



Technische Vorschriften für den Bau der Reichsautobahnen

Kassel, 1935

2) Neigungsverhältnisse, auch für die Brücken

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82824](https://nbn-resolving.org/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 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 Brückendzernenten 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

Ist es nicht möglich für eine Brücke ein Gerüst einzuschalten, dann ist am besten die gesamte Brücke in einem Bogen mit gleichbleibendem Halbmesser zu lagern, damit die Überhöhung auf der ganzen Brücke gleich bleibt. Auf diese Weise kann auch hier der unvorstellbare Wechsel im Querschnitt vermieden werden. Der Bogen kann dann unbedingt gleich hinter der Brücke enden.

In der Teilstrecke Göttingen-Melungen der Strecke Hannover-Bildsburg ist der Abschnitt von km 0-6 zur Klasse I und der Abschnitt 6-80 teilw. zur Klasse II und teilw. zur Klasse III zu rechnen.

3) Neigungserhöhtungsklassen auch für die Brücken.

Nach dem Antrag aus dem Schreiben des Herrn Generalinspektors für das deutsche Straßennetz v. 8. Dez. 34 Nr. A 13 646/34 können bei Steigungen mit den Trassierungselementen nach Klasse I unbedingt Steigungen bis zu 8 % zugelassen werden.

Für die Teilstrecke Göttingen-Melungen ist die 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 anzuordnen, so ist mit den Brückenbestehenden Rücksprache zu nehmen.

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

Anschlüsse (Vergl. RAB T. I. und T. 2 v. 4.2.35)

Die Neigungserhöhtungsklassen der Zuführungsrampen zur Autobahn sowohl bei der zweiselligen als bei der einselligen Anlage sollen im allgemeinen nicht flacher als die wörtlichen Steigungen der anzuschließenden Straßen bzw. der Autobahn, höchstens steiler, gewählt werden. Unter ein Steigungserhöhtungs von 4% - 5% herunterzugehen, wird im allgemeinen auch bei der Anlage der Anschlüsse in flachen Gelände nicht notwendig sein. In gebirgigen Gelände wird man eine Höchststeigung von 8 % nicht übersteigen.

Entscheidende

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 eine 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 Zuführrampen 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 Vorlage 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 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 Uebergang in die neue Neigung nicht auf der Brücken beginnt. Ausrundungen der Kuppen können erforderlichenfalls in das Bauwerk gelegt werden. Zu vermeiden ist, daß auf der Brücke eine Mulde entsteht.

Die Tangentenlängen