



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

nachrichtlich:

Bundesrechnungshof

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5000
FAX +49 (0)228 99-300-5099

ref-stb11@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)
Korrekturblatt Rampenquerschnitt Q 4**

Bezug: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 07/2009 vom
23.06.2009, S 11/7122.3/4-RAA-836092

Mein Schreiben vom 05.09.2013, StB 11/7123.5/8-2058682

Aktenzeichen: StB 11/7122.3/4-RAA-836092

Datum: Bonn, 16.12.2013

Seite 1 von 2

Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 07/2009 vom
23.06.2009 habe ich die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
(RAA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
(FGSV) bekannt gegeben und darum gebeten, diese für die Bundes-
fernstraßen in der Baulast des Bundes einzuführen.

Auf der Grundlage der Erfahrungen bei der Anwendung der RAA hat
die FGSV bis dato drei Korrekturblätter erarbeitet, die im Internet
(www.fgsv-verlag.de) zur Verfügung stehen.

Mit dem aktuellen Korrekturblatt 3 wird der Regelquerschnitt Q 4 für
gemeinsam trassierte Ein- und Einfahrampen modifiziert. Bei anson-
sten unveränderten Querschnittsabmessungen ist nun eine Doppellinie
zur Trennung der Fahrtrichtungen vorgesehen.

Damit werden die aktuellen Erkenntnisse zur Vermeidung von Falsch-
fahrten (vgl. mein Schreiben vom 05.09.2013 mit Checkliste Falsch-
fahrer) aufgegriffen und in den RAA verankert.





Seite 2 von 2

In Ergänzung zu den Regelungen des ARS 07/2009 bitte ich Sie, im Geltungsbereich der RAA diesen modifizierten Regelquerschnitt Q 4 ab sofort nach Möglichkeit allen Planungen und Entwürfen für den Neu-, Um- und Ausbau von Anschlussstellen zugrunde zu legen.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz



Beglaubigt:

Angestellte

Einsatzbereiche	
Q 1	<p> <i>in Rampengruppe I:</i> $q_{\text{Rampe}} \leq 1\,350 \text{ Kfz/h}$ $l_{\text{Rampe}} \leq 500 \text{ m}$ </p> <p> <i>in Rampengruppe II:</i> getrennt trassierte Aus- und Einfahrampen mit $l_{\text{Parallelführung}} \leq 125 \text{ m}$ </p>
Q 2	<p> <i>in Rampengruppe I:</i> $q_{\text{Rampe}} \leq 1\,350 \text{ Kfz/h}$ $l_{\text{Rampe}} > 500 \text{ m}$ ferner: zweistreifige Verflechtungsbereiche ohne Seitenstreifen </p> <p> <i>in Rampengruppe II:</i> $q_{\text{Rampe}} > 1\,350 \text{ Kfz/h}$ </p>
Q 3	<p> <i>nur in Rampengruppe I:</i> $q_{\text{Rampe}} > 1\,350 \text{ Kfz/h}$ ferner: zweistreifige Verflechtungsbereiche mit Seitenstreifen </p>
Q 4	<p> <i>nur in Rampengruppe II:</i> gemeinsam trassierte Aus- und Einfahrampen mit $l_{\text{Parallelführung}} > 125 \text{ m}$ </p>

*) Bei EKA 3 und gestreckter Linienführung Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf 3,25 m zulässig.

**) Die Markierung (Breitstrich) geht zu Lasten des Seitenstreifens.

***) Im Zuge von Brückenbauwerken beträgt der Randstreifen 0,50 m.

Bild 53: Rampenquerschnitte und ihre Einsatzbereiche (Abmessungen in [m])