

### 3.4.3 Straßenunterführungen zwischen Bahnübergang und Empfangsgebäude (Varianten IV und IVa)

Bei den Varianten IV und IVa sollen Straßenunterführungen zwischen dem Bahnübergang und dem Empfangsgebäude errichtet werden. Variante IV ist von Beginn an in die Überlegungen einbezogen worden. Das Kreuzungsbauwerk liegt bei Bahn-km 259,62. Die Straße verschwenkt bald nach Westen, ohne die natürliche Geländeführung zu berücksichtigen.

Die Variante IVa ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens in die Planfeststellung eingeführt worden. Sie beruht auf detaillierten Überlegungen der Einwender Nr. 12, 13 und 14. Diese greifen die Variante IV und Überlegungen aus der Vergangenheit, die bis in das Jahr 1910 zurückreichen, auf und verbinden diese geschickt mit den vorgefundenen Geländebeziehungen, und zwar einer quer zur Bahnstrecke und den Höhenlinien verlaufende Senke. Der Kreuzungspunkt liegt ebenfalls bei Bahn-km 259,62. Der Vorteil der Variante IVa gegenüber der Variante IV liegt darin, dass das Bauverfahren wegen der geringeren Aushubmassen einfacher und kostengünstiger würde.

Die UVP kommt zu dem Ergebnis, dass die Varianten IV und IVa im Hinblick auf das Schutzgut Mensch und das Schutzgut Sachgüter günstiger als die Variante VI sind. 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 Trassenlänge beider Varianten ist kürzer als die der Planung. Bei beiden Trassen werden zwei neue bzw. umgestaltete Knotenpunkte mit der L 208 alt notwendig. Im Bereich der Unterführungen wären die Sichtverhältnisse begrenzt.

Gesonderte Fuß- und Radwegunterführungen wären nicht erforderlich, was günstig für die Bau- und Betriebskosten ist.

Variante IV wurde mit einer - ungünstigen - Trassenneigung von 9,0 % vorgeplant, um den erforderlichen Erdmassentransport etwas überschaubarer zu halten. Das ist verkehr-

lich nachteilig gegenüber der mit maximal 4,8 % Steigung trassierten Planung. Variante IVa konnte mit 5,2 % Steigung trassiert werden, ist in diesem Punkt also gleichwertig.

Für Variante VI spricht, dass die Kreuzung bezogen auf die Straßen L 314 und L 208 neu versetzt werden kann, d.h. es entstehen zwei Einmündungen. Freilich verbleibt es bei einer Kreuzung wegen des Erhalts der herabgestuften L 208 alt, aber der von Norden kommende Verkehr der L 208 kreuzt die L 314 nicht mehr in einer Straßenkreuzung.

Die abgeschätzten und im Erläuterungsbericht gestrichenen voraussichtlichen Baukosten der Variante IV betragen 9,4 Mio. Euro, während für die Variante VI im gleichen Zeitpunkt 8,39 Mio. Euro abgeschätzt wurden. Für die Variante IVa hat die Vorhabenträgerin eine Kostenschätzung aufgestellt, sie rechnet mit brutto 18,655 Mio. Euro ohne und 20,684 Mio. Euro mit Trogdeckel, der dem Immissions- und Denkmalschutz dienen würde. Auf Nachfrage des EBA hat die Vorhabenträgerin mit e-Mail vom 12.01.2004 für die Variante IVa ohne Trogdeckel (Stand: 17.11.2003) und für die geplante Variante VI Bögen mit Kostenberechnungen vorgelegt. Danach wird für Variante VI nach Erkenntnisstand vom 24.06.2003 von Kosten in Höhe von 8,020 Mio. Euro (incl. Fuß- und Radwegunterführung) ausgegangen, also von etwas geringeren Kosten als einige Zeit zuvor. Dem EBA ist unklar, ob in den o.g. 8,39 Mio. Euro bereits die Kosten für eine Fuß- und Radwegunterführung, die ja früher bereits einmal in der Planung enthalten war, eingerechnet wurden oder nicht, und wenn nicht, warum das Vorhaben dann nicht um die für die Unterführung geschätzten Kosten von 3,561 Mio. Euro teurer wird. Eine nähere Kostenbetrachtung ist jedoch entbehrlich. Selbst wenn die Baukosten für Variante VI also noch einmal deutlich, z.B. um 3,561 Mio. Euro, ansteigen würden, lägen sie jedenfalls nicht über denen der Variante IVa. Auch die Betriebskosten der Variante VI wären geringer, da weniger Wasser (aus der Fuß- und Radwegunterführung) abzuleiten wäre und die Unterhaltung des Trogbauwerks teurer als die der Brücke und der vorgenannten Unterführung wäre.

Die Varianten IV und IVa werfen Konflikte mit den Belangen des Denkmalschutzes auf, in dem sie das Gebiet zwischen dem Empfangsgebäude und dem Museum zerschneiden. Das kann durch den o.g. Trogdeckel gemindert, aber wegen des Ausgangs der nördlichen Rampe nicht vermieden werden, selbst wenn man die lichte Höhe der Eisenbahnüberführung entgegen dem Regelwerk reduzieren würde. Außerdem würde mehr als bei Variante VI von der Fläche eines privaten Parkplatzes hinter dem Museum überplant - mehr Stellplätze gingen verloren.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Abwägungsergebnis, dass die Variante IV nicht günstiger als die Variante VI beurteilt wird, wobei das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung, die straßenverkehrlichen Belange und die Belange des Denkmalschutzes die tragenden Gründe dieser Entscheidung sind.

Die Variante IVa ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine interessante und bedenkenswerte Alternative zur geplanten Lösung. Daher hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin durch verfahrensleitende Verfügungen eine genaue Prüfung der Variante IVa aufgegeben. Die Vorhabenträgerin hat detaillierte Ermittlungen zur Umweltverträglichkeit - einschließlich eines direkten Vergleichs mit Variante VI - und möglichen Entwurfsplanung der Variante erarbeitet.

Nach Prüfung aller Unterlagen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die von der Vorhabenträgerin bevorzugte Variante VI zugelassen wird. Die Variante IVa ist in einer Abwägung aller Belange nicht günstiger als die Planung. Es wird daher weder der Antrag der Vorhabenträgerin abgelehnt noch auf eine Umplanung zugunsten der Variante IVa hingewirkt.

Tragende Gründe dieser Entscheidung sind das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung und die Belange des Denkmalschutzes. Es erscheint der Planfeststellungsbehörde bei aller Optimierung der Variante IVa und allen Nachteilen der Variante VI nicht vertretbar, eine neue Straße in das Gebiet zwischen die Bahngleise, dem Empfangsgebäude, der davor liegenden parkähnlichen Anlage, dem Museum und der Schlossmauer zu legen. Daran würde auch die technisch optimierte Errichtung einer Überdeckelung nichts ändern, da die baubedingten Eingriffe die gleichen blieben, da anlagebedingt der Trogzugang immer offen bleiben müsste und dort betriebsbedingt immer Emissionen entstünden.

Emissionen werden auch bei Variante VI auftreten. Den damit verbundenen Immissionen - und das sind leider mehr als bei Variante IVa - wird im Hinblick auf Verkehrslärm für die Innenräume der Wohngebäude durch passive Schallschutzmaßnahmen begegnet (siehe Kapitel C.III.13). Die größeren Eingriffe in die Natur durch die größere Zerschneidung des Waldes südlich der Bahn sind schmerzlich. Angesichts der herausgehobenen Bedeutung der denkmalschützerischen Belange kann jenen jedoch kein Vorrang vor den diesen eingeräumt werden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde durchaus erkannt, dass der Sachsenwald ein besonders hochwertiges Waldgebiet ist und Planungen immer wieder in dieses Gebiet eingreifen, so dass seine natürlichen Funktionen nach und nach verloren

gehen. Es dürfte eine Aufgabe der Raumordnung sein, dem entgegenzutreten. Es ist jedoch nicht angebracht, bei der planerischen Lösung eines Problems der Kernortschaft dieses Waldes, Friedrichsruh, die kulturhistorischen Belange zugunsten einer Minimierung der Eingriffe in die Natur (verhindert werden könnten Sie nur durch die o.g. „Nullvariante“) zurückzustellen. Bei anderen Planungen mag das anders sein, über sie ist in diesem Planfeststellungsverfahren aber nicht zu befinden.

An der Entscheidung kann auch keine weitere Aufklärung der Kosten etwas ändern. Die Planfeststellungsbehörde bedauert, dass die Vorhabenträgerin den Forderungen einiger Einwender, ihnen detaillierte Kostengegenüberstellung auszuhändigen, nicht nachgekommen ist. Eine rechtliche Verpflichtung, diese Zahlen noch einmal auszulegen o.ä., besteht jedoch nicht. Daher gibt das EBA der Vorhabenträgerin auch nicht in einer verfahrensleitenden Verfügung auf, Zahlen offen zu legen.

Die gegenwärtigen Erkenntnisse reichen aus, die Belange der Wirtschaftlichkeit hinreichend zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen. So werden die Betriebskosten der Variante VI aus o.g. Gründen geringer als die der Variante IVa sein.

Die Baukosten der Variante VI liegen nach Angaben der Vorhabenträgerin unter denen der Varianten IV und IVa. Das erscheint nachvollziehbar. Die Straßenüberführung der Variante VI ist trotz größerer Linienlänge für sich kostengünstiger, da die kostenbestimmenden Details, die Erdbauwerke - hier im Wesentlichen nur eine Rampe auf der Nordseite - und das Brückenbauwerk, geringere Kosten als das Trogbauwerk mit Eisenbahnüberführung aufweisen. Der Fuß- und Radwege-Tunnel ist für sich ebenfalls kostengünstiger als die Straßenunterführung. Und die Summe beider Kreuzungsbauwerke aus Variante VI wird, wie ein Blick auf die bautechnische Planung mit den kostenbestimmenden Details Erdbau- und Ingenieurbauwerke zeigt, die Kosten der Variante IVa nicht übersteigen, so dass auch eine eventuelle Kostensteigerung bezüglich der Variante VI nicht die gesamte Abwägungsentscheidung kippen könnte. Die Wahrung der Belange der Umwelt im Sinne des Ergebnisses der UVP und der Belange des Denkmalschutzes rechtfertigt es, die Kosten für eine weiträumige Verlagerung des Kreuzungsbauwerks nach Osten und die damit verbundenen Zusatzkosten für ein getrenntes Bauwerk für die Fuß- und Radwegeunterführung zu investieren. Das würde selbst dann gelten, wenn die Kosten für Variante VI noch einmal nennenswert steigen würden. Und es gilt auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass bei Kreuzungsbauwerken eine gesetzliche Kostenaufteilung auf mehrere Träger erfolgt.

#### 3.4.4 Höhenfreie Querung zwischen Empfangsgebäude und geplanter Straßenüberführung (Varianten III und IIIa)

Bei den Varianten III und IIIa soll das neue Kreuzungsbauwerk östlich des Empfangsgebäudes, aber westlich der Wohnhäuser entlang der Straße „Am Bahnhof“ bei Bahn-km 259,5 errichtet werden. Die Variante III sieht dort eine Straßenüberführung vor, die Variante IIIa eine Eisenbahnüberführung.

Im Rahmen der UVP sind die Varianten III und IIIa 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.

In verkehrlicher Hinsicht (Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs) sind beide Varianten in Bezug auf die Länge der Trasse, ihre Linienführung und die Lage der Knotenpunkte günstig. Variante IIIa ist dabei ungünstiger als Variante III, da im Bereich der Unterführung die Sichtverhältnisse begrenzt wären. Beide Trassen haben trotz des Geländesprungs wegen ihrer recht großen Länge nach der Vorplanung mit 7,7 % bzw. 7,0 % mittelgroße Steigungen. Allerdings kann die Kreuzung bezogen auf die Straßen L 314 und L 208 neu nicht versetzt werden, d.h. es entstehen nicht zwei Einmündungen. So verbleibt es bei einer Kreuzung, der von Norden kommende Verkehr der L 208 kreuzt die L 314 in einer Straßenkreuzung, es sei den, man würde die Varianten noch einmal umplanen.

Die abgeschätzten und im Erläuterungsbericht gestrichenen voraussichtlichen Baukosten der Variante III betragen 8,44 Mio. Euro (IIIa: 9,31 Mio. Euro), während für die Variante VI - ohne separate Fuß- und Radwegunterführung - im gleichen Zeitpunkt 8,39 Mio. Euro abgeschätzt wurden.

Die Varianten III (835 m) und IIIa (830 m) sind fast so lange wie die geplante Variante VI (945 m). Dieser Unterschied fällt kaum ins Gewicht, da bei beiden Varianten in der Nähe des Holzofs eine Anbindung der L 208 alt vorzunehmen wäre. Vor diesem Hintergrund und der annähernden Gleichwertigkeit der Eingriffe in die Natur ist es sachgerecht, den Belangen des Denkmalschutzes nicht nur gut (durch eine Lage östlich des Empfangsgebäudes), sondern sehr gut (durch eine Lage weit östlich des Empfangsgebäudes) Rechnung zu tragen. Das gilt für Variante IIIa auch deswegen, weil Variante VI in einer Reihung im Rahmen der UVP vorrangig wäre.

Variante III ist die einzige Variante, die im Rahmen der UVP in einer Reihung vorrangig wäre, wobei die Umweltauswirkungen verschiedenartig sind. Beide Varianten sind jedoch als umweltverträglich einzustufen.

Das Reihungsergebnis der UVP veranlasst die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht, den Antrag der Vorhabenträgerin abzulehnen oder auf eine Umplanung zugunsten der Variante III hinzuwirken. Dafür ist zum einen die Differenz der Umweltauswirkungen, sofern man diese im Rahmen einer Reihung bilden will, zu gering. Zum anderen lassen die Belange des Denkmalschutzes (größere Entfernung der Straße vom Empfangsgebäude), private Belange (weniger und andere Gebäude sind abzubrechen) und straßenverkehrliche Belange (s.o.) die Abwägung zugunsten der geplanten Variante VI ausfallen.

### 3.5 Variantenentscheidung bei der Fuß- und Radwegunterführung

Die Planfeststellungsbehörde begrüßt die Planänderung, mit der die Vorhabenträgerin eine Fuß- und Radwegunterführung bei Bahn-km 259,685 in das Vorhaben aufgenommen hat. Eine dies bezügliche „Nulllösung“ ist nicht sachgerecht, da die nächste Kreuzungsmöglichkeit, die Eisenbahnüberführung Krim, rund 500 m und damit unzumutbar weit entfernt ist. Eine Querung im Zuge der Straßenüberführung für die neue L 208 würde, wie das Anhörungsverfahren vor der Planänderung gezeigt hat, ebenfalls zu unzumutbaren Umwegbeziehungen führen, zumal eine große Vielzahl von Besuchern der zahlreichen Einrichtungen von Friedrichsruh und Berufspendler davon betroffen wären.

Die Entscheidung für die Variante FGT 1 ist sachgerecht, weil damit die geringsten Bau- und Betriebskosten, Flächenversiegelungen und Eingriffe in Grundeigentum Dritter und in Biotopflächen verursacht werden. Sie ist nachteilig für die Personen, die die Unterführung aus östlicher Richtung, etwa von der Stiftung, erreichen wollen und die dort vorgesehene Treppe nicht nutzen können. Diese Personen müssen einen Umweg über die L 208 neu und L 208 alt nehmen. Die in der Regel sehr gewichtigen Belange, diesen Personen den Umweg zu verkürzen, gehen den o.g. Erwägungen jedoch ausnahmsweise nicht vor, weil der Umweg nicht so lang und der Personenkreis nicht so groß ist.

Andere als die vier untersuchten Varianten drängen sich nicht auf. Zwar könnte mit einer - vereinzelt geforderten - Treppe südlich der Bahn der Weg zwischen Unterführung und Bahnsteig verkürzt werden, insbesondere wenn Personen wegen Gleiswechselbetriebes den Bahnsteig schnell wechseln wollen. Die Wegverkürzung rechtfertigt jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht die damit verbundenen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten und - geringen - Eingriffe in die dortigen halbruderalen Gras- und Staudenfluren mittlerer und trockener Standorte.

#### 4. Raumordnung, kommunale Selbstverwaltungshoheit, Ortsgestaltung

##### 4.1 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

Die Ergänzungsstudie zur UVS (Register 9 der Planunterlagen) zitiert auf den Seiten 21 ff. aus dem Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998, dem Regionalplan Planungsraum I 1998 und dem Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein 1999. Auf diese Zitate wird verwiesen.

Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen (vgl. Stellungnahme des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus vom 16.08.2002, Anm.: Die Zuständigkeit für Landesplanung ist inzwischen auf das Innenministerium übergegangen).

Auch für das Innenministerium (Stellungnahmen vom 21.08.2002 und 20.08.2003) sind Anregungen nicht erforderlich.

Einwendungen, die die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vor dem Planfeststellungsverfahren fordern, werden zurückgewiesen. Das Vorhaben ist zwar bedeutsam, aber nicht so raumbedeutsam, dass ein Raumordnungsverfahren geboten oder notwendig wäre. Die widerstreitenden Belange werden im Planfeststellungsverfahren hinreichend erfasst und abgewogen. Es geht um die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs. Die neue Straßenführung ist keine 1000 m lang. Friedrichsruh ist zwar ein erstrangiger kulturhistorischer Ort, so dass die Belange des Denkmalschutzes in der Abwägung ein besonderes Gewicht haben. Dadurch wird die örtliche Verlegung einer Landesstraße jedoch nicht raumordnungswürdig, zumal die örtlichen Verkehrsbedürfnisse eine großräumige Verlegung der L 208 ohnehin nicht nahe legen und auch eine Verlegung der Bahnstrecke aus Friedrichsruh und dem Sachsenwald heraus nicht gerechtfertigt wäre. Die befürchtete Beeinträchtigung von Friedrichsruh als Erholungsort ist nicht zu erwarten, Friedrichsruh wird einen Durchgangsverkehr haben, der mit dem vieler anderer Erholungsorte vergleichbar ist.

#### 4.2 Kommunale Planungshoheit und Ortsgestaltung

Das Vorhaben ist mit Belangen der kommunalen Planungshoheit und der Ortsgestaltung vereinbar.

Das planfestgestellte Vorhaben hat keine unzumutbaren Auswirkungen auf die Planungshoheit der Gemeinde Aumühle und die Ortsgestaltung. Entsprechendes gilt für den Forstgutsbezirk Sachsenwald und das Amt Schwarzenbek-Land und seine Gemeinden. Sie werden in ihren Selbstverwaltungsrechten nicht unzumutbar beeinträchtigt. Der Maßstab einer unzumutbaren Beeinträchtigung ist hoch anzusetzen. Er wäre erfüllt, wenn die gemeindlichen Planungsspielräume unzumutbar eingeengt würden. Das ist hier nicht der Fall.

Die Gemeinde Aumühle hat nach wie vor umfassende Möglichkeiten zur Planung für ihr Gemeindegebiet einschließlich des Ortsteils Friedrichsruh. Die L 208 neu verbaut nicht eventuelle gemeindliche Planungen für das Gelände des ehemaligen Dampfsägewerks. Im Gegenteil, es wird bereits - zum Anschluss des Betriebsgeländes - eine Einmündung und eine ausbaufähige Zufahrt vorgesehen.

Die von der Gemeinde Aumühle zu tragenden finanziellen Belastungen als Baulastträgerin und Kreuzungsbeteiligte sind in der Abwägung zu berücksichtigen. An der Zulassung der Planung ändert das nichts. Zwar wird die Gemeinde nicht unerhebliche finanzielle Aufwendungen leisten müssen. Aber diese werden - auch in Zeiten, in denen die allgemeine Finanzlage der Kommunen als angespannt gilt - nicht unzumutbar hoch oder gar untragbar sein. Im Übrigen müssen die Interessen der Gemeinde an einer möglichst weitgehenden Schonung ihrer finanziellen Situation hinter den Interessen des Bahn- und Straßenverkehrs einschließlich des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs und des Denkmalschutzes zurücktreten.

Auch die Belange des Gutsbezirks werden berührt und sind in der planerischen Abwägung zu beachten. Aber das geltend gemachte Zustimmungserfordernis besteht nicht. Das Wegesystem des Gutsbezirks wird an die neue Straße angebunden. Den Belangen wird - unter Einhaltung der geplanten Linienführung - soweit wie möglich Rechnung getragen. Eine andere Linienführung als Reaktion auf das Vorbringen des Gutsbezirks ist nicht vorzusehen, da die Belange des Gutsbezirks insoweit hinter den anderen Belangen, insbesondere denen des Denkmalschutzes, zurückzustehen haben.

## 5. Straßen, Wege, Zufahrten und militärfachliche Belange

### 5.1 Straßen, Wege und Zufahrten

Die L 208 neu wird auf knapp 1000 m verlegt, eine neue Einmündung in die L 314 wird errichtet. Mehrere Wege und Zufahrten werden angebunden. Der Ausbaustandard ist durch das technische Regelwerk für Straßen vorgegeben. Die Dimensionierung der Trasse ist ausreichend und angemessen. Ein übermäßiger Flächenverbrauch ist mit der Trassierung nicht verbunden.

#### 5.1.1 Straßenrechtliche Verfügungen

Die mit dem Vorhaben verbundenen straßenrechtlichen Verfügungen werden in Kapitel A.III.4 aufgrund der Konzentrationswirkung ausgesprochen. Die Abstufung der L 208 alt zur Gemeindestraße steht im Zusammenhang mit der mit der Widmung (und Verkehrsübergabe) der L 208 neu.

Soweit nicht § 6 Abs. 5 und § 8 Abs. 7 LStrWG gelten, werden von Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 8 Abs. 6 LStrWG),
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu der jeweils dort vorgesehenen Straßengruppe mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr wirksam wird (§ 6 Abs. 4 LStrWG), und
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile der L 208 alt zur Gemeindestraße mit der Maßgabe abgestuft, dass die Umstufung mit dem Ende des Haushaltsjahres nach der Widmung und Überlassung der L 208 neu für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (§ 7 LStrWG).

Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Erläuterungsbericht, dem Bauwerksverzeichnis und den Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht.

Die Vorhabenträgerin hat die Sperrung und Übergabe von Straßen und Straßenteilen und damit auch das Wirksamwerden der straßenrechtlichen Verfügungen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger, der Straßenverkehrsbehörde und der das Straßenverzeichnis führenden Behörde abzustimmen.

#### 5.1.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, Einwendungen, Einzelfragen

5.1.2.1 Die Polizeiinspektion Ratzeburg erklärt in Ihrer Stellungnahme vom 09.09.2002, aufgrund der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit werde ihrerseits die - geplante - Variante VI bevorzugt. Das wird in der Stellungnahme vom 12.08.2003 vertieft. Die Leistungsfähigkeit des Knotens würde verbessert. Durch den Versatz der Trasse würden kreuzende Fahrvorgänge vermieden. Die Verkehrssicherheit werde mit sehr gut bewertet, da sich aufgrund der geringen Längsneigung die Sichtverhältnisse verbessern.

5.1.2.2 Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erhebt in seinem Schreiben vom 28.08.2003 keine Bedenken und verweist auf die Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, LS 21.

5.1.2.3 Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, LS 21, erläutert in seiner Stellungnahme vom 02.10.2002 die Planungshistorie der Straßenbauverwaltung. Es spricht sich für Variante VI aus und fordert dabei die Errichtung einer Fuß- und Radwegunterführung. Mit Schreiben vom 29.10.2002 wird ergänzt, dass eine angedachte Übernahme der L 208 in regionale Straßenbaulast abschließend diskutiert worden, es aber zu keiner gemeinsamen Vorgehensweise gekommen sei. Die Straßenbaulast bleibe daher beim Land. In der Stellungnahme vom 21.08.2003 wird die Planänderung für die Unterführung begrüßt. Einer Aufpflasterung zwischen Geh- und Radweg werde aber nicht zugestimmt, sondern eine Asphaltierung in voller Breite gefordert (vgl. BWVZ Nr. 41). Keine Bedenken bestünden gegen eine Befestigung der Randbereiche aus Pflaster. Die Vorhabenträgerin will dem nicht folgen (Erwiderung vom 17.09.2003). Daraufhin hat das Landesamt seine Auffassung mit Schreiben vom 19.09.2003 ergänzend begründet. Im Erörterungstermin ist diese Stelle des Landesamts nicht vertreten, die Vorhabenträgerin bleibt bei ihrer Auffassung.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Unterführungsbauwerk geht mit seinen Rampen in das Eigentum und die Unterhaltungslast der Gemeinde Aumühle über (vgl. BWVZ Nr. 41 - 43). Diese hat im Erörterungstermin der Planung mit Aufpflasterung ausdrücklich zugestimmt (Seite 2 der Niederschrift zum Termin vom 20.10.2003). Außerdem sei die Planung nach Angaben der Vorhabenträgerin mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt, so dass die Gestaltung den Belangen des Denkmalschutzes entspricht. Die Befürchtung des Landesamtes, dass im Winter glatte Pflastersteine zu einer höheren Rutschgefahr als Asphalt führen können, ist nachvollziehbar. Die Pflastersteinreihe soll jedoch gerade der Trennung von Geh- und Radweg dienen und nicht befahren werden.

5.1.2.4 Das Straßenbauamt Lübeck (SBA) erklärt in seiner Stellungnahme vom 12.09.2002, es halte für die L 314 im Knotenpunktbereich eine Fahrstreifenbreite von 3,50 m statt 3,75 m für ausreichend. Die Linksabbiegespur auf der L 314 solle zu Lasten der Sperrfläche auf mindestens 30 m verlängert werden. Dem SBA sei rechtzeitig ein Brückenentwurfplan vorzulegen. Das SBA lehne eine Übernahme von Eigentum und Unterhaltungspflicht für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen ab. Die Planunterlagen sollen berücksichtigen, dass die L 208 alt zwischen L 208 neu und dem Bahnübergang und

zwischen dem Bahnübergang und der L 314 zur Gemeindestraße abgestuft werden sollte. Die Verkehrsprognose enthalte mehrere Fehler.

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 15.01.2003 zugesagt, den Eintrag auf die ohnehin vorgesehene Breite von 3,50 m zu korrigieren und den Brückenentwurf vorzulegen. Sie hat die Planung der Linksabbiegespur näher erläutert.

Im Erörterungstermin hat das SBA erklärt, dass sich die Nachfragen und Forderungen mit den Zusagen bzw. Antworten der Vorhabenträgerin erledigt haben (Seite 1 der Niederschrift zum Termin vom 21.03.2003, vgl. auch Stellungnahme vom 15.08.2003).

Zur Unterhaltungszuordnung der Kompensationsmaßnahmen wird ergänzend auf § 8 Abs. 5 LNatSchG und Kapitel C.III.7.2 verwiesen. Ein Eigentumserwerb bzw. eine Eigentumszuordnung finden nicht statt, die Maßnahmen werden dinglich gesichert. Zur Verkehrsprognose wird ergänzend auf Kapitel C.III.13.2.1.2.4 verwiesen.

- 5.1.2.5 Mehrere Einwander lehnen das Vorhaben ab, weil die derzeit auf der L 208 bestehende Gewichtsbeschränkung auf 16 t im Zuge der Verlegung wegfallen würde. Sie befürchten eine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der L 208 und fordern eine Bauform, bei der auch künftig eine Gewichtsbeschränkung auf 16 t erforderlich wäre.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Es handelt sich bei der L 208 nach wie vor um eine Landesstraße. Es ist durch die örtlichen Gegebenheiten (den „Hohlweg“ zwischen Aumühle und Friedrichsruh) derzeit nicht geboten, diese Landesstraße so zu befahren, wie das für Landesstraßen die Regel ist, nämlich ohne Gewichtsbeschränkung auf 16 t. Technisch möglich ist es schon jetzt, wie die Planfeststellungsbehörde anlässlich einer Ortsbesichtigung zufällig beobachten konnte. Wegen der Verlegung der L 208 wird die Beschränkung verkehrlich nicht mehr geboten oder erforderlich sein. Es mag gute Gründe geben, den Schwerlastverkehr aus Friedrichsruh, von der L 208 und von einigen weiterführenden Straßen fernzuhalten. Diese haben aber keinen Bezug zum hier gegenständlichen Vorhaben. Der zusätzliche Verkehrslärm wurde in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt (siehe näher Kapitel C.III.13.2.1.2.4). Die Immissionszunahme ist in die Abwägung eingestellt. Sie ist nicht unzumutbar.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Zusammenhang mit diesem Vorhaben straßenverkehrlich keinen Anlass, eine Gewichtsbeschränkung anzuordnen. Sie lehnt es ab, bau-

technische Maßnahmen anzuordnen, mit denen eine solche Beschränkung künstlich erforderlich würde, etwa eine „leichte“ Ausführung der Straßenüberführung anzuordnen oder eine höhenbegrenzte Straßenunterführung. Das würde den Belangen der Straßenverkehrs widersprechen. Soweit die L 208 gegenüber der B 404 straßenverkehrliche Vorteile - Wegeverkürzungen o.ä. - bietet, gehen diese Belange des Straßenverkehrs gegenüber den Interessen, diesen Verkehr umzuleiten, aus Gründen der Energieeinsparung und des Umweltschutzes vor.

- 5.1.2.6 Im Bereich des Museums wird eine Einmündung der L 208 alt in die L 208 neu errichtet. Die Hauptfahrtrichtungen werden verändert. Der private Weg „Am Sägewerk“, dessen Benutzung der Eigentümer Dritten offenkundig gestattet, wird bis zum Sägewerksgelände quasi zu einer öffentlichen Straße ausgebaut und künftig als solche benutzbar sein. Das Sägewerksgelände erhält eine 3,00 m breite Zufahrt entsprechend dem Bestand, die sich vor dem Einmündungsbereich auf 5,50 m aufweitet.

Einwendungen, die einen breiteren Ausbau der Zufahrt fordern, werden zurückgewiesen. Es besteht keine Notwendigkeit, diese im Zusammenhang mit dem hier gegenständlichen Vorhaben über den Bestand hinaus zu verbreitern. Die Anbindung ist eine notwendige Folgemaßnahme an einer privaten Anlage i.S.d. § 75 Abs. 1 VwVfG. Das Merkmal der „Notwendigkeit“ begrenzt die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Andere möglicherweise sinnvolle Planungen darf die Planfeststellungsbehörde nicht mit-erledigen. Im Übrigen ist derzeit weder planerisch noch tatsächlich erkennbar, warum der Weg ausgebaut werden sollte. Die gegenwärtige Nutzung des erschlossenen Geländes erfordert mit ihrem geringen Verkehrsaufkommen keine größere Fahrbahnbreite. Und eine gemeindliche Bauleitplanung für das Gebiet ist auch noch nicht hinreichend verfestigt. Deren Aufgabe wäre es, für eine der künftigen Nutzung genügende Erschließung zu sorgen. Die hier genehmigte Planung verbaut eine solche Erschließung nicht. Im Gegenteil: Mit der 5,50 m breiten Aufweitung vor der Einmündung ist künftig ein geeigneter Anschluss an die L 208 neu vorhanden.

- 5.1.2.7 Die L 208 neu führt beim Museum über eine Grundfläche, die der Eigentümer derzeit als privaten Parkplatz den Besuchern von Friedrichsruh zur Verfügung stellt. Der Parkplatz ist mit Verkehrszeichen beschildert. Sie ist nicht asphaltiert oder gepflastert, und Stellplätze sind auch nicht abmarkiert.

Einwender fordern, dass für wegfallende Parkplätze im Rahmen des Vorhabens ein Ersatz geplant wird. Sie gehen von dem Verlust von zahlreichen Stellplätzen auf der Fläche und entlang der Privatstraße „Am Sägewerk“ aus und schlagen vor, die Grünfläche zwischen Schwarzer Au und L 208 neu - oder zumindest eine Teilfläche - als Ersatzparkplatz herzurichten.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Eine Ortsbesichtigung hat ergeben, dass die Fläche beim Museum als Parkplatz beschildert und benutzbar ist und auch benutzt wird. Von dieser Fläche wird nach Messungen der Planfeststellungsbehörde durch den Ausbau höchstens Platz für 15 Kfz wegfallen (während der Bauzeit etwas mehr für die Arbeitsstreifen). Der übrige private Parkplatz bleibt erhalten und bekommt eine Zufahrt, so dass insoweit kein Ersatz erforderlich ist.

Die Ortsbesichtigung hat zugleich ergeben, dass die Straße „Am Sägewerk“ zum Parken ungeeignet ist. Sie ist zu schmal, um parkende und fahrende Kfz aufzunehmen, geschweige denn Begegnungsverkehr. Wollte man dort parken und einen Fahrstreifen freihalten, müsste man sein Fahrzeug weit zur Seite auf kaum oder unbefestigtes Gelände stellen. Der Zustand der Vegetation lässt darauf schließen, dass das nicht geschieht. Reifenspuren oder Spurrillen waren ebenfalls nicht zu erkennen. Und die Größe der Parkplätze am Museum und Schmetterlingsgarten lassen darauf schließen, dass auch an Tagen mit den höchsten Besucherzahlen ein Parken auf der Straße „Am Sägewerk“ weder notwendig ist noch praktiziert wird. Es handelt sich bei dem bzw. den Seitenstreifen also weder um einen ausgewiesenen noch um einen faktisch benutzten Parkstreifen. Also ist schon deswegen hierfür im Rahmen des Vorhabens kein Ersatz zu errichten.

Der verbliebene Gegenstand der Einwendung besteht also aus 15 Kfz-Stellplätzen auf einem privaten Grundstück, die vorhabensbedingt entfallen.

Deren Wiederherstellung bzw. zunächst einmal die Planung einer Ersatzmaßnahme wird der Vorhabenträgerin jedoch nicht aufgegeben.

Zum einen ist die Planfeststellungsbehörde nach Anhörungsverfahren und Ortstermin nicht der Ansicht, dass ein Ersatz der Stellplätze erforderlich ist. Eine nachhaltige Störung der Funktionsfähigkeit (vgl. Stelkens / Bonk / Neumann, Verwaltungsverfahrensgesetz)

setz, § 75, Rdnr. 8) des Parkplatzes, die planerisch zu beseitigen wäre, ist nicht gegeben. Zwar ist es nachvollziehbar, dass in Friedrichsruh aufgrund der zahlreichen interessanten und kulturhistorisch bedeutsamen Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen zu rechnen ist und trotz der naheliegenden Bahnstation und deren Lage innerhalb des HVV-Tarifgebietes die überwiegende Zahl mit dem Auto anreisen wird. Aber die vorhandenen und verbleibenden Parkmöglichkeiten beim Museum und beim Schmetterlingsgarten bieten ausreichend Parkraum für die Besucher und liegen in erreichbarer Nähe zu sämtlichen Einrichtungen des Ortes.

Zum anderen ginge eine entsprechende verfahrensleitende Verfügung, Nebenbestimmung oder ein Vorbehalt über die nach § 75 Abs. 1 VwVfG der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Zuständigkeit zur Zulassung der notwendigen Folgemaßnahmen hinaus.

Die Planung von Parkplatzanlagen, so sie denn gewollt oder aufgrund einer späteren Besucherzunahme geboten wäre, liegt in zwei Händen: Privateigentümer können für ihre Einrichtungen private Parkplätze zur Verfügung stellen. Der Träger der Bauleitplanung und Straßenbaulast und die Straßenverkehrsbehörde können öffentliche Parkplätze einrichten. Das kann durch die Planung und Errichtung eines neuen Parkplatzes oder durch die Abmarkierung von Parkplätzen auf bestehenden Flächen geschehen. Die Vorhabenträgerin hat im Lageplan in hellblau die mögliche Abmarkierung von 25 Stellplätzen entlang der L 208 alt beispielhaft dargestellt und damit gezeigt, dass es eine technische Möglichkeit der Kompensation des planungsbedingten Stellplatzverlustes gibt. Also verbaut das Vorhaben nicht die Möglichkeit, für Ersatz und zusätzliche Stellplätze zu sorgen. Rein vorsorglich sei klargestellt, dass die Planfeststellungsbehörde diesen Vorschlag nicht planfeststellt. Er ist mit keiner anderen Stelle abgestimmt worden, so dass ohnehin erst eine Anhörung notwendig wäre.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Fläche der dann nicht mehr benötigten Bushaltestelle an der L 208 alt vor dem Museum ebenfalls für geeignet, neue öffentliche Stellplätze aufzunehmen, sei es durch einen parallelen Parkstreifen oder durch Abmarkierung von schrägen Parkplätzen. Auch das zeigt, dass es Möglichkeiten für Ersatzstellplätze gibt.

Ein Einwender hat im Zusammenhang mit Forderungen zum Lärmschutz vorgetragen, dass für das Sägewerksgelände eine andere Nutzung denkbar sei. Eine entsprechende Bauleitplanung könnte auch einen öffentlichen oder privaten Parkplatz beinhalten. Oder der Eigentümer des Sägewerksgeländes weist im Zusammenwirken mit dem Eigentü-

mer der Fläche, auf der die Stellplätze wegfallen, weitere private Stellplätze auf einer befestigten Teilfläche aus.

Die Planung für öffentliche Parkplätze erfordert also ein eigenes umfassendes Planungskonzept der zuständigen Gemeinde Aumühle. Die Planung für neue private Parkplätze erfordert ein eigenes umfassendes Planungskonzept der Eigentümer, die diese Plätze anbieten wollen. Darüber hinaus ist eine Abstimmung beider geboten, ehe eine Festlegung erfolgt.

Dazu kommt, dass die von den Einwendern in diesem Verfahren vorgeschlagene Ersatzfläche aus naturschutzfachlichen Gründen nicht in Betracht kommt. Sie liegt im Gebietsvorschlag für das in Kapitel C.III.7.1 beschriebene FFH-Gebiet und anderer geplanter Schutzgebiete, teilweise im Gewässerschutzstreifen der Schwarzen Au und ist auch unabhängig davon naturschutzfachlich als mesophiles Grünland so zu bewerten, dass die Planfeststellungsbehörde ihre Überbauung ablehnt.

Die Notwendigkeit eines eigenen umfassenden Planungskonzepts bildet die rechtliche Grenze der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, im Wege der „notwendigen Folgemaßnahme“ eine eigene Planung der Vorhabenträgerin festzustellen (vgl. Stelkens / Bonk / Neumann, Verwaltungsverfahrensgesetz, § 75, Rdnr. 8). Das gilt besonders, wenn sie private Stellplätze auf öffentlichem Straßenraum ersetzen will.

- 5.1.2.8 Das Bismarck-Mausoleum befindet sich südlich der Bahn, die o.g. Parkplätze sind nördlich. Auf der Südseite sind bereits jetzt keine Parkplätze. Die Vorhabenträgerin hat (auch) südlich der Bahn keine Parkplätze geplant. Einwendungen fordern solche für Pkw und für Busse und eine Buswendemöglichkeit.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Zusätzliche Parkplätze südlich der Bahn sind nicht erforderlich. Derzeit kann man das Mausoleum erreichen, indem man den Bahnübergang überquert. Künftig steht die Fuß- und Radwegunterführung zur Verfügung. Es ergibt sich ein Umweg von ca. 230 m pro Richtung. Das ist zumutbar. Also können die Parkplätze nördlich der Bahn weiterhin auch zum Besuch des Mausoleums genutzt werden.

Pkw können vor dem Bahnübergang ohne weiteres wenden. Wie eine Ortsbesichtigung gezeigt hat, können Busse dort ebenfalls wenden, größere wohl nur, indem sie dabei

einmal zurücksetzen. Die Fläche ist mit einem „absoluten Halteverbot“ beschildert, so dass Wendevorgänge nur durch vorschriftswidrig parkende Kfz erschwert werden könnten. Im Übrigen steht es im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, den bereits jetzt auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 16 t begrenzten Teil der L 208 durch Beschilderung für Busse zu sperren.

5.1.2.9 Die Firma Zerbin Busreisen GmbH hat mit Schreiben vom 05.09.2002 darauf hingewiesen, dass sie die Buslinie 433 des HVV-Netzes betreibe, sie das Vorhaben grundsätzliche begrüße und die Vorhabenträgerin Vorkehrungen treffen solle, dass der Linienbetrieb jederzeit weiterlaufen könne. Der Kreis Herzogtum Lauenburg, FB 161 Öffentlicher Personennahverkehr, hat mit Schreiben vom 16.09.2002 erklärt, er sei Besteller der Verkehrsleistungen auf der Buslinie 433 und bitte um Berücksichtigung des Schreibens der Zerbin GmbH. Weitere Einwände, z.B. durch die Firma Autokraft, seien bei ihm nicht eingegangen.

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 15.01.2003 zugesagt, der Linienbetrieb werde im Rahmen der Bauablaufplanung berücksichtigt. Es werde erst die Straßenüberführung und die Straße fertiggestellt, ehe der Bahnübergang geschlossen werde.

Im Erörterungstermin war die Zerbin GmbH nicht vertreten.

Die Planfeststellungsbehörde begrüßt die klarstellende Zusage der Vorhabenträgerin. Die Planung gewährleistet einen durchgängigen Betrieb der Buslinie 433.

5.1.2.10 Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH AG) hat die Planunterlagen von der Anhörungsbehörde durch Schreiben vom 10.03.2003 erhalten und mit Schreiben vom 14.03.2003 eine Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben. Sie äußert sich zur Buslinie 433 der Zerbin GmbH und zum von ihr im Auftrag der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH und der S-Bahn-Hamburg durchgeführten (un-) planmäßigen Schienenersatzverkehr. Im Erörterungstermin vom 18.03.2003 und mit Schreiben vom 28.04.2003 vertieft die VHH AG ihr Vorbringen.

In Fahrtrichtung Grande könnten die Bushaltestellen am Holzhof und am Bismarck-Museum nach der Verlagerung von der L 208 alt auf die L 208 neu von der Linie 433 nicht mehr angefahren werden. Die Planunterlagen würden das nur unzureichend be-

achten. Es werde vorgeschlagen, die Haltestelle Holzhof mit der der Linie 8817 zusammenzulegen, dort Hochborde - keine Busbuchten - zu errichten und die Haltestelle in „Aumühle, Kuhkoppel“ umzubenennen. Das sei mit der Firma Zerbin Busreisen GmbH und dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) so abgestimmt.

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 20.06.2003, sie nehme den Lösungsvorschlag zur Kenntnis. Die Busse der Linie 8817 kämen ohne Haltebucht aus, wegen der geringen Frequenz der Linie 433 mit sieben täglichen Fahrten sei die Errichtung einer Haltebucht nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hält den Vorschlag, die beiden Haltestellen „Holzhof“ zusammenzulegen und umzubenennen, für sachgerecht. Die Haltestelle der Linie 8817 liegt in der Tat günstiger zu den Siedlungsbereichen im Osten von Aumühle. Der Vorhabenträgerin wird in Kapitel A.IV.5 aufgegeben, die Haltestellenschilder und Fahrpläne in Abstimmung mit der Zerbin GmbH zu verlegen. Die Errichtung bzw. Verlagerung der Haltestellenschilder und Fahrpläne ist eine von der Vorhabenträgerin zu tragende notwendige Folgemaßnahme, und zwar für die Haltestelle am Museum und die am Holzhof. Die Haltestelle am Museum ist im Bereich der Bau-km 1+027,00 bis 1+100,00 einzurichten.

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin jedoch nicht auf, Hochborde an der Haltestelle der Linie 8817 zu errichten. Eine Ortsbesichtigung hat ergeben, dass an dieser Haltestelle tatsächlich keine baulichen Einrichtungen - weder Hochborde noch Busbuchten - vorhanden sind. Die Errichtung von Hochborden würde die Benutzung der Haltestelle erleichtern. Eine der Vorhabenträgerin aufzugebende notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 Abs. 1 VwVfG besteht jedoch nicht. Zwar ist die Busbucht an der L 208 alt eine verkehrlich bessere Lösung als ein Bushalt auf der Fahrbahn. Aber die Verkehrsbedürfnisse an der neuen Haltestelle „Aumühle, Kuhkoppel“ - auch bei Bedienung durch beide Linien - rechtfertigen oder verlangen die Errichtung von Hochborden an dieser Haltestelle nicht. Es handelt sich um einen Bedarfshalt, d.h. gehalten wird nur auf Wunsch eines Fahrgastes oder einer an der Haltestelle wartenden Person. Die Haltestelle wird also zum einen von der Fahrtenanzahl und zum anderen von der Fahrgastzahl her nicht so häufig angefahren, als dass die Belange des Straßen- oder des öffentlichen Personennahverkehrs die Errichtung von Hochborden oder Busbuchten erforderlich machen würden.

Die VHH AG erklärt, Friedrichsruh würde bei Schienenersatzverkehr im Rahmen einer Stichfahrt von der L 314 über die L 208 bedient. Die Fahrt würde an der L 208 alt südlich des Bahnübergangs den Bahnsteig in Richtung Büchen bedienen, in die Straße „Am Sägewerk“ abbiegen, auf den unbefestigten Flächen des Museumsparkplatzes wenden, an der gegenüberliegenden Straßenseite Fahrgäste in Richtung Aumühle aufnehmen und dann zur L 314 zurückfahren. Sie schlägt zwei Alternativen (Kehrmöglichkeit nördlich der L 208 neu neben dem Versickerbecken oder Kehrfahrt über Straße „Am Bahnhof, Ladestraße und zu planende Anbindung an die 208 neu) vor. Die von der VHH AG angedachten Haltestellenlagen berücksichtigen noch nicht die in der Planänderung geplante Fuß- und Radwegunterführung.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet wie folgt: Der Vorhabenträgerin wird nicht aufgegeben, eine der beiden Alternativen oder eine dritte Lösung für eine Buskehre zu errichten. Die erste Alternative ist schon deswegen abzulehnen, da die Kehre in natur-schutzfachlich sensiblem Gebiet liegen würde (Gewässer- und Erholungsschutzstreifen der Schwarzen Au, geplanten Natur- und Landschaftsschutzgebiet, mesophiles Grünland). Die zweite Alternative scheidet aus, weil sie eine größere Straßenrampe zum Damm der L 208 neu und eine Einmündung erforderlich machen würde. Diese ist im Hinblick auf die vorhandene Bebauung und die Abwasserleitung sehr problematisch.

Der Vorhabenträgerin wird aber auch keine dritte Lösung aufgegeben. Denn der Schienenersatzverkehr ist schon jetzt nur unter Benutzung eines privaten Grundstücks - des Parkplatzes am Museum - und nur dann, wenn im Bereich, in dem der Bus wenden und halten würde, nicht bereits andere Fahrzeuge parken, möglich. Eine öffentliche Straßenverbindung, die den praktizierten Schienenersatzverkehr ermöglichen würde, besteht also gegenwärtig nicht. Demnach muss die VHH AG ein privates Grundstück nutzen, was ihre offenkundig bisher gestattet wurde (dort steht ein Haltestellenschild). An diesem Zustand ändert das Vorhaben jedoch nichts. Das benutzte Grundstück am Museum wird nur teilweise von der L 208 neu überbaut. Es dürfte weiterhin benutzbar sein, indem ein Bus von der L 208 neu kommend in die L 208 alt einbiegt und sofort vor dem Museum nach links in den Parkplatz fährt, um dann über die Parkplatzausfahrt wieder in die L 208 neu einzubiegen. Sollte sich das nicht als praktikabel erweisen, weil die Fläche trotz einer Breite von 20 m zum Wenden nicht genüge, gäbe es mehrere Alternativen. Zum einen könnte der Bus auf dem Parkplatz am Schmetterlingsgarten wenden. Oder er würde unter Absicherung durch Begleitpersonal wenden, indem er rückwärts in die Straße „Oedenberger Weg“ rangiert, um dann vorwärts wieder auf die L 208 - in die andere Richtung - abzubiegen. Oder er würde unter Benutzung der 208 alt von Süden her zum

Bahnübergang bzw. zur Fuß- und Radwegunterführung fahren und auf der Fläche vor dem Bahnübergang wenden (vgl. Kapitel C.III.5.1.2.8). Der Planfeststellungsbehörde erscheint es aber auch als zumutbar, dass der Bus „nur“ an der oben beschriebenen Haltestelle an der L 314 hält und die Fahrgäste den Weg zwischen der Haltestelle und dem Bahnhofpunkt Friedrichsruh über die L 208 alt zu Fuß gehen. Die Entfernung beträgt etwa 850 - 950 m, je nachdem, von welchem Bahnsteig gemessen wird. Diese Entfernung ist zumutbar. Im deutschen Eisenbahnwesen kommt es in Regionen, die mit dem Sachsenwald und der Gemeinde Aumühle vergleichbar sind, immer wieder vor, dass Schienenersatzverkehrshaltestellen einen entsprechenden Abstand zum Bahnhofpunkt haben. Alternativ könnte der Schienenersatzverkehr aufgeteilt werden. Omnibusse könnten von Aumühle direkt nach Schwarzenbek fahren (Fahrzeitverkürzung durch Entfall der Stichfahrt nach Friedrichsruh), während ein Kleinbus oder ein Sammeltaxi den Ort Friedrichsruh bedient.

Letztendlich ist es jedoch Sache der diesen Verkehr bestellenden Unternehmen, welche Haltestellen von einem Schienenersatzverkehr bedient werden und wo diese liegen sollen. Die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 16.09.2002 ausdrücklich erklärt, sie erhebe gegen das Vorhaben keine Bedenken - also auch keine Bedenken im Hinblick auf den Ersatzverkehr für ihren Schienenverkehr. Die S-Bahn Hamburg GmbH betreibt ihre Linie S 21 nur bis Aumühle. Sie fährt den Haltepunkt Friedrichsruh also gar nicht an. Und die VHH AG ist nicht der Besteller dieser Ersatzverkehre, sondern ein (regelmäßig ausgewählter) Unternehmer, der einen bestellten Verkehr abwickelt.

Nach alledem ist es rechtlich und tatsächlich nicht geboten, der Vorhabenträgerin die Planung und Errichtung einer Buskehre für den Schienenersatzverkehr aufzugeben.

## 5.2 Militärfachliche Belange

Das Vorhaben berührt militärfachliche Belange nicht, wie die Wehrbereichsverwaltung Nord in ihrer Stellungnahme vom 09.09.2002 ausführt.