Anlage 1

BAB A 3 Nürnberg – Passau

6-streifiger Ausbau zw. AK Deggendorf – AS Hengersberg

Betriebs-km 563,000 bis 573,711

FESTSTELLUNGSENTWURF

Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16 UVPG zur Umweltverträglichkeitsprüfung

– UVP-Bericht –

Auftraggeber

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Südbayern
Außenstelle Deggendorf
Tel.: 0991/28051-0
E-Mail: poststelle.deggendorf@sby.autobahn.de

Verfasser

Dr. Blasy - Dr. Øverland
Ingenieure GmbH

Moosstraße 3 82279 Eching am Ammersee
Tel. +49 8143 997-100 info@blasy-overland.de
Fax +49 8143 997-150 www.blasy-overland.de

Bearbeiter: Dietmar Patalong
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Martin Gauger
M.Sc. Umweltplanung u. Ingenieurökologe

Eching am Ammersee im Februar 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

0. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts 1

1. Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens 7

2. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens 8

2.1 Beschreibung des Plangebiets 8

2.2 Vorhandene Beeinträchtigungen 9

2.3 Bestandteile der Umwelt, bei denen erhebliche Auswirkungen erwartet werden können 9

2.3.1 Schutzgut Mensch 10

2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensräume, geschützte Arten 10

2.3.3 Schutzgebiete 13

2.3.4 Gesetzlich geschützte Biotope 16

2.3.5 Schutzgut Fläche 17

2.3.6 Schutzgut Boden 18

2.3.7 Schutzgut Wasser 18

2.3.8 Schutzgut Klima / Luft 20

2.3.9 Schutzgut Landschaft 20

2.3.10 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter 21

2.3.11 Funktionale Wechselwirkungen 22

3. Beschreibung der Merkmale des Vorhabens, des Standorts, und der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen 23

3.1 Beschreibung der Projektwirkungen und Merkmale des Vorhabens 23

3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermieden oder ausgeglichen werden soll sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen 26

3.2.1 Lärmschutzmaßnahmen 26

3.2.2 Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen 27

3.2.3 Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes 28

3.2.4 Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme 28

3.2.5 Ausgleichsmaßnahmen 29

3.2.6 Ersatzmaßnahmen 30

4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens 31
4.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch 31
4.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Lebensräume, geschützte Arten. 33
4.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche 35
4.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden 36
4.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser 36
4.6 Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima 38
4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild 40
4.8 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter 40
4.9 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber Risiken, schweren Unfälle oder Katastrophen 41
4.10 Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern 41
4.11 Gesamtschau der Umweltauswirkungen 41

5. Übersicht über anderweitige geprüfte Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen 43

6. Beschreibung der Methoden oder Nachweise zur Ermittlung erheblicher Umweltauswirkungen sowie Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben au\getreten sin 45

7. Referenzliste und Quellenangaben 47

0. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts

Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern plant den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 3 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Deggendorf und der Anschlussstelle (AS) Hengersberg über rd. 10,7 km. Neben dem 6-streifigen Ausbau wird die Überführung der BAB A 3 über die Donau in zwei getrennten Brücken neu errichtet sowie weitere 8 Unterführungs- und 3 Überführungsbauwerke erneuert bzw. angepasst.

Auf der Grundlage des Straßenbauentwurfs und der Fachbeiträge Landschaftspflegerischer Begleitplan, FFH-Verträglichkeitsprüfungen und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung werden in den hier vorliegenden Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung die immissionsschutz-, wasser- und naturschutzrechtlichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt ermittelt und die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet.

Die Ergebnisse der Untersuchung zur Umweltverträglichkeit werden im Folgenden zusammengefasst.

Beschreibung des Vorhabens

Das vorliegende Vorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Nürnberg – Passau im Streckenabschnitt zwischen dem AK Deggendorf und der AS Hengersberg auf einer Länge von ca. 10,7 km von Betr.-km 563,000 bis Betr.-km 573,711. Die Ausbaumaßnahme liegt im Landkreis Deggendorf und erstreckt sich über 3 Gemeindegebiete. Im Bereich der Ausbaustrecke befinden sich 12 Bauwerke, welche an die neuen Gegebenheiten anzupassen sind. Ergänzend werden Lärmschutzeinrichtungen für die Ortsteile Fischerdorf, Halbmeile und Oberdorf der Stadt Deggendorf sowie für Niederalteich und Hengersberg errichtet. Für die Brückenentwässerung sind drei neue Regenklärbecken vorgesehen.

Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Das Plangebiet um die bestehende BAB A 3 liegt in der Donauaue direkt am Rand zu den Hügeln des Bayerischen Waldes. Der westliche Teil befindet sich dabei südlich linksufrig der Donau, im mittleren Teil verläuft die BAB A 3 unmittelbar entlang der Donau, während der östliche Teil nördlich der Donau entlang führt. Die Trasse verläuft über weite Strecken auf einem Damm, der gleichzeitig als Hochwasserschutzdamm wirkt.

Der westlichste Teil des Plangebiets (Planungsbereich D1) wird durch das Autobahnkreuz Deggendorf geprägt. Nördlich der BAB A 3 liegt der Ortsteil Fischerdorf von Deggendorf mit umgebenden Ackerflächen, während südlich ein feuchtes bis nasses Wiesengebiet mit zahlreichen Gräben und kleinen Feuchtgebüschen anschließt.

Bei Deggenau überquert die Autobahn die Donau (wichtige Schifffahrtsstraße) und das Donauvorland über eine lange Brücke, die als Schrägseilbrücke mit einem großen Pylon ausgebildet ist.

Dieser wirkt als gut sichtbares Wahrzeichen direkt neben dem nordöstlich angrenzenden Donauhafen von Deggendorf. Südlich der Donau liegt das Mündungsgebiet der Isar. Donauaue und Isarmündungsgebiet bilden zusammen ein großes, wertvolles Naturschutzgebiet, das mit einer Ausweisung in zwei FFH-Gebiete (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU) und zwei Vogelschutzgebiete eine EU-weite Bedeutung erlangt hat.

Im nächsten Abschnitt (Planungsbereich D2) verläuft die BAB A 3 zunächst nördlich ganz nah parallel zum schmalen Donauvorland. Nördlich der BAB A 3 besteht ein kleines Bachtal mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung vor dem Anstieg des Bayerischen Waldes. Südlich der Donau grenzen naturnahe Feuchtflächen des Isarmündungsgebietes an. Der Flusslauf der Donau biegt dann nach Süden ab und die BAB A 3 quert eine alte Donauschleife („Alte Donau“) mit großen, gehölzgesäumten Altwasserbereichen, die ebenfalls als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen sind.

Den letzten Abschnitt (Planungsbereich D3) des Plangebietes nehmen beidseitig der BAB A 3 intensiv genutzte Ackerflächen sowie im Osten Wohn- und Gewerbegebiete der Gemeinde Hengersberg ein. Wichtigstes Fließgewässer ist hier die aus Norden herabströmende Hengersberger Ohe, die in einer großen Flutmulde mit Deichen die BAB A 3 unterquert. Nördlich von Hengersberg wird ein Teil des Abflusses in den weiter westlich verlaufenden Mühlbach abgeschlagen, der die BAB A 3 an einem kleinen Feuchtgebiet (Naturdenkmal) quert und in Niederalteich eine Mühle antreibt.

Direkt östlich der Hengersberger Ohe befindet sich die Anschlussstelle Hengersberg, an welcher die Bundesstraße B 533 beginnt, die nach Norden in den Bayerischen Wald führt.

Beschreibung der Projektwirkungen

Die wesentlichen anlage-, bau- und betriebsbedingten Projektwirkungen sind:

- Neuversiegelung auf rd. 13 ha abzgl. rd. 2 ha Entsiegelung funktionsloser Verkehrsflächen (entspricht rd. 11 ha Netto-Neuversiegelung)
- Überbauung von Flächen auf rd. 23 ha für Böschungen und Straßennebenflächen
- Eingriffe in Schutzgebiete, FFH-Lebensräume und Habitate von Tieren insbesondere für den Neubau der Donau- und Donauvorlandbrücke in nach Süden versetzter Lage
- Zusätzliche Eingriffe durch Baufelder, insbesondere im Bereich der neuen Donaubrücke
- Verlegung von Gewässern am Südrand der Autobahnböschung und unter der Donaubrücke dauerhaft und bauzeitlich
- Vorübergehende Veränderung des Landschaftsbilds durch den Verlust der straßenbegleitenden Gehölzsäume auf der Dammböschung sowie Veränderung der Gestalt der Donaubrücke durch Neubau mit zwei Pylonen und deutlich mehr Seilverbindungen.

Beschreibung der geplanten Maßnahmen zu Vermeidung, Verminderung, Schutz, Gestaltung, Ausgleich und Ersatz

Die Umweltauswirkungen werden vorrangig durch folgende Maßnahmen vermieden oder minimiert:

- ▷ Verbesserung des Lärmschutzes durch die Errichtung von umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen und durch den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags.
- ▷ Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler und Einschränkung der Baufelder, so dass Eingriffe in wertvolle FFH-Lebensräume minimiert werden
- ▷ Verbesserung der Vernetzungsbeziehungen für Tiere in den Gewässerunterführungen
- ▷ Vor und während der Baumaßnahme werden die wertbestimmenden Pflanzen und Tiere der Baufelder und direkt angrenzenden Gebiete durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt, im Baufeld abgesammelt und umgesetzt.

Durch Gestaltungsmaßnahmen wird eine landschaftsgerechte Bepflanzung des Streckenabschnitts sowie eine optische und gestalterische Abschirmung nach außen erreicht.

Unvermeidbare Verluste und Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Tieren werden durch entsprechende Ausgleichs-, Kohärenz- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dazu werden Eingriffe/Verluste und Beeinträchtigungen von FFH-Lebensräumen über Kohärenzmaßnahmen zu den Lebensraumtypen 3150, 3260 im Verhältnis 1:2 und als Schadensbegrenzungsmaßnahmen für die LRT 91E0* und 91F0 im Verhältnis 1:3 kompensiert. Eingriffe/Verluste von nach §30 Bundesnaturschutzgesetz geschützten Biotopen werden ortsnah mindestens im Verhältnis 1:1 gleichwertig ausgeglichen. Der darüber hinaus verbleibende Kompensationsbedarf gemäß der Ermittlung über die Bayerische Kompensationsverordnung wird über die Extensivierung bisher intensiver genutzter Grünlandbestände im Donauvorland bei Ottach und Winzer kompensiert. Weiterhin werden zur Minderung und Kompensation von Beeinträchtigungen einzelner Arten spezielle Artenschutzmaßnahmen wie z.B. Nistkästen ergriffen.

Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Wesentliche und erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben entstehen durch die Neuversiegelung von rd. 13 ha.

Durch die Biotop- und Habitatverluste ergeben sich sowohl für Pflanzen und ihre Lebensräume als auch für Tiere und die Biologische Vielfalt erhebliche Auswirkungen, die besonders stark im Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet im Bereich der neuen versetzten Donaubrücke entstehen.

Die Verluste betreffen Auwälder, Gewässer, Röhrichte und Nasswiesen unterschiedlicher Ausprägung und führen zu einem Biotopwertverlust von insgesamt rd. 1,55 Mio. Biotopwertpunkten.

Besonders bedeutsam sind die Eingriffe / Verluste von FFH-Lebensräumen (LRT) wie Auwald und Gewässer. Für die Gewässer-LRT werden die Erheblichkeitsschwellen für Beeinträchtigungen der jeweiligen Lebensraumtypen überschritten. Diese führen damit zu einer Unverträglichkeit im Sinne des § 34 BNatSchG und machen eine diesbezügliche Ausnahmeprüfung erforderlich.

Für die beiden betroffenen FFH-Gebiete (FFH 7142-301 „Donauauen“ und FFH 7243-302 „Isarmündung“) zusammengenommen ergibt sich nachfolgender Kohärenzbedarf, der durch die Neuschaffung von Kohärenzmaßnahmen zu Ausgleich und Ersatz kompensiert wird:

FFH-Lebensraumtyp (LRT)		Kohärenzbedarf	Neuschaffung
3150	Natürliche eutrophe Seen	0,92 ha	0,96 ha
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe	0,11 ha	0,29 ha

Die nachteiligen Auswirkungen können durch die geplanten Ausgleichs-, Ersatz-, Kohärenz-, Schadensbegrenzungs- und Gestaltungsmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Schwerwiegende, mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und der Umweltvorsorge nicht vereinbare nachteilige Auswirkungen durch das Vorhaben sind nicht gegeben.

Übersicht über anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Nullvariante

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

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

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

Großräumige Varianten

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

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

Ausbauvarianten

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

Beidseitiger = symmetrischer Ausbau

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

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

Einseitiger = asymmetrischer Ausbau

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

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

Die Variantenprüfung wurde intensiv durch die Landschaftsplanung begleitet. Dabei wurde grundsätzlich ein symmetrischer Ausbau mit beidseitiger Ergänzung einer weiteren Fahrspur als Lösung mit den geringsten Eingriffen identifiziert und für den östlichen Trassenabschnitt gewählt.

Im Bereich der Donaubrücke muss jedoch parallel zu der bestehenden Brücke eine neue Brücke errichtet werden. Hier wurden ein symmetrischer Ausbau sowie eine nördliche und eine südliche Ausbauvariante betrachtet. Da für die symmetrische Variante im Bereich der Donaubrücke und damit für den westlichen Trassenabschnitt ein Neubau entweder im Süden oder Norden erforderlich wird, sind die Eingriffswirkungen der symmetrischen Variante denjenigen der Nord- und Südvariante so ähnlich, dass sie hier nicht weiter betrachtet wird.

Aus umweltplanerischer Sicht ist die nördliche Variante gegenüber der Südvariante die Lösung mit den geringeren Eingriffen insbesondere in FFH-Lebensraumtypen. Die Nordvariante führt jedoch zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des feststehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von ca. 20-25 Mio. €. 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, ist die asymmetrische Verbreiterung nach Norden im Bereich der Donauquerung keine zumutbare Alternative.

Insgesamt schneiden alle drei Varianten bei der Umweltverträglichkeit, bedingt durch ihre räumliche Nähe, insgesamt sehr ähnlich ab. Bei jeder der drei Varianten kommt es zu erheblichen Eingriffen in FFH-Lebensräume.

Daher wurde die Südvariante als einzig zumutbare Variante für die Genehmigungsplanung gewählt.

1. Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens

Für das Vorhaben „6-streifiger Ausbau AK Deggendorf bis AS Hengersberg“ ist die Umweltverträglichkeit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen.

Die Umweltauswirkungen werden auf der Grundlage der in den Antragsunterlagen beschriebenen Planungen und Untersuchungen ermittelt und hinsichtlich der Entscheidungserheblichkeit bewertet. Es werden nur die erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben.

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

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen:

- Anbau und Versiegelung von je einem zusätzlichen 3. Fahrstreifen am äußeren Fahrbahnrand beidseitig über insgesamt rd. 10,7 km. Der Anbau erfolgt dabei im westlichen Teil zwischen dem AK Deggendorf und dem Bau-km 5+500 nach Süden verschwenkt mit Versatz um über eine Fahrtrichtungsbreite im Bereich der Donaubrücke und im östlichen Teil von Bau-km 5+500 bis 10+959 in möglichst symmetrischer Lage.
- Neubau der Donau- und Donauvorlandbrücke (BW 147) in nach Süden versetzter Lage als zwei getrennte Brücken, daher Verschwenkung der gesamten Fahrbahnen vor und nach der Brücke nach Süden um bis zu 30 m.
- Ersatzneubau einiger Kreuzungsbauwerke wie der Brücke über die Hengersberger Ohe und Bundesstraße B 533 (BW 154) sowie 7 weiterer Unterführungsbauwerke für Gewässer und Wege unter der Autobahn (BW 145/1, 146/1, 148, 150, 152, 153, 155).
- Ersatzneubau von 3 Überführungsbauwerken für Straßenverbindungen über die BAB A 3 (BW 146, 149, 151).
- Neubau von Lärmschutzwänden sowie Wall-/Wandkombinationen für die Ortsbereiche von Fischerdorf, Deggenau, Seebach und Hengersberg auf der Nordseite sowie für Niederalteich auf der Südseite.
- Neuanlage von 3 Regenklärbecken für die Brücken an Donau und Hengersberger Ohe.
- Ausstattung der gesamten Fahrbahn mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag zum Schutz gegen Verkehrslärm.
- Abbruch der bestehenden Brückenbauwerke (Abfall aus Beton und Stahl)

Der Bedarf an Grund und Boden für das Vorhaben untergliedert sich außerhalb bestehender Straßenflächen folgendermaßen:

Art der Inanspruchnahme	**Fläche**
Neuversiegelung	13,3 ha
Überbauung gesamt	23,2 ha
Entsiegelung	2,2 ha
Baufeld	23,1 ha
Summe Vorhaben ohne Ausgleichsflächen (außerhalb bestehender Verkehrsflächen)	**61,8 ha**
Flächen für Ausgleichsmaßnahmen	23,7 ha

2. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

2.1 Beschreibung des Plangebiets

Das Planungsgebiet liegt in der Donauaue im Landkreis Deggendorf im Regierungsbezirk Niederbayern. Die Donauaue ist damit der planungsrelevante Bezugsraum (D). Dieser wird zur Bestandsermittlung und Bewertung in drei landschaftsstrukturell unterschiedliche Untereinheiten (Planungsbereiche D1 bis D3) weiter unterteilt (vgl. LBP Bestands- und Konfliktplan in Unterlage 19.1.3).

Der Planungsbereich D1 - Rechtsufrige Donauaue bei Fischerdorf reicht vom Autobahnkreuz Deggendorf nahe Fischerdorf bis zum westlichen Widerlager der Donaubrücke südlich Deggenau über rd. 1,6 km. Die Autobahn verläuft hier auf einem Damm, der zur Donaubrücke hin ansteigt. Nördlich der BAB A 3 liegt der Ortsteil Fischerdorf und die Donau, während südlich der Autobahn landwirtschaftlich genutzte Flächen mit relativ hohen Grundwasserständen angrenzen. Eine Hochspannungsleitung quert den Planungsbereich in Südwest-Nordost-Richtung.

Der Hochwasserschutz für Fischerdorf mit Errichtung eines rückversetzten Deichs südlich der BAB A 3 und dem Schöpfwerk Saubach nördlich der BAB A 3 wurde im Jahr 2018 fertig gestellt. Beide Deiche nördlich und südlich der BAB A 3 binden in den vorhandenen Autobahndamm ein.

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 Donaualtarm in Seebach über eine Entfernung von rd. 5,2 km. Die Autobahn BAB A 3 quert hier die Donau und folgt dem linken Donauufer nach Osten, bis die Donau auf der Höhe von Seebach nach Süden abbiegt. Im östlichen Teil besteht ein großer Altarmbereich der Donau mit mehreren größeren Stillgewässern und einem Kiesabbaubereich.

Die Autobahn verläuft im gesamten Planungsbereich D2 auf einem Damm, der über die gesamte Strecke bisher gleichzeitig als Hochwasserschutzdamm dient. Zwischenzeitlich wurde hier ein neuer Hochwasserschutzdeich für Niederalteich errichtet.

Im Bereich der Donauquerung und Donauaue bestehen viele wertvolle Biotopflächen und FFH-Lebensraumtypen. Die Autobahn quert hier zwei FFH-Gebiete, zwei Vogelschutzgebiete und ein Naturschutzgebiet.

Der Planungsbereich D3 - Linksufrige Donauaue bei Hengersberg reicht von der Querung der DEG 42 südöstlich des Donaualtarms in Seebach bis in den Südosten des Gewerbegebietes von Hengersberg und weist ein Länge von rd. 3,9 km auf. Der nordwestliche Teil umfasst großflächige landwirtschaftliche Fluren, während der südöstliche Teil im Ortsbereich von Hengersberg liegt. An der Anschlussstelle Hengersberg im Westen von Hengersberg beginnt die B 533, die in den Bayerischen Wald führt.

Der Autobahndamm dient hier weiterhin als weit zurückliegender Hochwasserschutzdeich. Durchlässe unter dem Damm wurden im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen mit kleinen Deichen versehen.

2.2 Vorhandene Beeinträchtigungen

Der Landschaftsraum wird sowohl visuell als auch akustisch stark durch den hoch frequentierten Autobahnabschnitt der BAB A 3 sowie im Bereich des Autobahnkreuzes auch durch die A92 beeinträchtigt. Im Bereich Hengersberg bestehen weitere Beeinträchtigungen durch die ebenfalls viel befahrene Bundesstraße B 533 in den Bayerischen Wald sowie durch die AS Hengersberg mit Autohof im Gewerbegebiet südlich Hengersberg.

In den zurückliegenden Jahren wurden größere Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Donau baulich umgesetzt, die abschnittsweise an die BAB 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.

2.3 Bestandteile der Umwelt, bei denen erhebliche Auswirkungen erwartet werden können

Im Folgenden werden die Umweltbestandteile beschrieben, bei denen aufgrund ihrer Lage, räumlichen Anordnung, standörtlichen Ausprägung oder ihres Artenpotenzials ein hoher bzw. relevanter Schutzwert anzunehmen ist und daher potenzielle erhebliche Auswirkungen auftreten können.

2.3.1 Schutzgut Mensch

Wohnen und Wohnumfeld

Das Umfeld der BAB A 3 ist bereits aktuell sehr stark durch Lärm vorbelastet. Der DTV 2017 liegt bei rd. 58.700 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 20 %.

Auf dem 10 km langen Abschnitt der BAB A 3 grenzen das Stadtgebiet Deggendorf und einige weitere Siedlungsgebiete an. Bezüglich Wohnen und Wohnumfeld sind die Ortsbereiche von Fischerdorf im Westen, von Deggenau, Halbmeile und Seebach nördlich der BAB A 3, von Niederalteich südlich der BAB A 3 sowie von Hengersberg beidseitig der BAB A 3 näher zu betrachten.

Besonders nah bis in den 200 m Abstand von der BAB A 3 reichen Gewerbegebiete im Bereich von Fischerdorf, Donauhafen und Hengersberg heran. Weiterhin liegen auch Siedlungsteile von Deggenau und Halbmeile in dieser stärker durch Lärm vorbelasteten Zone.

Erholungspotenzial und Erholungseignung

Bereiche mit sehr hoher und regionaler Erholungseignung sind das Mündungsgebiet der Isar südlich der Donau und der Baggersee direkt südlich von Seebach in der Altwasserschleife der Alten Donau. 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 entlang führt (auch Wanderweg gemäß Landschaftsplan Stadt Deggendorf). Im selben Abschnitt verläuft südlich der BAB A 3 am Donauufer ein Wanderweg (gemäß Landschaftsplan Stadt Deggendorf). Weiterhin führt der Isar-Radweg von Plattling nach Deggendorf auf der Altholzstraße DEG 46 über die BAB A 3.

Die Nahbereiche der BAB A 3 werden aufgrund der hohen Lärmbelastung von Erholungssuchenden eher gemieden. 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 Erholungssuchende, die eher Menschenansammlungen meiden (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.

2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensräume, geschützte Arten

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

Der westliche Teil (Planungsbereich D1) zwischen dem AK Deggendorf und der Donaubrücke ist nördlich der BAB A 3 durch intensive landwirtschaftliche Nutzung und die Ortsbereiche von Fischerdorf mit Wohn- und Gewerbebebauung gekennzeichnet. Der direkt am Böschungsfuß der Autobahn verlaufende Saubach bildet hier ein wesentliches Habitatelement für stark gefährdete Pflanzenarten wie den Gemeinen Froschbiss sowie für wertbestimmende Fischarten wie Schlammpeitzger und Bitterling. 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 (bg) 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, relevante Art nach Anhang II der FFH-Richtlinie 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 gerne 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 insgesamt eine mittlere Wertigkeit für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt auf.

Der mittlere Teil des Plangebiets (Planungsbereich D2) wird südlich der BAB A 3 durch die Auenbereiche von Donau und Isar und dem Isarmündungsgebiet geprägt (Lage in Naturschutzgebiet, zwei FFH- und zwei Vogelschutzgebiete). Das Isarmündungsgebiet ist 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 „Grießweiher“ mit begleitenden Großröhrichten, Auwäldern und linearen Gewässer-Begleitgehölzen sind auch diesem Bereich zuzuordnen.

Für Fledermäuse (FFH-Anhang IV-Arten) ist der Planungsbereich D2 sehr bedeutsam. Hier bestehen Fledermaus-Flugrouten parallel zur Dammböschung der BAB A 3 sowie überregional (BW 147 Donau) und regional 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 Frauennerfling, Schrätzer, Streber, Zingel und Donau-Kaulbarsch. Letzterer ist nach der FFH-Richtlinie gemäß Anhang IV europarechtlich geschützt. Zahlreiche Fischarten sind auf der Roten Liste Bayerns aufgeführt, z.B. die stark gefährdeten Fischarten Nase, Äsche und Rutte. Der betrachtete Donauabschnitt bietet vielfältige Habitatstrukturen mit essentiellen Kieslaichplätzen und Jungfischhabitaten.

Als streng geschützte Brutvogelart kommt das Blaukehlchen häufiger vor. Darüber hinaus sind in diesem Abschnitt des Plangebiets Dohle (im Pylon der Brücke), 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.

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, dass neben Hafen, Gewerbe und Siedlungen vor allem

durch landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt wird. Kleinflächig kommen neben intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen 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 in diesem Nebental als eher gering bis mittel zu werten. Regional bedeutsam sind hier Zauneidechsen-Vorkommen auf der Straßenböschung der Kreisstraße DEG 42 sowie in angrenzenden Bereichen im Umfeld des Überführungsbauwerks (BW 151).

Der östliche Planungsbereich D3 liegt außerhalb der vorgenannten großen Schutzgebiete. Er ist relativ arm an Biotopstrukturen. Biotope der Biotopkartierung Bayern kommen lediglich in den Uferbereichen entlang von Augraben und Aubach als lineare Gewässer-Begleitgehölze, Feuchtgebüsche und feuchte bis nasse Hochstaudenfluren sowie an einem Graben nördlich von Niederalteich mit Auwald und Großseggenrieden 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, das bereits durch Hochwasserschutzmaßnahmen beeinträchtigt wurde.

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 streng geschützte Art, Art der Roten Liste, seltene Art 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.

2.3.3 Schutzgebiete

Natura 2000-Gebiete

Im Planungs- und Maßnahmenbereich kommen insgesamt vier Natura-2000-Gebiete vor. Für jedes dieser Gebiete wurde eine eigene Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erarbeitet (vgl. Unterlagen 19.3-19.6). Die Natura 2000-Gebiete sind folgendermaßen charakterisiert.

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 Auendynamik, Vorkommen ausgedehnter Auwälder, Altwässer, Röhrichte und Auwiesen beschrieben. Des Weiteren ist das Gebiet als herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtallebensräume 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.

FFH-Anhang-II-Arten Schlammpeitzger und Bitterling außerhalb der Schutzgebiete, aber mit Verbindung zu den FFH-Gebieten Donauaue und Isarmündung

In Grabensystemen direkt am Böschungsfuß südlich der BAB A 3 bei Fischerdorf wurden zwei bedeutsame FFH-Anhang-II-Arten außerhalb der Natura-2000-Gebiete nachgewiesen. Der Schlammpeitzger kommt hier in einer eigenständigen, vitalen Population vor, die eine relevante Beziehung zu dem FFH-Gebiet Donauaue aufweist und damit als relevanter Bestandteil und Erhaltungsziel des FFH-Gebiets 7142-301 zu betrachten ist. Der Bitterling wurde in vereinzelten Exemplaren nachgewiesen.

FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“

Das FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ umfasst laut Standarddatenbogen (SDB) 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, Schlammbänken, 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.

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

Das im Standarddatenbogen beschriebene Vogelschutzgebiet (nachfolgend VS-Gebiet) 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ besitzt eine Fläche von 6.914 ha und gehört der kontinentalen biogeographischen Region an.

Das VS-Gebiet wird im Standarddatenbogen als Abschnitt der relativ frei fließenden naturnahen Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit Überflutungsdynamik und Auwäldern, Altwassern und Feuchtwiesenresten beschrieben. Darüber hinaus wird es als ein herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtallebensräumen 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 des VS-Gebiets.

Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet 7243-402 „Isarmündung“

Das Vogelschutzgebiet (nachfolgend VS-Gebiet) „Isarmündung“ (DE 7243-402) umfasst laut Standarddatenbogen (SDB) eine Fläche von 2.132 ha in der kontinentalen biogeographischen Region.

Das VS-Gebiet wird im SDB 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 VS-Gebiet wird im SDB als beispielhafte, weitgehende naturnahe Flussmündung beschrieben.

Weitere Schutzgebiete

Naturschutzgebiet NSG

Das geplante Vorhaben liegt auf einer Länge von rd. 600 m im Naturschutzgebiet (NSG) „Isarmündung“. Der Gebietsumgriff ist weitgehend mit dem FFH-Gebiet Isarmündung identisch.

Naturdenkmal ND

Das Naturdenkmal (ND) „Streuwiese und Feldgehölz am Mühlbach“ grenzt auf der Höhe der Mühlbachquerung (Aubach) direkt südlich an die Autobahnböschung an. Es weist Auwaldbereiche und Sumpfzonen/Röhrichte auf.

Landschaftsschutzgebiet LSG

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

Landschaftliches Vorbehaltsgebiet

Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet (Landschaftliches 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 BAB A 3 im Bereich Luberweiher/Alte Donau. Immissions- und Lärmschutzwald ist nördlich der BAB A 3 im Bereich Luberweiher/ Alte Donau ausgewiesen. Im Bereich der Isarmündung liegen Waldbereiche mit Bodenschutzfunktion.

2.3.4 Gesetzlich geschützte Biotope

- 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 südostlich Aubach“
- 7244-1068 „Sumpfseggen-Bestand am Augraben westlich Hengersberg“
- 7244-1069 „Hochstaudensaum an Zufluss zum Augraben 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 in den vorgenannten Biotopen 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 ist in Unterlage 19.1 enthalten (Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan).

2.3.5 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 sowie Flächen des Straßenbegleitgrüns.

Die Bereiche nördlich 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 Isarvorlandbereiche noch relativ unzerschnittene Auebereiche.

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 Donau- und Donauvorlandbrücke ist jedoch 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.

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.

2.3.6 Schutzgut Boden

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

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

Die Böden im Nahbereich der Autobahntrasse sowie im Umfeld des AK Deggendorf und der AS Hengersberg sind durch die Errichtung der Autobahnen, Ausfahrten, querenden Straßen, 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 vorhanden.

2.3.7 Schutzgut Wasser

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

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 donaunahen Vorlandbereiche unterliegen direkt dem Überflutungsregime der Donau und den wechselnden Wasserständen. Hinter dem alten Deich, der etwa einen 30-jährlichen Hochwasserschutz gewährleistet, liegen seltener überflutete Auenbereiche. Das Hinterland wird durch die neuen Deiche vor einem hundertjährlichen 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 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

Im Plangebiet besteht ein rd. 3 – 4 m mächtiger Grundwasseraquifer in quartären Kiesen. Die Grundwasserfließrichtung ist in Richtung Südwest mit rd. 0,2 m/Tag.

2.3.8 Schutzgut Klima / Luft

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

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

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

2.3.9 Schutzgut Landschaft

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

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

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

Durch die auf einem weithin sichtbaren Damm verlaufende BAB A 3 ist das Landschaftsbild auf der gesamten Strecke im Nahbereich der BAB A 3 sowohl visuell als auch bezüglich Lärm und Immissionen vorbelastet.

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

Landschaft im Westteil

Kleinräumig entwickeln die Feuchtwiesenbereiche, kleinen Feuchtgebüsche und die linearen gewässerbegleitenden Gehölze entlang der Gräben sowie die teilweise ausgewachsenen Gehölzbereiche auf den Dammböschungen der Autobahn im Westteil eine wichtige Bedeutung als gliedernde und gestaltende Elemente der Agrarlandschaft.

Die landschaftliche Eigenart wird hier gemäß Landschaftsrahmenplan als mittel eingestuft.

Landschaft im Mittelteil

Die Donau mit Kiesbänken, Ufersäumen, Röhrichten, die Isarmündung und die großen Auwaldgebiete und Feuchtwiesen im südlichen Teil des Plangebiets haben einen hohen landschaftlichen Reiz und eine hohe landschaftliche Eigenart.

In dem kleinen Nebental nördlich der Autobahn wird die Landschaft vornehmlich durch die landwirtschaftliche Nutzung und kleinräumig durch einen kleinen Bach mit vereinzelten 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.

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

Landschaft im Ostteil

Im östlichen Teil wird die Landschaft vorrangig durch ausgeräumte Ackerflächen mit vereinzelten linearen Gehölzsäumen entlang der Bäche und durch den Ortsbereich von Hengersberg geprägt. Die Gehölzhecken auf den Dammböschungen der Autobahn sind als gliedernde und gestaltende Elemente der Agrarlandschaft von Bedeutung.

Die landschaftliche Eigenart gemäß Landschaftsrahmenplan wird hier als gering bewertet.

2.3.10 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die Donau ist schon seit sehr langer Zeit eine wichtige Verbindungsachse und Handelsweg und daher auch ein sehr alter bedeutsamer Siedlungsraum.

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

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.

Die Kulturlandschaft wird durch den Übergang von der Donauaue mit Überschwemmungsgebieten, Auwald und Feuchtwiesen zu den Waldbereichen auf den Hügeln des Bayerischen Vorwalds

geprägt. Die höher liegenden, flachen Landschaftsbereiche weisen eine überwiegend intensive landwirtschaftliche Nutzung mit Anbau von Mais, Getreide und Kartoffeln auf. Aufgrund der bereichsweise hohen Grundwasserstände sind zahlreiche Bäche und Gräben zu finden, die meist begradigt sind und einer relativ intensiven Pflege/Räumung unterliegen.

Unter sonstigen wesentlichen Sachgütern sind auch die Betriebsanlagen des Deggendorfer Donauhafens zu nennen.

2.3.11 Funktionale Wechselwirkungen

Unter Wechselwirkungen werden Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Umweltschutzgütern und ihren Teilkomponenten sowie zwischen und innerhalb von Ökosystemen verstanden. In der Regel werden erhebliche Wechselbeziehungen und vorhabenbedingte Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch die gesamthafte Betrachtung des landschaftlichen Ökosystems und die eingehende Behandlung der einzelnen Schutzgüter im Rahmen der UVP ohnehin erfasst und beschrieben.

Im vorliegenden Fall liegen besonders intensive Wechselwirkungen in der Flussaue von Donau und Isarmündung vor. Die Vegetation der Aue wie Auwald, Auewiesen 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.

3. Beschreibung der Merkmale des Vorhabens, des Standorts, und der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen

3.1 Beschreibung der Projektwirkungen und Merkmale des Vorhabens

Die zu prüfenden Projektwirkungen werden in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen unterschieden.

Tabelle 3-1: Wirkfaktoren und deren Dimension durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
Baubedingte Projektwirkungen	
Bauzeitliche zusätzliche Flächeninanspruchnahme	Als Bauflächen sind beidseitig der BAB A 3 sowie im Bereich der Böschungen der neu zu errichtenden Überführungsbauwerke rd. 10 m breite Streifen für die vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Der Neubau der Donaubrücke erfordert größere Bauflächen unterhalb der Brücke in den FFH-Gebieten 7142-301 Donauauen und 7243-302 Isarmündung. Ein Schutz von wertbestimmenden Lebensräumen, Habitatstrukturen und Baumbestand wird durch Vermeidungsmaßnahmen und eine starke Einschränkung des Baufelds auf die zwingend erforderliche Fläche gesichert.
Gewässer	Verlegung von Alter Isar und Spitaler Wöhrd unter der Donauvorlandbrücke bauzeitlich in ein kleineres Gerinne. Ufervorschüttung in der Donau für die Errichtung der Pfeiler der Donaubrücke am rechten Donauufer. Stützung des Brückenbaus der Donaubrücke mit Pontons bzw. Schiffen auf der Donau.
Nächtliche Bauaktivität	Durch Vorbelastung der Autobahn keine wesentliche Zusatzbelastung im Streckenbereich. Mögliche Zusatzbelastung durch Lichtemissionen an Fließgewässern für die Flächen unter der Donaubrücke sowie im Bereich der „Alten Donau“ oder an Fledermaus-relevanten Durchlässen.
Lärmemissionen sowie negative optische Reize	Aufgrund der bestehenden sehr hohen Vorbelastungen sind zusätzliche Lärm- und Lichtemissionen sowie negative optische Reize im Nahbereich der Autobahn in der Bauphase unbedeutend.

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
Fahrzeugkollisionen	Verlust der Gehölzhecken auf den Dammböschungen seitlich der BAB A 3 als Überflughilfen (Leit- und Sperrfunktion). Eine relevante Erhöhung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse in relevanten Querungsbereichen kann jedoch ausgeschlossen werden, da der Verkehr in der Bauphase im Baustellenbereich durch die Konzentration auf eine Fahrtrichtungsbahn stark verlangsamt ist und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ein dichtes Verkehrs- und Scheinwerferlichtband entsteht, dass als durchgehendes Hindernis von den Fledermäusen wahrgenommen wird. Dadurch stellen sich Gewöhnungs- und Vermeidungseffekte ein, die zu einer Meidung der Fahrbahnbereiche führen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, 2011[1]).
Schädigung, Störung oder Tötung geschützter Tierarten	Mögliche Beeinträchtigungen für Fledermäuse durch Verlust von oder Behinderung in relevanten Querungsbauwerken. Mögliche Beeinträchtigungen für randliche Vorkommen von streng geschützten Arten wie Zauneidechse oder wertbestimmenden FFH-Arten wie Schlammpeitzger in Gräben sowie mögliche Störung von Brutvorkommen des Kiebitzes und weiterer relevanter Brutvögel im nahen Umfeld bei Umgestaltung der Habitatflächen und durch Bauverkehr. Einwanderungen streng geschützter oder bedeutsamer Arten wie Zauneidechse und Schlammpeitzger in Bauflächen können nicht ausgeschlossen werden und müssen durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden.
Anlagebedingte Projektwirkungen	
Netto-Neuversiegelung	13,3 ha Neuversiegelung abzgl. 2,2 ha Entsiegelung = 11,1 ha
Überbauung, Überschüttung	23,2 ha Überbauung
Rodung	Rodung von rd. 0,41 ha Wald
Veränderung Gewässer	Verlegung der Fließgewässer „Alte Isar“ und „Spitaler Wöhrd“ unter der Donaubrücke sowie der Gräben am südlichen Böschungsfuß der BAB A 3 im Südwesten.
Eingriffe in Grundwasser	Keine relevanten Wirkungen. Das Entwässerungsniveau der vorhandenen Bäche und Gräben wird nicht verändert. Durch den Bau von Brückenfundamenten sind keine nachteiligen Auswirkungen auf das großflächig durch die Donau und ihre zufließenden Bäche bestimmte Vorflutniveau zu erwarten.
Beeinträchtigung der Gewässerqualität	Straßenwasser der großen Brücken wird in Absetzbecken und teilweise über Bodenfilter vorgereinigt, bevor es in die Fließgewässer eingeleitet wird.

[1] Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (Hrsg), 2011: Fledermäuse und Straßenbau – Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein, Kiel.

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
	Straßenwasser der Strecke und kleiner Brückenbauwerke wird breitflächig über die angrenzende Böschungsschulter über Oberboden versickert und ergänzend in Versickerungs- und Verdunstungsmulden am Böschungsfuß aufgefangen, versickert und verdunstet. Die Beeinträchtigung von Fließgewässern und Grundwasser wird daher gemäß den geltenden gesetzlichen Anforderungen gegenüber dem Istzustand verringert.
Klima und Wasserhaushalt	Kaltluftabflussbahnen werden nicht verändert. Die bestehende Entwässerung und Grundwasserneubildung mit breitflächiger Versickerung über die Böschungsschulter wird beibehalten und durch Verdunstungsmulden am Böschungsfuß ergänzt. Das Geländeklima wird daher nicht nachhaltig beeinträchtigt.
Beeinträchtigung von Tieren und Habitaten	Verlust und Neuanlage von Grabenlebensräumen für die Fischarten Schlammpeitzger und Bitterling sowie für Biber und Teichhuhn. Verlust und Neuanlage von Uferstreifen mit Gehölzgruppen und Rohbodenflächen für das Blaukehlchen und von Gebüschen für den Gelbspötter. Randliche Beeinträchtigung von Habitatflächen für die Zauneidechse im Bereich der DEG 42 Das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke wird gegenüber anderen Todesursachen für alle Vogelarten als vernachlässigbar eingeschätzt gemäß dem Gutachten „Abklärung des Kollisionsrisikos von Vögeln an geplanten Seilbrücken bei Deggendorf“ (Büro für Ornitho-Ökologie, Dr. Richard Schlemmer, Regensburg 11/2019).
Barriere- und Zerschneidungseffekte	Neue Barriere- und Zerschneidungseffekte entstehen nicht. Die lichte Höhe und Weite der Brücke über die Hengersberger Ohe wird nicht verschlechtert. Die lichte Höhe der Donaubrücke wird leicht angehoben. Die Weite bleibt etwa gleich. Durch die Verbreiterung des Fahrbahnquerschnitts und die Anlage von Lärmschutzeinrichtungen vergrößert sich die bereits breite Fläche des zu überquerenden Trassenkörpers für Arten weiter, die im Überflug und in Unterführungen queren. Dadurch wird die stark eingeschränkte Vernetzungsbeziehung weiter erschwert. Zusätzlich werden neue Biotopvernetzungsverbindungen unter der BAB A 3 im Bereich von Durchlässen zum Saubach, am Aubach/Mühlbach und an der Alten Donau geschaffen.
Veränderung Landschaftsbild	Verlust der straßenbegleitenden Gehölzsäume auf der Dammböschung. Durch rasche Neuanlage entsteht aber nur eine vorübergehende Beeinträchtigung in der Bauphase. Nordseitige Straßenböschungen werden einschließlich der straßenbegleitenden Bepflanzung im Westteil soweit wie möglich erhalten.

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
	Veränderung der Gestalt der Donaubrücke durch Neubau mit zwei Pylonen und deutlich mehr Seilverbindungen. Das Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer wird beibehalten.
Betriebsbedingte Projektwirkungen	
Lärm / visuelle Einflüsse	Hohe Vorbelastung durch die BAB A 3; keine vorhabenbedingte Verkehrserhöhung; Einbau von lärmminderndem Belag; zusätzliche Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen für Teilbereiche gemäß dem geltenden Recht. Daher sind keine zusätzlichen nachteiligen Lärmwirkungen zu erwarten. Aufgrund hoher Vorbelastung sind bei Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen keine nachteiligen visuellen Einflüsse zu erwarten.
Schadstoffimmissionen	Keine relevante Verkehrserhöhung, daher sind auch keine erhöhten Schadstoffimmissionen und auch keine erhöhten Stickstoffeinträge in relevante FFH-Lebensräume zu erwarten. Die Verbesserung des Verkehrsflusses wird Abgasemissionen reduzieren. Durch die Trassenverschiebung nach Süden im Westteil ergeben sich kleinräumig kleine Veränderungen der Immissionsbelastung im Nahbereich der Autobahn.
Entwässerung	Die Entwässerung erfolgt wie bisher über die belebte Bodenzone auf der Dammböschung. Im Brückenbereich von Donaubrücke und Hengersberger Ohe ergibt sich eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand durch geordnete Entwässerung über neu zu errichtende Abscheide- und Absetzbecken sowie einen Bodenfilter.
Unfall / Störfall Fahrzeugkollisionen	Das Unfall- bzw. Störfallrisiko wird durch den 6-streifigen Ausbau nicht erhöht; zusätzliche empfindliche Gebiete sind durch den trassennahen Ausbau nicht betroffen. Der 6-streifige Ausbau dient der Verbesserung der Verkehrsqualität. Im Bereich Donauhafen Deggendorf wird die Autobahntrasse beim Neubau der Brücke vom Hafen abgerückt, so dass das Störfallrisiko und die Gefahr schwerer Unfälle in diesem Bereich reduziert wird.

3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermieden oder ausgeglichen werden soll sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen

3.2.1 Lärmschutzmaßnahmen

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

Weiterhin werden für die Ortsbereiche von Fischerdorf, Seebach, Niederalteich und Hengersberg Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und einem Lärmschutzwall gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt. Für die Bereiche hinter den Lärmschutzeinrichtungen ergeben sich dadurch deutliche Verminderungen der Lärmbelastung.

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 (vgl. Unterlage 19.1.4 Lageplan Lärmisophone).

3.2.2 Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen

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

- Optimierung der Lage der Donauvorlandbrücke und ihrer Pfeiler, so dass die neue südliche Brücke möglichst nah an der bestehenden Brücke liegt und die Eingriffe in die südlich angrenzenden FFH-Lebensräume und das Donauufer minimiert werden.
- 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 Lichteinwirkung 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.
- 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 BAB A 3 in der Bauphase; Neubau der neuen Brücken bzw. Widerlager seitlich der bestehenden Durchlässe bei den Bauwerken BW 145/1, 146a, 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 BAB A 3 insbesondere am BW 150.

Entwässerung

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 Abscheide- und Absetzbecken 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 angelegt, die das überschüssige Straßenwasser aufnehmen, versickern oder verdunsten.

3.2.3 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.

3.2.4 Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme

Die Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme dienen dem unmittelbaren Schutz vor temporären Gefährdungen während der Bauausführung (vgl. auch Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3).

1 V Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung zur Vermeidung bauzeitlicher Störungen zum Schutz gehölzbewohnender Arten, von Wiesenbrütern und zum Schutz 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

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

3.2.5 Ausgleichsmaßnahmen

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

In der nachfolgenden Tabelle sind die geplanten Ausgleichs-, Schadensbegrenzungs- und Kohärenzmaßnahmen zusammengestellt.

5 A	**Neuanlage Grabensystem mit Uferstreifen**
5-1 $A_{FFH/CEF}$	Anlage Graben als Gewässerhabitat für den Schlammpeitzger
5-2 A	Entwicklung Uferstreifen mit Nasswiese
5-3 A	Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur
5-4 A	Anlage Sumpfgebüsch
6 A	**Wiederherstellung Auelebensräume unter der Donaubrücke und Verlegung Fließgewässer**
6-1 A_{FFH}	Anlage von strukturreichem Altwasser (LRT 3150)
6-2 A_{FFH}	Anlage von naturnahem Bachlauf (LRT 3260)
6-5 A	Entwicklung Landröhricht und feuchte Hochstaudenflur
6-6 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese
7 A_{CEF}	Anbringung von Dohlen-Nisthöhlen im Bereich der neuen Donaubrücke
8 A	**Entwicklung Retentionsraum im Bereich Parkplatz Isarmündung**
8-1 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese und Retentionsausgleich Donau
8-2 A	Anlage Gehölzhecke

9 A	Verbesserung der Habitatvernetzung unter der BAB A 3 für die Alte Donau
10 A	**Aufwertung Donauufer bei Mettenufer**
10-1 A_{FFH}	Anlage von strukturreichem Altwasser als LRT 3150
10-2 A_{FFH}	Aufwertung Flachwasser der Donau als LRT 3260
13 A	**Entwicklung Extensivwiesen im Deichvorland Ruckasing-Endlau**
13-1 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch Bodenauf- und abtrag mit Ansaat
13-2 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch Ansaat in Streifen
13-3 A	Entwicklung artenreiche Extensivwiese durch vollständige Neuansaat
13-4 A_{FFH}	Entwicklung eines extensiv genutzten, artenreichen Grünlands als LRT 6510 Flachlandmähwiese durch vollständige Neuansaat
13-5 A_{CEF}	Entwicklung einer Extensivwiese mit feuchten Seigen als Kiebitz-Habitat

3.2.6 Ersatzmaßnahmen

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

6-3 E_{FFH}	Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*)
6-4 E_{FFH}	Anlage von Hartholzauwald (LRT 91F0)
11 E_{FFH}	Entwicklung von Pappelbeständen zu Beständen der Weichholzaue (LRT 91E0*) sowie Förderung Gebüsche für den Gelbspötter
12 E_{FFH}	Anlage von Weichholzauwald (LRT 91E0*) bei Winzer

Weitergehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die geplante Baumaßnahme verursacht trotz der genannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte unvermeidbare, erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Gewässer, Fauna und Pflanzen bzw. Lebensräume. Die hierdurch eintretenden, nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft stellen einen naturschutzrechtlichen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind im LBP (Unterlage 9 und 19) ermittelt und hier zusammenfassend dargestellt. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch mit Erholung und Bauzufahrten, Flächenverbrauch sowie Kultur- und Sachgüter werden auf der Grundlage der Angaben der technischen Planung ermittelt.

Die Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten werden detailliert in den Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung beschrieben und bewertet (Unterlagen 19.3 bis 19.6).

Die zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens werden im folgenden schutzgutbezogen abgehandelt.

4.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Wohnen und Wohnumfeld

Anlagebedingt sind keine Eingriffe oder Auswirkungen auf Siedlungsbereiche oder Erholungsgebiete gegeben. Im Gegenteil werden die umliegenden Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete durch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen gemäß den geltenden Richtlinien vor Lärm deutlich besser geschützt als im Ist-Zustand. Darüber hinaus wird ein lärmmindernder 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 Lärmschutzwall bei Bau-km 4+600)) vom geplanten Fahrbahnrand nicht gegeben. Das Mischgebiet (M) 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. Eine relevante Verkehrserhöhung ist nicht gegeben, so dass diesbezügliche nachteilige Umweltwirkungen durch Schadstoffe, optische Störungen durch Fahrzeugbewegung und Licht nicht zu erwarten sind.

Baubedingte Wirkungen können durch Baustellenverkehr und Baulärm entstehen.

- Die zusätzlichen Lärm- und Luftemissionen in der Bauphase werden gegenüber der hohen Vorbelastung der BAB A 3 als gering und unerheblich eingestuft.

- Bei den Baumaßnahmen für den Streckausbau und für kleine Brückenbauwerke wird angestrebt, diese soweit gut 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 DEG 46 und der Hengersberger Ohebrücke mit B 533 sowie der AS Hengersberg werden die Baustellenzufahrten über die jeweilige Kreisstraße DEG 42 und DEG 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.

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

<u>Erholungspotenzial und Erholungseignung</u>

- Die wertvollen Erholungsbereiche im Gebiet Isarmündung sind von den Baumaßnahmen nur unwesentlich betroffen, da sie mindestens 250 m weit entfernt sind.
- Das Erholungsgebiet am Baggersee südlich von Seebach liegt nahe an der Autobahn, so dass sich durch Überlagerungen von Baulärm und Verkehrslärm geringfügige zusätzliche Störungen ergeben können, die aufgrund der hohen Vorbelastung als gering und unerheblich eingestuft werden. Die sichtschützenden 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 mit deutlich besserer Lärmabschirmung gegenüber der Autobahn.
- Der Isar-Radweg auf der Altholzstraße DEG 46 wird in der Bauphase der Brücke entlang der Donau geführt.

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

4.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Lebensräume, geschützte Arten

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. Hinzu kommt eine deutlich größere seilverspannte Fläche im Bereich der neuen zwei Brückenpylone. Als eine der wenigen indirekten Wirkungen ist die Verschiebung der Zone mittelbarer Beeinträchtigungen im Brückenbereich mit zu betrachten.

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.

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

Geschützte Biotope, FFH-LRT sowie weitere wertbestimmende Biotoptypen

Die stärksten Eingriffswirkungen entstehen im Bereich der neuen versetzten Donaubrücke, die die wertvolleren Auebereiche überquert. Weiterhin ergeben sich kleinflächig punktuelle Eingriffe entlang der Trasse, z.B. am Donaualtwasser. Betroffen sind vor allem nach § 30 BNatSchG und/oder Art. 23 BayNatSchG geschützte Biotope wie Land- und Wasserröhrichte (GG, GR, VH), Fließ- und Stillgewässer der Alten Isar (VU, SU), kleine Weich- und Hartholzauwaldbereiche (WA) bzw. Feuchtgebüsche (WG) und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen (GN).

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
- Überbauung 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.

Säugetiere (streng geschützt, FFH Anhang IV)

Biber

Veränderung und Überbauung von Gewässern in der Bauphase; Verlust von einem Jungbiberbau auf der südwestlichen Dammböschung mit Vergrämung; Bauarbeiten im Nahbereich von einem Biberbau mit Schutzmaßnahmen

Fledermäuse

Beeinträchtigung von Querungsbereichen über und unter der Autobahn durch Umbau der Brückenbauwerke sowie Verlust von Gehölzhecken entlang der Fahrbahn in der Bauphase als Leitstruktur, insbesondere an Bauwerk BW 148 und BW 150

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

Blaukehlchen, Teichhuhn

Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten

Kiebitz

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

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

Dohle, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer und Kuckuck

Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten

Reptilien (streng geschützt, FFH Anhang IV)

Zauneidechse

Beeinträchtigung von Lebensraum auf Straßenböschung und mögliche Einwanderung in das Baufeld

Fische (FFH Anhang-II-Arten)

Schlammpeitzger, Bitterling

Verlust von Grabenlebensräumen mit guter Populationsentwicklung

Pflanzen (stark gefährdete Arten)

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

Verlust von Grabenlebensräumen und Vorlandflächen der Donau

Sowohl für Pflanzen und ihre Lebensräume als auch für Tiere und die Biologische Vielfalt sind damit erhebliche Auswirkungen gegeben, vorrangig durch die Biotop- und Habitatverluste.

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

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

Durch entsprechende 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 wieder hergestellt werden.

4.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche

Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau erhöht sich die Flächenversiegelung um rd. 11,1 ha. Hinzu kommen rd. 23,2 ha überbaute Flächen (Böschungen, Entwässerungsanlagen u.a.), die nach Fertigstellung des Vorhabens überwiegend als Flächen für Straßenbegleitgrün gestaltet werden. Die Gesamtfläche der Verkehrsanlagen erhöht sich daher im geplanten Ausbauzustand entsprechend.

Die bestehende BAB weist bereits eine starke Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung insbesondere entlang der Donau auf. Der weitere Ausbau auf 6 Fahrstreifen hat diesbezüglich keine zusätzliche, relevante nachteilige Wirkung. Durch entsprechende Aufweitungen von Querungsbauwerken (BW 145/1, 146/1, 152) kann jedoch die Vernetzung entlang von Gewässern etwas verbessert werden. Am Bauwerk 150 an der Alten Donauschleife, wo ein 4 m Rohrdurchlass durch eine 20 m breite Brücke ersetzt wird, wird eine neue, gefahrlose Vernetzungsbeziehung zu Wasser, Land und Luft neu geschaffen.

4.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Hauptauswirkung auf den Boden ist die dauerhafte Versiegelung von Bodenflächen für die Errichtung der zwei weiteren Fahrstreifen und den Neubau der Brücken. Gleichzeitig wird der alte Parkplatzbereich Isarmündung entsiegelt.

Die Netto-Neuversiegelung umfasst damit rd. 11,1 ha. Dies betrifft auf der ganzen Strecke vorrangig straßenbegleitende Grünflächen und teilweise landwirtschaftliche Nutzflächen. Im Bereich der Donauquerung sind kleinflächig auch wertbestimmende, naturnahe Biotopflächen mit guter Regelungs- und Lebensraumfunktion sowie Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte betroffen. Die bisherigen, bereits durch die Lage in der Vorbelastungszone meist eingeschränkten bzw. vorbelasteten Bodenfunktionen gehen dabei vollständig verloren.

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

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

Durch Rekultivierung und Neuanlage von Grünflächen auf den umgestalteten Böschungen werden die dauerhaften Auswirkungen auf den Boden verringert.

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

4.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Direkte Eingriffe in Fließgewässer ergeben sich im Südwesten mit einer Verlegung und Wiederherstellung des südlichen Grabensystems in etwa gleichen Fließgewässerlängen (rd. 550 m) sowie unter und südlich der Donaubrücke mit Verlegung und Wiederherstellung der „Alten Isar“ und dem „Spitaler Wöhrd“ in einem fließenden und einem eher stehenden Teilbereich. In die Donau muss lediglich im Ufernahbereich unter der Brücke punktuell in der Bauphase zur Errichtung der Spundwände für den Brückenpfeiler eingegriffen werden. Die Hengersberger Ohe ist von Maßnahmen nicht betroffen.

Das südliche Grabensystem am Bauanfang wird vorab der Baumaßnahme außerhalb des Baufelds neu hergestellt, so dass hier keine nachteiligen Wirkungen auftreten werden. Es dient damit gleichzeitig als Maßnahme zur Schadensbegrenzung (FFH) für die hier angesiedelten Fischarten Schlammpeizger und Bitterling. Der Altwasserarm und Saubachabfluss „Spitaler Wöhrd“ muss

unter der Brücke (stehender Teil) in der Bauphase in verändertem und deutlich verschmälertem Bett geführt werden, wodurch bauzeitliche Beeinträchtigungen gegeben sind.

Alle weiteren Fließgewässerdurchlässe unter der BAB A 3 werden in der Bauphase vorab neben dem bestehenden Durchlass neu erstellt, so dass hier für die Gewässer keine nachteiligen Auswirkungen gegeben sind. Im Gegenteil werden die neuen Fließgewässerverbindungen unter der BAB A 3 als aufgewertete, naturbetonte Fließgewässerdurchlässe mit Gewässerbett und Berme unter Brücken hergestellt und damit die Durchgängigkeit verbessert.

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

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

Mit Ausnahme der großflächigen Bodenversiegelung, die durch die Versickerung des Straßenwassers über die Böschungsschulter mit belebter Bodenzone und in Versickerungs-/Verdunstungsmulden kompensiert wird und der bauzeitlichen Verschmälerung des Altwassers „Spitaler Wöhrd“ unter der Donaubrücke sind unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen mit Wiederherstellung der Gewässer in der gleichen Qualität vor Ort keine erheblichen nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Wasser gegeben.

Die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen hinsichtlich der Vorgaben aus der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie, WRRL) und dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) werden im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie in Unterlage 18.2 bewertet. Im potenziellen Wirkbereich des Vorhabens werden 4 Flusswasserkörper (*FWK 1_F361 „Donau von Einmündung Große Laber bis Einmündung Isar“, FWK 1_F367 „Ainbrach, Niederastgraben, Irlbach, Ödbach, Natternberger Mühlbach“, FWK 1_F477 „Donau von Einmündung Isar bis Einmündung Vils“, FWK 1_F482 „Hengersberger Ohe von Hengersberg bis Mündung in die Donau Säckerbach“*) und 2 Grundwasserkörper (*GWK 1_G086 „Quartär - Straubing“, GWK 1_G119 „Quartär Osterhofen“*) geprüft. Dabei wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Schadensbegrenzung höchstens geringe nachteilige Wirkungen bei allen geprüften Wasserkörpern zu erwarten sind. Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für alle geprüften Fluss- und Grundwasserkörper vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für den guten chemischen Zustand und das gute ökologische Potenzial voraussichtlich bis 2027 wird nicht beeinträchtigt.

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 Deggenau der A3 Nürnberg-Passau, Maßnahme-Nr. 551264“ wird im hydraulischen Modell für ein hundertjährliches Hochwasserereignis HQ_{100} ein Retentionsraumverlust von 6.743 m³ ermittelt.

Durch die Abgrabung von Gelände linksufrig der Donau angrenzend an das Überschwemmungsgebiet im Bereich des bisherigen, aufzulassenden Parkplatzes „Isarmündung“ wird der Retentionsraumverlust durch Neuschaffung von Überschwemmungsflächen mit rd. 8.000 m³ bei einem HQ_{100} ausgeglichen (vgl. Ausgleichsmaßnahme 8 A).

4.6 Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima

Globale Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima

Die Verkehrsbelastung im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg der BAB 3 wird 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. Diese Verkehrszunahme von rd. 9% bezogen auf den DTV ergibt sich im Wesentlichen aus der allgemeinen Verkehrszunahme in diesem Zeitraum. Die projektbezogene Verkehrszunahme ist demgegenüber relativ gering und ergibt sich vor allen daraus, dass der Fernverkehr bei Stauungen auf der BAB A 3 nicht mehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen wird.

Eine wesentliche globale Auswirkung einer Infrastruktur auf die Schutzgüter Luft und Klima ist die Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen, die in einem sehr engen Zusammenhang mit dem Treibstoffverbrauch steht. Dem zusätzlichen Treibstoffverbrauch infolge der Verkehrszunahme von ca. 9 % beim Gesamtverkehr bzw. 7 % beim Schwerverkehr stehen Reduzierungen beim Treibstoffverbrauch durch das Entfallen der Stauungen auf der BAB A 3 und auf dem derzeit vom Ausweichverkehr betroffenen nachgeordneten Straßennetz entgegen.

Hinzu kommt, das in Verkehrsprognosen für 2035 mit einem Elektromobilitätsanteil von rd. 11% an der Pkw-Flotte – aufgrund der politischen Klimaziele für 2035 mit steigender Tendenz - gerechnet wird.

Auch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in einem Umfang von rd. 22 Hektar in der Lage, CO_2-Emissionen zu binden. Relevant sind dabei vor allem Aufforstungen, Böschungsbepflanzungen sowie die Neuanlage weitgehend nutzungsfreier Biotope wie Nasswiesen und Röhrichtgesellschaften.

Da die über 50 Jahre alte bestehende BAB A 3 im Abschnitt AK Deggendorf – AS Hengersberg in den nächsten Jahren grundlegend erneuert werden müsste, insbesondere auch die Donaubrücke, sind die zusätzlichen Treibhausgas-Emissionen beim 6-streifigen Ausbau gegenüber der Erneuerung im Bestand vertretbar und werden zum Teil durch die CO_2-senkenden landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen.

Relevante negative Auswirkungen auf das globale Klima sind daher nicht zu erwarten.

Lokale Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das lokale Klima bleiben auf den Nahbereich der Strassentrasse beschränkt. Auswirkungen des Vorhabens auf die Kaltluftentstehungsgebiete sowie die Kaltluftbahnen sind allenfalls gering, da sich die Einwirkungen auf den direkten Randbereich der bestehenden, auf einem Damm geführten Autobahn beschränken und die bestehende Dammlage nicht relevant verändert wird. Kaltluftabflussbahnen werden nicht verändert.

Die geplante Verbreiterung der BAB A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen und entsprechender Bodenversiegelung führt zu einer Verringerung von Kaltluftentstehungsgebieten im direkten Randbereich der BAB A 3. Lokal können damit geringfügige kleinklimatische Veränderungen auftreten.

Angesichts der Vorbelastungen durch die bestehenden Autobahnen BAB A 3 und BAB A 92 und der großen verbleibenden Kaltluftentstehungsgebiete im Umfeld sind kleinklimatische Veränderungen im Untersuchungsgebiet durch die zusätzliche Versiegelung höchstens von geringer Bedeutung und bleiben auf den Nahbereich der Autobahn beschränkt. Für das lokale Klima ergeben sich damit keine relevanten Auswirkungen.

Da sich das Verkehrsaufkommen vorhabenbedingt nicht verändert, der Verkehrsfluss vergleichmäßigt wird und sich durch den technischen Fortschritt der Schadstoffausstoß des Verkehrs dauerhaft weiter reduzieren wird, sind keine nachteiligen Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen gegeben. Auch der Ausstoß von Treibhausgasen wird sich mit dem technischen Fortschritt weiter verringern.

Zusätzliche nachteilige Auswirkungen auf das lokale Klima und die Luftqualität sind nicht zu erwarten. Die geplante Neuversiegelung von rd. 13,3 ha über eine Länge von rd. 10 km wird durch die Aufwertung von insgesamt rd. 24 ha Ausgleichsflächen im nahen und weiteren Umfeld kompensiert. Geringfügige kleinklimatische Veränderungen im Nahbereich der Autobahn sind diesbezüglich als unerheblich einzustufen.

Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Südlich der BAB A 3 wurde der Hochwasserschutz an der Donau mit neuen Deichanlagen auf ein 100-jährliches Hochwasserereignis ertüchtigt. Eine Hochwassergefährdung ist für die BAB auf einer Dammlage im betrachteten Abschnitt grundsätzlich nicht gegeben.

Bei der Neuplanung der Donaubrücke und ihrer Pfeiler wurde in Abstimmung mit der Wasserwirtschaft darauf geachtet, dass die Strömung und der Wasserspiegel der Donau bei Hochwasser nicht nachteilig beeinflusst werden.

Die Gewässerdurchlässe für die querenden Bäche werden bei der Neuerrichtung grundsätzlich verbreitert, so dass hierdurch keine Abflusshindernisse entstehen.

Die Straßenentwässerung wird gemäß dem Stand der Technik hergestellt. Straßenwasser kann in den meisten Teilbereichen mit Ausnahme der großen Brücken über die Böschungen gefahrlos und gut abgeleitet werden. Bei Katastrophen-Regenereignissen würden die Versickerungs-/Verdunstungsmulden am Böschungsfuß überlaufen und in angrenzende Grabensysteme übergehen.

Die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels, insbesondere Hochwasser wird als sehr gering eingestuft.

4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild

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

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

Die Donaubrücke mit dem markanten Pylon und den Stahlseilen bildet bereits im Bestand ein besonderes, weithin sichtbares Wahrzeichen direkt neben dem Donauhafen. Diese Situation wird sich durch die neue Donaubrücke nicht nachteilig verändern.

4.8 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

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

Mit dem weitgehend symmetrischen Ausbau beschränken sich die Auswirkungen großteils auf den direkten Randbereich der Dammböschung der BAB, so dass die landwirtschaftliche Nutzung als wesentlicher Teil der Kulturlandschaft nur relativ geringfügig betroffen ist.

Im Brückenbereich der Donauaue mit den stärksten Eingriffen ist die Kulturlandschaft von untergeordneter Bedeutung, da hier naturnahe Strukturen überwiegen.

Als Ausgleichsflächen ist im Donauvorland weiter flussabwärts die Entwicklung artenreicher Extensivwiesen auf größeren Flächen (rd. 16 ha) geplant. Diese tragen zu einem Erhalt der ehemals weit verbreiteten extensiven Wiesennutzung als wichtigem Bestandteil unserer Kulturlandschaft bei.

Weitere Sachgüter sind nicht betroffen.

4.9 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber Risiken, schweren Unfälle oder Katastrophen

Der Ausbau der BAB A 3 auf 3 Fahrstreifen in jede Richtung dient auch der Vergleichmäßigung des Verkehrs und damit der Reduzierung von Unfällen.

Im Bereich des Donauhafens rückt die Trasse der BAB A 3 vom Hafen ab, so dass die Gefährdung durch Kollisionen mit Gefahrgütern und schweren Unfällen verringert werden (Seveso-III-Richtlinie).

Durch den sechsstreifigen Ausbau wird die Anfälligkeit der BAB A 3 gegenüber Risiken, schweren Unfällen und Katastrophen damit nicht erhöht, sondern eher verringert.

Grenzüberschreitende Auswirkungen sind nicht gegeben.

4.10 Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern

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

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

4.11 Gesamtschau der Umweltauswirkungen

Insgesamt verbleiben die Umweltauswirkungen durch den 6-streifigen Ausbau und die damit verbundenen Baumaßnahmen für einen Großteil der Strecke mit Ausnahme der Donauquerung auf einem relativ geringen Niveau. Relevante Umweltauswirkungen entstehen vorrangig auf den Boden durch Versiegelung (rd. 13,3 ha). Insbesondere im Bereich der Donauquerung ergeben sich dauerhafte Verluste wertbestimmender Biotope (hochwertige Biotoptypen ≥ 11 Wertpunkte gem. Biotopwertliste LfU 2014 und nach § 30 geschützte Biotope). Es entsteht ein naturschutzfachlicher Ausgleichsbedarf von insgesamt rd. 1,55 Mio. Wertpunkten.

Beeinträchtigungen FFH-relevanter Lebensräume und Erhaltungsziele werden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für die zwei FFH-Gebiete geprüft. Dabei treten für die FFH-Lebensräume 3150 (Natürliche eutrophe Seen) und 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe) erhebliche Beeinträchtigungen auf, die zu einer Unverträglichkeit im Sinne des § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet 7243-302 „Isarmündung“ und im Fall des LRT 3150 auch zu einer Unverträglichkeit für das FFH-Gebiet 7142-301 Donauauen führen und eine Ausnahmeprüfung erforderlich machen. Für diese zwei betroffenen Lebensraumtypen werden Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 mit Neuanlage und Entwicklung der entsprechenden Lebensräume und

entsprechendem Kompensationsfaktor von 1:2 im räumlichen Verbund vorgesehen und langfristig gesichert.

Für die unerheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Lebensräume 6510 (Flachlandmähwiesen), 91E0* (Weichholzauwald) und 91F0 (Hartholzauwald) werden umfangreiche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ergriffen.

Beeinträchtigungen bzw. Verluste von Habitaten und/oder Populationen streng und europarechtlich geschützter Arten (Arten des Anhangs IV der FFH Richtlinie sowie für europäische Vogelarten) werden im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Vogelschutzgebiete behandelt. Für den Gelbspötter ist eine Maßnahme zur Wahrung des Erhaltungszustandes (FCS) und eine Ausnahmeprüfung erforderlich. Für einige andere Vogelarten werden geeignete Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF) ergriffen.

Das Risiko der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke wird für alle Vogelarten gegenüber anderen Todesursachen als vernachlässigbar eingeschätzt. Darüber hinaus können bzgl. des Risikos der Kollision mit den Seilbündeln der geplanten Brücke erhebliche Beeinträchtigungen der in den Standarddatenbögen für die SPA-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 gemäß dem Gutachten zur „Abklärung des Kollisionsrisikos von Vögeln an geplanten Seilbrücken bei Deggendorf“ (Schlemmer 2019) ausgeschlossen werden.

Schwerwiegende, mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der Umweltvorsorge nicht vereinbare nachteilige Auswirkungen sind nicht gegeben.

5. Übersicht über anderweitige geprüfte Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen

Der 6-streifige Ausbau von bestehenden 4-streifigen Autobahnen erfolgt meist im Zuge der vorhandenen Trasse. Großräumige Varianten kommen aus wirtschaftlichen, betrieblichen und ökologischen Gründen in der Regel nicht in Frage. Die Topographie im Untersuchungsbereich zwischen der Donau im Süden und den Vorläufern des Bayerischen Waldes sowie die sehr dichte Besiedelung der Donauebene zwischen Deggendorf und Hengersberg führen dazu, dass beim 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 großräumige Varianten nicht zielführend sind.

Bei dem Ausbau im Bereich der bestehenden Trasse kommen grundsätzlich drei Varianten in Frage:

Variante 1 = symmetrischer Ausbau	Beim beidseitigen Ausbau wird die Achse beibehalten und die beiden äußeren Fahrbahnränder um je ca. 3 m nach außen verlegt.
Variante 2 = asymmetrischer Ausbau nach Norden	Beim einseitigen Ausbau nach Norden wird nördlich der bestehenden Fahrbahn in einem Mindestabstand zum Fahrbahnrand von 4 m die neue Fahrbahn gebaut. Im Bereich der Donaubrücke muss dieser Mindestabstand auf 12 m verbreitert werden, da die neuen Überbauten neben dem bestehenden Überbau gebaut und dabei auch die neuen Pfeiler berücksichtigt werden müssen.
Variante 3 = asymmetrischer Ausbau nach Süden	wie vor, jedoch nach Süden

Die einzelnen Varianten sind im Kap. 3 des Erläuterungsberichts der Unterlage 1 und in der FFH-Ausnahmeprüfung für die Natura 2000-Gebiete „Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen“ sowie „Isarmündung“ genauer dargelegt (Unterlage 19.3 – 19.4).

Wertung der Varianten und wesentliche Auswahlgründe

<u>Variante 1 = symmetrischer Ausbau</u>

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

Bei der Variante 1 müsste daher der Überbau neben dem vorhandenen Überbau errichtet und dann eingeschoben werden. Beim Querverschub des Überbaus fallen erhebliche Mehrkosten an.

Auch die Behinderung für den Verkehr auf der BAB A 3 sind während der Phase des Querverschubs erheblich. Da bei der Variante 1 der Flächenverlust insbesondere für die hier besonders relevanten FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) ähnlich groß ist, wie bei den Varianten 2 und 3 und der Flächenverlust des prioritären LRTs 91E0* voraussichtlich über der Erheblichkeitsschwelle liegen würde und darüber hinaus erhebliche Mehrkosten und Verkehrsbehinderungen anfallen, ist der symmetrische Ausbau im Bereich der Donaubrücke nicht zielführend. Mit Anpassungsstrecken gilt das von Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 5+500.

Ab ca. Bau-km 5+500 kann die Achse der BAB A 3 in der Lage und in der Höhe im Wesentlichen gehalten werden. Die symmetrische Verbreiterung kann in diesem Abschnitt zum Teil auf den vorhandenen Böschungen durchgeführt werden. Dadurch kann der Flächenverbrauch und die Eingriffe weitest möglich minimiert werden. Der symmetrische Ausbau wird im östlichen Streckenabschnitt daher weiter verfolgt.

Variante 2 = asymmetrischer Ausbau nach Norden

Bei dieser Variante rückt die BAB A 3 näher an die Stadt Deggendorf heran, was zu Mehraufwendungen beim Lärmschutz führt. Der Neubau des Überbaus für die Fahrtrichtung Passau – Nürnberg auf der Nordseite des bestehenden Überbaus führt auf der Westseite der Donau zu einem dauerhaften Flächenverlust von verschiedenen FFH-LRT und einem Flächenverlust des prioritären LRTs 91E0*.

Weiterhin führt die asymmetrische Verbreiterung nach Norden auf der Nordseite der Donau zu einem erheblichen Eingriff in das Gelände des bestehenden Hafens Deggendorf mit geschätzten Mehrkosten von ca. 20-25 Mio. €. Im Hafen Deggendorf befinden sich Betriebe, in denen mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird (u. a. der Ölhafen in direkter Nähe zur Donaubrücke mit den dazugehörigen Tank- und Gleisanlagen). Das Heranrücken der stark befahrenen BAB A 3 an den Hafen Deggendorf kann zu einem erhöhten Unfallrisiko bzw. zu einer Verschlimmerung der Unfallfolgen führen. Die asymmetrische Verbreiterung nach Norden ist im Bereich der Donauquerung daher keine zumutbare Variante.

Variante 3 = asymmetrischer Ausbau nach Süden

Bei dieser Variante rückt die BAB A 3 im Westteil (Bau-km 0+0 bis 5+500) von der Stadt Deggendorf ab. Dies führt zu Verbesserungen beim Lärmschutz. Der Neubau des Überbaus für die Fahrtrichtung Nürnberg – Passau auf der Südseite des bestehenden Überbaus führt auf der Westseite der Donau zu einem dauerhaften Flächenverlust von verschiedenen FFH-LRT, darunter des prioritären LRTs 91E0*. Durch die Pfeilerstellung (Nordpfeiler auf dem Westufer und Südpfeiler auf dem Ostufer) kann der Eingriff in die FFH-Gebiete minimiert werden, in dem die beiden Fahrtrichtungstrassen näher zusammen rücken können. Auf der Ostseite der Donau führt die asymmetrische Verbreiterung nach Süden zu einem Eingriff in den Retentionsraum der Donau, der aber ausgeglichen werden kann. Da sich bei dieser Variante der Abstand zum Hafen erhöht und sich damit auch das Risiko eines Unfalls bzw. die Folgen eines Unfalls auf einen Betrieb reduzieren, in dem mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird, wird diese Variante im Bereich des Hafens Deggendorf als einzige zumutbare Variante weiter verfolgt.

Ab ca. Bau-km 5+500 wird auch bei dieser Vorzugsvariante der symmetrische Ausbau der Variante 1 gewählt.

Bewertung der Umweltverträglichkeit

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

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

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen weist die Variante 2 eine etwas geringere Konfliktintensität auf, während die Variante 3 hier am ungünstigsten abschneidet, weil der Eingriff in naturschutzfachlich wertvolle Gebiete am größten ist. Bei Variante 1 hängt die Eingriffsintensität davon ab, auf welcher Seite der bestehenden Brücke die neue Brücke vor dem Querverschub errichtet würde. Die Eingriffswirkungen entsprechen dabei in etwa denen der Varianten 2 und 3. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es bei jeder der drei Varianten zu erheblichen Eingriffen in FFH-Lebensräume kommen würde. Durch technische Optimierung der Planung kann der Eingriff in prioritäre Lebensraumtypen bei der gewählten Variante 3 aber auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Lediglich der Umfang der Eingriffe in FFH-Lebensräume insgesamt ist auf der Nordseite etwas geringer.

Da auch bei der Nordvariante und beim symmetrischen Ausbau erhebliche Eingriffe in die beiden FFH-Gebiete auftreten würden, wurde aus den vorgenannten Auswahlgründen die Variante 3 als Vorzugsvariante gewählt.

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

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

6. Beschreibung der Methoden oder Nachweise zur Ermittlung erheblicher Umweltauswirkungen sowie Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Methodik zur Ermittlung und Bewertung von Bestand und Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

Der Umweltzustand bzw. der Ist-Zustand der Schutzgüter einschließlich möglicher Vorbelastungen und die umweltbezogenen Auswirkungen werden im Rahmen dieser Unterlage sowie des LBP und ergänzender Fachbeiträge ermittelt und bewertet.

Im Plangebiet erfolgte eine flächendeckende Erfassung der Vegetations- und Nutzungsverhältnisse über eine Biotop- und Nutzungstypen- (BNT)-Kartierung gemäß Biotopwertliste der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV). In Teilbereichen wurde dabei auf die Kartierung der Vegetation durch die RMD Wasserstraßen GmbH im Projekt „Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen einschließlich Hochwasserschutz, Teilabschnitt 2: Deggendorf – Vilshofen“, Ökologische Datengrundlagen, Kartierungen 2010 / 2011 sowie Aktualisierung der Bestandsdaten 2015 zurück gegriffen. Diese Biotoptypenkartierungen wurden in relevanten Bereichen überprüft und in das System der BayKompV überführt.

Zu den Belangen des speziellen Artenschutzes wurden ebenfalls in Teilbereichen faunistische Daten aus vorgenanntem Projekt der RMD mit Kartierungen in 2010 / 2011 sowie Aktualisierung der Bestandsdaten in 2015 herangezogen. Ergänzend wurden in weiteren Bereichen des Untersuchungsgebiets eigene faunistische Untersuchungen durchgeführt und ein Artenschutzbeitrag erstellt.

Hinsichtlich des Natura 2000-Gebietsschutzes wurden Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erarbeitet.

Das grundlegende Verfahren der Ermittlung der Auswirkungen auf die Schutzgüter in der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung orientiert sich an Methoden der sogenannten Ökologischen Risikoanalyse[2] und an der Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS), die auf der Verknüpfung der umwelt- und naturschutzfachlichen Wertigkeit eines Schutzgutes (bzw. dessen Empfindlichkeit gegenüber Vorhabenwirkungen) mit der vorhabenbedingten Eingriffs- bzw. Beeinträchtigungsintensität beruht.

Durch die Verknüpfung der Parameter Beeinträchtigungsintensität (Wirkstufe) und Eingriffsempfindlichkeit (Wertstufe) wird das Ausmaß der Auswirkung auf das jeweilige Schutzgut ermittelt und bewertet.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Auf der Grundlage der technischen Planung, der Erhebungen zu Vegetation und Fauna sowie der Unterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan, zu den FFH-Verträglichkeitsprüfungen und zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung konnten die dauerhaften Projektwirkungen des Vorhabens ohne Unsicherheiten beschrieben und bewertet werden.

Bei der Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile sowie bei der Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt haben sich keine Schwierigkeiten und Unsicherheiten ergeben, die bei einer anderen Bewertung zu erheblichen abweichenden Beurteilungen der Umweltverträglichkeit führen würden.

[2] Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) HRSG. (1997): UVP-Leitlinien - Arbeitsmaterialien für die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Wasserwirtschaft.

7. Referenzliste und Quellenangaben

Planunterlagen

- Technische Planung (Unterlagen 1 bis 8)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlagen 9 u. 19)
- spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 19.2)
- 4 FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Unterlagen 19.3 – 19.6)

Literatur

Buck (Hrsg.) 1993: Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Unterstützung durch nutzwertanalytische Bewertungen. Institut für Hydrologie und Wasserwirtschaft Universität Karlsruhe (IHW). IHW Schriften Heft 43. Karlsruhe.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ausgabe 2008): Handbuch Umweltschutz im Straßenbau Teil II: Naturschutz und Landschaftspflege, Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS).

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147).

IMS-Schreiben vom 25.08.2017: „Planfeststellungsverfahren für den Bau und die Änderung von Straßen; Notwendigkeit von Umweltverträglichkeitsprüfungen. Hier: Anpassung an das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 (BGBl. I, S. 2808)“; Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

Mustergliederung UVP-Bericht (Stand 08/2017); Anlage 2 zum IMS vom 25.08.2017 Gz.: IIB2/IIZ7-4382-002/16.

Handlungsanweisungen zum IMS vom 25.08.2017 zu UVP-Bericht und EB (Unterlage 1) der Autobahndirektion Südbayern, AZ.: 13-Allg_UVP_RL 2017, 09/2018.