

3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Bedeutung und Empfindlichkeit der einzelnen Biotopkomplexe des Untersuchungsraums ist sehr differenziert und reicht von „gering“ bis „sehr hoch“. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit der Einzelbeurteilung des Gutachters aus der UVS (Tabellen 6, 7 und 9 der UVS vom 19.12.1994, ergänzt und überarbeitet durch UVS-Ergänzungsstudie vom 17.04.2002) an.

Bei der Gesamtbeurteilung ist zu beachten, dass der Untersuchungsraum als Lebensraum von Tieren und Pflanzen bereits durch Siedlung, wirtschaftliche Nutzung, Verkehrslärm sowie eine gewisse Barriere- und Isolationswirkung durch die vorhandenen Verkehrswege vorbelastet ist. Die Auswirkungen der geplanten Variante VI auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden insgesamt als „hoch“ eingestuft, und zwar aufgrund der Bewertung der von der Trasse überplanten Biotopkomplexe und der dort berührten Biotoptypen. Der sehr hochwertige Ökosystemkomplex Bachaue wird durch die Planung bau-, anlage- und betriebsbedingt relativ wenig berührt (geschwungene Trassenführung bis zur Brücke, Versickerbecken), andere Biotoptypen dagegen werden sehr berührt, da sie teilweise zerstört werden, insbesondere die halbruderalen Gras- und Staudenfluren mittlerer und trockener Standorte zwischen den Brücken über die Schwarze Au und der Bahnbrücke und der südlich anschließende Wald.

Die Auswirkungen der Varianten I und II sind höher, da die Schwarze Au auf einer neuen Brücke gequert würde. Die Auswirkungen der Varianten 0, IIIa, IV und IVa mit ihren Straßenunterführungen sind im Bereich der Schwarzen Au ähnlich. Je näher die Trasse bei der L 208 alt liegt und je geringer die neue abgeteilte Waldfläche ist, desto geringer ist die Beeinträchtigung einzustufen. Am günstigsten sind insoweit die der L 208 nächsten Trassen der Varianten 0 und 0a. Die Varianten VII und VIII sind nicht günstiger, da sie ebenfalls eine lange Waldschneise erforderlich machen (Zerschneidungswirkung).

Bei den Varianten III, IIIa, IV und IVa ist zu beachten, dass erheblich mehr nach § 15a LNatSchG geschützter „Mesophytischer Buchenwald“ überplant wird. Die Vorhabenträgerin hat das für Variante IVa untersuchen lassen (Untersuchung vom 17.11.2003) und kommt auf 8.690 qm gegenüber 280 qm für Variante VI. Aus diesem Grund und wegen größerer baubedingter Flächeninanspruchnahme sowie größerer Inanspruchnahme von „Biotopen mit sehr hoher Bedeutung“ (aber nicht unter dem Schutz von § 15a LNatSchG) kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen der Varianten IVa und VI

auf das Schutzgut Tiere bei verschiedenartiger Ausprägung des Konflikts gleichwertig nachteilig seien. Die bau- und anlagebedingten Auswirkungen der Variante IVa auf das Schutzgut Pflanzen seien deutlich größer, die betriebsbedingten Auswirkungen in etwa gleich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Beurteilung an und stuft auch die Varianten III, IIIa und IV so ein, dass sie das Schutzgut Tiere und Pflanzen nicht geringer beeinträchtigen würden als die geplante Variante VI.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nur die Varianten 0 und 0a das Schutzgut Tiere und Pflanzen geringer beeinträchtigen würden als die geplante Variante VI.

3.3 Schutzgut Boden

Die vorhandenen Böden nördlich und südlich der Bahn (schwach lehmige Sande über Sanduntergrund, Braunerde, Parabraunerde und Niedermoor) sind hinsichtlich der Funktionen und der Empfindlichkeiten mit „gering“ bis „hoch“ zu bewerten. Die Funktionen werden dabei überwiegend als „mittel“ bewertet, die Empfindlichkeiten ganz überwiegend als „hoch“, vor allem gegenüber einer Verdichtung. Daraus folgt, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Boden“ insgesamt mit „mittel“ bis „hoch“ eingestuft werden.

Die Varianten I und II mit der neuen Kreuzung der Schwarzen Au berühren die empfindlichen Niedermoorböden in besonderem Maß. Die Varianten 0 und 0a verlaufen im Bereich der bestehenden (versiegelten) Straße und haben deutlich geringere Auswirkungen auf das Schutzgut. Die Bewertung der übrigen Varianten ist im Ergebnis ähnlich der Bewertung der geplanten Variante VI. Der günstige Umstand der kürzeren Waldstrecke wird bei den Straßenunterführungen (Varianten IIIa, IV und IVa) durch die Troglage wieder aufgewogen. Die Variante III ist im Hinblick auf das Schutzgut jedoch günstiger zu beurteilen.

3.4 Schutzgut Wasser

Die Bedeutung der Teilfunktion „Grundwasser“ ist im Bereich der Schwarzen Au mit „hoch“ und im Bereich höherer Lagen mit „mittel“ zu bewerten. Die Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag ist „mittel“. Die Bedeutung der Teilfunktion „Oberflächengewässer“ ist als „hoch“ zu bewerten. Daraus folgt, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ insgesamt als „hoch“ eingestuft werden.

Die Varianten I und II (neue Brücke über die Schwarze Au) und Varianten 0, I, IIIa, IV, IVa, V, VII und VIII (Grundwasserwanne nicht nur für eine Fußgänger- und Radfahrerquerung, sondern für die ganze Straße) sind gegenüber der geplanten Variante VI nicht günstiger zu beurteilen. Die Variante III würde wohl ohne Fußgänger- und Radfahrerunterführung (statt dessen Fuß- und Radweg in Straßenüberführung integriert) gebaut und würde daher den Schwarze Au-Zufluss nicht beeinträchtigen. Außerdem verläuft sie auf einem kürzeren Abschnitt parallel zur Schwarzen Au. Sie ist im Hinblick auf das Schutzgut günstiger als Variante VI.

3.5 Schutzgüter Luft und Klima

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima werden im Ergebnis mit „mittel“ bewertet. Das Makroklima wird durch das Vorhaben allenfalls „gering“ beeinträchtigt. Die Auswirkungen auf das Kleinklima sind je nach Standort teilweise „gering“, teilweise aber auch „hoch“. Das gilt besonders für die Waldflächen.

Da bei den Varianten, bei denen nennenswert weniger Wald für die Trasse selbst gerodet werden müsste, wegen der Einschnittslage baubedingt ähnliche Eingriffe notwendig würden, ist keine der Varianten günstiger zu beurteilen.

3.6 Schutzgut Landschaft

Die Bedeutung und Empfindlichkeit des Schutzguts Landschaft wird als „sehr hoch“ eingestuft. Die Auswirkungen des Vorhabens werden insgesamt als „sehr hoch“ bewertet. Zwar ist eine anlagebedingte Beeinträchtigung durch die Bahnstrecke bereits vorhanden und wird nur geringfügig gesteigert. Maßgeblich ins Gewicht fallen aber die Auswirkungen der Straßenverlegung, und zwar wegen des langen Neubauabschnitts mit Damm und Überführung.

Die Auswirkungen der anderen Varianten werden ebenfalls als „sehr hoch“ bewertet. Unterschiedlich sind lediglich die Auswirkungen auf einzelne Landschaftsbildräume. Die Planung (Variante VI) beeinträchtigt insbesondere den Raum „Tal der Schwarzen Au mit Laubwald östlich von Friedrichsruh“ und „Wald südlich der Bahn und östlich der L 208 alt“ sehr hoch, aber auch das „Bahnhofsareal mit Stiftung und Museum“. Die Varianten III,

IIIa, IV und IVa beeinträchtigen dieses „sehr hoch“ und den „Wald südlich der Bahn und östlich der L 208 alt“ zwar in anderer Weise, aber im Ergebnis auch mindestens „hoch“.

Daraus folgt, dass keine der Varianten günstiger zu beurteilen ist.

3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Angesichts der örtlichen Gesamtsituation mit seiner Vielzahl besonderer Kulturgüter erscheint es verfehlt, ihre Bedeutung und Empfindlichkeit einzeln einzustufen. Die gesamte Kulturlandschaft ist von ihrer Bedeutung her von höchstem Wert. Dementsprechend ist ihre Empfindlichkeit auch als „sehr hoch“ einzustufen. Das gilt besonders für den Bereich innerhalb der Schlossmauer und den Bereich bis zum Mausoleum, zum Museum und zum Empfangsgebäude des Bahnhofs einschließlich dieser Bauwerke. Die geplante Variante VI führt die L 208 aus diesem Bereich über eine schon bestehende und auszubauende (Privat-) Straße heraus und kreuzt die Bahnstrecke erst östlich des Bahnhofs. Sie ist damit - trotz der gleichzeitig geplanten Fuß- und Radwegunterführung - die Variante mit dem geringsten Eingriff in das Schutzgut Kulturgüter. Die Varianten IV und IVa, 0, 0a, VII und VIII zerschneiden das Areal und lassen teilweise auch bauliche Eingriffe erforderlich werden. Sie sind also erheblich ungünstiger als die Planung.

Die Bedeutung und Empfindlichkeit der Sachgüter (abzubrechende Gebäude) sind mit „mittel“ zu bewerten, weil die Gebäude weder einen besonderen Wert noch eine besondere Bedeutung für die o.g. Kulturlandschaft oder ihre Eigentümer haben. Die Varianten, bei denen Gebäude nicht abzubrechen sind (z.B. Varianten IV und IVa), sind hinsichtlich der Sachgüter günstiger zu beurteilen.

4. Zusammenfassung

Nach Abwägung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter des UVPG sowie der Wechselwirkungen kommt das Eisenbahn-Bundesamt zu dem Ergebnis, dass die geplante Variante VI keine Gefahr nicht abschätzbarer bzw. nicht beherrschbarer Risiken birgt und die Umweltverträglichkeit der Planung hinreichend gesichert ist.

Die Varianten I, II, V, VII und VIII sind deutlich ungünstiger als die geplante Variante. Die Varianten I und II dürften wegen der neuen Schwarze Au-Querung und den negativen

Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und Wasser als nicht umweltverträglich einzustufen sein. Bei den Varianten V, VII und VIII ist die Umweltverträglichkeit zweifelhaft.

Die Varianten 0 und 0a sind zwar im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und Boden günstiger als die Variante VI, aber im Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter viel ungünstiger (und bei Variante 0 auf das Schutzgut Wasser ungünstiger), so dass die Variante VI in einer Reihung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit vorrangig ist.

Die Varianten IV und IVa sind im Hinblick auf das Schutzgut Mensch und das Schutzgut Sachgüter günstiger als die Variante VI. Sie sind jedoch im Hinblick auf das Schutzgut Wasser ungünstiger und im Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter viel ungünstiger. Letzterem kommt im Untersuchungsraum eine hervorgehobene Bedeutung zu. Daher beurteilt die Planfeststellungsbehörde die Variante VI in einer Reihung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit als vorrangig, die Varianten IV und IVa aber auch als umweltverträglich.

Die Varianten III und IIIa sind ebenfalls im Hinblick auf das Schutzgut Mensch günstiger als die Variante VI. Die Variante IIIa ist jedoch bezogen auf das Schutzgut Wasser ungünstiger. Im Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter ist sie wegen der größeren Nähe zum Empfangsgebäude geringfügig ungünstiger. Daraus folgt, dass die Variante VI in einer Reihung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit gegenüber der - ebenfalls umweltverträglichen - Variante IIIa vorrangig ist.

Die Variante III ist auch noch im Hinblick auf die Schutzgüter Boden und Wasser günstiger als die Variante VI. Dem steht nur entgegen, dass sie im Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter wegen der größeren Nähe der Überführung zum Empfangsgebäude und den anderen Kulturgütern ungünstiger ist. Da dieser Umstand wegen der Lage östlich des Empfangsgebäudes jedoch nicht so ins Gewicht fällt wie bei anderen Varianten und außerdem eine günstigere Beurteilung in gleich drei Schutzgütern festzustellen ist, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Variante III in einer Reihung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit gegenüber der von der Vorhabenträgerin geplanten Variante VI vorrangig ist.

Dieses Gesamtergebnis, bestehend aus der Feststellung der Umweltverträglichkeit der Varianten III, IIIa, IV, IVa und VI und der Reihung „III vorrangig vor VI vorrangig vor IIIa, IV

und IVa“ ist in die Abwägungsentscheidung zum Planfeststellungsantrag einzustellen. Dort werden neben der Umweltverträglichkeit weitere Belange für und gegen die einzelnen Varianten abzuwägen sein.

III. Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens einschließlich der Entscheidung über Einwendungen, Forderungen und Anträge; Abwägung öffentlicher und privater Belange

1. Planrechtfertigung

Der Gesetzgeber hat die Strecke Hamburg - Büchen - Berlin in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in die Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf", Abschnitt a) "Überhang" als laufende Nummer 18 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz).

Damit ist die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses gesetzlich festgestellt. Denn der Gesetzgeber entscheidet mit der Aufnahme eines Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verbindlich über das Bestehen eines Bedarfs.

Die Grundentscheidung über die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist im Hinblick auf die dort getroffenen Aussagen für die Planfeststellung verbindlich.

Im Übrigen ist die Strecke Hamburg - Büchen - Berlin Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Projekt VDE 2, § 1 Nr. 2 Fernverkehrswegebestimmungsverordnung i.V.m. Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz).

Die Planung rechtfertigt sich schließlich aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnbetriebes und des Straßenverkehrs. Damit ist die Planung „vernünftigerweise geboten“.

Die von der DB Netz AG beabsichtigte Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit der Eisenbahnstrecke auf 200 km/h im Bereich um Friedrichsruh setzt voraus, dass der höhen-

gleiche Bahnübergang bei Bahn-km 259,7 geschlossen wird, da Bahnübergänge auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h unzulässig sind (vgl. § 11 Abs. 2 EBO) - umgekehrt also die Zulassung einer höheren Streckengeschwindigkeit auf einer Strecke mit einem höhengleichen Bahnübergang oder zumindest in seinem Bereich unzulässig ist (vgl. Pätzold / Wittenberg / Heinrichs / Mittmann, EBO, § 11 Rdnr. 31).

Die Landesstraße 208 kann damit nicht mehr über den Bahnübergang führen, sondern muss bei Beibehaltung der Gleisachsen von der Höhe oder der Linienführung her verlegt werden.

2. Abschnittsbildung

Die Vorhabenträgerin hat die Planung in verschiedene Planungsabschnitte unterteilt und für diese Abschnitte jeweils einen Antrag nach § 18 AEG beim EBA gestellt. Das ist bei entsprechenden Ausbaustrecken üblich und nicht zu beanstanden.

In der Regel werden die Abschnitte so gewählt, dass sämtliche Teilmaßnahmen, die zwischen den beiden durch Bahn-km kenntlich gemachten Endpunkten stattfinden sollen, zu dem den Abschnitten entsprechenden Genehmigungsverfahren gehören.

Die Vorhabenträgerin hat für Streckenerüchtigungsmaßnahmen auf dem bestehenden Bahnkörper mit den Bahn-km 254,976 und 271,165 zwei Endpunkte gewählt, die durch die dort endenden Teilmaßnahmen und den Zusammenhang aller dazwischenliegenden Teilmaßnahmen sachlich gerechtfertigt sind.

Bestimmte zwischen den Endpunkten liegende Teilmaßnahmen wie Beseitigungen der höhengleichen Bahnübergänge und Erneuerungen der vorhandenen Eisenbahnüberführungen hat die Vorhabenträgerin jedoch nicht zum Gegenstand des Verfahrens für die Streckenerüchtigungsmaßnahmen gemacht, sondern hierfür jeweils gesonderte Anträge nach § 18 AEG gestellt. Damit werden innerhalb eines abgegrenzten Streckenabschnitts weitere Planungsabschnitte gebildet.

Aufgrund von Einwendungen in anderen Verfahren, wonach dieses Vorgehen für nicht zulässig erachtet wird, hat das EBA diesen Aspekt auch im gegenständlichen Verfahren untersucht. Die Vorgehensweise der Vorhabenträgerin wird danach für zulässig erachtet.

Dies begründet sich aus dem - ansonsten im Eisenbahnwesen nicht zu beachtenden - Grundsatz selbständiger Verkehrsbedeutung einzelner Planfeststellungsabschnitte. Den einzelnen Antragsgegenständen kann jeweils eine eigenständige planerische Bedeutung und Rechtfertigung unabhängig vom Gesamtprojekt zuerkannt werden. Die gegenständlichen Maßnahmen erhöhen jede für sich die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs.

3. Variantenentscheidung

Nach eingehender Prüfung der im Anhörungsverfahren sehr umstrittenen Variantenauswahl kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für die hier gegenständlichen Maßnahmen sachgerecht ist.

3.1 „Nullvariante“

Die „Nullvariante“ (das Unterlassen des Vorhabens) ist gegenüber der Feststellung des antragsgegenständlichen Plans nicht vorzugswürdig. Sie widerspräche dem gesetzlichen Ausbauftrag und würde - vorausgesetzt, der Ausbau wird im Übrigen abgeschlossen sein - zu einer Stelle mit einem spürbaren Geschwindigkeitseinbruch führen, der weder ökonomisch (Summe aller eingesparten Reisezeit- und ggf. Transportanteile) noch ökologisch (Energieaufwand zum Wiedererreichen der sonstigen Streckenhöchstgeschwindigkeit) vertretbar wäre. Für sie würde zwar sprechen, dass damit das gesamte kulturhistorische Gebiet und Natur und Landschaft unverändert blieben und auch alle Nachteile einer Verkehrswegeverlegung entfielen. Diese Belange stehen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde jedoch von ihrem Gewicht her gegenüber den öffentlichen - insbesondere verkehrlichen - Interessen am Bauvorhaben zurück, zumal die projektbedingten Nachteile, wie noch zu zeigen sein wird, durch eine sachgerechte Planung auf ein zumutbares Maß minimiert oder anderweitig kompensiert werden können. Dabei kann offen bleiben, ob im Fall eines gesetzlich festgelegten Ausbauftrags die „Nullvariante“ wegen eines mit ihr verbundenen Geschwindigkeitseingriffs schlechthin ausscheide. Denn die Prüfung des gegenständlichen Vorhabens führt zu dem Ergebnis, dass das Planungsziel zwar nur unter Inkaufnahme vielfältiger Nachteile für andere Rechte und Belange erreicht werden kann. Aber auch die als einmalig zu bezeichnenden örtlichen Verhältnisse mit ihrer Verbindung aus höchstwertigen nationalen Kulturgütern und besonders schützenswerter und

geschützter Natur und Landschaft sind nicht derart empfindlich, dass die antragsgegenständliche Planung eine nicht hinnehmbare Störung darstellen würde. Vielmehr ist es den Planern - zumindest nach der Planänderung - gelungen, die höhengleiche Kreuzung ersetzende Straßen und Wege zu planen, die mit den kulturhistorischen Belangen vereinbar sind und gleichzeitig mit den Belangen von Natur und Landschaft trotz der notwendigen Eingriffe wegen der Kompensationsmaßnahmen noch vereinbar sind.

3.2 „E-Variante“

Die ersatzlose Schließung des Bahnübergangs („E-Variante“) würde eine Unterbrechung der L 208 zur Folge haben. Da die nächsten Querungsmöglichkeiten weit entfernt sind, würden vielfältige Umwegbeziehungen zwangsläufig. Nächste Fuß- und Radwegunterführung wäre die rund 500 m entfernte Unterführung „Krim“. Das Straßennetz ist im Bereich des Sachsenwaldes sehr weitmaschig, so dass je nach Start- und Zielort kilometerlange Umwege zu fahren wären. Den Vorteilen der „E-Variante“ (Heraufsetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit unter Vermeidung aller mit einer Verkehrswegeverlegung verbundenen Eingriffe) stehen massive Nachteile gegenüber (Zerschneidung des kulturhistorisch einmaligen Areals in Friedrichsruh durch Isolierung des Bismarckmausoleums von allen anderen Einrichtungen wie Bismarckmuseum, -stiftung etc., daraus folgend Beschränkungen des Tourismus und der mit ihm verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen, z.B. Einnahmen des Mausoleums und Parkplatzfrage südlich der Bahn, Unterbindung gewachsener Wegebeziehungen, Zeit- und Energieaufwand zur Bewältigung der Umwege). Daraus folgt, dass die „E-Variante“ die schlechteste aller denkbaren Lösungen darstellt. Die durch eine Schließung des Bahnübergangs hervorgerufenen Konflikte in Bezug auf die L 208 als örtliche und überörtliche Straßenverbindung blieben gänzlich ungelöst.

3.3 Verlegung der Bahnstrecke

Eine Verlegung der Bahnstrecke ist ebenfalls nicht vorzugswürdig. Die Vorhabenträgerin bleibt auf der Linie der bestehenden Eisenbahnstrecke. Dadurch werden bahnbedingte Eingriffe in Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung bestmöglich minimiert. Eine andere Bahntrassenwahl käme einem Neubau gleich. Dies widerspricht zum einen dem gesetzlichen Ausbauftrag („ABS“). Gegenüber einer Verlegung der Straße würde eine Verlegung der Bahnlinie bei jedem Vergleich sinnvoller Trassenalternativen nachteilig sein, da die Bahnstrecke aufgrund technischer Gegebenheiten und

Regelwerke größere Radien und Neigungen als eine Straße aufweisen müsste und damit aus umweltfachlicher Sicht sehr nachteilig und - ohne nähere Zahlenerhebungen offenkundig - erheblich teurer wäre.

3.4 Verlegung der L 208 einschließlich der durch die L 208 vermittelten Fuß- und Radwegverbindung

Die Vorhabenträgerin hat eine Reihe von Varianten untersucht. Sie hat sich anschließend für die Varianten VI entschieden und - nach einer Planänderung - eine von der Straße getrennte Fuß- und Radwegunterführung vorgesehen, bei der sie die Variante FGT1 bevorzugt. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der Varianten zu dem Ergebnis, dass dieser Planung keine der im Verfahren behandelten Alternativen vorzuziehen ist und auch sonst keine weitere Alternative prüfungswürdig wäre. Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin ist bei Einbeziehung sämtlicher Gesichtspunkte sachgerecht, allerdings ist zu bedenken, dass die Variante VI im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit nicht die günstigste Lösung ist, sondern die Variante III günstiger zu bewerten ist.

Wegen der näheren Beschreibung der Varianten wird auf den Erläuterungsbericht und ergänzend auf die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen (Anlagen 1 und 9 der Planunterlagen).

3.4.1 Nach summarischer Prüfung ungünstigere Varianten (Varianten I, II, V, VII und VIII)

Die Varianten I und II (Verlegung der L 208 aus Friedrichsruh nach Osten mit neuer Querung der Schwarzen Au) sind schon deshalb zurückzustellen, da sie nicht umweltverträglich sind.

Die Varianten VII und VIII (Führung der L 208 neu an der Schlossmauer mit Eisenbahnüberführungen zwischen Friedrichsruh und der Krim bzw. in der Krim) sind aus straßenverkehrlichen und denkmalschützerischen Belangen zurückzustellen. Im Bereich der Kurve vor dem Bahnübergang wären die Pförtnerie abzurechen und ein Teil der Schlossmauer zu versetzen. Die Siedlungen Krim und Aumühle (nahe der L 314) würden mit zusätzlichen Immissionen belastet. Diese Nachteile werden nicht dadurch aufgewogen, dass

Wegebeziehungen zwischen Aumühle und Friedrichsruh gegenüber der geplanten Straßenführung verkürzt würden.

Die Variante V (Straßenunterführung anstelle einer Straßenbrücke, ansonsten gleiche Linienführung) ist zurückzustellen, weil sie bei der Umweltverträglichkeitsprüfung schlechter abschneidet, straßenverkehrlich schlechter und offenkundig teurer wäre. Das wird nicht dadurch aufgewogen, dass die Belange des Landschaftsbildes besser als bei der geplanten Brücke gewahrt würden.

3.4.2 Bahnübergangsnahen Varianten (Varianten 0 und 0a)

Bei den Varianten 0 und 0a soll das neue Kreuzungsbauwerk an der Stelle des jetzigen höhengleichen Bahnübergangs errichtet werden. Die Variante 0 sieht dort eine Eisenbahnüberführung vor, die Variante 0a eine Straßenüberführung.

Im Rahmen der UVP sind die Varianten 0 und 0a zwar im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und Boden günstiger als die Variante VI, aber im Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter viel ungünstiger (und bei Variante 0 auf das Schutzgut Wasser ungünstiger), so dass die Variante VI in einer Reihung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit vorrangig ist.

In verkehrlicher Hinsicht (Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs) sind beide Varianten in Bezug auf die Kürze der Trasse, ihre gerade Linienführung und die Lage der Knotenpunkte sehr günstig. Variante 0 ist dabei ungünstiger als Variante 0a, da im Bereich der Unterführung die Sichtverhältnisse begrenzt wären. Beide Trassen haben wegen ihrer recht kurzen Länge und des Geländesprungs den Nachteil relativ großen Steigungen: Variante 0, weil sie südlich der Bahn nach der Vorplanung 8,9 % aufweisen würde, und Variante 0a, weil sie nördlich der Bahn auf einer nach der Vorplanung 9,5 % steilen Rampe zu führen wäre.

Beide Varianten sind allerdings nur schwer oder gar nicht mit den Belangen des Denkmalschutzes und des Immissionsschutzes zu vereinbaren. Daher sind sie gegenüber der Planung zurückzustellen. Das gilt trotz der Vorteile für die Belange des Naturschutzes und der Grundeigentümer.