



BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)

Bereich Infrastruktur

Bautechnische Anlagen Straßenbahn

Straßenbahnneubaustrecke  
Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße

Planfeststellung

Variantenuntersuchung  
aus der Vorplanung

Berlin, 29. Mai 2017

**Vorhabensträger:**



**BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)**

**Bereich Infrastruktur**

**Bautechnische Anlagen Straßenbahn**

**Auftragnehmer:**



Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ein Unternehmen der BPRGruppe

Döhrbruch 103  
30559 Hannover

Dipl.-Ing. Jürgen Hofmann  
Tel. (0511) 86 0 55-13  
[juergen.hofmann@bpr-hannover.de](mailto:juergen.hofmann@bpr-hannover.de)

## Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines .....	4
2.	Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit .....	5
2.1	Untersuchte Varianten .....	5
2.2	Vaiantenvergleich .....	8
3.	Haltestelle Alt-Moabit.....	9
4.	Rathenower Straße .....	10
4.1	Untersuchte Varianten .....	10
4.2	Variantenvergleich .....	12
5.	Turmstraße von Rathenower Straße bis Stromstraße .....	13
5.1	Untersuchte Varianten .....	13
5.2	Variantenvergleich .....	14
6.	Turmstraße von Stromstraße bis Bremer Straße .....	15
6.1	Untersuchte Varianten .....	15
6.2	Variantenvergleich .....	16

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 6: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 1 .....	5
Abbildung 7: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 2a .....	6
Abbildung 8: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 2b .....	7
Abbildung 9: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 3 - Vorzugsvariante .....	8
Abbildung 12: Lageplan Haltestelle Alt-Moabit, Variante Seitenbahnsteige .....	9
Abbildung 14: Abschnitt Rathenower Straße Variante 1: Besonderer Bahnkörper in Mittellage, MIV 2-spurig .....	10
Abbildung 15: Abschnitt Rathenower Straße Variante 2: Besonderer Bahnkörper in Mittellage, MIV 1-spurig .....	10
Abbildung 16: Abschnitt Rathenower Straße Variante 3: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage West, MIV 1-spurig ..	11
Abbildung 17: Abschnitt Rathenower Straße Variante 4: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage Ost, MIV 1-spurig ..	11
Abbildung 18: Abschnitt Rathenower Straße Variante 5: Bahnkörper in Fahrbahnlage, MIV 2-spurig .....	11
Abbildung 22: Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße Variante 1: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage .....	13
Abbildung 23: Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße Variante 2: Gleis in Fahrbahnlage .....	13
Abbildung 24: Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße Variante 3: Besonderer Bahnkörper in Mittellage .....	13
Abbildung 29: Variante 1a: Haltestelle östlich des Aufzugsturms .....	15
Abbildung 30: Variante 1c.1, Haltestelle westlich der Wilhelmshavener Straße (überbreite Haltestelle) .....	15
Abbildung 31: Variante 1c.2, Haltestelle westlich der Wilhelmshavener mit Veränderung des Aufzugszugangs .....	16

## 1. Allgemeines

In folgenden Abschnitten wurden im Rahmen der Vorplanung Varianten untersucht:

- 1: Knoten Alt-Moabit / Invalidenstraße
- 2: Haltestelle Alt-Moabit
- 3: Rathenower Straße
- 4: Turmstraße von Rathenower Straße bis Stromstraße
- 5: Turmstraße von Stromstraße bis U-Bahnhof Turmstraße

Nachfolgend sind als Auszug aus dem Erläuterungsbericht der Vorplanung die untersuchten Varianten und die jeweilige Vorzugsvarianten der Leistungsphase Vorplanung dargestellt.

## 2. Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit

### 2.1 Untersuchte Varianten

Für die Ausbildung des Knotens Alt-Moabit / Invalidenstraße wurden drei Hauptvarianten diskutiert, die sich in der Führung der Gleise und der MIV-Linksabbiegespuren Richtung Hauptbahnhof unterscheiden.

**Variante 1:** Gemeinsame Führung von Gleis und Linksabbiegespuren im Knoten (Abbildung 1)

**Vorteil:** Keine Veränderung der bestehenden Fahrbahnränder und Straßenraumgrenzen erforderlich

**Nachteil:** Keine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens

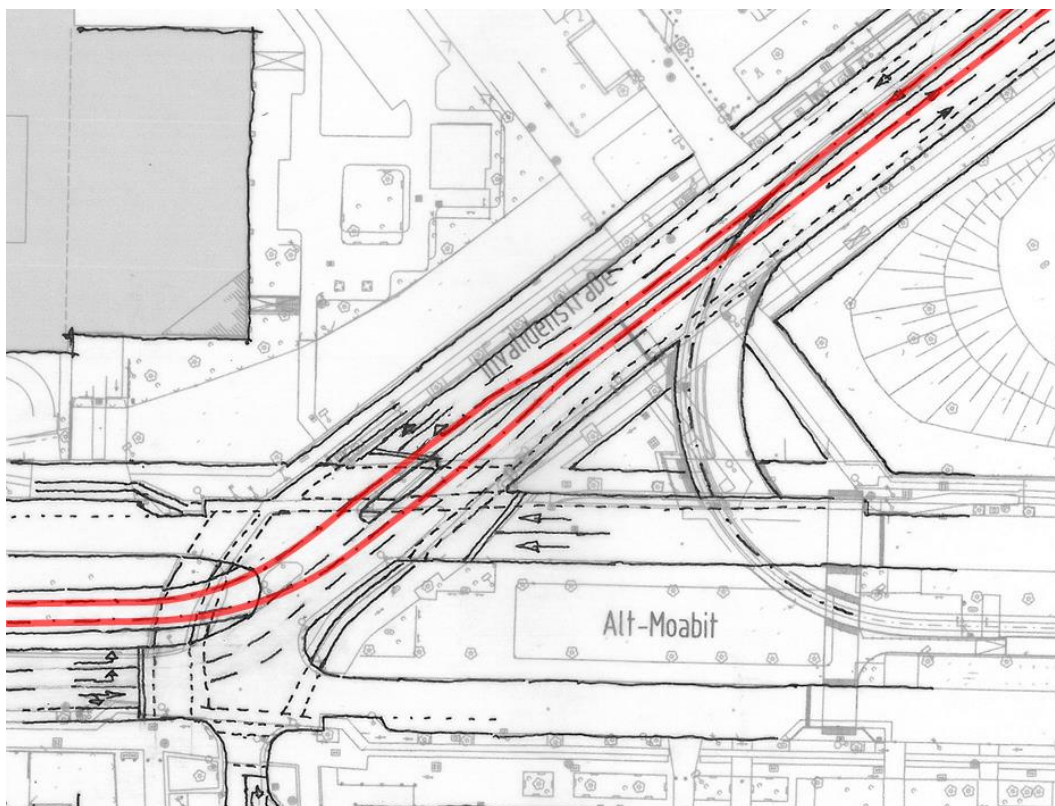


Abbildung 1: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 1

**Variante 2a:** Getrennte Führung von Gleis und Linksabbiegespuren im Knoten mit anschließender Verengung auf eine MIV-Spur (Abbildung 2)

**Vorteil:** Ausreichende Leistungsfähigkeit bei der Einfahrt in die Invalidenstraße, da kein Konflikt MIV/Straßenbahn

**Nachteil:** MIV-Führung in der Invalidenstraße nur einstreifig und keine ausreichende Verflechtungslänge nach dem Knoten vorhanden (Rückstau in den Knoten möglich). Erhalt der vorhandenen Straßenraumgrenzen in der Invalidenstraße nicht möglich.

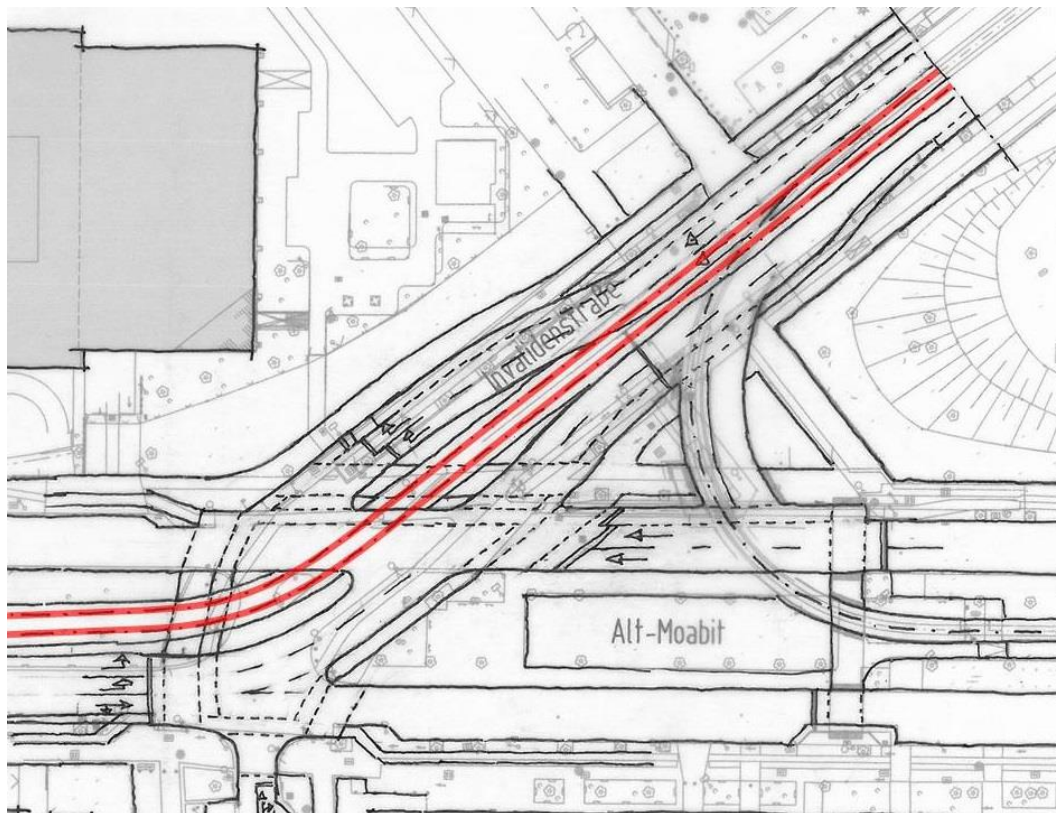


Abbildung 2: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 2a



**Variante 2b:** Getrennte Führung von Gleis und Linksabbiegespuren im Knoten und daran anschließende Verknüpfung von Gleis und MIV-Spur (Abbildung 3)

**Vorteil:** Ausreichende Leistungsfähigkeit am südlichen Teilknoten durch zweistreifige MIV-Führung Invalidenstraße

**Nachteil:** Zusätzliche Signalisierung MIV nach dem Knoten durch doppelten Konflikt mit Straßenbahn erforderlich (Verflechtung in Fahrtrichtung Ost, linksabbiegende Straßenbahn aus Richtung Ost), dadurch Rückstau in den Knoteninnenbereich.

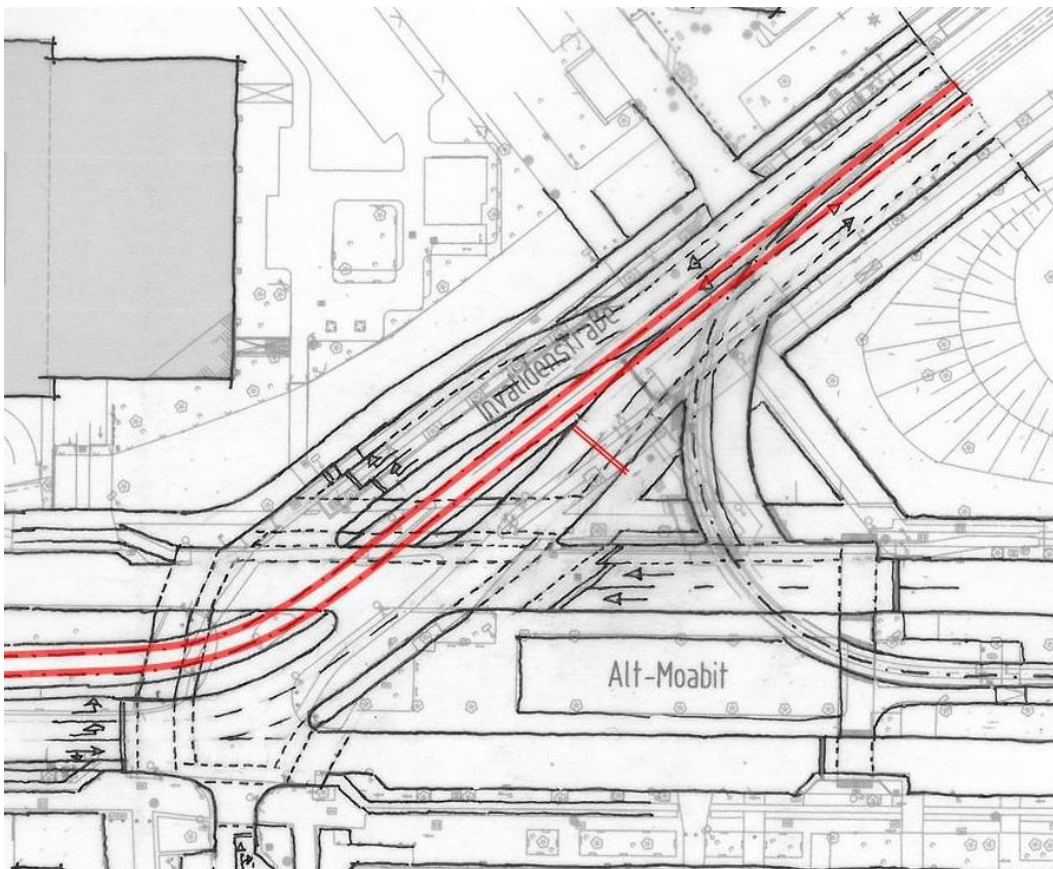


Abbildung 3: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 2b

**Variante 3:** Getrennte Führung von Gleis und Linksabbiegespuren im Knoten und in der Invalidenstraße bis zur Haltestelle Lesser-Ury-Weg (Abbildung 4).

**Vorteil:** Ausreichende Leistungsfähigkeit am Knoten, keine zusätzliche Signalisierung Straßenbahn/MIV nach dem Knoten, nur Konflikt mit linksabbiegender Straßenbahn Richtung Endstelle.

**Nachteil:** Weitgehender Knotenneubau erforderlich, beidseitiger Entfall von Straßenbäumen (auf der Südseite der Invalidenstraße bis zur Haltestelle Lesser-Ury-Weg und Eingriff in Nebenanlagen in Verbindung mit Grunderwerb).

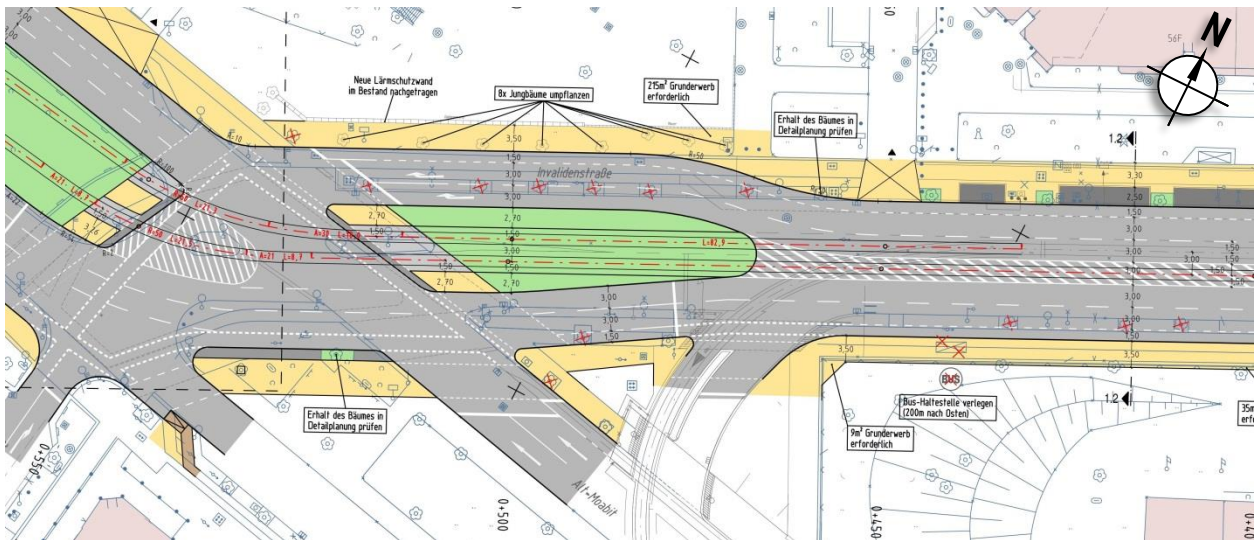


Abbildung 4: Knoten Invalidenstraße / Alt-Moabit – Variante 3 - Vorzugsvariante

## 2.2 Variantenvergleich

Wichtigstes Kriterium bei der Wahl der Vorzugsvariante ist die ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenkomplexes, da nur unter dieser Randbedingung eine gute Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Nur mit der Variante 3 ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit dieses komplexen Knotenpunkts Invalidenstraße/Alt-Moabit erreicht (siehe gesonderte Verkehrsuntersuchung). Daher wird diese Variante bevorzugt und für die weitere Planung zu Grunde gelegt. Hierfür müssen im Knotenbereich auf beiden Straßenseiten und auf der der Südseite der Invalidenstraße bis zur Haltestelle Lesser-Ury-Weg Bäume entfallen. Außerdem wird auf beiden Straßenseiten geringer Grunderwerb erforderlich (jeweils landeseigene Grundstücke). Eine Wiederherstellung des ursprünglichen Straßencharakters ist mit Neuanpflanzungen auf der südlichen Straßenseite möglich, würde jedoch größeren Grunderwerb und den Entfall von Grünflächen und Bäumen auf den betroffenen Grundstücken bedeuten. Daher wird in dieser Phase der Planung auf die Wiederherstellung der Baumreihe verzichtet. Diese Möglichkeit kann jedoch in den weiteren Planungsstufen nochmals aufgegriffen werden.



### 3. Haltestelle Alt-Moabit

Für die Lage der Haltestelle Alt-Moabit wurde neben der Variante Mittelbahnsteig eine Variante mit Seitenbahnsteigen entwickelt (siehe Abbildung 5).

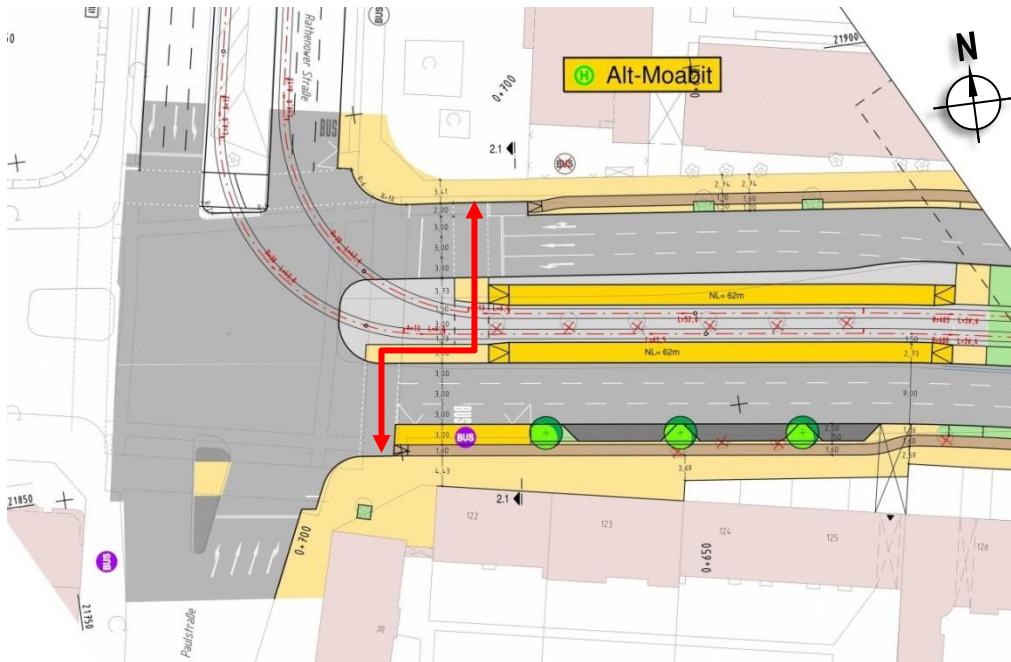


Abbildung 5: Lageplan Haltestelle Alt-Moabit, Variante Seitenbahnsteige

Da bei dieser Variante jedoch eine stark versetzte Lage der Fußgängerquerung über die Straße Alt-Moabit entsteht und die Leistungsfähigkeit des Knotens durch längere Räumwege negativ beeinflusst wird, wurde diese Möglichkeit verworfen. Außerdem spricht gegen diese Variante, dass auch die anderen Haltestellen der Strecke und der Endpunkt ebenfalls Mittelbahnsteige aufweisen.

## 4. Rathenower Straße

### 4.1 Untersuchte Varianten

Im Abschnitt Rathenower Straße (RQ 3) wurden fünf Querschnittsaufteilungen untersucht (Abbildung 6 - Abbildung 10). Die Varianten unterscheiden sich in der Ausbildung und Lage des Gleiskörpers (besonderer Bahnkörper – Gleis in Fahrbahnlage) und in der Anzahl der Fahrstreifen des MIV.

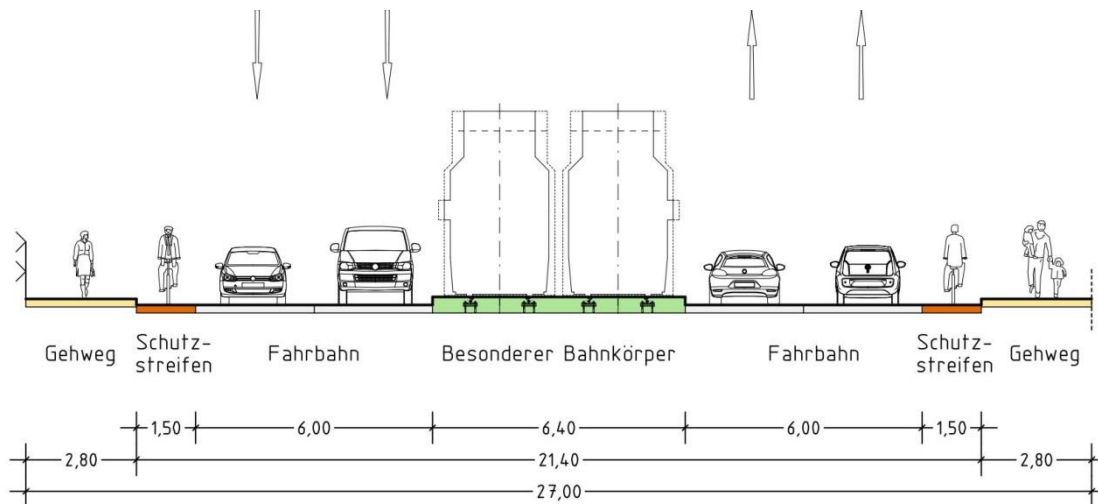


Abbildung 6: Abschnitt Rathenower Straße Variante 1: Besonderer Bahnkörper in Mittellage, MIV 2-spurig

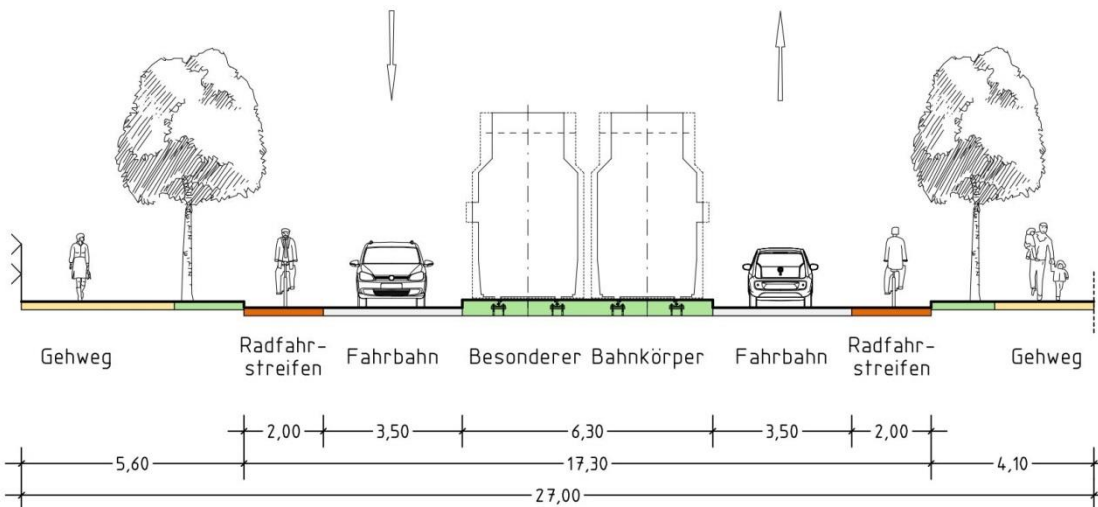


Abbildung 7: Abschnitt Rathenower Straße Variante 2: Besonderer Bahnkörper in Mittellage, MIV 1-spurig

(Alle Querprofile mit Blickrichtung Nord)

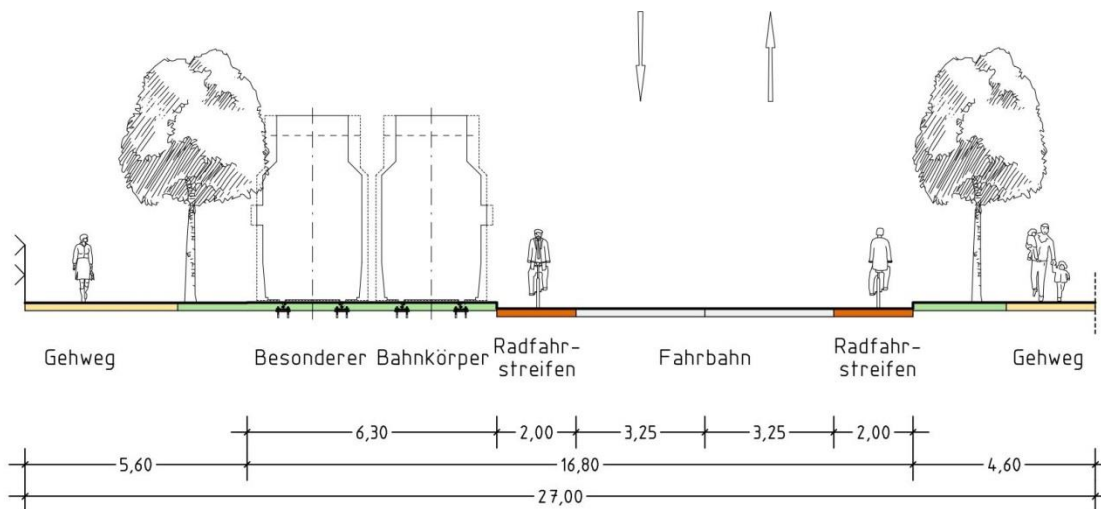


Abbildung 8: Abschnitt Rathenower Straße Variante 3: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage West, MIV 1-spurig

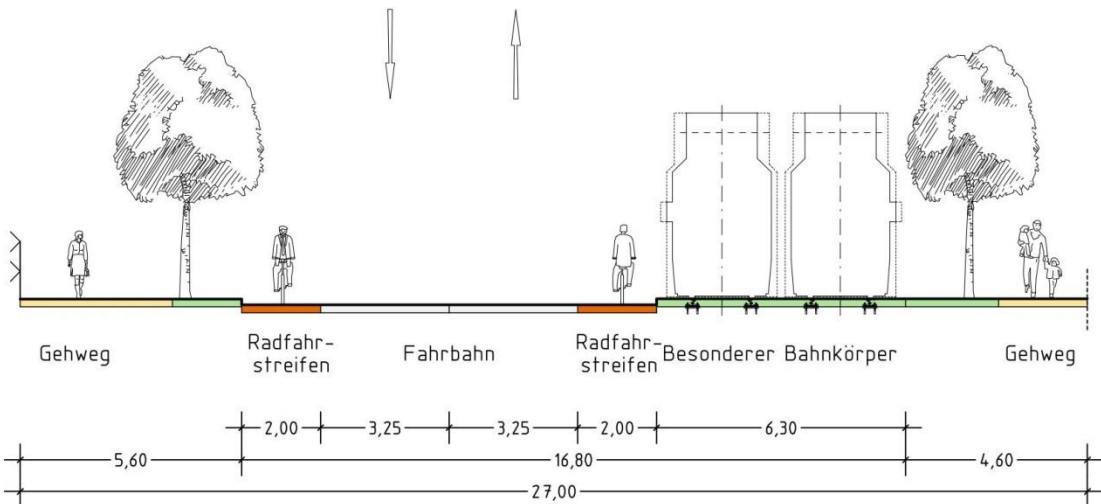


Abbildung 9: Abschnitt Rathenower Straße Variante 4: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage Ost, MIV 1-spurig

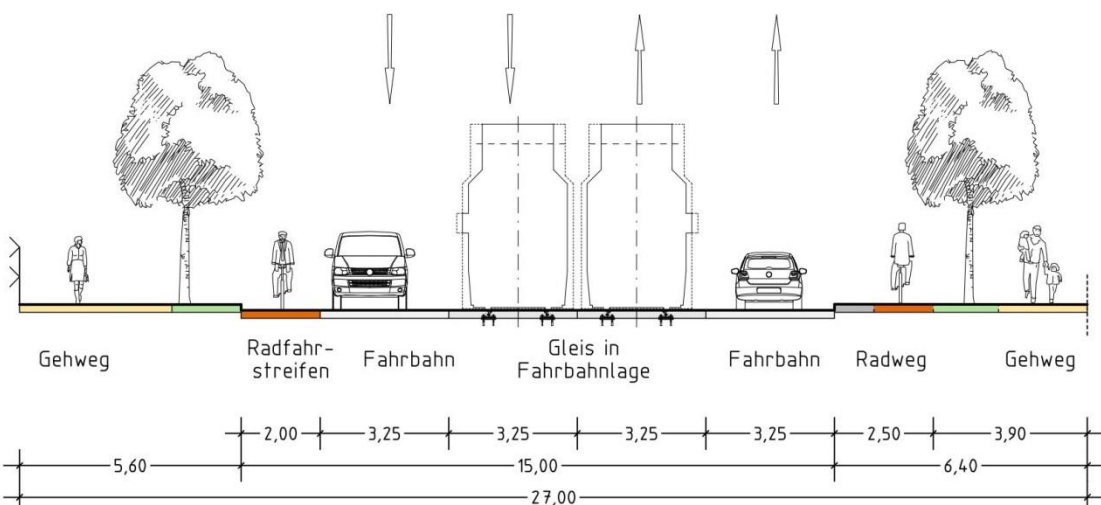


Abbildung 10: Abschnitt Rathenower Straße Variante 5: Bahnkörper in Fahrbahnlage, MIV 2-spurig

(Alle Querprofile mit Blickrichtung Nord)

## 4.2 Variantenvergleich

In der Gegenüberstellung der Varianten (siehe nachfolgende Tabelle 1) stellt sich die Variante 5 mit Gleisen in Fahrbahnlage als die vorteilhafteste heraus. Auch die Variante 2 mit besonderem Bahnkörper in Mittellage erreicht ein gutes Bewertungsergebnis; alle anderen Varianten schneiden demgegenüber wesentlich schlechter ab.

Die Vor- und Nachteile (grün bzw. rot) der beiden bestplatzierten Varianten 2 und 5 sind in der Tabelle farblich herausgestellt (gelb = gleich bewertet).

Für die weitere Betrachtung wird Variante 5 mit Gleisen in Fahrbahnlage ohne weitere bauliche Änderungen im Straßenraum als Vorzugsvariante angenommen, da diese Variante mit 5 Vorteilen, 3 Nachteilen und 3 Gleichheiten am besten platziert ist.

	Zielfeld	Beurteilung / Erläuterung	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4	Var. 5
1	Straßenbahn-Nutzer	Erkennbarkeit / Begreifbarkeit der Straßenbahn-Infrastruktur, Erreichbarkeit der Haltestellen	5	5	4	4	5
2	ÖPNV-Gesamtsystem	Entfällt <sup>1)</sup>					
3	Betriebliche Belange der Straßenbahn	Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn	5	5	5	5	3
4	Anlieger	Erreichbarkeit und Erschließung von Grundstücken (einschl. Laden/Liefern und Ver- bzw. Entsorgung)	5	3	3	2	5
5	Fußverkehr	Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit und der Aufenthaltsqualität der Fußgänger	1	4	4	4	5
6	Radverkehr	Beeinträchtigung des Radverkehrs durch Gleise und Haltestellen	5	5	4	4	5
7	Kfz-Verkehr	a) Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs	5	2	1	1	5
		b) Beeinträchtigung des ruhenden Verkehrs	1	1	1	1	5
8	Baukosten	Auswirkungen der Verkehrslösung auf das Investitionsniveau (Mehr- oder Minderkosten)	1	4	4	4	5
9	Städtebauliche Aspekte	Gestaltqualität des Straßenraums (einschl. Gliederung des öffentlichen Raums durch Straßenbäume)	1	4	1	1	4
10	Umweltaspekte	a) Flächenversiegelung	4	5	5	5	2
		b) Verkehrslärm	1	5	2	1	3
	<b>Summe</b>		<b>34</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>47</b>
	<b>Rangfolge</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

Bewertung: 1 = mangelhaft; 2 = ausreichend; 3 = befriedigend; 4 = gut; 5 = sehr gut / keine Auswirkungen

<sup>1)</sup> aus Querschnittsbetrachtung keine zwanghaften Wechselwirkungen ableitbar

Tabelle 1: Variantenvergleich Querschnittsaufteilung Rathenower Straße

## 5. Turmstraße von Rathenower Straße bis Stromstraße

### 5.1 Untersuchte Varianten

In diesem Abschnitt wurden drei Varianten der Querschnittsaufteilung untersucht, die sich in der Ausbildung und Lage des Gleiskörpers und in der Anordnung der PKW-Parkplätze unterscheiden (Abbildung 11 - Abbildung 13). Die Anzahl der Fahrstreifen des MIV (ein durchgehender je Fahrtrichtung) sind in allen Varianten gleich und entsprechen dem Bestand.

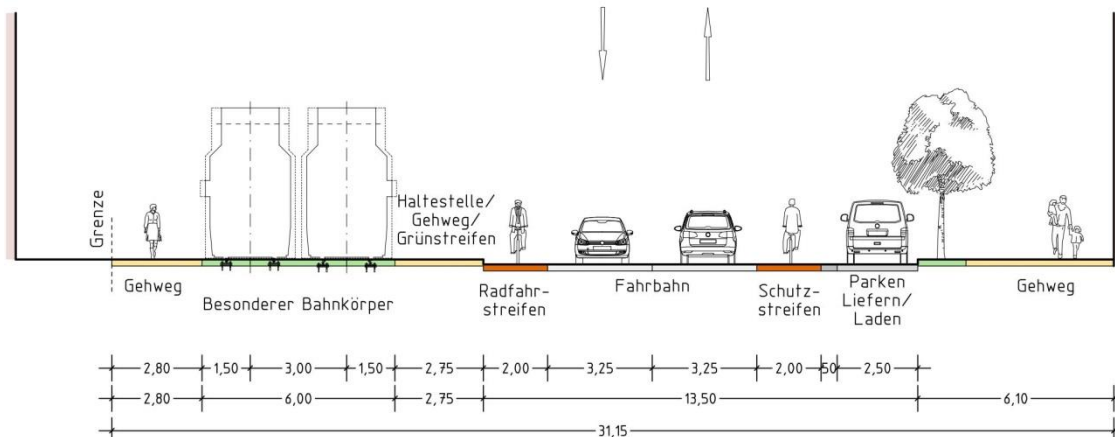


Abbildung 11: Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße Variante 1: Besonderer Bahnkörper in Seitenlage

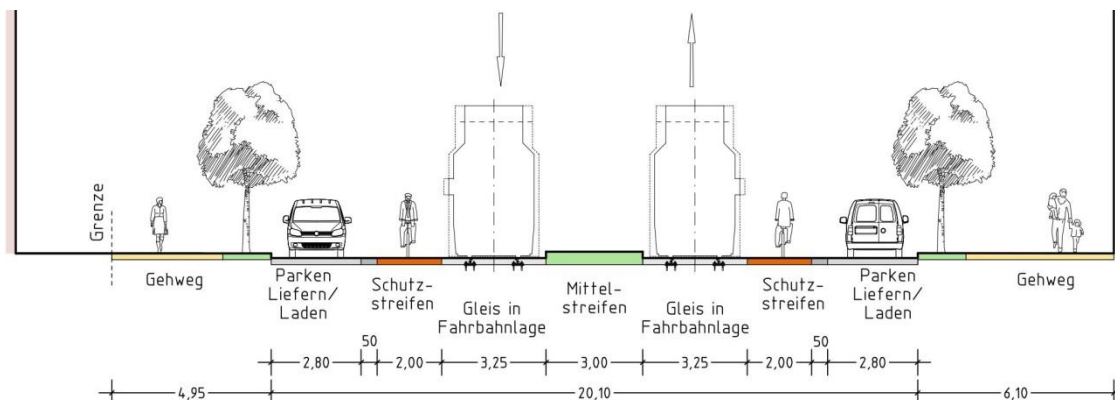


Abbildung 12: Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße Variante 2: Gleis in Fahrbahnlage

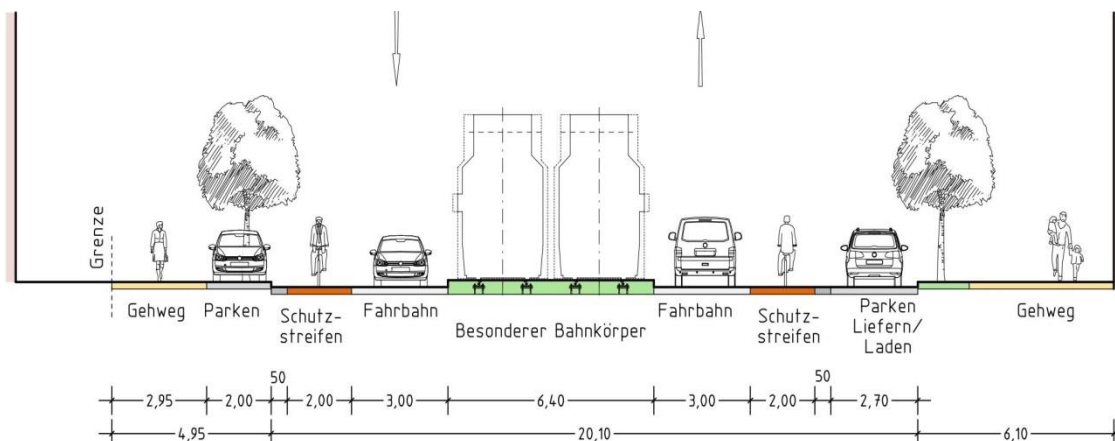


Abbildung 13: Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße Variante 3: Besonderer Bahnkörper in Mittellage



## 5.2 Variantenvergleich

Aus dem Variantenvergleich (Tabelle 2) geht hervor, dass die Variante 1 mit einem besonderen Bahnkörper in Seitenlage die wenigsten Punkte erreicht. Vor allem die Veränderung des Stadtbildes, die erhöhten Baukosten durch die Veränderung der südlichen Nebenanlagen und der Verlust von PKW-Parkständen bzw. Lieferzonen führen zu diesem Ergebnis. Am besten schneidet Variante 3 mit einem besonderen Bahnkörper in Mittellage ab, auch die Variante 2 mit Gleisen in Fahrbahnlage erreicht ein noch gutes Bewertungsergebnis.

Die Vor- und Nachteile (grün bzw. rot) der beiden bestplatzierten Varianten 2 und 3 sind in der Tabelle farblich herausgestellt (gelb = gleich bewertet).

In der weiteren Planung wird Variante 3 mit einem besonderen Bahnkörper in Mittellage als Vorzugsvariante angenommen, da diese Variante mit 5 Vorteilen, 4 Nachteilen und 2 Gleichheiten am besten platziert ist.

	Zielfeld	Beurteilungskriterium	Bewertung		
			Var. 1	Var. 2	Var. 3
1	Straßenbahn-Nutzer	Erkennbarkeit / Begreifbarkeit der Straßenbahn-Infrastruktur, Erreichbarkeit der Haltestellen	4	5	5
2	ÖPNV-Gesamtsystem	Entfällt <sup>1)</sup>			
3	Betriebliche Belange der Straßenbahn	Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn	4	3	5
4	Anlieger	Erreichbarkeit und Erschließung von Grundstücken (einschl. Laden/Liefern und Ver- bzw. Entsorgung)	1	5	3
5	Fußverkehr	Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit und der Aufenthaltsqualität der Fußgänger	3	5	4
6	Radverkehr	Beeinträchtigung des Radverkehrs durch Gleise und Haltstellen	5	4	5
7	Kfz-Verkehr	a) Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs	3	1	5
		b) Beeinträchtigung des ruhenden Verkehrs	2	5	4
8	Baukosten	Auswirkungen der Verkehrslösung auf das Investitionsniveau (Mehr- oder Minderkosten)	1	5	3
9	Städtebauliche Aspekte	Gestaltqualität des Straßenraums (einschl. Gliederung des öffentlichen Raums durch Straßenbäume)	1	5	5
10	Umweltaspekte	a) Flächenversiegelung	5	3	4
		b) Verkehrslärm	1	3	4
	<b>Summe</b>		<b>30</b>	<b>44</b>	<b>47</b>
	<b>Rangfolge</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Bewertung: 1 = mangelhaft; 2 = ausreichend; 3 = befriedigend; 4 = gut; 5 = sehr gut

<sup>1)</sup> aus Querschnittsbetrachtung keine zwanghaften Wechselwirkungen ableitbar

Tabelle 2: Variantenvergleich Querschnittsaufteilung Abschnitt Rathenower Straße bis Stromstraße

## 6. Turmstraße von Stromstraße bis Bremer Straße

### 6.1 Untersuchte Varianten

Da im durchgeführten Variantenvergleich für die Trasse und den Endpunkt<sup>1</sup> die beiden Endpunktvarianten 1a (Mittellage östlich der Wilhelmshavener Straße, Abbildung 14) und 1c (Mittellage westlich der Wilhelmshavener Straße, Abbildung 15) gleich gut bewertet worden sind, wurden beide Varianten im Rahmen der Vorplanung detailliert betrachtet. Die Variante 1c wurde noch einmal in zwei Untervarianten (1c.1 und 1c.2) differenziert, bei denen sich der Zugang zum Aufzugsturm (von Osten oder von Westen) unterscheidet. Bei Variante 1c.2 (Abbildung 16) kann durch eine Versetzung der Aufzugstür auf die Westseite und Verlegung der Straßenquerung der Durchgang zwischen Fahrbahn und Aufzugsturm entfallen, sodass eine erheblich schmalere Mittelinsel bzw. Haltestelle entsteht. Die frei gewordene Querschnittsbreite kommt einem besonderen Bahnkörper in Fahrtrichtung West zugute, sodass eine am Endpunkt angelangte Bahn (die evtl. nicht sofort in die Kehranlage einfahren kann) den nachfließenden Verkehr nicht behindert.

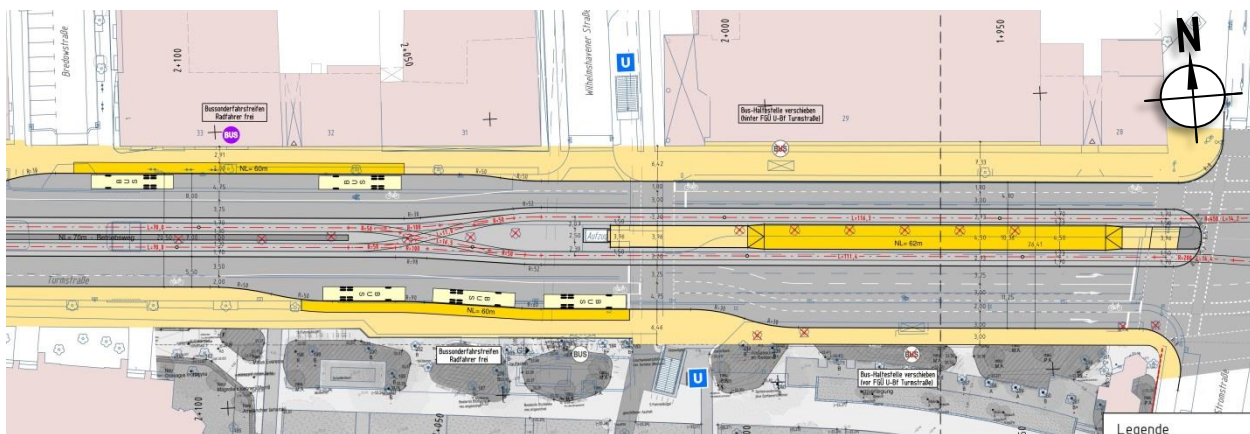


Abbildung 14: Variante 1a: Haltestelle östlich des Aufzugsturms

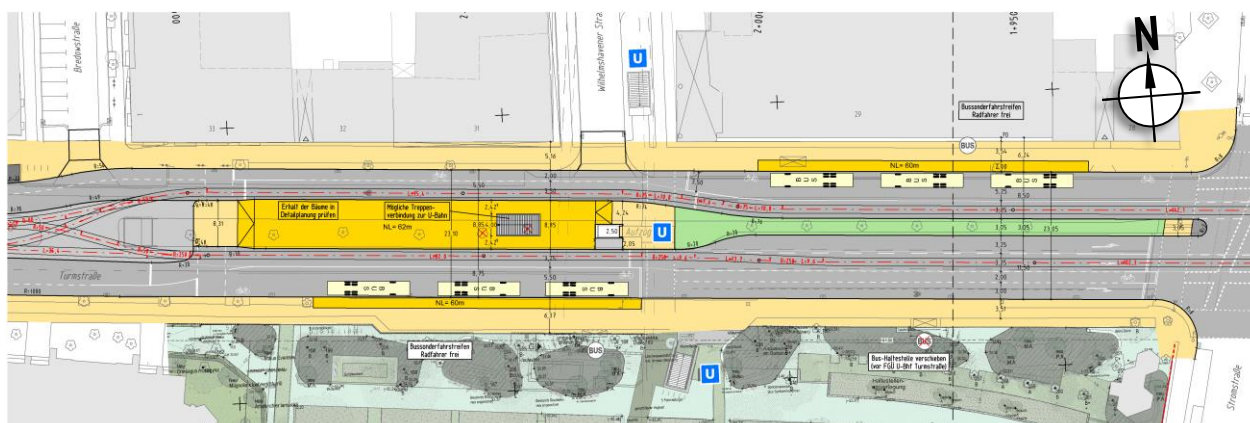


Abbildung 15: Variante 1c.1, Haltestelle westlich der Wilhelmshavener Straße (überbreite Haltestelle)

<sup>1</sup> BPR - Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Intraplan Consult GmbH, Straßenbahnnetzwerkerweiterung Berlin, Bestimmung der Vorzugsvariante für die Trasse und den Endpunkt der Straßenbahn Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße, März 2014

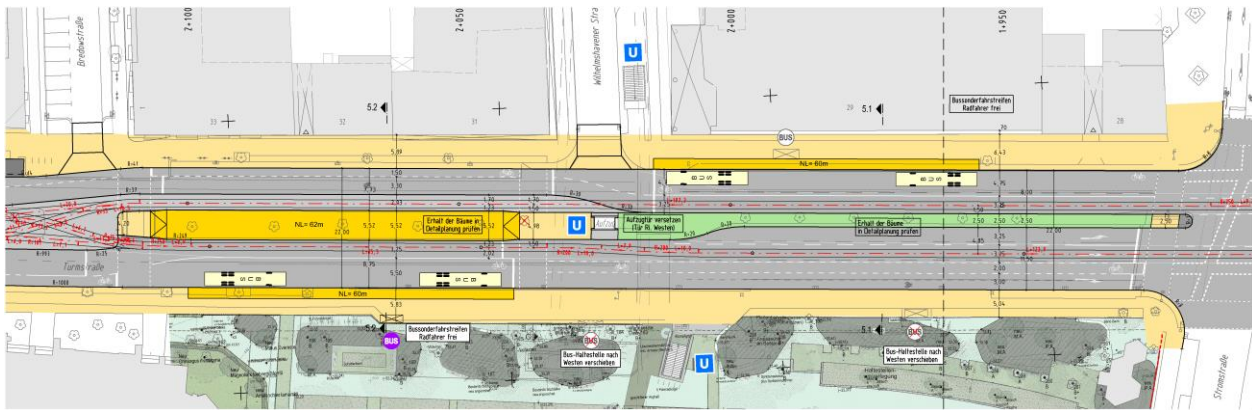


Abbildung 16: Variante 1c.2, Haltestelle westlich der Wilhelmshavener mit Veränderung des Aufzugszugangs

## 6.2 Variantenvergleich

Die Detailbetrachtung der Endstellenvarianten bestätigt die Tendenz des in der Trassenuntersuchung durchgeführten Variantenvergleichs:

Die Variante 1a hat den Vorteil, dass während eines Halts der Straßenbahn sowohl der MIV als auch der Busverkehr die Straßenbahn passieren können. Die Umsetzung einer Haltestellenlage östlich des Aufzugsturms (siehe Abbildung 14) erfordert jedoch eine beträchtliche Reduzierung von Gehwegbreiten und einen Flächeneingriff in die Grünfläche des Kleinen Tiergartens, zusätzlich ist der Entfall von mindestens fünf Bäumen erforderlich. Wegen dieser Eingriffe, die die städtebaulichen Vorteile – Freihalten der Sichtachsen Thusnelda-Allee/ Jonasstraße und auf das Rathaus Tiergarten – relativieren, wird diese Variante trotz ihrer erkennbaren Vorteile nicht weiter verfolgt.

Bei der Variante 1c.1 wirkt der überdimensionierte Haltestellenbereich als Fremdkörper im Straßenraum, der zudem eine beidseits fahrbahnbüdige Gleislage erzwingt. Das ungehinderte Passieren einer haltenden Straßenbahn ist für den Bus / MIV in Fahrrichtung Westen dadurch nicht möglich. In Fahrtrichtung Ost können zwar die Busse zeitgleich zur Straßenbahn verkehren, jedoch wird der MIV während eines Haltestellenaufenthalts der Straßenbahn blockiert. Flächeneingriffe in den Kleinen Tiergarten werden bei dieser Variante zwar nicht erforderlich, jedoch können die Nebenanlagen auf der Nordseite der Turmstraße auch nicht funktional aufgewertet werden.

Die Variante 1c.2 ist eine „echte“ Kompromissvariante: Sie bietet nicht in gleicher Weise die verkehrlichen Vorteile der Variante 1a (Gleise beidseits der Haltestelle im besonderen Bahnkörper), sie kommt aber ohne die Nachteile der Variante 1c.1 aus (reduzierte Gehwege, Flächeneingriff Kleiner Tiergarten). Zusammenfassend ist Variante 1c.2 verkehrlich umsetzbar bei hoher Gestaltqualität, jedoch nur in Verbindung mit einer funktionalen Anpassung am Aufzug (Drehen der Laufrichtung an der Oberfläche). Variante 1c.2 (Abbildung 16) wird daher als Vorzugsvariante für die weitergehende Bearbeitung empfohlen.

Dennoch muss kritisch angemerkt werden, dass die Bewertung der Varianten und damit die Bestimmung einer Vorzugsvariante unter geänderten Randbedingungen auch zu einem anderen Ergebnis führen kann. So gewinnt bei Priorisierung städtebaulicher Belange die Variante 1a, die mit den Sichtachsen auf die Heilandskirche und das Rathaus Tiergarten wesentlich schonender umgeht, zunehmend an Bedeutung.

Dieses Argument entfaltet seine volle Wirkung aber nur, solange die Straßenbahn nicht weiter nach Westen verlängert wird. Kommt es zu dieser Verlängerung, würde bei allen drei Varianten die Endstellenfunktion ersatzlos entfallen, so dass auch die davon ausgehenden Beeinträchtigungen wegfielen und damit auch der städtebauliche Vorteil der Variante 1a.

Auch die Variante 1c.1 birgt das Potenzial einer weiteren Aufwertung in sich. So könnte in dem 8,85 m breiten Bahnsteig der Straßenbahnhaltestelle mittig eine Verbindungstreppe zum Verteilergeschoss des U-Bahnhofs errichtet werden, wodurch die Wege für Umsteiger nochmals verkürzt und vereinfacht werden. Auch diese Maßnahme ist – ähnlich der Verlängerung der Straßenbahn nach Westen - optional zu sehen: Sie stellt keine zwanghafte Begleiterscheinung der vorliegenden Planung dar und könnte bei Bedarf auch nachgerüstet werden. Ein solcher Bedarf würde z. B. entstehen, wenn durch eine Verlängerung der Straßenbahn nach Westen auch die Zahl der Umsteiger zur U-Bahn nochmals deutlich zunimmt.

Diese Nachbetrachtungen verdeutlichen die Bedeutung der Randbedingungen auf die Entscheidungsfindung für die „richtige“ Variante. Unter besonderer Würdigung der für dieses Projekt vorliegenden Randbedingungen erscheint es gerechtfertigt, die Variante 1c.2 als „Vorzugsvariante“ zu bezeichnen. Geht der Betrachtungswinkel der Entscheidungsfindung aber über die projektbezogenen Randbedingungen hinaus, können durchaus andere Varianten den Vorzug erhalten. Vor diesem Hintergrund sollte die gewählte Verkehrslösung als „vorläufige Vorzugsvariante“ verstanden werden.