen durch ein geeignetes (Ingenieur-) Büro zu ermitteln sind, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die Kostentragung regelt sich nach den bestehenden Verträgen bzw. nach Entschädigungsrecht. Hierüber ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

PLEdoc GmbH (Schreiben vom 25.07.2022)

Der Forderung, dass der Trassenverlauf der Anlage (6/31, DN 100) korrigiert werden muss, wird der Vorhabenträger in der Ausführungsplanung berücksichtigen. Außerdem wird er die PLEdoc GmbH im Zuge der Ausführungsplanung beteiligen. Weitere Entscheidungen wurden vorbehalten, soweit keine einvernehmliche Vereinbarung mit dem Vorhabenträger im Rahmen der Detailplanung zum Beispiel hinsichtlich einer ggf. notwendigen Rücknahme der Böschung außerhalb des Schutzstreifens o. g. Anlage zustande kommt. Dies (Beteiligung bei der Ausführungsplanung und Entscheidungsvorbehalt) trifft auch auf weitere ggf. notwendige Änderungen bzw. Anpassungen von bestehenden Leitungen zu (A 6.1). Hinsichtlich Einwirkungen im Schutzbereich bestehender Anlagen im Bereich von landschaftspflegerischen Maßnahmen sind Auflagen unter A 6.1 festgehalten.

3.4.9.2 Fischereiliche Belange

Die Stellungnahme der **Fachberatung für Fischerei** beim Bezirk Niederbayern (Schreiben vom 08.08.2022), dass Fischereiberechtigte von betroffenen Gewässern rechtzeitig vom Baubeginn und Bauende zu unterrichten sind, ist mit Auflage A 3.1.5 berücksichtigt und die Errichtung von Sand- und Schlammfängen ist in Auflage A 3.2 festgehalten. Hinsichtlich der Lagerung von Baumaterial wird auf die Auflagen unter A 3.3 und hinsichtlich der Anwendung von ingenieurbioologischen Sicherungsbauweisen auf A 3.7.4 verwiesen. Die Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer konnten sich am Verfahren beteiligen.

Hinsichtlich der Unterhaltung des Zu- und Ablaufes zum Nebenarm bei Do-km 2281,9 links und von neu angelegten Gräben bzw. Altwasser in Abstimmung mit dem Fischereiberechtigten und dem Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei – z. B. Räumung bei Verlandung, Kontrolle eingebrachter Totholzstrukturen – kann der Vorhabenträger nur insoweit verpflichtet werden, als sie der Funktionserfüllung von landschaftspflegerischen Maßnahmen dient. Im Übrigen ist hinsichtlich der Unterhaltung von Gewässern auf die gesetzlichen Bestimmungen zu verweisen.

Die Forderung, dass vor der Trockenlegung und Überbauung von Gewässerabschnitten und bei der Gefahr von vorhabenbedingtem Fischsterben die betroffenen Gewässerabschnitte abzufischen sind und die Abstimmungspflicht sind in A 3.7.4 festgehalten. Eine Entscheidung über die Forderung, gefangene Schlammpeitzger auf Verlangen für Zwecke der Nachzucht zur Verfügung zu

stellen, kann im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, weil ein vorhabenbedingter Zusammenhang nicht gesehen wird. Auch über das Wiedereinbringen von gewonnenem Kiesmaterial in die Donau muss keine Entscheidung getroffen werden, weil nach Angaben des Vorhabenträgers eine Geschiebeentnahme im Rahmen des Vorhabens nicht vorgesehen ist.

Die Notwendigkeit eines konkret ausgearbeiteten fischökologischen Monitorings wird nicht gesehen, weil es sich bei den vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Fischpopulationen in zu verlegenden und zu überbauenden Gewässern und auch bei den geplanten Ausgleichsmaßnahmen zur Neuanlage von Fischbiotopen um erprobte Maßnahmen mit hoher Erfolgssicherheit handelt. Außerdem wird der Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei über den Beginn und die Beendigung von (fischökologischen) Maßnahmen informiert (A 3.1.6), die Ausführungsplanungen, die fischökologische Maßnahmen betreffen, werden mit der Fachberatung für Fischerei abgestimmt (A 3.7.4) und nach Fertigstellung des Vorhabens ist der Planfeststellungsbehörde eine Bestätigung über die ausreichende fischökologische Funktionsfähigkeit der hergestellten Maßnahmen vorzulegen (A 3.7.4), so dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Kontrolle über die Wirksamkeit fischökologischer Maßnahmen ausreichend gewährleistet ist.

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist ausweislich der Planunterlagen vorgesehen. Soweit keine dezentrale Versickerung möglich ist, ist eine direkte Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer nur über eine Vorreinigung in Entwässerungsanlagen geplant. Die Einleitungsstelle E 1 in einen Graben zwischen dem Schöpfwerk Fischerdorf und Alte Isar erfolgt über das Regenklärbecken 1 mit anschließender Retentionsbodenfilteranlage. Die Einleitungsstelle E 2 erfolgt über das Regenklärbecken 2 in die Donau und die Einleitungsstelle E 3 ist über das Regenklärbecken 3 in die Hengersberger Ohe geplant. Die Anordnung weiterer Auflagen, die über die in diesem Beschluss festgesetzten Auflagen (A 3.3, A 4) hinausgehen, wird nicht für notwendig erachtet.

Der Forderung des **Landesfischereiverbandes Bayern e. V.** (Schreiben vom 28.07.2022) Fischereiberechtigte rechtzeitig zu informieren ist mit Auflage A 3.1 nachgekommen. Die Forderungen hinsichtlich Abstimmung und Beteiligung der Fachberatung für Fischerei und der Fischereiberechtigten beim Abfischen (V 3-2) sind mit Auflagen (A 3.7.4) berücksichtigt.

Die Umsetzung der ökologischen Maßnahmen ist unter Auflage A 3.4.3 festgehalten.

3.4.9.3 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des **Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege** (Schreiben vom 05.08.2022) befinden sich im Bereich des Untersuchungsraumes mehrere Vermutungen für Bodendenkmäler (Inv. Nr. V-2-7143-0028 und Inv. Nr. V-2-7143-0039). Die Vermutungen sind aufgrund der Nähe von bekannten Bodendenkmälern und aufgrund der überragenden Siedlungsgunst an einem der wichtigsten europäischen Verkehrswege angelegt worden.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im

Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG.

Die unter A 3.7.1 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten (A 3.1) kann zum einen die ggf. notwendige Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden (Vereinbarung). Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

Die Kostentragungspflicht des Vorhabenträgers (Veranlasserprinzip) begründet sich nach dem BayDSchG und dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/2022 (StB 13/7145.4/01/1610311 vom 12.04.2022).

Landratsamt Deggendorf, Kreisarchäologie (Schreiben vom 18.05.2022):

Die Meldepflicht nach Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz ist unter Auflage A 3.2 festgehalten.

3.4.9.4 Kreisstraße DEG 46

Bezüglich der Stellungnahme der **Tiefbauverwaltung des Landkreises Deggendorf** (Schreiben vom 15.07.2022) ist mit Auflage A 3.7.6 festgelegt, dass die Gestaltung des Querschnittes des Geh- und Radweges an der Kreisstraße DEG 46 (RV Nr. 02.01.004) im Zuge der Ausführungsplanung mit der Tiefbauverwaltung des Landkreises Deggendorf abzustimmen ist. Damit kann eine für den Landkreis tragfähige und verkehrssichere Lösung gewählt werden. Sollte keine

Einigung erzielt oder zusätzliche (planfeststellungspflichtige) Maßnahmen notwendig werden, sind weitere Entscheidungen vorbehalten. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass der bestehende Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße DEG 46 (RV Nr. 02.1.004) in der Regel eine Breite von 2,5 m habe und künftig auch mit einer Fahrbahnbreite von 2,5 m errichtet werden soll. Der Regelquerschnitt sei in Unterlage 14 / 04 dargestellt. Nur im Bereich bei Bau-km 0-075 habe der Geh- und Radweg eine Breite von 3,0 m. In diesem Bereich müsse der Geh- und Radweg aber (maßnahmenbedingt) nicht mehr geändert werden.

3.4.9.5 Sicherheit, Bundeswehr

Der Forderung des **Bundesamtes für Infrastruktur Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** (Schreiben vom 06.08.2022), dass bei der Planung die RABS einzuhalten sind und bei der Bemessung von Ingenieurbauwerken die erforderliche Lastenklasse zu wählen ist, wurde mit einer Auflage (A 3.2) nachgekommen.

3.4.9.6 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst bzw. ist gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG nicht gesondert erforderlich.

Die Erlaubnis zur Rodung ist zu erteilen, da keine Versagensgründe gemäß Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG vorliegen. Das Bayerische Waldgesetz verlangt zwar grundsätzlich die Erhaltung des Waldes und die staatlichen Behörden haben dies bei allen Planungen zu berücksichtigen. Dennoch ist hier eine Rodungserlaubnis nicht ausgeschlossen. Im Rahmen des naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmenkonzeptes ist mit den Maßnahmen 6-3 E_{FFH} (Anlage von Weichholzauwald) und 6-4 E_{FFH} (Anlage von Hartholzauwald) die Sicherung der Funktionen des Waldes vorgesehen. Der Waldverlust wird durch die Auwaldaufforstung (0,64 ha) wieder ersetzt. Die Kompensationsmaßnahmen sind laut **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Abensberg-Landshut** (Schreiben vom 18.07.2022) bezüglich ihrer Größe und Lage geeignet, die Verluste an Waldfläche und Waldfunktionen auszugleichen.

3.4.9.7 Schifffahrt

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK (Schreiben vom 26.07.2022)

Den Forderungen, dass ein radartechnisches Gutachten zu erstellen ist und an der neuen Brücke ein Montageelement vorzusehen ist, damit der an der bestehenden Autobahnbrücke angebaute Prismenwender wieder angebracht werden kann, wurde mit den Auflagen A 3.7.3.1 und A 3.7.3.2 nachgekommen.

Die rechtzeitige Kontaktaufnahme vor Baubeginn mit dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt durch den Vorhabenträger, um die Bauarbeiten – zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße – im Detail abzustimmen, ist in Auflage A 3.7.3.3 festgehalten.

3.4.9.8 Hafen Deggendorf

Die Stellungnahme des **Zweckverbandes Donau-Hafen** (Schreiben vom 14.07.2022) wurde mit Auflagen unter A 3.7.5 berücksichtigt.

Hier sind u.a. Regelungen zur Nutzung des Hafenbereiches bei temporär vorhabenbedingter notwendiger Einschränkung und zur Nutzbarkeit der bestehenden Umschlagsanlagen festgehalten. Außerdem ist der im Rahmen der Ausführungsplanung für den Bereich Donauhafen Deggendorf erarbeitete Bauablaufplan mit dem Zweckverband Donau-Hafen abzustimmen. Über Fragen des Grunderwerbs ist nicht in der Planfeststellung, sondern im Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Die in der Stellungnahme dargelegten Ausführungen zur Variantenabwägung wurden in C 3.4.2 berücksichtigt.

3.4.9.9 Verkehrsclub Deutschland Kreisgruppe Straubing-Bogen und Bund Naturschutz in Bayern e. V. Kreisgruppe Straubing-Bogen (E-Mail vom 27.06.2022)

Die Einwendungen zu den Planunterlagen vom 15.03.2022 sind unwirksam, weil sie als „einfache“ E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur nach dem Signaturgesetz erhoben wurden. Hierauf wurde bei der öffentlichen Bekanntmachung hingewiesen. Außerdem tragen die elektronisch übermittelten Schriftsätze keine Unterschrift des (vermutlichen) Verfassers. Ungeachtet dessen hat sich der Vorhabenträger mit den Einwendungen befasst und wird auf nachfolgende Ausführungen verwiesen:

Der geforderte Verzicht auf das Bauvorhaben und die Einstellung des Verfahrens ist nicht geboten. Die Notwendigkeit des Vorhabens ist nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten wie Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die Verkehrsträger Fuß-, Rad- und Bahnverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr, Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch nahverkehrsraum- und landkreisübergreifend abgestimmte ÖPNV-Systeme, Taktverdichtungen im Personenverkehr sowie kapazitätssteigernde Maßnahmen im Güterverkehr und Reaktivierung und Ausbau von Gleisanschlüssen, von Verladebahnhöfen und Güterverkehrsstellen geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass „neue“ Straßen zusätzlich Verkehr anziehen. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg). Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen).

Der Ausbau der Bundesautobahn A 3 im plangegegenständlichen Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" eingestuft. Die

Planrechtfertigung ist damit, auch im Hinblick auf Projektalternativen, gesetzlich normiert. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Der geplante Ausbau der BAB A 3 entspricht den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Abschließend bleibt festzuhalten, dass die vom Verkehrsclub Deutschland und vom Bund Naturschutz in Bayern e. V., jeweils Kreisgruppe Straubing-Bogen, angeführten Alternativen nicht dazu geeignet sind, das unter C 3.3 dieses Beschlusses genannte Planungsziel zu erreichen, da sie eben keinerlei Verbesserungen oder bauliche Änderungen an der bestehenden Trasse der Bundesautobahn A 3 beinhalten.

Auch die befürchteten (negativen) Auswirkungen hinsichtlich Klimaschutz, Artenschutz, Biodiversität, Flächenverbrauch sowie Flächenversiegelung und Natur können keine andere Planungsentscheidung bewirken. Erläuterungen hierzu sind an verschiedenen Stellen im Planfeststellungsbeschluss u. a. unter C 3.4.4.3 Klimaschutz, C 3.4.4.4 Bodenschutz, C 3.4.5.1.1 ff. Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie, C 3.4.5.2 ff. Artenschutz, C 3.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange, C 3.4.5.4 ff. Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) und C 2 ff. Umweltverträglichkeitsprüfung. Hierauf wird verwiesen.

3.4.9.10 VCD Bayern e. V.
(Schreiben vom 26.07.2022)

Auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann nicht verzichtet werden, weil der derzeitige und künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden muss. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen. Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch verkehrlenkende Maßnahmen oder geringe baulichen Maßnahmen (Nullvariante) zu erreichen, oder das Bauvorhaben umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen.

Hinsichtlich Klimaschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4.3 verwiesen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich in Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe durch das Bauvorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima ergeben, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden. Ein Widerspruch zum Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 24.03.2021 zu den Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12.12.2019 wird insoweit nicht gesehen. Gerade durch die ohne Übermaß gewählte bestandsorientierte Planung werden Beeinträchtigungen auf die Umweltbelange durch das Bauvorhaben soweit wie möglich reduziert.

Über generelle Fragen der Verkehrspolitik wie Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, unzureichende Bahninfrastruktur oder Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Das Planfeststellungsverfahren ist ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb des Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden oder

darf der Bedarfsplan unbeachtet bleiben. Im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) wurden die Umweltauswirkungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Strategische Umweltprüfung ist ein unselbständiger Teil behördlicher Verfahren zur Aufstellung oder Änderung von Plänen und Programmen (§ 33 UVPG). Auf der Ebene von Einzelvorhaben wie beispielsweise hier im Planfeststellungsverfahren werden Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C 2 ff. verwiesen.

3.4.9.11 IHK Niederbayern
(Schreiben vom 21.07.2022)

Der bestehende Parkplatz Isarmündung muss im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3 zurückgebaut und rekultiviert werden, weil die Fläche zwingend für die südliche Fahrbahn der BAB A 3, für das Regenklärbecken 2 und für den Retentionsraumausgleich benötigt wird. Als Ersatz für den aufgelassenen Parkplatz Isarmündung kann der ausgebaute Parkplatz Griesweiher gesehen werden. Die Parkplätze Griesweiher und Konsee bleiben erhalten und werden als sogenannte PWC-Anlage ausgebaut. Sie erhalten jeweils im Durchfahrtsbereich je 5 zusätzliche LKW-Stellplätze.

3.4.9.12 Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
(Schreiben vom 19.07.2022)

Die Stellungnahme der Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz, dass Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur notwendig sind, um Belastungen (Kapazitätsengpässe, schlechter baulicher Zustand zentraler Straßenverkehrsinfrastruktur) für Handwerksbetriebe zu verringern, wurde an verschiedenen Stellen im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt (C 3.3, C 3.4.2, C 3.4.3).

Entscheidungen hinsichtlich einer zügigen Umsetzung der Verkehrsinfrastruktur, gerade auch im Bereich des Bundesfernstraßenbaus, können nicht in der Planfeststellung getroffen werden.

3.4.9.13 Staatliche Bauamt Passau, Bundes- und Staatsstraßen
(Schreiben vom 10.01.2023)

Das Staatliche Bauamt Passau hat in seiner Stellungnahme verschiedene Baumaßnahmen an Straßen in seiner Zuständigkeit, die zum Teil die bestehende Betriebsstrecke der BAB A 3 betreffen, angekündigt:

Im Bereich von Abschnitt 100 Station 0,000 bis Abschnitt 220 Station 1,830 soll die Fahrbahndecke instandgesetzt werden. Am Knotenpunkt Bundesstraße 533 / Staatsstraße 2126 soll eine Lichtsignalanlage errichtet werden; ebenso am Knotenpunkt nördlicher Verbindungsast A 3 / Staatsstraße 2126. Hier ist auch eine Abbiegespur (St 2126 Richtung nördlicher Verbindungsast A 3) und eine zweispurige Verkehrsführung des nördlichen Verbindungsastes (BAB A 3 in Richtung St 2126) angedacht. Außerdem ist der Umbau des Knotenpunktes Staatsstraße 2125 / Kreisstraße DEG 42 zu einem Kreisverkehrsplatz mit einem Bypass bis zum südlichen Verbindungsarm der BAB A 3 geplant.

Diese Maßnahmen sind unabhängig vom Ausbau der BAB A 3 und auch nicht als zwingend notwendige Folgemaßnahmen des beantragten Bauvorhabens zu se-

hen. Deshalb können und müssen in diesem Planfeststellungsverfahren keine Entscheidungen getroffen werden. Insbesondere die Planungen im Bereich der Knotenpunkte sind von Seiten des Staatlichen Bauamtes Passau außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit der Autobahn GmbH zu vereinbaren. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die vom Staatlichen Bauamt Passau geplanten Maßnahmen bei vorliegendem Baurecht in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Da zeitliche Überschneidungen der Baumaßnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, wurde vorsorglich eine Informationspflicht des Baubeginns unter A 3.1 festgehalten, damit – soweit notwendig – der zeitliche Ablauf aufeinander abgestimmt werden kann.

3.5 Private Einwendungen

3.5.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten:

3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 6,9 ha Fläche aus Privateigentum benötigt (Planunterlage 10).

Die durch die Autobahnbaumaßnahme entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird zum Teil bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen. Bei Ausgleichsmaßnahmen wurden die betrieblichen Auswirkungen (nur dem Interesse am Ausgleich bzw. der Kompensation gegenübergestellt und nicht dem Interesse am gesamten Straßenbau. Der Vorhabenträger hat insoweit nachgewiesen, dass diese Naturschutzmaßnahmen notwendig sind und dargelegt, dass trotz entsprechender Bemühungen um vorrangig heranzuziehende Flächen der öffentlichen Hand oder mangels anderer geeigneter Flächen Privater gerade die Inanspruchnahme dieser Flächen der Betriebe erforderlich und verhältnismäßig ist.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich

evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 € / Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 € / Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 € / Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08).

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus. Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z.B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z.B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird. Die Planfeststellungsbehörde kann daher regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 A 13/08, in juris Rn. 27).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u.U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4 verwiesen.

3.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

3.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn

die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268; BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 a 13/08, in juris Rn. 36).

3.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

3.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.6.3 klargelegt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.5.1.2.5 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden (a. A. de Witt in NVwZ 1995,31). Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im Übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.5.2 Einzelne Einwender

3.5.2.1 Von der **Labbé und Partner Partnerschaftsgesellschaft mbH** vertretene Mandanten (Schreiben vom 25.07.2022)

Allgemeine Einwendungen:

Abwägungsgebot, Trassenvarianten:

Die Anforderungen an das Abwägungsgebot, bei dem alle relevanten öffentlichen und privaten Belange (Immissionsschutz, Bodenschutz, Denkmalschutz, Landwirtschaft, Umweltverträglichkeitsprüfung, Ausbaustandard usw.) verhältnismäßig gegenübergestellt und abgewogen werden, wurden – soweit einer planerischen Abwägung zugänglich – in diesem Beschluss vollumfänglich berücksichtigt.

Hinsichtlich Planrechtfertigung, die im Einwendungsschreiben nicht grundsätzlich in Frage gestellt wurde, wird auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes.

Wie bei der Variantenabwägung unter C 3.4.2 ff. aufgeführt, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten der Plantrasse (im Bereich zwischen Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 5+500 einseitiger Ausbau südlich der bestehenden Fahrbahn und ab Bau-km ca. 5+500 symmetrischer Ausbau) der

Vorzug gegeben. Die Nullvariante wird ausgeschieden, weil mit ihr die unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt würden und damit das Planungsziel nicht erreicht würde. Die Nachteile von großräumigen, funktionsgerechten Varianten mit völlig neuer Linienführung wären die Nachteile nicht vertretbar, denn hierzu müssten Natur und Landschaft in außergewöhnlich starkem Maße beeinträchtigt werden und die Durchschneidungen wären größer. Die Variante 1 (Symmetrie) im Bereich der Donauquerung wurde nicht gewählt, weil der Flächenverlust für die FFH-Lebensraumtypen ähnlich groß ist wie bei der Variante 2 und der Plantrasse, der Flächenverlust des prioritären LRT 91E0* voraussichtlich über der Erheblichkeitsschwelle liegen würde und darüber hinaus erhebliche Mehrkosten (Querverschub) und Verkehrsbehinderungen (Totalsperre in der Zeit des Querverschubs) anfallen würden. Die Variante 2 Nord, bei der die Trasse im Bereich der Donauquerung auf der Nordseite der Donau (asymmetrisch) verbreitert würde, würde im Vergleich zur Plantrasse geringere Eingriffe insbesondere in FFH-Lebensraumtypen verursachen. Erhebliche Eingriffe in FFH-LRT würden allerdings dennoch verursacht. Außerdem würde die Variante 2 zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von mindestens ca. 20-25 Mill. € führen. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Hafen Deggendorf ein Betrieb ist, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird und das Heranrücken der stark befahrenen BAB A 3 an den Hafen Deggendorf zu einem erhöhten Unfallrisiko mit gefährlichen Stoffen bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen kann. Die Variante 2 Nord ist insoweit keine vorzugswürdige Alternative.

Vernünftige Möglichkeiten das Bauvorhaben flächensparender oder umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Die vorliegende Planung minimiert den erforderlichen Grunderwerb insoweit auf ein Mindestmaß. Hierzu wird auch auf die Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

Existenzgefährdung:

Das Straßenbauvorhaben 6-streifiger Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg ist, wie oben bereits erwähnt (C 3.3, C 3.4.2), notwendig und in Form der planfestgestellten Trasse am schonendsten. Die Planrechtfertigung wurde im Einwendungsschreiben auch nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Die Wahl einer anderen Linie wäre unter Abwägung aller Belange trotz der Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe nicht vernünftig. Die vorliegende Planung minimiert den erforderlichen Grunderwerb auf ein Mindestmaß. Für die Verbreiterung der Fahrbahnen, den aktiven Lärmschutz und die Entwässerungsmulden sowie die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen ist aber auch der Erwerb von landwirtschaftlichen Nutzflächen in einem gewissen Umfang nicht zu vermeiden.

Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der vorgetragenen Einwände, bekannt gewordenen Sachverhalte, Untersuchungen und Planunterlagen davon aus, dass der Verlust von landwirtschaftlicher Fläche von den betroffenen existenzfähigen Betrieben aufgefangen oder durch zugesagtes Ersatzland ausgeglichen werden kann. Eine Überschreitung der sogenannten Bagatellgrenze ist bei keinem landwirtschaftlichen Betrieb anzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde bezieht in die Abwägung jedoch auch die Annahme mit ein, dass es im Einzelfall dennoch zu einer Existenzgefährdung kommen könnte. Die für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit sind jedoch so gewichtig, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten Belange, selbst im Falle einzelner (ggf. unterstellter) Existenzge-

fährdungen, durchsetzen. Auf die näheren Ausführungen bei den entsprechenden Einzeleinwendungen und das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme erklärt, dass ihm in einem gewissen Umfang Tauschland zur Verfügung steht und dass er im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen – insbesondere bei ggf. existenzgefährdeten landwirtschaftlichen Betrieben – Ersatzland anbieten wird, um Nachteile für diese Betriebe gering zu halten.

Zur Thematik Existenzgefährdung wird auch auf die Ausführungen unter C 3.5.1.1 verwiesen.

Übernahme von Restflächen:

Zur Forderung, die Unwirtschaftlichkeit der Restflächen bereits im Planfeststellungsverfahren verbindlich festzustellen, sowie den Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, diese Flächen gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen, wird auf C 3.5.1.2.1 verwiesen. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach im Entschädigungsverfahren zu behandeln (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen. Das Entstehen solcher Restflächen wird aber in der Abwägung der einzelnen Belange Grundbetroffener berücksichtigt.

Zufahrten, nachgeordnetes Wegenetz:

Die ordnungsgemäße Anbindung der vom Straßenbau berührten und ggf. von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wird mit Auflage A 3.6.2 sichergestellt. Entscheidungserhebliche Auswirkungen sind diesbezüglich aufgrund des weitgehend bestandsorientiert geplanten Ausbaus nicht zu erwarten. Dies trifft auch auf das bestehende untergeordnete Wegenetz im Bereich des Bauvorhabens zu, weil die Grundstruktur des vorhandenen Wegenetzes erhalten bleibt. Größere Netzumgestaltungen sind nicht geboten. Vom Bauvorhaben betroffene Wege werden – angepasst an die neuen Gegebenheiten – wiederhergestellt. Als Bemessungsgrundlage dienen die RAL 2012 (z. B. bei Kreisstraßen) und die Richtlinien für den ländlichen Wegebau, DWA-A 904 (z. B. bei öffentlichen Feld- und Waldwegen). Bei der Bemessung ist aber auch die vorhandene Situation zu berücksichtigen. Dies stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. Zu einer Verbesserung des bestehenden Wegenetzes kann der Vorhabenträger maßnahmenbedingt nicht verpflichtet werden.

Oberflächenentwässerung, Private Wasserversorgungsanlagen, Drainagen

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist nach den Planunterlagen vorgesehen und wasserwirtschaftlich überprüft worden. Auflagen hierzu sind insbesondere unter A 3.2, A 3.3, A 3.6.1 und A 4 formuliert. Die Oberflächenentwässerung ist so durchzuführen, dass keine erheblichen nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen auf den angrenzenden (landwirtschaftlichen) Grundstücken eintreten. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Hinsichtlich der Sicherung privater Wasserversorgungsanlagen und der Durchführung einer Beweissicherung bezüglich Qualität und Quantität des Wassers wird auf die entsprechende Auflage unter A 6.1.2 verwiesen.

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.6.4).

Der Forderung nach einer Beweislastumkehr bei Vernässungsschäden kann nicht nachgekommen werden. Mögliche Ersatzansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen im Schadensfall und sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Weitere Auflagen z. B. hinsichtlich Entschädigung wegen befürchteter Schäden durch einen ggf. veränderten Grundwasserstand sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Entsprechende konkretere Sachverhalte wurden im Verfahren insbesondere von den Fachbehörden nicht vorgetragen. Im Übrigen wird auf das Entschädigungsverfahren verwiesen.

Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen:

Den Forderungen hinsichtlich der Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen ist mit den Auflagen unter A 3.6.8 ff. nachgekommen. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich bzw. Sache des Entschädigungsverfahrens.

Verkehrslärmschutz:

Zum Verkehrslärmschutz darf auf C 3.4.4.1 ff. sowie die festgestellten Planunterlagen (insbesondere U 17.1 und U 7) und die Ausführungen bei den einzelnen Mandanten verwiesen werden. Soweit „freiwillige Lärmschutzmaßnahmen“ in Form von Geländemodellierungen, Aufschüttungen und dergleichen gefordert werden, kann mangels Rechtsgrundlage keine Anordnung erfolgen.

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt stichprobenweise überprüft. Mit den Ergebnissen bestand Einverständnis. Weitere zusätzliche Überprüfungen werden nicht für erforderlich gehalten.

Wald, Gehölzflächen:

Der Forderung, den Aufriss des Waldmantels zu vermeiden, hilfsweise Unterpflanzungsmaßnahmen anzuordnen und sicherzustellen, dass betroffene Grundeigentümer für entstehende forstliche Schäden angemessen entschädigt werden, muss nicht nachgekommen werden, weil ein Aufriss von Waldmänteln privater Grundeigentümer nicht vorgesehen ist. Der Vorhabenträger hat aber Schutzvorkehrungen zugesagt, falls sich im Zuge der Ausführungsplanung eine entsprechende Situation abzeichnet. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Landschaftspflegerische Begleitplanung:

Zur gesetzlich geforderten naturschutzrechtlichen Bewältigung der Eingriffsfolgen des Bauvorhabens ist auch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen notwendig. Die Lage der jeweiligen Flächen zur Kompensation ergibt sich aus den fachlichen Erfordernissen aufgrund der beeinträchtigten Funktionen (z. B. gleichartige Funktion). Die Flächen für Kompensationsmaßnahmen sind Bestandteil eines landschaftspflegerischen Planungskonzeptes und nicht beliebig situierbar. Die Auswahl der geeigneten Flächen und Maßnahmen erfolgte nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unter Beachtung des Übermaßverbots. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nämlich vorrangig in den bestehenden Schutzgebieten und auf Flächen, die sich bereits in Eigentum der öffentlichen Hand befinden, durchgeführt. Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft sind soweit als möglich auf ein

Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Eine Überarbeitung der Planunterlagen und Neuauslegung ist jedenfalls nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten.

Zu dieser Thematik wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.7 (Landwirtschaft als öffentlicher Belang) und auf die näheren Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

Soweit im Einwendungsschreiben Beeinträchtigungen für landwirtschaftliche Flächen befürchtet werden, weist der Vorhabenträger darauf hin, dass der überwiegende Teil der Kompensationsmaßnahmen in Schutzgebieten liegt und dort zu nicht unwesentlichen Teilen an Flächen des Freistaats Bayern und/oder der Bundesrepublik Deutschland angrenzt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird auch insoweit keine Notwendigkeit für zusätzliche Auflagen in diesem Beschluss (wie z. B. unter A 3.6) zum Schutz landwirtschaftlicher Grundstücke gesehen. Gegebenenfalls verbleibende Beeinträchtigungen müssen hingenommen werden bzw. sind im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu entschädigen.

Ersatzland:

Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn ein Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden (siehe auch C 3.5.1.2.2). Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 dargelegt, dass ihm in einem gewissen Umfang Ersatzland zur Verfügung steht. Er ist bereit im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch Ersatzflächen anzubieten. Hierzu wird auch auf die Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

3.5.2.1.1 **Einwendernummer 201** (Schreiben vom 25.07.2022)

Wegen der Gründe für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg wird auf die vorstehenden Erläuterungen verwiesen (C 3.3 Planrechtfertigung, C 3.4.2 Planungsvarianten). Eine andere Linie, eine geänderte Höhenlage oder sonstige Gestaltung der Straße, die den Grundbedarf und die Auswirkungen der Straße mindern würde, wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten.

Der durch die Baumaßnahme betroffene landwirtschaftliche Betrieb hat eine Gesamtbetriebsfläche von 250 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche (hiervon etwa 100 ha Grünland). Der Betrieb verfügt über etwa 100 ha Eigenflächen, die restliche Betriebsfläche ist gepachtet. Außerdem werden an zwei Standorten Reitbetriebe geführt. Für das Bauvorhaben werden nach den Planunterlagen von den Grundstücken Flnrn. 792, 1348, 1356, 1237, 1232 und 1229, jeweils Gemarkung Fischerdorf, rd. 7.617 m² dauerhaft benötigt und 94 m² vorübergehend beansprucht. Trotz der mit dem Bauvorhaben verbundenen Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb (Grundverlust, angespannte Eigenflächenausstat-

tung, Flächendruck im Planungsraum usw.) kann keine andere Planungsentscheidung, auch unter Berücksichtigung, dass für den Donauausbau bereits Flächen abgegeben werden mussten, bewirkt werden, weil keine zumutbaren Möglichkeiten, den Eingriff und Verlust von Bewirtschaftungsfläche durch eine schonendere Trassierung oder andere Gestaltung der Maßnahme wesentlich zu vermindern, vorliegen.

Der Einwand richtet sich insbesondere gegen die Inanspruchnahme aus den Grundstücken Flnrn. 792 (für die Maßnahmen 5-3 A und 5-4 A) und 1229, 1232 und 1237 (für die Kompensationsmaßnahme 5-1 A_{FFH/CEF} und 5-2 A).

Auf die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen 5-3 A und 5-4 A kann nicht verzichtet werden, weil das Bauvorhaben durch die Verlegung der Trasse nach Süden im westlichen Zu- und Abfahrtsbereich zur Donaubrücke zu einem Verlust an Landröhricht von rund 1,1 ha und zu Beeinträchtigungen dieser Flächen im Umfang von weiteren rund 0,12 ha führt. Die geplanten Maßnahmen dienen dem Ausgleich der Verluste und Beeinträchtigungen von Landröhricht und Großseggenried. Es handelt sich dabei um gesetzlich geschützte Biotope, die durch die Kompensationsmaßnahmen gleichartig und im Verbund mit weiteren Maßnahmen entlang eines Nebengewässers des Saubachs, das verlegt werden muss, erforderlich sind. Die örtliche Situation ist für die Anlage derartiger Biotope besonders geeignet, weil am Grabenrand bereits teilweise eine Röhrichtvegetation vorliegt. Das im Zusammenhang mit der Maßnahme 5-4 A herzustellende Sumpfbüsch stellt einen Ausgleich für dauerhafte Verluste von Feuchtbüsch von insgesamt rd. 0,05 ha sicher und betrifft das Flurstück nur randlich. Auch für die gleichartige Wiederherstellung dieser schutzwürdigen Biotope ist das Grundstück besonderes geeignet.

Auch auf die Maßnahmen 5-1 A_{FFH/CEF} und 5-2 A kann nicht verzichtet werden, weil mit ihnen ein überbautes Grabensystem südlich des Saubaches wiederhergestellt werden muss. Der vorhandene Graben wird durch die Verbreiterung des Straßenkörpers verdrängt und muss zur Aufrechterhaltung der Entwässerungsfunktion, aber auch aufgrund seiner Bedeutung als Lebensraum besonders schutzwürdiger und teilweise stark gefährdeter Tier- und Pflanzenarten, in ähnlicher Lage und Ausprägung wiederhergestellt werden. Die Wiederherstellung der ebenfalls überbauten gewässerbegleitenden Biotope wird durch den parallel verlaufenden Uferrandstreifen gleichartig sichergestellt. Für die geplanten Zielbiotope und zur Wiederherstellung der betroffenen Lebensraumfunktionen eignet sich die örtliche Situation besonders. Die Maßnahme bedingt – wie bei der bestehenden Ausgangssituation – einen linearen Verlauf in unmittelbarer Nähe zum Ort des Eingriffs, auch um die erforderliche Entwässerungsfunktion zu gewährleisten. Ein Ausweichen auf andere Flächen, die sich zum Beispiel im öffentlichen Eigentum befinden, ist nicht möglich.

Da dem Vorhabenträger in einem gewissen Umfang Tauschland zur Verfügung steht, hat er in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 zugesagt, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen Ersatzflächen anzubieten (A 6.1), um die Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Betrieb gering zu halten. Auch deshalb ist im Planfeststellungsverfahren nicht über die Forderung, dass Ersatzland anzubieten sei, zu entscheiden. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.5.1.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung, dass betriebliche Nachteile zu entschädigen seien, ist keine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren zu treffen, sondern im Entschädigungsverfahren.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen unter C 3.5.2.1 verwiesen.

3.5.2.1.2 Einwendernummer 202
(Schreiben vom 27.07.2022)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Bauvorhabens, um die vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme zu vermeiden, werden nicht gesehen. Für das Bauvorhaben werden von den Grundstücken Flnrn. 883, 883/1, 887 und 888 (Eigentum), jeweils Gemarkung Niederalteich, voraussichtlich 629 m² und von den Grundstücken Flnrn. 880 und 881 (Pacht), jeweils Gemarkung Niederalteich, voraussichtlich 686 m² vorübergehend benötigt. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme zugesagt, zu versuchen, im Rahmen der Ausführungsplanung die notwendige vorübergehende Inanspruchnahme zu minimieren (A 6.1).

Für den Bereich Niederalteich ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6 m über der Gradiente vorgesehen und ein lärmindernder Belag wird eingesetzt (A 3.5.1). Im Vergleich ergeben sich damit nach der schalltechnischen Untersuchung für die Gebäude N201 und N202 für den Prognose-Planfall niedrigere Beurteilungspegel (bis ca. 5 dB(A)) als für den Prognose-Nullfall.

Zu weiteren Verkehrslärmschutzmaßnahmen, zum Beispiel die Lärmschutzanlage bis zur Kreisstraße DEG 42 zu verlängern, kann der Vorhabenträger aufgrund fehlender Rechtsgrundlage nicht verpflichtet werden. Die errechneten Beurteilungspegel liegen nämlich im Prognose-Planfall laut Planunterlage 17.1.2, Berechnungspunkt N201 bei 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht und beim Berechnungspunkt N202 im Maximum bei 54 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Außenbereich) der 16. BImSchV werden nicht überschritten.

Der Forderung, dass das Bauwerk 152 (RV Nr. 09.2.028) mit größeren Abmessungen (LH größer als 4,5 m, LW größer als 5 m) zu gestalten sei, kann im Planfeststellungsverfahren nicht nachgekommen werden, weil mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 keine maßnahmenbedingt notwendige Folgemaßnahme ausgelöst wird. Außerdem führt der Vorhabenträger an, dass direkt neben dem öffentlichen Feld- und Waldweg der Mühlbach verläuft, so dass eine größere Höhe nur erreicht werden könnte, wenn die BAB A 3 auf einem sehr langen Abschnitt angehoben würde. Dies wäre – auch aus Gründen des Lärmschutzes – nicht vertretbar.

Auch zu einem bituminös bzw. mit Beton befestigten Ausbau des öFW (RV Nr. 09.1.015) kann der Vorhabenträger maßnahmenbedingt im Planfeststellungsbeschluss nicht verpflichtet werden. Der geänderte öffentliche Feld- und Waldweg wird angepasst an den Bestand wiederhergestellt. Weitergehende Maßnahmen liegen in der Verantwortung des zuständigen Baulastträgers und können dort angeregt werden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen unter C 3.5.2.1 verwiesen.

3.5.2.2 Von der **Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH** vertretene Mandanten

3.5.2.2.1 **Einwendernummer 301** (Schreiben vom 25.07.2022)

Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg ist notwendig (C 3.3) und in der Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (C 3.4.2).

Der von dem Bauvorhaben, im Nebenerwerb geführte landwirtschaftliche Betrieb ist mit den Grundstücken Flnrn. 130, 115 und 109 (Eigentum), jeweils Gemarkung Seebach, sowie mit den Grundstücken Flnrn. 113, Gemarkung Seebach, und 131, Gemarkung Niederalteich, (Pachtflächen) betroffen. Für das Bauvorhaben werden aus o. g. Grundstücken insgesamt 6.144 m² aus Eigentumsflächen dauerhaft und 1.261 m² vorübergehend benötigt. Bei den Pachtflächen beläuft sich die dauernde Grundinanspruchnahme auf 1.006 m², die vorübergehende auf 416 m². Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Bauvorhabens, um die Grundstücksinanspruchnahme zu vermeiden, werden nicht gesehen.

Der Einwand richtet sich insbesondere gegen die Grundinanspruchnahme zur Herstellung einer Lärmschutzanlage. Da bei der geplanten Bauausführung als Lärmschutzwall deutlich größere Flächenanteile aus o. g. Grundstücken in Anspruch genommen würden, wird eine Lärmschutzanlage in Form einer Lärmschutzwand gefordert.

Die grundsätzliche Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist gegeben, da aufgrund einer wesentlichen Änderung Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und insoweit Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte nach § 41 BImSchG bestehen (siehe auch C 3.4.4 ff.). Die Notwendigkeit wurde im Einwendungsschreiben auch nicht in Frage gestellt. Hinsichtlich der Frage, ob die Lärmschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles durchzuführen ist, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 vergleichende Berechnungen hinsichtlich des Lärmschutzwalles (RV Nr. 06.2.020) im Bereich der Grundstücke Flnrn. 115, 109 und 113 durchgeführt. Bei einer Länge von 310 m und einer Höhe von 6 m ergeben sich für einen Lärmschutzwall bei einem Pauschalansatz von 250 €/m² Wall Kosten (Bau incl. Grunderwerb) in Höhe von 465.000 €. Für eine Lärmschutzwand liegen diese Kosten (bei einem Pauschalansatz von 700 €/m² Wand) bei 1.303.000 €. Im Ergebnis sieht er keine Möglichkeit die Planung zu ändern, da eine Lärmschutzwand, auch wenn sie etwa 8.000 m² weniger Fläche beanspruchen würde, um den Faktor 2,8 teurer wäre. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Unterhalts- und Erhaltungskosten für einen Lärmschutzwall günstiger ausfallen. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation. Eine zwingende Notwendigkeit, den Vorhabenträger zur Herstellung einer Lärmschutzwand zu verpflichten, wird nicht gesehen. Die vom Vorhabenträger angesetzten Preise entsprechen bisherigen Erfahrungswerten. Eine wirtschaftliche Verteuerung ist im Hinblick auf die Möglichkeit der weiteren Verringerung der Flächeninanspruchnahme grundsätzlich überlegenswert. Hier wären jedoch zu einer Lärmschutzwand auch entsprechende Betriebswege zu bauen. Die Flächeninanspruchnahme wäre daher nur reduziert. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann die Anordnung einer teureren, mindestens gleich wirksamen Maßnahme regelmäßig auch bei Vorliegen der Chance auf Flächenreduktion nur erfolgen, wenn sich die Maßnahme um nicht mehr als das Doppelte verteuert. Für jede Weiterung wären zusätzliche, sehr gewichtige Gründe zur Rechtfertigung zu fordern. Diese sind hier nicht ersichtlich. Dies und

die Verteuerung um das 2,8-fache lassen hier die Planung des Walls vorzugswürdig erscheinen.

Um die Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb gering zu halten, ist der Vorhabenträger bereit, obwohl kein Anspruch auf Ersatzland besteht, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen Ersatzflächen anzubieten. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

3.5.2.2.2 **Einwendernummer 302** (Schreiben vom 25.07.2022)

Auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann nicht verzichtet werden, weil der derzeitige und künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden muss. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen. Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch verkehrlenkende Maßnahmen oder geringe bauliche Maßnahmen (Nullvariante) zu erreichen, oder das Bauvorhaben flächensparender oder umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Hinsichtlich Variantenabwägung wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen.

Der landwirtschaftliche Betrieb umfasst nach eigenen Angaben ca. 40 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche. Der Pachtanteil beträgt ca. 50 %. 2021/2022 wurde der Milchviehstall auf einen Maststall für Bullen- und Färsenmast mit ca. 100 Mastplätzen umgebaut. Für das Bauvorhaben werden von den Grundstücken Flnrn. 146 und 139 (Eigenflächen), jeweils Gemarkung Seebach, 11.176 m² (9.023 m² + 2.153 m²) und von den Grundstücken Flnrn. 143, 138, 135 und 136 (Pachtflächen), jeweils Gemarkung Seebach, werden 6.653 m² (3.854 m² + 1.380 m² + 965 m² + 454 m²) dauerhaft benötigt. Die vorübergehende Grundinanspruchnahme beläuft sich auf 1.284 m². Insgesamt entsteht für den landwirtschaftlichen Betrieb ein (dauerhafter) Flächenverlust aus Eigentums- und Pachtflächen von 17.829 m². Dies entspricht etwa 4,46 % der bewirtschafteten landwirtschaftlichen Nutzfläche. Bei einem Flächenverlust in dieser Größenordnung kann eine Existenzgefährdung für einen landwirtschaftlichen Betrieb nach der Rechtsprechung regelmäßig ausgeschlossen werden. Eine Ausnahmesituation, die eine besondere Prüfung erforderlich machen könnte, ist nicht ersichtlich. Trotz des Verlustes an Betriebsfläche gehen hier die Interessen der Allgemeinheit an einem bedarfsgerechten Ausbau der Straße vor. Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland in der Planfeststellung scheidet aus den unter C 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Um die Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb gering zu halten, ist der Vorhabenträger aber bereit, obwohl kein Anspruch auf Ersatzland besteht, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen Ersatzflächen anzubieten. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Da der nördliche Fahrbahnrand der BAB A 3 im Bereich Halbmeile maßnahmenbedingt nicht geändert wird, ändern sich auch die nach dem Bundesfernstraßengesetz vorgegebenen Abstände von baulichen Anlagen in Richtung Norden nicht (Anbauverbotszone und Anbaubeschränkungszone). Die geplante Wall-/Wandkombination liegt weitgehend in der Anbauverbotszone der Bundesautobahn A 3. Anbauverbotszone bedeutet, dass längs von Bundesfernstraßen kei-

ne Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet werden dürfen (§ 9 Abs.1 Satz 1 FStrG). Entscheidungserhebliche Einschränkungen der baulichen Entwicklung gegenüber der bestehenden Situation sind deshalb nicht gegeben. Eine andere Planungsentscheidung ist insoweit nicht geboten. Auch die befürchteten Probleme (Vandalismus oder Beschwerden) wegen der Verlegung des öFW (RV Nr. 05.1.011) näher zur bestehenden Siloanlage begründet keine andere Planungsentscheidung.

Der Einwand richtet sich insbesondere gegen die Grundinanspruchnahme zur Herstellung der Lärmschutzanlage (RV Nr. 05.2.018) in Form eines Lärmschutzwalles (6 m hoch) mit aufgesetzter Lärmschutzwand (3 m hoch). Da bei der geplanten Bauausführung als Wall-/Wandkombination deutlich größere Flächenanteile aus o. g. Grundstücken in Anspruch genommen würden, wird eine Lärmschutzanlage in Form einer Lärmschutzwand gefordert.

Die grundsätzliche Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist gegeben, da aufgrund einer wesentlichen Änderung Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und insoweit Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte nach § 41 BImSchG bestehen (siehe auch C 3.4.4 ff.). Die Notwendigkeit wurde im Einwendungsschreiben auch nicht in Frage gestellt. Hinsichtlich der Frage, ob die Lärmschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles mit aufgesetzter Lärmschutzwand durchzuführen ist, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 vergleichende Berechnungen hinsichtlich der Lärmschutzanlage (RV Nr. 05.2.018) durchgeführt. Bei einer Länge von 1.289 m ergeben sich für den geplanten 6 m hohen Lärmschutzwand bei einem Pauschalansatz von 250 €/m² Wall Kosten in Höhe von 1.934.000 € (Bau incl. Grunderwerb). Die Kosten für die 3 m hohe aufgesetzte Lärmschutzwand sind mit 2.707.000 € anzusetzen (1.289 m x 3,0 m x 700 €/m²). In Summe ergeben sich Kosten für die geplante Lärmschutzanlage von 4.641.000 €. Für die geforderte Lärmschutzwand liegen die Kosten (bei einem Pauschalansatz von 700 €/m² Wand) bei 8.121.000 €. Im Ergebnis sieht der Vorhabenträger keine Möglichkeit die Planung zu ändern, da eine Lärmschutzwand, auch wenn sie insgesamt etwa 18.000 m² weniger Fläche beanspruchen würde, um den Faktor 1,75 teurer wäre. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Unterhalts- und Erhaltungskosten für eine Wall-/Wandkombination günstiger ausfallen. Von einer reinen (9 m hohen) Walllösung, die mit berechneten Kosten von 4.060.000 € noch günstiger wäre, sieht der Vorhabenträger ab, weil mit ihr 12.000 m² mehr Fläche (insgesamt 40.000 m²) in Anspruch genommen werden müsste. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation. Auch unter Berücksichtigung der befürchteten Einschränkung der Betriebserweiterung und der befürchteten Existenzgefährdung ist keine andere Entscheidung geboten. Eine zwingende Notwendigkeit, den Vorhabenträger zur Herstellung einer Lärmschutzwand zu verpflichten, wird nicht gesehen. Die vom Vorhabenträger angesetzten Preise entsprechen bisherigen Erfahrungswerten. Eine wirtschaftliche Verteuerung ist im Hinblick auf die Möglichkeit der weiteren Verringerung der Flächeninanspruchnahme grundsätzlich überlegenswert. Hier wären jedoch zu einer Lärmschutzwand auch entsprechende Betriebswege zu bauen. Die Flächeninanspruchnahme wäre daher nur reduziert. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann die Anordnung einer teureren, mindestens gleich wirksamen Maßnahme regelmäßig auch bei Vorliegen der Chance auf Flächenreduktion nur erfolgen, wenn sich die Maßnahme um nicht mehr als das Doppelte verteuert. Für jede Weiterung wären zusätzliche, sehr gewichtige Gründe zur Rechtfertigung zu fordern. Diese sind hier nicht ersichtlich. Dies und die Verteuerung um das 2,8-fache lassen hier die Planung des Walls vorzugswürdig erscheinen.

3.5.2.3 **Einwendernummer 1000 – Bürgerinitiative Heimat Hengersberg**

(Schreiben vom 21.07.2022)

Das Bauvorhaben ist notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Es ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft. Der geplante Ausbau der BAB A 3 entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen.

Bei den dargestellten alternativen Verkehrskonzepten, die laut Einwendungsschreiben berücksichtigt werden sollen, wie Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die Schiene und Erhöhung der Anteile des öffentlichen Personennahverkehrs geht es vorrangig um Verkehrspolitik. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg). Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten. Die Vollständigkeit der Alternativenprüfung ist insoweit von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage zu stellen.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen). Eine andere Verkehrsprognose z. B. wegen der geforderten Verlagerung von Verkehr auf die Schiene kann und muss auch deshalb dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht zugrunde gelegt werden. Wie in Unterlage 1 Seite 8 beschrieben, werden die derzeit mangelnde Qualität des Verkehrsablaufes und die hierdurch entstehenden Defizite der Verkehrssicherheit durch den sechsstreifigen Ausbau behoben, so dass selbst, wenn von einer geringeren Verkehrssteigerung bis zum Jahr 2035 aufgrund einer allgemeinen Reduzierung des Individualverkehrs ausgegangen werden könnte, der beantragte Ausbaubedarf gegeben wäre.

Umweltprüfungen umfassen die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans oder Programms auf die Schutzgüter. Sie dienen einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze und werden nach einheitlichen Grundsätzen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Nach diesen Grundsätzen hat der Vorhabenträger die erheblich betroffenen Schutzgüter einschließlich Wechselwirkungen im UVP-Bericht (Anlage 1 der Planunterlage 1) methodisch nachvollziehbar und vollständig beschrieben und wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung in diesem Beschluss durchgeführt. Auf die Ausführungen unter C 2 ff. wird verwiesen. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung zeigt, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens nach Maßgabe der Fachgesetze zulässig und ausgleichbar bzw. kompensierbar sind und dem notwendigen Vorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Zu den Einwendungen hinsichtlich Klimaschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4.3 verwiesen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich in Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe durch das Bauvorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima ergeben, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Ver-

wirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden.

3.5.2.4 **Einwendernummer 7000**
(Schreiben vom 02.06.2022)

Auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann nicht verzichtet werden, weil der derzeitige und künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden muss. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen. Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch verkehrlenkende Maßnahmen oder geringe baulichen Maßnahmen (Nullvariante) zu erreichen, oder das Bauvorhaben umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen.

Soweit die Notwendigkeit mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um generelle Fragen der Verkehrspolitik. Alternative Verkehrskonzepte einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und ein verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sollte nach Auffassung der Einwenderin anstelle des Bauvorhabens gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen jedoch den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrs- oder Haushaltspolitik geführt werden oder der Bedarfsplan unbeachtet bleiben. Verkehrspolitische und haushaltspolitische Entscheidungen obliegen nicht der Planfeststellungsbehörde, sondern den jeweils zuständigen politischen Gremien.

Soweit die Idee und Praxis der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als veraltet und unter den Aspekten des Natur- und Artenschutzes als reine Augenwischerei gesehen wird, ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger geltende Gesetze beachten muss. Die aufgrund des notwendigen Bauvorhabens verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Der Kompensationsbedarf wurde gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 7. August 2013 unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau ermittelt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe können vollständig kompensiert werden.

Hinsichtlich Klimaschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4.3 verwiesen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich in Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe durch das Bauvorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima ergeben, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden.

Der Hochwasserschutz wurde im Rahmen der Planung berücksichtigt. Anhand von hydraulischen Untersuchungen war nachzuweisen, dass der Ausbau der BAB A 3 zu keinen signifikanten Wasserspiegelanhebungen bei Hochwasser führt.

Unvermeidbare Flächeninanspruchnahmen im Überschwemmungsgebiet der Donau werden durch Retentionsraumausgleich im Deichvorland kompensiert.

Im Hinblick auf weitere befürchtete (negative) Auswirkungen wie z. B. Artensterben, Flächenverbrauch, Bodenversiegelung und Lebensraumverlust wird auf Erläuterungen an verschiedenen Stellen im Planfeststellungsbeschluss u. a. unter C 3.4.4.4 Bodenschutz, C 3.4.5.1.1 ff. Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie, C 3.4.5.2 ff. Artenschutz, C 3.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange, C 3.4.5.4 ff. Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung und C 2 ff. Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen.

3.5.2.5 **Einwendernummer 7001** (Schreiben vom 27.06.2022)

Der geforderte Verzicht auf das Bauvorhaben und die Ablehnung der Baumaßnahme ist nicht geboten. Die Notwendigkeit des Vorhabens ist nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Das Bauvorhaben ist notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auch auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen. Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist für den Bereich nördlich von Hengersberg Lärmschutzwände mit fünf bis sechs Metern über der Gradiente (RV Nr. 09.2.029, RV Nr. 10.2.033, RV Nr. 10.2.034, RV Nr. 10.2.035) vorgesehen. Außerdem wird ein lärmindernder Belag eingesetzt (A 3.5.1). Weitere Möglichkeiten, das Bauvorhaben wegen der befürchteten Lärmbeeinträchtigungen schonender zu gestalten, werden nicht gesehen. Eine noch höhere Lärmschutzwand könnte nur schwer in die Landschaft eingepasst werden und die Kosten wären unverhältnismäßig. Deshalb sind im Falle von Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV – soweit erforderlich – passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Sofern sich schädliche Lärmeinwirkungen durch Verkehrsanlagen nicht bereits durch das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG vermeiden lassen, greift § 41 BImSchG, wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die errechneten Beurteilungspegel für die Gebäude H 016 und H 017 (Unterlage 17.1.2) jeweils bei 58 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Maximalwert) liegen. Die Grenzwerte liegen bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, d. h., dass der Nachtwert um 5 dB(A) überschritten wird. Insoweit besteht grundsätzlich Anspruch auf die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Vorhabenträger muss sich vor Baubeginn mit dem Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen (A 3.5.2). Für das Gebäude in der Passauer Straße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) unter Heranziehung des Punktes H 027 (Planunterlage 17.1.2) nicht überschritten, so dass aufgrund mangelnder Rechtsgrundlage keine (passiven) Verkehrslärmschutzmaßnahmen angeordnet werden können.

Zum Schutz vor Baulärm wird auf die Auflage unter A 3.5.3 verwiesen.

Soweit eine drastische Entwertung der Grundstücke wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffemissionen vorgetragen wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig: Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG. Die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen sind unter A 3.5.2 angeordnet. Ansonsten werden keine maßgeblichen Grenzwerte des übrigen Immissionsschutzrechtes überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris RN. 14). Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert, dargelegt. Ein Wertverlust, der so massiv wäre, dass die Realisierung des Vorhabens in Frage zu stellen wäre, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich. Festzuhalten ist, dass sich nach der schalltechnischen Untersuchung für die Gebäude H 016 und H 017 für den Prognose Planfall niedrigere Beurteilungspegel (etwa 7 dB(A)) als für den Prognose Nullfall ergeben.

Wegen der befürchteten Luftverunreinigung ist anzuführen, dass die Abschätzungen der Luftschadstoffimmissionen zu dem Ergebnis führen, dass durch das Bauvorhaben Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte der 39. BImSchV unzulässig überschreiten, nicht zu erwarten sind. Vielmehr werden die Grenzwerte deutlich unterschritten. Der Untersuchung liegt das Prognosejahr 2035 zugrunde. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs im untersuchten Bereich der BAB A 3 nicht anzunehmen. Gegenüber dem Nullfall sind zum Teil für verschiedene Schadstoffkomponenten geringe Verschlechterungen festzustellen. Bei vielen Schadstoffkomponenten wird aber auch eine geringe Verbesserung erreicht.

Zur Thematik Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4 ff. verwiesen.

3.5.2.6 **Einwendernummer 7002** (Schreiben vom 07.07.2022)

Auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann nicht verzichtet werden, weil der derzeitige und künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden muss. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen. Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch ver-

kehrslenkende Maßnahmen oder geringe baulichen Maßnahmen (Nullvariante) zu erreichen, oder das Bauvorhaben flächensparender oder umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Hinsichtlich Variantenabwägung wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen.

Für das Bauvorhaben werden vom Grundstück Flnr. 473, Gemarkung Winzer, rund 315 m² zur Herstellung naturschutzrechtlicher Ersatzmaßnahmen für in Anspruch genommenen Auwald benötigt. Die Kompensationsmaßnahme ist nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Natura 2000-Gebiet „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ (auch) zur Schadensbegrenzung innerhalb des FFH-Gebiets erforderlich. Für die Schaffung von Auwald im Überschwemmungsgebiet der Donau und der Ohe stehen nur wenige Flächen zur Verfügung, da aus wasserwirtschaftlicher Sicht eine Behinderung des Hochwasserabflusses unbedingt zu vermeiden ist. Die Lage der Kompensationsmaßnahme im Nahbereich der Winzerer Letten ist insoweit besonders geeignet. Die Fläche enthält bereits naturnahe Strukturen, die in die Planung integriert werden und ist als linearer Streifen geplant, so dass auch Nachbargrundstücke betroffen sind. Sie liegt im ausgewiesenen Naturschutzgebiet „Donaualtwasser Winzerer Letten“ und im FFH- bzw. Vogelschutzgebiet Donauauen. Sie entspricht deshalb der bevorzugten Gebietskulisse für Kompensationsmaßnahmen nach § 9 Abs. 3 BayKompV. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für die Umsetzung des Bauvorhabens auf die Grundinanspruchnahme – auch wenn gewisse Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung befürchtet werden – nicht verzichtet werden kann.

Nachteile für umliegende Grundstücke wird der Vorhabenträger begegnen, indem er bei der Pflanzung von Bäumen die Grenzabstände nach Ziffer 2.5 der Richtlinien zur Erstaufforstung und zur Anlage von Kurzumtriebsplantagen festlegt. Außerdem wird er, obwohl kein Anspruch auf Ersatzland besteht (C 3.5.1.2.2), im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen Ersatzflächen anbieten. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten. Über Entschädigungsfragen z. B. wegen Bewirtschaftungerschwernissen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Gemäß der Auflage A 3.4.6 ist der Vorhabenträger verpflichtet, die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Kompensationsmaßnahmen für die Dauer der Eingriffswirkung zu pflegen und zu unterhalten. Dies ist auch im Maßnahmenblatt der Planunterlage 9.3 für die Anlage von Weichholzauwald (Maßnahmennummer 12 E_{FFH}) festgehalten. Wegen der befürchteten Vernachlässigung von Pflege und Unterhaltung muss im Planfeststellungsbeschluss keine weitere Entscheidung getroffen werden. Sollten im Zuge der regelmäßigen Kontrolle dennoch Rückstände oder unerwünschte Entwicklungen eintreten, so ist der Vorhabenträger zu informieren und mit ihm in Kontakt zu treten.

3.5.2.7 **Einwendernummer 7003** (Schreiben vom 08.07.2022)

Wegen der Gründe für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg und der gewählten Ausbauvariante wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2). Für den Bereich Burgstall ist ein Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand mit einer Gesamthöhe von 9 m über der Gradiente vorgesehen und die Lücke im aktiven Lärmschutz zwischen Bau-km 3+769 und Bau-km 4+251 wird der Vorhabenträger mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über der Gradiente schließen (A 6.1). Außerdem wird ein lärmindernder Belag ein-

gesetzt (A 3.5.1). Im Vergleich ergeben sich damit nach der schalltechnischen Untersuchung für das Gebäude B066 für den Prognose Planfall niedrigere Beurteilungspegel (bis ca. 9 dB(A)) als für den Prognose Nullfall.

Zu weiteren Verkehrslärmschutzmaßnahmen, zum Beispiel die Lücke zwischen dem Parkplatz Konsee und Bau-km 5+640 zu schließen, kann der Vorhabenträger aufgrund fehlender Rechtsgrundlage nicht verpflichtet werden. Die errechneten Beurteilungspegel liegen nämlich im Prognose Planfall laut Planunterlage 17.1.2, Berechnungspunkt B 066, im Maximum bei 54 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht und überschreiten die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Außenbereich) der 16. BImSchV nicht.

Hinsichtlich Verkehrslärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4.1 ff. verwiesen.

3.5.2.8 **Einwendernummer 7004** (Schreiben vom 15.07.2022)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen. Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist für den Bereich Hengersberg nördlich der BAB A 3 eine Lärmschutzwand mit sechs Metern über der Gradienten (RV Nr. 10.2.035) vorgesehen. Außerdem wird ein lärmindernder Belag eingesetzt (A 3.5.1). Damit ergeben sich laut schalltechnischer Untersuchung unter Heranziehung des Berechnungspunktes H 096 für den Prognose Planfall um bis zu 6 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als für den Prognose Nullfall. Weitere Möglichkeiten, das Bauvorhaben wegen der befürchteten Lärmbeeinträchtigungen schonender zu gestalten, werden nicht gesehen. Eine noch höhere Lärmschutzwand könnte nur schwer in die Landschaft eingepasst werden und die Kosten wären unverhältnismäßig. Deshalb sind im Falle von Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Sofern sich schädliche Lärmeinwirkungen durch Verkehrsanlagen nicht bereits durch das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG vermeiden lassen, greift § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV (DIN 18005 Schallschutz im Städtebau ist hier nicht maßgebend), wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass unter Heranziehung des Berechnungspunktes H 096 (Planunterlage 17.1.2) die errechneten Beurteilungspegel bei 55 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht (Maximalwert, Prognose Planfall) liegen. Die Grenzwerte liegen bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht (allgemeines Wohngebiet). Da der Nachtwert um 2 dB(A) überschritten wird, besteht grundsätzlich Anspruch auf die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Vorhabenträger muss sich vor Baubeginn mit dem Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen (A 3.5.2).

Soweit ein Wertverlust an Immobilien vorgetragen wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig: Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherücken einer

Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG. Die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen sind unter A 3.5.2 angeordnet. Ansonsten werden keine maßgeblichen Grenzwerte des übrigen Immissionsschutzrechtes überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris RN. 14). Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert, dargelegt. Ein Wertverlust, der so massiv wäre, dass die Realisierung des Vorhabens in Frage zu stellen wäre, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich. Festzuhalten ist, dass sich laut schalltechnischer Untersuchung für den Prognose Planfall niedrigere Beurteilungspegel (bis etwa 6 dB(A)) als für den Prognose Nullfall ergeben.

Zur Thematik Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4 ff. verwiesen.

Über generelle Fragen der Verkehrspolitik, der Haushaltspolitik und des Gesetzgebungsverfahrens ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Derartige Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb des Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik, Haushaltspolitik etc. geführt werden.

3.5.2.9 **Einwendernummer 7005** (Schreiben vom 15.07.2022)

Auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg kann nicht verzichtet werden, weil der derzeitige und künftig zu erwartende Verkehr sicher und reibungslos bewältigt werden muss. Das Bauvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft und entspricht damit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Weitere Erläuterungen zur Planrechtfertigung sind unter C 3.3 aufgeführt. Hierauf wird verwiesen. Vernünftige Möglichkeiten, die Planungsziele durch verkehrlenkende Maßnahmen oder geringe baulichen Maßnahmen (Nullvariante) zu erreichen, oder das Bauvorhaben umweltschonender zu gestalten, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Als Alternative kommen nur Vorhabenvarianten in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele verwirklichen lassen. Mit „nur Lärmschutzmaßnahmen an der bestehenden Autobahn“ würde das Planungsziel nicht erreicht. Hinsichtlich Planungsvarianten wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen.

Verkehrspolitische Fragen wie z. B. *„Es muss ein Umdenken möglich sein, nämlich dass Lärmschutzmaßnahmen auch in bestehende Straßennetze instal-*

liert werden. Ein Gesetz oder Richtlinien die vorgeben, dass immer neu gebaut werden muss, um etwas zu verbessern ist sinnfremd und nicht mehr zeitgemäß.“ und „... die Gelder könnten in den Schienenverkehr investiert werden“ sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Derartige Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens ist die Gesetzesbindung der Verwaltung zu beachten.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist für den Bereich Hengersberg nördlich der BAB A 3 eine Lärmschutzwand mit sechs Metern über der Gradientenlinie (RV Nr. 10.2.035) vorgesehen. Außerdem wird ein lärmindernder Belag eingesetzt (A 3.5.1). Weitere Möglichkeiten, das Bauvorhaben wegen der befürchteten Lärmbeeinträchtigungen schonender zu gestalten, werden nicht gesehen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass sich nach der schalltechnischen Untersuchung für das Gebäude H 369 für den Prognose Planfall niedrigere Beurteilungspegel (bis ca. 6 dB(A)) als für den Prognose Nullfall ergeben. Die berechneten Beurteilungspegel liegen im Prognose Planfall laut Planunterlage 17.1.2, Berechnungspunkt H 369, im Maximum bei 57 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Sie überschreiten die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Mischgebiet) der 16. BImSchV nicht. Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zu weiteren Verkehrslärmschutzmaßnahmen besteht deshalb – aufgrund fehlender Rechtsgrundlage – nicht.

Hinsichtlich Umleitungsverkehr ist im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) festgehalten, dass temporäre Umleitungen nur für die kreuzenden Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen oder für die öffentlichen Feld- und Waldwege vorgesehen sind. Außerdem hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme erklärt, dass Fernverkehr während der Bauphase nicht auf das nachgeordnete Wegenetz umgeleitet werden soll. Entscheidungserhebliche Beeinträchtigungen sind deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Zur Thematik Verkehrslärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4.1 ff. verwiesen.

3.5.2.10 **Einwendernummer 7006**
(Schreiben vom 15.06.2022)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen. Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist für den Bereich Deggenau ein Lärmschutzwand mit aufgesetzter Lärmschutzwand (RV Nr. 03.2.013, 4,5m über Gradientenlinie) und eine Lärmschutzwand (RV Nr. 04.2.015, 4 m über der Gradientenlinie) vorgesehen. Außerdem wird ein lärmindernder Belag eingesetzt (A 3.5.1). Damit ergeben sich laut schalltechnischer Untersuchung beim Berechnungspunkt DA 04 für den Prognose Planfall um bis zu ca. 7 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als für den Prognose Nullfall. Weitere Möglichkeiten, das Bauvorhaben wegen der befürchteten Lärmbeeinträchtigungen schonender zu gestalten, werden nicht gesehen. Eine noch höhere Lärmschutzwand könnte nur schwer in die Landschaft eingepasst werden und die Kosten wären unverhältnismäßig. Deshalb sind im Falle von Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die schalltechnische Untersuchung ergibt beim Berechnungspunktes DA 04 (Planunterlage 17.1.2) die berechneten Beurteilungspegel von 63 dB(A) am Tag und 58 dB(A) in der Nacht (Maximalwert, Prognose Planfall). Die Grenzwerte liegen bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Außenbereich). Da der Nachtwert um 4 dB(A) überschritten wird, besteht grundsätzlich Anspruch auf die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Vorhabenträger muss sich vor Baubeginn mit dem Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen (A 3.5.2).

Soweit ein erheblicher Wertverlust der Grundstücke vorgetragen wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig: Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG. Die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen sind unter A 3.5.2 angeordnet. Ansonsten werden keine maßgeblichen Grenzwerte des übrigen Immissionsschutzrechtes überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris RN. 14). Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert, dargelegt. Ein Wertverlust, der so massiv wäre, dass die Realisierung des Vorhabens in Frage zu stellen wäre, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich. Festzuhalten ist, dass sich laut schalltechnischer Untersuchung für den Prognose Planfall niedrigere Beurteilungspegel (bis etwa 7 dB(A)) als für den Prognose Nullfall ergeben.

Zur Thematik Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4 ff. verwiesen.

3.5.2.11 **Einwendernummer 7007**
(Schreiben vom 20.07.2022)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen. Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist für den Bereich Deggenau ein Lärmschutzwand mit aufgesetzter Lärmschutzwand (RV Nr. 03.2.013, 4,5 m über der Gradientenlinie) und eine Lärmschutzwand (RV Nr. 04.2.015, 4 m über der Gradientenlinie) vorgesehen und die Lücke im aktiven Lärmschutz zwischen Bau-km 3+769 und Bau-km 4+251 wird der Vorhabenträger wie gefordert mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von drei Metern über der Gradientenlinie schließen (A 6.1). Außerdem wird ein

lärmmindernder Belag eingesetzt (A 3.5.1). Es ergeben sich laut schalltechnischer Untersuchung beim Berechnungspunkt DA 10 für den Prognose Planfall um bis zu ca. 6 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als für den Prognose Nullfall. Weitere Möglichkeiten, das Bauvorhaben wegen der befürchteten Lärmbeeinträchtigungen schonender zu gestalten, werden nicht gesehen. Eine noch höhere Lärmschutzwand könnte nur schwer in die Landschaft eingepasst werden und die Kosten wären unverhältnismäßig. Deshalb sind im Falle von Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die schalltechnische Untersuchung ergibt beim Berechnungspunktes DA 10 (Planunterlage 17.1.2) die berechneten Beurteilungspegel von 62 dB(A) am Tag und 58 dB(A) in der Nacht (Maximalwert, Prognose Planfall). Die Grenzwerte liegen bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Außenbereich). Da der Nachtwert um 4 dB(A) überschritten wird, besteht grundsätzlich Anspruch auf die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Vorhabenträger muss sich vor Baubeginn mit dem Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen (A 3.5.2).

Über die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h zur Reduzierung von Lärmemissionen kann nicht in der Planfeststellung entschieden werden. Mit dem Lärmschutzkonzept, das aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet, wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sichergestellt. Als Orientierungspunkte für eine Beurteilung nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingegenommen und zugemutet werden muss, können die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) genommen werden. Eine Überschreitung dieser Orientierungspunkte würde eine Entscheidung bedingen.

Eine Bepflanzung (auf der Nordseite der BAB A 3) wird von der Fachwelt als kaum bzw. nicht wirksam gegen Lärmemissionen gesehen. Eine Entscheidung bzw. Anordnung im Planfeststellungsbeschluss ist deshalb nicht möglich.

Zur Thematik Verkehrslärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4.1 ff. verwiesen.

3.5.2.12 **Einwendernummer 7008** (Schreiben vom 19.07.2022)

Wegen der Gründe für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg wird auf die vorstehenden Erläuterungen verwiesen (C 3.3 Planrechtfertigung, C 3.4.2 Planungsvarianten). Eine andere Linie, eine geänderte Höhenlage oder sonstige Gestaltung der Straße, die den Grundbedarf und die Auswirkungen der Straße mindern würde, wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten.

Für das Bauvorhaben werden nach den Planunterlagen von den Grundstücken (jeweils Gemarkung Fischerdorf) FlNr. 843/9 1.586 m², FlNr. 846 (ehemals 844/7) 1.854 m², FlNr. 846 (ehemals 842/2) 650 m², insgesamt 4.090 m² dauerhaft benötigt.

Der Einwand richtet sich insbesondere gegen die Inanspruchnahme aus dem Grundstück FlNr. 846 (ehemals 844/7 und 842/2) für Kompensationsmaßnahmen. Auf die Maßnahmen 5.1 A_{FFH/CEF} und 5.2 A kann nicht verzichtet werden, weil mit ihnen ein überbautes Grabensystem südlich des Saubaches wiederhergestellt werden muss. Der vorhandene Graben wird durch die Verbreiterung des Straßenkörpers verdrängt und muss zur Aufrechterhaltung der Entwässerungsfunktion, aber auch aufgrund seiner Bedeutung als Lebensraum besonders schutzwürdiger und teilweise stark gefährdeter Tier- und Pflanzenarten, in ähnlicher Lage und Ausprägung wiederhergestellt werden. Die Wiederherstellung der ebenfalls überbauten gewässerbegleitenden Biotope wird durch den parallel verlaufenden Uferrandstreifen gleichartig sichergestellt. Für die geplanten Zielbiotope und zur Wiederherstellung der betroffenen Lebensraumfunktionen eignet sich die örtliche Situation besonders. Die Maßnahme bedingt – wie bei der bestehenden Ausgangssituation – einen linearen Verlauf in unmittelbarer Nähe zum Ort des Eingriffs, auch um die erforderliche Entwässerungsfunktion zu gewährleisten. Ein Ausweichen auf andere Flächen, die sich zum Beispiel im öffentlichen Eigentum befinden, ist nicht möglich.

Der Vorhabenträger hat zwar in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 zugesagt, dass er versuchen wird, den Grundbedarf im Zuge der Ausführungsplanung noch zu minimieren. Grundsätzlich werden aber keine Möglichkeiten gesehen, das Bauvorhaben schonender für den landwirtschaftlichen Betrieb zu gestalten. Selbst die Annahme einer Existenzgefährdung bzw. Existenzvernichtung des landwirtschaftlichen Betriebes, welche konkret nicht vorgetragen wurde, könnten keine andere Planungsentscheidung bewirken. Neben der o. g. Zusage, zu versuchen, die Grundinanspruchnahme im Zuge der Ausführungsplanung zu minimieren, um die Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Betrieb gering zu halten, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 zugesagt, da ihm in einem gewissen Umfang Tauschland zur Verfügung steht, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen Ersatzflächen anzubieten (A 6.1). Auch deshalb ist im Planfeststellungsverfahren nicht über die Forderung, dass Ersatzland anzubieten sei, zu entscheiden. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.5.1.2.2 verwiesen.

3.5.2.13 Einwendernummer 7009
(Schreiben vom 21.07.2022)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf die Ausführungen unter C 3.3 verwiesen. Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Als Alternative kommen nur Vorhabenvarianten in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele verwirklichen lassen. Mit der Nullvariante und „nur Lärmschutzmaßnahmen an der bestehenden Autobahn“ würde das Planungsziel nicht erreicht.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist für den Bereich Hengersberg nördlich der BAB A 3 eine Lärmschutzwand mit sechs Metern über der Gradienten (RV Nr. 10.2.035) vorgesehen. Außerdem wird ein lärmindernder Belag eingesetzt (A 3.5.1). Weitere Möglichkeiten, das Bauvorhaben wegen der befürchteten Lärmbeeinträchtigungen schonender zu gestalten, werden nicht gesehen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass sich nach der schalltechnischen Untersuchung für das Gebäude H 079 (Planunterlage 17.1.2) für den Prognose Planfall niedrigere Beurteilungspegel (bis ca. 6 dB(A)) als für den Prognose Nullfall ergeben. Die berechneten Beurteilungspegel liegen im

Prognose Planfall laut Planunterlage 17.1.2, Berechnungspunkt H 079, im Maximum bei 58 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Sie überschreiten die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Mischgebiet) der 16. BImSchV nicht. Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zu weiteren Verkehrslärmschutzmaßnahmen besteht deshalb – aufgrund fehlender Rechtsgrundlage – nicht.

Zur Thematik Verkehrslärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4.1 verwiesen.

Bei Einwendungen wie z. B. *„Wir brauchen nicht mehr Straßen, denn mehr Straßenbau fördert den Autoverkehr und den Lärm“* oder *„nur mit Neubau gibt es Lärmschutz und Verbesserung“* geht es vorrangig um Fragen der Verkehrspolitik. Entscheidungen hierzu können nicht im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Derartige Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme.

Über die Forderung nach sofortigen aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen für das bestehende Straßennetz oder die Aufnahme in Lärmschutzprogramme ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.

3.5.2.14 **Einwendernummer 8000** (Schreiben vom 20.08.2022)

Die Einwendung zu den Planunterlagen vom 15.03.2022 ist präkludiert, d. h. sie bleibt aus formalen Gründen unberücksichtigt. Das Einwendungsschreiben ging erst am 23.08.2022 bei der Regierung von Niederbayern ein. Nach Ablauf der Einwendungsfrist (27.07.2022, Stadt Deggendorf / 25.07.2022, Gemeinde Niederaltaich und Markt Hengersberg, / 04.08.2022, Gemeinde Stephansposching) sind Einwendungen ausgeschlossen (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG) und können also in der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden. Darauf wurde in der ortsüblichen Bekanntmachung der Gemeinden, in denen die Planunterlagen ausgelegt wurden, hingewiesen. Die Einwendungspräklusion ist von Amts wegen zu beachten d.h. die Planfeststellungsbehörde kann nicht über eine Fristversäumnis hinwegsehen oder die Einwendungsfrist verlängern. Die ortsübliche Auslegung zur Einsicht der Planunterlagen in den betroffenen Gemeinden und die Einwendungsfrist bestimmen sich nach Art. 73 BayVwVfG. Ein persönliches Anschreiben zur Anhörung im Planfeststellungsverfahren ist nach Bayerischem Verwaltungsverfahrensgesetz nicht vorgesehen.

Ungeachtet dessen hat sich der Vorhabenträger mit den Einwendungen auseinandergesetzt:

- a) Die geforderte Tiefe von 1,2 m im Zuge der Maßnahme „Gewässerverbindung Alte Donau“ wird er berücksichtigen, wenn dem im Zuge der Abstimmung der Ausführungsplanung von Seiten der Wasserwirtschaft und der Naturschutzverwaltung zugestimmt werden kann (A 6.1). Die Unterhaltung des Gewässers regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.
- b) Die Forderung, das Stillgewässer im Bereich Natternberg/Mettenufer so anzulegen, dass es im Sommer nicht trockenfällt und als Jungfischhabitat zur Verfügung steht, wird der Vorhabenträger berücksichtigen, wenn hierzu im Zuge der Abstimmung der Ausführungsplanung von Seiten der Wasserwirtschaft und der Naturschutzverwaltung zugestimmt werden kann (A 6.1). Zuständig

für die Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen 10-1 A_{FFH} und 10-2 A_{FFH} ist laut Planunterlage 9.3 die Autobahn GmbH des Bundes. Eine Entscheidung, wem das Fischereirecht zuzuschlagen ist, muss nicht in der Planfeststellung getroffen werden.

Die Maßnahmen in den Bereichen „Alte Donau“ (a), „Natternberg/Mettenufer“ (b) und „Spitaler Wöhrd“ werden im Zuge der Ausführungsplanung von Seiten des Vorhabenträgers mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abgestimmt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass der Fischereiberechtigte (nach Auffassung der Autobahn GmbH) an der Abstimmung teilnehmen kann. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Im Planfeststellungsbeschluss sind Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter anderem unter C 3.3 (Planrechtfertigung) und C 3.4.2 (Planungsvarianten) enthalten. Auflagen zu wasserwirtschaftlichen und fischereilichen Belangen sind unter anderem unter A 3.1.5, A 3.2, A 3.3, A 3.7.4 und A 4 formuliert.

Über Entschädigungsansprüche ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

3.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verletzungen vorliegen.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) ist der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg im „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Gebühren und Auslagen sind vorliegend nicht zu erheben. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 2 FStrBAG, in dem geregelt ist, dass „das jeweilige Land... seine Kosten trägt“. Diese Regelung entspricht zugleich auch der verfassungsrechtlichen Ausgabenzuordnung, da die Planfeststellung im Auftrag des Bundes durchgeführt wird (Art. 143e Abs. 1 und 3 GG) und die den Ländern entstehenden Verwaltungsausgaben nach Art. 104a Abs. 5 GG von diesen selbst zu tragen sind.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** erhoben werden beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Der in § 55d VwGO genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Landshut, 14.01.2025
Regierung von Niederbayern

gez.

Monika Linseisen
Regierungsvizepräsidentin



Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Großen Kreisstadt Deggendorf, der Gemeinde Niederalteich, dem Markt Hengersberg, der Stadt Osterhofen, dem Markt Winzer, dem Markt Metten, der Gemeinde Stephansposching und der Gemeinde Moos zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus können der Beschluss und die Planunterlagen über die Internetseite der Regierung von Niederbayern (www.regierung.niederbayern.bayern.de) eingesehen werden.