

STRASSE UND AUTOBAHN

Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehr und Straßenbauverwaltung
mit den amtlichen Bekanntmachungen der Straßenbaubehörden
Organ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. • Verbandsmitteilungen der Landesstraßenbaubeamten
Kirschbaum Verlag, Bielefeld Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Jahrgang III

Januar 1952

Heft 1

Ausbau der Bundesstraße Nr. 10 zwischen Plochingen und Göppingen

Regierungsbaudirektor Kirschmann, Ludwigsburg

Inhalt: Der Ausbau der B 10 ist das größte Straßenbauvorhaben in Deutschland. Ein wichtiger Abschnitt der Gesamtplanung ist die Strecke Plochingen—Göppingen, die im Jahre 1951 mit Baukosten von 55 Millionen DM fertiggestellt worden ist. Planung und Ausführung sind ein Beispiel für die Anwendung neuzeitlicher Grundsätze im Straßenbau. Auftraggebende Behörde ist das Techn. Landesamt (Präsident Kellermann). Der Verfasser, der an leitender Stelle bei diesem Projekt tätig ist, geht auf die Notwendigkeit des Ausbaues ein, die sich auf umfangreiche Voruntersuchungen stützt. Der Umfang der Bauarbeiten auf der Teilstrecke Plochingen—Göppingen wird beschrieben, und technische Einzelheiten werden angegeben. Die neue Fahrbahnbreite beträgt 7,50 m mit je 1,50 m Standspur an beiden Seiten der Fahrbahn. Es folgen Angaben über die Herstellung des Unterbaues, den Maschineneinsatz und die Deckenherstellung. Die Decke ist ein Asphaltbeton. In dem Bauabschnitt liegt eine Bahnüberführung, für die eine Spannbetonkonstruktion gewählt worden ist. Es werden Einzelheiten über die Bepflanzung und über die Kosten und Bauzeit angegeben.

I. Warum die Autobahn Bruchsal—Stuttgart—Ulm gemieden wird und die Bundesstraße Nr. 10/35 umgebaut werden muß.

Gern benützen die Kraftfahrer diejenigen Autobahnstrecken, auf denen sie bei flachen Steigungen und weiten Kurven ihre Geschwindigkeit voll ausnützen können. Ein gutes Beispiel hierfür im Land Württemberg-Baden ist die

Rheintalstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe. Dort ist fast der gesamte starke Verkehr von der Bundesstraße Nr. 3 Karlsruhe—Heidelberg und der Bundesstraße Nr. 36 Karlsruhe—Mannheim auf die Autobahn übergegangen. Im Jahr 1949 weist die Verkehrszählung für die Autobahn schon eine Belastung von 5000 bis 10 000 Fahrzeugen am Tag auf, während auf den Bundesstraßen nur noch zwischen 400 und 1500 Fahrzeuge gefahren sind. Ein ähnlicher Vorgang der Verkehrsentlastung scheint sich auf der Autobahn Stuttgart—Heilbronn zu vollziehen.

Demgegenüber ist die Verkehrsüberleitung von der Bundesstraße zur Autobahn zwischen Bruchsal und Ulm nicht gelungen (Abb. 1), bewegt sich doch der schwere Lastkraftwagenverkehr nur zu etwa 25% auf der Autobahn, während der übrige Teil auf der Bundesstraße Nr. 10/35 verbleibt. In der Vergleichsaufstellung des Verkehrsanteils bei beiden Straßenzügen (Abb. 2) ist in 10 Unterabschnitten der jeweilige Verkehr zwischen der Bundesstraße und der Autobahn verglichen. Wenn man den gesamten Anteil des Verkehrs auf



Ausgebaute Bundesstraße zwischen Plochingen und Göppingen, noch ohne Bepflanzung und Leitsteine, rechts Gehweg