

ARCHIV FÜR DIE GESCHICHTE DES STRASSEN- UND VERKEHRSWESENS

Wolfgang F. Jäger

Der Streckenentwurf der Reichsautobahn 1933 bis 1945

Eine ingenieurtechnische Analyse auf der Grundlage
ausgewählter Archivbestände



FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN

Der Streckenentwurf der Reichsautobahnen 1933 bis 1945

**Eine ingenieurtechnische Analyse auf der Grundlage
ausgewählter Archivbestände**

WOLFGANG F. JÄGER

Der Streckenentwurf der Reichsautobahnen 1933 bis 1945

**Eine ingenieurtechnische Analyse auf der Grundlage
ausgewählter Archivbestände**

WOLFGANG F. JÄGER

Die vorliegende Studie ist unter dem Titel „Die Strecken-Trassierung der Reichsautobahnen 1933 bis 1945 unter Heranziehung des Archivbestandes ‚Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen‘“ von der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umweltwissenschaften der Universität der Bundeswehr München als Dissertation (Vorsitzender des Promotionsausschusses: Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger; 1. Berichterstatter: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wirth, UniBw München; 2. Berichterstatter: Prof. Dr.-Ing. Günther Leykauf, TU München) angenommen worden.

Umschlagbild: RAB Berlin – München (1941), Blickrichtung Berlin, mit den Ortschaften Schernbuch und Johanneck, A9-Betr.-km 496,5 (Farbfoto von HERMANN HARZ)

Redaktion: Wolfgang Wirth
Mitarbeit: Brigitte Pösl

Hinweis des Verlages: Die vom Standard der Schriftenreihe „Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens“ abweichende Form der Quellenangaben erfolgte auf Wunsch des Autors.

© 2013 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

ISBN 978-3-86446-063-0

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorwort	5
1 Einleitung	6
1.1 Aufgabenstellung und thematische Abgrenzung	6
1.2 Quellenlage und Schließung von Überlieferungslücken	7
1.3 Informationsgrundlagen	8
2 Grundlagen und Entwicklungsphasen der Entwurfsplanung	12
2.1 Regelwerke und Dienstanweisungen	12
2.2 Einteilung in Entwicklungsphasen	22
2.2.1 Entwurfsplanerische Entwicklungsphasen	22
2.2.2 Politische Entwicklungsphasen	23
2.2.3 Koinzidenzbetrachtung der entwurfsplanerischen und der politischen Entwicklungsphasen	26
3 Planungs- und Genehmigungsverfahren	27
3.1 Allgemeines	27
3.2 Straßenklassifizierung	28
3.3 Bestimmung der Linie	28
3.4 Baureife Planung	30
3.5 Das planungsrechtliche Genehmigungsverfahren der Reichsautobahnen	33
3.5.1 Die Übernahme des Planfeststellungsrechts der Deutschen Reichsbahn	33
3.5.2 Rechtsbegriff und Rechtswirkung der Planfeststellung	35
3.5.3 Vorverfahren bis zum Baubeginn	36
3.5.4 Landespolizeiliches Begutachtungsverfahren	37
3.5.5 Feststellung der RAB-Baupläne (Planfeststellungsbeschluss)	39
3.5.6 Verfahrensausnahmen	40
4 Querschnitte auf freier Strecke	41
4.1 Allgemeines	41
4.2 Bemessungsgrundlagen für die Querschnitte und Regelquerneigung	42
4.3 Regelquerschnitte (RQ)	43
4.3.1 Der ursprüngliche Reichsautobahn-Regelquerschnitt RQ 21,5	43
4.3.2 Die reichseinheitliche Einführung des Regelquerschnitts RQ 23	45
4.3.3 Die reichseinheitliche Einführung des Regelquerschnitts RQ 24	46
4.3.4 Der Regelquerschnitt RQ 26,5 als verbreitertes Profil für Hauptstrecken	47
4.3.5 Der Regelquerschnitt RQ 36 als erster sechsspuriger Autobahnquerschnitt	48
4.3.6 Die Umstellung des RAB-Normalprofils auf Regelquerschnitt RQ 28,5	49
4.4 Spar- und Sonderquerschnitte	51
4.4.1 Sparquerschnitte mit einbahnigem Vorstufenausbau	52
4.4.2 Sonderquerschnitte ohne begrüntem Mittelstreifen (1934)	53
4.4.3 Dreispurige Querschnitte bei „starkem Stoßverkehr“ in einer Richtung (1934)	54
4.4.4 Verwaltungsinterne Kritik an den Sonderquerschnitten (1935)	56
4.4.5 Sparquerschnitte mit reduzierter Mittelstreifenbreite (1935)	58
4.5 Querschnitte im Bereich von Brücken	59
4.5.1 Großbrücken im Zuge der Autobahn	59
4.5.2 Sonstige Über- und Unterführungen im Zuge der Autobahn	62
4.6 Querschnitte in Tunneln	64
4.7 Mittelstreifenaufweitungen	67
4.8 Fahrbahnstaffelung im Querschnitt	70
4.9 Böschungsneigung und -ausrundung	74

	Seite
5 Linienführung	76
5.1 Allgemeines	76
5.2 Linienführung im Grundriss (Lageplan)	76
5.2.1 Geraden	76
5.2.2 Kreisbögen	78
5.2.3 Querneigung in Krümmungen (Kurven)	81
5.2.4 Vorbogen mit dem Maß $2 \cdot R$ als Übergangsbogen	84
5.2.5 Kreisevolvente und Parabeln als Übergangsbögen	90
5.3 Linienführung im Höhenplan	91
5.3.1 Längsneigung	91
5.3.2 Schrägneigung	93
5.3.3 Kuppen- und Wannenausrundungen	95
5.4 Klothoide als Übergangsbogen	97
5.4.1 Klothoiden in einem nicht eingeführten Richtlinienentwurf	97
5.4.2 Klothoiden in Verbindungsrampen von Knotenpunkten	99
5.4.3 Klothoiden im Zuge von Reichsautobahnstrecken	99
5.5 Haltesichtweite und Geschwindigkeit	104
5.6 Anrampung und Verwindung	107
5.7 Fahrbahnstaffelung im Grundriss (Lageplan)	114
6 Räumliche Linienführung	116
6.1 Unzulänglichkeiten früher Trassierungen	116
6.1.1 Beispiel 1: Tauchen in der Geraden (Strecke Hof – Nürnberg bei Almbranz)	118
6.1.2 Beispiel 2: Täuschungen und Knicke (Strecke Stettin – Berlin bei Schmölln)	118
6.1.3 Beispiel 3: „Schlängelung“ (Strecke München – Salzburg bei Irschenberg)	122
6.2 Überprüfung der räumlichen Trassierung noch während der Bauphase	124
6.2.1 Beispiel 4: Raumperspektive (Strecke Breslau – Wien bei Gewitsch)	127
6.2.2 Beispiel 5: Brettwirkung (Strecke Breslau – Wien bei Zwittales)	129
6.2.3 Beispiel 6: „Erste Klothoide“ (Strecke Breslau – Wien bei Schwarzenberg)	131
6.2.4 Beispiel 7: Nachträgliche Einfügung einzelner Klothoiden (Strecke Breslau – Wien bei Brünn)	133
6.2.5 Beispiel 8: Ausschließliche Verwendung von Übergangsbögen in Form von Klothoiden (Strecke Ruhrgebiet – Holland)	136
6.3 Überprüfung der räumlichen Trassierung vor Baubeginn	138
6.3.1 Beispiel 9: Raumwirkung im Gebirge (Strecke Breslau – Wien bei Silberberg)	138
6.3.2 Beispiel 10: Stetige Linienführung (Strecke Dresden – Prag bei Pirna)	141
7 Tabellarische Übersicht der Entwurfsparameter der Reichsautobahnen	144
8 Zusammenfassung	145
Nachwort des Verfassers	148
Quellen- und Literaturverzeichnis	149
Archivalien	149
Literatur	149
Abkürzungsverzeichnis	153
Allgemein	153
Abkürzungsverzeichnis für Vorschriften, Gesetze, Normen und Richtlinien	156
Tabellenanhang	157

FGSV VERLAG

Herstellung und Vertrieb:

FGSV Verlag GmbH

50999 Köln - Wesselinger Straße 17

Fon: 0 22 36 / 38 46 30 - Fax: 0 22 36 / 38 46 40

ISBN 978-3-86446-063-0

G26/9/13

Der Autor der vorliegenden technik-historischen Studie WOLFGANG JÄGER ist 2001 über die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte (AGAB e.V.) zum Arbeitsausschuss „Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gestoßen. Bei der 2003 von der Forschungsgesellschaft veranstalteten Tagung „Die Autobahn: Von der Idee zur Wirklichkeit“ im Deutschen Straßenmuseum Germersheim/Pfalz hat Herr JÄGER den Vortrag „Die deutsche Autobahn – Spurensicherung der Bauleistungen in den 1940er Jahren“ gehalten. Seine Leidenschaft galt damals der systematischen Erfassung der während des Zweiten Weltkriegs noch entstandenen Autobahnbauleistungen, die in der straßentechnischen Fachliteratur nur ohne geografischen Bezug dokumentiert werden durften. Jahrelang war WOLFGANG JÄGER damit beschäftigt, die einschlägigen Bestände im Bundesarchiv zu durchforsten. Als ein Ergebnis seiner immensen Recherchearbeit liegt nun die ingenieurtechnische Analyse des Streckenentwurfs der Reichsautobahnen vor. Als sensationeller Fund können die Planunterlagen der RAB-Strecke Ruhrgebiet – Holland, in die nachträglich Übergangsbögen in Form der Klothoide eingeplant wurden, gewertet werden. Allerdings könnte der aktuelle Erkenntnisstand zum Übergangsbogen, aber auch zur räumlichen Linienführung Anlass zu neuen Fragen geben. Die Pionierzeit des deutschen Autobahnbaus wird also auch in Zukunft noch ein Betätigungsfeld für Dokumentationen und Analysen bieten. Mit seinem Werk leistet WOLFGANG JÄGER zudem einen wichtigen Beitrag zur Objektivierung des von den Medien und auch einigen Autoren so gerne mystifizierten Themas Reichsautobahnen.

