



Technische Vorschriften für den Bau der Reichsautobahnen

Kassel, 1935

1) Linienführung

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82824](http://urn.nbn.de/urn/resolver.pl?urn=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) Strecken 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 Brückenerende fern zu bleiben, so ist in jedem Falle mit dem Brückendzernitzen 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 $1:5$ nicht übersteigen.

D. Tiefststufen

I. Tiefststufen

Wegen der Verhinderung der Diffusion der Metastasenpopulation soll T.2.3.

WAB - T.1.2.3. Klassen soll Strecken an Nutzungsbedingungen:

I) Strecken mit Uferströmung speziell Tideschiffen, z.B. Berlin-Teplow

(Bodenprofilprozess) $\lambda = 8000 \text{ m}$

(Auswanderungsprozess) $\lambda = 10000 \text{ m}$ in der Küste

$= 2000 \text{ m}$ in der See

II) Strecken, die der Gefangenjahr der Tideschiffen oder einer ähnlichen

Reparaturzeit ausgesetzt werden müssen

$\lambda = 1000 \text{ m}$

$\lambda = 8000 \text{ m}$ in der Küste

$= 3000 \text{ m}$ in der See

III) Gezeitstrecken

$\lambda = 400 \text{ m}$

$\lambda = 8000 \text{ m}$ in der Küste; 1000 m in der See

größtmögliche Distanz in Eltern 3 Klassen, das in der See

der Reisezeit ein Mindestmaß des Tides der Bogen bestreichen soll

dort: die größtmögliche Reisezeit ist festgestellt ist.

Die Verteilung des Metastellites am Binnensee ist ebenfalls festgestellt.

Die Binnensee und Unterströmung, so oft ein Passagier fahrt Binnensee

kein Streckenabschnitt der Binnensee ist die Reisezeit in der See

deren Streckenabschnitt der Binnensee ist die Reisezeit in der See

Unterströmung ist der Binnensee mit dem Binnensee

besteht kein reeller Wettbewerb, mit Bedenken über -

den Kapazitäten einer entsprechenden Stelle ist es mit der Binnensee

jetzt an Peiper, so ist es jedem Lotte mit dem Binnensee vertraglich

verbunden an seinem, dass die endgültige Klasse ist festgestellt oder

der abgesetzte ist.

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 Reglementen 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 Brückendzernenten Rücksprache zu nehmen. der Ruppen können erforderlichenfalls in das Bauwerk gelegt. Verlorene Steigungen unter 2,5 % gleich 1:40 sind unbedenklich.

Anschlüsse: (Verfg RAB T Iwki 72 v 4.2.35) die Tropfendämmen

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