BW 20 PSZS 510 — UF ÜW ÖSTRICH/ETZMES von Rittigen bis Jöhlingen

	Bestand (rechts, Richtung)	Ausbau (neue Achse)
Bearbeitungsbereich	127+037.331	36+394.400
Bk	100.418?	100.000
BWA- LW / Nbr	—/ 24.00	—/ 2x28.00
Straße- LW / Nbr	5.00 /—	7.00 /—
Bk	0.00	0.00 / 6.50
Bö-KL und MLC Beigabe	60/— —/— 1936/36	—/60 —/— gm BW-Tafel-Nr.35

ABRISS UND NEUBAU

BW 21 PSZS 509 — UF ÜW BÖTTINGEN-ZONDERSBOT

	Bestand (rechts, Richtung)	Ausbau (neue Achse)
Bearbeitungsbereich	130+851.123	36+997.300
Bk	100.105A	-
BWA- LW / Nbr	—/ 24.00	2x22.00 /—
Straße- LW / Nbr	5.00 /—	—/ 6.50
Bk	0.00	0.00 / 6.50
Bö-KL und MLC Beigabe	60/— —/— 1936/36	—/60 gm BW-Tafel-Nr.35

ABRISS UND NEUBAU ALS UEF

H= 50000 m
T= 462.494 m
f= -2.139 m
TS= 693.991 m
KM= 36+857.767

0.650 %
357.784 m

LS-Wall auf Abrollwall h=1.00m (rechts)

OK Einschnitt links

vorh. BAB A 8

LS-Wall auf Abrollwall h=1.00m (rechts)

347.00 m

2.500 %
718.943 m

LS-Wall h=7.00m (links)

von Karlsruhe

RRB6

vorh. BAB A 8

UK Damm links

Grad. NBS

605.50

604.00

602.00?

Durchpressung für Abschlagsleitung von RRB 6 DN600, GGS

Anschluss Blatt Nr.20

36+394.497
BW 20 UEF Gaistalbrücke
vorh. UF Gaistalbrücke

(180 Brückenlänge)

36+882.317
BW 21 UEF GV Böttingen-Dorfstadt
vorh. UF GV Böttingen-Dorfstadt

vorh. Gelände links

vorh. BAB A 8

A4

Grad. NBS

Durchpressung 2 mal 180 Brückenlänge

(180 Brückenlänge)

nach München

Anschluss Blatt Nr.22

M = 1:1000/100
585.00 m ü NN

Station 36+400 36+500 36+600 36+700 36+800 36+900 37+000 37+100 37+200 37+300 37+400

Links — am Fahrbahnrand
Mitte — Achse des Fahrbahn Gradiente
Rechts — am Fahrbahnrand
am Böschungsfuß

GRADIENTE Ri.-Fahrbahn München-Karlsruhe	50.468 617.772 · 51.468 617.320 · 71.470 617.155 · 91.470 617.023 · 95.272 616.593 · 11.300 616.488 · 31.310 616.363 · 51.320 616.339 · 71.348 616.462 · 91.350 616.773 · 11.360 616.905 · 31.360 609.926 · 51.360 609.935 · 71.360 609.539 · 91.360 609.394 · 11.360 609.722 · 31.360 609.803 · 51.360 609.892 · 71.360 609.926 · 91.360 609.926 · 11.360 609.939 · 31.360 609.878 · 51.360 609.669 · 71.360 609.733 · 91.350 606.868 · 11.350 606.556 · 31.300 606.256 · 51.480 605.968 · 53.747 605.852 · 71.448 605.831 · 91.443 605.887 · 11.430 606.175 · 31.395 606.405 · 51.530 606.289 · 71.548 603.731 · 91.520 603.567 · 11.490 603.995 · 31.490 602.815 · 51.460 602.627 · 71.429 602.551 · 91.400 601.624 · 11.330 601.715 · 31.350 600.395 · 51.330 600.587 · 71.310 599.931 · 91.280 599.687 · 11.260 599.595 · 31.240 598.375 · 51.220 598.183 · 71.200 597.937 · 91.180 597.742 · 11.170 596.455 · 28.231 594.439 · 31.150 594.157 · 51.130 595.653 · 71.120 595.153 · 91.125 595.153 · 11.125 594.960 · 31.099 594.962 · 51.099 595.142 · 71.099 595.177 · 91.099 595.177 · 14.334 595.313
GRADIENTE Ri.-Fahrbahn Karlsruhe-München	entspricht Gradiente Ri.-Fahrbahn München - Karlsruhe
GELÄNDE	51.46 609.25 · 71.47 609.14 · 91.48 609.04 · 11.98 608.94 · 31.31 608.88 · 51.32 608.88 · 71.34 608.90 · 91.35 608.95 · 11.38 609.05 · 31.38 609.19 · 51.38 609.34 · 71.38 609.53 · 91.38 609.67 · 11.38 609.83 · 31.38 609.92 · 51.38 609.95 · 71.38 609.98 · 91.38 609.98 · 11.38 609.93 · 31.38 609.86 · 51.38 609.77 · 71.38 609.65 · 91.52 604.91 · 11.48 604.54 · 31.47 604.17 · 51.44 605.76 · 71.47 605.32 · 91.48 604.87 · 11.37 604.38 · 31.35 603.87 · 51.33 603.34 · 71.31 603.79 · 91.28 602.22 · 11.24 601.43 · 31.24 601.06 · 51.22 600.51 · 71.20 599.89 · 91.18 599.32 · 11.17 598.74 · 31.15 598.18 · 51.13 597.61 · 71.12 597.04 · 91.11 596.46 · 11.09 595.88 · 31.08 595.32

Station 36+400 36+500 36+600 36+700 36+800 36+900 37+000 37+100 37+200 37+300 37+400

Krümmung

36+508.328 — 36+773.777

R=6500 — 692.618 m — R=∞ — 265.457 m — 717.816 m — R=5000

36+346.840 — 37+446.326

RIFA München-Karlsruhe
Linker Rand
Rechter Rand
Querneigungen
Bezugsbreite 14.50 m
RIFA Karlsruhe-München
Linker Rand
Rechter Rand

q=2.50 % b=14.500 m q=-36.25 cm

36+346.840 — 36+462.240 — 36+718.809 — 36+773.777 — 37+446.326

q=-5.650 %

36.25 cm b=14.500 m q=2.50 %

q=2.50 % b=14.500 m q=-36.25 cm

q=-8.00 % b=14.500 m q=2.50 %

Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradententiefpunkt
- Ausrundungsanfang-,-ende
- Tangentenschnittpunkt
- Neigungsbruchpunkt mit Angabe von Gefälle bzw. Steigung in Prozent /Länge der Gefälle- und Steigungsstrecke und Halbmesser
- Damm
- Einschnitt
- Auftragen Böschung linker Rand
- Abtragen Böschung linker Rand
- Lärmschutzwall/-wand links
- Lärmschutzwall/-wand rechts
- Gradiente vorh. BAB A8
- Gradiente NBS
- F= Fernmeldeleitung, St= Strom, Gs= Gas, A= Abwasser, W= Wasser

Legende Kanal

RW-Kanal links — RW-Kanal Mitte — RW-Kanal rechts

Ausbauquerschnitt M 1:250
Km 24+219.152 = 41+111.000

16.25 — 14.50 — 1.75 — 1.75 — 14.50 — 16.25

RiFa München – Karlsruhe Grad. — RiFa Karlsruhe – München Grad.

INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH
6119 Saarbrücken – Feldmannstr. 72-74 – Tel. 0681/93000 – Fax. 0681/930031
93164 Laaber – Dürnzer Dorfstr. 5a – Tel. 09498/902929 – Fax. 09498/902930

	Datum	Zeichen
bearbeitet	09.09.2005	Reb
gezeichnet	09.09.2005	Reb
geprüft	09.09.2005	Dr

Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI-SAP-PS-PSP-Element
V.24 | 20 | A0008_ | A08. | 117. | 02
PROJIS – Nummer | Straßenplan Nr.
Land 08 | Jahr 91 | laufende Nummer 05020001 | VKE | Vertrag

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423080	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	11037

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Straße: A 8 Karlsruhe – München
Nächster Ort: Hohenstadt – Ulm-West

Unterlage 8
Blatt Nr. 21

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 19+4.78.000 – 41+111.000

Höhenplan A 8

PLANFESTSTELLUNG

KM 36+346.840 – 37+446.326
Maßstab: 1 : 1000/100

Aufgestellt
Tübingen, den 23.09.2005
Abt. 4 – Straßenwesen und Verkehr –
Ref. 44 – Planung

Festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12. November 2008, Az.: 16-0301.0.3-321/DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt – Ulm-West

199-14

P:\A8_BW_all-plan\A08-21\PL1-n2b-21 Stand: 22.08.03 — EBPro v 15sb / Arc1.3.1W7