

1.2 Verkehrsanlagen Bahnübergänge

1.2.1 Allgemeines

Die Einstufung der kreuzenden Straßen und die sich daraus ergebenden Trassierungsparameter und Querschnitte sind für alle Varianten des jeweiligen Bahnübergangs gleich. Die Angaben dazu sind in Abschnitt 7.4 des Erläuterungsberichtes der Vorzugsvariante enthalten.

1.2.2 BÜ Brauner Hirsch (Bahn-km 46,097)

Hinsichtlich der Linienführung wurden die folgenden 4 Varianten betrachtet:

Variante B1

Die Variante B1 schwenkt ca. 250 m östlich der Bahnstrecke aus der vorhandenen Trasse aus und kreuzt die Bahnstrecke rund 25 m südlich des BÜ in einem Winkel von ca. 116^{gon} . Zwischen Gut Stellmoor und der Einmündung zur B 75 wird die neue Trasse wieder an die vorhandene Fahrbahn angebunden. Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt rund 500 m. Die Trassierungsgrenzwerte werden eingehalten, lediglich die Mindestbogenlänge der Radien wird mit 30 m in vertretbarem Maß unterschritten.

Variante B2

Im Unterschied zur Variante B1 wird hier bei annähernd gleicher Lage die Bahntrasse in einem Winkel von 100^{gon} gekreuzt, woraus ein kürzeres Kreuzungsbauwerk resultiert. Aufgrund der daraus resultierenden ungünstigeren Trassierungsparameter (z.B. min R = 100 m) und der größeren zwischen neuer und alter Trasse verbleibende Restfläche westlich der Bahn wurde diese Variante nicht weiter untersucht.

Variante B3

Diese Variante schwenkt bereits am Ortsausgang von Ahrensburg in westliche Richtung aus der vorhandenen Trasse aus und kreuzt die Bahnstrecke rund 300 m südlich des BÜ in einem Winkel von ca. $78,5^{\text{gon}}$. Gegenüber der Einmündung Eulenkrug wird die neue Fahrbahn an die B 75 angebunden. Der vorhandene Knotenpunkt muss dafür in eine Kreuzung umgebaut und die Lichtsignalanlage daran angepasst werden. Im Gegenzug wäre der Rückbau der Lichtsignalanlage an der bisherigen Einmündung B 75 / Brauner Hirsch möglich. Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt rund 790 m. Die Trassierungsgrenzwerte werden eingehalten.

Variante B4

Die Straße Brauner Hirsch wird am Ortsausgang von Ahrensburg in Richtung Süden verschwenkt und zwischen Bahnstrecke und der Siedlung Am Hagen gemäß Masterplan Verkehr der Stadt Ahrensburg dort als eine Variante vorgesehene Südtangente angebunden. Die Querung der Bahnstrecke erfolgt im Zuge der Südtangente, ein eigenes Kreuzungsbauwerk für die Straße Brauner Hirsch ist dann nicht mehr erforderlich. Die Gesamtlänge der Neubaustrecke kann mit ca. 500 m nur grob abgeschätzt werden, da die genaue Lage der Südtangente noch nicht feststeht.

Empfehlung

Im Falle einer Realisierung der Südtangente wäre die Variante B4 die Vorzugsvariante, da sie bei vergleichbar kurzer Baustrecke ohne eigenes Brückenbauwerk auskommt und daher auch die kostengünstigste Variante wäre. Da die Realisierung der Südtangente aber noch sehr unsicher ist, wird die Variante B4 in diesem Stadium nicht als Vorzugsvariante empfohlen.

Die Variante B3 ist aufgrund der größten Baulänge und der zusätzlich anfallenden Umbaukosten des Knotenpunktes an der B 75 die mit Abstand teuerste Variante. Da sich auch eine Entlastung der B 75 zwischen den beiden vorhandenen Einmündungen durch deren Zusammenlegung anhand der Verkehrszahlen aus dem Masterplan nicht belegen lässt, ist

durch diese Variante auch keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten. Aus diesem Grund wird die Variante B3 nicht als Vorzugsvariante empfohlen.

Die Variante B2 wurde aufgrund der geringeren Entwurfsgeschwindigkeit und der größeren, nicht sinnvoll wirtschaftlich nutzbaren Restfläche westlich der Bahn nicht weiter untersucht.

Aufgrund der vorgenannten Ausschlußgründe wird die Variante B1 als Vorzugsvariante empfohlen. Sie erfüllt die verkehrlichen Bedürfnisse und ist, solange die Südtangente nicht realisiert wird, die kostengünstigste Variante.

1.2.3 BÜ Gravinghorst (Bahn-km 44,962)

Hinsichtlich der Linienführung wurden die folgenden 5 Varianten betrachtet:

Variante G1

Die Variante G1 verläuft vom Bahnübergang aus in südlicher Richtung unmittelbar neben der Bahn bis zur vorhandenen Straße Brauner Hirsch. Hierbei nutzt sie zunächst auch den hier vorhandenen Weg bis zu seinem Ende. Auf einer Länge von ca. 480 m muss dafür ein bis an die Bahntrasse heran reichendes Wäldchen in der erforderlichen Wegebreite gerodet werden. Am Braunen Hirsch wird sie wahlweise an die Variante B1 oder B2 angebunden.

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt rund 1170 m. Die Trassierungsgrenzwerte werden eingehalten.

Variante G2

Die Variante G2 folgt vom Bahnübergang aus in südlicher Richtung analog zur Variante G1 dem vorhandenen Weg bis zu seinem Ende und darüber hinaus der Variante G1 noch weitere rund 370 m. Vor dem Waldstück schwenkt sie dann dem Waldrand folgend in südöstliche Richtung ab. Nach weiteren ca. 120 m biegt sie in östliche Richtung ab und wird zunächst an einem Graben und dann an einem weiteren Waldrand verlaufend, an der Ecke Reiterstraße / Fliegerweg an die Siedlung Hagen angebunden.

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt rund 1150 m. Die Trassierungsgrenzwerte werden eingehalten.

Variante G3

Die Variante G3 ist bis zu deren östlichen Richtungswechsel identisch mit der Variante G2. Ab dort folgt die Variante G3 weiter dem Waldrand bis zu dessen südöstlichen Ende, quert dann in südlicher Richtung die freien landwirtschaftlichen Flächen und wird um die östliche Seite des Regenrückhaltebeckens herum an den Braunen Hirsch angebunden. Hier besteht wahlweise der Anschluß an alle 4 B-Varianten.

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt maximal rund 1440 m (bei Anschluß an B3/B4). Die Trassierungsgrenzwerte werden eingehalten.

Variante G4

Die Variante G4 ist bis zur Brückenrampe identisch mit der Variante G5. Ab dort verläuft die Variante G4 weiter entlang der Bahntrasse bis sie schließlich den Moorwanderweg erreicht, dem sie bis zu dessen Fußgängerbrücke folgt. An dieser Stelle ist eine neue Straßenunterführung vorgesehen, die senkrecht die Bahn kreuzt. Dieser Richtung über den angrenzenden Parkplatz folgend wird die Variante G4 an die B 75 angeschlossen.

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt rund 1490 m. Die Trassierungsgrenzwerte werden eingehalten.

Variante G5

Die Vorzugsvariante G5 folgt vom Bahnübergang aus in nördlicher Richtung zunächst dem vorhandenen Weg und schwenkt an seinem Ende dann wieder an die Bahntrasse heran. Anschließend verläuft sie unmittelbar neben der Bahn, die sie dann über ein gemeinsam mit der Variante K3 geplantes Brückenbauwerk senkrecht kreuzt. Über 2 weitere Richtungswechsel, die zur Überwindung des Höhenunterschiedes notwendig sind, erreicht sie kurz vor

