

Faktenblatt und Fragen-Antworten-Katalog

Deggendorf, 30.10.2025

A 3 Nürnberg – Passau

Sechsstreifige Erweiterung zwischen Autobahnkreuz Deggendorf
und Anschlussstelle Hengersberg

Allgemeines

Zahlen und Fakten

Länge des Erweiterungsabschnitts: ca. 10,7 Kilometer

Verkehrsbelastung 2017: ca. 58.700 Kfz/24h, davon ca. 20 Prozent Schwerverkehr

Verkehrsprognose 2035: ca. 63.900 Kfz/24h, davon ca. 27 Prozent Schwerverkehr

Bauwerke: 13 Über- und Unterführungen, von denen 12 im Zuge des Projekts abgebrochen und neugebaut werden, unter anderem die Donaubrücke Deggenau

Lärmschutz: ca. 8.700 Meter Lärmschutzanlagen
davon etwa 2.000 Meter Lärmschutzwälle und Wall-/Wand-Kombinationen

Bauabschnitte: Bauabschnitt 1:
östlich Donaubrücke Deggenau bis östlich Anschlussstelle Hengersberg

Bauabschnitt 2:
Autobahnkreuz Deggendorf bis östlich Donaubrücke Deggenau

Baubeginn: erste vorbereitende Arbeiten ab Oktober 2025
Beginn der Hauptarbeiten Bauabschnitt 1 ab frühestens 2027

Bauzeit: Hauptarbeiten Bauabschnitt 1: mindestens 4 Jahre
Hauptarbeiten Bauabschnitt 2: vsl. 5 bis 6 Jahre

Art der Erweiterung: Bauabschnitt 1: symmetrische Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen

Bauabschnitt 2: Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen mit Trassenverschiebung im Bereich der Donaubrücke Deggenau

Kosten: rund. 460 Mio. Euro (Kostenfortschreibung 2025)

Geplanter Bauablauf:	2025 - 2026	vorgezogener Brückenneubau bei Seebach
	2026	prov. Verbreiterung Bauabschnitt 1
	2026 - 2027	Instandsetzung der alten Donaubrücke Deggenau
	ab 2027	Hauptarbeiten Bauabschnitt 1 für rund vier Jahre: Erweiterung A 3 beider Fahrbahnen nacheinander, Abbruch und Neubau von 8 Brücken und Unterführungen sowie Bau von Lärmschutzanlagen Hauptarbeiten Bauabschnitt 2 für fünf bis sechs Jahre: Ersatzneubau Donaubrücke Deggenau für Richtungsfahrbahn Passau und Erweiterung Richtungsfahrbahn Passau Abbruch alte Donaubrücke Deggenau Ersatzneubau Donaubrücke Deggenau für Richtungsfahrbahn Nürnberg und Erweiterung Richtungsfahrbahn Nürnberg sowie Bau von Lärmschutzanlagen und Abbruch und Neubau von 3 weiteren Brücken bzw. Unterführungen

Die BAB A 3 verbindet auf rund 770 Kilometern die niederländische Grenze mit der österreichischen Grenze bei Passau und zählt zu den wichtigsten Verkehrsachsen Deutschlands. Zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg verläuft die A 3 auf einer Länge von etwa 10,7 Kilometern unmittelbar entlang der Donau. Dieser Abschnitt wurde 1975 als vierstreifige Autobahn für den Verkehr freigegeben und ist geprägt durch zahlreiche Brückenbauwerke, darunter die markante Donaubrücke Deggenau.

In den vergangenen Jahrzehnten ist das Verkehrsaufkommen auf diesem Streckenabschnitt sehr stark gestiegen. Heute nutzen täglich fast 60.000 Fahrzeuge mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Schwerverkehr die Autobahn. Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme des Verkehrs in den kommenden Jahren aus – der Schwerverkehrsanteil wird danach 2035 bei 27 Prozent liegen. Die bestehende Infrastruktur stößt damit an ihre Kapazitätsgrenzen und weist bereits heute eine eingeschränkte Verkehrsqualität auf.

Um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit zu verbessern, wird die A 3 zwischen Deggendorf und Hengersberg sechsstreifig erweitert. Im Zuge dieser Maßnahme werden neben der Fahrbahn auch zahlreiche Brücken und Unterführungen erneuert oder angepasst, umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt und die Straßenentwässerung auf den neuesten Stand gebracht.

Mit der Erweiterung wird die Leistungsfähigkeit der Autobahn langfristig gesichert. Gleichzeitig werden Umwelt- und Naturschutzbelange umfassend berücksichtigt. Für das Projekt besteht nach Genehmigung durch die Regierung von Niederbayern seit März 2025 Baurecht. Die Bauarbeiten erfolgen abschnittsweise und unter laufendem Verkehr, um die wichtige Verbindung zwischen Deggendorf und Hengersberg während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten.

Das Bauvorhaben

Auf welcher rechtlichen Grundlage wird gebaut?

Das Planfeststellungsverfahren für das Projekt wurde im März 2022 beantragt. Am 14. Januar 2025 hat die zuständige Regierung von Niederbayern zum Abschluss des öffentlichen Genehmigungsverfahrens den Planfeststellungsbeschluss erlassen: https://www.regierung.niederbayern.bayern.de/service/planfeststellungsverfahren/strassen/20250116_a3/index.html

Am 30. Oktober 2025 überbrachte der Bundesminister für Verkehr, Patrick Schnieder MdB, den Projektverantwortlichen im Rahmen eines Vor-Ort-Termins mit dem bayerischen Staatsminister Christian Bernreiter die finanzielle Baufreigabe des Bundes an die Projektverantwortlichen.

Welche Ziele verfolgt das Projekt?

Die A 3 ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen für den Transitverkehr in Deutschland und Europa. Sie führt den regionalen wie überregionalen Verkehr an Deggendorf vorbei in Richtung Passau und von dort weiter nach Südosteuropa. Die bestehende 4-streifige Autobahn im Bereich Deggendorf bis Hengersberg ist bereits heute überlastet und weist eine mangelhafte Verkehrsqualität auf. Durch die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen soll die Leistungsfähigkeit der Strecke den aktuellen und zukünftigen Verkehrsanforderungen angepasst werden. Gleichzeitig werden mit der Erweiterung 13 alte Brückenbauwerke abgebrochen und neugebaut sowie umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

Wie ist die Verkehrsbelastung der A 3 bei Deggendorf?

Der Abschnitt weist aktuell eine hohe Verkehrsbelastung auf: 2017 wurden rund 58.700 Fahrzeuge pro Tag gezählt, davon etwa 20 Prozent Schwerverkehr (bayerischer Durchschnitt rund 15 Prozent). Für 2035 wird ein Schwerverkehrsanteil von 27 Prozent prognostiziert, bei einer Gesamtbelastung von rund 63.900 Fahrzeugen pro Tag.

Wann wurde mit den Planungen begonnen?

Die Planungen für die Erweiterung begannen im Jahr 2016. Nach Fertigstellung der Genehmigungsunterlagen wurde im März 2022 das Planfeststellungsverfahren beantragt. Den Planfeststellungsbeschluss erteilte die zuständige Regierung von Niederbayern am 14. Januar 2025.

Wie wird gebaut?

Die Umsetzung der sechsstreifigen Erweiterung wird in mehreren Bauphasen erfolgen. Die Hauptarbeiten werden in zwei Bauabschnitte unterteilt:

Bauabschnitt 1 umfasst die Erweiterung der A 3 ab östlich der Donaubrücke Deggenau bis östlich der Anschlussstelle Hengersberg inklusive Ersatzneubauten von acht Über- und Unterführungen sowie umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen.

Bauabschnitt 2 umfasst den Ersatzneubau der Donaubrücke Deggenau und drei weiterer Über- und Unterführungen sowie die Erweiterung der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Donaubrücke Deggenau sowie auch hier umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen.

Im Vorfeld der Hauptarbeiten werden für beide Bauabschnitte verschiedene vorbereitende Maßnahmen durchgeführt. Dazu gehören im Bauabschnitt 1 der vorgezogene Neubau einer Autobahnbrücke bei Seebach, die anschließenden provisorischen Verbreiterung der Fahrbahn in Bauabschnitt 1 sowie die Instandsetzungsmaßnahmen an der alten Donaubrücke Deggenau, damit der A 3-Verkehr weiterhin die Donau queren kann, bis der Neubau des ersten Teils der neuen Donaubrücke Deggenau abgeschlossen ist (in Bauabschnitt 2).

Kosten und Finanzierung

Was wird die Umsetzung kosten?

Die Gesamtkosten belaufen sich laut der aktuellen Kostenfortschreibung (Jahr 2025) auf rund 460 Mio. Euro.

Brückenbauwerke

Müssen Brücken für die sechsstreifige A 3 erneuert werden?

Im Zuge der sechsstreifigen Erweiterung der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg befinden sich im Erweiterungsbereich insgesamt 13 Unter- und Überführungsbauwerke. Von diesen müssen 12 Brücken vollständig erneuert werden. Nur ein Überführungsbauwerk (BW 156 GVS/Industriestraße in Hengersberg) kann im Zuge der Erweiterung vollständig erhalten bleiben. Dabei stellt der Ersatzneubau der Donaubrücke Deggenau die aufwendigste Einzelmaßnahme dar.

Wann wird die Donaubrücke Deggenau neu gebaut?

Der Ersatzneubau der Donaubrücke Deggenau erfolgt im Rahmen des zweiten Bauabschnitts der sechsstreifigen Erweiterung.

Warum wird die Donaubrücke zuerst saniert, wenn in naher Zukunft ihr Neubau entstehen soll?

Im Gegensatz zur alten Donaubrücke Deggenau wird die neue Brücke aus zwei Teilbauwerken bestehen – je eines für beide Richtungsfahrbahnen. Das erste neue Teilbauwerk der Donaubrücke Deggenau wird erst im Zuge des zweiten Bauabschnitts gebaut und erst nach Fertigstellung den Verkehr der A 3 aufnehmen können. Die alte Brücke muss also noch mehrere Jahre verkehrssicher und offen bleiben, sonst ist die A 3 im Bereich der Donaubrücke unterbrochen. Um dieses Szenario zu vermeiden, werden 2026 und 2027 noch einmal umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen an der alten Donaubrücke durchgeführt.

Verkehrsführung während der Arbeiten

Muss die A 3 in der Bauphase baubedingt vollgesperrt werden?

Grundsätzlich wird die sechsstreifige Erweiterung der A 3 unter Verkehr umgesetzt. Längere Vollsperrungen sind nicht vorgesehen. Die Verkehrsführung wird in mehreren Bauphasen mit verengten Fahrstreifen umgesetzt. Um den Verkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen, werden 2026 eigens provisorische Verbreiterungen umgesetzt. Im Bauverlauf werden mehrere, zeitlich auf Wochenenden begrenzte Vollsperrungen nicht zu vermeiden sein: Brückenabbrüchen und das Einheben von Trägern oder Traggerüsten sind unter laufendem Verkehr ebenso wenig möglich, wie bei Instandsetzungsarbeiten an den Brückenseilen der alten Donaubrücke

Deggenau. Über diese Beeinträchtigungen und die entsprechenden Umleitungen wird die Autobahn Südbayern rechtzeitig informieren.

Im Sommer 2026 muss die A 3 voraussichtlich an drei Wochenenden zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Hengersberg voll gesperrt werden. Grund dafür sind unter anderem Instandsetzungsarbeiten an der Donaubrücke Deggenau.

Die genauen Termine, die Umleitungstrecken und -karten werden rechtzeitig veröffentlicht.

Kann der Verkehr während der gesamten Bauzeit auf vier Fahrstreifen durch die Baustelle geführt werden?

Ja, grundsätzlich sehen die Planungen vor, während der Bauphasen der sechsstreifigen Erweiterung der A 3 stets zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung offen zu halten. Hierzu wird für den Bauabschnitt 1 im Zuge der Vorarbeiten 2026 die Richtungsfahrbahn Nürnberg eigens provisorisch verbreitert. Dennoch sind diese Fahrstreifen verengt: Um eine Fahrbahn erneuern und erweitern zu können, muss der gesamte Verkehr der A 3 auf der anderen Fahrbahn Platz finden.

In den Jahren 2026 und 2027 wird es während der Instandsetzungsmaßnahme der Donaubrücke Deggenau längere Bauphasen geben, in denen das Überholen auf der Brücke nicht möglich ist, weil die Brücke nicht provisorisch verbreitert werden kann.

Gibt es zur Unfallvermeidung Abstimmungen mit der Polizei?

Die wechselnden Verkehrsführungen und Baustellenabsicherungen werden mit der Polizei und den Rettungskräften abgestimmt.

Gibt es Abstimmungen mit anderen verkehrsbeeinflussenden Bauprojekten?

Ja. Die laufenden Bauarbeiten zur Ertüchtigung und Erneuerung des Hochwasserschutzes entlang der Donau im Raum Deggendorf werden bei der Planung und Ausführung der Autobahnerweiterung berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die Abstimmung von Bauabläufen, Flächeninanspruchnahme und landschaftspflegerischen Maßnahmen, da teilweise in bestehende Deiche eingegriffen werden muss und die wiederhergestellten Böschungsflächen mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt werden.

Zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Hengersberg (z.B. Ampelanlagen) werden durch das Staatliche Bauamt Passau durchgeführt. Diese Maßnahmen sind nicht Teil der Autobahnerweiterung, werden aber im Ablauf koordiniert.

Gibt es Umleitungen für den Radverkehr wegen gesperrter querender Brücken?

Für alle betroffenen Radwege werden während der Bauzeit temporäre Umleitungen eingerichtet. Die jeweiligen Umleitungsführungen werden mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und Gemeinden abgestimmt und vor Ort ausgeschildert. Ziel ist es, die Einschränkungen für den Radverkehr so gering wie möglich zu halten und sichere Querungsmöglichkeiten zu gewährleisten.

Wie sicher sind die genannten Termine für Arbeiten und Sperrungen?

Alle Zeitangaben, die die Autobahn Südbayern veröffentlicht (online oder in Pressemeldungen bzw. Drucksachen) sind unverbindliche Zielvorgaben auf Basis des aktuellen Planungsstands. Änderungen oder Zeitanpassungen können sich jederzeit beispielsweise aufgrund der Witterung oder durch andere Einflüsse Dritter ergeben.

Aktuelle Verkehrslage

Wie und wo werde ich über die Verkehrslage im Baubereich informiert?

Um Verkehrsteilnehmer im Fernverkehr frühzeitig und zielgruppengerecht über geplante Sperrungen zu informieren, ergreift die Autobahn Südbayern gezielt Maßnahmen, um die Reichweite der Informationen zu erhöhen. Dazu zählen das Einpflegen der Baustellen und Sperrungen in Verkehrsinformationsportale, auf die beispielsweise die Hersteller von Navigationsgeräten zugreifen. Bei geplanten baubedingten Vollsperrungen gibt es neben den lokalen Umleitungsstrecken weiträumige Umfahrungsempfehlungen.

Weiterhin empfiehlt die Autobahn Südbayern vor Fahrtantritt einen Blick auf die Karte zur aktuellen Verkehrslage von BayernInfo zu werfen: <https://www.bayerninfo.de/in-bound/a3/?bounds=48.883159%2C12.858962%2C48.727744%2C13.115661&webcam=false>

Während der Fahrt ist der Verkehrsfunk die beste Informationsquelle zur aktuellen Verkehrslage.

Wo finde ich Infos über die Dauer von unfallbedingten Teil- oder Vollsperrungen und Verkehrsbeeinträchtigungen?

Die Dauer von unfall- und/oder notfallbedingten Sperrungen und Verkehrseinschränkungen lässt sich nicht planbar voraussagen. Sie ist immer abhängig von der Lage vor Ort und vielen weiteren Faktoren.

Die Autobahn Südbayern empfiehlt vor Fahrtantritt einen Blick auf die Karte zur aktuellen Verkehrslage von BayernInfo zu werfen: <https://www.bayerninfo.de/in-bound/a3/?bounds=48.883159%2C12.858962%2C48.727744%2C13.115661&webcam=false>

Während der Fahrt ist der Verkehrsfunk die beste Informationsquelle zur aktuellen Verkehrslage.

Gewässerschutz

Welche Maßnahmen zum Gewässerschutz werden umgesetzt?

Die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen werden vollständig erneuert. Das anfallende Fahrbahnoberflächenwasser wird, soweit möglich, breitflächig über Bankette und Böschungen abgeleitet und kann so unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens der belebten Oberbodenzone versickern. Überschüssige Niederschlagsmengen werden in neu angelegte oder verbreiterte Versickerungsgräben sowie in bestehende Vorflutgräben geleitet.

Im Bereich der Donaubrücke Deggenau sowie der Brücke über die Hengersberger Ohe wird das gesammelte Oberflächenwasser in modernen Regenwasserbehandlungsanlagen gereinigt. Leichtflüssigkeiten und wasserunlösliche Stoffe werden dabei in Regenklärbecken zurückgehalten, um eine Einleitung in die Gewässer zu verhindern. Für den Fall von Gefahrgutunfällen mit auslaufenden Flüssigkeiten werden Schutzmaßnahmen umgesetzt, die bisher nicht möglich waren. Die neue Entwässerung ermöglicht eine gezielte Behandlung von Schadstoffen.

Darüber hinaus werden mehrere Gewässerdurchlässe verbreitert. Dies verbessert die Biotopvernetzung und ermöglicht wandernden Tierarten eine gefahrlose Unterquerung der Autobahn. Die Wiederherstellung von Böschungsflächen, insbesondere bei Eingriffen in bestehende Deiche, erfolgt in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt und nach den Vorgaben für Hochwasserschutz und Begrünung. Zudem wird darauf geachtet, dass keine Entwässerungsleitungen in sensible, naturnahe Bereiche des Donauvorlands verlegt werden.

Lärmschutz

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Belastung durch Baustellenlärm zu minimieren?

Lärmintensive Arbeiten wie das Fräsen von Asphalt oder der Einsatz von Großgeräten werden möglichst auf die Tageszeiten beschränkt, um nächtliche Ruhestörungen zu vermeiden. Die Baustellenabläufe werden zudem so organisiert, dass unnötige Standzeiten von Maschinen und unnötige Fahrbewegungen vermieden werden. Besonders lärmintensive Arbeiten und Bauzeiten werden mit den zuständigen Behörden abgestimmt und die Anwohner werden rechtzeitig informiert. Die Einhaltung der Lärmschutzmaßnahmen wird regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf nachgebessert. Ziel all dieser Maßnahmen ist es, die Lärmbelastung während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten und die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten, damit die Belastung für die Anwohner und die Umgebung auf ein unvermeidbares Minimum reduziert wird.

Welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden im Zuge der Autobahnerweiterung umgesetzt?

Zum Schutz der angrenzenden Bebauung vor Verkehrslärm werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Dazu gehören insbesondere der Bau von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen entlang der Strecke. Insgesamt werden rund 8.700 Meter Lärmschutzwände und etwa 2.000 Meter Lärmschutzwälle errichtet, teils auch als Kombination aus Wall und Wand. Die Höhe der Lärmschutzwände variiert je nach örtlicher Situation und reicht von etwa 3 bis 6 Metern, in einzelnen Bereichen sogar bis zu 9 Metern bei Wall-Wand-Kombinationen. Zusätzlich wird auf den neuen Fahrbahnabschnitten ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut, der die Rollgeräusche der Fahrzeuge reduziert. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben.

Gibt es Anwohner, die einen zusätzlichen Anspruch auf passiven Lärmschutz haben?

Für einzelne Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf zusätzlichen, sogenannten passiven Lärmschutz, etwa durch das Einbauen von Lärmschutzfenstern. Diese Einzelfälle sind in den Lageplänen der Immissionsschutzmaßnahmen (https://www.regierung.niederbayern.bayern.de/service/planfeststellungsverfahren/strassen/20250116_a3/index.html) verzeichnet. Die Eigentümer der entsprechenden Gebäude werden rechtzeitig durch die Autobahn Südbayern kontaktiert und darüber informiert, wie sie den passiven Lärmschutz in Anspruch nehmen können.

Luftreinhaltung

Wie wird die Schadstoffbelastung der Luft durch die Erweiterung beeinflusst?

Durch die Erweiterung wird die Leistungsfähigkeit der A 3 zwischen Deggendorf und Hengersberg an das zukünftige Verkehrsaufkommen angepasst. Die ausreichende Leistungsfähigkeit führt zu einer Stabilisierung des Verkehrsflusses. Diese wirkt sich günstig auf den Schadstoffausstoß aus. In der luftschadstofftechnischen Untersuchung wurde die zukünftige verkehrsbedingte Schadstoffbelastung nach der sechsstreifigen Erweiterung der A 3 berechnet: Die Grenzwerte werden deutlich unterschritten.

Umweltschutz

Welche Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und Landschaft werden umgesetzt?

Im Zuge der sechsstreifigen Erweiterung der A 3 zwischen Deggendorf und Hengersberg werden zahlreiche konkrete Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Landschaft umgesetzt. Ziel ist es, die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu kompensieren. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

1. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen:

Entlang der Strecke werden neue Gehölzsäume und Hecken auf den Böschungen und Nebenfächern angelegt, um die Autobahn in die Landschaft einzubinden und Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu schaffen. Die Böschungen werden mit artenreichen, regionalen Saatgutmischungen begrünt. Auch die Entwässerungs- und Versickerungsmulden werden ökologisch gestaltet und mit Landschaftsrassen eingesät.

2. Wiederherstellung und Entwicklung von Biotopen:

Im Bereich der Donauaue werden hochwertige Biotopie wie Auwälder, Röhrichte, Feuchtwiesen, Stillgewässer, Bäche und Gräben wiederhergestellt oder erweitert. Unter der neuen Donaubrücke und an den Böschungen werden Auelebensräume neu angelegt. Auch die Entwicklung von extensiv genutztem, artenreichem Grünland und Nasswiesen ist vorgesehen.

3. Verbesserung der Biotopvernetzung:

Mehrere Gewässerdurchlässe werden verbreitert, um wandernden Tierarten wie Amphibien, Kleinsäugern und Fledermäusen eine gefahrlose Unterquerung der Autobahn zu ermöglichen. Zusätzlich werden Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse an Brücken angebracht.

4. Artenschutzmaßnahmen:

Für besonders geschützte Arten wie Biber, Fledermäuse, Zauneidechse, Kiebitz oder Blaukehlchen werden gezielte Schutz- und Vergrämuungsmaßnahmen umgesetzt. Dazu gehören zeitlich abgestimmte Rodungs- und Erdarbeiten, das Absammeln und Umsetzen von Tieren sowie die Sicherung von Brut- und Lebensstätten. Für bestimmte Vogelarten werden Kompensationsmaßnahmen zur Erhaltung des günstigen Erhaltungszustands durchgeführt.

5. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Für die unvermeidbaren Eingriffe in geschützte Biotopie und FFH-Lebensraumtypen werden ortsnahe Ausgleichsflächen geschaffen und langfristig gesichert. Die Maßnahmen umfassen die Neuanlage von Auwäldern, Gräben, Uferstreifen, Landröhrichte, Hochstaudenfluren und Sumpfbüschchen.

6. Schutz und Wiederherstellung von Deichen:

Bei Eingriffen in bestehende Deiche, etwa für den Hochwasserschutz, werden die Böschungen nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt und mit regionaltypischem Saatgut begrünt.

7. Vermeidung und Minimierung von Bauzeit-Einflüssen:

Die Baufeldfreimachung und Rodungsarbeiten werden zeitlich so gesteuert, dass Störungen für Tiere möglichst vermieden werden. Baustellenbereiche werden abgegrenzt und Gewässer vor Verschmutzung geschützt.