

BSBA Cottbus, Frankfurt (O), Kyritz,  
Potsdam, Strausberg, Waldstadt

Brandenburgisches Autobahnamt

Brandenburgisches Landesamt für  
Verkehr und Straßenbau

Potsdam                                      20. 07. 1998  
Bearbeiter :                                Herr Schmidt  
Nebenstelle:                                (0331) 287-2541  
Az    54.1

Bei Antwortschreiben bitte angeben

Ihr Zeichen :

nachrichtlich:

- Landesrechnungshof
- Staatliches Rechnungsprüfungsamt Cottbus
- Staatliches Rechnungsprüfungsamt Brandenburg

## **Grundsätze für die Überführung von Straßen und Wegen**

Runderlaß des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr,  
Abt. 5 Nr. 25 /1998 - Brücken- und Ingenieurbau - vom 20. Juli 1998

Anlage:                      Schreiben MSWV, 54. 1 vom 01.04.1998

Als Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen "Straße" und "Brücke" werden folgende Grundsätze für die Planung formuliert:

1.        Es gilt der Grundsatz: Strecke bestellt Brücke.  
          Es ist darauf zu achten, daß die Erfordernisse einer zügigen und funktionsgerechten Linienführung mit denen eines wirtschaftlichen Brückenbaues frühzeitig abgestimmt werden.
2.        Die Längsneigungen auf den Rampen sollen zur besseren Einpassung in die Umgebung und zur leichteren Benutzung durch Radfahrer 4 % nicht überschreiten.
3.        Für die Kuppen- und Wannenausrundungen sind im Interesse einer sicheren Entwässerung in der Regel die in der RAS-L angegebenen Mindesthalbmesser zu verwenden.
4.        In der Regel ist zur sicheren Wasserableitung auf dem Überbau eine Längsneigung von  $\geq 0,5 \%$  vorzusehen. Diese Neigung muß am Überbauanfang erreicht sein, der ca.  $X = 0,5 \cdot H/100$  (m) vom Hochpunkt entfernt liegt. Begründete Ausnahmen sind möglich.

5. Brücken für Wirtschaftswege und Fuß- und Radwege können in der Kuppe liegen, da wegen ihrer geringen Kuppenausrundungshalbmesser eine zügige Entwässerung möglich ist.
6. Lange Brücken über große Wasserläufe, Kanäle, andere Verkehrswege u. ä. dürfen in Kuppen liegen, wenn z. B. aufgrund von Zwangspunkten der Kostenaufwand für eine einseitige Längsneigung erheblich und eine einwandfreie, für das Bauwerk schadlose Entwässerung gewährleistet ist.
7. Bei der Kreuzung von Straßen sind zurückgesetzte Widerlager zu bevorzugen. Das Schreiben des MSWV vom 01.04.1998 - 54.1 - (Entwurfsgundsätze für Brücken über Bundesfernstraßen) ist zu beachten (vgl. Anlage).
8. Die Widerlager von Straßenbrücken über Gleisanlagen sollen nahe an das Licht-  
raumprofil gerückt werden, um durch Verringerung der Konstruktionshöhe des  
Überbaues Dammlängen und -höhen zu sparen.
9. Die Längsneigung der überführten Straße im Bauwerksbereich soll gleich der  
einseitigen Querneigung der unterführten Straße gerichtet sein.
10. Bei unterschiedlich hohen Lichtraumprofilen der gekreuzten Verkehrswege ist der  
Hochpunkt möglichst auf die Seite des höheren Lichtraumprofiles zu legen.
11. Wendelinien auf Brücken sind möglichst zu vermeiden.

Ich bitte entsprechend den v.g. Grundsätzen zu verfahren.

Über Ihre Erfahrung bei der Anwendung dieses Runderlasses bitte ich mir bis zum  
**01. 08.1999** zu berichten.

Im Auftrag



Dr. Dörner

BLVS, Abt. 5  
BABA, Dez. 4  
BSBA Cottbus, Frankfurt (O), Kyritz,  
Potsdam, Strausberg, Waldstadt,  
Dez. 5

Potsdam, 01. 04. 1998  
Bearbeiter : Herr Schmidt  
Nebenstelle: (0331) 287-2541  
Az : 54.1

Bei Antwortschreiben bitte angeben

Ihr Zeichen :

### Entwurfsgrundsätze für Brücken über Bundesfernstraßen

Anlagen: 1 - 5

Als Ergänzung zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/1991, Pkt. 4 lege ich die lichten Weiten und Höhen für Brücken über **Bundesfernstraßen und Landesstraßen** gemäß den Anlagen 1 - 5 fest.

Der RQ 10,5 kann nach RAS-Q 96 auch als RQ 10,5 <sup>x)</sup> mit 8,00 m befestigter Fahrbahnbreite ausgebildet werden.

Beim RQ 15,5 wird zur Erzielung einer wirtschaftlichen Stützweite auf das Zurücksetzen der Widerlager verzichtet.

Der RQ 26 kann als Sonderlösung für Autobahnen auch als RQ 26 <sup>x)</sup> mit 2,50 m breitem Standstreifen ausgebildet werden.

Der RQ 29,5 ist als RQ 29 auch mit 2,50 m breitem Standstreifen möglich.

Für den RQ 26 bzw. RQ 26 <sup>x)</sup> ist nach der RAS-Q 96 für Instandsetzungen, Havarien usw. auf den Brücken im Zuge der Bundesfernstraße ein RQ 29 auszubilden.

Für einen unter den Überführungsbauwerken notwendigen 4+0-Verkehr wurde ein Querschnittsvorschlag beigelegt.

Bei Brücken **im Zuge von Bundesfern- und Landesstraßen** ist nur der unbedingt notwendige Verkehrsraum zu überbrücken, wenn keine Forderungen (und damit Kostenbeteiligungen) des unterführten Verkehrsträgers vorliegen.

Beim Ersatzbau dieser Brücken kann aber durch Gründung der neuen Fundamente hinter den vorhandenen Fundamenten eine Einsparung an Baugrubenumspundungen und damit auch eine Vergrößerung der lichten Weite erzielt werden.

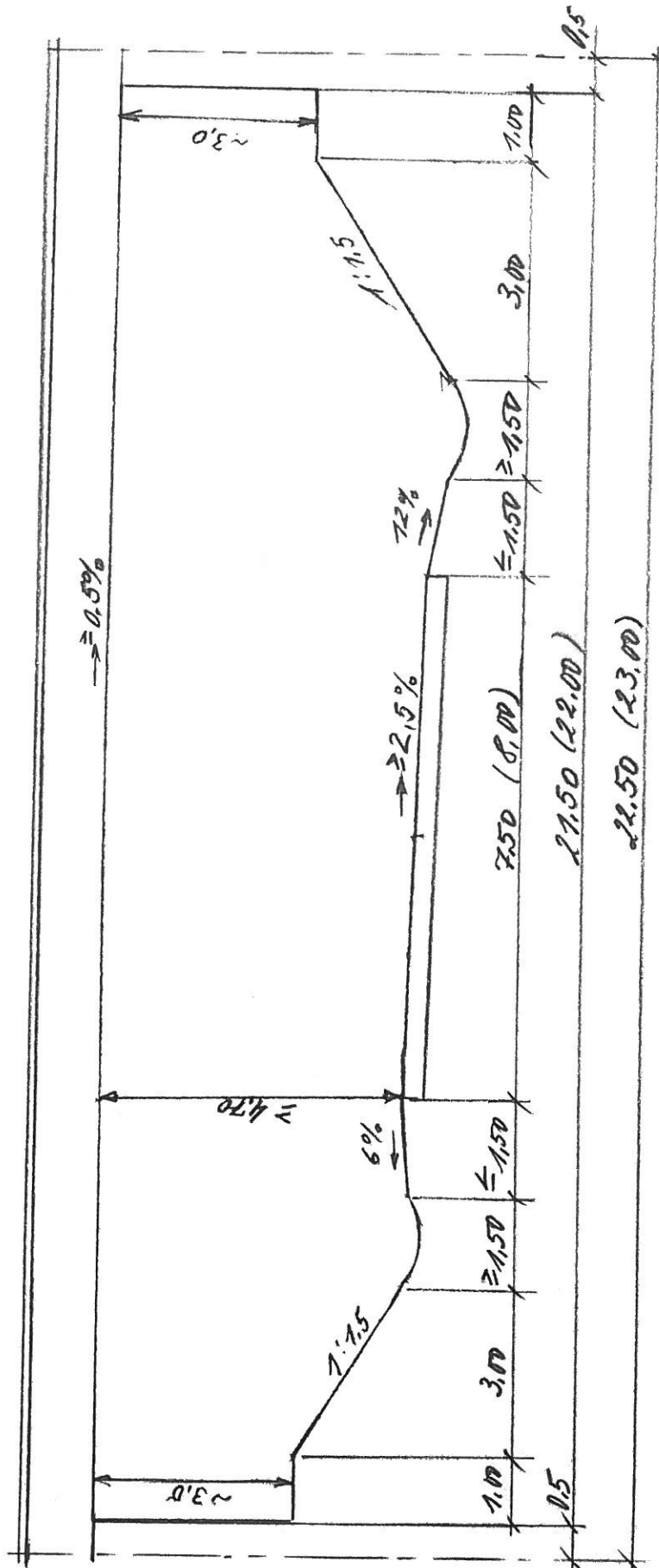
Abweichende Festlegungen in Gestaltungskonzeptionen der Bauwerke bestimmter Straßenzüge werden von diesen Festlegungen nicht berührt.

Im Auftrag



Schmidt

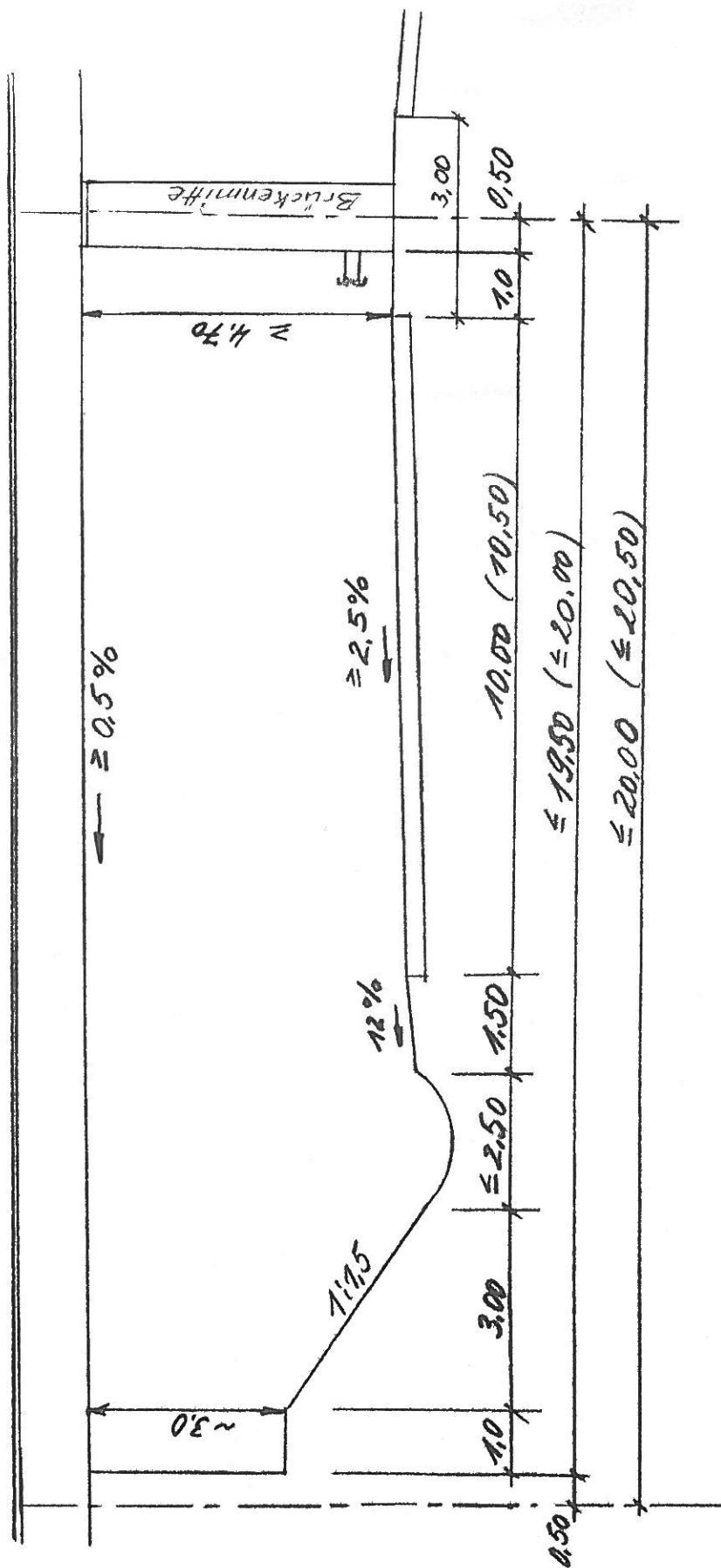
RA 105 (10,5'x)



x) nach RAS-Q 96 Abrechn. 2.4.7.1, 6. Absatz



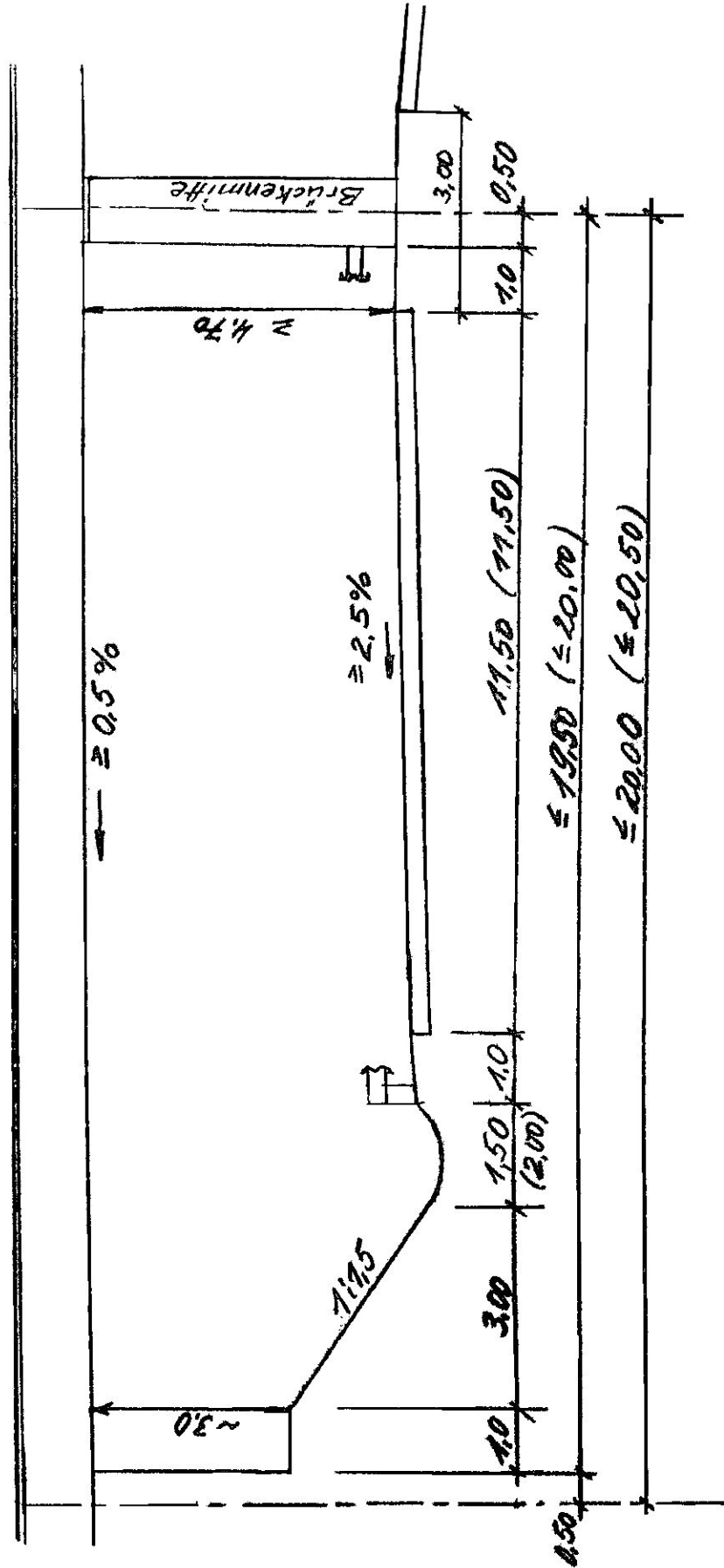
RA 26 (RA 16\*)



x) Für BAB A11 und A20 als Sonderlösung



RA 26 (RA 26\*)  
Umbau für 4+0 - Verkehr



\*1) Für BAB A11 und A20 als Sonderlösung