

Vom Bau der Chaussee als „künstliche Steinbahn“ zwischen Verl und Kaunitz

Verl sei um eine Kreuzung herumgebaut, schreibt Jörg Sundermeier in seiner „Heimatkunde Ostwestfalen“⁽¹⁾. Der Autor, der in Verl das Gymnasium besuchte, zielt damit auf die vielbefahrene Kreuzung Gütersloher Straße - Paderborner Straße (West-Ost-Richtung) mit der Hauptstraße – Bahnhofstraße (Nord-Süd-Richtung). Doch handelt es sich um eine humorvolle Übertreibung: Denn während die besagte Kreuzung erst im Jahr 1966 dem Verkehr übergeben wurde, entstand der historische Ortskern Verls bereits im Gefolge der Errichtung der Annen-Kapelle (im Jahr 1512) bei dem kleinen Gotteshaus⁽²⁾; die Bebauung rings um die heutige St. Anna-Kirche veranschaulicht es. Weitere Häuser schlossen sich an der heutigen Hauptstraße an, die als Dorfstraße zum Ackerland im Norden und im Süden des Dorfes führte. Von ihr gingen Wege in Richtung Sende, Sürenheide und Neuenkirchen ab, und auch nach Kaunitz, letztere etwa auf der Höhe der heutigen Marktstraße.⁽³⁾

Die Benutzbarkeit dieser alten Wege war von der Witterung abhängig, denn sie waren nicht befestigt. Erst nachdem „an Verbesserung der Wege schon vieles geschehen“ war, hatte die Fahrpost von Bielefeld nach Paderborn 1840 über Verl und Kaunitz gehen können.⁽⁴⁾ Als gewachsene Wege blieben sie gewunden; als Streckenverlauf für die Postkutsche lässt sich denken die Hauptstraße in Verl, die Bahnhofstraße, die Marktstraße, die Lindenstraße, die Rolandstraße, die Marienstraße und schließlich der Alte Postweg bis Kaunitz⁽⁵⁾. Diese Verbindung war noch keine der leistungsfähigen Kunststraßen, mit denen der Preußische Staat seine Provinz Westfalen aus-

statten wollte, um der Post und den Gewerbetreibenden ein weniger mühsames, schnelleres und damit wirtschaftlicheres Fortkommen zu ermöglichen.

Drei neue, hell verputzte Häuser an der „*Kaunitzerstraße*“ zeigt eine Ansichtskarte der Druckerei Masjost in Verl, die – nach dem Baualter der Gebäude – kurz nach 1935 erschienen sein muss. Noch heute prägen diese Häuser die Einfahrt nach Verl, wenn man auf der Paderborner Straße (bis 1955 noch Kaunitzer Straße) von Kaunitz kommt. Diese beinahe schnurgerade Verbindung vermittelt gleich den Eindruck, nicht gewachsen, sondern geplant zu sein. Tatsächlich bildet ihre Grundlage die 1859 fertiggestellte „*Chaussee*“ zwischen Verl und Kaunitz, eine „*künstliche Steinbahn*“, wie es die Zeitgenossen nannten.

Aber wieso Steinbahn? Auf der Ansichtskarte ist doch gar kein Straßenpflaster zu erkennen? Die Steine stecken im Aufbau der künstlichen Bahn: „*Über dem Planum – der eingeebneten Trasse – eine Packlage oder Lagerschicht aus größeren Steinen, darüber weitere Schichten aus Steinen von mittlerem bzw. kleinerem Format. Als Decklage erhielt die Straße gewöhnlich eine festgestampfte Kiesschüttung – nur in Städten und an besonders beanspruchten Stellen war ein Steinpflaster vorgesehen.*“⁽⁶⁾

Auf der Ansichtskarte ist also die Deckschüttung der Chaussee zu sehen, und zu ihren beiden Seiten die begrenzenden, mit Gras und Bäumen bepflanzten Böschungen. Denn die leicht gewölbte Chaussee liegt, damit das Regenwasser von ihr abfließen kann, erhöht; das französische Verb

„chausser“ hat auch die Bedeutung „Erde aufhäufen“, was hier für den Fahrdamm geschehen ist. Das Gras und die Bäume verhindern die Erosion, die Abtragung des Bodens durch Wasser und Wind.

Teil einer Chaussee zwischen BI-Brackwede und Paderborn

Die Kunststraße zwischen Verl und Kaunitz war im Rahmen eines größeren Bauvorhabens entstanden – als Teil einer Chaussee zwischen Bielefeld-Brackwede und Paderborn. An diese Verbindung knüpften sich langfristig zwei Hoffnungen: Die Vertiefung der Handelsbeziehungen



Verl (Bog. Wessend. - Ansichtskarte-Verlag)

Die heutige Paderborner Straße, damals „Kaunitzerstraße“, um 1935. Die Ansichtskarte zeigt die hell verputzten Häuser mit ihren Vorgärten und die Neuanpflanzungen mit Bäumen am Straßenrand. Im Hintergrund ist die St. Anna-Kirche erkennbar.

zwischen den preußischen Kreisstädten Bielefeld und Paderborn durch eine Vereinfachung und Beschleunigung des Gütertransportes sowie die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der ländlichen Gemeinden des Kreises Wiedenbrück, die der neue Verkehrsweg berühren würde. Kurzfristig sollte der Straßenbau außerdem den Handspinnern in diesen Gemeinden Arbeit verschaffen, die durch den Niedergang ihres Gewerbes große Not litten. Doch trotz des Nutzens, den er versprach, kam dieses erste Chaussee-Projekt auf dem Gebiet des Amtes Verl zunächst kaum voran.⁷⁾

Zwar hatte sich das Amt bereits 1844 gegenüber der Königlich-Preußischen Regierung in Minden verpflichtet, die Chaussee weiterzubauen, sobald

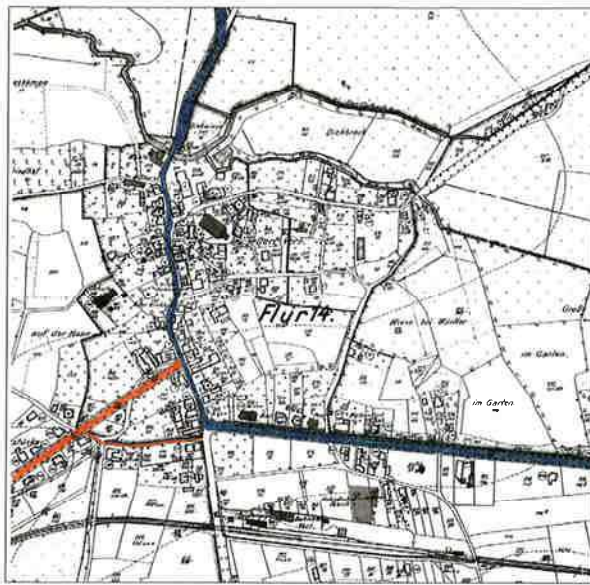
sie, von Friedrichsdorf kommend, an der Dalke die Grenze des Amtsbezirkes erreichen würde. Dafür waren seit 1848 auch die Prämien geflossen, mit denen sich der Staat an solchen Vorhaben beteiligte. Doch geschehen war noch nichts, weil es dem Amt trotzdem an den erforderlichen Mitteln fehlte. Erst als sich mit dem Plan für den Bau einer Chaussee von Brackwede nach Paderborn über Stukenbrock eine Konkurrenz abzeichnete und der Landrat in Wiedenbrück den Amtmann in Verl im September 1853 drängte, die Angelegenheit „aufs energischste zu betreiben“, ging es voran.

Die „Westfälische Provinzial-Hilfs-Kasse“ gewährte ein Darlehen, und bereits im August 1854 war die Strecke von der Dalke-Brücke bis zum Dorfeingang Verl fertiggestellt. Im Mai 1855 meldete der Amtmann dem Landrat, dass „die Strecke von der Dalkebrücke bis durch das Dorf Verl jetzt vollständig chausstirt und ganz vollendet worden“ sei. Damit war auch die Dorfstraße Teil der Chaussee geworden. Als gewachsene, von Häusern gesäumte Straße blieb sie allerdings deutlich schmaler als die neu angelegten Abschnitte der Kunststraße außerhalb des Dorfes.

Die Chaussee Verl – Kaunitz

Nun war die Chaussee von Verl nach Kaunitz weiterzuführen. Schon im August 1849 hatte sich die Amtsversammlung verpflichtet, „den Bau der Straßenabtheilung von Verl nach Kaunitz gegen eine Prämie von 6 000 Rthl pro Meile zu übernehmen“, aber auch hier waren keine Taten gefolgt. Als im August 1854 die Chaussee den Dorfeingang Verl erreichte, erbat das Amt vom Landrat, eine Erhöhung der Prämie auf 10 000 Reichstaler pro Meile zu erwirken. Denn zwar sei der Chausseebau ein willkommenes Vorhaben, um die zahlreichen Armen im Amtsbezirk in Lohn und Brot zu bringen, doch könne das Amt nur wenig eigene Geldmittel aufbringen, da es eben diese zahlreichen Armen zu unterstützen habe. Und weil bei den Colonatsbesitzern wegen der zu leistenden Abgaben ebenfalls „schlechte Vermögenszustände“ herrschten, ließe sich auch keine Sondersteuer erheben.

Als sich die Amtsversammlung bei einer in Aussicht gestellten Erhöhung der Staatsprämie auf



Die Karte aus dem Jahr 1928 zeigt (in blau) den Verlauf der Chaussee von Brackwede nach Paderborn im Ortskern von Verl. Auf sie trifft über die Wilhelmstraße (in rot) die von Gütersloh kommende Chaussee. Ebenfalls in rot der schmale alte Florianweg, der später die Verbindung der Gütersloher Straße zur Paderborner Straße aufnahm.

8 000 Reichstaler noch immer nicht zu einem Beschluss durchringen konnte, bestand die Regierung auf der Erfüllung der 1849 eingegangenen Verpflichtung. So beschloss im Januar 1856 die Amtsversammlung „die Inangriffnahme des Chausseebaus von Verl nach Kaunitz“, nicht ohne noch einmal auf die schwierigen finanziellen Verhältnisse hinzuweisen und ein staatliches Darlehen der „Hülf-Kasse“ zu erbitten.

In einem nächsten Schritt musste nun der für den Chausseebau erforderliche Baugrund erworben werden. Mit über zwanzig Grundbesitzern verhandelte die eigens dafür eingesetzte Kommission über den Kauf ihres Ackerlandes und ihrer Heideböden; nur in einem Fall war eine Enteignung notwendig, bei der sich der betroffene Colon schließlich mit der von den Sachverständigen ermittelten Entschädigung zufrieden erklärte. Hiervon ging man aus, als sich der Verler Amtmann Werner Rohden und der Wiedenbrücker Landrat Bessel im September 1856 mit dem Kreisbaumeister Wendt aus Paderborn und dem Bauaufseher Backhaus aus Delbrück in Verl trafen, um das weitere Vorgehen zu verabreden. Sie kamen zu dem Entschluss, dem Bauaufseher die Arbeiten zu übertragen.

Backhaus' Bauaufgabe war im Vergleich mit der schon fertiggestellten Strecke von der Dalkebrücke nach Verl, die eine Länge von 914 Ruten, also rund 3442 Metern⁸⁾ hatte, weitaus umfangreicher: 1330 Ruten Chaussee, ungefähr 5009 Meter, waren bis Kaunitz zu bauen. Auch hatte

er eine Überführung der Kunststraße über die Wapel zu errichten.

Im März 1857 waren die Erdarbeiten abgeschlossen und die Steine angefahren, so dass nun die Chaussee aus den verschiedenen Lagen von größeren, mittleren und kleineren Steinen aufgebaut und festgewalzt werden konnte. Im August 1858 hatten die Anlieger bereits mit der Anpflanzung der Bäume begonnen, doch waren sie zu klein und nicht mit haltgebenden Stangen versehen. Hier musste nachgearbeitet werden. Denn wie der Aufbau der Chaussee selbst, hatte auch die sie begleitende Bepflanzung der 1814-1816 veröffentlichten „Anweisung zur Anlegung, Unterhaltung und Instandsetzung der Kunststraßen“ der Preußischen Oberbaudeputation in Berlin zu folgen.

Die Bäume sicherten die Böschungen und damit die Straße (und schützten gleichzeitig die Reisenden vor Sonne); sie „durften aber nicht das Trocknen der Straße nach Niederschlägen behindern. Es wurden daher nicht zu dicht bebaute, dabei aber schnell wachsende Bäume bevorzugt, z. B. Pappeln; aber auch Obstbäume wurden an den Chausseen angepflanzt.“⁹⁾

Anfang 1859 war die Chaussee bis Kaunitz fertiggestellt und auch die Nummern- und Grenzsteine waren aufgestellt und Hebestellen für das Chausseegeld eingerichtet worden. Das Chausseegeld floss in die Unterhaltung der Kunststraße, deckte die dafür erforderlichen Ausgaben des Amtes jedoch nicht.

Denn der Verkehr war nicht so lebhaft wie erhofft: Die Gemeinde Hövelhof hatte sich nicht entschließen können, die Chaussee weiterzubauen (weshalb auch die Strecke von Kaunitz bis an die „Paderborner Grenze“ nicht fertiggestellt worden war). Im Juli 1872 berichtete der Amtmann an den Wiedenbrücker Landrat:

„Zudem hat die Chaussee, da sie nicht dem Projecte gemäß, nämlich von Bielefeld bis Paderborn zur Ausführung gekommen, wenig Werth für Verl, indem sie in Kaunitz endet und von dort nach Paderborn resp. bis Neuhaus schlechte Communal Wege führen. Nur in der sicheren Voraussetzung, daß die Chaussee über Hövelhof nach Paderborn hin gleichzeitig mit dem Ausbau der Chaussee von Brackwede nach hier zur Ausführung gelangen werde, hat das Amt Verl gebaut.“



Die Hauptstraße 1959. Von rechts mündet hier die Paderborner Straße ein. Hinter dem VW-Käfer ist eine BMW-Isetta zu erkennen; hier begann in der heutigen Wilhelmstraße die Landstraße nach Gütersloh. Der direkte Durchbruch zur Paderborner Straße kam nach dem Abbruch des Friseurgeschäfts Pollmeier (ganz links im Bild).

Der Verkehr, der beim völligen Ausbau des Projects ein bedeutender würde, erstreckt sich jetzt auf landwirtschaftliche Fuhren hiesiger Gegend und ist daher auch die Einnahme an Chausseegeld unbedeutend ... Sollte übrigens das ursprüngliche Project Bielefeld Paderborn nicht zur vollständigen Ausführung kommen, so hat die hier in Rede stehende Chausseestrecke für Verl keinen nennenswerthen Nutzen, da die Strecke nach Bielefeld von hiesigen Eingewesenen fast gar nicht benutzt wird, vielmehr der Verkehr mit der Eisenbahn sich auf Gütersloh¹⁰⁾ erstreckt,

ungeachtet nach dort nur ein gewöhnlicher Landweg sich erstreckt“.

Von der Chaussee zur Landstraße

Gütersloh war als nächstgelegene Eisenbahnstation für Verl in wirtschaftlicher Hinsicht von größerer Bedeutung als Bielefeld. Tatsächlich entstand seit 1881 eine Kunststraße zwischen Gütersloh und Verl, während die Chaussee in Richtung Paderborn erst 1883 weitergeführt wurde.¹¹⁾ Seither begegneten sich in Verl zwei Chausseen: Die Kunststraße von und nach Gütersloh traf im Ort auf diejenige zwischen Bielefeld-Brackwede und Paderborn – dort, wo heute Wilhelmstraße und Hauptstraße aufeinanderstoßen. Aus dem abseits überörtlicher Verkehrswege gelegenen Dorf war ein Verkehrsknotenpunkt geworden.

Im Laufe der Zeit – während die Chausseen zunächst in die Obhut des Kreises und dann in die des preußischen Staates übergingen – gewann die Verbindung zwischen Gütersloh und Paderborn zunehmend an Bedeutung.¹²⁾ Sie wurde zu einer Hauptverkehrsstraße, auf der die Fahrer im Dorf Verl zwei rechtwinklige Kurven zu meistern hatten – dies waren, obwohl die Fahrbahn inzwischen über ein Pflaster verfügte, „*unhaltbare Verhältnisse*“ für den in den Jahrzehnten nach 1945 immer weiter zunehmenden Kraftverkehr. Durch „*eine Radikalkur*“, wie die Lokalzeitungen den Ausbau des alten Florianweges und den dafür notwendigen Abbruch des alten Feuerwehrgerätehauses sowie mehrerer Wohn- und Geschäftshäuser bezeichneten¹³⁾, entstand eine unmittelbare Verbindung der Gütersloher und der Paderborner Straße ohne Umweg über die Hauptstraße: Seit 1966 geht die Fahrt über die Kreuzung Gütersloher Straße - Paderborner Straße/Hauptstraße - Bahnhofstraße geradeaus durch Verl.¹⁴⁾

Zu ihrer Entlastung entstand die im Dezember 2010 eröffnete Nordostumgehung, die den Verkehr aufnimmt, der sich zwischen Paderborn und Kaunitz und dem Norden des Kreises Gütersloh und Bielefeld bewegt. Das Geld für den Bau streckte die Stadt Verl dem Landesbetrieb Straßen NRW vor. Welch ein Unterschied zu dem Chausseebau vor über 150 Jahren, als das Amt Verl die Mittel dafür nur unter Schwierigkeiten aufbringen konnte.