

## Seit 1964 verbindet eine Europastraße Franken – die A 3

Unterfranken, Oberfranken und Mittelfranken verdanken einen großen Teil ihrer wirtschaftlichen Erschließung der Autobahn 3. Vor über 50 Jahren eröffnet, muss sie weiter ausgebaut werden, um ihrer Aufgabe gerecht werden zu können. Die Nutzer müssen seit längeren Jahren mit Baustellen leben.

Der Autobahnabschnitt der A 3 von der Anschlußstelle Tennenlohe bis Höchststadt-Ost wurde am 17. Juli 1962 dem Verkehr übergeben. Die Eröffnung der beiden Fahrbahnen von der Anschlußstelle Höchststadt-Ost bis zur Anschlußstelle Schlüsselfeld war schließlich am 19. Dezember 1963. Rund ein Jahr später, am 26. November 1964, konnte der Autobahnabschnitt zwischen der Anschlußstelle Schlüsselfeld und der Anschlußstelle Würzburg-Ost sowie der Zubringer Höchststadt-Bamberg mit 20,5 km Länge – die B 505 – seiner Bestimmung übergeben werden. Der Autobahnanschluß zwischen Frankfurt und Nürnberg entstand innerhalb von neun Jahren, bei angesetzten 8 1/2 Monaten Bauzeit pro Jahr.<sup>1</sup> Die A 73, der Frankenschnellweg, kam erst später dazu.

### Autobahnen in Deutschland

Bereits 1932 hatte Konrad Adenauer als Oberbürgermeister von Köln die erste deutsche Autobahn Köln-Bonn eröffnet.<sup>2</sup> Während des „Dritten Reiches“ waren dann weitere Strecken gebaut worden. Von der

heutigen Bundesautobahn 3, Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Passau, wurde ein Teilstück vom Autobahnkreuz Nürnberg bis zur Anschlußstelle Tennenlohe bereits am 1. Oktober 1941 für den Verkehr freigegeben.<sup>3</sup> Diese Strecke mit einer Länge von 18,4 km war nur einbahnig angelegt. Nach dem zweibahnigen Ausbau erfolgte die Freigabe der Strecke für den Verkehr am 10. Dezember 1959.<sup>4</sup>

Aber erst in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Kriegsende im Jahr 1945 konnte das Autobahnnetz in der damaligen Bundesrepublik Deutschland flächendeckend geschlossen werden. Der Weiterbau und damit der Lückenschluß zwischen Frankfurt und Nürnberg war schon geplant. Er sollte die B 8 entlasten und damit zur Verkehrslenkung sowie zur verkehrsmäßigen Erschließung Frankens beitragen. Dazu waren auch die Zubringer aus Bamberg, Bayreuth und Schweinfurt von erheblicher Bedeutung. Besser erschlossen werden sollten dadurch auch die Erholungsgebiete in Steigerwald, Spessart und Frankenwald.

Mit einem Teilstück von Frankfurt bis Offenbach wurde im Mai 1955 von Norden der Bau vorangetrieben.<sup>5</sup> In Bayern fiel am 18. Juli 1957 die Entscheidung für die Trasse Dettelbach–Schlüsselfeld–Höchststadt/Aisch–Tennenlohe (Nordlinie).

Die Strecke von Frankfurt bis zum Nürnberger Kreuz betrug daher 232 km.<sup>6</sup>

Die neue Trasse sollte zwischen den Dörfern Steudach und Haundorf hindurchführen. Das Landratsamt Höchststadt sandte am 30. Dezember 1958 eine Planmappe für das Planfeststellungsverfahren

der Autobahn Würzburg–Nürnberg, Abschnitt Kosbach–Haundorf zwischen Kilometer 203+250 und 206+300, an die Gemeindeverwaltung Haundorf. Die Gemeinde wurde aufgefordert, die Planmappe öffentlich auszulegen und dies an der Gemeindetafel bekannt zu geben. Bis zum 10. Februar 1959 sollte die Mappe wieder an das Landratsamt Höchstädt zurückgehen, damit sie an die Regierung von Oberfranken versendet werden konnte.<sup>7</sup>

Wegen zweier Einwände vom 4. und 7. Februar 1959 wurde zu einer Erörterung am 20. Mai in die Gastwirtschaft Polster in Kosbach eingeladen. Der Bau der Autobahn konnte aber trotz der Einwände nicht verhindert werden.<sup>8</sup>

Baron Karl Theodor Freiherr von und zu Guttenberg, der damals als Direktkandidat des oberfränkischen Wahlkreises 222 (Forchheim–Ebermannstadt–Höchstädt/

Aisch) Mitglied des Deutschen Bundestages war, sandte im Februar ein Schreiben an die Regierung von Oberfranken in Bayreuth. Baron zu Guttenberg gab zu bedenken, dass die landwirtschaftliche Struktur von Haundorf bereits in den 1930er Jahren durch die Abgabe von Ackerland für den Flugplatz (die spätere „Herzo-Base“) stark geschädigt worden war. Durch die nun geplante Trassierung der Autobahn hätte Haundorf nochmals Einbußen zu erleiden. In Steudach würden dagegen 20 Tagwerk Ackerland sowie 40 bis 50 Tagwerk Gemeindeland brach liegen. Ein Teil davon käme nach einer Trassierung der Autobahn auf Haundorfer Flur zu liegen und sollte den Haundorfer Bauern als Entschädigung vorgeschlagen werden. Wie Baron zu Guttenberg außerdem ausführte, könnte damit auch die geplante Autobahnunterführung zwischen der Ortschaft



Abb. 1: Der Erdbau an der Trasse in Richtung Medbach (?).

Steudach und den Steudacher Grundstücken unnötig werden. Sein Vorschlag, auf den Bau der Autobahnunterführung zu verzichten, fand glücklicherweise kein Gehör, denn sie stellt für viele Pendler eine wichtige Verbindung von und nach Erlangen dar.<sup>9</sup>

Um den Bau der Autobahn vor Ort zu koordinieren, wurde die Außenstelle Höchststadt/Aisch eingerichtet. Die Bauleitung für die Planungsstelle nahm dort am 15. Juli 1959 in einem eigenen Gebäude in der Kerschensteiner Straße ihren Betrieb auf.<sup>10</sup>

Die Strecke zwischen Stockstadt und Erlangen–Frauenaurach war in 15 Lose, d.h. Abschnitte, eingeteilt, die dann von unterschiedlichen Firmen ausgeführt wurden. Für den Autobahnbau wurden zuerst die Brückenbauwerke erstellt. Dann folgte der Erdbau, die Trasse wurde geplant sowie die Entwässerung in der Mitte der Fahrbahn und am Rand verlegt.

### **Erdbau als Grundlage**

Den Erdbau hatten z.B. die Firmen Glass aus Heilbronn oder Plötner aus Bremen zu bewerkstelligen. Am Abschnitt von Frauenaurach bis Höchststadt-Ost (Gremsdorf) war für die Erdarbeiten die Firma Friedrich Glass aus Heilbronn und Karlsruhe tätig, wo Herbert Warter aus Hesselberg mit der Arbeit begann.<sup>11</sup> Diese größeren Abschnitte waren wiederum auf verschiedene Arbeitstrupps aufgeteilt. Ein Bauabschnitt reichte vom Autobahnparkplatz bei Kosbach bis kurz hinter Klebheim, der nächste ging dann bis Gremsdorf auf Höhe der B 470, wie sich Warter erinnert. Für den Abschnitt vom Zubringer nach Bamberg (B 505) bis kurz vor Schlüsselfeld hatte die Firma Carl Plötner aus Bremen die drei Baulose 43 bis 45 zugeteilt

erhalten. Sie führte dort die Rodungs-, Erdbau-, Entwässerungs-, und Begrünungsarbeiten aus.<sup>12</sup>

### **Deckenbaubahnhöfe in Frauenaurach, Gremsdorf und Schlüsselfeld**

Für die weiteren Arbeiten wurden Deckenbaubahnhöfe in Frauenaurach (jetzt der Standort von Caterpillar) in Gremsdorf an der Autobahnausfahrt (jetzt Gewerbegebiet) und in Schlüsselfeld (vis à vis der Firma Veit Dennert, ehemals Schwarz & Meißner) eingerichtet. Am Deckenbaubahnhof gab es einen Privatgleisanschluss, unterschiedliche Umschlagsanlagen und Vorratslager, einen Mischplatz, Labore zur Bestimmung des Materials, Förderbänder, sonstigen Baustellenbedarf und die Unterkünfte für die Arbeiter.<sup>13</sup> In Gremsdorf wurde die erste eigene Mischanlage der am Bau beteiligten Firmen für diesen Abschnitt des Autobahnbaus in Betrieb genommen, wie sich Erwin Jeßberger erinnern konnte.<sup>14</sup>

Ab dem 2. Juni 1961 erreichten täglich vier Kies- und Sandvollzüge der Deutschen Bundesbahn von Staffelstein aus mit elektrischen Lokomotiven den Forchheimer Bahnhof. Die 4.000 Tonnen schweren Ganzzüge wurden in drei Teile aufgesplittet und die Wagen mit Dampf- oder Diesellokomotiven nach Gremsdorf weiterbefördert. Insgesamt erreichten 1.333.000 Tonnen Material auf diese Weise Gremsdorf. Nach Schlüsselfeld wurden die Züge über Strullendorf, nach Wiesentheid über Haßfurt und Schweinfurt geleitet.<sup>15</sup>

Der Lieferungsbereich der Kiesentnahmestelle Staffelstein reichte von Kilometer 147,0 bis Kilometer 215,0 der Autobahn. Von den Deckenbaubahnhöfen wurde das Material von kleineren Schmalspurbahndampfzügen zu den Baustellen befördert.



*Abb. 2: Beim Erdbau wird die Trasse durch Bagger planiert.*

Diesen Part hatte vor allem die Firma Schöttle & Schuster AG aus Köln übernommen, die Erfahrungen im Kohletagebau hatte.

Der Streckenabschnitt der Autobahn von Tennenlohe bis Geiselwind mit 66 Kilometern Länge wurde von der Arbeitsgemeinschaft Autobahndeckenlose erstellt, an der folgende Firmen beteiligt waren: Polensky & Zöllner (Niederlassung Nürnberg), Gebr. v.d. Wettern GmbH (Köln), F. Kirchhoff (Stuttgart), Schöttle & Schuster AG (Köln), Thorman & Stiefel AG „Thosti“ (Nürnberg). Bei dieser Arbeitsgemeinschaft (ARGE) war die Firma Polensky & Zöllner federführend.

Der Streckenabschnitt war in drei Abschnitte (Lose) F 15, F 14 und F 13 eingeteilt: Tennenlohe bis Höchststadt Ost

(F 15), Höchststadt Ost bis Schlüsselfeld (F 14), Schlüsselfeld bis Geiselwind (F 13). Der Abschnitt Schlüsselfeld hatte das Los F 13, der Abschnitt Gremsdorf und Frauenaarach hatte das Los F 14 und F 15. Die Bezeichnung „F“ steht für Fahrbahn. Der Bauleiter war Diplom-Ingenieur Fritz Töpfer.<sup>16</sup>

Die an der ARGE beteiligten Firmen legten zunächst die Autobahn von Gremsdorf bis Höchststadt an und erhielten dann auch den Auftrag für den Abschnitt bis Geiselwind. Außerdem wurde durch die ARGE die Rastanlage Steigerwald erbaut.

Auf die vorbereitete Trasse wurde eine rund 60 cm dicke Schicht Frostschutz aus Kies aufgebracht. Auf dieser Grundlage konnten die Randstreifen mit 75 cm Breite angelegt werden, darauf lief dann der



„Fertiger“, mit dem die Teerschichten für die 7,50 Meter breite Fahrbahn aufgebracht wurden. Wie viele andere Speditionen auch, brachte die Firma von Nikolaus Darscht, dessen Spedition ihren Sitz in der Niederndorfer Hauptstraße 4 in Herzogenaurach hatte, mit seinen Lastwagen den heißen Bitumen aus Nürnberg zu den Baustellen im ersten Abschnitt.

Auf großen Teilen der Autobahnbaustelle waren Schmalspureisenbahnen im Einsatz. Sie beförderten die Materialien von den Deckenbaubahnhöfen zu den Stellen, wo sie eingebaut wurden. In Schlüsselfeld war die letzte Baustelle mit dem Einsatz von Lokomotiven.



Abb. 3: Die Materialanlieferung erfolgte mit Hilfe einer von einer Dampflokomotive gezogenen Schmalspureisenbahn.

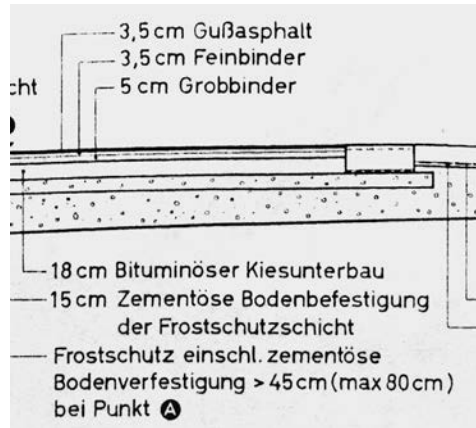


Abb. 4: Der Fahrbahnaufbau, Ausschnitt. (aus: Autobahnbauamt Nürnberg [Hrsg.]: Bundesautobahn Frankfurt–Nürnberg. Nürnberg 1964, S. 49).

Der Schichtaufbau der Fahrbahn sah folgendermaßen aus:

- Gußasphalt (3,5 cm), mit Split bestreut und eingewalzt,
- Feinbinder (3,5 cm), aus Bitumen,
- Grobbinder (5 cm), aus Bitumen,
- Bituminöser Kiesunterbau (ca. 18 cm),
- Zementöse Bodenbefestigung der Frostschutzschicht (15 cm),
- Frostschutz, einschließlich der zementösen Bodenverfestigung (> 45 cm, max. 80 cm),
- Erdbau.

Erst nach der Fertigstellung wurde eine Standspur aus Beton mit 2,50 Metern Breite an die eigentliche Fahrbahn angefügt. Das Granitpflaster für die Autobahnaus- und -einfahrten stammte aus dem Bayerischen Wald. Das Pflaster wurde von der Firma Keil aus Montabaur verlegt.

Für die einzelnen Bauabschnitte waren auch Arbeitskräfte aus der Region gesucht. Aus dem Steigerwald kamen jeden Tag Arbeiter mit dem Bus zur Baustelle. Rund



Abb. 5: Der Bau der Brücke über die Seebach.

50 Einheimische aus dem Seebachgrund kamen zum Einsatz, Arbeiter aus anderen Teilen der Republik blieben hier hängen und heirateten. Auch italienische Gastarbeiter, die in Baracken am Rande der Baustelle wohnten, waren bei der Autobahnbaustelle beschäftigt.

### Freizeitbeschäftigung

Neben der schweren Arbeit war den Arbeitern auch Erholung und Zerstreuung geboten. So gab es unter den Arbeitern ein Sportfest der ARGE, etwa in Schlüsselfeld. Beim Fußballturnier hießen die Mannschaften „Beton 04“, „BSC Stahl und Eisen“, „Benfica Steigerwald“ oder „FC Schalung“. In den Pausen spielte die Blaskapelle aus Reichmannsdorf.

Gut besucht waren auch die Faschingsbälle. Zum 21. Februar 1963 hieß der

Aufruf: *„Die Arge'n von Gremsdorf laden ein zum Faschingsball“*. Kostüme waren erwünscht. Die Veranstaltung fand in den Räumen der Schlossschenke von Schloss Pommersfelden statt. Öffnung war um 19 Uhr, Beginn 20 Uhr, Ende 4 Uhr. Die Arbeiter wurden mit Bussen in Adelsdorf bei Gulden um 19.20 Uhr, in Gremsdorf bei Scheubel um 19.30 Uhr und in Höchststadt am Schillerplatz um 19.40 Uhr abgeholt. Auch die Rückfahrt war organisiert.

Der Faschingsball der *„auto bahnbauer'n“* aus Schlüsselfeld am 7. Februar 1964 fand ebenfalls in der Schlossschenke von Schloss Pommersfelden statt. Außer dem Ort waren auch hier die Veranstaltungszeiten gleich: Öffnung war um 19 Uhr, Beginn 20 Uhr, Ende 4 Uhr. Busse holten die Arbeiter in Höchststadt um 19.40 Uhr ab, in Schlüsselfeld bereits um 19.30 Uhr und brachten sie auch wieder zurück.

### Eröffnungen 1962, 1963 und 1964

Die Bauarbeiten machten gute Fortschritte. Der Abschnitt von der Anschlussstelle Höchststadt Ost bis zur Anschlussstelle Tennenlohe der Bundesautobahn 3 Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Passau konnte mit 24,8 Kilometern am 17. Juli 1962 freigegeben und in Betrieb genommen werden.<sup>17</sup> Der damalige Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm durchtrennte am 17. Juli 1962 um 9.15 Uhr das weiße Band des 24,8 Kilometer langen Autobahnstückes Tennenlohe–Höchststadt a.d. Aisch/Ost als erstes, neu erstelltes Stück der Autobahn Nürnberg–Würzburg im Beisein des damaligen bayerischen Innenministers Alfons Goppel und gab es dadurch für den Verkehr frei. Die Freigabe erfolgte an der Anschlussstelle Tennenlohe (Kreuzung der B 4 mit der Autobahn Frankfurt–Nürnberg). Danach folgte eine erste Autofahrt über die neue Strecke bis zur Anschlussstelle Höchststadt–Ost und die Rückfahrt auf der Gegenfahrbahn bis zur Anschlussstelle Tennenlohe.

Die 31 Bauwerke des Streckenabschnitts kosteten 20,5 Mio DM. Die Brücke aus Spannbeton über das Aurachtal mit 301 m Länge, acht Feldern und einer maximalen Stützweite von 36 Metern zieht sich in 15 Metern Höhe über die Aurach.<sup>18</sup> Insgesamt mussten 100,5 Millionen DM aufgewendet werden. Die Strecke war der erste, neue Autobahnabschnitt, der nach dem Krieg in Mittelfranken fertiggestellt werden konnte.

Dazu mußten 300 Hektar Boden erworben werden, davon waren lediglich 30 Hektar Staatswald. Diese Flächen konnten zum Teil im Rahmen der Flurbereinigung eingebracht werden. Bis zur Fertigstellung wurden 260.000 Kubikmeter Mutterboden abgeschoben und 614.000 Kubikme-

ter Fahrbahndecken verbaut. In Summe handelte es sich um eineinhalb Millionen Tonnen Baumaterial.<sup>19</sup>

Die beiden Fahrbahnen im Abschnitt von der Anschlussstelle Höchststadt–Ost bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld wurden am 19. Dezember 1963 dem Verkehr übergeben. Gesichert sind die Zahlen für den Abschnitt Tennenlohe–Geiselwind der Bundesautobahn Frankfurt–Nürnberg, die in Gemeinschaftsarbeit ausgeführt wurde. Im Abschnitt Tennenlohe–Geiselwind, wurden die Deckenlose F 13, F 14 und F 15 von 1961 bis 1964 erbaut. Die Gesamtlänge betrug 66 Kilometer, verbaut wurden 3.000.000 Tonnen Frostschutzkies sowie 1.200.000 Quadratmeter zementöse Vermörtelungen. Für 280.000 Quadratmeter Standspur wurden 56.000 Kubikmeter Beton verbaut. Der Beton für die 90.000 Quadratmeter Randstreifen wurde mit 27.000 Kubikmeter angegeben. Für 880.000 Quadratmeter Schwarzdecke wurden 650.000 Tonnen Teer verbaut. Der Baustellenumschlag dafür war in Frauenaarach, in Gremsdorf und in Schlüsselfeld.<sup>20</sup>

Der Abschluss der Arbeiten im Jahr 1964 wurde groß gefeiert. Der letzte Baustellenzug wurde von den Arbeitern festlich geschmückt. Die Reichmannsdorfer Blaskapelle spielte, zwischen den Arbeitern wurde sogar ein Fußballturnier ausgetragen, woran sich Erwin Hamper noch lebhaft erinnert.<sup>21</sup> Die Raststelle Steigerwald haben er und seine Arbeitsgruppe quasi ‚nebenbei‘ vollendet, d.h., Rabatten und Einfassungen gesetzt, so dass danach die Fahrbahn und die Parkflächen geteert bzw. gepflastert werden konnten.

Als letztes Teilstück wurde am 26. November 1964 das Teilstück von der Anschlussstelle Schlüsselfeld bis zur Anschlussstelle Würzburg–Ost sowie der Zubringer

Höchststadt–Bamberg für den Verkehr freigegeben.<sup>22</sup> Die Autobahnmeisterei in Erlangen nahm am 1. Juni 1962 ihren Betrieb auf, die in Geiselwind am 1. November 1964.<sup>23</sup>

Beim Autobahnbau Frankfurt–Nürnberg waren aber auch 21 Tote zu beklagen. Sie kamen aus ganz Deutschland. Hier seien Wilhelm Krause aus Reichmannsdorf, Dieter Heinzl aus Bremen–St. Magnus, Walter Leiser aus Trier, Werner Orlowsky aus Essen erwähnt. Es gab aber auch Bauunfallopfer aus Griechenland, wie z.B. Corexemos Charlampos.<sup>24</sup>

### Weiterer Ausbau

Die stark befahrene Autobahn machte rund zehn Jahre nach der Eröffnung die Errichtung einer weiteren Rastanlage bei Haundorf notwendig. Im August 1971 stimmte schließlich die Gemeinde Haundorf dem Autobahnbauamt Nürnberg zu, dass dieses gemeindeeigene Grundstücke der Gemarkung Haundorf für den Bau der Tankanlage Aurach beanspruchen durfte.<sup>25</sup>

Das Verkehrsaufkommen hat die ursprünglichen Planungen weit übertroffen. Inzwischen hat der sechsspurige Ausbau der stark befahrenen Route fast überall begonnen. Bereits im Jahr 2014 wurde eine

Fahrtrichtung der Brücke über den Kanal bei Frauenaurach erneuert, im Jahr 2015 wurde die Brücke in Fahrtrichtung Norden in Angriff genommen. Die Stahlbrücke wurde vor Ort zusammengeschweißt und dann am 20. August 2015 unter anderem mit Hilfe eines Lastschiffes in seine Position gebracht.<sup>26</sup> Der Ausbau auf sechs Fahrspuren wird die Planer und die beteiligten Kommunen sicher noch längere Zeit beschäftigen.

Dr. Manfred Welker aus Herzogenaurach ist promovierter Kunsthistoriker und hat eine Ausbildung zum Schlossermeister absolviert. Seit 2002 Kreisheimatpfleger des Landkreises Erlangen–Höchststadt, engagiert sich Welker seit Jahren auf vielfältige Weise in seiner Heimatstadt Herzogenaurach und im Gebiet des Altlandkreises Höchststadt a.d. Aisch. Sein Interesse liegt in der Dokumentation von Brauchtum und Tradition aber auch neuerer Zeitgeschichte. So hat er das Brauwesen in Herzogenaurach und Höchststadt/Aisch aufgearbeitet. Seine Anschrift lautet: Am Hirtengraben 7, 91074 Herzogenaurach, E-Mail: Manfred-Welker@web.de.

### Anmerkungen:

- 1 Autobahnbauamt Nürnberg (Hrsg.): Bundesautobahn Frankfurt–Nürnberg. Nürnberg 1964, S. 70.
- 2 Soënius, Ulrich S.: 80 Jahre „Autobahn“ von Köln nach Bonn, in: Kölnische Rundschau, 2. August 2012.
- 3 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 28.
- 4 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 36. Frdl. Mitteilung Autobahndirektion Nürnberg vom 18. August 2005.
- 5 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 30.
- 6 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 28.
- 7 Stadtarchiv [künftig: StadtA] Herzogenaurach, Haundorf I. 46. Schreiben II/7 Nr. 631-3891 vom 30.12.1958.
- 8 StadtA Herzogenaurach, Haundorf I. 46. Schreiben IV/5-5005 b 6 vom 11.05.1959.
- 9 StadtA Herzogenaurach, Haundorf I. 46. Brief vom 24.02.1959.



- 10 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 83.
- 11 Herbert Warter (Jahrgang 1941) stammte aus Hesselberg und besuchte die Landwirtschaftsschule in Forchheim. Nach dem Schuljahresende bewarb er sich bei der Autobahnbaustelle und begann dort am 14.03.1960. Warter begann zunächst als Hilfsarbeiter und avancierte dann zum Mitarbeiter eines Vermessungstrupps.
- 12 Frdl. Mitteilung Ulrich Plötner vom 27.04.2015.
- 13 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 60.
- 14 Erwin Jeßberger (Jahrgang 1937) stammte aus Trennfeld und hatte als Maurer gelernt. Beim Autobahnbau war er vor allem als Fahrer eingesetzt. Er kam mit der Firma Polensky & Zöllner aus Trennfeld zur Autobahnbaustelle im damaligen Landkreis Höchstädt.
- 15 Nordbayerische Nachrichten vom 15.11.2014. Informationen von Günter Klebes.
- 16 Fritz Töpfer wurde in Berlin am 26. Januar 1910 geboren. Während seiner Tätigkeit bei der Firma Polensky & Zöllner beim Autobahnbau errichtete er sich in Höchstädt a.d. Aisch ein Wohnhaus und hatte dort bis zu seinem Tod seinen Wohnsitz. Fritz Töpfer verstarb am 12.01.2007.
- 17 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 83.
- 18 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 56.
- 19 Main Post vom 18.07.1962; Fränkischer Tag vom 19.07.1962.
- 20 Polensky & Zöllner, Gegründet 1880, Frankfurt/Main. Ausgabe 1969, S. 222/223.
- 21 Erwin Hamper (Jahrgang 1933) hatte als Schreiner und Zimmermann bei der Firma Kirchner in Erlangen gelernt. 1955 begann er bei der Firma Polensky & Zöllner in der Hauptverwaltung in Frankfurt am Main und wurde beim Autobahnbau eingesetzt. Zunächst war er in Erlangen, dann bei Thurnau beschäftigt, schließlich in Tennenlohe. Insgesamt war Hamper 15 Jahre beim Autobahnbau tätig.
- 22 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 83.
- 23 Ebd.
- 24 Autobahnbauamt: Bundesautobahn (wie Anm. 1), S. 14.
- 25 StadtA Herzogenaurach, Haundorf I. 46. Schreiben vom 18.08.1971.
- 26 Nordbayerische Nachrichten vom 19. August 2015, S. 31.

## Lektorat • Korrektorat • Herstellung

Ob Wissenschaft oder Belletristik, ich bearbeite Ihre Texte ganz individuell nach Ihren Wünschen. Aus langjähriger Berufserfahrung weiß ich, dass es Zeit und Geld spart, wenn inhaltliche Arbeit und die Erstellung des Layouts in einer Hand liegen – der Synergieeffekt ist immens. Ich biete daher nicht nur Lektorat und Korrektorat Ihrer Manuskripte, sondern auch die Herstellung Ihrer Druckerzeugnisse bis hin zur Abgabe einer druckoptimierten PDF-Datei an eine Druckerei Ihrer Wahl.

Referenzen: Akademie Verlag – Bergstadtverlag – Böhlau Verlag – Bundesinstitut für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa – Elmar Hahn Verlag – Harrassowitz Verlag – Herold. Verein für Heraldik, Genealogie und verwandte Wissenschaften – Landesgeschichtliche Vereinigung für die Mark Brandenburg – Stiftung Kulturwerk Schlesien – Verein für Geschichte Schlesiens.

Ich berate Sie gerne, kostenfrei und unverbindlich!

**Lektorat, Satz- und Datentechnik Oliver Rösch M. A.,  
Gertrud-v.-Le-Fort-Str. 32, 97074 Würzburg, Tel.: 0931-8041010,  
E-Mail: roesch.oliver@yahoo.de, Homepage: www.oliverroesch.de**

