

Wernbrücke Binsfeld

von Günther Liepert

Inhalt:

1)	Planung der Brücke	1
2)	Bauvorarbeiten	4
3)	Ärger mit der Vergabe	10
4)	Brückenbau	14
5)	Bautagebuch	18
6)	Straßenbau	21
7)	Unterstützung für den Bau	30
8)	Entschädigungen	33
9)	Brückenbau 2020	40
10)	Anhang:	42
	a) Grundstückskaufpreise	
	b) Beim Straßenbau beschäftigte Arbeiter	



Ansichtskarte aus Binsfeld aus den dreißiger Jahren

1) Planung der Brücke

Es ist nicht bekannt, wann die erste Brücke über die Wern bei Binsfeld gebaut wurde. Die früher wichtigere Brücke dürfte die in der heutigen Brückenstraße über den südlichen Arm der Wern, der ‚Kleinen Wern‘ oder ‚Mühlbach‘, gewesen sein, weil von hier aus die Dorfbewohner am schnellsten zu ihren Äckern in der Fürstenwiese kamen. Wenn sie zu ihren Weinbergen am Südhang des Brückbergs wollten, gab es einen kleinen Steg durch den nördlichen Arm der Wern.¹

Erst mit der Vicinalstraße von Karlstadt nach Arnstein Anfang des 19. Jahrhunderts wurde am Baumgarten, der heutigen Luitpoldstraße, eine einfache Brücke errichtet, damit die Fuhrwerke und Kutschen das ganze Jahr über den Weg Richtung Arnstein fahren konnten.

Die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts waren für Deutschland extrem schlecht. Der verlorene Erste Weltkrieg wirkte immer noch nach; die Bauern erzielten nur Miniertträge und die Unternehmen kämpften täglich ums Überleben. Deshalb versuchte nun der Staat gegen Ende der zwanziger Jahre, mit Krediten und Zuschüssen dem wirtschaftlichen Leben ein wenig mehr Schwung zu geben. In vielen Fällen wurden Wohnungsbauprogramme angestoßen oder die öffentliche Infrastruktur verbessert.

Eine dieser Maßnahmen war nun eine neue Brücke über die Wern bei Binsfeld zu bauen, das zu dieser Zeit 424 Einwohner zählte, um dem zunehmenden Verkehr zwischen dem Spessart und Schweinfurt sowie weiter nach Bamberg und Bayreuth besser abzuwickeln. Natürlich erwarteten die Behörden auch entsprechendes Entgegenkommen von den Bürgern, die davon am meisten profitieren würden: den Binsfeldern.



Binsfeld um 1870 (Karte von Bayern-Atlas)

Ein wichtiger Grund, die Brücke neu zu errichten und damit gleichzeitig die Straße nach Osten zu verlegen war die Tatsache, dass diese beim nordöstlichen Ausgang zwei scharfe Krümmungen aufwies. Sie wendete sich nach links mit einem Krümmungsradius von rund hundert Metern und lief dann auf einer Strecke von zweihundert Metern in nordwestlicher Richtung, ehe sie sich beinahe im rechten Winkel nach rechts in nordöstlicher Richtung am Fuße des Brückberges (284 m) entlangzog. Vor dem Beginn der zweiten Krümmung wurde die Wern durch eine Brücke überquert. Die Brücke lag eben im Gelände; die Straße lief dann auf einer Strecke von 170 m mit einer Steigung von 3,7 Prozent nach oben gegen die Gemeinde Halsheim weiter.

Die Lage war insofern schwierig, da die scharfen Krümmungen die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigten, die besonders gefährlich wurden, da die Sicht sehr gehemmt war. Bei der ersten Krümmung unterbanden die Gebäude der Ortschaft jeden weiteren Blick, bei der zweiten Krümmung minderten die Anzahl der Bäume, welche die Ufer der Wern umrahmten, den Fernblick. Nachteilig war außerdem, dass die Fahrbahn nur eine Breite von vier Metern aufwies. Die Steigung an der zweiten Krümmung war für den landwirtschaftlichen Verkehr sehr lästig, weil am höchsten Punkt der Straße ein Feldweg einen der bedeutendsten Gemarkungsteile Binsfelds erschloss. Etwa die Hälfte der am meist frequentierten landwirtschaftlichen Grundstücke lagen auf diesem Gebiet. Bedingt durch die starke Steigung konnten die Wagen nicht so beladen werden, wie es die Bauern gerne gehabt hätten. Dadurch erforderte die Bestellung der Felder mehr Arbeit und Zeit, als an sich notwendig gewesen wäre.



*Personen am Wernsteg
(Sammlung Franz-Josef Sauer)*

Die Brücke lag tief im Gelände und das Durchflussvermögen der bisherigen Brücke war sehr gering. Schon bei mäßigem Hochwasser waren Brücke und Straße überflutet. Der Straßenkörper litt unter den häufigen Überschwemmungen und schwemmte das Beschotterungsmaterial vielfach weg. Durch ausgefallene Steine und Ausspülungen wurde die Brücke stark reparaturbedürftig und damit sicherheitsgefährlich.

Die neue Straße sollte vom Nordostausgang in nordöstlicher Richtung gegen den Oberbrückberg laufen und da, wo die alte Bezirksstraße ihre höchste Steigung hatte, wieder in die bisherige Bezirksstraße münden. Die gesamte Straßenlage hätte dann nur noch eine Steigung von einem Prozent. Die neue Wernbrücke würde ein hohes

Durchflussvermögen haben und kaum mehr vom Hochwasser in Mitleidenschaft gezogen werden. Dadurch würden auch die Unterhaltungskosten stark verringert. Straße und Brücke hätten eine reichliche Breite für alle Fahrzeuge; die Sicht wäre hervorragend und deshalb könne sich der Verkehr sicher und bequem bewegen – soweit die Vorstellungen des Straßenbauamtes. Die Tiere hätten weniger Kräfteverbrauch, was ihr Lebenswohl bedeutend verbessern würde. Die neue Straße würde die Belange der Bevölkerung, die überwiegend von der Landwirtschaft lebte, in hohem Maß bereichern. Für den Durchgangsverkehr würden übersichtliche Verhältnisse geschaffen und so ein rasches Vorwärtkommen gesichert.



*Wernbrücke an der Unteren Dorfstraße
(Sammlung Ernst Schneider)*

2) Bauvorarbeiten

Das Bauvorhaben wurde im Amtsblatt des Bezirksamts Karlstadt am 13. August 1929 veröffentlicht. Es enthielt eine kurze Beschreibung wie sie weiter oben zu lesen ist. Sollten Beteiligte, insbesondere Grundstückseigentümer, Einwendungen gegen den Bau haben, mussten sie innerhalb zwei Wochen beim Bezirksamts Beschwerde einlegen.² Schon am 8. September wurden im Staatsanzeiger die Arbeiten für die neue Brücke ausgeschrieben:

„Durch Umbau der Bezirksstraße und Verlegung der Kurven bei Binsfeld (Bahnhof Müdesheim der Bahnlinie Gemünden-Schweinfurt) soll eine Bogenbrücke mit ca. 15 m Spannweite in Eisenbeton neu erbaut werden.

Sämtliche Materialien, Maschinen und Arbeitskräfte sollen vom Unternehmer gestellt werden.

Nähere Auskunft kann im Bezirksamtsgebäude, Karlstadt, Zimmer 2, eingeholt werden.

Pläne und Leistungsverzeichnisse liegen auf.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 15. September 1929 beim Bezirksbauamt Karlstadt einzureichen.“



*Brücke auf der Straße nach Halsheim
(Bayern-Atlas von ca. 1870)*

Fast allen Unternehmern, speziell aber den Bauunternehmern, ging es in den zwanziger Jahren sehr schlecht. Sie suchten trotz geringer Gewinnspannen verzweifelt nach Aufträgen – ganz anders als hundert Jahre später. So bat z.B. die Bauunternehmung Walch, Reichert & Co. aus Würzburg am 9. September 1929:

„Wie wir erfahren haben, beabsichtigen Sie, die Bezirksstraße bei Binsfeld umzubauen. Sollten die Arbeiten noch nicht vergeben sein, so bitten wir, auch unsere Firma mit zur Preisabgabe heranzuziehen. Nachdem wir über bestgeschulte Kräfte und einen umfangreichen Maschinen- & Gerätepark verfügen, können Sie versichert sein, aufs Prompteste von uns bedient zu werden.

Referenzen stehen jederzeit gerne zur Verfügung, als solche sind: Stadtrat Würzburg, Stadtrat Arnstein, Stadtrat Gerolzhofen u.a.m.

Hochachtungsvoll“

Was auffällt, dass in diesen Jahren kaum Anreden gebraucht wurden, jedoch stets eine Grußformel. Auch das Bauunternehmen Heilmann & Littmann, schon damals eines der Großen der Branche, hätte gerne einen Auftrag gehabt, sah sich aber mangels Unterlagen nicht in der Lage, ein Angebot abzugeben und schrieb deshalb am 13. September 1929:

„Wir danken Ihnen bestens für die frdl. Übersendung des Preisangebotes für die Bogenbrücke über die Wern bei Binsfeld.

Leider lagen dem Angebot die notwendigen Pläne nicht bei, sodass wir eine zutreffende Kalkulation nicht aufstellen können. Nachdem wegen der Kürze des Termins es nicht mehr möglich war, einen Ingenieur nach dort zu schicken, mussten wir leider davon absehen, das Angebot abzugeben.

Wir dürfen wohl höflich bitten, uns in die Liste der Bewerber gütigst aufzunehmen für spätere Objekte.



Briefkopf der Firma Walch, Reichert & Co.

Hochachtungsvoll“

Auch die Bauunternehmung Sebastian Fleckenstein aus Aschaffenburg sah sich mangels Unterlagen nicht in der Lage, ein Angebot abzugeben.

Anscheinend hatten andere Bauunternehmen vollständige Unterlagen, denn das Bezirksamt konnte aus einer Reihe von Angeboten auswählen. Die Kostenvoranschläge wurden unterschieden zwischen der Bogenbrücke und der Flutbrücke. So bot die Firma Walthelm aus Nürnberg für die Errichtung der Bogenbrücke 24.578 M und für den Bau der Flutbrücke 7.371 M. Auch die anderen Offerten bestanden aus zwei Teilen, werden hier jedoch zusammengefasst wiedergegeben:

13.9.	Johann Walthelm, Nürnberg	31.941,10 RM
13.9.	Konrad Winkler, Nürnberg	36.396,50 RM
14.9.	Beton- & Monierbau, Nürnberg	40.706,30 RM
14.9.	Löber & Co., Würzburg	30.543,50 RM
14.9.	Friedrich Buchner, Würzburg	33.548,20 RM
14.9.	Hermann Hubert, Nürnberg	33.138,30 RM
14.9.	Josef Schmitt, Euerdorf	28.979,00 RM

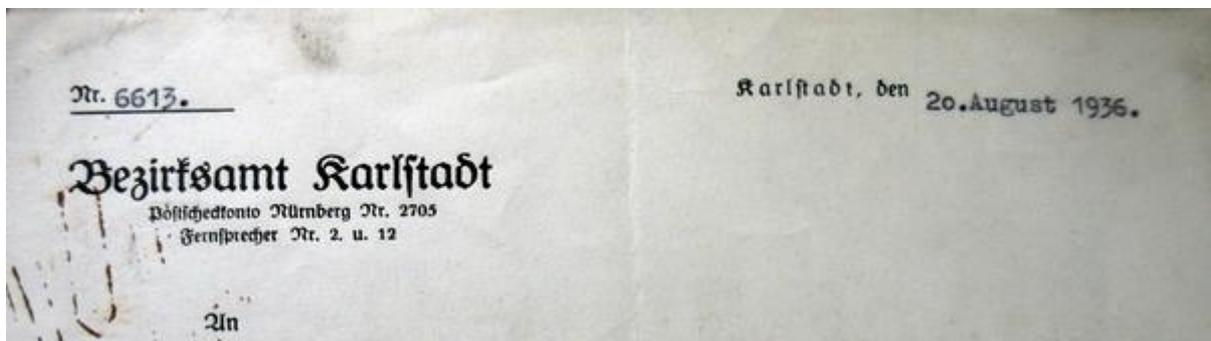
Dabei erwähnte die Beton- & Monierbau AG explizit, dass sie besonders niedrige Preise kalkuliert hätte. Das Angebot der Firma Hermann Hubert gliederte sich auf in die Bogenbrücke mit 26.170,40 RM und in die Flutbrücke mit 6.967,90 RM. Auch die Firma Konrad Winkler aus Nürnberg war bei den Anbietern dabei. Das Angebot selbst war nicht in den Akten. Sowohl sie als auch die Holzgroßhandlung Hans Weigert aus Amberg baten, ihnen doch die Submissionsergebnisse mitzuteilen. Es ging wahrscheinlich darum zu sehen, wie weit sie in ihrer Kalkulation von der ausgewählten Firma entfernt waren, um bei künftigen Ausschreibungen besser abzuschneiden.

Einen gewaltigen Rüffel erhielt Bezirksbaumeister Georg Adam Hußlein (*4.3.1883) vom Bezirksamtmann am 15. Oktober 1929:

„Infolge der Verzögerung, die die Anfertigung des Bauvorhabens in Binsfeld durch ihre Saumsal erlitten hat, wird es sich im Hinblick auf die vorgerückte Jahreszeit und dem zu erwartenden Frosteintritt kaum rechtfertigen lassen, heuer noch mit dem Brückenbau zu beginnen. Da es auch aus technischen Gründen sich nicht empfiehlt, Teilarbeiten, wie die Ausführung von Widerlagern in Angriff zu nehmen, vielmehr der ganze Bau in einem Guss entstehen soll, müssen Arbeiten überhaupt unterbleiben, damit natürlich auch die Straßenbauarbeiten.

Damit entgeht dem Bezirk aber auch die Gelegenheit, im Wege der Notstandsarbeit und der produktiven Erwerbslosenfürsorge zu einer billigen Straße zu kommen. Um aber auch für das kommende Frühjahr gerüstet zu sein, werden Sie es sich angelegen sein lassen, ungesäumt an die Anfertigung des bezüglichen Projektes zu gehen und jedenfalls über Umfang und Menge der Erdbewegung, woher die genommen werden sollen, was zur Herbeischaffung notwendig ist und dergleichen, ein vorbereitendes Gutachten abzugeben.

Sollte diese Aufgabe das Maß Ihres Könnens überschreiten, denn anders können die alles Maß überschreitenden Verzögerungen nun nicht mehr gedeutet werden, dann wollen Sie das unumwunden dem Bezirksamt anzeigen. Jedenfalls kann so die Führung der Geschäfte des technischen Beraters des Bezirkes nicht weitergehen. Der Vorlage des oben bezeichneten Projekts sehe ich bis ersten Dezember entgegen.“



Briefbogenkopf Bezirksamt Karlstadt vom 20. August 1936

Bezirksbaumeister Georg Adam Hußlein erstellte am 14. Oktober 1929 ein Exposé über die **‚Brückenverlegung und Brückenneubau über die Wern bei Binsfeld‘**:

„Der schlechte bauliche Zustand der bestehenden Wernbrücke bei Binsfeld und die gefährliche Straßenkurve veranlassen den Bezirk, eine Straßenverlegung und einen Brückenneubau durchzuführen.

Die neue Straße führt vom nordwestlichen Ortsausgang der Gemeinde Binsfeld nördlich gegen die Flurmarkung ‚Hinter der Alten Salzbergkirche‘ und mündet hier wieder in die Bezirksstraße gegen Arnstein.

Diese Einmündungsstelle wurde gewählt, weil diese technisch günstig ist und zugleich Anschluss an den gegen Norden führenden Feldweg hat. In dieser Richtung liegen die meisten Felder und Grundstücke der Einwohner von Binsfeld.

Durch den Brückenneubau werden die Wasserabflussverhältnisse bei Hochwasser wesentlich verbessert. Im neuen Straßenkörper ist ferner für den Hochwasserablauf noch eine Flutbrücke vorgesehen. Bei normalem Wasserstand laufen keinerlei Abwässer durch diese Flutbrücke. Die Anregung des Kulturbauamtes Würzburg, die Flutbrücke an Stelle des vorgesehenen Entwässerungsgrabens zu erbauen, kann berücksichtigt werden.

Der Hochwasserstand von 1909 ist in den Plänen angegeben. Bei den Baumaßnahmen wird an den Wasserablaufverhältnissen nichts geändert, d.h. die Ober- und Unterlieger sind an ihren Triebwerken in keiner Weise benachteiligt. Die Grundstücksabtretungen für den Straßenbau wurden durch das Bezirksamt Karlstadt mit den Beteiligten am 27.9.1929 in Binsfeld geregelt. Für die Wern, Plan-Nr. 1684, kommt als Eigentümer der Staat in Frage. Als Festpunkt ist die Oberkante der Brüstungsmauer der alten Wernbrücke mit Code 9,25 angenommen.“



Aussiedlerhof Reith (google earth Februar 2022)

Der Begriff ‚Hinter der alten Salzbergkirche‘ ist erläuterungsbedürftig: An der Stelle, an der heute der Aussiedlerhof Reith steht, befand sich früher eine Kirche. Die Lage der Gemarkung heißt ‚Salzberg‘. Etwas ungewöhnlich, da hier bestimmt kein Salz gewonnen wurde. Die Lage der Kirche ist deshalb so weit außerhalb des Dorfes, da hier auch die Gläubigen aus Halsheim zur Messe gingen. Die Pfarreigemeinde Halsheim war viele Jahrhunderte eine Filiale von Binsfeld.

Dazu erstellte Professor Wehr aus München im Oktober 1929 eine **Hydrotechnische Begründung für die gewählte Durchflussfläche der Brückenöffnungen**:

„Der Verlauf der Wern ist sehr unregelmäßig und ihre Ufer sind meist dicht mit Strauchwerk bewachsen, wodurch die Hochwasser in ihrem Abfluss stark behindert sind. Insbesondere wirken bei den Ortschaften die Obstanlagen und Zäune als Stauhindernisse. Die alte Wernbrücke und die kleine Wern unterhalb des Talüberganges bilden ein Stauwerk, das sich schräg durch das ganze Werntal zieht. Das starke Gefälle 3,75 % des H.W. 1909 (Anmerkung: Hochwasser von 1909) zwischen den Punkten 2 und 4 veranschaulicht dies recht deutlich. Nach Abbruch der alten Wernbrücke werden die Abflussverhältnisse für

Hochwasser etwas günstiger; der Hochwasserspiegel unterhalb des Talüberganges wird etwas niedriger und dadurch der Rückstau geringer.

Der Berechnung der Hochwassermenge wurde das H.W. 1909 zu Grunde gelegt, dessen Wasserspiegel durch drei Höhenzeichen festgelegt ist und zwar an den Mühlen in Binsfeld und Halsheim, sowie an der Brüstungsmauer der alten Brücke. Zwischen 1 und 3 hat die Wern einen gleichmäßigen Verlauf, das Talprofil ist hier wenig veränderlich und außerdem befinden sich im Wiesengrund zwischen diesen Punkten keine Stauhindernisse. Diese Strecke ist deshalb am geeignetesten zur Berechnung der einigermaßen verlässlichen Hochwassermenge. Als Profil wurde das durch Punkt 2 und als Wasserspiegelgefälle das Talgefälle gewählt.



Lageplan der Straßenführung

Die Berechnung der Geschwindigkeit erfolgte nach Ganguillet/Kutter und zur Kontrolle nach Forchheimer, wobei für den Flussschlauch infolge der dichten Uferbewachsung ($n = 0,03$) und für Vorland $0,025$ angenommen wurde. Die Hochwassermenge ergab sich hierbei zu 115 cbm .

Für die Berechnung der Brückenöffnungen wurde jedoch eine Wassermenge von 120 cbm angenommen. Bei einem Aufstau von $0,35 \text{ m}$ ergab sich, dass außer der vorgeschriebenen Wernbrücke noch eine Flutbrücke erforderlich ist, deren Öffnungen eine Gesamtbreite

von $11,0 \text{ m}$ haben müssen. Die ursprünglich vorgesehenen Öffnungen $2 \times 3,0 \text{ m}$ werden abgeändert auf $45 + 55 + 4,5 \text{ m}$. Durch Herstellung flacherer Böschungen im Wernprofil könnte man auch die Leistung der Öffnung der Bogenbrücke noch wesentlich erhöhen. Durch den Aufstau von nur 25 cm sind Schädigungen der Grundstücksbesitzer oberhalb des Talüberganges nicht zu befürchten, zumal fast durchwegs nur Wiesengelände in Betracht kommt und die Stauweite nur rund 540 m beträgt; auch eine Schädigung der Triebwerksbesitzer kann durch den hochwasserfreien Talübergang niemals eintreten.“

Auch das Bauamt, konkret Oberbaurat Zenker, der Kreisregierung in Würzburg war involviert. Es gab dazu am 20. Oktober 1930 entsprechende Kommentare ab: Die Landesstelle für Gewässerkunde in München wollte für diese Brücke einen Durchfluss von 203 cbm in der Sekunde annehmen. Das hätte mindestens drei Flutbrücken von je etwa fünfzehn Metern bedingt. Doch dies war bei der damaligen Finanzlage nicht gerechtfertigt. Es genügte, eine Lichtweite von $10,8 \text{ m}$ zu wählen. Die Genehmigung des Straßen- und Flussbauamtes vom 20. Oktober 1930 konnte jederzeit widerrufen werden, das

Eigentumsrecht des Staates würde nicht beeinträchtigt. Der Bezirk Karlstadt war zu verpflichten, weitere Flutöffnungen im Straßendamm einzubauen, wenn dies die Sachlage erfordern würde. Weiterhin war der Bezirk verpflichtet, für alle Maßnahmen des Baus, der Unterhaltung, der Ausbesserung oder Wiederauflassung der Anlagen zu sorgen, ohne dass der Staat hier eingreifen müsste. Schon damals war das Geld ein enorm wichtiger Faktor. Deshalb vergaß das Bauamt nicht zu erwähnen, dass eine mögliche Erhebung einer jährlichen Anerkennungsgebühr für die Benützung des Staatseigentums vorbehalten bliebe. Wie man den Ausführungen von Georg Adam Hußlein entnehmen konnte, wurde der Herr Oberbaurat stets entsprechend in die Planungen eingebunden.



Stempel Beton- und Monierbau AG

Bezirksbauinspektor Hußlein rechnete auch die Gesamtkosten für den Neubau der Brücke aus:

1. Grunderwerbskosten

Für den Grunderwerb sind, nach beiliegendem Grundstücksverzeichnis und dem Lageplan 1:1000 mit eingetragenen Grundstücksflächen, erforderlich: 1.255,50 Dezimale
 Für allenfallsigen Mehrerwerb der betreffenden Grundstücke
 Für Entwertungsentschädigung einzelner Grundstücke durch Zerstückelung

Einzel- preis	Gesamt- preis
2,50	3.138,75
2,50	500,00
	750,00

2) Bogenbrücke mit Flutbrücke

Nach beiliegender Massenberechnung vom 22. Sept. 1930 und beiliegender Kostenaufstellung vom 6. Oktober 1930
 Für Regulierung der Wernufer unter dem Brückenbogen und sich ergebender Nebenarbeiten sind einzusetzen

49.416,48
2.400,00

3) Straßenbauarbeiten

Als Entschädigung für Ausbeutung des Grundstücks am Bruckberg für die Materialgewinnung des Straßendamms sind vorzusehen
 Baukosten des neuen Straßenkörpers lt. beiliegender Kostenberechnung

600,00
45.000,00

4) Nebenkosten

Für notarielle Verbriefung der Grundstücksabtretungen, geometrische Vermessungen, Versteinung und sonstige Nebenkosten bei Bauausführung
 Für Entschädigung für zu entfernende Obstbäume lt. Schätzung

344,77
850,00

Gesamtherstellungskosten

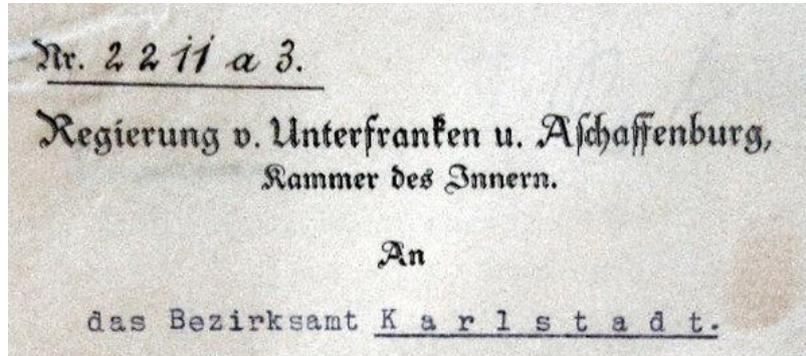
103.000,00

3) Ärger mit der Vergabe

Der Bauentwurf wurde am 14. Oktober 1929 fertiggestellt und dem Straßen- und Flussbauamt zur Begutachtung zugeleitet. Da eine ungünstige Winterzeit vor der Türe stand und das Straßen- und Flussbauamt mit Arbeiten stark in Anspruch genommen war, stellte dieses Amt im Einverständnis mit dem Bezirksamt die Behandlung zunächst bis Anfang 1930 zurück. Durch die Arbeitsüberlastung konnte das Straßenbauamt lange nicht prüfen, ob diese geplante Straßenführung einem Staudamm gleich wirken könnte und die Hochwassergefahr dadurch ansteigen würde. Es war vor hundert Jahren genauso wie heute: Die Beamten waren stets überlastet...

Der vorgesehene Bauunternehmer Josef Schmitt hatte sich im Frühjahr 1930 bei der Regierung von Unterfranken beklagt, dass er noch keinen konkreten Auftrag für den Bau der Brücke erhalten hatte. Der Bezirk meldete am 31. Mai 1930 der Regierung, dass bisher noch kein Auftrag vergeben wurde, weil sich der Bezirksausschuss nicht auf einen festen Baubeginn festlegen wollte. Erst am 22. April 1930 gab es vom Straßenbauamt eine Stellungnahme und diese wurde am 9. Mai an den Amtstechniker Hußlein weitergeleitet:

Die Verhältnisse seien schwierig, so das Bezirksamt, da mit der Möglichkeit zu rechnen sei, dass das Vorhaben noch einige Jahre zurückgestellt werden müsse. Das Bezirksamt selbst sei nicht oder nur schwer in der Lage, die Kosten für die vorgesehene Straßenverlegung und den Brückenbau aufzubringen. Der Bezirk war der Auffassung, dass Josef Schmitt zwar den Auftrag erhält, jedoch die Ausführung der Maßnahme dem Bezirk überlassen bleiben müsse.



Briefkopf Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, Kammer des Inneren, antwortete am 11. Juni 1930 auf diese Begründung. Sie teilte nicht die Auffassung des Bezirks: Josef Schmitt sei am 25. September 1929 bedingungslos und ohne Abänderung der Ausschreibung der

Brückenbau übertragen worden. Damit war ein Vertragsverhältnis des bürgerlichen Rechts zustande gekommen, aus dem für Schmitt, nachdem eine Befristung nicht vereinbart war, das Recht und die Pflicht erwuchs, mit der Arbeit alsbald zu beginnen. Der Bezirk könne sich daher nicht ohne Weiteres aus den Verpflichtungen des Vertrages entziehen.

Auf dieses Schreiben gab es eine ausführliche Antwort des Bezirks am 24. Juni 1930:

„1. Der Amtstechniker hat in der Sitzung des Bezirksausschusses vom 22. Juli 1929 seinen Bericht mündlich erstattet. Bei Darlegung der Verhältnisse hat derselbe die Verhandlungen über die Erweiterung der Wernbrücke bei Binsfeld und die hiezu erstatteten Gutachten berücksichtigt. Ferner würdigte er das Ergebnis der Augenscheinnahme, die gemeinsam mit dem Vorstand des Straßen- und Flussbauamtes Würzburg einige Tage vor der Sitzung (18.

oder 19. Juli 29) stattfand. Die Ausführungen des Amtstechnikers wurden durch den in der gleichen Sitzung anwesenden Vorstand des Straßen- und Flussbauamtes Würzburg, Oberregierungsrat Zenker, ergänzt. Da die Verhältnisse allen Bezirksausschussmitgliedern bekannt waren, wurde auch davon abgesehen, das Gutachten des Amtstechnikers nachträglich schriftlich niederzulegen.

2. In der Sitzung vom 12. August lagen dem Ausschuss ein Übersichtsplan und Planskizzen über die zu errichtende neue Brücke vor. Auf Grund der Planskizze wurden die Pläne über die Errichtung einer neuen Bogenbrücke von Professor Wehr in München gefertigt und dem Amt mit Schreiben vom 18.8.29 zugeleitet. Auf Grund dieser Planunterlagen erfolgte das Ausschreiben im Staatsanzeiger vom 5.9.29 mit der Aufforderung zur Einreichung von Angeboten. Bei dem Ausschreiben handelte es sich lediglich um die Arbeiten für den Brückenbau mit Flutbrücke. Die Pläne sind in dem anliegenden Akt 2 enthalten.

3. Der Plan, bei Binsfeld eine neue zeitgemäße Brücke zu errichten und gleichzeitig die Linienführung der anschließenden Straßenstrecken zu bessern, ist nicht aufgegeben, nur der Zeitpunkt der Ausführung kann mit gegenwärtigem Moment noch nicht festgelegt werden. Die Bauführung soll auch dem Bauunternehmen Schmitt von Euerdorf verbleiben. Der Bezirk verkennt in keiner Weise die Rechtslage, er ist sich wohlbewusst, dass mit Schmitt ein Vertragsverhältnis des bürgerlichen Rechts zustande gekommen ist. Nicht anerkannt kann aber werden, dass aus dem Vertragsverhältnis dem Schmitt ein Recht auf sofortigen



Stempel Bezirksamt Karlstadt

Baubeginn erwachsen ist. In dem Schreiben vom 25.9.29 ist über den Baubeginn nichts enthalten, desgl. enthält das Ausschreiben des Staatsanzeigers hierüber keine Angabe. Im Oktober 29 bereits wurde dem Schmitt auf Anfrage eröffnet, dass mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden kann, insbesondere in jenem Zeitraum deswillen, weil die kältere Jahreszeit und Frostgefahr zu befürchten war. Es wurde ihm hiebei eröffnet, dass er über den Baubeginn weitere Mitteilung bekommt. Neben dem schriftlichen Bescheid im März 30 wurde ihm auch mündlich eröffnet, dass mit dem Bau noch nicht begonnen werden kann.

Das Vertragsverhältnis, das durch das Schreiben v. 25.9.29 entstanden ist, hat also seine Ergänzung erfahren bezüglich des Zeitpunkt des Arbeitsbeginns. Die Ergänzung gipfelt darin, dass vorerst mit den Bauarbeiten nicht begonnen und auch hiefür noch kein Zeitpunkt angegeben werden kann. Diese Vertragsergänzung hat auch die Zustimmung des Schmitt gefunden. Nach der mündlichen Auskunft vom 25.9.29 hat sich Schmitt zufriedengegeben. Wenn er jetzt in den letzten Monaten einen anderen Standpunkt einnehmen will, ist das nicht gerechtfertigt. Im Frühjahr 30 wollte er mit dem Bau beginnen und hiezu die Zustimmung des Amtes haben, weil er größere Arbeiten, wie er angab, in Belgien am Unterrhein in Aussicht hatte und er vorher den Brückenbau durchführen wollte. Es handelte sich hiebei nach seiner Angabe um ein Millionenprojekt.

Das Unternehmen am Niederrhein hat sich anscheinend zerschlagen; nunmehr will Schmitt erst recht die Durchführung des Brückenbaus erstreben. Von seinem Standpunkt aus betrachtet ist dies verständlich, der Bezirk kann sich im gegenwärtigen Augenblick hiezu nicht herbeilassen. Die nun bis jetzt erwachsenen Unkosten, verursacht durch den Antransport von Gerüstholz und anderem gehen zu seinen Lasten.

Er hat sich hiewegen mit dem Amt nicht in Verbindung gesetzt, sondern den Antransport getätigt und dann die Zustimmung zum Baubeginn zu erhalten angestrebt. Der Bezirk kann keinen Anspruch auf Ersatz der durch vorgenannten Maßnahmen entstandenen Unkosten sowie auf Schadenersatz überhaupt anerkennen. Soweit mit Schmitt ein Vertragsverhältnis entstanden ist, enthält es nur die Tatsache, dass ihm die Bauausführung übertragen ist. Bezüglich des Zeitpunktes des Arbeitsbeginns ist zunächst im eigentlichen Vertrag nichts enthalten, in den ergänzenden Verhandlungen ist eine Festlegung dahin erfolgt, dass mit den Bauarbeiten nicht sofort begonnen werden kann und hierüber nähere Mitteilung erfolgt. Daran ändert auch nicht, dass der Bezirk den Willen hatte, den Brückenbau noch im Jahr 1929 auszuführen. Diese Absicht ist durch die Organe des Bezirks dem Unternehmer nicht mitgeteilt worden; sie ist auch nicht Inhalt des eigentlichen Vertrags geworden.



Zunftzeichen der Straßenbauarbeiter

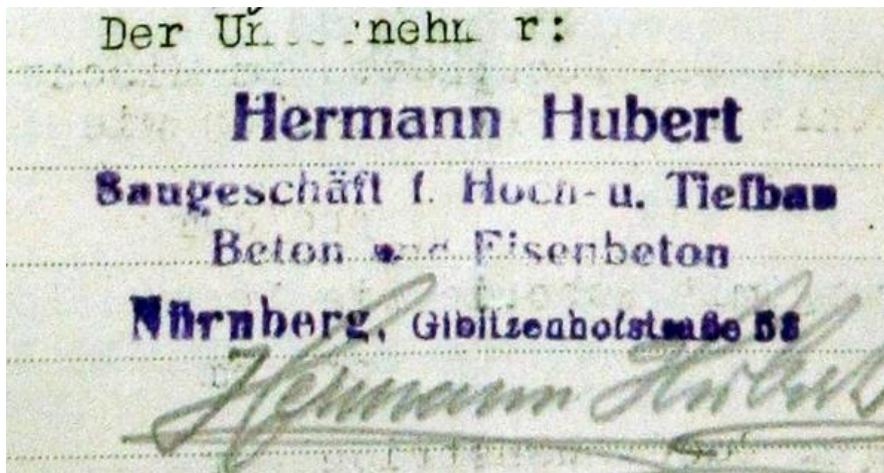
Die Festlegung eines Zeitpunktes für den Baubeginn ist im gegenwärtigen Moment nicht möglich. Es liegt dies zunächst daran, dass die Pläne, die für den Bauunternehmer Schmitt von Professor Wehr in München erstellt wurden, unvollständig sind. Sie entsprechen in mehrfacher Richtung den Bestimmungen § 220a bzw. 217c der Vollzugsvorschriften des Wasser-Gesetzes nicht und machen dem Straßen- und Flussbauamt es unmöglich, eine einwandfreie Beurteilung des Entwurfs abzugeben. Auf die Äußerung des Straßen- und Flussbauamtes vom 22.4.1930 wird zu diesem Punkt Bezug genommen.

Die Pläne und sonstigen, für die technische Würdigung notwendigen Unterlagen, müssen ergänzt werden. Die Mängel, die das Straßen- und Flussbauamt in seinem Gutachten vom 22.4.30 hervorgehoben hat, hat das Amt schon früher bei mündlicher Beredung der Sache dargelegt. Schmitt wurde hierüber auch nicht im Unklaren gehalten. Bei den verschiedenen Rücksprachen, schon im Frühjahr des Jahres, wurde darauf hingewiesen und damit auch die Ablehnung des Baubeginns begründet. Sein Ansinnen, vor Abschluss des wasserpolizeilichen Verfahrens die Bauarbeiten beginnen zu lassen, wurde abgelehnt.

Dann ist die Frage über die Kostendeckung noch nicht gewürdigt. Die Aufbringung der nötigen Mittel für die Kosten einschließlich der künftigen Zins- und Tilgungsbeiträge muss umso mehr geklärt werden, als sich die Verhältnisse in finanzieller Hinsicht für den Bestand gegenüber dem Vorjahr verschlechtert haben. Die landwirtschaftliche Notlage, die Notlage

des Kleingewerbes hat sich verschlechtert. Im Bezirk, der überwiegend aus Landwirten mit Klein- und Mittelbetrieben sowie Kleingewerbetreibenden besteht, können die Umlagen von den Pflichtigen nur mit großer Mühe aufgebracht werden. Eine Erhöhung der Sätze, die gesetzlich an sich, bei der Grundsteuer 100 %, noch zulässig wäre, ist unmöglich.

Vor allem fällt noch ins Gewicht, dass der Bezirk mit Sonderüberweisungen des Staats für die Durchführung des Unternehmens nicht mehr rechnen kann. Bei der seinerzeitigen Entscheidung über die in Mitte liegenden Baumaßnahmen (Brückenbau und Straßenverlegung) war der Ausschuss für den Bezirk von dem Gedanken durchdrungen, dass ihm zur Abdeckung der jährlichen Zins- und Tilgungsbeträge für das aufzunehmende Darlehen Sonderzuteilungen vom Staat gewährt werden, dass ihm die gleichen Vergünstigungen, wie sie andere Bezirke erfahren haben, zuteilt werden.



Stempel des Bauunternehmers Hermann Hubert

Bevor nicht in technischer Hinsicht baureife Pläne vorliegen, die Deckung der Kosten und im Fall der Darlehensaufnahme die Abdeckung der künftigen Zins- und Tilgungsleistungen gesichert sind, die staatliche aufsichtsrechtliche Genehmigung für die

Durchführung des Unternehmens erteilt ist, kann mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden. Den Zeitpunkt hierfür festzulegen, ist nicht möglich.“

Zwar ist der Sachverhalt von Seiten des Bezirksamtes nachzuvollziehen, doch rechtlich und moralisch ist er unterstes Niveau. Das gesamte Risiko wurde nun dem Bauunternehmen aufgelastet. Er hat seine Kostenkalkulation mit den Daten von 1929 erstellt. Wenn jetzt vielleicht erst vier Jahre später gebaut werden würde und die Materialpreise und die Löhne stark angezogen hätten, würde das Bezirksamts auf Leistungserstellung zu den vereinbarten Preisen bestehen und der Unternehmer hätte einen Riesenverlust. Auch schiebt jetzt der Bezirk den Schwarzen Peter dem Staat zu, der ihm zu geringe Zuschüsse gewähren würde. Dieses Problem hätte aber schon vor der Ausschreibung, spätestens bei Vertragsabschluss, geregelt werden müssen.

Anscheinend raufen sich die beteiligten Behörden zusammen, denn am 28. August 1930 konnte Bezirksbaumeister Hußlein melden, dass er die Brücke abgesteckt und die Fundamente gelegt hätte.

4) Brückenbau

Bezirksbaumeister Georg Adam Hußlein erstattete am 24. November 1930 einen Bericht über die bisherigen Bauarbeiten:

„Mit dem Bau der Brücke wurde auftragsgemäß am 26. August 1930 begonnen und der Brückenbogen über die Wern am 16. Oktober fertig betoniert. am 13. November wurde das Leegerüst der Wern beseitigt. Die gesetzliche Abbindezeit mit 28 Tagen war erreicht. Genaue Messungen haben ergeben, dass sich der Brückenbogen um 1,5 cm senkte, was naturgemäß durch die Belastung des Leegerüstes und den Abbindeerscheinungen eintreten musste. Irgendwelche Setzrisse oder sonstige Mängel in den Betonarbeiten zeigten sich nicht. Die ausgeführten Betonarbeiten der Wernbrücke sind einwandfrei und nicht zu beanstanden.

Mit der Flutbrücke konnte am 2. Oktober begonnen werden, nachdem die Größen der Durchflussöffnungen festgelegt waren. Die Betonarbeiten der Flutbrücke waren am 13. November fertiggestellt. Die Ausschalung kann erst erfolgen, wenn die Abbindezeit mit 28 Tagen, das ist der 11. Dezember, erreicht ist. über die einzelnen Bauabschnitte und Arbeitsleistungen gibt beiliegendes Bautagebuch Aufschluss. Zu bemerken ist, dass in der Bauzeit kein Frost auftrat und auch bei kommenden Frösten keine Gefahr mehr für die ausgeführten Betonarbeiten besteht.



So ähnlich dürften sich auch in Binsfeld die Arbeiter für den Brückenbau aufgestellt haben (hier ein Foto aus Schwebenried aus den zwanziger Jahren)

Die während der Bauzeit sich eingestellten Hochwasser hatten keinen Nachteil und keinen Mehrkostenaufwand für die Bauarbeiten erfordert. Außer den Stammarbeitern der Firma mit 10 Mann waren Arbeiter aus Binsfeld beschäftigt. Die durchschnittliche Besatzung betrug 24 Mann. Als Zement wurde Karlstadter Portland-Zement verwendet, der

jeweils nach Bedarf frisch vom Werk geholt wurde. Was die übrigen Lieferungen wie Eisen, Plattenbelag, Isolierungen, überhaupt jedes Material für den Bedarf anbelangt, ist zu bemerken, dass nur Geschäftsleute, die im Bezirk wohnen, berücksichtigt wurden. Diese Lieferanten sind bis heute von der Baufirma restlos bezahlt.

Die Herren Oberregierungs-Bauräte Zenker und Langguth hatten die Freundlichkeit, die Bauarbeiten während der Ausführung mehrmals einzusehen. Beanstandungen der fertigen Arbeit wurden nicht erhoben. Es wird sich jetzt nunmehr um die Vergebung der Arbeiten für den Straßenkörper handeln. Diese Arbeiten könnten über den Winter zur Ausführung

kommen und wären am besten als Notstandsarbeiten auszuführen, um Rückvergütungen vom Landesarbeitsamt Bayern zu erhalten. Diesbezügliche Anträge mit Angabe von Arbeitstagschichten liegen beim Amt vor.

Wegen der Arbeitsausführung wird am besten sein, der Unternehmer stellt die Werkzeuge: sämtliche Transportgeräte wie Rollwagen, Schienen und Zugmaschinen einschließlich der Bedienung dieser Gerätschaften mit 4 Mann. Für diese Leistungen wäre mit dem Unternehmer eine Vergütung zu vereinbaren. Die übrigen Arbeiter, insgesamt ca. 40 Mann, werden nach dem Erlass des Reichsarbeitsministeriums eingestellt und vergütet, um für diese wieder Rückvergütungen zu erhalten. Für den weiteren Fortgang der Arbeiten wäre mit dem Landwirt Andreas Reich in Binsfeld zu verhandeln, auf dessen Grundstück durch Anlegung einer Schürfgrube das Straßenmaterial gewonnen wird. Reich verlangt eine einmalige Entschädigung von 300 Mark. Auf meinen diesbezüglichen Bericht vom 9. Januar 1930 erlaube ich mir hinzuweisen. Für die vorgeschlagene Art der Bauausführung wäre eine öffentliche Ausschreibung nicht erforderlich, sondern nur eine Preiseinholung von einschlägigen Firmen, welche die Werkzeuge, Maschinen und Bedienungsmannschaften stellen können. Nachdem die Arbeiten für den Straßenbau nunmehr jederzeit begonnen werden können, ersuche ich um weitere Weisungen. Unterlagen über Art und Menge der Ausführung liegen bereit; ebenso die technischen Vorschriften für Bauleistungen gemäß DIN 1962.“

Bauunternehmer war Josef Schmitt aus Euerdorf, der auch ein Jahr vorher die Brücke an der gleichen Straße über die Schwabbach in Arnstein gebaut hatte. Hier war Josef Schmitt von dreizehn Anbietern der günstigste und baute diese Brücke innerhalb von zwei Wochen!³ Schon damals wurde darauf geachtet, dass der Materialkauf innerhalb des Bezirks, heute Landkreis, erfolgte. Herausgehoben wurde, dass der Bau genau entsprechend den Vorgaben erfolgte. Wie bereits anfangs erwähnt, gab es in Deutschland eine hohe Arbeitslosigkeit in dieser Zeit und so waren sowohl der Bezirk Karlstadt als natürlich auch die Gemeinde Binsfeld froh, dass hier gebaut wurde und die Bürger dadurch ein Einkommen erzielen konnten. Bei dem angesprochenen Andreas Reich (*9.11.1859 †6.11.1940) handelte es sich um den Rentner, der in der Wilhelmstr. 25 wohnte, der heutigen Brückenstr. 7.



Unbekannte Straßenarbeiter (Foto Stadtarchiv Arnstein)

Doch die Angelegenheit zog sich weiter in die Länge. Am 13. März 1931 schrieb der Bezirk wieder einen langen Brief an die Regierung und entschuldigte sich für die Verzögerung:

„Der Kostenanschlag sieht für die Durchführung des betreffenden Unternehmens den Betrag von 103.000 RM vor. Zur Abdeckung der Kosten stehen aus der Darlehensaufnahme vom

12. August 1929 (Nennbetrag des Darlehens 150.000 RM) noch 30.000 RM zur Verfügung. Der Betrag von 70.000 RM ist durch die Aufnahme eines langfristigen Darlehens zu decken. Der Bezirksausschuss hat in seiner Sitzung vom 22. August 1930 die Aufnahme eines Darlehens in Höhe von 60.000 RM bei der Bayerischen Gemeindebank (Girozentrale) in München beschlossen. Da diese Darlehensaufnahme bis zum Dezember 1930 nicht durchgeführt werden konnte, hat der Bezirksausschuss in seiner Sitzung vom 1.12.1930 den Beschluss zur Aufnahme eines Darlehens bis zur Gesamthöhe von 70.000 RM gefasst.

Die Aufnahme eines langfristigen Darlehens konnte bis jetzt nicht verwirklicht werden. Die Schuld daran liegt an der allgemeinen schlechten Wirtschaftslage. Die geldgebenden Institute haben nicht die nötigen Mittel zur Hingabe langfristiger Darlehen. Dem Bezirk erschien es zudem auch nicht zweckmäßig, bei den schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen unbedingt ein langfristiges Darlehen hereinzunehmen. Die Kostendeckung soll vorläufig durch Aufnahme eines sogenannten Betriebskredites erfolgen. Die Gewährung eines solchen ist dem Bezirk von der Bayer. Staatsbank nach ihrem Schreiben vom 5. März 1931 in Aussicht gestellt. Der Bezirk wird in seiner demnächst stattfindenden Sitzung die entsprechenden Beschlüsse fassen. Nach Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse steht die Hereinnahme eines langfristigen Darlehens zu erwarten. Die Bayer. Gemeindebank hat den Darlehensbedarf des Bezirks nach ihrer Mitteilung vom 3. März 1931 vorgemerkt.



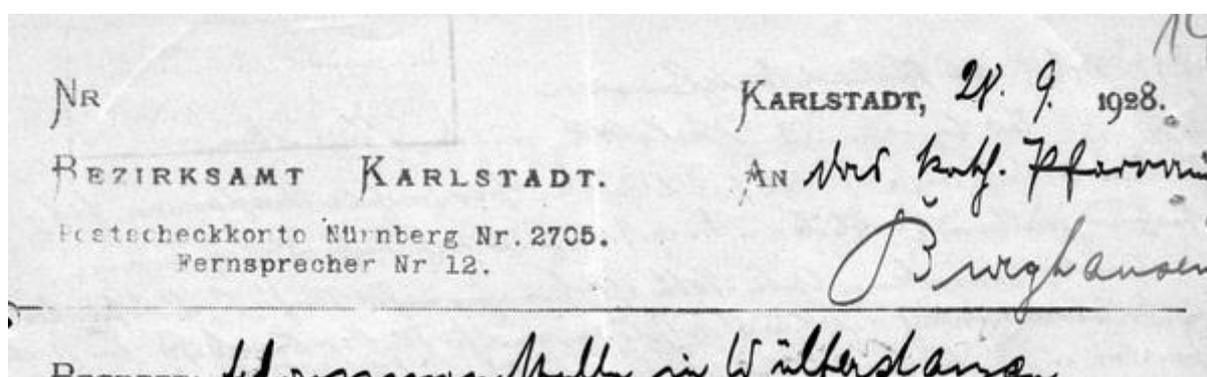
Eine schöne Ansichtskarte aus Binsfeld um die Jahrhundertwende

Die vorübergehende Inanspruchnahme eines Betriebskredits ist auch zweckmäßig. Der Bezirk hat für die Durchführung der Straßenverlegung die verstärkte Förderung aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge beantragt; ferner um die Unterstützung durch Zuschüsse aus Staats- und Kreismitteln gebeten.

Bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Betriebskredit zurückzuzahlen ist, steht die Höhe der Mittel, die dem Bezirk aus der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge und aus Zuschüssen zufließen, fest, damit lässt sich dann auch die Höhe des notwendigen langfristigen Darlehens genauer errechnen. Der Bezirk hat für die Aufnahme eines langfristigen Darlehens klar umrissene Verhältnisse.

Die Abdeckung der erwachsenden Kosten ist vorläufig sichergestellt. Auch die endgültige Regelung der Kostenfrage steht sicher zu erwarten und dürfte keine unüberwindbaren Schwierigkeiten mehr bieten. Das in Frage stehende Unternehmen muss durchgeführt werden. Es wird daher gebeten, die oben dargelegte Regelung der Kostenfrage vorläufig genügend sein zu lassen.“

Doch die Regierung gab sich mit diesen Ausführungen nicht zufrieden. Sie monierte am 30. März 1931, dass eine Schuldaufnahme nur mit Zustimmung des Staatsministeriums des Inneren erfolgen könne. Nach der Ministerialentschließung vom 6. Mai 1929, an der noch sehr streng festgehalten würde, musste einwandfrei nachgewiesen werden, dass für geplante Bauvorhaben langfristige Darlehen bestimmt gewährt sein müssen. Vorher durften Vorhaben nicht begonnen werden. Und etwaige gewährte Förderdarlehen, sowie Staats- und Kreiszuschüsse, konnten nur zur außerordentlichen Schuldentilgung verwendet werden. Außerdem, so die Regierung, müsse gewissenhaft geprüft werden, ob der Bezirk in der Lage sei, den Aufwand an Zinsen und Tilgung zu stemmen. Sobald diese Tatsache verifiziert sei, sollten die Unterlagen der Regierung zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Bezirks vorgelegt werden. Zudem benötige man einen Voranschlag für das Rechnungsjahr 1931, eine Übersicht über den Vermögens- und Schuldenstand mit Angabe der Zins- und Tilgungspflichten, ein Umlagensoll und Umlagenrückstände und eine Übersicht über die letzte Jahresrechnung 1930.



Briefkopf Bezirksamt Karlstadt von 1928

Erst am 8. Juli 1931 wurde dieses Schreiben teilweise beantwortet. Der Bezirk erklärte, dass das letzte Steuersoll 96.697,14 RM betrug. Da die Umlagen zu 200 % erhoben wurde, würde ein Betrag von 193.394,18 RM eingenommen. Nun, das war nicht sehr viel, wenn man die vielen sonstigen Verpflichtungen des Bezirks, insbesondere die hohen Fürsorgelasten in diesen Jahren betrachtete.

Später berichtete der Bezirksamtmann, dass das langfristige Darlehen nunmehr von der ‚Bayerischen Versicherungskammer‘, die den Sparkassen gehörte, gewährt werden würde.

5) Bautagebuch

Bezirksbaumeister Georg Adam Hußlein erstellte eine Übersichtsliste über die Arbeiten des Brückenbaus in Form eines Bautagebuches:

1929 I. Planung

- 5.9. Submissionsschreiben im Staatsanzeiger vom 8. September 1929 Nr. 207 ist ergangen
- 15.9. Einlauftermin der Submissionsangebote
- 24.9. Bezirksausschusssitzung und Besprechung über die eingelaufenen Angebote
- 26.9. Im Auftrag des Bezirksamtes Absteckung des Straßenzuges mit Brücke, wegen Verhandlungen der Grundstücksabtretungen
- 27.9. Verhandlungen im Schulhaus in Binsfeld durch den Vorstand, wegen der Grundstücksabtretung mit den einzelnen Beteiligten – Niederschrift eines diesbezüglichen Protokolls
- 14.10. Projekt mit 15 Plänen, 3 statischen Berechnungen an 1 Plan wegen Kultusbauamt, 3 Beschreibungen in Mappe für Amtsvorstand in Vorlage gebracht

1930

- 8.6. Auftrag des Amtes, dass eine verantwortliche Außensperre beim Bau zu melden ist, bez. amtliche Akten Nr. 133
- 9.6. Massenberechnung und Leistungsverzeichnis über den Ausbau des Außenkörpers dem Amt in Vorlage gebracht. Ferner Bericht über Gewinnung des Auffüll- und Steinmaterials. (Für die Anlegung einer Schürfgrube auf dem Grundstück des Andreas Reich verlangt dieser 300 RM). Vereinbarung im Beisein des I. Bürgermeisters Sauer am 3.I.1930 mittags 12 Uhr.
- 31.7. Bezirkstagssitzung mit neuerlichem Beschluss, dass die Brücke gebaut werden soll.
- 1.8. Aufnahme der Gespräche mit Herrn Prof. Wehr für die Berechnung der Hochwassermengen.
- 4.8. Ortsbesichtigung mit Herrn Kreisbaurat Zenker, Baurat Langguth, Bezirksamtmann Hock, Professor Wehr. Es wurde bestimmt, dass die bereits festgelegten Außenlinien am günstigsten sind und ausgeführt werden sollen.
- 5.8. Prof. Wehr erhält diesseits Lagepläne von Binsfeld mit Halsheim, mit Hochwassermarken bei Müller Völker in Halsheim.
- 22.8. Bezirkstagssitzung im Beisein der Herren Regierungsrat Zenker und Langguth, Prof. Wehr, Bürgermeister Schmitt. Der Bezirkstag beschließt, dass die Brücke gebaut werden soll.

II. Baubeginn

- 26.8. Absteckung der Brücke mit Schnurgerüst für die Brückenfundamente. Beginn der Erdarbeiten am rechten Wernufer (Josef Schmitt).
- 27.8. Feststellung der Schnurgerüste durch Herrn Prof. Wehr; wurden auf Grund der Aussage von Herrn Wehr in Ordnung befunden.
- 28.8. Kontrolle der Bodenbeschaffenheit in den Fundamentgruben der Bogenbrücke. Befund: Vom natürlichen Gelände bis zu einer Tiefe von 2,00 m ist gewachsener Lehmboden.
- 28.8. Unter dem Lehmboden kommt gewachsener Lettenboden – der Lettenboden zeigt sich noch 1,50 m tiefer als die Fundamentschächte, jedoch mit steiniger Beimischung. Letztere Feststellung wurden mittels Erdbohrer gemacht.

- 3.9. Wassermehrung in der Baugrube, leichter Zulauf auf der Lettenschicht. Auspumpen ist mit einfachen Handpumpen möglich.
- 9.9. Ortsbesichtigung durch die Herren Oberregierungsrat Fischer, Zenker, Langguth, Hock – der Baugrund wurde als geeignet befunden. Erdproben, zwecks Untersuchung von den Herren des Bauamtes wurden mitgenommen. Beginn der Betonarbeiten.
- 15.9. Die Betonarbeiten des Fundaments vom rechten Wernufer sind fertig.
- 16.9. Augenscheinnahme durch H. Baurat Langguth
- 19.9. Augenscheinnahme durch Herrn Baurat Langguth – die Bodenbeschaffenheit der Baugrube an der linken Wernseite ist der an der rechten Seite gleich. Der Baugrund wurde für geeignet befunden. Am selben Tage wurde mit dem Betonieren begonnen.
- 23.9. Die Betonarbeiten am Fundament der linken Wernseite wurden fertig. Beginn der Aufstellung des Lehrgerüsts für den Brückenbogen.
- 26.9. Beginn der Erdarbeiten zu den Flutbrücken.
- 30.9. Augenscheinnahme durch Herrn Oberbaurat Zenker und einigen Herren der Kreisregierung. Die bisherigen Arbeiten wurden für gut befunden.
- 2.10. Augenscheinnahme durch Herrn Baumeister Meier vom Kulturbauamt, wegen der Flutbrücke und Anlegung des beabsichtigten Flutgrabens, vormittags 9 Uhr. Nachmittags ½ 3 Uhr Augenscheinnahme durch die Herren Oberregierungsrat Fischer, Zenker, Langguth, Hock.
- 2.10. Beginn der Betonarbeiten der Fundamente zur Flutbrücke – rechte Seite. Bodenbeschaffenheit bis Fundamentsohle 2,65 m ist gewachsener Lehmboden; ab hier 1,0 m tiefer, also eine Tiefe von 3,65 m Lettenboden.
- 6.10. Betonarbeiten des äußersten rechten Fundaments sind fertiggestellt.
- 9.10. Wern führt Hochwasser in der Höhe der Bogenschlusssteine der alten Wernbrücke – Arbeiten sind eingestellt.
- 11.10. Wern ist im Sinken; Unternehmer Schmitt hat bisher keinen Schaden zu verzeichnen – die Arbeiten werden fortgeführt.
- 13.10. Die Eisenmonierung im Gewölbe ist fertig und wurde nach dem Armierungsplan diesseits kontrolliert und ist in Ordnung. Mit dem Betoneisen wurde im Scheitel des Bogens begonnen – das Mischungsverhältnis des Betons ist richtig. Die Wern ist wieder ins Flussbett zurückgegangen – Witterung trüb, jedoch ohne Regen – Temperatur + 12 Grad Celsius. Arbeiter sind am Bau beschäftigt: 4 Zimmerleute, 10 Facharbeiter der Firma Schmitt, 10 Arbeiter aus Binsfeld, zusammen 24 Mann – der Mainkies wird von der Firma Michael Hamberger in Karlstadt und Hilpert in Gemünden bezogen.
- 14.10. Mit den beiderseitigen Betonarbeiten ab der Widerlager gegen den Scheitel wird begonnen. Eine Kontrolle des Lehrgerüsts zeigte eine normale Senkung von 1,5 cm. Witterung früh: Nebel, mittags Sonne; Temperatur früh sieben Uhr + 8 Grad.
- 16.10. Der Brückenbogen am Abend 6 Uhr fertig betoniert. Witterung wie vor: + 12 Grad.
- 17.10. Die Flügelmauern am rechten Wernufer werden betoniert. Hemmungsfuge ist berücksichtigt – am linken Wernufer wird die Schalung zu den Flügelmauern aufgestellt.



Mit solch einfachen Schubkarren mussten die Bauarbeiter damals noch Erde und Steine fahren

- 20.10. Die Betonarbeiten der Flügelmauern an der linken Wernseite bis zu den Trennungsfugen sind fertig - + 10 Grad Celsius
- 21.10. Die Flügelmauern in der Brückenmitte, zwischen den Trennungsfugen werden eingefüllt.
- 22.10. Der Mittelpfeiler der Betonflutbrücke wird betoniert. Es zeigt sich viel Grundwasser, das jedoch mit den Pumpen beseitigt werden kann. An den Pumpen sind 3 Mann tätig. + 12 Grad Celsius.
- 25.10. Das Brüstungsgebände an der Bogenbrücke wird betoniert (nur auf der Seite gegen Halsheim). Die gegenüberliegende Seite der Brüstung wird eingeschalt. Witterung trüb, zweitweise leichter Regen + 9 Grad Celsius.
- 25.10. An den Flutbrücken wird heute nicht gearbeitet. Arbeitsschluss Mittag 2 Uhr.
- 28.10. Baueinsicht durch die Herrn Oberbaurat Zenker und Langguth; nach Angabe des Baumeisters Schmitt hatten die Herren keine Beanstandung.
- 29.10. Die Betonarbeiten an der Wernbrücke sind Mittag 5 Uhr fertig geworden. Letzte Betonierung an der Brüstung von der Seite gegen Binsfeld.
- 30.10. Betonierung des nördlichen Pfeilers der Flutbrücke über Gelände. Witterung trüb, zeitweise leichter Regen + 9 Grad Celsius. Vom Baubeginn bis heute ist kein Nachtfrost eingetreten.
- 4.11. Einschalung der dritten Flutbrückenöffnung.
- 7.11. Einlegung der Armierungseisen in den Flutbrücken.
- 10.11. Baueinsicht durch die Herren Regierungsaurat Langguth. Beanstandungen ergeben sich keine.
- 13.11. Die Betonarbeiten an den Flutbrücken sind fertig. + 10 Grad Celsius. Das Baugerüst der Bogenbrücke über die Wern wird beseitigt. Abbindzeit mit 28 Tagen ist erwirkt.
- 18.11. Die Arbeiter sind mit der Wegschaffung der Holzgerüste beschäftigt. Außerdem wurde mit den Nacharbeiten der Wernbrücke begonnen und beschäftigt sind noch 5 Mann.
- 22.11. Die Wern führt Hochwasser; bei der alten Wernbrücke sind die Bogenöffnungen unter Wasser. Die neue Brücke ist nicht bis zum fünften Teil des Durchflussvolumen belastet. Die Flutbrücken haben kein Wasser.

6) Straßenbau

Endlich wurde am 15. Juni 1931 eine Ausschreibung für die Straße vorgenommen:
Die Bauarbeiten sollten folgenden Umfang haben:

- 7.250 cbm Erdarbeiten des Straßenumbaus
- 1.800 qm Rollierung
- 1.800 qm Basaltschotterdecke einschl. der Walzung



*Schon damals war das Bezirksamt am
Karlstadter Marktplatz zu finden*

Die Pläne lagen im Erdgeschoß, Zimmer 2, des Bezirksamtsgebäudes in Karlstadt zur Einsicht auf. Jeden Mittwoch von 8 bis 12 Uhr und von 14 bis 18 Uhr sowie jeden Samstag konnten nähere Auskünfte eingeholt werden. Die Angebote mussten bis 1. Juli 1931 abgegeben werden.

Dazu gab es eine Erläuterung für die ‚Ausführung der Bauarbeiten zur Verlegung der Bezirksstraße bei der Gemeinde Binsfeld‘:

- a) Der Straßenbau bezweckte die Beseitigung der scharfen und gefährlichen Kurve. Der neue Straßenkörper begann am östlichen Rand der Gemeinde Binsfeld über die neuerbauten Brücken Richtung Halsheim und endete in der Flurmarkung ‚Hinter der alten Salzbergkirche‘.
- b) Konkret wurden die Erdarbeiten für den Straßenumbau und die Weganschlüsse ausgeschrieben. Dazu gehörte die Herstellung des Grundbaues für die neue Straße und die Anschlüsse an die bestehenden Straßen.
- c) Die Arbeiten mussten so ausgeführt werden, dass die bestehende alte Straße vorläufig für den Verkehr offenblieb. Die Zufahrten zu den Grundstücken hinter der alten Salzbergkirche mussten ebenfalls offengehalten werden. Etwaige Notbehelfsausfahrten aus Anlass des Umbaus waren anzulegen, ohne dass sich ein Anspruch auf Sondervergütung ergab.
- d) Für die Sicherung des Verkehrs auf der alten und der neuen Bezirksstraße sowie auf den Weganschlüssen wie Beleuchtung und Absperrung hatte die Baufirma zu sorgen. Außerdem gehörte es zu ihrer Aufgabe, entsprechende Informationstafeln aufzustellen. Für alle Schäden, die dem Bezirk oder Dritten entstehen sollten, haftete das Bauunternehmen.

e) Die Bauarbeiten waren bis längstens zehn Tage nach erfolgter Zuschlagserteilung in Angriff zu nehmen und mussten bis längstens nach drei Monaten beendet sein.

Hier hatte man – entgegen dem Brückenbauvertrag - eine klare Terminvereinbarung getroffen.

In einer Zusatzvereinbarung wurden noch folgende Punkte aufgenommen:

f) Die Bauarbeiten wurden als Notstandsarbeiten aufgenommen. Deshalb war der Unternehmer verpflichtet, für die Ausführung Erwerbslose und zwar mindestens 90 Prozent der Gesamtbelegschaft zu verwenden. Die Arbeitslosen waren nach Absprache mit dem Arbeitsamt Schweinfurt einzustellen. Die Einstellung musste jede Woche dem Bezirksamt durch Vorlage der Lohnlisten nachgewiesen werden.

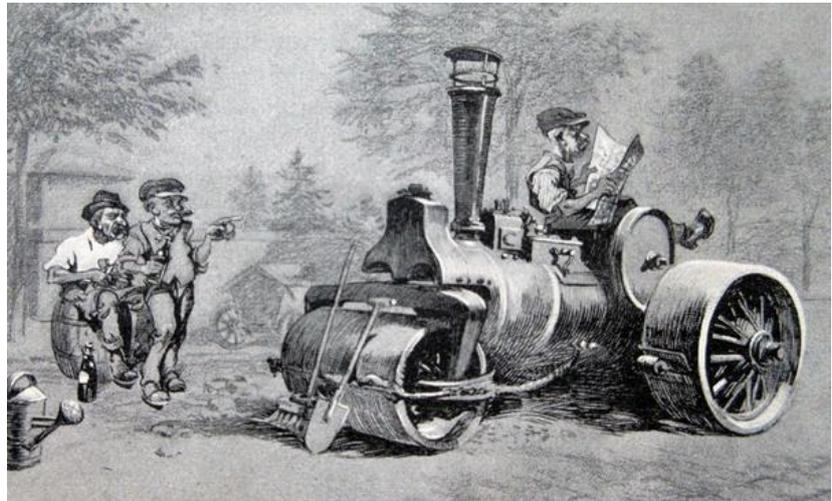
g) Die Entlohnung hatte nach dem Bauarbeitertarif zu erfolgen.

h) Die Preise des Leistungsverzeichnisses waren Festpreise. Eine Änderung während der Arbeiten war nicht möglich.

Sollte der Unternehmer, warum auch immer, gegen die Bestimmung verstoßen, konnte ihm umgehend die Arbeit entzogen werden, ohne dass eine Entschädigung erfolgen würde.

Anders als heute versuchten auch verwandte Unternehmen von diesen Aufträgen zu profitieren. So bat die ‚Kraftverkehr Bayern‘ Würzburg, das Bezirksamt, ihr doch die Adresse der

beauftragten Baufirma mitzuteilen, damit sie diesem Unternehmen Angebote für Transporte unterbreiten könne. Auch das Basaltwerk Breitenbach, ein Unternehmen der Gemeinde Breitenbach bei Bad Brückenau, bat das Bezirksamt um Unterstützung. Sie hatten 1000 cbm Walzschotter auf Lager, doch da der Staat 1931 sein Straßenbauprogramm aussetzte, müsse die Gemeinde den Betrieb wieder einstellen und die Mitarbeiter entlassen, weil sie nicht einmal mehr die Zinsen verdienen würden. Nach der Submissionserstellung informierte der Bezirk die Gemeinde und versprach, das Angebot der Basaltwerke dem beauftragten Unternehmer zu übermitteln und seinen Einfluss geltend zu machen, dass dieser seine Steine dort kaufen sollte. Auch die Feldbahnfabrik Martin Eichelgrün aus Nürnberg bat um die Adresse des Meistbietenden, weil sie in der Gegend genügend Feldbahnmaterial hatte, das sie vermieten oder verkaufen würde. Auch die ‚Sprengstoff-Verkaufs-Gesellschaft‘ aus München hätte gerne die Adresse des Auftragsempfängers gehabt. Noch eine ganze Reihe



Schon damals konnte man die schweren Straßenwalzen, auch wenn man sich kaum vorstellen konnte, dass der Walzenfahrer Zeit zum Zeitunglesen hatte

weiterer Firmen baten um die gleiche Information, da fast alle Firmen genügend Mitarbeiter, jedoch kaum Aufträge, hatten.



Der ‚Norddeutsche Submissions-Anzeiger‘ aus Hamburg bat um eine Übersicht über die eingegangenen Angebote. Er hatte die Angebotsaufforderung kostenlos in sein Blatt eingestellt und wollte gerne

die eingegangenen Angebote publizieren. Dadurch würde sich der Bezirk viel Arbeit ersparen, weil die Submittenten nicht jeweils eigens bei ihnen nachfragen würden. Schreibgebühren und Portokosten würden selbstverständlich erstattet.

Schon am 2. Juli 1931 wurden die immerhin 22 Angebote geöffnet. Wie umkämpft der Markt war, sieht man an den relativ weit entfernt liegenden Orte wie Nürnberg, Regensburg, München usw. Schon am 4. Juli tagte der Bezirksausschuss, bei dem von 37 Mitgliedern immerhin 34 erschienen. Denn auch 1931 war es nicht so leicht, z.B. von Opferbaum oder Wülfershausen nach Karlstadt zu gelangen. Es war jedes Mal zumindest eine Tagesreise aus den am Rand des Bezirks gelegenen Orten. Die Unterschiede der Angebote waren sehr groß. Der teuerste Anbieter wollte mehr als doppelt so viel wie der günstigste:

Heinrich Albert, Nürnberg	17.092,00 RM
Carl Brandt, Bamberg	19.734,50 RM
Hermann Hubert, Nürnberg	20.865,00 RM
Walch, Reichert & Co., Würzburg	22.030,00 RM
Johann Warthelm, Nürnberg	22.324,00 RM
Friedrich Buchner, Würzburg	23.202,50 RM
Löhe & Co., Würzburg	23.428,50 RM
Karl Ziegler, Karlstadt	23.551,00 RM
Michael Roth, Nürnberg	24.720,00 RM
Leonhard Moll, München	24.840,00 RM
Anton Hemmerich, Würzburg	25.212,50 RM
Held & Franke, München	25.840,00 RM
Sager & Woerner, München	25.930,00 RM
Franz Heßdörfer, Stetten	26.700,00 RM
Josef Schmitt, Euerdorf	28.415,00 RM
Heilmann & Littmann, Nürnberg	28.981,00 RM
M. Dotzauer, Lohr	31.075,00 RM
Georg Benkert, Thüngen	31.678,00 RM
J. M. Siebenlist, Burgsinn	32.845,00 RM
Friedrich Scheuffele, Regensburg	33.315,00 RM
Karl Rothenbücher, Aschaffenburg	34.682,50 RM
Adam Höllein, Bamberg	38.700,00 RM

Doch mit der Submissionsvergabe war der Ärger noch nicht zu Ende: Die Tiefbaufirma Walch, Reichert & Co. aus Würzburg beklagte sich am 17. Juli 1931 bei der Handwerkskammer für Unterfranken und Aschaffenburg über die Art und Weise der Auftragsvergabe:

„Am 1. Juli 1931 fand beim Bezirksamt Karlstadt auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung im Staatsanzeiger eine Submission über die Verlegung der Staatsstraße Karlstadt-Arnstein, bei Binsfeld, statt. Eine Eröffnung der Angebote im Beisein der Submittenten fand mit der Begründung, es könnten Rechenfehler darin sein, nicht statt. Unterm 9. Juli ersuchten wir das Bezirksamt Karlstadt, nachdem bereits am 4. Juli im Bezirkstag die Vergebung der Arbeiten erfolgte (an wen?), uns das endgültige Resultat mitzuteilen. Wir erhalten ein kaltes, nüchternes Schreiben, das in Abschrift beiliegt.

In der heutigen schweren wirtschaftlichen Not, mit der das Handwerk ringt, wäre es doch angezeigt, dass eine Vertretung des öffentlichen Rechts hier keine Meinungsverschiedenheiten aufkommen lässt. Wenn eine Firma die Kosten nicht scheut, die Leistungsverzeichnisse holt, die Baustelle besichtigt und durch Post und Telefon Preisunterlagen einholt, so glauben wir, kann man verlangen, dass einem das Resultat einer bereits vergebenen Arbeit mitgeteilt wird.

Wir bitten die Handwerkskammer, in diesem Sinn auf das Bezirksamt Karlstadt einzuwirken und ist es vielleicht Ihnen möglich, das Endresultat zu erfahren.“



Die Handwerkskammer ergänzte hierzu in ihrem Schreiben an den Bezirk:

„Nachdem der Vergebung dieser Arbeit eine öffentliche Submission vorausging, halten wir dafür, dass nach der Submissionseröffnung die abgegebenen Angebote den

Auch die Kraftverkehr Bayern bewarb sich um Aufträge Anbietern zur Kenntnis gebracht werden können und sollen, letztere damit nicht Misstrauen in die ordnungsgemäße Vergebung der Arbeiten Platz greifen kann und ein gutes Verhältnis zur Beamtenschaft und der Geschäftswelt erhalten bleibt.

Auch die Reichsverdingungsordnung sieht eine Bekanntgabe der Angebotspreise an die Anbieter vor, bestimmt sie doch in ihrem § 23 – Eröffnung der Angebote – u.a.: Beim Eröffnungstermin dürfen nur die Bieter und Bevollmächtigten der Berufsvertretung zugegen sein.

Wir bitten darnach das Bezirksamt, uns mitteilen zu wollen, welche Angebote bei der fraglichen Arbeit vorlagen und auf welches dieser Angebote der Zuschlag erteilt wurde. Wir werden Ihre Antwort dann der Firma Walch, Reichert & Co. mitteilen.“

Bezirksamtmann Hock hatte der Firma Walch, Reichert & Co. am 10. Juli wirklich nur eine völlig lapidare Auskunft auf ihr Verlangen vom 9. Juli gegeben, so wie man es von einer Hoheitsbehörde in vielen Fällen auch nicht anders erwartet:

„Ihrem Ersuchen vom 9. lf. Mt. kann aus grundsätzlichen Erwägungen nicht entsprochen werden. Hiervon ersuche ich Kenntnis zu nehmen.“

Die Firma Walch, Reichert & Co. hatte nicht nur bei der Handwerkskammer, sondern auch bei der Regierung Einspruch gegen das Verhalten des Bezirks erhoben. So sah sich der Bezirk gezwungen, 23. Juli 1931 eine entsprechende Begründung abzugeben:

„Die Bauarbeiten für die Verlegung der Bezirksstraße Karlstadt-Arnstein bei Binsfeld – Brücke über die Wern und Flutbrücke ausgenommen – waren in der Bayer. Staatszeitung zur Bewerbung ausgeschrieben. Die entsprechende Bekanntmachung erschien in der Nr. 137 der Bayer. Staatszeitung vom 18. Juni 1931 (Seite 10). Die Frist zur Abgabe von Angeboten lief bis zum 1. Juli 1931. Die Bekanntmachung enthielt ausdrücklich die Bemerkung: ‚Den Zuschlag behält sich der Bezirksausschuss vor; er ist hiebei nicht an das Mindestgebot gebunden.‘



Stempel des Basaltwerkes Breitenbach, das sich im Besitz der Gemeinde Breitenbach befand, und sich eines Auftrages erfreuen konnte

In der Sitzung des Bezirksausschusses vom 4. Juli 1931 erfolgte die Eröffnung der Angebote und die Vergebung der Arbeiten. Die Firmen, deren Angebote nicht berücksichtigt werden konnten, wurden mit nachstehendem Schreiben vom 8. Juli 1931 von dem Ergebnis verständigt:

„Die Eröffnung der Angebote für die Bauarbeiten zur Verlegung der Bezirksstraße Karlstadt-Arnstein bei Binsfeld ist in der Sitzung des Bezirksausschusses vom 4. Juli 1931 erfolgt. Der Zuschlag konnte Ihrer Firma auf Grund Ihres eingereichten Angebotes nicht erteilt werden. Hiervon ersuche ich Kenntnis zu nehmen.“

Von verschiedenen Bewerberfirmen und von anderen Firmen – letztere 16 an der Zahl – gingen beim Amt Anfragen ein, die teilweise eine vollständige Übersicht über die abgegebenen Angebote beehrten. Die Zahl der Angebote belief sich auf 22. Gegenüber all diesen Anfragen wurde eine nähere Auskunft gleichmäßig mit Schreiben vom 10. Juli 1931, das von der Firma Walch & Reichert in ihrer Vorstellung in Abschrift beigegeben ist, abgelehnt. Die entsprechende Erledigung der Anfragen hätte einen erheblichen Aufwand an Zeit und Unkosten verursacht, von dem das Amt absehen zu müssen glaubte. Eine Verheimlichung der Angebote kommt gar nicht in Frage, der Standpunkt des Amtes ist durch die vorgenannten Gründe bestimmt worden. Von dem Ergebnis ihrer Bewerbung ist jede einzelne Firma verständigt worden; ein weiterer Anspruch auf Auskunftserteilung kann nicht anerkannt werden.

Die dargelegte Stellungnahme zu den Anfragen wurde in der Sitzung des Bezirksausschusses ausdrücklich festgelegt. Die Regierung wird gebeten, die dargelegte Stellungnahme zu billigen und in der Beantwortung der Vorstellung der Firma Walch & Reichert dem Standpunkt des Amtes beitreten zu wollen.“

Die Begründung hört sich recht fadenscheinig an. Mit keinem Wort wird darauf eingegangen, nach welchen Kriterien der Bezirksausschuss die Arbeiten vergab. Dass hier negativen Mutmaßungen Anlass gegeben wurde, ist nachvollziehbar.

Die Regierung unterrichtete nun die Firma Walch, Reichert & Co. GmbH am 1. August von der Antwort des Bezirks. Sie wies daraufhin, dass eine Verpflichtung des Bezirks, die Submissionsergebnisse mitzuteilen gesetzlich nicht bestünde. Da sehr viele Bewerbungen eingingen, wäre es dem Bezirk auch nicht zuzumuten, allen Firmen eine vollständige Übersicht über die Angebote zuzuleiten.

Doch anscheinend erst am 27. Februar 1932, also ein halbes Jahr nach der Eröffnung der Submissionsangebote wurde der Auftrag endgültig vergeben. Einstimmig beschloss der Bezirksausschuss, dass die Firma Hermann Hubert aus Nürnberg den Zuschlag bekommen sollte. Vorher wurde noch abgewartet, ob das langfristige Darlehen der Bayerischen Versicherungskammer auch wirklich gewährt würde. Das war anscheinend im Januar 1932 der Fall. Dabei kassierte die Versicherungskammer ein Disagio von fünf Prozent. Mit Hermann Hubert wurde noch einmal wegen des Preises verhandelt. Er gewährte statt des Skontos von zwei Prozent, das er in einem Nachtrag vom 11. Juli 1931 zugestanden hatte, nunmehr drei Prozent. Eine weitergehende Reduzierung des Preises sei ihm auf Grund der wirtschaftlichen Lage nicht möglich.

Es war also doch eine Art Mauschelei, die sich der Bezirkstag erlaubte. Hubert war erst an dritter Stelle der Angebote. Vielleicht waren bei den beiden ersten Firmen in ihren Angeboten Teile nicht enthalten oder sie waren mit den Bedingungen, die nachträglich gestellt wurden, nicht einverstanden. So kam eben der dritte in den Genuss, ohne dass die Auswahlkriterien öffentlich bekanntgegeben wurden; auch nicht gegenüber der Regierung.

Bei der Gelegenheit wurden den Bezirksausschussmitgliedern auch bekannt, dass das Bezirksamt einen Betrag von 25.000 RM beim Bankgeschäft Josef Röser deponiert hatte, der für das Bauvorhaben vorgesehen war. Der Arnsteiner Uhrmachmeister und Bezirkstagsmitglied Hubert Korbacher (*17.7.1892 †6.5.1961) beklagte sich, dass die Anfuhr des Basaltschotters an Fuhrleute vergeben wurde, ohne dass der Bezirksausschuss eingebunden wurde. Er fand dies eine Schmälerung der Rechte, umso mehr, als Oberregierungsrat Fischer in einer der letzten Sitzungen versprach, dass die Vergabung dieser Arbeit nur im



*Bezirks- und Reichstagsmitglied
Hubert Korbacher*

Benehmen mit dem Ausschuss erfolgen würde. Aber es war häufig so, dass Beamte sich über manches so einfach hinwegsetzen.

Sowohl die Not der Bürger, aber auch die der Unternehmer, waren in diesen Jahren sehr groß. Ein Beispiel gibt dieses Schreiben der Baufirma Hermann Hubert aus Nürnberg vom 18. November 1932 an das Bezirksamt Karlstadt wider:

„Ich nehme Bezug auf meine verschiedenen Briefe sowie auf die Unterredung, die Ihr sehr geehrter Herr Bezirksbaumeister mit meinem Bauführer Schmidt gelegentlich seines Besuches auf der Baustelle hatte und bedauere sehr, bis heute ohne Ihre weiteren Anschaffungen geblieben zu sein. Die verschiedenen Notverordnungen betreffs Zahlungsverkehr zeigen uns mit grausamer Deutlichkeit, in welcher schwierigen Lage die deutsche Wirtschaft und damit das gesamte Baugewerbe gekommen ist. Das zwingende Gebot in der jetzigen Notzeit besteht darin, dass sich die gesamte Geschäftswelt und insbesondere die Behörden mit allen verfügbaren Mitteln sich gegenseitig unterstützen.

Bankkredite erfordern heute unmöglich zu ertragende Zinssätze. Es ist undenkbar, dass irgendein deutscher Unternehmer diese enormen Zinssätze auf die Dauer ertragen kann.

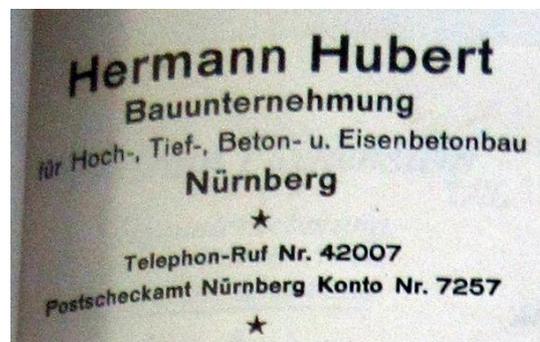
Ich bitte Sie deshalb recht höflichst und dringend um weitgehendste Unterstützung, damit meine Rechnungen baldigst angewiesen und vollständig ausbezahlt werden. Ich habe selbst laufend großen Verpflichtungen nachzukommen und bin deshalb auf den restlosen Eingang meiner Außenstände unbedingt angewiesen.

Ich zweifle nicht, dass mir diese Hilfe auch von Ihrer Seite zuteilwird und begrüße Sie mit vorzüglicher Hochachtung“

Doch das Bezirksamt wollte diesen Vorwurf so nicht auf sich sitzen lassen und antwortete ihm – wenn auch stark verspätet – am 5. Mai 1933:

„Zwischen den von Ihnen vorgelegten Rechnungen und des vom Bezirk Karlstadt-Arnstein anerkannten Kostenbetrages besteht eine Differenz von 2.136,11 RM. Dies beruht darauf, dass Sie in der übermittelten Rechnung die Rollierung des Straßenbaus auch als Erdauffüllung mitverrechnet haben. Der Bezirk ist nicht in der Lage, an Stelle der Rollierung eine Erdauffüllung zu bezahlen, die tatsächlich nicht vorhanden ist. Im Einzelnen wird zur Aufklärung zu den Rechnungen bemerkt:

I. 1) Rechnung vom 29. August 1932 über die Verlegung der Bezirksstraße bei Binsfeld: Für Erdbewegung ist als Gesamtbetrag von Ihnen die Summe von 21.128,10 RM vorgetragen. Anerkannt ist von diesem Betrag die Summe von 19.906,52 RM. Gestrichen ist der Betrag von 1.221,58 RM. Rollierung und Beschotterung sind in Abzug gebracht.



Briefkopf des Bauunternehmers Hermann Hubert, der mit dem Bezirksamt viele Probleme hatte

2) Im Übrigen gehen die Ausmaße, die angesetzten Einheitspreise und die Einzelgesamtbeträge in Ordnung. Der Gesamtbetrag der Rechnung vom 29. August beziffert sich sohin auf 30.311,93 RM anstatt auf 31.533,51 RM.

3) Im Hinblick auf den abgeschlossenen Vertrag wurden von der Summe 3 Prozent in Abzug gebracht; das sind rund 909,93 RM. Die anerkannte Summe bei der Rechnung vom 29. August 1932 beträgt also 29.402 RM.

II. Die zweite Rechnung vom 29. August 1932 über außervertragliche Leistungen beziffert sich auf 561,88 RM. Dieser Betrag ist vollständig anerkannt.

III. Rechnung vom 13. Oktober 1932 über Regiearbeiten:

1) Für den Regiezettel Nr. 1 ist als Stundenlohn von Ihnen -,53 RM vorgetragen. Anerkannt ist der Betrag von -,42 RM.



Als Gesamtbetrag ist für den Regiezettel Nr. 1 der Betrag von 12,60 RM anerkannt; vorgetragen sind von Ihnen 15,90 RM; Differenz 3,30 RM.

Die übrigen Regiezettel sind ohne Erinnerung anerkannt.

2) Der Gesamtbetrag beziffert sich nach Anerkennung auf 334,95 RM. Vorgetragen ist von Ihnen der Betrag von 338,25 RM; Differenz wie bereits erwähnt 3,30 RM.

3) Der 40 %ige Zuschlag berechnet sich auf 134 RM.

Auch eine ähnliche Walz könnte beim Bau der Straße eingesetzt worden sein

Von Ihnen vorgetragen 135,30 RM; Differenz 1,30 RM. Die Differenz ergibt sich daraus, dass die 40 % aus 334,95 RM und nicht aus 338,25 RM berechnet sind. Der Gesamtbetrag der Rechnung der anerkannt ist, beträgt 468,95 RM.

VI) Der Minderbetrag, der durch die Anerkennung sich gegenüber Ihrer Rechnungsaufstellung ergibt, beträgt insgesamt 2.136,11 RM. Derselbe setzt sich zusammen wie folgt:

1. Rechnung Ziffer 1 Erdbewegung Minderbetrag	1.221,58 RM
3 % Abzug	909,93 RM
Rechnung 3 v. 13.10.1932, Minderbetrag insgesamt	4,60 RM
zusammen	2.136,11 RM

Hievon ersuche ich Kenntnis zu nehmen.“

Ob Hermann Hubert mit dem Auftrag wohl zufrieden war? Erst musste er einige Preisminderungen zugestehen, dann erfolgte die Zahlung sehr schleppend, während er hohe Zinsen entrichten musste. Wahrscheinlich waren die Zinsen in diesem Zeitraum auch noch knapp an die zehn Prozent. Zahlen, die man sich 2022 bei weitem nicht mehr vorstellen konnte.



*So wie hier in Halsheim könnten die Arbeiter auch ins Binsfeld am Werk gewesen sein
(Stadtarchiv Arnstein)*

Auch der Arnsteiner Notar Karl Striffler musste mehrmals, zuletzt im Oktober 1935, mahnen, bis ihm seine Kostenrechnung über 237,50 RM für die Beurkundung von 1930 endlich bezahlt wurde. Das Bezirksamt entschuldigte sich mit der einfachen Begründung:

„Die Kostenrechnung in Höhe von 237,50 RM wurde seinerzeit nach Eingang sofort zur Zahlung angewiesen. Der Bezirkskasse war es aber in der Zwischenzeit nicht möglich, die benötigten Mittel zur Begleichung der Kostenrechnung frei zu machen. Infolge der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und des unzulänglichen Eingangs der Umlagen ist die Bezirkskasse überangespannt. Für umgehende Regelung der Kostenrechnung ist aber Sorge getragen. Ich ersuche, hievon Kenntnis zu nehmen und die verzögerte Zahlung im Hinblick auf die gegebenen Verhältnisse zu entschuldigen.“

Auch die Staatshauptkasse in München musste ihrem Geld hinterherlaufen. Am 7. November 1935 monierte sie beim Bezirk, dass die am 1. Juli fällig gewordenen Zinsen in Höhe von 860,25 RM aus dem Arbeitsbeschaffungsdarlehen bisher noch nicht bezahlt wurden.

7) Unterstützung für den Bau

Natürlich war es für den Bezirk sehr schwierig, in diesen Jahren das entsprechende Kapital aufzubringen. Deshalb versuchte das Bezirksamt, bei der Regierung Unterstützung zu finden. Bezirksamtmann Luitpold Hock schrieb daher am 7. Februar 1931:

„I. Der Bezirk Karlstadt-Arnstein ist finanziell schwach. Es beruht dies auf der geringen Leistungsfähigkeit seiner Bewohner. Rund 2/3 der Bevölkerung des Bezirks gehört der Landwirtschaft an, 1/3 anderen Berufskreisen. Bei dem letzteren Bevölkerungsteil ist die Arbeiterbevölkerung überwiegend, Gewerbebetriebe sind weniger zahlreich. Die Landwirtschaft setzt sich überwiegend aus Klein- und Mittelbetrieben mit einem Besitz bis zu 40 – 50 Tagwerk zusammen; dabei liegen die meisten Betriebe unter 20 Tagwerk. Großbetriebe hat der Bezirk nur 4, größere Betriebe mit einem Besitz bis zu 80 – 90 Tagwerk sind etwa 80 vorhanden.“

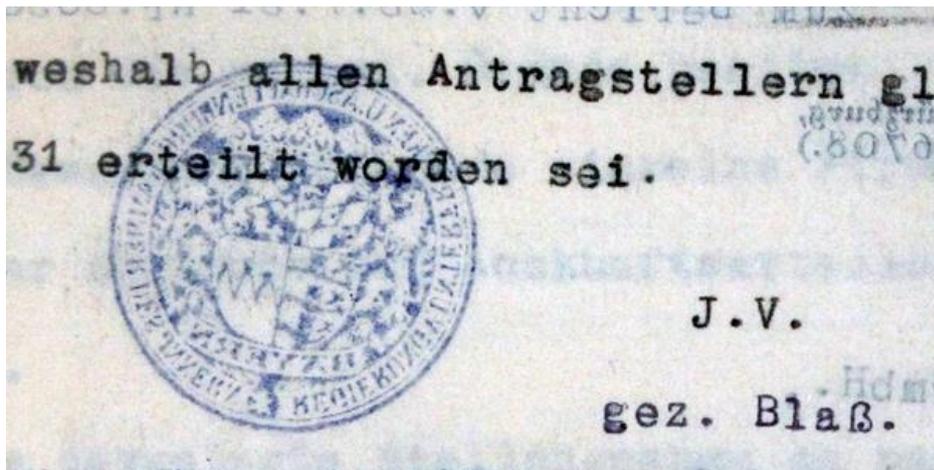


Der Landkreis Karlstadt zu dieser Zeit

Die Landwirtschaft des Bezirks teilt die allgemeine Notlage der Landwirtschaft; mit Rücksicht auf den Klein- und Mittelbetrieb wirkt sich diese Notlage im Bezirk besonders aus. Die Gewerbebetriebe sind auch meist Kleinbetriebe, lediglich eingestellt auf die Versorgung der örtlichen Bevölkerung. Großhandel und Großgewerbe fehlen fast ganz. Die Arbeiterbevölkerung ist in der Zementfabrik Karlstadt, im Eisenwerk Karlstadt, in einigen weiteren Werken des Bezirks, in erheblichem Umfang in Schweinfurt, Würzburg und Würzburg-Zell beschäftigt. Dass sich die allgemeine wirtschaftliche Notlage auch für die Arbeiterbevölkerung des Bezirks besonders stark auswirkt, liegt klar und braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Der Bezirk hat einen Umlagenhundertsatz von 200 % bei allen Steuerarten, für die ihm das Zuschlagsrecht zusteht, seit Jahren. Das Soll der Gesamteinnahmen auf Umlagen beträgt im Jahr 1930/31 189.654 RM. Die Umlagen drücken die Pflichtigen bei ihrer wirtschaftlichen Schwäche sehr stark und werden nur mühsam aufgebracht.

Die Ausgaben des Bezirks sind sehr erheblich und belaufen sich nach dem Voranschlag für 1930/31 auf 385.508 RM. Unter den Ausgaben nehmen die Kosten für das Straßenwesen gut 1/3 ein. 75.258 RM erfordert der Personalbedarf, 71.069 RM der Sachbedarf, der aus laufenden Mitteln bestritten wird und der nur zur Abdeckung von laufenden Unterhaltungsmaßnahmen für die Straße dient. Daneben hat der Bezirk bereits erhebliche außerordentliche Aufwendungen für sein Straßenwesen gemacht und sieht sich gezwungen, noch weiter in größerem Umfang Aufwendungen zu machen. Die Bezirksstraße Karlstadt – Gambach mit einer Länge von 7 km wurde im Jahr 1929 neu gewalzt und mit einer neuzeitlichen Oberdecke versehen. Der Kostenaufwand für diese Maßnahme belief sich auf rd. 90.000 RM. 25 km der Bezirksstraßen müssen beschleunigt mit einer neuzeitlichen Oberdecke versehen werden, wenn sie nicht in kürzester Zeit in ihrem Straßenkörper vollständig vernichtet sein sollen und dann unerschwingliche Kosten vom Bezirk erfordern. Es sind dies Straßenstrecken, die neben dem örtlichen Verkehr dem Durchgangsverkehr dienen, wie z.B. die Straße Gramschatz – Arnstein, die Straße durch das Werntal.



Zu diesen Baumaßnahmen – voraussichtlicher Gesamtaufwand 90.000 RM – hat der Bezirk im Herbst 1930 50.000 RM aufgenommen. Die Arbeiten wurden 1930

Bei der Regierung arbeitete 1931 der frühere Leiter der Arnsteiner Präparandenschule Johann Baptist Blaß (*4. 1. 1856)

(August/September) begonnen; bis zum Eintritt der ungünstigen Witterung fortgeführt und gehen im Frühjahr 1931 weiter. Die Verlegung der Straße bei Binsfeld mit der gleichzeitigen Errichtung einer neuen Wernbrücke erfordert nach dem Kostenanschlag einen Gesamtaufwand von 103.000 RM. Als unbedingt notwendige Straßenbaumaßnahme steht endliche die Neuwalzung der Bezirksstraße Karlstadt – Karlburg – Wiesenfeld mit einer Gesamtlänge von 11 km vor der Türe. Die Kosten werden sich, gerechnet an den Kosten für die Straße Karlstadt – Gambach, auf 145.000 RM belaufen.

Die Mittel für diese außerordentlichen Straßenbaumaßnahmen können nicht aus den ordentlichen Einnahmen genommen werden. Soweit keine Zuschüsse aus Mitteln des Kreises und des Staats erhältlich sind, muss der Bezirk die Mittel durch Aufnahme langfristiger Darlehen aufbringen. In Erkenntnis dieser Notwendigkeit hat der Bezirk im August/September 1929 ein langfristiges Darlehen im Nennbetrag von 150.000 RM

aufgenommen. Aus dieser Darlehensaufnahme standen netto 125.000 RM zur Kostenabdeckung zur Verfügung. Über 90.000 RM wurden für die Instandsetzung der Straße Karlstadt – Gambach verbraucht, 30.000 RM werden für die Straßenverlegung und den Brückenbau bei Binsfeld verwendet. Für die Oberflächenbehandlung von 25 km sind 50.000 RM im Herbst 1930 aufgenommen worden; 40.000 RM muss der Bezirk noch durch Darlehen aufbringen. Dazu kommt, dass für die Straßenverlegung bei Binsfeld noch 70.000 RM für die Instandsetzung der Straße Karlstadt – Wiesenfeld 145.000 RM abgedeckt werden müssen.



Die ‚Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten‘ sollte den Straßenbau unterstützen

Nach Durchführung der vorstehend aufgeführten außerordentlichen Baumaßnahmen wird der Bedarf für Straßenunterhaltung aus den ordentlichen Mitteln nicht wesentlich verringert. Der Bezirk hat ein Straßennetz von 182 km. Nach Durchführung der geplanten Instandsetzungen werden für mehrere Jahre für 43 km (7 + 11 + 25 km) keine wesentlichen Unterhaltungskosten erwachsen. Die Ausgaben des ordentlichen Etats werden aber von 71.069 RM (Voranschlag 1930/31) nur auf rd. 56.000 RM, also nicht wesentlich herabsinken.

II. Bei seiner wirtschaftlichen Lage und im Hinblick auf die hohen Ausgaben, die das Straßenbauwesen vom Bezirk erfordert, ist der Bezirk genötigt, die Straßenverlegung bei Binsfeld mit Mitteln der öffentlichen Notstandsarbeiten durchzuführen. Er muss bei seiner Notlage die verstärkte Förderung in Anspruch nehmen. Der Bezirk bittet dringend, die beantragte Grundförderung und die beantragte verstärkte Förderung aus Reichs- und Landesmitteln zu bewilligen.

III. Im Hinblick auf die Darlegung bittet der Bezirk weiter, zur Durchführung des Unternehmens der Straßenverlegung und des Brückenbaus bei Binsfeld – Gesamtkostenaufwand nach dem Voranschlag 103.000 RM – Zuschüsse aus Staats- und Kreismitteln im weitgehendsten Maße bewilligen zu wollen.“

8) Entschädigungen

Ein wichtiger Punkt war die Entschädigung der Grundstücksbesitzer bezüglich der auf dem Areal stehenden Obstbäume. Den Wert zu nennen, wurden Bürgermeister Franz Sauer (*14.10.1876 †6.1.1946), Luitpoldstr. 2, und der spätere Bürgermeister Anton Schmitt (*24.9.1900 †3.2.1978), Wilhelmstr. 17 (später Untere Dorfstr. 17), bestimmt. Bei der Bestätigung der beiden Schätzer wurde festgehalten, dass die Schätzung sowohl für die Grundstückseigentümer als auch für das Bezirksamt bindend war; ein Rechtsweg war ausgeschlossen. Sie gaben u.a. am 7. Februar 1931 folgende Schätzung ab:

„Heute, den 7. Februar 1931, begaben sich die Unterzeichneten zwecks Vornahme einer Schätzung von verschiedenen Obstbäumen, welche aus Anlass des Bezirksstraßenbaus entfernt werden müssen, an die Grundstücke der Herren Andreas Reich und Nikolaus Wolf.

A) Bei Herrn Andreas Reich kommen 6 Apfelbäume zur Schätzung:

<i>Nr.</i>	<i>Beschreibung</i>	<i>Wert in M</i>
1	<i>14-16 Jahre alt, durch Stammbeschädigung im Wuchs etwas zurückgeblieben, keine besondere Obstsorte</i>	40
2	<i>14-16 Jahre alt, Stamm gut, der Wuchs dürfte jedoch besser sein, Erträge mittelmäßig</i>	45
3	<i>wie Nr. 2, jedoch sehr gut im Ertrag</i>	50
4	<i>wie Nr. 3</i>	50
5	<i>16-18 Jahre alt, guter Stamm, tragbare Sorte</i>	90
6	<i>16-18 Jahre alt, erstklassiger Baum</i>	100
	<i>Gesamtwert</i>	375

Der Baumbesitzer erklärte sich durch Unterschrift mit dieser Schätzung einverstanden.

*B) Bei Herrn Nikolaus Wolf kommt ein Apfelbaum in Betracht:
9-10 Jahre alt, mittlere Entwicklung, seit 4-5 Jahren Frucht bringend, Wert 25 M*

Der Baumbesitzer Nikolaus Wolf ist mit dieser Schätzung einverstanden.

Die Wertschätzung der zu versetzenden Bäume bleibt vorbehalten, falls diese Bäume nicht anwurzeln.“



Äpfelbäume wurden gut entschädigt

Doch nicht alle Grundstücksbesitzer waren mit der Entschädigungsabwicklung einverstanden. So beklagte sich Alois Sauer (*28.2.1901 †23.11.1972), Luitpoldstr. 6, am 15. März 1931 beim Bezirksamt:

„In der notariellen Verbriefung der Grundstücke beim Straßen-, bzw. Brückenbau in Binsfeld wurde mit dem Unterzeichneten vereinbart, die Obstbäume sofort nach Festsetzung der Entschädigung auszubezahlen, da dieselben schon bei Beginn des Brückenbaus entfernt wurden.

Leider habe ich bis heute den von der gemeinsam genannten Kommission festgestellten Betrag noch nicht ausbezahlt bekommen.

Ich ersuche dasselbe das Bezirksamt um Zuweisung, bzw. Auszahlung des Betrages.“

Auch Hauptwachtmeister August Schmitt aus Wülfershausen zeigte sich in seinem Schreiben vom 27. Juli 1932 an das Bezirksamt Karlstadt unzufrieden:

„Beim Straßenbau anlässlich der Verlegung der Bezirksstraße bei Binsfeld wurde von meinem nördlich der Straße gelegenen Grundstück das Erdreich zur Auffüllung des Straßenkörpers verwendet. Bei dieser Gelegenheit wurden 5 Stück Zwetschgenbäume entfernt, ohne dass diese vorher eingeschätzt waren. Nach Rücksprache mit dem Herrn I. Bürgermeister in Binsfeld, der zugleich örtlicher Schätzer ist, konnten auch die Bäume nach ihrer Entfernung nicht mehr eingeschätzt werden. Die entfernten Zwetschgenbäume waren mittleren Alters und hatten einen Gesamtwert von 75 Mark.



Auch Zwetschgenbäume brachten einen guten Ertrag

Ferner wurde ein auf dem vorbezeichneten Grundstück stehender Birnbaum durch das zu nahe Abgraben des Erdreichs beschädigt. Es ist sicher anzunehmen, dass bei Frost im Winter die nur 2 Meter von dem Baum befindliche Böschung immer mehr abbröckelt und dass dadurch immer mehr Wurzeln des Baumes freigelegt werden. Auch ist damit zu rechnen, dass bei einem Sturm der Baum völlig entwurzelt wird. Der mir hiedurch entstandene Schaden beträgt 50 Mark.

Ein weiterer Schaden ist mir dadurch entstanden, dass auf meinem südlich der Straße gelegenen Grundstück, über welches der neue Straßenkörper zieht, Rasen auf dem dort befindlichen Kleefeld gelagert war und dass mein Kleefeld und mein anliegender Kartoffelacker von den Anliegern überfahren werden mussten. Der hiedurch entstandene Schaden beträgt 25 Mark.

Der Gesamtschaden für die kehrseits (Anmerkung: auf der Rückseite) bezeichneten Fälle beträgt 150 Mark. Ich bitte um Vergütung dieses Betrages.

Ferner erlaube ich mir zu bemerken, dass das nördlich der Straße gelegene Grundstück nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar ist, weil der abgegrabene und der nicht benötigte Teil des Ackers sehr klein ist. Der ausgegrabene Teil des Ackers kann im Gegensatz zu den anderen ausgegrabenen Grundstücken nicht mehr verwendet werden. Aus diesem Grund ist auch bei mir eine andere Regelung nötig wie bei den anderen Grundbesitzern, die ihre ausgegrabenen Grundstücke noch verwenden können.

Ich bitte um baldige Verbescheidung in diesem Sinn und stehe zu einer Besichtigung an Ort und Stelle jederzeit gerne zur Verfügung. Der Tag der Besichtigung müsste mir natürlich bekannt gegeben werden.“

Für andere Schäden hatte August Schmitt am 11. Juni 1932 bereits einmal sechshundert Mark erhalten.

Erst am 6. September 1932 gaben die beiden Schätzer Franz Sauer und Anton Schmitt noch eine weitere Schätzung über drei Beteiligte – Andreas Reich, Josef Klüpfel, Niklaus Wolf – ab, wo es um insgesamt drei Bäume, 35 Weinbergsstöcke und einen Ernteausfall ging. Der Gesamtschaden belief sich auf 141 RM.

Auch der Landwirt Christian Stark (*5.4.1894 †23.8.1956) aus der Ottostr. 34, heute Untere Dorfstr. 13, beklagte sich am 1. Januar 1933 beim Karlstadter Bezirksamt:

„Als erster Punkt kommt der Graben in Frage, den man mir mit Gewalt mitten durch meine Wiese, Plan Nr. 1811, bei dem Straßenbau gemacht hat, durch welche vorher noch nie ein Graben ging. Als Entschädigung verlange ich einhundertzwanzig Mark, denn das Grundstück ist zerstückelt.



Auch wenn es nur noch wenige Weinberge in Binsfeld gab, einige waren doch vorhanden

2. Punkt: Herr Regierungsrat hat mir im Juli 1932 als Futterentschädigung wegen des Grabens und der Flutbrücke, welche schon zwei Jahre auf meiner Wiese steht, 7 Zentner Heu gutgesprochen; bis heute noch nichts erhalten.

*3. Punkt: Bei der Auszahlung im Juli 1932 hat man mir 96 M gegeben, welches ich sofort beanstandete, da es mir zu wenig erschien; da mein Nachbar Johann Lamprecht 325 M bekam, denn seine Wiese ist vielleicht 5 m breiter, was jetzt die Länger von der Straße ist. Hier bin ich im Nachteil, denn ich bin der einzige von den Beschädigten, dem dieses Los zuteilwurde. Ich verlange mein Geld und die Zinsen seit August. Ich möchte das Bezirksamt ersuchen, diese Mängel sobald wie möglich bei einer Bezirksausschusssitzung zu unterbreiten. Sollte die Sache kein Gehör geschenkt werden, so übergebe ich sie dem Rechtsanwalt.
Hochachtungsvollst“*

Einige Monate später, am 19. März 1933, beschwerten sich der Kaufmann und Spar- und Darlehenskassenrechner Martin Sauer (*2.12.1892 †5.8.1969), Luitpoldstr. 67, heute Schulgasse, Gebäude abgerissen, Gemeindegassier Nikolaus Wolf (*13.2.1877 †22.6.1947) von der Kirchgasse 64, heute Schulgasse 6, sowie Sebastian Joa (*20.12.1854 †5.2.1935) beim Bezirksamt:

„Beim Straßenbau wurde die Gartenmauer der unterzeichneten Besitzer teilweise abgebrochen. Es wurde von Seiten des Bezirksamtes sowie vom Herrn Bezirksbaumeister die Zusicherung gegeben, dass die Mauer wieder ordnungsgemäß errichtet wird, sodass für die Besitzer kein Schaden entsteht. Nachdem nun die Gärten bestellt werden müssen, richten die Besitzer neuerdings die Bitte an vorstehendes Bezirksamt, bis 1.IV.1933 die Mauer nebst Zaun errichten zu lassen.

Sollte bis dahin die Angelegenheit von Seiten des vorstehenden Amtes nicht erledigt sein, nehmen wir an, im Einverständnis vorstehenden Amtes gehandelt zu haben, wenn wir die Mauer im vorbestandenen Zustand errichten lassen. Die Kostenrechnung würden wir dem Amt unterbreiten.

Hochachtungsvoll“

In einem weiteren Brief vom 12. März 1934 beklagten sich Wagnermeister und Gemeinderat Johann Heilmann (*15.11.1871 †7.5.1936), Luitpoldstr. 42, heute Pfarrgasse 19, und Eva Hammer, Ludwigstr. 11, heute Untere Dorfstr. 11, beim Bezirksamt Karlstadt:

„Die beiden Unterzeichneten Heilmann Johann und Hammer Eva stellen beim Bezirksausschuss Karlstadt den Antrag wegen Wirtschaftsschaden: Bei dem Bezirksstraßenbau Binsfeld wurde den beiden Unterzeichneten die Zufahrt zu ihren dort liegenden Grundstücken bei Heilmann Plan-Nr. 1667 a und b, 1668, 1665 und 1666 mit einem Flächeninhalt von insgesamt 12,3 ar und bei Hammer Plan-Nr. 1677 mit 11,9 ar Fläche abgeschnitten.



Die Binsfelder beklagten sich über den schlechten Weg

Es wurde zwar vom Bezirk ein neuer Zuweg angekauft. Da aber derselbe sehr steil ist und mit einer Fuhre nicht befahren werden kann, bei feuchtem Wetter überhaupt nicht, so muss man jetzt an den Ertrag der Grundstücke mehrere Mal fahren, was man vorher bei der bequemen Anfahrt leicht auf einem Wagen wegfuhr. Es ist dadurch ein Minderwert der Grundstücke und ein Zeitverlust eingetreten.

Die Unterzeichneten stellen daher beim Bezirksausschuss den Antrag, diesen Minderwert und der Umstände, die bereits durch die Landwirtschaftsstelle Würzburg, durch Herrn Dr. Günder, bei den nächstliegenden Grundstücken anerkannt wurden, durch Sachverständige feststellen zu lassen und zu entschädigen.

Hochachtungsvoll – mit deutschem Gruß!“

Wie aus einer handschriftlichen Notiz zu ersehen war, erhielten beide Bittsteller einen Betrag von je fünfzig Mark ausbezahlt.

Am 11. Oktober 1931 meldete sich Johann Lamprecht (*4.7.1871 †21.2.1953), Haus-Nr. 52, heute Pfarrgasse 1, beim Bezirksamt wegen des Brücken- und Straßenbaus:

„Vor einem Jahr wurde mir und mehreren anliegenden Grundstücksbesitzern vom Bezirksamt zu Wissen gebracht, eine neue Brücke über die Wern zu bauen mit der hierzu notwendigen Straße, welche unsere Wiesen durchqueren solle und nun das Ersuchen um Grundstücksabtretung an die betreffenden Grundstücksbesitzer gestellt sei, andernfalls auch Enteignung vorgenommen werden könne. Nur ungern gaben wir uns zur Geländeabtretung bereit, da Grundstückszerstückelung vorauszusehen war.

Nun ist die Wern- und Flutbrücke gebaut worden. Mein abgetretenes Gelände wurde mit Erdhaufen überfahren und zur Zeit der Heuernte konnte ich meinen Schaden einsehen. Bei Vorstellung beim Bürgermeister wurden wir auf baldige Erstattung des Kaufpreises mit Verzinsung vertröstet. Nun kam die Grummeternte, wieder hatte ich meinen Schaden einzusehen und noch kein Geld war erstattet, das man doch so nötig in dieser schlechten Zeit brauchen könnte.

Ich bitte das Bezirksamt Karlstadt, sobald als möglich die Auszahlung meines Kaufpreises für Geländeabtretung zu bewerkstelligen und dasselbe mir anher zu senden, da ich es sehr nötig gebrauchen kann zur Begleichung meiner Rechnungen und Steuern, denen ich unbedingt nachkommen muss, andernfalls Verzugszinsen und Pfändung zu gewärtigen sind. Das Bezirksamt Karlstadt wird mir es nicht für übel nehmen, wenn ich meinen Kaufpreis fordere, da ich doch Kapitalkündigung erhalten habe, also kein Kapital ausweisen kann.

Bitte das Bezirksamt Karlstadt, mir innerhalb von 14 Tagen ‚Näheres‘ auf Grund meines Briefes zukommen zu lassen, andernfalls ich an höherer Instanz vorsprechen muss.“

Immerhin ging es bei Johann Lamprecht um einen Betrag von über vierhundert Mark; für die damalige Zeit ein enorm hoher Betrag. Dieser Brief zeigt exemplarisch die Nöte der damaligen Landwirte, die für ihre Produkte kaum Geld zum Leben bekamen.

Das Bezirksamt Karlstadt schrieb am 19. Juni 1931 an den Bürgermeister Franz Sauer:

„I. Zu Urkunde des Notariats Arnstein v. 8. September 1930 hat der Bezirk Karlstadt-Arnstein für die Verlegung der Bezirksstraße bei Binsfeld den benötigten Grund und Boden erworben. Lt. Vertrag wäre der Kaufpreis nach der lastenfreien Umschreibung der Grundstücksflächen im Grundbuch zur Zahlung fällig. Mit Rücksicht darauf, dass die Bauarbeiten für die Brücke über die Wern und die Flutbrücke sowie die Arbeiten für den Straßenbau nicht in einem

Zusammenhang durchgeführt werden konnten, wird der Kaufpreis für die abzutretenden Grundstücksflächen, soweit sich die einzelnen Flächen nach Plan errechnen ließen, nunmehr bezahlt. In der Anlage I sind die einzelnen Grundstücksbesitzer, die Grund und Boden abtreten, aufgeführt; desgl. ist die abzutretende Fläche benannt. Der Kaufpreis ist nach dem Einheitssatz von 2,50 RM für die Dezimal berechnet. Hierbei sind 624 Dezimal = 1 Morgen = 20 Ar gesetzt, so dass für den qm der Betrag von 0,78 RM berechnet ist.

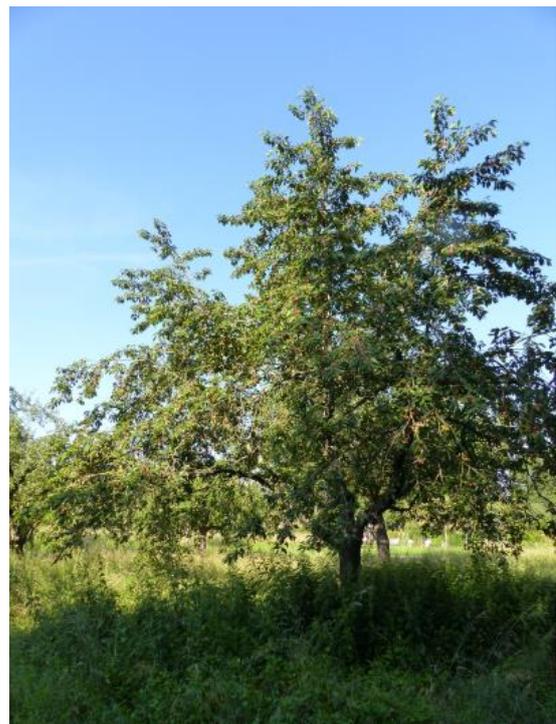
Nach Durchführung der amtlichen Vermessung wird der einzelne Kaufpreis nachgeprüft und, soweit sich in der Größe der abgetretenen Fläche eine Änderung ergeben hat, die entsprechende Ausgleichszahlung betätigt.

Die Gesamtsumme der einzelnen Kaufpreise beträgt lt. Anlage 2.932,02 RM.

II. Entschädigung der Obstbäume, die auf Grundstücksflächen stehen, welche für den neuen Straßenkörper benötigt werden: In Betracht kommen Bäume auf den Grundstücken des Gendarmerie-Hauptwacht-Meisters August Schmitt in Sommerhausen, des Landwirts Michael Josef Sauer in Binsfeld und der Landwirtswitwe Margaretha Fella in Binsfeld. Von den Bäumen, die hiernach in Betracht kommen, sind bis jetzt nur die Bäume des Landwirts Michael Josef Sauer entfernt. Nach der Schätzung der Kommission ist eine Entschädigung von 395 RM festgelegt. Der Betrag von 395 RM wird ausbezahlt. Die Entschädigung für die Obstbäume des Schmitt und der Witwe Fella wird bezahlt, sobald die Bäume entfernt sind.

III. Entschädigung für die Grundstücke, aus denen der Boden für den neuen Straßenkörper genommen wird: In Betracht kommen die Grundstücke Plan-Nr. 348, 363 und 363 1/3 des Landwirts Andreas Reich in Binsfeld; Plan-Nr. 349 und 350 des Landwirts Nikolaus Wolf in Binsfeld. Die beiden Landwirte Reich und Wolf erhalten einstweilen eine Teilzahlung und zwar Andreas Reich im Betrag von 350 RM und Nikolaus Wolf im Betrag von 200 RM.

IV. Entschädigung der Obstbäume, die auf den Grundstücken stehen, aus denen der Boden für den neuen Straßenkörper entnommen wird. In Betracht kommen Bäume des Landwirts Andreas Reich und des Nikolaus Wolf. Die Bäume des Andreas Reich stehen noch sämtlich; die Entschädigung wird bezahlt, sobald die Bäume entfernt werden. Bei Nikolaus Wolf kommt ein Baum in Frage, dessen Wert von der Kommission auf 25 RM geschätzt ist. Der Baum ist entfernt. Der Betrag von 25 RM wird gezahlt.



Auch eine Reihe Kirschbäume fielen dem Brücken- und Straßenbau zum Opfer

V. Die Schätzungskommission bestehend aus dem 1. Bürgermeister Sauer und dem vereidigten Schätzer Anton Schmitt in Binsfeld war bei zwei Schätzungen tätig. Als Entschädigung wird für jede Schätzung der Betrag von 4 RM gewährt, sohin für jeden der beiden Schätzer der Gesamtbetrag von 8 RM.

Nach den vorstehenden Ausführungen kommen folgende Beträge zur Auszahlung:

Ziffer I	2.932,02 RM
Ziffer II	395,- RM
Ziffer III	350,- RM
	200,- RM
Ziffer IV	25,- RM
Ziffer V	16,- RM
Gesamtbetrag	3.918,02 RM



Hier der Schätzer Anton Schmitt mit Pfarrer Leo Keidel (Sammlung Ulrike Kropp)

Der Betrag von 3.918,02 RM wird Ihnen durch die Bezirkskasse überwiesen. Ich ersuche, die Auszahlung entsprechend den vorstehenden Ausführungen zu betätigen und die Empfangsbestätigung an das Amt zurückzuleiten.

Soweit irgendwelche Erinnerungen erhoben werden, ersuche ich, hierüber zu berichten.“



Auch nach dem Brücken- und Straßenbau gab es weiterhin viele einfache Wege durch Binsfeld

9) Brückenbau 2020

Die 1931 gebaute Wernbrücke wies nach neunzig Jahren schwere Schäden auf. Das Straßenbauamt sah sich daher gezwungen, ein neues Bauwerk zu erstellen. Ähnlich wie knapp hundert Jahre vorher wurde überlegt, auch diesmal die Kurve ein wenig zu begradigen. Gleichzeitig sollte die straßenbauliche Situation der B 26 am Ortseingang verbessert und durch einen Radweg ergänzt werden.



*Die nach Ansicht des Straßenbauamtes scharfe Kurve zu verbessern, wurde die Straßenführung geändert
(Foto Elisabeth Eichinger-Fuchs)*

Das Bauunternehmen ‚Gehr. Stolz GmbH & Co. KG‘ aus Hammelburg-Untererthal wurde im Frühjahr 2020 mit den Vorarbeiten beauftragt. Dazu gehörte die Verlegung der Leitungen der Telekom und der Abwasserdruckleitung. Darauf folgte eine Aufschüttung des Straßendamms, der eine Höhe zwischen drei und vier Metern erreichte. Für diesen Damm wurden ca. 25.000 cbm Bodenmaterial geschüttet, das zum Großteil mit Lkws von der Entnahmestelle am Radfahrweg bei Binsfeld und der rechtsseitigen Straßenlagerung bei Halsheim zum Einbauort gefahren wurde. Ein Jahr vor Baubeginn, von März bis Weihnachten 2019, wurden umfangreiche Grabungen mit überraschenden Ergebnissen durchgeführt. Die Funde wiesen auf eine Besiedlung aus der Eisenzeit (700 v. Chr.) hin. Die Kosten für den Brückenbau und die Straßenveränderung wurden auf 4,9 Millionen Euro veranschlagt.⁴



Brückenbau (Foto Ernst Schneider)

Im März 2021 gingen die Arbeiten weiter. In Halsheim wurde ein Retentionsraum als Ausgleich für die Stauwirkung des neu aufgeschütteten Straßendamms mit einem Fassungsvermögen von rund 3.100 cbm Wasser geschaffen. Die Brücke wurde als ein dreifeldriges Bauwerk aus Stahlbeton mit einer lichten Weite zwischen den Widerlagern von etwa 34 Metern errichtet.⁵



Da es sich um eine Bundesstraße handelt, trägt in diesem Fall sämtliche Kosten die Bundesrepublik Deutschland; also weder die Stadt Arnstein noch der Kreis Main-Spessart werden für die Finanzierung herangezogen – ganz im Gegensatz zum Brückenbau 1930.



Binsfeld im Jahr 2001

Noch im September 2021 rechnete das Staatliche Bauamt, konkret Abteilungsleiter Alexander Müller, dass die Brückenbauarbeiten bis Anfang November 2021 fertiggestellt seien. Im Großen und Ganzen würde man voll im Zeitplan liegen. Schwierigkeiten bereiten würde nur, wie in vielen anderen Branchen auch, die Materialbeschaffung.⁶

Bei einem Statement des Staatlichen Bauamtes Ende November erklärte Alexander Müller, dass auf Grund der Witterungsbedingungen und der weiterhin anhaltenden Lieferprobleme von Baumaterialien die weiteren Arbeiten wie Abdichtung Überbau, Geländerbau usw. erst im Frühjahr 2022 fortgesetzt werden können. Im Anschluss daran würden die Arbeiten im Straßenbau beginnen.⁷

Mehrere Anfragen an das Straßenbauamt bezüglich der konkreten Kosten für die einzelnen Gewerke, Grundstücksankäufe usw. blieben bis auf eine Ausnahme unbeantwortet. Die Zeiten haben sich in den hundert Jahren auch bei den Behörden kaum verändert.

10) Anhang

In diesem Anhang werden die Aufwendungen für die unter Punkt 6) genannten Grundstückskäufe aufgelistet:

a) Grundstückskaufpreise

Eine Übersicht über die vom Bezirk bezahlten Kaufpreise für die Grundstückseigentümer, die Flächen abgeben mussten, wird hier wiedergegeben:

„Nachweis über die Bezahlung des Kaufpreises für die zur Straßenverlegung bei Binsfeld in der Markung Binsfeld an den Bezirk abgetretenen Grundstücksflächen. Lt. Vertrag – Urkunde des Notariats Arnstein vom 8. September 1930 Geschäftsregister-Nr. 726 – ist für jede abzutretende Dezimal ein Einheitspreis von 2,50 RM zu zahlen.

Verkäufer	Plan-Nr.	abzutretende Fläche in qm	Kaufpreis
Franz Michael und Magdalene Sauer, Landwirte	1673 1674	185	144,30
Josef und Margarete Klüpfel, Müllerseheleute	1678	140	109,20
Michael Josef und Anna Maria Katharina Sauer, Landwirte	1679 1806	428	333,84
Leo Gehret, Gastwirt	1681	55	42,90
Elisabeth Stephanie Sauer, Landwirtstochter	1686 1686 ½	720	561,60
Maria Margaretha Gehrig, Landwirtswitwe	1813 1814 1815	140	109,20
Valentin und Margaretha Sauer, Landwirte	1812	260	202,80
Josef und Katharina Magdalene Schmitt, Landwirte	1811	160	124,80
Johann Adam und Rosmarie Lamprecht	1810	535	417,30
Philipp und Regina Sauer, Landwirte	1808 1809	448	349,44
Anton Schmitt, Landwirt	1804 1805 1807	417	325,26
Margaretha Fella, Landwirtswitwe	1802 1803 1801	172	134,16
Johann Michael Stamm, Landwirt	1800	18	14,04
Nikolaus Valentin Wolf, Landwirt	1798 1799	44	34,32
Gottfried Heuler, Landwirtssohn	1797	20	15,60
Valentin und Ludwina Reich, Landwirte	1795 1796	17	13,26
Gesamtentschädigung			2.932,02

Vorstehende Zahlungen sind eine vorläufige Zahlung. Die endgültige Berechnung des Kaufpreises und die hiernach noch geschuldete Zahlung erfolgt nach der amtlichen Vermessung durch das Messungsamt.“

b) Verzeichnis der beim Straßenbau in Binsfeld 38 beschäftigten Arbeiter:

Alois Reith	Müdesheim	3.4.1895
Anton Joa	Binsfeld	28.2.1909
Konrad Burkhard	Binsfeld	26.11.1911
Richard Schürer	Heugrumbach	16.2.1905
Michael Pfister	Binsfeld	30.12.1889
Georg Kreß	Binsfeld	29.3.1887
Emil Jäger	Arnstein	6.11.1893
Ludwig Metzger	Arnstein	12.1.1893
Christian Laudensack	Arnstein	15.2.1887
Michael Leppig	Heugrumbach	21.1.1896
Stefan Teubert	Arnstein	7.5.1903
Franz Grampp	Heugrumbach	29.10.1899
Ludwig Koos	Arnstein	3.3.1881
Georg Hartmann	Heugrumbach	29.10.1899
Philipp König	Arnstein	18.10.1873
Andreas Walter	Arnstein	26.6.1892
Franz Mathias Hegel	Arnstein	31.7.1887
Josef Eschenbacher	Mühlhausen	17.5.1907
Karl Dorn	Arnstein	25.6.1894
Gustav Kreß	Binsfeld	19.9.1910
Georg König	Mühlhausen	24.9.1899
Ludwig Monz	Mühlhausen	28.7.1896
Otto Ziegler	Halsheim	10.4.1909
Alfred Weichsel	Büchold	31.1.1895
Karl Hetterich	Gänheim	22.2.1906
Gottfried Holzinger	Halsheim	9.7.1905
Josef Joa	Ruppertzaint	1.6.1906
Valtin Hauck	Gänheim	10.12.1889
Albert Krämer	Gänheim	20.12.1893
Josef Schießler	Arnstein	25.6.1908
Johann Buckel	Binsbach	6.10.1883
Karl Schmitt	Wülfershausen	9.10.1901
Edmund Kraus	Büchold	25.9.1901
Balthasar Weber	Schwebenried	3.2.1887
Anton Bick	Schwebenried	28.5.1900
Johann Sammet	Schwebenried	4.6.1888
Johann Fischer	Schwebenried	25.3.1880

Wobei es sich hier um einen fliegenden Wechsel gehandelt haben dürfte: Die ersten elf Mitarbeiter fingen am 7. April 1932 an, die nächsten neun am 14., die weiteren acht am 19., die nächsten beiden am 29. April und die vier Schwebenrieder erst am 2. Mai.

Quellen:

StA Würzburg Landratsamt Karlstadt 5251

StA Würzburg Landratsamt Karlstadt 5277

Arnstein, 25. Februar 2022

¹ Gespräch mit Christoph Kropp im Dezember 2021

² Bekanntmachung im Amtsblatt des Bezirks Karlstadt vom 13. November 1930

³ Günther Liepert: Schwabbach-Brücke in Arnstein

⁴ Scharfe Kurve bei Binsfeld wird abgeflacht. in Main-Post vom 6. Mai 2020

⁵ Brückenbau und Straßenumgestaltung an der B 26 bei Binsfeld. in Main-Post vom 24. März 2021

⁶ Brückenbau über die Wern bei Binsfeld kommt gut voran. in Main-Post vom 3. September 2021

⁷ Wernbrücke bei Binsfeld kommt voran trotz Lieferprobleme. in Main-Post vom 26. November 2021