



Technische Vorschriften für den Bau der Reichsautobahnen

Kassel, 1935

1) Linienführung

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82824](https://nbn-resolving.org/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 Ueberhöhungsrampe auf der Brücke notwendig ~~ist~~ wird.

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

Ist es nicht

D. Trassierung.

1.1) Höhenführung.

Nach der Verfügung der Direktion der Reichsautobahnen vom 17.5.34

-RAB - T Lmk 7- sind 3 Klassen von Strecken zu unterscheiden:

I) Strecken zur Überwindung ebener Landschaften, z.B. Berlin-Leipzig

(Bogenhalbmesser) $r = 2000 \text{ m}$

(Ausstrahlungsbogen) $r_a = 1000 \text{ m}$ in der Kuppe

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

II) Strecken, die der Geländeform der Landschaft oder einer dichten

Bebauung angepaßt werden müssen,

$r = 1000 \text{ m}$

$r_a = 800 \text{ m}$ in der Kuppe,

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

III) Gebirgstrassen

$r = 400 \text{ m}$

$r_a = 800 \text{ m}$ in der Kuppe; 1000 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 Längigkeit der Führung gemindert ist.

Das Vorzeichen des Querfeldes auf den Brücken ist schwierig.

Die Brücken und Unterführungen, vor allem besonders lange Brük-

ken, sind deshalb in die Geraden zu legen. Bogenanfang und Bo-

genende sind soweit von der Brücke fern zu halten, daß keine

Überhöhungsrampe 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 Brückenendwerten

Führung zu nehmen, bevor die endgültige Trasse festgelegt oder

gar abgesteckt 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 Querneigung 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 teils zur Klasse II und teils zur Klasse III zu rechnen. soll.

2) Neigungsverhältnisse auch für die Brücken. Parallel dazu 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 Regelanforderungen sind stets zu begründen.

3) Neigung 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 sind Längsgefälle auf der geplanten Brücke flacher als 1:150 oder steiler als 1 : 80 anzuordnen, so ist mit dem Brückenzernenten Rücksprache zu nehmen. der Lappen können erforderlichenfalls in das Bauwerk gelegt

Verlorene Steigungen unter 2,5 % gleich 1:40 sind unbedenklich.

Anschlüsse: (Verfg RAB T luki 72 v 4.2.35) Die Tangentiallängen

Die Neigungsverhältnisse der Zuführungsrampen 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 Höchststeigung von 8 % nicht übersteigen.

Entsprechende