BW 22 PSJS 508

UEF L1239 BOLLINGEN-DÜRNSTADT

	Bestand (vorh. Achse)	anstatt (neue Achse)
Bau-km	126+189.065	37+206.398
DKM-ks	121.0069	156.9774
DKM= Lk / Nbr	2x15.50 m	2x22.50 m
Stützw= Lk / Nbr	—/ 8.00	—/ 12.25
Lk	4.50	4.70
Bk=KL und MLC	45/— —/0	gem. DIN-Fachbericht 86
Baujahr	1952	

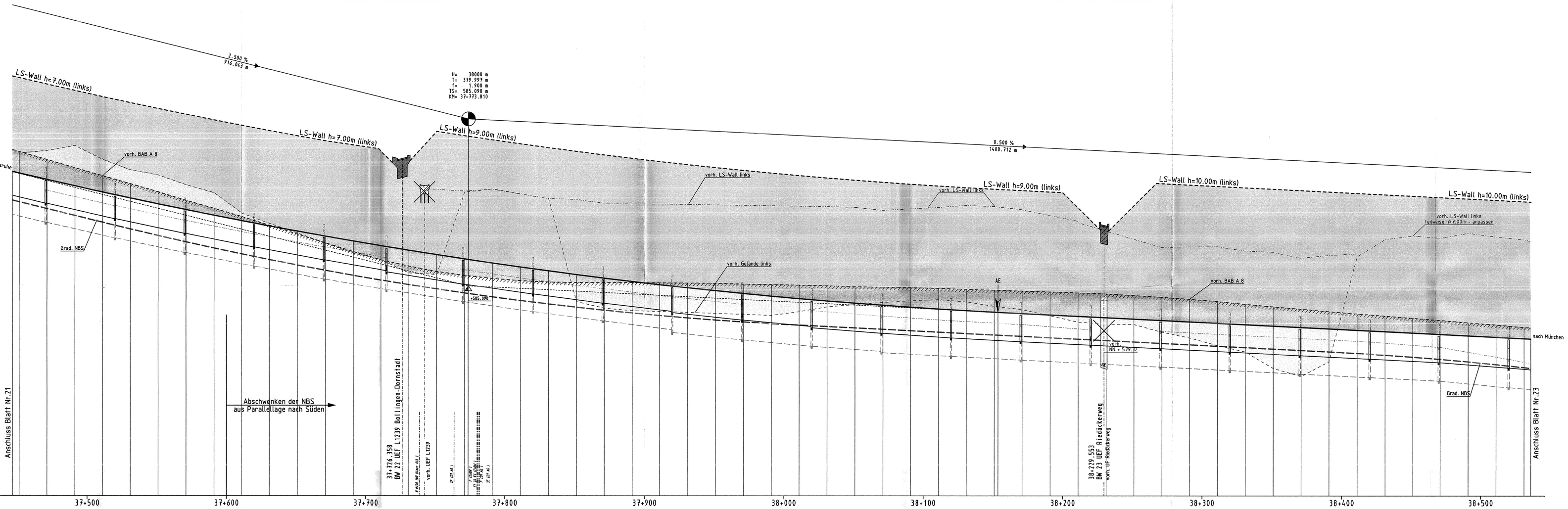
ABRISS UND NEUBAU MIT RADWEG

BW 23 PSJS 567

UF ÜW AUTOBAHNEN
UEF L1239
stras. FW 23/79

	Bestand (vorh. Achse)	anstatt (neue Achse)
Bau-km	125+700.769	39+229.600
DKM-ks	115.4726	
DKM= Lk / Nbr	—/ 15.00	2x22.00 m
Stützw= Lk / Nbr	9.00 /—	—/ 8.00
Lk	4.19	4.70
Bk=KL und MLC	45/— —/60	gem. DIN-Fachbericht 86
Baujahr	1938	

ABRISS UND NEUBAU ALS UEF



am Böschungsfuß

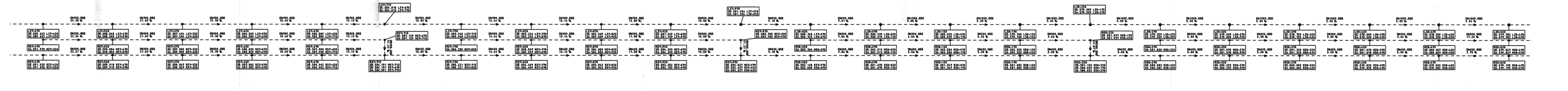
Links
am Fahrbahnrand

Mitte
Art des Belags Gefälle%

am Fahrbahnrand

Rechts

am Böschungsfuß



GRADIENTE Ri.-Fahrbahn München-Karlsruhe	54.328 593.233 / 51.600 593.020 ; 91.070 592.733 ; 91.070 592.283 ; 11.070 591.909 ; 31.070 591.484 ; 51.070 591.084 ; 71.070 590.672 ; 91.069 590.173 ; 11.069 589.780 ; 31.069 589.389 ; 51.069 589.029 ; 71.069 588.670 ; 91.069 588.221 ; 11.069 587.903 ; 31.069 587.655 ; 51.069 587.338 ; 71.069 587.148 / 71.069 587.148 ; 91.068 586.819 ; 11.068 586.476 ; 31.068 586.210 ; 51.068 585.954 ; 71.068 585.672 ; 91.068 585.378 ; 11.068 585.178 ; 31.068 584.957 ; 51.068 584.905 ; 71.068 584.563 ; 91.068 584.352 ; 11.068 584.172 ; 31.068 584.002 ; 51.068 583.863 ; 71.068 583.804 ; 91.068 583.755 ; 11.068 583.628 ; 31.068 583.319 ; 51.068 583.106 / 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 51.068 583.106 ; 71.068 583.106 ; 91.068 583.106 ; 11.068 583.106 ; 31.068 583.106 ; 35.879 583.080
GRADIENTE Ri.-Fahrbahn Karlsruhe-München	entspricht Gradiente Ri.-Fahrbahn München - Karlsruhe
GELÄNDE	51.628 594.742 ; 71.627 594.137 ; 91.627 593.538 ; 11.628 592.943 ; 31.627 592.433 ; 51.627 591.985 ; 71.626 591.724 ; 91.626 590.947 ; 11.626 590.697 ; 31.626 590.468 ; 51.626 590.081 ; 71.626 589.788 ; 91.626 589.564 ; 11.626 589.297 ; 31.626 589.093 ; 51.626 588.937 ; 71.626 588.697 ; 91.626 588.551 ; 11.626 588.329 ; 31.626 588.131 ; 51.626 587.954 ; 71.626 587.813 ; 91.626 587.713 ; 11.626 587.613 ; 31.626 587.513 ; 51.626 587.413 ; 71.626 587.313 ; 91.626 587.213 ; 11.626 587.113 ; 31.626 587.013 ; 51.626 586.913 ; 71.626 586.813 ; 91.626 586.713 ; 11.626 586.613 ; 31.626 586.513 ; 51.626 586.413 ; 71.626 586.313 ; 91.626 586.213 ; 11.626 586.113 ; 31.626 586.013 ; 51.626 585.913 ; 71.626 585.813 ; 91.626 585.713 ; 11.626 585.613 ; 31.626 585.513 ; 51.626 585.413 ; 71.626 585.313 ; 91.626 585.213 ; 11.626 585.113 ; 31.626 585.013 ; 51.626 584.913 ; 71.626 584.813 ; 91.626 584.713 ; 11.626 584.613 ; 31.626 584.513 ; 51.626 584.413 ; 71.626 584.313 ; 91.626 584.213 ; 11.626 584.113 ; 31.626 584.013 ; 51.626 583.913 ; 71.626 583.813 ; 91.626 583.713 ; 11.626 583.613 ; 31.626 583.513 ; 51.626 583.413 ; 71.626 583.313 ; 91.626 583.213 ; 11.626 583.113 ; 31.626 583.013 ; 51.626 582.913 ; 71.626 582.813 ; 91.626 582.713 ; 11.626 582.613 ; 31.626 582.513 ; 35.879 582.480

Station
37+500
37+600
37+700
37+800
37+900
38+000
38+100
38+200
38+300
38+400
38+500

Krümmung

37+431.584
717.816 m
R=5000
R=∞
1118.938 m

37+446.326
38+535.879

RIFA München-Karlsruhe
Linker Rand
Rechter Rand

q=2.50 %
b=14.500 m
-36.25 cm

q=2.50 %
b=74.500 m
-36.25 cm

Querneigungen
Bezugsbreite 14.50 m

37+446.326
38+535.879

RIFA Karlsruhe-München
Linker Rand
Rechter Rand

36.25 cm
b=74.500 m
q=2.50 %

36.25 cm
b=74.500 m
q=2.50 %

Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsanfang,-ende
- Tangentenschnittpunkt
- Neigungsbrechpunkt 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, S= Strom, G= Gas, A= Abwasser, W= Wasser

Legende Kanal

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

Ausbauquerschnitt M 1:250
Km 24+219.92 = 41+111.000

14.25	14.50	1.75	1.75	14.50	14.25
RiFa München – Karlsruhe	Grad.		Grad.	RiFa Karlsruhe – München	

INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH
6699 Starzbrücken – Feldenmarkt, 72-74 – Tel. 0681/910500 – Fax. 0681/910501
93164 Cottbus – Ostrower Damm 36/41 – Tel. 0355/792320 – Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	09.09.2005	Reis
gezeichnet	09.09.2005	Roth
geprüft	09.09.2005	

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	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag
08	91	0502	00	01

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423030	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	11037

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

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 19+4.78.000 – 41+111.000
Höhenplan A 8

PLANFESTSTELLUNG

Unterlage 8
Blatt Nr. 22

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

KM 37+446.326 – 38+535.879
Maßstab: 1 : 1000/100

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.09.2005
Abt. 6 – Straßenwesen und Verkehr –
Ref. 64 – Planung

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12. November 2008, Az. 16-5093.3-21/ DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West