

endet: „Wir bedauern daher Ihrer Anregung aus den vorgenannten Gründen nicht stattgeben zu können.“¹⁶⁰

Damit die Bevölkerung diese Rampen nicht benutzen konnte, war eine Absperrung aus Holz vorgesehen.

Abgelehnt wurde die vom Oberpflegamt der Stiftung Juliuspital beantragte Zufahrtrampe für eine Holzladestelle bei Bau-km 20,43, da dieser Ort für eine Zufahrtrampe ungeeignet sei und diese zudem 0,3 Mio. RM kosten würde.¹⁶¹ Derartige Rampen waren i.d.R. nur bei Kreuzungen überregionaler Straßen mit der Autobahn, für militärische Zwecke bzw. für Unterhaltungsmaßnahmen des Unternehmens Reichsautobahnen vorgesehen.

In einer ungleich besseren Ausgangsposition befand sich Konrad Freiherr von Thüngen, als er für den Sinkwinkel bei Bau-km 5 im Kreuzungsbereich der Autobahn mit der Ortsverbindungsstraße Roßbach-Weißenbach für seinen Forstbetrieb eine Auffahrtrampe forderte. Lange Zeit war an dieser Stelle geplant, die Anschlussstelle Weißenbach/Roßbach zu errichten.¹⁶² Als Todt endlich entschieden hatte, dass die Anschlussstelle Sinngrund im Sinnatal errichtet werden sollte, forderte die Wehrmacht an der ursprünglich geplanten Anschlussstelle Weißenbach/Roßbach die Errichtung einer militärischen Rampenanlage.

Freiherr von Thüngen wusste nur, dass die geplante Rampe im Sinkwinkel nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben sein würde. Aus diesem Grunde wären Vereinbarungen wegen der Benutzung dieser Rampe für die Holzabfuhr nötig gewesen.¹⁶³ Daher wandte er sich noch einmal schriftlich an die OBR

¹⁶⁰ Reichsautobahnen, OBR Frankfurt Az.: K 5 K 226 Jw 5/k vom 25.08.1939, Freiherrlich von Thüngen'sches Centamt - Forstamt Weißenbach - Akte Reichsautobahn Band 1

¹⁶¹ Oberpflegamt der Stiftung Juliuspital Az.: 2799 A., Schreiben vom 09.09.1940, Archiv der Stiftung Juliuspital, Würzburg

¹⁶² Vgl. Abschnitt 25.1: Bad Brückenau

¹⁶³ Reichsautobahnen, OBR Frankfurt Az.: K 5 K 226 Js 5/K vom 04.07.1938, Freiherrlich von Thüngen'sches Centamt - Forstamt Weißenbach - Akte Reichsautobahn Band 1

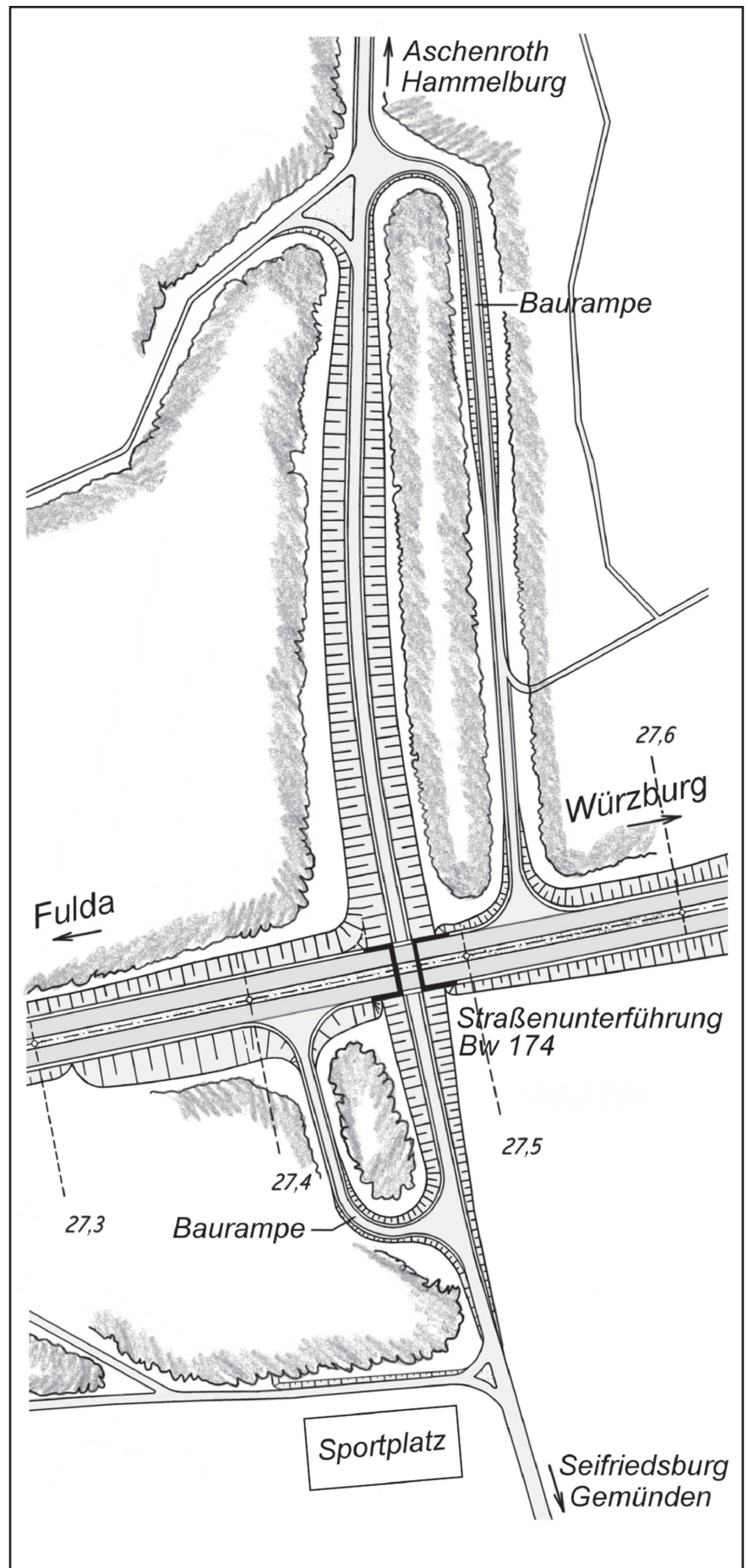


Abbildung 58: **Beidseitige Rampenanlage bei Bau-km 27,5**

(Gemarkung Seifriedsburg, Stadt Gemünden am Main)

Quelle: Archiv Dieter Stockmann, Veitshöchheim Grafik: Peter Gombar, Grafing

21.1.9.1 Bw 144 Die Saalebrücke von Schonderfeld

Die Saalebrücke bei Schonderfeld (Bau-km 23,198 bis 23,458) sollte 260 m lang und an ihrer höchsten Stelle 16,80 m hoch sein. Geplant war eine Stahlverbundkonstruktion auf vier mit Buntsandsteinen verkleideten Betonpfeilern. Hier wurde, wie bei vielen anderen Autobahnbrücken auch, auf hochaufragende Bogen und Stabwerke verzichtet, weil jene weitgehend das Erscheinungsbild von Eisenbahnbrücken prägten und dem Werk echter „nationalsozialistischer Ingenieurskunst“ nicht entsprachen.

Jeder Pfeiler sollte eine Stärke von 3,50 m aufweisen und ca. 16 m hoch sein. Die Pfeiler wurden, von Pfeilermitte zu Pfeilermitte gemessen, 52 m voneinander entfernt errichtet.

Die Längsträger sollten als Vollwandbalken aus Stahl errichtet werden. Die Konstruktion war leicht zu berechnen, durch weitgehende industrielle



Abbildung 134: **Brückenbaustelle Bw 144 mit Gräfendorfer Hang**

(Bau-km 23,198 bis 23,458 Saalebrücke Schonderfeld; Gemarkung Schonderfeld, Gemeinde Gräfendorf; links oben im Bild: freigeräumte Trasse des Gräfendorfer Hangs; unterhalb: Brückenbaustelle Bw 144; oberhalb von Schonderfeld: Erdlos V mit Dammschüttung; Aufnahme ca. 1950)

Quelle: Klaus Hoffmann, Schonderfeld

Vorproduktion konnten Zeit und Kosten eingespart werden.

Sechs Längsträger (im Abstand von 4,20 m) und 20 Querträger waren vorgesehen, um die gestaffelt geführte Fahrbahn zu tragen.

Die Staffelung sollte dadurch erreicht werden, dass die Längsträger A und B eine Höhe von 3 m, die Längsträger C 2,80 m, D 3,10 m, E 3,00 m und F 2,80 m aufweisen sollten. Durch diese unterschiedliche Höhe hatten die beiden jeweils 7,50 m breiten Fahrbahnen ein Quergefälle von 6 %. Der Mittelstreifen sollte 4 m breit werden, wodurch der Querschnitt der Brücke selbst 24,60 m betragen hätte.

Es war vorgesehen, auf den Trägern eine 28 cm starke Eisenbetonplatte aufzutragen. Auf diese wäre eine 2,5 cm dicke Isolierung mit einer 5 cm starken Hartgussasphaltschicht aufgebracht worden.

Die zur Verkleidung der Pfeiler verwendeten Buntsandsteine sollten wechselnde Schichthöhen zwischen 25 und 40 cm bei Steinlängen zwischen 70 cm und 1,10 m aufweisen. Die Auflagersteine hingegen sollten 60 cm hoch sein.

Die Lage zweier Pfeiler direkt an der Saale zwang dazu, diese geringfügig zu verlegen.

Die Erd-, Beton- und Maurerarbeiten sollten von der Fa. Dipl.-Ing. R. Kögel, Frankfurt, durchgeführt werden. Die Aufträge für die Werksteinverkleidung erhielten die ARGE Neckarsandstein, Eberbach, bzw. die Fa. Endres und Co., Bad Soden-Salmünster. Die Stahlkonstruktion sollte von der ARGE der Firma

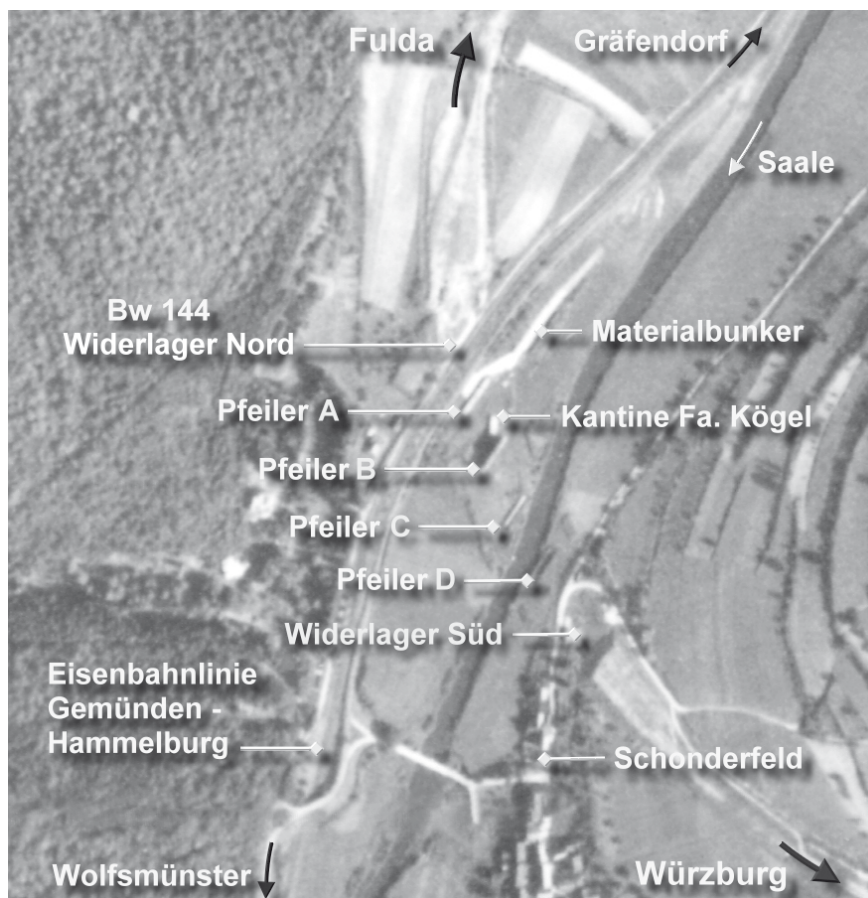


Abbildung 135: **Bw 144**

(Luftaufnahme vom 27.08.1945; Gemarkungen Schonderfeld und Gräfendorf, Gemeinde Gräfendorf)

Quelle: Archiv Dieter Stockmann, Veitshöchheim Grafik: Peter Gombar, Grafing