

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 14 (1957)
Heft: 1

Artikel: Erfahrungen und heutige Richtlinien bei der Anlage von Autobahnen : Wann ist ein Stadtanschluss gerechtfertigt?
Autor: Roschmann, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783689>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Plan

Landesplanung

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen
 Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung • Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz • Offizielles Organ des Internationalen Bundes der Landschaftsarchitekten (IFLA)
 Erscheint 6mal jährlich

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: H. Aregger, Stationsstrasse 59, Zürich 3, Telephon (051) 35 28 03

Redaktions-Sekretariat: Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Telephon (051) 56 88 78

Erfahrungen und heutige Richtlinien bei der Anlage von Autobahnen

Wann ist ein Stadtschluss gerechtfertigt?

Von Oberregierungs- und -baurat Dr. R. Roschmann, Stuttgart

Allgemeines

Ueber die Planung, den Bau und den Betrieb von Autobahnen liegen in Westdeutschland jetzt Erfahrungen von über 20 Jahren vor, die nicht nur wertvolle Grundlagen für den bereits begonnenen Weiterbau der deutschen Autobahnen bilden, sondern bei der grossen Bedeutung, die der Bau von reinen Autostrassen inzwischen in vielen anderen Ländern gefunden hat, auch für diese nicht ganz ohne Interesse sein dürften.

Unter den Begriff «Autobahnen» fallen in Westdeutschland Strassen, die ausschliesslich dem motorisierten Fern- und Schnellverkehr dienen. Sie dürfen neuerdings nur noch von Kraftfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h benützt werden. Benützungsgebühren werden keine erhoben. Zu- und Abfahrten sind nur an Anschlußstellen zulässig. Sämtliche kreuzende Verkehrswege müssen höhenfrei unter- oder überführt werden. Sie stehen wie die Bundesstrassen, mit denen sie zusammen das Netz der Bundesfernstrassen bilden, im Eigentum der Bundesrepublik und werden in deren Auftrag von den Ländern verwaltet, wobei die sächlichen Kosten für den Bau und die Unterhaltung vom Bund, die persönlichen und sächlichen Verwaltungsaufwendungen laut Grundgesetz dagegen von den Ländern getragen werden.

Die Trassierung erfolgte seinerzeit in vier Klassen, die je nach der Beschaffenheit des Geländes zur Anwendung gelangten. Die Ausbaugeschwindigkeit schwankte zwischen 160 und 100 km/h, die Höchststeigung zwischen 4 und 8 %, und der kleinste Krümmungshalbmesser zwischen 250 und 500 m (in Aus-

nahmefällen 200 m). Diese Trassierungselemente haben inzwischen auf Grund der Erfahrungen einige Abänderungen erfahren, auf die im folgenden noch eingegangen wird.

Linienführung und Einpassung in die Landschaft

Die Planung und der Bau der Autobahnen wurden seinerzeit in sehr grosszügiger, bis dahin im Strassenbau im allgemeinen nicht üblich gewesener Weise durchgeführt. Neben der technischen Lösung musste der entwerfende Ingenieur eine Synthese zwischen einer landschaftlich schönen und technisch vollkommenen Strasse finden. Steile, geometrisch wirkende Böschungsflächen und scharfe Böschungskanten wurden vermieden und diese entsprechend dem Charakter der Landschaft abgeflacht bzw. abgerundet; lediglich die Ränder der äusseren Seitengrünstreifen erhielten scharfe Kanten. Um zu grosse Eingriffe in die Landschaft zu vermeiden, wurden in schwierigem Gelände beide Fahrbahnen gestaffelt oder sogar, wie zum Beispiel beim Aufstieg auf die Schwäbische Alb, vollständig getrennt geführt. Die erstrebte Eingliederung in die Landschaft ist in der ersten Zeit nicht überall voll gelungen. Durch die unmittelbare Aneinanderreihung von Geraden und Kreishögen zusammen mit plötzlichen Aenderungen in der Gradienten und verbunden mit dem Ausfahren auch von kleinen Geländewellen, ergaben sich manchmal unharmonische, wenig befriedigende Linienführungen. Im Laufe der Jahre kam man jedoch dem erstrebten Ziel immer näher. Heute werden in schwierigen Fällen zudem perspektivische Planungsverfahren an-

gewendet. Während früher bei Krümmungshalbmessern bis herab zu 2000 m keine Uebergangsbögen zur Anwendung gelangten, werden heute grundsätzlich bei Halbmessern von 3000 m und darunter solche in Klothoidenform eingeschaltet und kürzere Zwischengeraden ganz vermieden. Da die Augen der Fahrer nachts durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge überanstrengt werden, soll auch aus diesem Grunde die Streckenführung künftig grössere Schwingungen erhalten.

Auf eine gute und ästhetisch befriedigende äussere Gestaltung der Brücken und sonstigen Bauwerke wurde grosser Wert gelegt. Die dabei befolgten Grund-

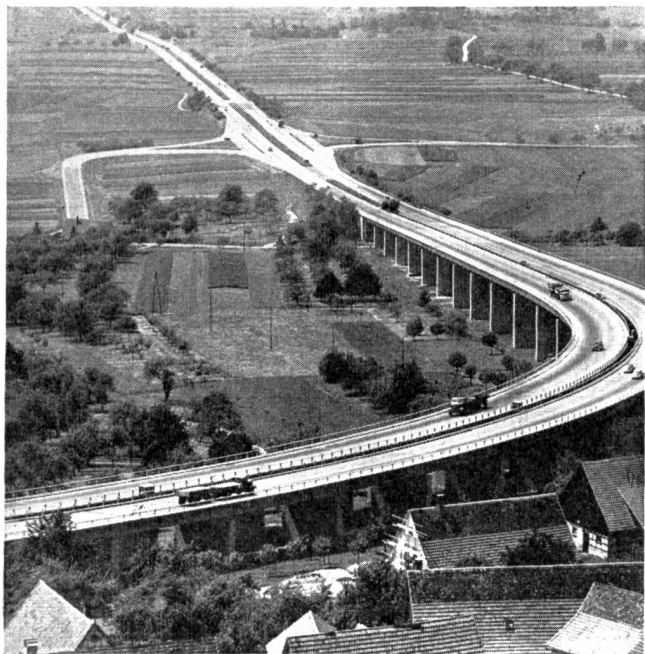


Abb. 1. Autobahn Stuttgart-Ulm. Beginn des Aufstiegs auf die Schwäbische Alb bei Aichelberg. Im Vordergrund der 950 m lange Viadukt, in der Mitte eine Anschlußstelle. Die Linienführung, die aus den Anfängen des Autobahnbauwerks stammt, wirkt noch etwas steif.

sätze haben auch heute noch ihre Gültigkeit bewahrt. Die nicht bewehrten Betonteile der Brücken werden nach wie vor, abgesehen von Bauwerken untergeordneter Bedeutung, mit Naturwerksteinen verkleidet.

Die gewählte Höchststeigung mit 8 % erwies sich bald für den Lastkraftwagenverkehr als zu gross. So ergab sich zum Beispiel, dass der Lastverkehr zwischen Bruchsal und Ulm die Autobahn weitgehend mied und auch heute noch meidet und dafür lieber die Bundesstrassen 35 und 10 über Bretten, Stuttgart und Göppingen benützt. Die Autobahn ist wohl nur um 11,5 km länger, weist aber insgesamt 636 m mehr Steigungshöhen auf, wobei die zahlreichen Talüberquerungen und langen Anstiege sich besonders unangenehm bemerkbar machen.

Aus diesen Tatsachen wurde die Folgerung gezogen, bei den neu zu bauenden Autobahnstrecken mit den Steigungen möglichst nicht über 3—4 % hinauszugehen.

Auch der Normalquerschnitt, der früher eine Kronenbreite von 24 m aufwies, wurde auf Grund der gewonnenen Erfahrungen abgeändert. Er hat jetzt eine Kronenbreite von 30 m ($2 \times 7,5$ m Fahrbahn, $4 \times 0,75$ m befestigte äussere und innere Randstreifen [Leitstreifen], $2 \times 2,5$ m befestigte äussere Standspuren, 4 m Mittelgrünstreifen, $2 \times 1,5$ m äussere Grünstreifen). Zu der Anlage der beiden Standspuren hat man sich entschlossen, da sehr häufig schwere Unfälle durch das Auffahren von Fahrzeugen auf andere wegen irgendeiner Panne liegengebliebene Fahrzeuge besonders bei Nacht und Nebel entstanden. Ausserdem ergibt sich dadurch u. a. eine spätere Verbreiterungsmöglichkeit der Fahrbahn. Bei grösseren und längeren Steigungen ist, um die Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, die Anordnung besonderer 3 m breiter Kriechspuren für die langsamen Fahrzeuge (Berg- und Talfahrt) vorgesehen.

Die Kreuzung zweier Autobahnen ist nur in Form eines sog. Kleeblatts möglich; während für die Abzweigung einer Strecke von der anderen die sog. Trompetenlösung (z. B. Eltingen bei Stuttgart) oder die elegantere aber auch bedeutend aufwendigere Form eines sog. Dreiecks (z. B. Karlsruhe) in Frage kommt. Bei nicht zu starker Verkehrsbelastung bzw. bei schwierigen Geländeverhältnissen dürfte die erstere Lösung durchaus ausreichend sein.

Nebenanlagen, Anbau, Reklame, Nebenbetriebe

Für den Verkehrsteilnehmer wichtig sind genügend und vor allem ausreichend grosse Parkplätze, die möglichst an landschaftlich reizvollen Punkten anzulegen sind. Im Anfang wurden diese Parkplätze vielfach zu klein angelegt, so dass oft der ruhende Verkehr nicht aufgenommen werden konnte. Neuerdings ist daher vorgesehen, in Abständen von etwa 5 km von Anfang an solche Parkplatzanlagen zu schaffen. Die wichtige Frage der Anlage von Toiletten an diesen Parkplätzen konnte bis jetzt nicht gelöst werden. Von grossem Vorteil ist die Anlage von Telefonnotrufsäulen in etwa 2 km Abstand jeweils auf beiden Seiten der Bahn. Dadurch ist es möglich, bei Pannen und Unfällen über die nächstgelegene Strassenmeisterei Hilfe herbeizurufen. Diese Einrichtung hat sich als eine grosse Hilfe für die Verkehrsteilnehmer erwiesen. Darüber hinaus kann sie auch für den Dienstbetrieb zur Nachrichtenübermittlung, so z. B. beim Auftreten von Glätteis, benutzt werden.

Auf die Bepflanzung der Grünstreifen, der Böschungen usw. ist besonders Sorgfalt zu verwenden, sie soll der natürlichen bodenständigen Pflanzenwelt entsprechen. Die Blendgefahr erfordert eine ausreichende Bepflanzung des Mittelgrünstreifens, die jedoch nicht

in Form von durchgehenden wandartig wirkenden Hecken erfolgen darf.

Die bisherige Anordnung von Strassenmeistereigehöften in Abständen von etwa 50 km für die Unterhaltung, den Betrieb und Winterdienst hat sich als richtig erwiesen und soll beibehalten werden. In Entfernungen von etwa 1 km sollten feste Ueberfahrten über den Mittelstreifen angelegt werden, um bei Sperren einer Fahrbahn wegen Bauarbeiten oder Unfällen eine sichere Umleitung des Verkehrs über die andere Fahrbahn zu ermöglichen.

Der Anbau an den Autobahnen ist gesetzlich festzulegen, da sonst mit einer wilden spekulativen Bebauung gerechnet werden muss. In Westdeutschland



Abb. 2. Ueberquerung des Enztales bei Pforzheim. Die beiderseitigen Steigungen mit jeweils 7 % sind zu gross. Autobahn liegt zu hart in der Landschaft.

ist er durch das Bundesfernstrassengesetz vom 6. August 1953 geregelt. Nach diesem dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äusseren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Im übrigen ist für die Erteilung von Baugenehmigungen zur Errichtung oder wesentlichen Aenderung von Bauanlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 100 m die Zustimmung der Strassenbaubehörde erforderlich. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass Anlagen der Aussenwerbung den Hochbauten bzw. den Bauanlagen gleichstehen. Reklame gehört nun einmal nicht an die Autobahnen. Einerseits leidet die Verkehrssicherheit durch die Ablenkung des Fahrers darunter, andererseits werden die vielfältigen und auch kostspieligen Bemühungen um die Erhaltung des Landschaftsbildes dadurch zu nichte gemacht.

In wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht wichtig ist die Regelung der Erstellung von Tankstellen, bewachten Parkplätzen, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen und Raststätten an den Autobahnen. Diese Betriebe fallen in Westdeutschland, soweit sie einen unmittelbaren Zugang zu den Auto-

bahnen haben, unter den Begriff der Nebenbetriebe. Der Bau dieser Nebenbetriebe steht auf Grund des Bundesfernstrassengesetzes dem Bund zu. Tankstellen und Raststätten sollen in Abständen von etwa 30 km errichtet werden. Dabei ist vorgesehen, alle 100 km einen sog. Rasthof, der aus einer Tankstelle, einem Rast- und Gästehaus sowie einer Werkstätte besteht, zu erstellen.

Für die Verwaltung dieser Nebenbetriebe und zur Erleichterung der Finanzierung ihres Baues wurde eine besondere Gesellschaft gegründet, die den Bau der Hochbauten finanziert, diese auf Grund einer Erbpacht auf bundeseigenem Gelände errichtet und an Private verpachtet. Die Erlaubnis für den Bau,



Abb. 3. Eine Linienführung, die nicht voll befriedigt. Steigung mit 7 % zu gross. Die Zwischengerade würde heute durch zwei Klothoidenäste ersetzt werden.

die Erweiterung oder die Errichtung von fremden Betrieben, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Autobahnen dienen und innerhalb von 300 m der Autobahnen liegen, darf nur im Benehmen mit der Strassenbauverwaltung erteilt werden. Für Betriebe innerhalb einer geschlossenen Ortslage gelten diese Bestimmungen jedoch nicht.

Unfälle

Die Verkehrsunfälle auf den Autobahnen sind zwar der Zahl nach bedeutend geringer als auf den übrigen Strassen, dafür aber im allgemeinen wegen der bedeutend höheren Geschwindigkeit schwerer. Die Hauptgründe für die Unfälle sind: Nichtbeachtung des Witterungswechsels während der Fahrt, zu hohe Geschwindigkeit bei Talfahrt als Anlauf für die nächste Steigung, mangelnde Vorsicht bei Zu- und Abfahrten und rücksichtsloses Ueberholen auf den einbahnigen Strecken. Auf zu langen Geraden und landschaftlich eintönigen Strecken, wie z. B. zwischen Mannheim und Karlsruhe, treten vielfach Ermüdungs-



Abb. 4. In die Landschaft gut eingepasste Autobahn bei Pforzheim. Abstieg ins Pfinztal, jedoch noch ohne Anwendung von Klothoiden.

erscheinungen der Fahrer auf, die oft die Ursache schwerer Unfälle sind.

Als ganz besonders verkehrsgefährlich haben sich einbahnige Autobahnstrecken erwiesen. Die Fahrer sind sich auf solchen oft nicht bewusst, dass sie hier im Gegensatz zu den zweibahnigen Strecken mit Gegenverkehr zu rechnen haben und lassen daher vielfach die nötige Vorsicht beim Ueberholen ausser acht.

Fahrbahnen

Der weitaus grösste Teil der deutschen Autobahnen besitzt Betonfahrbahndecken, die sich im allgemeinen gut bewährt haben. Die 22 cm starke Betonplatte liegt auf einer mit Papier abgedeckten 5 cm starken Sandschicht. Die Herstellung dieser Platten erfolgte ein- oder zweischichtig mit entsprechender Armierung. Wo notwendig wurden Frostschutzschichten aus Kiessand in einer Stärke von 20—50 cm aufgebracht. Schäden sind hauptsächlich dort aufgetreten,

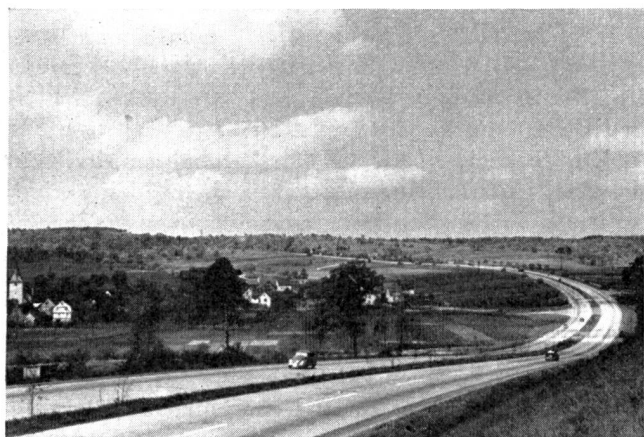


Abb. 5. Gute Linienführung bei der Ueberquerung des Pfinztals bei Pforzheim.

wo die Platten gegenseitig nicht verdübelt wurden oder durch Frost- und Setzungsschäden brachen. Kleinere Schäden sind auch durch die Einwirkung von Streusalzen entstanden, besonders dort, wo die Herstellung des Betons nicht einwandfrei war. Heute werden beim Neubau von Betonfahrbahndecken grundsätzlich entweder luftporenbildende Zusätze

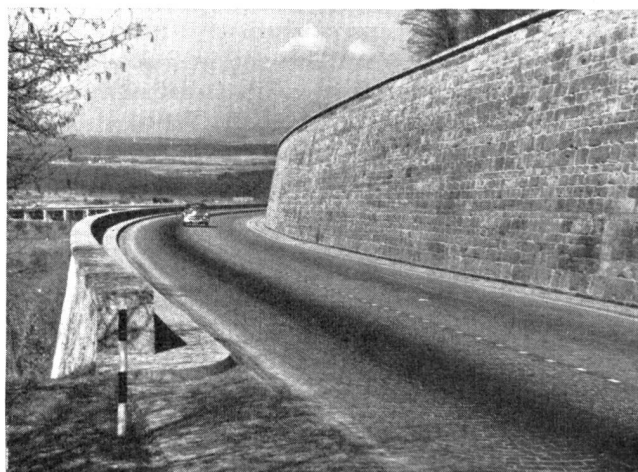


Abb. 6. Gestaffelte Führung in schwierigem Gelände. Die zweite Fahrbahn verläuft auf der oberen Stützmauer, die mit Kalktuffsteinen verkleidet ist.



Abb. 7. Autobahnrasthof Bruchsal. Im Vordergrund die durchgehenden Fahrbahnen der Autobahn mit unverdübelten und daher zum Teil abgebrochenen Betonfahrbahnplatten. Rechts die Tankstelle, in der Mitte im Wald das Gästehaus und links davon das Rasthaus.

oder sog. Sperrmittel oder auch Aggressionsschutz- bzw. Betonvergütungsmittel verwendet, um den Beton widerstandsfähiger gegen die Einwirkung der Streusalze zu machen. Versuchsstrecken haben gute Ergebnisse in dieser Beziehung gezeigt. Die Stärke von 22 cm wird beibehalten, wobei jedoch eine Vermörtelung des Unterbaues zumindest unter den

Fugenzone sich als notwendig erweist, schon um das Flattern der Plattenenden zu vermeiden. Die Plattenlänge beträgt im Normalfall 12 bis 15 m. Dabei folgen auf eine Raumbfuge zwei Scheinfugen. Versuche über die Möglichkeiten der Ausführung von sehr langen Platten haben ergeben, dass Platten bis zu etwa 100 m Länge bei entsprechender Armierung hergestellt werden können. Neben den Betondecken kommen auch bituminöse Decken auf Betonunterbau unter eingerüttelter Schotterlage zur Ausführung. Der auf den betonierten Randstreifen früher aufgebraachte Gussasphaltbelag hat sich nicht bewährt. Er wird deshalb bei der Ausführung von Instandsetzungen und bei Neubauten durch eine Zementfeinmörtelschicht ersetzt.

Ein schwieriges Problem bildet die Befestigung der bei den Neubaustrecken zur Ausführung gelangenden Standspuren. Die Kosten hierfür dürfen nicht zu hoch werden und andererseits soll eine während der ganzen Jahreszeit sicher zu befahrende Fahrbahnbefestigung vorhanden sein. Versuchsausführungen hierfür sind im Gang.

Bisher wurde die Fahrbahn selbst hell (Beton) gehalten und die seitlichen Randstreifen dunkel (Gussasphalt oder schwarz eingefärbter Beton). Seit kurzem ist man dazu übergegangen, die Fahrbahn selbst dunkel (eingefärbter Beton oder bituminöse Decke) und die Seitenstreifen hell zu machen. Die Zweckmässigkeit dieser Anordnung ist noch umstritten.

Anschluss der Städte

Die Zahl der Anschlußstellen (Zu- und Abfahrten) wird in dicht besiedelten Gebieten mit viel Industrie grösser sein müssen, als in rein landwirtschaftlichen Gegenden. Zwei gegensätzliche Forderungen stehen sich gegenüber. Der schnelle Durchgangsverkehr, für den die Autobahnen bestimmt sind, sollte möglichst wenig durch aus- und einfahrende Fahrzeuge behindert oder gar gefährdet werden. Auf der anderen Seite wird ein möglichst günstiger Anschluss der grösseren Siedlungen, besonders der Städte, ohne grosse Umwege verlangt. Als allgemeiner Grundsatz gilt: wenige aber mit gut ausgebauten Zubringerstrassen versehene Anschlußstellen. Denn was nützt es, wenn durch mangelhaft ausgebaute Zubringerstrassen der durch die Benützung der Autobahnen erzielte Zeitgewinn wieder verloren geht. Ein zweibahniger Ausbau (insgesamt vier Spuren) der Zubringerstrassen erscheint bei einer augenblicklichen Verkehrsstärke von 5000 Fahrzeugen/24 h im Jahresdurchschnitt und unter der Annahme, dass der Verkehr in 20 Jahren den zwei- bis dreifachen Wert erreichen wird, gerechtfertigt.

Bei normalen durchschnittlichen Verhältnissen dürfte ein Abstand der Anschlußstellen von 10 bis 15 km richtig sein. Bei kleineren und mittleren Städten wird im Regelfall mit einer günstig und zentral gelegenen Anschlußstelle auszukommen sein. Etwas anders liegen die Verhältnisse bei grossen Städten

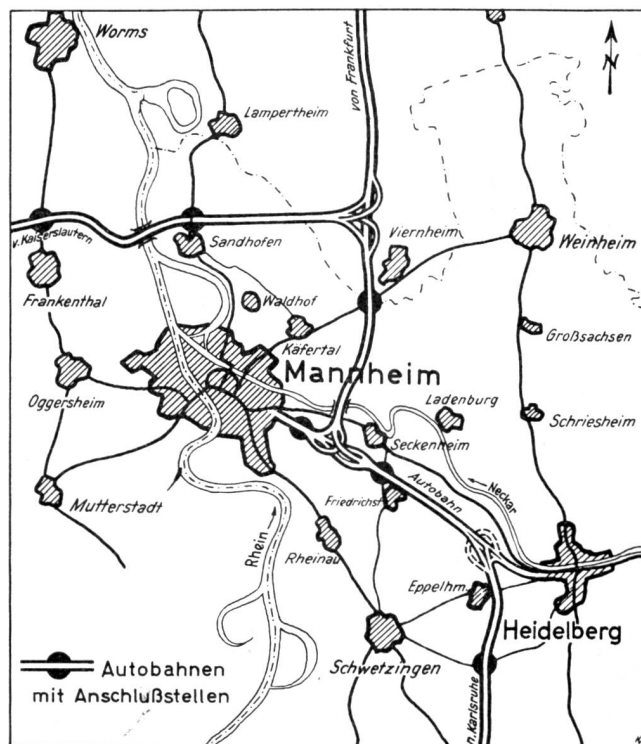


Abb. 8. Autobahnen im Raum Mannheim (250 000 Einwohner) — Heidelberg (120 000 Einwohner).

und bei Großstädten. Hier wird, um günstige Verkehrsverbindungen zu erlangen, mit der Anlage von mehreren Anschlußstellen zu rechnen sein.

Infolge der ungeheuren Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs und der Ausdehnung der Städte



Abb. 9. Karlsruhe (200 000 Einwohner) mit einer äusserst günstig gelegenen, vierseitig ausgebauten und zwei weiteren Anschlußstellen.

werden an den bereits im Betrieb befindlichen Autobahnstrecken immer wieder Wünsche nach weiteren zusätzlichen Anschlußstellen laut. So waren z. B. 1939 im Grossraum von Stuttgart (1939: 500 000 Einwohner) vier Anschlußstellen vorhanden; heute sind es sechs bei 600 000 Einwohnern. Dazu kommt noch je eine neue zusätzliche Anschlußstelle für die be-

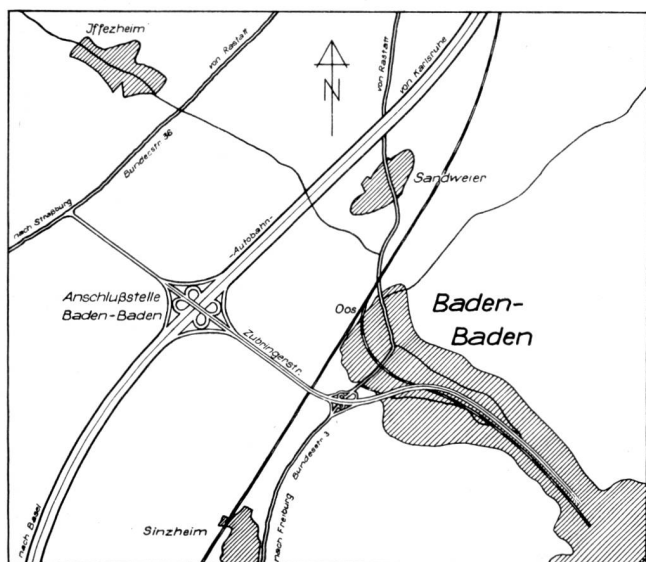


Abb. 10. Anschluss der Autobahn an die Stadt Baden-Baden durch eine zweibahnige (4 Fahrspuren mit Mittelstreifen) Zubringerstrasse, die als anbaufreie Schnellverkehrsstrasse bis zum Stadtmittelpunkt führt.

nachbarten Städte Esslingen und Ludwigsburg. Der durchschnittliche Abstand der Anschlußstellen im Raum Ludwigsburg - Stuttgart - Esslingen beträgt damit nur 5,6 km.

Abzulehnen sind die immer wieder auftretenden Forderungen kleiner Gemeinden oder auch einzelner Unternehmungen auf Schaffung zusätzlicher, womöglich nur ungenügend ausgebauter Behelfszu- und -abfahrten. In diesen Fällen ist durch den Ausbau des übrigen Strassennetzes für eine günstige Verbindung zur Autobahn zu sorgen.

Ein Beispiel, wie es nicht gemacht werden soll, zeigen die Städte Mannheim und Heidelberg, die seinerzeit Wert darauf gelegt hatten, dass die Autobahn durch besondere Zweigstrecken unmittelbar in sie hineingeführt wird. Dadurch hat sich jetzt der Nachteil ergeben, dass der Verkehr von der Auto-

bahn ohne richtigen Uebergang unmittelbar auf das städtische Strassennetz prallt. In Mannheim musste deshalb am Ende dieser Zubringerstrecke eine sogenannte Bremse in Form eines Kreises angelegt werden. In Heidelberg ist eine ähnliche Lösung vorgesehen. Der Hauptnachteil ist jedoch der, dass die Autobahn zwischen dem Mannheimer und Heidelberger Dreieck überlastet (1956: 28 000 Fahrzeuge/24 h im Jahresmittel) und bereits am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist, da sich auf diesem Abschnitt der Fernverkehr zwischen Darmstadt und Bruchsal mit dem Städtenahverkehr Mannheim - Heidelberg zusammenballt. Die Autobahn wäre hier zweifellos besser unmittelbar in nordsüdlicher Richtung zwischen Mannheim und Heidelberg mit einer oder mehreren zentralen Anschlußstellen für diese beiden Städte hindurchgeführt und eine besondere Städteverbindungsstrasse, die zugleich als Zubringerstrasse zur Autobahn gedient hätte, geschaffen worden. Da auch die Zweigstrecken nach Mannheim und Heidelberg bald überlastet sein werden, ist es notwendig geworden, jetzt schon Untersuchungen über die Möglichkeiten einer Entlastung der Autobahn durch den Bau von besonderen Verbindungsstrassen zwischen diesen Städten anzustellen.

Günstig liegen die Verhältnisse dagegen im Fall Karlsruhe, das neben zwei anderen eine mitten im Stadtgebiet gelegene zentrale vierseitig ausgebaute Anschlußstelle besitzt.

Was die Ausbildung der Anschlußstellen im einzelnen anbelangt, so ist in Westdeutschland zurzeit die Tendenz nach einer möglichst grosszügigen und damit leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausgestaltung derselben festzustellen. Dies macht sich natürlich auch hinsichtlich der Kosten bemerkbar. So muss heute im Normalfall mit 0,8—1,2 Mio DM je voll ausgebauter zweiseitiger Anschlußstelle gerechnet werden.

Im allgemeinen dürfte eine sogenannte zweiseitige Anlage der Anschlußstelle genügen. Wo jedoch die Zubringerstrasse zweibahnig mit zusammen vier Fahrspuren und Mitteltrennstreifen ausgebildet wird, ist ein vielseitiger Ausbau notwendig. Hierbei ergibt sich als billigste Lösung das sogenannte Kleeblatt. Im Fall Baden-Baden wird mit einem derartig hohen Verkehrsaufkommen auf der neu zu erstellenden Zubringerstrasse gerechnet, dass dieselbe sofort zweibahnig mit Mitteltrennstreifen und mit Kleeblattlösung für die Anschlußstelle gebaut wird.