Niedersachsen

Chausseen in Kurhannover

SERENISSIMI
gnädigste
Verordnung,
die
einstweilige Reparatur der schlimmen Wege
bis
zu derselben Hauptbesserung
betreffend.

De dato, Braunschweig, den 30. Jan. 1753.

Von GOttes Gnaden Wir, CARL, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg ꝛc. ꝛc. Fügen hiermit zu wissen: Was gestalt zeithero viele Klagen darüber gehöret worden, daß diejenigen, welchen die Besserung der Heerstraßen, nach der Observanz und den Landes-Gesetzen, obliget, sich unterstehen, solche auf eine ganz unverantwortliche Art zu vernachlässigen, und in der Hoffnung, daß die gnädigst geordnete Wegebesserung-Commission zu seiner Zeit schon dafür sorgen werde, sich gar nicht weiter darum zu bekümmern, mithin dadurch das Uebel um soviel beschwerlicher geworden, als demselben, soviel, wie sichs gebühret, jetzo Orts dazu gethan wird, mit leichter Mühe und wenigen Kosten abgeholfen und vorgebauet werden kann.

Wann inzwischen die gnädigst geordnete Wegebesserungs-Commission dennoch, um des gemeinen Bestes willen, und in Betracht der den Reisenden und Fuhrleuten zum bessern Fortkommen gebesserungs-Commission dahin kommen wird, in möglichst guten und fahrbaren Stand zu setzen, und die in denselben befindlichen schlimmen Stellen so gleich hinlänglich, und so gut sichs nur immer thun läßet, ausfüllen und zu bessern; widrigenfalls diejenigen, welche ihre Schuldigkeit hierunter nicht beobachten, und dieser Unserer Verordnung nicht prompte Gnügen leisten werden, nachdrücklich dafür angesehen werden, auch allen daher entstehenden Schaden vergüten sollen. Es werden demnach sämtliche Ober- und Beamten, auch Magistrate in den Städten und Gerichtsobrigkeiten hiermit beflissen, sich gebührsamst hiernach zu achten, und thätlich darüber zu halten. Urkundlich Unserer eigenhändigen Unterschrift und beygedruckten Fürstlichen Geheimen Canzley-Insiegels. Gegeben in Unserer Stadt Braunschweig, den 30ten Jan. 1753.

CARL,
H. zu Br. u. L.

A. A. v. Cramm.

Wegverbesserungsordnung des Herzogtums Braunschweig von 1753

Chausseeinspekteur und Chausseewärter in Uniform: Bedienstete der General-Wegbau-Intendance vor Ort

LINIENFÜHRUNG UND PROFILE

Im 18. Jahrhundert kamen merkantilistisch denkende Staatsbeamte und Landesherren zu der Erkenntnis, dass wirtschaftliche Erfolge nur erreicht werden konnten, wenn ein Verkehrsnetz zur Verfügung stand, das entsprechenden Anforderungen gerecht wurde. Die bis dato favorisierten Wasserwege reichten nicht mehr. Gute Straßen fördern den Handelsverkehr, sichern zusätzliche Steuereinnahmen und unterstreichen territoriale Machtansprüche, lautete nun das Credo. Diese Anforderungen konnten nur Kunststraßen erfüllen.

Mitte der 1760er-Jahre begann im Kurfürstentum Hannover der Bau der beiden ersten kunstmäßig befestigten Überlandstraßen. Die bedeutendere dieser beiden Chausseen, die heutige Bundesstraße 3, führte von Hannover nach Göttingen als weithin bekannter Universitätsstadt. Die andere Chaussee verlief von Hannover durch die Deisterpforte nach Hameln, der damals stärksten Landbefestigung und dem wichtigsten Weserhafen der hannoverschen Lande – heute die Bundesstraße 217.

Die Straßenkrone dieser frühen Fernstraßen war etwa zehn Meter breit, davon drei bis fünf Meter befestigt, und hatte ein gewölbtes Profil, um Regenwasser schnell abzuleiten. Die Göttinger und die Hamelner Chaussee waren Steinschlagstraßen, ihre Bauweise entsprach französischen Vorbildern. Die Linienführung der Straßen in diesem frühen Stadium des Chausseebaus setzte sich in der Regel aus möglichst vielen geraden Abschnitten zusammen, verbunden durch Kurven mit engen Radien. Das entsprach den damals gültigen Bauprinzipien, wie ein Auszug aus einer zeitgenössischen Publikation belegt: „Jede Straße soll die in Verbindung zu setzenden Punkte nach der kürzesten Linie vereinigen. Sie muss daher in möglichst gerader Richtung angelegt werden“.

Diese Linienführung spiegelt auch eine ökonomische Notwendigkeit wider. Waren in den vorangegangenen Jahrhunderten Straßen, Brücken und Fähren in erster Linie eine Einnahmequelle der Landesherren gewesen, denn Zölle und Abgaben überstiegen mögliche Unterhaltungskosten, machte sich der teure Chausseebau nun als Belastung der Staatskasse deutlich bemerkbar. Der gerade Verlauf der Straßen verursachte insofern Probleme, als er Rücksichten auf Äcker, Wiesen und Wirtshäuser ausschloss, was Proteste der betroffenen Eigentümer hervorrief.

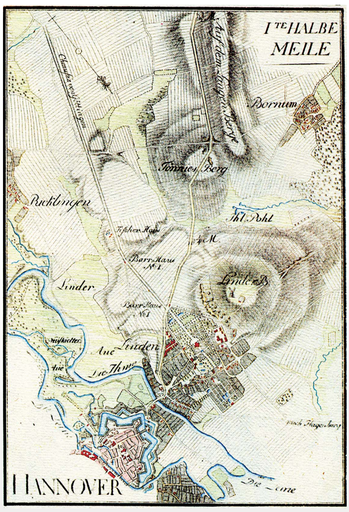
Die Neigungswinkel der Chausseen folgten in jener Zeit noch der alten Maßgabe, dass ein beladener zweispänniger Wagen die vorhandenen Steigungen möglichst ohne Vorspann bewältigen und den Abstieg ohne Hemmschuh befahren können sollte. Demzufolge betrug die Neigung sechs bis acht Zoll (14,5 bis 19 Zentimeter) pro Ruthe (4,65 Meter) entsprechend drei bis vier Prozent.

Bis zum Beginn des 19. Jahrhundert kamen im heutigen niedersächsischen Raum einige weitere Chausseen hinzu, unter anderem von Lüneburg über Braunschweig nach Göttingen sowie von Hannover nach Nienburg, begonnen im Jahr 1769 und später über Diepholz bis nach Osnabrück weitergeführt.

1764 2014
www.strassenbau250.niedersachsen.de

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

DIE HAMELNER CHAUSSEE

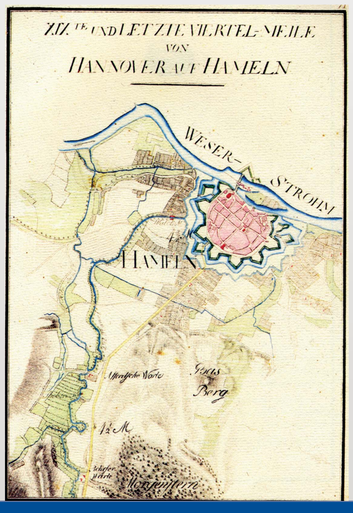


Die Chaussee Hannover-Hameln 1780 auf den Karten Anton Heinrich du Plats; die Karten sind nicht eingenordet: der Abschnitt von Hannover in Richtung Tönniesberg, die Oberkante der Karte weist etwa nach Südwesten

Die in der Frühphase des Kunststraßenbaus im Kurfürstentum Hannover angewandten Prinzipien verdeutlicht auch das Beispiel der Chaussee von Hannover nach Hameln. Der gerade Streckenverlauf führte dazu, dass die Straße die Ortschaften Ronnenberg, Völksen und Bredenbeck nicht berührte, Evestorf, Pott-Holtensen, Altenhagen I und Groß Hilligsfeld tangential streifte. Ähnlich den alten Handels- und Poststraßen, bevorzugte man bei der Trassierung kleine Bergrücken oder Berghänge, was Steigungen und Gefällstrecken erforderlich machte, andererseits aber ermöglichte, feuchtes Niederungsterrain zu umgehen.

Im Jahr 1780 veröffentlichte der „Königliche und Churfürstliche Ingenieur Hauptmann" Anton Heinrich du Plat, der den Bau der Straße geleitet hatte, in Buchform zehn Situationsrisse und eine Generalkarte der „Chaussee von Hannover auf Hameln nebst einer Nachricht von den an dieser Route belegenen merkwürdigen Örtern". Die „Original-Zeichnung" der Chaussee legte er seinem Landesherrn „in tiefster Ehrfurcht zu Füßen". Zweck des Buches war, den Bau der Straße „unter unzählbaren anderen Denkmälern Ewr. Königl. Majestät so wohltätigen als glorreichen Regierung" zu würdigen. Die Karten du Plats veranschaulichen die genannten Grundsätze hinsichtlich des Streckenverlaufs. Die erwähnten Nachrichten über die merkwürdigen Orte verstand du Plat als ergänzende und interessante Lektüre für den „neugierigen reisenden Besitzer diese Risse".

Aus dem Zeitraum von 1765 bis zum Ende des 18. Jahrhunderts sind etliche Hinweise auf rechtliche Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit dem Bau und der Unterhaltung der Hamelner Chaussee überliefert. So wurden in unmittelbarer Nähe der Trasse neue Steinbrüche zur Gewinnung des Baumaterials und erforderliche Transportwege angelegt. Dafür verlangten die Landbesitzer Entschädigung. In einigen Fällen gelang es ihnen auch, durch begründete Einsprüche den Abbau von Steinen gänzlich zu verhindern. Ferner existieren mehrere Hinweise auf die Misshandlung von Wegegeldeinnehmern sowie die Regelung von Chausseediensten. Daraus wird deutlich, dass der Fernstraßenbau schon in seinen Anfangsjahren nicht konfliktfrei blieb und etliche Widerstände von Seiten der Anlieger überwinden musste.



Der Abschnitt vor Hameln; die Oberkante der Karte weist etwa nach Südwesten

Der Abschnitt zwischen Holtensen und Steinkrug am Deister; die Oberkante der Karte weist etwa nach Süden

Niedersachsen

Die Ausbauphase

Ein Meilenstein von 1820, heute vor dem Dienstgebäude der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aufgestellt

DAS CHAUSSEENETZ WÄCHST

Anfang des 19. Jahrhunderts wuchs das Straßennetz im niedersächsischen Raum zunächst nur langsam. Finanzierungsprobleme plagten die landesherrlichen Kassen und die territoriale Zersplitterung der Staatsgebiete stellte einen weiteren Hinderungsgrund dar. Zwischen 1803 und 1813 ließen die napoleonischen Kriege den Chausseebau im Kurfürstentum Hannover vollständig zum Erliegen kommen. Die einzige Ausnahme bildete eine große Militärstraße, die von Paris über Wesel, Osnabrück und Bremen nach Hamburg verlaufen sollte. Baubeginn dieser „Napoleonstraße" war 1811, die Fertigstellung dauerte bis 1818. So fehlte im Jahr 1812 unter anderem noch der Abschnitt zwischen Osnabrück und Bremen. Die Straße sollte die französischen Rheingebiete mit der Nordsee verbinden und war recht aufwendig konstruiert. Die Gesamtbreite betrug 15 Meter; in der Mittel befand sich die 4,5 Meter breite Steinpflasterbahn für Lastfuhrwerke, an einer Seite eine Steinschlagbahn für leichte Fuhrwerke und an der anderen Seite ein Sommerweg für Ackerwagen, beide mit einer Breite von 3,5 Metern. Neben der Steinschlagbahn verlief ein Fußweg, 1,2 Meter breit, und neben dem Sommerweg eine „Materialberme", 1,6 Meter breit.

In den Jahrzehnten nach der napoleonischen Zeit zeigte der chausseemäßige Ausbau der Straßen in den welfischen Landen in den Räumen um die Residenzstädte Hannover und Braunschweig erste Ansätze einer Netzbildung. Auffällig ist die Berücksichtigung politisch-territorialer Aspekte. Die Chaussee von Hannover nach Osnabrück umging, ungeachtet großer Schwierigkeiten mit dem Gelände, konsequent schaumburg-lippisches und preußisches Gebiet. So konnte sie als Handelsweg mit den direkten Ost-West-Verbindungen nicht konkurrieren.

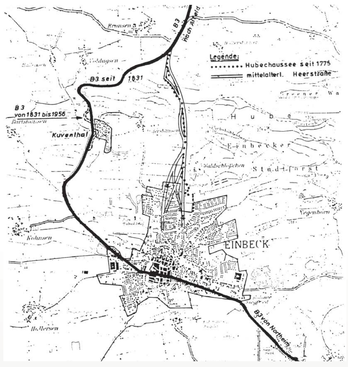
Die Ergebnisse des Wiener Kongresses erhoben Hannover nicht nur zum Königreich, sondern bescherten ihm unter anderem mit Ostfriesland, dem Emsland und der Grafschaft Bentheim erhebliche territoriale Zugewinne. Deren Randlage erforderte, schon aus strategischen Gründen, eine unverzügliche Anbindung über leistungsfähige Straßen. Den nach Ende der napoleonischen Kriege einsetzende Schub im Chausseebau begleiteten verstärkte Anstrengungen zur Reparatur der lange Zeit vernachlässigten Verkehrswege. Dabei sollten auch die Fehler der Anfangsjahre behoben werden, denn Theorie und Praxis des Straßenbaus hatten seit den 1760er-Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Man war bestrebt, die Straßen einheitlicher als bisher zu gestalten. Große Bedeutung wurde nun auch der Anlage von Sommerwegen zugemessen, durch deren Benutzung die Steinwege geschont werden sollten. Um den vielerorts auftretenden Schwierigkeiten bei der Materialanfuhr zu begegnen, richtete man Bankette zur Lagerung der Baustoffe ein. Signifikante Veränderungen vollzogen sich aber im Bereich der Linienführung und der Neigung. Das alte Prinzip der Gradlinigkeit trat in den Hintergrund.

1764 2014

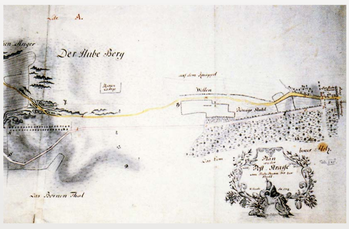
www.strassenbau250.niedersachsen.de

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

KÜNSTLICHE LÄNGENENTWICKLUNG ALS PRINZIP: DIE HUBE



Der Verlauf der Hube-Chaussee und der Kuventhaler-Chaussee



Plan der Hube-Chaussee des Geometers Wilhelm Jacobi, 1772

Bessere Straßenoberflächen ermöglichten den Transport größerer Lasten, die Fuhrwerke wurden schwerer. Konsequenterweise mussten größere Steigungen und Gefälle in der Straßenführung vermieden werden. Erdbewegungen wie Einschnitte oder Aufschüttungen sowie das Herumführen von Straßen um Hindernisse, die künstliche Längenentwicklung, erzielten die gewünschten Effekte. Auch in verkehrstechnischer Hinsicht sah man in der Abkehr vom geraden Linienzug Vorteile. Dieser, so die Theorie, begünstige die Bildung von Spurrillen, während schwache Krümmungen zu einem besseren Rundfahren der Straßen führten. Ferner war um die Mitte des 19. Jahrhunderts das Netz der Hauptstraßen weitgehend fertiggestellt und der Bau von Landstraßen gewann zunehmend an Bedeutung.

Am Beispiel der Hube-Trasse lassen sich die neuen Prinzipien des Chausseebaus im Königreich Hannover veranschaulichen. Bei Einbeck überquerte die Göttinger Chaussee den Höhenzug der Hube und folgte dabei dem Verlauf einer mittelalterlichen Heerstraße, deren starke Steigung eine hohe Unfallgefahr für Fuhrwerke mit sich brachte. Im Jahr 1827 begann die Verlegung der Chaussee; die alte gerade Trasse wurde aufgegeben und als Ersatz eine neue Straße westlich der Hube über Kuventhal gebaut, in deren Verlauf auch eine Brücke errichtet werden musste.

Im September 1827 begannen die Vorbereitungen zur „Anlegung einer bequemern Straße statt der über die Hube“, wie eine Zeitung berichtete. Die General-Wegbau-Kommission erhielt nach einem Besuch des Vizekönigs, Herzog Adolph Friedrich von Cambridge, an der Strecke den Auftrag, einen entsprechenden Plan zu entwerfen und so schnell wie möglich auszuführen. Noch im November desselben Jahres wurde die Straßenlinie festgelegt und die Bauarbeiten begannen. Mitte des Jahres 1828 erfolgte die Grundsteinlegung für den Brückenbau. Gut zwei Jahre später, im Herbst 1830, war das Bauvorhaben vollendet. Die neue Straße hatte eine Länge von 1.700 Ruthen, nicht ganz acht Kilometer. Die Brücke war 116 Meter lang, knapp acht Meter breit und hatte sieben Bögen. Die Fahrbahn lag 23 Meter über dem Wasserspiegel des Baches, den sie überquerte. Das gesamte Projekt kostete 72.000 Reichstaler. Als Endergebnis war eine Straße ohne nennenswerte Steigungen entstanden. Nur auf einem kurzen Abschnitt von 100 Metern betrug die Steigung 3,5 Prozent, was dem Wert entsprach, den man damals als Maximum ansah.

Die Kuventhaler Brücke trug den Namen Wilhelmsbrücke, benannt nach Wilhelm IV., dem letzten Welfen auf dem englischen Königsthron. Mit seinem Tod 1837 endete nach 123 Jahren die Personalunion zwischen Hannover und Großbritannien. Die Brücke ermöglichte für mehr als ein Jahrhundert einen weitgehend ungestörten Verkehrsfluss. Erst der enorme Anstieg des Kfz-Verkehrs in den 1950er-Jahren und die daraus resultierenden zunehmenden Schäden an den Bauwerken erforderten einen erneuten Umbau der Straße.

Die Wilhelmsbrücke bei Kuventhal um 1860