



## **Technische Vorschriften für den Bau der Reichsautobahnen**

**Kassel, 1935**

- 7) Schnittwinkel, lichte Höhe und Bauhöhe der Kreuzungsbauwerke unter Berücksichtigung der Kreuzungen der Reichsstraßen
- 

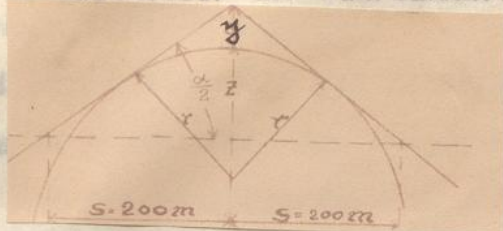
[urn:nbn:de:hbz:466:1-82824](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82824)

$s$  = halbe Sichtlänge von 400 = 200 m

$z$  = Abstand von der Fahrbahnmittle von Vorder-

kante Bepflanzung = 4,75 m

$r$  = Halbmesser der Fahrbahnmittle



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

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

unter die Fahrbahn zu legen.

Aufstellung ist u.a. die Niederschrift

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

Grenzwerte für die Sicht von 400 m

$r$	Bogenlänge $b$	Tangentenwinkel	Tangentenlänge
800	39,56 m	20° 50'	19,76 m
1000	50,62 m	20° 54'	25,30 m
2000	107,60 m	30° 5'	53,90 m
3000	171,90 m	30° 7'	85,95 m
4000	242,02 m	30° 28'	121,20 m
5000	Sicht von 400 m überall vorhanden.		

Die den Sichtlängen entsprechenden Fahrgeschwindigkeiten unter Beachtung der Bremswege und der verschiedenen Neigungen sind nach Anlage 13 zu berechnen.

Anl. 13

#### 7) Schnittwinkel, lichte Höhe und Bauhöhe der Kreuzungsbawerke:

Infolge der großen Gesamtbreite der Autostraße von 24,00 m werden bei ihrer Ueber- oder Unterführung im Vergleich zu anderen Linienführungen ganz besonders breite Bawerke notwendig. Um so wichtiger ist es daher, die Achsen der Kreuzungsbawerke 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 Rampen, die Fahrbahn und die Geländer.



$s$  = halbe Stichtänge von  $400 = 200$  m  
 $x$  = Abstand von der Fahrspalte von Vorder-  
 $r$  = Halbmesser der Fahrspalte  
 $h$  = Höhe der Bogenlänge  
 Der Winkel  $\alpha$  nach der Figur aus:

$$\cos \alpha = \frac{r}{s} ; \text{tg } \alpha = \frac{y}{x}$$

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

Grenzwerte für die Sticht von 400 m

Sticht	Bogenlänge $h$	Tangentenwinkel	Tangentenlänge
800	38,36 m	20° 50'	19,76 m
1000	50,63 m	20° 54'	25,30 m
2000	107,60 m	30° 51'	53,80 m
3000	171,50 m	30° 51'	85,36 m
4000	242,02 m	30° 58'	121,20 m
5000	Sticht von 400 m überall vorhanden.		

Die den Stichtungen entsprechenden Fahrgeschwindigkeiten unter der  
 Achtung der Brämsen und der verschiedenen Weigungen sind nach An-  
 lage 13 zu berechnen.

7) Schnittwinkel, Licht Höhe und Bauhöhe der Kreuzungsbaumwerke:

Infolge der großen Gesamtbreite der Autostraße von 24,00 m werden bei  
 ihrer Über- oder Unterführung im Vergleich zu anderen Unterführungen  
 ganz besonders breite Baumwerke notwendig. Um so wichtiger ist es da-  
 her, die Achsen der Kreuzungsbaumwerke so zu legen, daß die Autostra-  
 ßen möglichst rechtwinklig gekreuzt wird. Hierdurch vermeidet man ungew-  
 öhnlich lange Pfeiler und Widerlager und erhält die kleinste Stütz-  
 weite.

Die Licht Höhe der Überführungen von Eisenbahnen, Straßen und Bogen  
 ist stets mit mindestens 4,50 m, die Licht Höhe von Unterführungen  
 von Eisenbahnen ist stets mit mindestens 6,0 (Ausnahmen sind nur in  
 besonderen Fällen bei der Hauptunterführung der



Deutschen Reichsbahngesellschaft zu beantragen) und die lichte Höhe für Unterführungen von Wegen ist ebenfalls im allgemeinen mit 4,50 m zu bemessen.

Bei Autobahnbrücken und Unterführungen ist eine Bauhöhe anzustreben, die es ermöglicht, das Tragwerk unter die Fahrbahn zu legen. Für Einzelheiten der Entwerfsaufstellung ist u.a. die Niederschrift über die Besprechung wichtiger Brückenangelegenheiten der Reichsautobahnen vom 23. u. 28.3. in München Berlin zu beachten.

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.

Die Maße brauchen nicht unter allen Umständen eingehalten zu werden, sie können vielmehr in besonders gelagerten Fällen auch unterschritten werden.

Feldwege, Wirtschaftswege und Ortsverkehrswege können nicht ohne weiteres Straßen zweiter Ordnung werden.

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



Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu übertragen) und die Lichte Höhe  
für Unterführungen von Wegen ist ebenfalls im allgemeinen mit 4,50 m  
zu bemessen.  
Bei Autobahnbrücken und Unterführungen ist eine Baulänge anzusetzen,  
die es ermöglicht, das Fahrzeug unter die Fahrbahn zu legen.  
Für Einzelheiten der Entwurfsaufstellung ist u. a. die Niederschrift  
über die Besprechung wichtiger Brückenangelegenheiten der Reichsbahn-  
bahnen vom 23. u. 28. 6. in Bonn Berlin zu beachten.  
Für die Kreuzungen von Nebenstraßen und den Ausbau der anschließenden  
den Strecken sind die entsprechenden "Vorläufigen Richtlinien für den  
Ausbau von Nebenstraßen" des Herrn Generalinspektors für das deutsche  
Straßennetz vom 23. 6. 34 - 1 5420/34 Abschn. 67 maßgebend.  
Die Hausbrücken nicht unter allen Umständen eingehalten zu werden  
, sie können vielmehr in besonders gelagerten Fällen auch unterschrit-  
ten werden.  
Seitwege, Wirtschaftswege und Ortsverkehrswege können nicht ohne  
weiteres Straßenzustand Ordnung werden.  
Seitenwege, parallel zur Autobahn, sind von der Böschungsbau-  
anderen Grödenante mindestens 0,50 m weit abzuliegen, sodass auf den  
Zulassungsstellen eine Abfuhrung (Höhe, Bau 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 Be-  
stimmungen des Generalinspektors. Es muß jetzt vielmehr schon eine  
gewisse Breite vorhanden sein, wenn die später Straßen zweiter Ord-  
nung werden sollen.  
Die Frage der Kostenverteilung bedarf in jedem einzelnen Falle  
der Klärung. Die Abklärungsverhandlungen über die Unterhaltungspläne  
müssen rechtzeitig stattfinden. Sie müssen die Frage klären, wer das  
Bauwerk, die Anlagen, 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. 11.1934, auf Blatt 3 angegebenen

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. tungen befäh-

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

gez. Hippe

Beglaubigt:

gez. Schröder

IRJ







Reichsautobahnen  
Oberste Bauleitung Kassel  
1 Kt 3 Nbk.

Kassel, den 17. Mai 1935.

An die

BAK des Bezirks, VII H 1, VII H<sup>2</sup>  
Kt 1, Kt 2, Ktb u Klv, Kt 12, Kt 13, Din 16 Zeichnungen, Kursivschrift  
Kt 18, Kt 25 und Kt 28.

<sup>Infondat</sup>  
Abetrifft Anschlußstellen, Fahrbahnverbreiterungen in  
Krümmungen.

Die in Verfügung KAB T Iwkt 1 vom 26. November 1934, mitgeteilt  
durch GBK-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 "
"	40 bis 65 m "	=	2,00 m "
"	66 " 80 m "	=	1,50 m "
"	81 " 100 m "	=	1,00 m "
"	101 " 200 m "	=	0,50 m "

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

Nachträgliche Änderungen der bereits nach den alten Maßen ausge-  
führten Anlagen sind nicht notwendig. In neuen oder umzuarbeitenden Ent-  
würfen sind jedoch die berichtigten Maße zu berücksichtigen.

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

gez. Nippe

Beglaubigt:

Siegel:  
Reichsautobahnen  
Oberste Bauleitung Kassel.

gez. Schröder

IRJ



Reichsautobahnen  
Oberste Bauleitung Kassel  
I Kt 3 Wdk.

Kassel, den 17. Mai 1935.

An die

BAK des Bezirkes VII H 1  
Kt 1, Kt 2, Kt 3 u. Kt 12, Kt 13  
Kt 18, Kt 25 und Kt 28.

Abteilung Abschnitte, Fahrplanverbreiterungen in  
Kreuzungen.

Die in Verfügung KAB T Lekt 1 vom 28. November 1934, mitgeteilt  
durch GSK-Vlg - Lkt 6 JmKk vom 29. 11. 1934, auf Blatt 3 angegebenen  
Verbreiterungswerte sind wie folgt zu berichtigen:

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

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

Nichtzügliche Änderungen der bereits nach den alten Maßen ausge-  
führten Anlagen sind nicht notwendig. In neuen oder umzuweisenden An-  
lagen sind jedoch die berichtigten Maße zu berücksichtigen.

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

gez. Nippe  
Beglaubigt:  
gez. Schröder  
193

Stempel:  
Reichsautobahnen  
Oberste Bauleitung Kassel.