



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Technische Vorschriften für den Bau der Reichsautobahnen

Kassel, 1935

D. Trassierung.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82824](#)

D. Trassierung.

I.) Linienführung.

Nach der Verfügung der Direktion der Reichsautobahnen vom 17.5.34 -RAB - T Iwk 7- sind 3 Klassen von Strecken zu unterscheiden:

I) Stracken zur Ueberwindung ebener Landschaften, z.B. Berlin-Leipzig
(Bogenhalbmesser) $r = 2\ 000\ m$

(Ausrundungsbogen) $ra \geq 10\ 000\ m$ in der Kuppe
 $\geq 5\ 000\ m$ in der Senke

II) Strecken, die der Geländeform der Landschaft oder einer dichten Bebauung angepaßt werden müssen,

$r \leq 1\ 000\ m$
 $ra \geq 8\ 000\ m$ in der Kuppe,
 $= 3\ 000\ m$ in der Senke

III) Gebirgsstrecken
 $r = 400\ m$
 $ra \geq 8\ 000\ m$ in der Kuppe; $1\ 000\ m$ in der Senke.

Grundsatz bleibt in allen 3 Klassen, daß im ganzen die Länge der Geraden ein Mehrfaches der Länge der Bogen betragen soll, damit die Zügigkeit der Führung gewahrt ist.

Das Vorziehen des Quergefälles auf den Brücken ist schwierig. Die Brücken und Unterführungen, vor allem besonders lange Brücken, sind deshalb in die Geraden zu legen. Bogenanfang und Bogenende sind soweit von der Brücke fern zu halten, daß keine Ueberhöhungsrampen auf der Brücke notwendig ~~ist~~ wird,

Besteht keinerlei Möglichkeit, mit Bogenende oder -anfang den Tabellenwerten entsprechend Seite 16 weit vom Brückenende fern zu bleiben, so ist in jedem Falle mit dem Brückenzernernsten Fühlung zu nehmen, bevor die endgültige Trasse festgelegt oder gar abgesteckt wird.

Ist es nicht nicht notwendig sein. In gebirgigen Gelände wird man eine Neigung von $\pm 6\%$ nicht übersteigen.

D. Tiefstwerte

E. Tiefenunterschiede

Wegen der Verhinderung der Diffusion der Metastasepopulation soll T.A. 34
verhindern, dass 3 Viasse zu Strecken an unterscheiden:

I) Strecken mit Uferabstande speziell Tandemstrecken, z.B. Berlin-Tel Aviv
 $\text{Bodenwert (Pausen)} \quad \gamma = 8000 \text{ m}$
 $(\text{Auslängungszeit}) \quad \Delta = 10000 \text{ m in der Kuppe}$
 $= 2000 \text{ m in der Senke}$

II) Strecken, die der Gefangenjagd der Tandemstrecke oder einer direkten
Bewegung entgegenstehen müssen,
 $\gamma = 10000 \text{ m}$
 $\Delta = 8000 \text{ m in der Kuppe}$
 $= 3000 \text{ m in der Senke}$

III) Gezielte Strecken
 $\gamma = 400 \text{ m} =$
 $\Delta = 8000 \text{ m in der Kuppe}; 1000 \text{ m in der Senke}$

germanische Pfeile in allen 3 Viasse, eben in denen die Tiere
der Reaktionen ein Musterlachen der Tiere der Bodenbeschaffenheit.
Dort: die Tiere sind dabei dem Boden gewohnt.

Das Vorliegen des Menschen ist den Tieren sehr gefährlich.
Die Tiere sind nicht im Untertägertum, sonst offene Personengesellschaften für die Tiere.
Hier, sind Gesellschaften in die getragen in jedem. Bodenunterschied und Bodenunterschiede sind schwerlich von den Tieren erkannt werden.

Unterstützungswörter nur den Blumen sozusagen *** nicht.

Besteht Kettensicht möglichkeit, mit Bodenwelle oder -entfernung
den Kapillarenstrom entzapfen sollte es mit der Blütenreiche

jetzt an Pfeilern, so ist es jedem sollte mit den Blütenreichen verhindern
Lichtung an neuer, neuen die endgültige Klasse ist bestreift oder
der abgesetzte wird.

ist es nicht

Ist es nicht möglich für eine Brücke ein Gerade einzuschalten, dann ist am besten die gesamte Brücke in einem Bogen mit gleichbleibendem Halbmesser zu legen, damit die Querbelastung auf der ganzen Brücke gleich bleibt. Auf diese Weise kann auch hier der unvorteilhafte Wechsel im Quergefälle vermieden werden. Der Bogen kann dann unbedenklich gleich hinter der Brücke enden.

In der Teilstrecke Göttingen-Melsungen der Strecke Hannover-Fulda-Würzburg ist der Abschnitt von km 0-6 zur Klasse I und der Abschnitt 6-60 teilt zur Klasse II und teils zur Klasse III zu rechnen.

2) Neigungsverhältnisse auch für die Brücken. Parallelspur gegebenenfalls
Nach dem Auszug aus dem Schreiben des Herrn Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen v. 8. Dez. 34 Nr. A 13 646/34 können bei Strecken mit den Trassierungselementen nach Klasse I unbedenklich Steigungen bis zu 5 %, bei solchen nach Klasse II und III Steigungen bis zu 8 % zugelassen werden. Von den Reglementarjahren sind stets zu begründen.

3) Für die Teilstrecke Göttingen-Melsungen ist als grösste Neigung 1:12,5 zu Grunde zu legen. Für die Brücken ist eine durchgehende Längsneigung von 1 : 150 und steiler vorteilhaft, da hierdurch eine natürliche Längsentwässerung geschaffen ist. Ist es nicht zu umgehen das Längsgefälle auf der geplanten Brücke flacher als 1: 150 oder steiler als 1 : 80 anzurufen, so ist mit dem Brückenzernenten Rücksprache zu nehmen. Die Ruppen können erforderlichenfalls in das Bauwerk gelegt. Verlorene Steigungen unter 2,5 % gleich 1:40 sind unbedenklich.

Anschlüsse: (Verfg RAB T I wki 72 v 4.2.35) Die Anschlussstellen

Die Neigungsverhältnisse der Zuführungsrampe zur Autobahn sowohl bei der zweiseitigen als bei der einseitigen Anlage sollen im allgemeinen nicht flacher als die üblichen Steigungen der anzuschliessenden Straßen bzw der Autobahn, höchstens steiler, gewählt werden. Unter ein Steigungsverhältnis von 4% - 5% herunterzugehen, wird im allgemeinen auch bei der Anlage der Anschlussstellen im Flachlande nicht notwendig sein. In gebirgigem Gelände wird man eine Höchsteigung von 8 % nicht übersteigen.

Entsprechende

Die entsprechende Steigungsverhältnisse sind bei den Kreuzungen und Abzweigungen sinngemäß anzuwenden, insofern, als hier im allgemeinen die Steigungen der anschliessenden Strecken der Reichsautobahn maßgebend sind. Unter einer Steigung von 4%–5% wird man aber auch hier nicht heruntergehen. In den Entwurfsplänen ist das stärkste Gefälle der anschließenden Autobahn anzugeben.

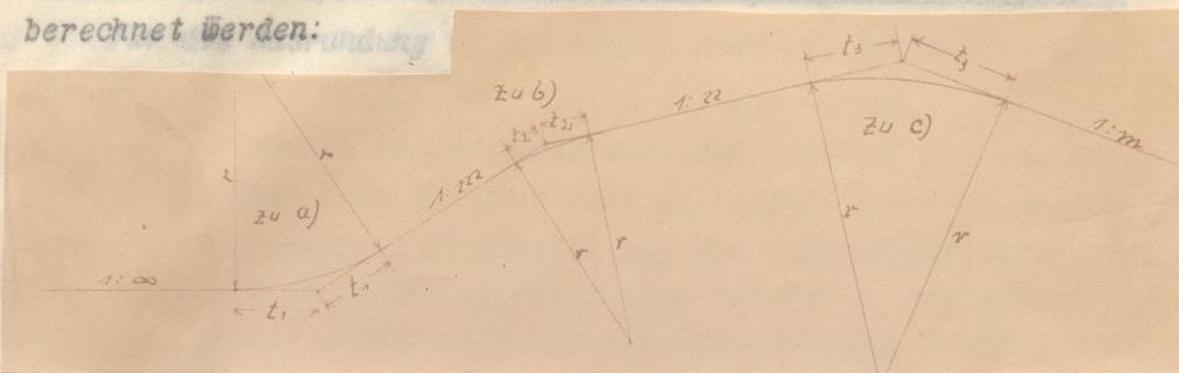
Auf die Möglichkeit der einwandfreien Entwässerung der Zufahrrampen sowie der Tankplätze ist besonders zu achten. Da die zum Tanken vorgesehene freie Fläche nach Möglichkeit horizontal angelegt werden soll, muß für die an der Tankanlage vorbeiführende Parallelspur gegebenenfalls eine schwächer geneigte Zwischenstrecke eingeschaltet werden. Bei Vorlagen der Entwürfe für die Anschlußstellen ist anzugeben, ob nach örtlicher Kenntnis der ausführenden Stelle je nach dem zu erwartenden Verkehr das Bedürfnis zur Anlage einer Klein-, Mittel- oder Großtankstelle anliegt. Abweichungen von den Regelentwürfen sind stets zu begründen.

3) Gefällwechsel und dessen Abstand von den Brücken.

Für die Ausrundungen im Gefällwechsel sind die unter D I genannten Halbmesser anzuwenden. Zwischen den Endpunkten entgegengesetzter Ausrundungsbogen ist eine Gerade von mindestens 20 m einzulegen. Gefällwechsel sind nach Möglichkeit soweit von den Brückenenden fortzulegen, daß die Ausrundung zum Übergang in die neue Neigung nicht auf der Brücke beginnt. Ausrundungen der Kuppen können erforderlichenfalls in das Bauwerk gelegt werden. Zu vermeiden ist, daß auf der Brücke eine Mulde entsteht.

Die Tangentenlängen

Die Tangentenlängen können mit Hilfe folgender Annäherungsformeln berechnet werden:



a) Übergang von der Waagerechten in die Neigung $I : m$

b) s. unten $\times \quad l_I = \frac{r}{2m} I$ oder $\frac{r}{2} \cdot \frac{I}{100}$ (Neigung in %)

c) Übergang von der Neigung $I : n$ in die entgegengesetzt gerichtete Neigung $I : m$

$$l_3 = \frac{r}{2} \cdot \left\{ \frac{I}{n} + \frac{I}{m} \right\}$$

Die Ordinaten können nach der für die Praxis genügend genauen Forme

$$y = \frac{x^2}{2r} \quad \text{Sitzreze unter linke}$$

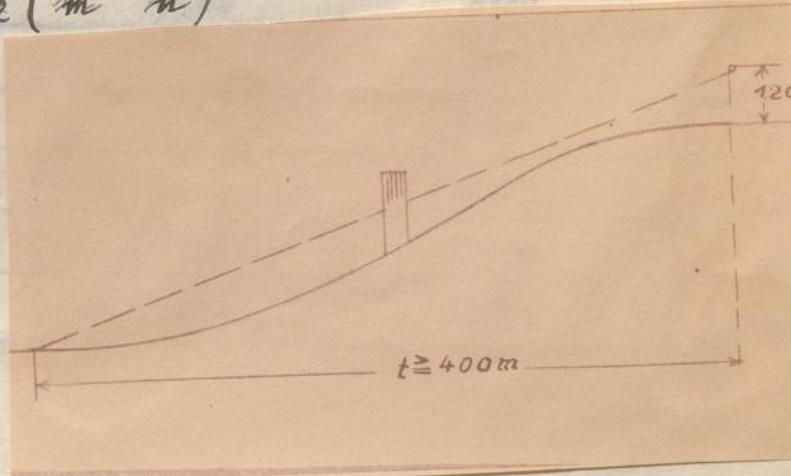
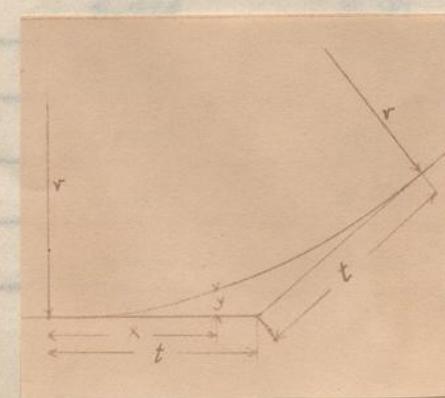
Anl. 12 errechnet werden, die aus der Tafel der Anlage Nr. 12 entnommen werden können.

4) Sichtbehinderung bei Überführungen anderer Verkehrswägen.

Auf der Strecke unter den Überführungen muß eine Sicht von 400 m Länge vorhanden sein. Dieses ist durch zeichnerische Darstellung, wie nachstehend angegeben, zu ermitteln.

b. Übergang von der Neigung $I:m$ in die gleichgerichtete Neigung $I:n$

$$l_2 = \frac{r}{2} \left(\frac{1}{m} - \frac{1}{n} \right)$$



Die Tiefenwasserströmung ist hier mit der Fließrichtung des Gewässers

perpendiculär.

Um die Geschwindigkeit des Flusses zu bestimmen, kann man die Geschwindigkeit des Flusses durch die Geschwindigkeit des Wassers im Kanal ausdrücken. Es gilt:

$$\left(\frac{L_1}{L_2}\right) \cdot \frac{v}{2} = \frac{v}{3}$$

Die Geschwindigkeit des Flusses kann dann durch die Geschwindigkeit des Wassers im Kanal bestimmt werden. Es gilt:

$$\frac{v_0}{L_2} = u$$

Die Geschwindigkeit des Flusses ist also gleich der Geschwindigkeit des Wassers im Kanal, die aus der Formel für die Geschwindigkeit des Flusses folgt:

Die Geschwindigkeit des Flusses ist gleich der Geschwindigkeit des Wassers im Kanal, die aus der Formel für die Geschwindigkeit des Flusses folgt:

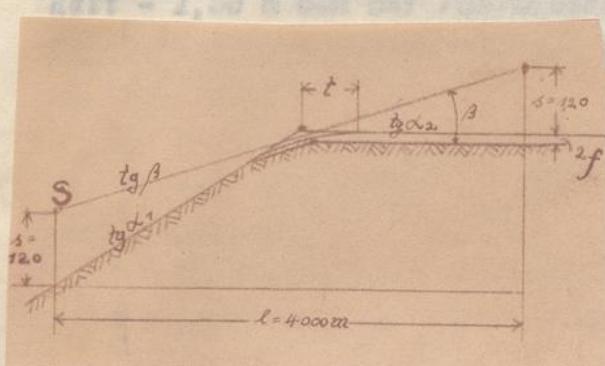
$$\left(\frac{L_1}{L_2} - \frac{L_3}{L_4}\right) \frac{v}{2} = \frac{v}{3}$$

6) 5) Sichtbehinderung in den Ausrundungsbügen der Klippen.

a) Für die Ausrundung in den Kuppen sind die Halbmesser nach den Vorschriften der Trassierung (Seite 19) anzuwenden.

Bei geringeren Neigungsunterschieden, nämlich bei und unter 2,4% ($\Delta \operatorname{tg} a = 0,024$) kann ein kleinerer Halbmesser genommen werden, ohne dass die erforderliche Sichtweite von 400 m unterschritten wird.

Bei der erforderlichen Sichtlänge von 400 m betragen die jeweiligen Maße für die Scheitelhöhe f , die Tangentenlänge t und den Ausrundungshalbmesser r nach der folgenden Skizze und den Formeln:



$$1) \Delta \operatorname{tg} a = \frac{f}{r} \quad r = 3000 \text{ m}$$

$$2) s + f = \frac{\ell}{2} \cdot \operatorname{tg} B = \frac{\ell}{4} \cdot \Delta \operatorname{tg} a$$

$$f = \frac{\ell}{4} \cdot \Delta \operatorname{tg} a - s$$

$$3) \frac{t}{2} = \frac{f}{\operatorname{tg} B} \quad \frac{2f}{\operatorname{tg} a}$$

$$t = \frac{4f}{\Delta \operatorname{tg} a}$$

$$4) t = \frac{\ell}{2} \cdot \Delta \operatorname{tg} a$$

$$r = \frac{2t}{\Delta \operatorname{tg} a}$$

Neigungs- unterschied $\Delta \operatorname{tg} a$	Pfeilhöhe f in m	Tangenten- länge t in m	Ausrundungs- halbmesser r in m
0,012	0,00	0,00	0,00
0,013	0,10	30,80	4740
0,014	0,20	57,20	8170
0,015	0,30	80,00	10670
0,016	0,40	100,00	12500
0,020	0,80	160,00	16000
0,024	1,20	200,00	16700

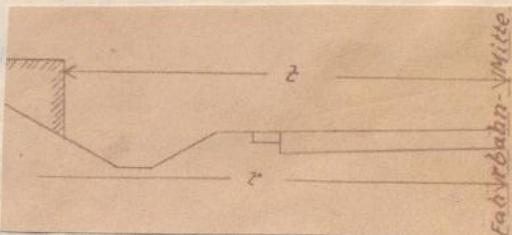
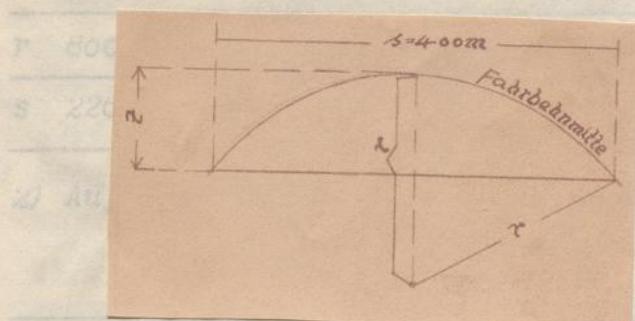
卷之二

6) Sichtbehinderung in den Horizontalkrümmungen:

- a) Eine Verbreiterung des Kegelquerschnittes in den Horizontalkurven zur Beseitigung der Sichtbehinderung infolge der Beplanzung des Mittelstreifens oder der Seitenböschungen ist nicht vorzunehmen. Es muß daher in den Kurven, in denen die volle Sichtlänge nicht vorhanden ist, die Herabsetzung der Geschwindigkeit in Kauf genommen werden.
- b) Brückenwiderlager sind jedoch, wenn keine Schwierigkeiten bestehen zurückzusetzen, oder Seitenöffnungen in den Widerlagern zu lassen, so daß eine Sichtlänge von 400 m gewahrt bleibt.

Hier nach ist der Abstand der Widerlager, die bereits auf dem Bandkett - 1,50 m von der Fahrbahnkante-, also $3,75 + 1,50 = 5,25$ m von Fahrbahnmitte errichtet werden können, bei Krümmungen $r = 3000$ m zu erweitern.

Der erforderlicher Abstand z von Fahrbahnmitte errechnet sich aus der Formel $z = r \cdot \sqrt{r^2 - \left(\frac{s}{2}\right)^2}$, worin bedeuten:
 r den Halbmesser der Fahrbahnmitte,
 s die geforderte Sichtlänge von 400 m.



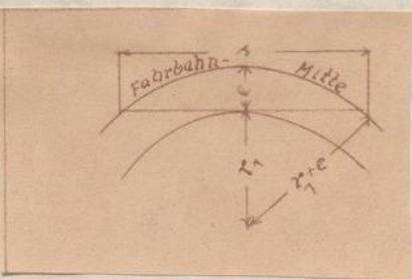
<u>r</u>	<u>z</u>
800	25,4
1000	20,2
1500	13,4
2000	10,0
2500	8,0
3000	6,7

- c) Im Regelquerschnitt sind bei den verschiedenen Krümmungen folgende Sichtlängen vorhanden, die sich aus der unten stehenden Skizze und Formel errechnen:

Was nicht über
handen.

für die Krümmung kommt der Abstan-

nung im Mittelstreifen



die Bogenlängen s ein gewisse
Sichtlänge $s = 2 \cdot \sqrt{2e \cdot r_1 + e^2}$

Grenzwerte der Bogenlänge
der Vorderkante der Beplanta-

merte ist aus der nächste-

= halbe Sichtlänge

) Vorhandene Sichtlänge infolge Behinderung durch den Blend= schutz (Bepflanzung) auf dem Mittelstreifen.

$$e = \frac{7,50}{2} + 1,0 m = 4,75 m.$$

r	800	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000m
s	174	197	239	276	308	338	365	390	über 400 m	

) Vorhandene Sichtlänge infolge Behinderung durch die Böschung 1:2 (in 1:20 m Augenhöhe über Fahrbahnmitte)

$$e = \frac{7,50}{2} + 2,0 + 2,30 + 1,20 \cdot 2 = 10,45 m$$

r	800	1000	1500	2000 m
s	260	290	357	über 400 m

) Vorhandene Sichtlänge infolge Behinderung durch ein Bauwerk:

I) Außerhalb des Grabens

$$e = \frac{7,50}{2} + 2,00 + 2,30 = 8,05 m$$

r	800	1000	1500	2000	2500	3000 m
s	226	254	310	358	400	über 400 m

2) Auf dem Bankett: 1,50 m vom Rande der Fahrbahn.

$$e = \frac{7,50}{2} + 1,50 = 5,25 m$$

r	= 800	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000 m
s	184	205	250 ¹	290	324	355	383	über 400 m

) Wenn der Tangentenwinkel bzw. die Bogenlänge b ein gewisses Maß nicht überschreitet, ist die Sichtlänge 400 m in Krümmungen vorhanden.

Für die Berechnung der geringsten Grenzwerte der Bogenlänge kommt der Abstand der Fahrbahnmitte von der Vorderkante der Bepflanzung im Mittelstreifen in Frage.

Die Berechnung der geringsten Grenzwerte ist aus der nachstehenden Skizze und Formel zu entnehmen

$$\underline{s = \text{halbe Sichtlänge}}$$

1) Verteilung der Stückzölle auf die Bruttogewinne nach dem Prinzip =

Sonstige (Gebühren) auf den Bruttogewinn.

$$e = 25,0 + 1,0 + \frac{10,0}{S} = e$$

1	800	1000	1200	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	9500	10000
2	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204

1) Verteilung der Stückzölle auf die Bruttogewinne nach dem Prinzip =
1:1:1 (zu 1:20 w. Absetzung mit 10% Pauschalzoll)

$$w = 25,0 + 1,0 + \frac{8,0}{S} + \frac{10,0}{S} = e$$

1	800	1000	1200	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	9500	10000
2	180	182	184	186	188	190	192	194	196	198	200	202	204	206	208	210	212	214	216	218	220

1) Verteilung der Stückzölle auf die Bruttogewinne nach dem Prinzip =
I) Amerikanisch des Gepäcks

$$w = 25,0 + 1,0 + \frac{8,0}{S} + \frac{10,0}{S} = e$$

1	800	1000	1200	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	9500	10000
2	220	240	260	280	300	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600	620

2) Verteilung der Bruttogewinne: 1,20 w. auf normale get. Ladung
 $w = 25,0 + 1,0 + \frac{10,0}{S} = e$

1	= 800	1000	1200	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	9500	10000
2	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204

1) Wenn u. et. Ladungsteuer zu best. die Bruttogewinne p. für den Massen
Wobei nicht abgeschüttet, fast die Stückzölle 400 w. zu 10% umrumtzen soll
länger.

LMR die Belieferung der Bruttogewinne Gegenwart der Bruttogewinne
Kontakt der Abstellung der Ladungsteuer soll fast Verteilung der Bruttogewinne
nach j. zu Verteilungsteuer zu Ende.

Die Belieferung der Bruttogewinne Gegenwart der Bruttogewinne
nehmen Preise und Toleranz zur entsprechenden

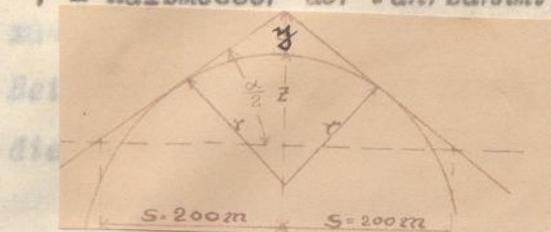
Stückzölle = e

$s =$ halbe Sichtlänge von 400 = 200 m

$z =$ Abstand von der Fahrbahnmitte von Vorder-

kante Beepflanzung = 4,75 m

$r =$ Halbmesser der Fahrbahnmitte



Der Winkel bzw die Bogenlänge b ergeben sich nach der Figur aus:

$$\cos \frac{\alpha}{2} = \frac{r}{r+y}, \quad \operatorname{tg} \frac{\alpha}{2} = \frac{y+z}{2s}$$

unter die Fahrbahn zu legen.

Aufstellung ist u.a. die Niederschrift

$$y = \sqrt{z^2 + r^2 + \left(\frac{rs}{s} - \frac{r^2}{s} \right)^2} - \frac{rs^2 - \frac{r^2}{s}}{s^2 - r^2}$$

Grenzwerte für die Sicht von 400 m

r	Bogenlänge b	Tangenterwinkel	Tangenterlänge y
800	39,56 m	$2^{\circ} 50'$	19,76 m
1000	50,62 m	$2^{\circ} 54'$	25,30 m
2000	107,60 m	$3^{\circ} 5'$	53,90 m
3000	171,90 m	$3^{\circ} 6' 7''$	85,95 m
4000	242,02 m	$3^{\circ} 28'$	121,20 m
5000	Sicht von 400 m überall vorhanden.		

Die den Sichtlängen entsprechenden Fahrgeschwindigkeiten unter Be-

Anl. 13 achtung der Bremswege und der verschiedenen Neigungen sind nach Anlage 13 zu berechnen.

7) Schnittwinkel, lichte Höhe und Bauhöhe der Kreuzungsbauwerke:

Infolge der großen Gesamtbreite der Autostraße von 24,00 m werden bei ihrer Ueber- oder Unterführung im Vergleich zu anderen Linieneführungen ganz besonders breite Bauwerke notwendig. Um so wichtiger ist es daher, die Achsen der Kreuzungsbauwerke so zu legen, daß die Autobahn möglichst rechtwinklig gekreuzt wird. Hierdurch vermeidet man ungewöhnlich lange Pfeiler und Widerlager und erhält die kleinste Stützweite.

Die lichte Höhe der Ueberführungen von Eisenbahnen, Straßen und Wegen ist stets mit mindestens 4,50 m, die lichte Höhe von Unterführungen von Eisenbahnen ist stets mit mindestens 6,0 (Ausnahmen sind nur in besonderen Fällen bei der Hauptverwaltung der

Die Frage der Kostenverteilung bedarf in jedem einzelnen Falle der Klärung. Die Abklärungsverhandlungen über die Unterhaltungspflicht müssen rechtzeitig stattfinden. Sie müssen die Frage klären, wer das Bauwerk, die Kappe, die Fahrbahn und die Geländer.

$$\frac{x+V}{s} = \frac{d}{t}; \quad t = \frac{s}{x+V}$$

Deutschen Reichsbahngesellschaft zu beantragen) und die lichte Höhe an für Unterführungen von Wegen ist ebenfalls im allgemeinen mit 4,50 m zu bemessen.lichen Beprachtung des Landesbaurat zur Kenntnis zu geben. Bei Autobahnbrücken und Unterführungen ist eine Bauhöhe anzustreben, die es ermöglicht, das Tragwerk unter die Fahrbahn zu legen. sserbauamt Für Einzelheiten der Entwurfsaufstellung ist u.a. die Niederschrift über die Besprechung wichtiger Brückenangelegenheiten der Reichsautobahnen vom 23.u.28.3. in Nähe Berlin zu beachten. In naher Zukunft sich erg. Für die Kreuzungen von Reichsstraßen und den Ausbau der anschließenden Strecken sind die anliegenden "Vorläufigen Richtlinien für den Ausbau von Reichsstraßen" des Herrn Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen vom 23.5.34 - L 5420/34 Kdschr. 67 maßgebend. Fernfalls ist Die Maße brauchen nicht unter allen Umständen eingehalten zu werden, sie können vielmehr in besonders gelagerten Fällen auch unterschritten werden. Straßenwesen seine Entscheidung fällen kann.

Feldwege, Wirtschaftswege und Ortsverkehrswege können nicht ohne weiteres Straßen zweiter Ordnung werden. (in München am 26.u.27.7.34)

Seitenwege, parallel zur Autobahn, sind von der Böschungs- bzw. äußeren Grabenkante mindestens 0,50 m weit abzulegen, sodaß auf dem Zwischenstreifen eine Einfriedigung, (Hecke, Zaun usw) hergestellt werden kann. Für den Seitenweg kann der 4 m breite Schutzstreifen mitbenutzt werden.

Straßen, die jetzt nur 4 m breit sind, fallen nicht unter die Bestimmungen des Generalinspektors. Es muß jetzt vielmehr schon eine gewisse Breite vorhanden sein, wenn sie später Straßen zweiter Ordnung werden sollen.

Die Frage der Kostenverteilung bedarf in jedem einzelnen Falle der Klärung. Die Ablösungsverhandlungen über die Unterhaltungspflicht müssen rechtzeitig stattfinden. Sie müssen die Frage klären, wer das Bauwerk, die Rampen, die Fahrbahn und die Geländer.

Geländer unterhält. Die OBK hat sich frühzeitig mit den Landesbauräten ins Benehmen zu setzen. Das Bauwerksverzeichnis ist möglichst vor der Landespolizeilichen Begutachtung des Landesbaurat zur Kenntnis zu geben, um spätere Schwierigkeiten bei der Landespolizeilichen Begutachtung zu vermeiden. Ebenso ist mit dem Landeskulturamt und Wasserbauamt die Verbindung so frühzeitig wie möglich aufzunehmen.

Die Reichsautobahnen haben die Kosten im allgemeinen insoweit zu übernehmen, als die Anlagen dem jetzigen und dem in naher Zukunft sich ergebenden Wegeverkehr entsprechen. 1934, auf Blatt 3 eingetragen

Siweit derartige Fragen bei den Verhandlungen zu verschiedenen Auffassungen fühlen sollten, ist schon beim Antrag auf Zulassung zur landespolizeilichen Begutachtung darüber zu berichten. Andernfalls ist die Frage im landespolizeilichen Begutachtungsverfahren zu erörtern, so daß bei der Feststellung der Pläne der Herr Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen seine Entscheidung fällen kann.

(Verfg. der Dir. der RAB vom 13.7.1934 - RAB V Le 24
und Niederschrift der Besprechung in München am 26.u.27.7.34)

ges. Nippe

Begl. abgabt:

ges. Schröder

IRJ

Getragen zu werden. Die AFA hat also mit den Landesverbänden
die Befreiung in Sicht. Das gemeinsame Selbstverständnis ist möglichst so der
Landesverbände zu erhalten als ein Ergebnis der
der, um später die Spaltungskontrolle der Landesverbände zu verhindern
durch die Sammlungen. Dies ist mit dem Landesministerium und dessen
out die Verbindung so leicht ist als möglich zu erhalten.
Die Heiligenstädter haben die Kosten für die Ausweitung
übernommen, als die Kirche eine neue Laienföderation in ihrer Gründung
abgesegnet habe oder sie selbst.
Simeon berichtet die Erfahrung der AFA des Sozialreferenten
Anlassnachrichten für jeden Sozialrat, ist schon seit einigen Jahren aufzunehmen und
die Idee in Landesverbänden bedienten sich in Paderborn. Außerdem ist
so oft bei der Testatierung der Fälle der Herr Generalinspektor für
des Dienstes Strafverfahren sowie Strafgerichtshof Berlin kann.
(Vorl. der Dr. der Ryp vom 13.7.1934 - WB A Te 34
148, S. 78, II. 34)

Reichsautobahnen
Überste Bauleitung Kassel
1 Kt 3 NbK.

Kassel, den 17. Mai 1935.

An die

BAK des Bezirks, VII H 1, VII H²,
Kt 1, Kt 2, Ktb u Klv, Kt 12, Kt 13, DIN 18 Zeichnungen, Kurzabschriften
Kt 18, Kt 25 und Kt 28.

Info
Abetritsst Abschlußstellen, Fahrbahnverbreiterungen in Krümmungen.

Die in Verfügung RAB T Iwkt 1 vom 26. November 1934, mitgeteilt durch OBK-Vfg - IKt 6 Jwk/k . vom 29. 11.1934, auf Blatt 3 angegebenen Verbreiterungsmaße sind wie folgt zu berichtigen:

Bei 25 m Halbmesser	= 3,00 m Verbreiterung
" 30 m "	= 2,50 m " ungestörter Boden-
" 40 bis 65 m "	= 2,00 m "
" 66 " 80 m "	= 1,50 m " 900
" 81 " 100 m "	= 1,00 m " 900
" 101 " 200 m "	= 0,50 m " 900

Vorstehende Maße gelten für Fahrbahnen, die in beiden Richtungen befahren werden. Für Verkehr in nur einer Richtung genügt eine Verbreiterung um die Hälfte der angegebenen Werte.

Nachträgliche Änderungen der bereits nach den alten Maßen ausgeführten Anlagen sind nicht notwendig. In neuen oder umzuarbeitenden Entwürfen sind jedoch die berichtigten Maße zu berücksichtigen.

Soweit die angezogene Verfügung nicht vorhanden ist, kann sie bei Kt 3 angefordert werden.

gez. Nippe

Begläubigt:

Siegel:
Reichsautobahnen
Überste Bauleitung Kassel.

gez. Schröder

IRJ

Replies to
Opelate Publishing Co.
I #1 & N.Y.

Klasser, gen 1A, Not 1832.

Veröffentlichungen sind auf dem Postkartenanhang zu sehen.

Wiederholung von oben ausgearbeitet mit einem kleinen Punkt
ausgestrichen, um einen weiteren Punkt zu erhalten.

• תְּמִימָה וְתַּבְּרֵנָה

sqqJN . x50

•tp tduo loeB

ପ୍ରକାଶନ କମିଶନ

七

1893-1894