



Technische Vorschriften für den Bau der Reichsautobahnen

Kassel, 1935

2) Neigungsverhältnisse, auch für die Brücken

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82824](http://urn.nbn.de/urn/resolver.pl?urn=urn:nbn:de:hbz:466:1-82824)

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

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 anliege vorliegt. 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