

**Abbildung 1: Querung „Röthekopf-Tunnel“ – UW-Stollen**

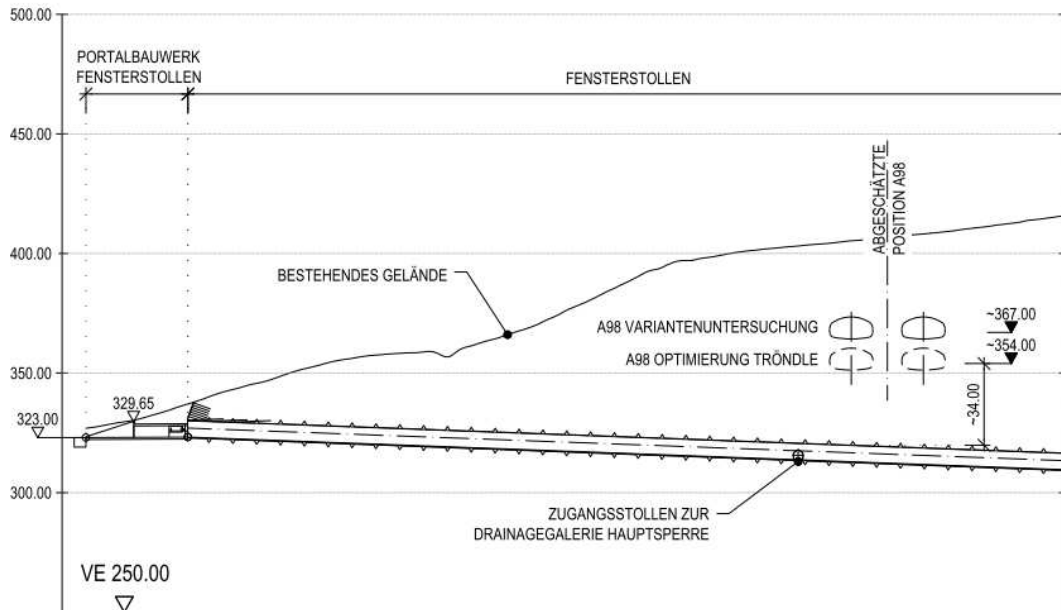
Der vertikale Abstand zwischen den Tunnelröhren ist somit für die Herstellung der Autobahn ausreichend. Auch eine mögliche Optimierung mit Absenken der Gradienten um ca. 11 m (eine Variante des Ingenieurbüros Tröndle vom Juli 2010) ist durch den UW-Stollen somit nicht ausgeschlossen.

Der horizontale Abstand zwischen Autobahntrasse und Dammbalkenschacht ist mit ca. 94 m (Abstand Achse südliche Fahrbahn – Ausbruch Dammbalkenschacht) ebenfalls ausreichend groß.

Der UW-Stollen stellt somit für die Herstellung des Röthekopf-Tunnels kein Hindernis dar.

#### B.XIII.4.2.2 Schnittstelle A98.6 / Röthekopf-Variante – Fensterstollen

Die Querung des Autobahnabschnitts A98.6 mit dem Fensterstollen ist in Abbildung 2 dargestellt.



**Abbildung 2: Querung „Röthekopf-Tunnel“ – Fensterstollen**

Die Gradiente der Autobahn weist in diesem Bereich eine Höhe von ca. 367 m ü.NN. auf. Der Fensterstollen liegt mit einer Firsthöhe von ca. 320 m ü.NN. deutlich tiefer. Auch hier ist eine Absenkung der Gradiente um ca. 13 m (Variante Tröndle) möglich. Der Abstand zwischen Gradiente der Fahrbahn und Firste des Fensterstollens würde sich bei Umsetzung der Variante Tröndle von 47 m auf 34 m reduzieren.

Der Fensterstollen stellt somit für die Herstellung des Röthekopf-Tunnels kein Hindernis dar.

#### B.XIII.4.2.3 Schnittstelle A98.6 / Röthekopf-Variante – Restentleerungs-/ Befüllstollen

Da der Restentleerungs-/ Befüllstollen deutlich tiefer als der UW-Stollen bzw. Fensterstollen verläuft (Firste des Restentleerungs-/ Befüllstollen im Querungsbereich ca. 300 m ü.NN.), sind auch hier keine Probleme zu erwarten.

#### B.XIII.4.2.4 Schnittstelle A98.6 / Röthekopf-Variante – Hauptsperrre

Die Schnittstelle des Autobahnabschnitts A98.6 mit der Hauptsperrre ist in Abbildung 3 dargestellt.