

## **Planfeststellungsverfahren bezüglich des Neubaus der BAB A 8 Stuttgart - München im Streckenabschnitt Gruibingen / Mühlhausen i.T. bis Hohenstadt**

Beschreibung der Kompromisstrasse 2018 (K18):

Die Planung schließt unmittelbar an den planfestgestellten Abschnitt Gruibingen – Mühlhausen an und beginnt demnach beim Planungskilometer (PK) 10+200 (Betriebskilometer 157+590).

Die Beschreibung erfolgt in Richtung ansteigender PK also Richtung Ulm. Da aus Gründen zeitlicher und finanzieller Verfügbarkeit nur eine grobe Linienfindung möglich ist, wird die Beschreibung der Alternativtrasse ungefähr bleiben müssen. Bei detaillierter Betrachtung werden zusätzliche Probleme zu klären sein (Hinweis: Die Straßenbauverwaltung und ihre Auftragnehmer planen bereits Jahrzehnte und mit vielfachem Millionenaufwand).

Die BAB-Trasse wird im Anschluss an PK 10+200 in einen Radius (R) von ca. 680 m überführt so dass sie nach Nordosten (zum Hang hin) verschwenkt. Diese Verschwenkung wird maximal bis ca. 25 m betragen. Mit dieser Abrückung verläuft sie etwa parallel zur Bestandstrasse bis zur heutigen Anschlussstelle Mühlhausen. Hier verschwenkt sie in einem Bogen (R ca. 720 m) in südliche Richtung und quert hierbei das Filstal. Der weitere Verlauf erfolgt fast geradlinig (oder bogenförmig mit großem Radius) für ca. 1 km. Innerhalb dieser Strecke liegt der talseitige Tunnelmund. An die Gerade schließt ein Bogen mit R ca. 1200 m an, welcher an die fast geradlinige Linienführung der heutigen Abstiegstrasse bei etwa 14+800 herangeführt wird. Auch hier (wie in Tallage) wird die Neubautrasse um ca. 20 m nach Westen abgerückt parallel zum vorhandenen Trassenverlauf geführt. Die Neubautrasse folgt der Linie der Bestandstrasse.

Hinsichtlich der Gradienten (Höhenlage) bestehen folgende Vorstellungen (Maßstab: linienhafter Entwurf). Vom Planungsbeginn (Verschwenkungsanfang, PK 10+200) an wird die Trassenneigung auf ca. 4,5 % - im Planungsverlauf (nach Ulm) ansteigend – angehoben. Der Bogen der Wannenausrundung zwischen der im Abschnitt Gruibingen – Mühlhausen nach Südosten mit ca. 1,5 % fallenden und der mit ca. 4 % steigenden Neubautrasse beginnt bei PK 10+200. Die Trasse erreicht bei ca. PK 10+450 (+/- 50 m) die Höhe des nördlich ansteigenden Geländes (südöstlicher Rufsteinhang). Ab ca. PK 10+650 wird die Trasse auf einer Brücke geführt. Die Gradienten steigt auf etwa 4,8 %. Diese Längsneigung wird bis zum Tunnelmund bei etwa PK 12+400 (+/- 100 m) beibehalten. Im nachfolgenden Tunnel wird die Neigung auf 4 % reduziert. Das Tunnelende wird somit bei ca. PK 14+100 (ggf. -100 m) erreicht. Die nachfolgenden 750 m verläuft die Trasse in Einschnittslage (Tiefe bis ca. 10 m).

Für die Anschlussstelle Mühlhausen gibt es verschiedene Varianten. Für den Fall „Vollanschluss“ werden zwei Vorschläge unterbreitet:

Die erste Anschlusslösung (Vorzugslösung) sieht ein Tunnelbauwerk über der BAB (offene Bauweise) mit L = 60 m etwa bei PK 10+650 vor. Die Deckeloberkante liegt etwa 7,50 m über der Fahrbahn-OK in Tunnelmitte. Das Bauwerk liegt etwas im Gefälle. Auf dem Bauwerk befindet sich ein Kreisverkehr an welchem von Südwesten kommend die Zufahrt (B 466) etwa mittig anschließt (dadurch getrennte Fahrbahnen) und von welchem die Zu- und Abfahrten von und nach Richtung Stuttgart (Nordwest) sowie Richtung Ulm (Südost) abgehen. Die Anschlussbauwerke Richtung Stuttgart reichen bis in den Abschnitt Gruibingen – Mühlhausen (Planergänzungsverfahren).

Die zweite Lösung ist ein Kreisverkehr (Durchmesser ca. 40 m) etwa bei PK 10+450. Er bedingt eine Brückenverlängerung um etwa 200 m (Reduzierung der Schüttmassen) sowie eine Anschlussstrasse der B 466 mit deutlicher Längsneigung (Führung auf der BAB-Südseite). Die Zu- und Abfahrtsrampen nach und von Ulm haben relativ große Neigungen (etwa wie die Zufahrtsrampe am Aichelberg in Richtung Ulm).

Die Anschlussstelle Hohenstadt (Vollanschluss) wäre ebenfalls über eine Kreisverkehrslösung unterhalb der neuen BAB, etwa im Bereich der jetzigen Behelfsausfahrt Hohenstadt, relativ einfach herstellbar.

Auf die grundsätzliche Möglichkeit von jeweiligen Halbanschlüssen im Tal (von/nach Stuttgart) und am Berg (von/nach Ulm), unter entsprechender Nutzung des heutigen Alaufstiegs, sei wegen der beträchtlichen Kostenminderung sowie der Umwelt- und Siedlungsschonung (Lärmschutz) noch verwiesen.

13.09.2018