

BRÜCKENSPRENGUNG

Alle Rettungsversuche scheiterten

Die Fuldabrücke in Guxhagen wurde, obwohl unter militärischen Gesichtspunkten sinnlos, am Karfreitag vor 50 Jahren gesprengt.

GUXHAGEN ■ „Mutti, die wollen die Brücke sprengen!“ mit diesen Worten kam am Karfreitagmorgen vor 50 Jahren Rudolf Riedemann, Guxhagen, nach Hause. „Die“, das waren die eigenen Soldaten, die den Vormarsch der Amerikaner durch Sprengung der Brücken im Fuldatal stoppen wollten. Zu jener Zeit hatte in Guxhagen der Schullehrer Albert Elbrecht Bürgermeisterpflichten übernommen. Elbrecht, gestorben 1968, hat damals aufgeschrieben, was geschah. Seine Schwiegertochter, Martha Elbrecht, hat die Aufzeichnungen aufbewahrt.

„Nur im Notfall“

Am Morgen des Karfreitag 1945 wurde ihm mitgeteilt, daß die Fuldabrücke in Guxhagen zur Sprengung vorbereitet werde. Gesprengt würde aber nur im Notfall, hieß es. Albert Elbrecht setzte sich mit dem Landratsamt und der Kreisleitung in Verbindung, schreibt er, um die Zerstörung der Guxhagener Brücke zu verhindern. Dabei erfuhr er, daß alle Brücken im Fuldatal gefährdet seien.

Am Nachmittag kamen Soldaten der Offiziersschule Eisenach in Guxhagen an, die den Ort verteidigen sollten, berichtet Elbrecht. „16- und 17-jährige zogen bewaffnet an unserem Haus vorbei“, erinnert sich Richard Riedemann. Erst in letzter Sekunde seien sie wieder abgezogen, ohne gegen die Amerikaner zu kämpfen.

Mit dem Einzug der Soldaten wurde Guxhagen zum Frontgebiet erklärt. Die Entscheidung,



Kurz vor Kriegsende in die Luft gejagt: Die alte Fuldabrücke in Guxhagen, hier auf einem Foto aus dem Buch „Guxhagen – Bilder aus vergangenen Tagen“, erschienen im Geiger-Verlag.

(Repro:Sangerhausen)

ob die Brücke gesprengt würde oder nicht, sei allein unter militärischen Gesichtspunkten zu treffen, sagte man Elbrecht. Dieser versuchte dennoch, die Soldaten zu überzeugen: Die Fulda sei an der Stelle so flach, daß Panzer gut neben der Brücke durchfahren könnten. Eine Sprengung sei also völlig sinnlos. Er glaubte, das Militär überzeugt zu haben. Als aber die Unteroffiziersschule das Dorf wieder verließ, sei das Kommando über die Brückensprengung wieder in andere Hände übergegangen, die Albert Elbrecht nicht mehr ausfindig machen konnte.

Den Fuldaanwohnern wurde geraten, ihre Häuser zu verlassen. „Wir haben unsere Handwagen und Kinderwagen vollgepackt und sind den Fuldaberg hoch nach Büchenwerra

gegangen“, erzählt Richard Riedemann. Selbst die Specke dort sei halb eingerissen gewesen, und Jungs aus dem Dorf improvisierten einen Fährdienst mit einem Ruderboot.

Inzwischen versuchte Elbrecht weiter, die zuständigen Stellen zu erreichen, um die Zerstörung der Brücke zu verhindern. Ein Posten auf dem Dach des Bürgermeistersamtes behielt die Autobahn im Auge und meldete, als sich die amerikanischen Panzer näherten. Elbrecht gab Panzeralarm, die Einwohner flüchteten in die Luftschutzkeller.

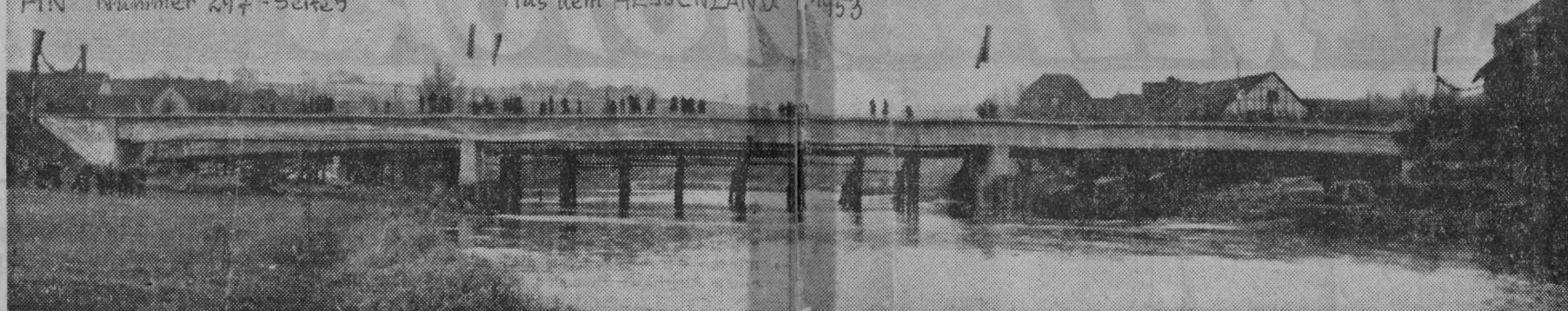
„Gerade als ich mich durch Öffnen eines Fensters davon überzeugen wollte, ob die Straßen leer seien, flog mit großem Getöse die Fuldabrücke in die Luft“, notiert Albert Elbrecht über den entscheidenden Mo-

ment. „Als ich auf die Straße kam, war vom Sprengkommando nichts mehr zu sehen, so daß ich nicht habe feststellen können, von wem zuletzt der Befehl zur Sprengung gekommen ist.“

Fährverbindung

Als die Fuldaanwohner zurückkehrten, hielt Mutter Riedemann Ausschau und sagte: „Der Kirchturm steht noch, da wird unser Haus auch noch stehen“, erzählt Richard Riedemann. Und sie hatte recht.

50 Meter oberhalb der zerstörten Brücke richtete Heinrich Fehr mit einem Fischerkahn eine Fährverbindung ein, später diente ein provisorischer Steg beim Überqueren der Brücke, bis die jetzige gebaut wurde. (tns)



Brückenschlag über die Fulda in 90 Tagen

105 Meter lange Spannbeton-Brücke als „Weihnachtsgeschenk“ für die Gemeinde Guxhagen

Guxhagen (=). „Schaffen die nie im Leben“, sagten sich die Guxhagener am 17. September, als mit dem Bau ihrer neuen Brücke über die Fulda begonnen und gleichzeitig verkündet wurde, das Werk sei noch vor Weihnachten vollbracht. Am Montagmittag waren auch die größten Skeptiker verstummt. Die Brücke stand fix und fertig zur Einweihung; 105 Meter lang, 10 Meter breit, davon sieben Meter Fahrbahn, mit einer Tragfähigkeit von 45 Tonnen. Bauzeit 90 Tage, eine Leistung der Firma Ph. Holzmann, die von jedem der offiziellen Redner gestern gebührend bewundert wurde. Punkt 14.00 Uhr durchschneidet Oberbaurat Fritz Kind von der Verkehrsabteilung des Wirtschaftsministeriums in Wiesbaden das weiße Seidenband, schritt gemeinsam mit den übrigen Ehrengästen zum erstenmal über die neue Brücke, und bald darauf rollten die ersten Automobile über die glatte Asphaltdecke.

Die Notbrücke, an deren beiden Enden Schilder mit der Aufschrift „1,5 Tonnen“ stehen, hat ausgedient, nur hin und wieder polterte gestern nachmittag noch ein bescheidener Handwagen über sie hinweg. Mit diesem „Weihnachtsgeschenk für die Gemeinde Guxhagen“, wie Ortsbürgermeister Otto Bonnes ausdrückte, war es nicht so einfach gegangen, daß man heute den Wunsch ausgesprochen hätte und er am Tag darauf schon erfüllt gewesen wäre. „Mehr als zwei Jahre blieb das Brückenbauprojekt in der Schwebe, ehe es endlich in Angriff genommen wurde“, erklärte der Landrat des Kreises Melsungen, Karl Waldmann. Der Bezirksverband nämlich, als der Kostenträger, hatte einen anderen Plan als die Gemeinde Guxhagen. Seine Vertreter wollten die Brücke im Zuge der Sellestraße bauen. Dagegen machten die Guxhagener energisch Front und warteten mit handfesten Argumenten auf.

Selbst der Kreistag habe sich nach einer Prüfung an Ort und Stelle einmütig hinter die Gemeinde gestellt, sagte Landrat Waldmann, weil der umstrittene Plan des Bezirksverbandes auch den Interessen der umliegenden Gemeinden widersprochen hätte. Ein wichtiges Moment bei allen Überlegungen sei die Stilllegung der Zechen Heiligenberg gewesen, denn seit dieser Zeit

mußten die Edertalgemeinden ihre Braunkohle von der Söhre holen, und die Kohlentransporte hätten unmöglich durch die Sellestraße geführt werden können. Erst als im Frühjahr dieses Jahres nicht mehr der Bezirksverband, sondern das Land Hessen über den Brückenbau zu entscheiden hatte, wurden die Wünsche Guxhagens und der Edertalgemeinden zu deren Zufriedenheit berücksichtigt.

Landrat Waldmann konnte weiter hervorheben, daß außer der neuen Brücke auch zwei Parkplätze angelegt werden, die eine Zu- und Abfahrt zur Autobahn gestatten. „Damit wird Guxhagen erheblich an Bedeutung gewinnen!“

Lobend erwähnte Waldmann Ministerialrat Dienstbach, den erst kürzlich verstorbenen Oberbaurat Seywald und Baurat Petri, die soviel Verständnis für die Belange der Gemeinde Guxhagen und darüber hinaus des Kreises Melsungen aufgebracht hätten.

„Möge die Wirtschaft Guxhagens, die durch die Zerstörung der Brücke erheblich gehemmt war, bald wieder ihren alten Stand erreichen. Möge dem Bauwerk das Los seines Vorgängers erspart bleiben, möge die Brücke für die nächsten Jahrhunderte dem Kreis Melsungen zum Segen reichen“, schloß der Landrat.

Kreistagsvorsitzender und stellvertretender der IHK-Präsident Otto Braun (Melsungen) bezeichnete die Brücke als Symbol für die Zusammenarbeit zwischen Wiesbader und dem nordhessischen Raum, die sich nun auch weiter derart positiv auswirken möge. Der Vorsitzende des Kasseler ADAC, H. J. Steiwer, wies darauf hin, daß die Brücke nur eine Etappe sei und der Bau der angrenzenden Straßen als nächstes Ziel ins Auge gefaßt werden müsse.



Alt und gebrechlich wirkt die alte Guxhagener Holzbrücke neben ihrer wichtigen Schwester aus Spannbeton (es ist bereits die vierte Spann-Beton-Brücke im Kreis Melsungen) zu deren „Taufe“ sich am Montag nachmittag eine große Anzahl von Gästen eingefunden hatte. Der Schulchor unter Hauptlehrer Albrecht leitete die Einweihung mit Liedern und Sprechchören ein, ehe Oberbaurat Fritz Kind (Wiesbaden) das weiße Band zerschnitt und dem ersten Wagen die freie Fahrt gab. (Anf.: HN/L)



Hessischer Landtag

(IV. Wahlperiode)

Drucksachen Abteilung I

Nr. 100

(Ausgegeben am 21. April 1959)

Nr. 100

Vorlage der Landesregierung

Die Landesregierung legte mit Schreiben vom 15. April 1959 die nachstehende, durch Kabinettsbeschluß vom 14. April 1959 gebilligte

Vorlage

betreffend Haushaltsrechnung des Landes Hessen
für das Rechnungsjahr 1956

dem Landtag zur Beschlußfassung vor:

Im Anschluß an die Vorlage der Landesregierung vom 28. Januar 1958 wegen der nachträglichen Genehmigung der über- und außerplanmäßigen Ausgaben im Rechnungsjahr 1956 (Landtagsdrucksache Abt. I Nr. 990) und mit Bezug auf die als Anlage beigefügten

Bemerkungen und Denkschrift zur Haushaltsrechnung
des Landes Hessen für das Rechnungsjahr 1956

wird beantragt,

1. den sich aus den Bemerkungen des Rechnungshofes ergebenden Mehrbetrag der über- und außerplanmäßigen Ausgaben des ordentlichen Haushalts im Betrage von 725,49 DM gem. § 83 der Reichshaushaltsordnung nachträglich zu genehmigen,
2. die Landesregierung wegen der Landeshaushaltsrechnung für das Rechnungsjahr 1956 zu entlasten mit Ausnahme derjenigen Angelegenheiten und Beträge, bei denen der Rechnungshof in den Bemerkungen über die Prüfung der Rechnungen für das Rechnungsjahr 1956 einen Vorbehalt gemacht hat,
3. die Bemerkungen zur Landeshaushaltsrechnung für das Rechnungsjahr 1956 durch die Stellungnahme der Landesregierung für erledigt zu erklären,
4. von der Denkschrift des Rechnungshofs zu der Landeshaushaltsrechnung für das Rechnungsjahr 1956 Kenntnis zu nehmen.

Die Landesregierung nimmt zu den Bemerkungen des Rechnungshofs wie folgt Stellung:

das betreffende Fahrzeug nur als privateigenes Fahrzeug anzuerkennen. Der Anregung des Rechnungshofs, bei Anerkennung eines beamteneigenen Kraftwagens grundsätzlich nur Darlehen bis zur Höhe des Preises für einen VW-Standard zu bewilligen, kann nicht entsprochen werden. Auch im Gewerbeaufsichtsdienst hat sich erwiesen, daß manche Bedienstete aus Gesundheitsrücksichten einen VW nicht fahren können, weil sie die Erschütterungen bei dem geringen Achsabstand nicht aushalten. Das trifft insbesondere für Magen- und Darmkranke, Kopf- und Hirnverletzte zu. In diesen Fällen ist die Gewährung eines dem Anschaffungspreis des größeren Wagens entsprechenden Darlehens gerechtfertigt.

Eine generelle Neuregelung der Ausstattung der Gewerbeaufsichtsverwaltung mit Kraftwagen und deren Einsatz wird nicht für erforderlich gehalten. Der Einsatz von Kleinwagen (Lloyd, BMW 600 usw.) als Dienstwagen wäre wohl billiger als der von beamteneigenen oder privateigenen Fahrzeugen, wenn sie von den Bediensteten selbst gesteuert würden. Ein Bediensteter kann aber nicht gezwungen werden, ein Dienstfahrzeug zu steuern, die Benutzung eines Kleinstfahrzeugs kann aus Gesundheitsgründen auch nicht jedem Bediensteten zugemutet werden. Es wird aber in Zukunft in jedem Falle geprüft werden, ob der Einsatz von Dienstkleinwagen möglich ist und ob an Stelle eines beamteneigenen Kraftfahrzeuges ein privateigenes Kraftfahrzeug eingesetzt werden kann.

Aus Gründen der Sparsamkeit sind bei der Gewerbeaufsicht in den letzten Jahren schon 10 Kleinstkraftfahrzeuge (Moto Coupe usw.) eingesetzt worden.

Ein Verstoß gegen § 26 Abs. 1 RHO kann nicht anerkannt werden, weil die Gewerbeaufsichtsverwaltung bemüht war, bei dem Einsatz von Kraftfahrzeugen in der Gewerbeaufsicht mit geringstmöglichen Mitteln den größtmöglichen Erfolg zu erzielen.

Zu Textzahl 24, 5:

Die im Zuge der Landstraße I. Ordnung 3221, Guxhagen—Grifte, liegende Fuldaabrücke in Guxhagen ist bei Kriegsende vollständig zerstört worden. Als Übergangslösung hat die Gemeinde Guxhagen im Sommer 1945 in Selbsthilfe eine hölzerne Notbrücke erbaut. Die Straßenbauabteilung des Landeshauptmanns in Kassel hat im Jahre 1951 mit den Planungen für den Bau einer neuen Massivbrücke begonnen. Sie hat einen Entwurf aufgestellt, der eine Teilumgehung der Ortslage Guxhagen mit Brückenbau an anderer Stelle vorsieht. Dieses Projekt hat nach Bekanntwerden zu Einsprüchen des Landrates des Kreises Melsungen und vor allem der Gemeindeverwaltung von Guxhagen geführt. In verschiedenen Entschlüssen und Eingaben ist vor allem bemängelt worden, daß das Projekt die örtlichen Belange außer acht lasse.

In eingehenden Untersuchungen und Besprechungen mit den beteiligten Stellen hat sich folgender Sachverhalt ergeben:

Die geplante Teilumgehungsstraße erforderte den Bau einer neuen Brücke am Rande der Ortsbebauung, etwa 250 m stromaufwärts des zerstörten Bauwerkes. Für den im Vergleich zum Durchgangsverkehr umfangreicheren innerörtlichen Verkehr bedeutete diese Brückenlage eine wesentliche Verschlechterung gegenüber dem früheren Zustand. Der zwischen den auf beiden Seiten der Fulda liegenden Ortsteilen aufkommende Verkehr hätte verhältnismäßig große Umwege in Kauf nehmen müssen, zumal der Bahnhof von Guxhagen in der zur geplanten Brückenverschiebung entgegengesetzten Richtung vom Ortskern liegt. Die Kreis- und Gemeindeverwaltung hatte in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß für die künftige Erweiterung der Bebauung nur Siedlungsgelände auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite der Fulda zur Verfügung stehe.

Zur Behebung der bei Verwirklichung des Kasseler Straßen- und Brückenbauprojektes entstehenden Schwierigkeiten für den innerörtlichen Verkehr forderte die Gemeinde den Bau einer zusätzlichen Wirtschaftsbrücke (geschätzte Kosten 160 000 DM). Der von der ehemaligen

Straßenbauverwaltung Kassel hierzu vertretenen Auffassung, der Bau einer Wirtschaftsbrücke sei nicht ihre Angelegenheit und habe mit dem geplanten Brückenbau nichts zu tun, konnte bei einer verantwortungsbewußten Verkehrsplanung nicht beigetreten werden. Auch der Herr Hessische Minister des Innern hat im vorliegenden Fall auf die Notwendigkeit einer sinnvollen Koordinierung der kommunalen Interessen mit denen des überörtlichen Verkehrs hingewiesen. Das Bestreben, eine andere, allen Erfordernissen entsprechende Lösung des Verkehrsproblems in Guxhagen zu finden, wurde auch durch die nachstehend aufgeführten Mängel des Kasseler Projektes verstärkt.

Während die Linienführung der geplanten Teilumgehungsstraße im Grundriß befriedigte, war das Längenprofil im Bereich der neuen Brücke ungünstig. An das 5,5%ige Gefälle der östlichen Rampe schloß sich nach einer Ausrundung mit nur 200 m Halbmesser eine 43 m lange 6%ige Steigung an, die in die 50 m lange Steigung von 10% (vorhandene Ortsdurchfahrt) überging. An dieser Stelle mußte die nach Dörnhagen führende Landstraße II. Ordnung angeschlossen werden, wenn nicht auch diese Landstraße mit einem Kostenaufwand von etwa 200 000 DM verlegt werden sollte. Das ausgeführte Projekt bietet demgegenüber den Vorteil geringerer Steigungen. Es ermöglicht außerdem, den stark ansteigenden Teil der Ortsdurchfahrt später durch Bau einer Teilumgehung für den Durchgangsverkehr auszuschalten, was bei der Linienführung des Kasseler Entwurfs nicht zu erreichen war. Die Durchführung des Entwurfs der Straßenbauverwaltung Kassel erforderte weiterhin die Ablösung eines Wasserrechts. Hierfür hätten erhebliche, zunächst in ihrer Höhe nicht übersehbare Mittel aufgewendet werden müssen. Andererseits waren Gemeinde und Landrat an einer weiteren Ausnutzung der Wasserkraft im Hinblick auf geplante Industrieansiedlungen stark interessiert.

Mit dem nach wiederholten Besichtigungen und Besprechungen aufgestellten Gegenvorschlag, der der Ausführung zugrunde gelegt wurde, ist eine für alle Teile befriedigende Lösung gefunden worden.

Die endgültige Entscheidung über das auszuführende Projekt wurde im Herbst 1953 getroffen. Die, wie eingangs erwähnt, im Jahre 1945 von den Einwohnern von Guxhagen gebaute Notbrücke war nach achtjähriger Benutzung zu diesem Zeitpunkt derartig abgewirtschaftet und baufällig, daß sie den Beanspruchungen eines im folgenden Winter zu erwartenden Eisgangs nicht mehr standgehalten hätte. Bei dem erheblichen innerörtlichen Verkehr zwischen den Ortsteilen auf beiden Seiten der Fulda konnte andererseits eine weiträumige Verkehrsumleitung bei Beschädigung oder Einsturz der Notbrücke keinesfalls in Kauf genommen werden. Es war deshalb erforderlich, entweder die Notbrücke nochmals umzubauen bzw. zu verstärken oder den Brückenbau sofort in Angriff zu nehmen und noch vor Eintritt des Eisgangs fertigzustellen.

Zwecks Einsparung weiterer Aufwendungen für die Notbrücke, die etwa 80 000 bis 100 000 DM betragen hätten, wurde für die letztere Möglichkeit entschieden.

Der Forderung nach einer kurzen Bauzeit konnte nur durch die Wahl eines besonderen Bauverfahrens Rechnung getragen werden. Die gewählte Konstruktionsart — Gerber-Gelenkbalken mit eingehängtem Mittelfeld in Spannbeton — ermöglichte die Herstellung der Mittelträger seitlich der Baustelle in Fertigteilen. Für die Bauausführung kam damit nur eine Firma mit Spezialerfahrungen in Frage, die auch eine entsprechende Zulassung besaß. Im Einklang mit der VOB A, § 3 Abs. 4a und d wurde der Auftrag daher freihändig an die Firma Holzmann AG, Frankfurt a. M., vergeben.

Erwogen wurde bei der Wahl, daß diese Firma bei der Ausschreibung der Spannbetonbrücke über den Main bei Kostheim ebenfalls ein preisgünstiges Angebot abgegeben hatte.

Die Preise der Firma für die Fulda-Brücke Guxhagen liegen im Rahmen der Ausschreibungsergebnisse für die Main-Brücke Kostheim. Bei einer beschränkten Ausschreibung wäre unter den vorgenannten Voraussetzungen kaum ein günstigeres Ergebnis erzielt worden, es sei

denn, daß den Firmen die Abgabe von Sonderangeboten gestattet worden wäre, die durch die Wahl einer einfacheren Konstruktionsart eine eventuelle Verminderung der Kosten gebracht hätte. Dabei mußte jedoch eine längere Bauzeit in Kauf genommen werden, so daß der Umbau bzw. die Verstärkung der vorhandenen Notbrücke erforderlich geworden wäre.

Zu dem Hinweis auf die geringeren Kosten der Fuldabrücke Melsungen ist folgendes zu bemerken:

Die Angebote vom Juli 1950 für den im Herbst 1950 begonnenen und im Jahre 1951 fertiggestellten Neubau der Melsunger Brücke enthielten sämtlich ausgesprochene Kampfpreise. Die damalige Lage auf dem Baumarkt — geringer Umfang der öffentlichen Bautätigkeit — unterschied sich wesentlich von der des Jahres 1953. Die seinerzeitigen äußerst geringen Preise können nicht zum Vergleich mit denen eines drei Jahre später abgegebenen Angebotes herangezogen werden. So lagen zum Beispiel die vergleichbaren Baukosten für die Kostheimer Mainbrücke bei 375,— DM/m² (Guxhagen 600,— DM/m²), wobei zu berücksichtigen ist, daß der Einheitspreis bei der Kostheimer Brücke nicht die erheblichen Kosten für die Herstellung der Pfeiler enthält. Darüber hinaus muß in Betracht gezogen werden, daß ein beträchtlicher Teil der die Angebotssumme von 460 000 DM (460,— DM/m²) übersteigenden Baukosten der Guxhagener Brücke auf nachträgliche Forderungen der Wasserstraßenverwaltung, erhöhten Stahlverbrauch infolge Einführung der neuen Spannbetonvorschrift DIN 4337, Gründungsschwierigkeiten, Berücksichtigung der späteren Fuldakanalisierung usw., also auf Tatbestände zurückzuführen ist, die mit dem Vergabeverfahren bzw. der kurzen Baufrist in keinem Zusammenhang stehen. Inzwischen durchgeführte weitere Kostenvergleiche mit anderen Bauwerken geben keine Veranlassung, die Baukosten der Guxhagener Brücke als überhöht anzusehen.

Es kann daher der Folgerung, daß durch kurze Ausführungsfrist und freihändige Vergabe erhebliche Mehrkosten entstanden seien, nicht beigetreten werden.

Zu Textzahl 25:

Die nachträgliche Genehmigung der überplanmäßigen Ausgabe von 725,49 DM ist veranlaßt.

Die übrigen Bemerkungen des Rechnungshofes (Textzahl 13—22 und 26) betreffen in der Hauptsache die formelle Darstellung des Rechnungsergebnisses. Sie werden durch den Minister der Finanzen im Einvernehmen mit dem Rechnungshof des Landes Hessen erledigt werden.

Die Landesregierung behält sich vor, gelegentlich der Beratung dieser Vorlage im Haushaltsausschuß auf die Ausführungen des Rechnungshofes einzugehen.

Wiesbaden, den 15. April 1959

Der Hessische Ministerpräsident: Der Hessische Minister der Finanzen:
gez. Dr. Zinn I. V. gez. Hemsath