

Die Niederrheinische Straße

Von *Ernst-Heinrich Meidt*, Kirchheim

Welche Bewandnis hat es mit dieser historischen Straßenbezeichnung? Eine Niederrheinische Straße gibt es nämlich heute noch in folgenden Orten: in Oberaula, Neukirchen (Knüll), Schwalmstadt-Wiera, Stadtallendorf und Kirchhain.

Aber was haben diese fünf Orte mit dem Niederrhein zu tun? Zunächst fällt auf, dass alle diese Orte an der B 454 liegen, einer ca. 70 km langen Bundesstraße, die beginnend in Niederaula über Kirchheim, Oberaula, Neukirchen (Knüll), Schwalmstadt nach Kirchhain verläuft, wo sie auf die B 62 trifft. Beide Bundesstraßen, die B 454 und die B 62, verlaufen in Ost-West-Richtung. Aber der Niederrhein ist weit weg von hier, ca. 200 km Luftlinie entfernt.

Straßennamen dienen der alltäglichen Orientierung. Sie sind aber auch Teil unserer Erinnerungskultur. Sie sind Relikte der dominierenden Geschichtsbilder ihrer jeweiligen Entstehungszeit. Dies belegen auch die in den letzten Jahrzehnten erfolgten Straßenumbenennungen. Trotz aller politischen Umbrüche, vor allem im 20. Jahrhundert, erweisen sich manche Straßennamen erstaunlicherweise als äußerst langlebig, auch die Bezeichnung Niederrheinische Straße. Welche Geschichte steckt hinter diesem Straßennamen?

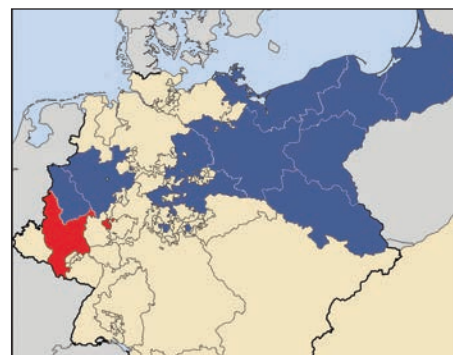
Region Niederrhein

Die Region Niederrhein im Westen von Nordrhein-Westfalen grenzt an die südlichen Niederlande. Wikipedia zufolge handelt es sich dabei um eine Region, die noch nicht einmal geografisch eindeutig abgegrenzt ist. Das Niederrheingebiet bildet nämlich weder geologisch, noch historisch, noch politisch, noch kulturell eine kontinuierliche Einheit. Am ehesten lässt sich die Region noch durch die niederrheinische Mundart kennzeichnen, liest man dort. Wie dem auch sei, es muss einen historischen Grund dafür geben, dass Straßen in unserer Region nach einer Gegend benannt sind, die von uns weit entfernt im äußersten Westen Deutschlands liegt.

Die Brabanter Straße

Die Schleensteinsche Karte der Grafschaft Ziegenhain aus dem Jahr 1715 zeigt eine in West-Ost-Richtung verlaufende Straße, ein erster vager Hinweis auf die Niederrheinische Straße.

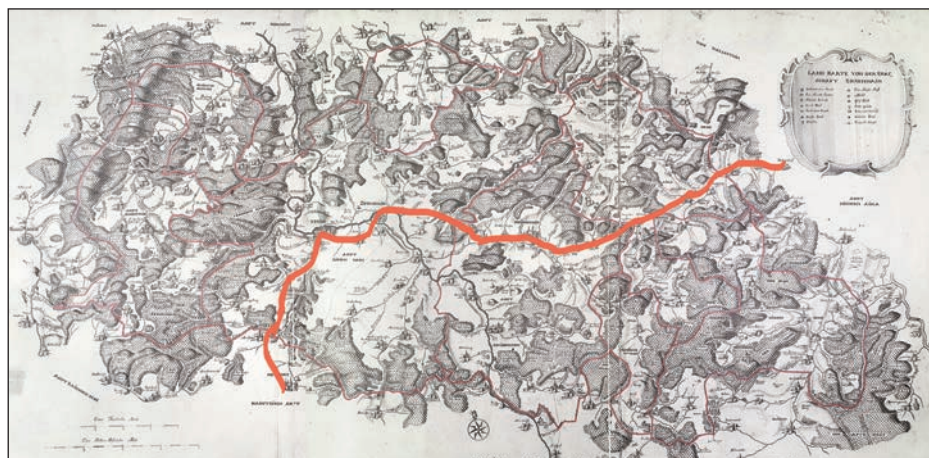
Auch die Mercatorkarte aus dem Jahr 1592 weist schon ein ähnliches Straßennetz aus. Demnach hatte sich seit dem ausgehenden Mittelalter in der Verkehrsführung in der Schwalm und im Knüllgebirge nichts grundlegend verändert. Mehr Aufschluss gibt uns eine Karte der Fernstraßen im hessischen Hinterland,



(2) Die Provinz Großherzogtum Niederrhein (1815-1822, rot markiert) in Preußen (blau).

also der Gegend westlich von Marburg/Lahn, im Zeitraum 1815 bis 1866.

Hier ist nämlich die Brabanter Straße eingetragen. Diese auch Lütticher Straße oder Köln-Leipziger Straße genannte Altstraße war im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit eine der be-



(1) Schleensteinsche Karte der Grafschaft Ziegenhain (1705-1715) mit einer Fernstraße in West-Ost-Richtung, der späteren Niederrheinischen Straße (orange).



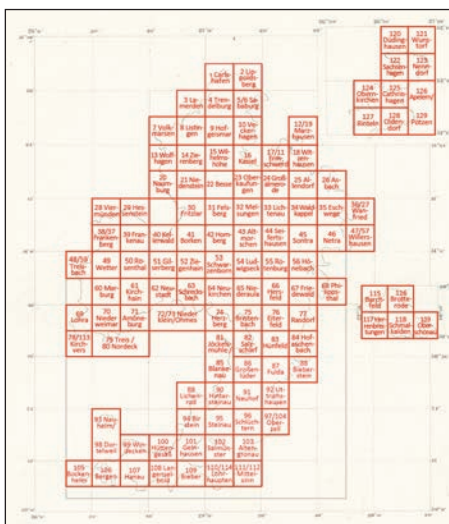
(3) Fernstraßen im hessischen Hinterland 1815-1866 mit der Brabanter Straße.

deutendsten kontinentalen West-Ost-orientierten Heer- und Handelsstraßen. Die historischen Fernstraßen hatten viele Namen. Je nachdem, in welchem Zeitalter, auf welchem Abschnitt oder auch in welcher Richtung sie befahren wurden, führten sie unterschiedliche Bezeichnungen, was die Erforschung in alten Quellen erheblich erschwerte.

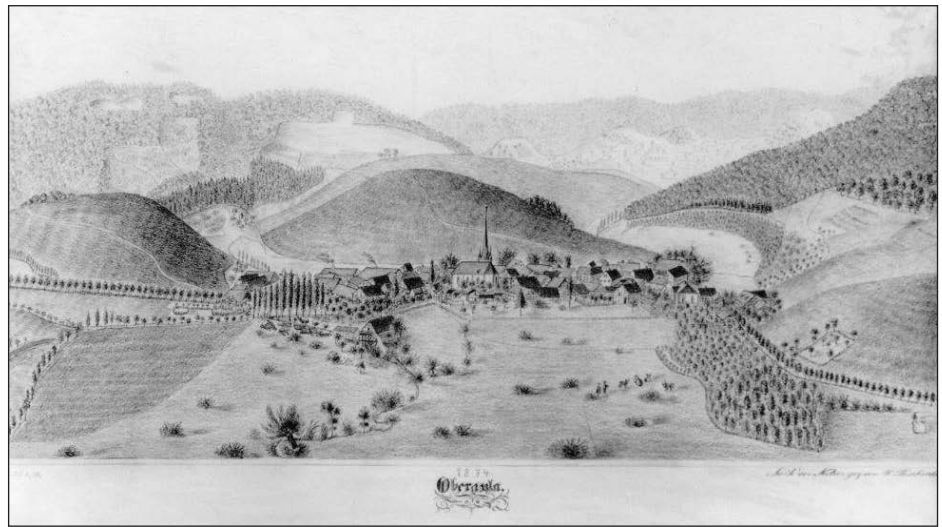
Als unbefestigter Höhenweg vermied die Brabanter Straße sumpfige Täler und Flussquerungen und den dabei erhobenen Brückenzoll. Sie verlief wie alle Altstraßen außerhalb der Städte weitgehend siedlungsfern, auf den längeren ost-westlichen Wasserscheiden auf deren Kamm oder hangparallel. Außer in den Städten und an Brücken hatte sie keine befestigte Trasse, sie war eine „Naturstraße“ und entsprechend war ihr Zustand. War eine Spur ausgefahren, fuhr man parallel daneben. So entstanden fächerartige und mäandrierende Wegverläufe.

Die Linienführung der Brabanter Straße variierte teilweise aufgrund von klimatischen, politischen und anderen Gegebenheiten (z. B. in unsicheren Kriegszeiten, Meidung von Pestgebieten). Für einzelne Abschnitte gab es andere Verläufe und Parallelwege. Manche Kaufleute versuchten auch, einfach die Zollstellen zu umfahren. Sie führte vom namensgebenden Herzogtum Brabant im heutigen Belgien nach Leipzig und hatte folgenden Trassenverlauf: Lüttich-Aachen-Köln-Siegen-Marburg/Lahn-Melsungen-Eisenach-Erfurt-Leipzig. Die Städte Aachen und Köln liegen in der preußischen Provinz Großherzogtum Niederrhein, die von 1815 bis 1822 bestand; gut möglich, dass die Niederrheinische Straße danach benannt ist.

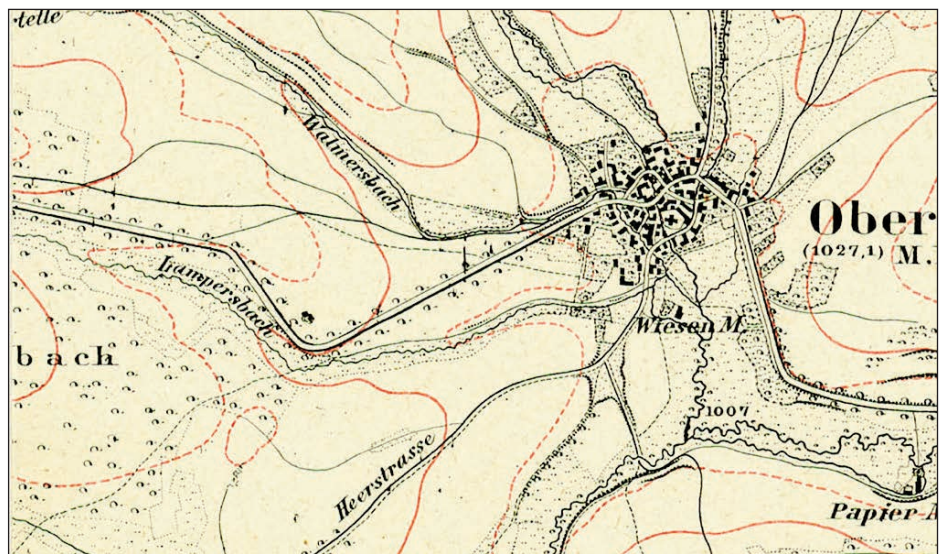
Da die Brabanter Straße in Hessen jedoch ab Marburg/L. nördlich von unserer Gegend verlief, kann unsere Niederrheinische Straße kein Abschnitt von ihr gewesen sein. Immerhin führte die Niederrheinische Straße, an die heute noch Straßennamen zwischen Oberaula und Kirchhain erinnern, ab Kirchhain geradewegs auf Marburg/Lahn zu und setzte sich dort, jetzt als Brabanter Straße, in die Region Niederrhein fort. Die Bezeichnung Niederrheinische Straße hat also eine geschichtliche Berechtigung.



(4) Niveauekarte des Kurfürstentums Hessen-Kassel (1846-1861), 112 Blätter im Maßstab 1:25.000. Der Trassenverlauf der Niederrheinischen Straße lässt sich darin gut verfolgen.



(5) Ansicht von Oberaula mit Alleebäumen am 26. August 1874. Bleistiftzeichnung von H. Dörbecker.



(6) Niederrheinische Straße westlich und östlich von Oberaula. Auszug aus der Karte des Kurfürstentums Hessen-Kassel (1846-1861).

Linienführung der Niederrheinischen Straße

Über den genauen Verlauf der Niederrheinischen Straße gibt uns die in 112 Blättern im Zeitraum 1840-1861 erschienene Niveauekarte des Kurfürstentums Hessen im M 1:25.000 detailliert Auskunft.

Sie kann sogar im Internet im LAGIS (Landesgeschichtliches Informationssystem Hessen) eingesehen werden, und zwar unter Karten/Historische Kartenwerke/Kurfürstentum Hessen-Kassel.

Die Niederrheinische Straße führt in diesem Kartenwerk die Bezeichnungen Nieder-Rheinische Straße bzw. Nieder Rhein Str., und zwar auf den Blättern Nr. 65 Niederaula (1859), Nr. 64 Neukirchen (1858), Nr. 63 Schrecksbach (1858), Nr. 52 Ziegenhain (1859), Nr. 51 Gilserberg (1857), hier nur in der südöstlichen Ecke des Blatts, Nr. 62 Neustadt (1858) und Nr. 61 Kirchhain (1857), Nr. 60 Marburg (1857) und Nr. 59 Caldern (1857). Die Niederrheinische Straße durchquerte nicht Marburg/L., sondern verlief einige Kilometer nördlich davon und endete westlich von Caldern an der Grenze des Kurfürstentums Hessen-Kassel (1803-1866).

Bei eingehender Durchsicht dieses Kartenwerks stellen wir fest, dass die Nie-

derrheinische Straße also nicht nur zwischen Oberaula und Kirchhain verläuft, sondern sich darüber hinaus in westlicher Richtung über Marburg/Lahn hinaus bis zur Grenze des damaligen Kurfürstentums Hessen-Kassel fortsetzt. Es fällt auf, dass auf Blatt Nr. 65 Niederaula (1859) die Niederrheinische Straße nicht unter dieser Bezeichnung eingetragen ist. Während der Begriff Niederrheinische Straße zwischen Oberaula und Kirchhain heute noch im öffentlichen Bewusstsein fest verankert ist, schon allein wegen der Straßennamen in mehreren Orten, kann man mit diesem Begriff im Altkreis Hersfeld, etwa in Kirchheim und Niederaula, nichts anfangen.

Aber es kann keinen Zweifel darüber geben, dass die Niederrheinische Straße östlich von Oberaula über Kirchheim weiter nach Niederaula verlief, denn in dem Kartenwerk ist sie durchgängig wie eine Chaussee Zweiter Klasse eingetragen, d. h. als Doppellinie, eine dünne und eine dicke Linie, mit Laubbaumsymbolen auf beiden Seiten.

Außerdem sind Debatten des Kurhessischen Landtags aus den späten 1830er Jahren überliefert (siehe Quellen), in denen es um die Frage ging, ob man die Niederrheinische Straße über Niederaula

hinaus verlängern sollte, um ins Haunetal und zur damaligen Provinzialhauptstadt Fulda zu gelangen.

Beschaffenheit der Niederrheinischen Straße im 19. Jahrhundert

Unter einer Chaussee versteht man eine geplante befestigte Straße. Dass die Niederrheinische Straße einem geplanten Verlauf folgt, lässt sich an den historischen Karten leicht erkennen. Immer wieder findet man längere, manchmal kilometerlange Abschnitte, die kerzengerade verlaufen. So etwas war in der hügeligen hessischen Landschaft nur zu erreichen, wenn Bodenunebenheiten ausgeglichen wurden, d. h. Boden abgetragen oder aufgetragen worden ist. Die Niederrheinische Straße war eine solche ausgebauten Straße.

Bis zum Beginn des Chausseebaus, in Europa im 18. Jahrhundert, im Kurfürstentum Hessen-Kassel erst im frühen 19. Jahrhundert, hatte sich an der Linienführung und am Zustand dieser Altstraße seit dem ausgehenden Mittelalter nur wenig geändert. Über den tatsächlichen Ausbauzustand lassen sich keine exakten Aussagen treffen, weil der Originalzustand nirgendwo erhalten und auch nicht dokumentiert ist.

1823 (oder 1825?) schrieb der Ziegenhainer Kreisrat Hüpeden in einem Bericht an die Regierung in Marburg:

„Die Landstraße von hier (Ziegenhain) nach Oberaula ist jetzt in einem so schauerhaften Zustande, daß eine förmliche Sperre auf derselben eingetreten ist; als ich am verwichenen (vergangenen) Freytag nach Neukirchen kam, um von da nach Oberaula zu reiten, wurde mir ernstlich versichert, daß, namentlich kurz vor Oberaula, der Weg so beschaffen sey, daß man hierin versinke; oftmals habe ich auf meinen Dienstwegen gesehen, daß an besonderen Stellen 6 Stück Vieh mit Mühe ein leeres Fuhrwesen (Fuhrwerk) durchbringen konnten.“¹

Auch die Einschätzung eines Abgeordneten im Kurhessischen Landtag im Oktober 1837 lässt einen Rückschluss auf den damaligen Zustand zu: „Der große Nutzen der niederrheinischen Querstraße ist noch nicht bewiesen, denn jetzt ist sie noch eine Straße, worauf Gras wächst, wie ein Mitglied der Versammlung sich ausgedrückt hat.“²

Durch die Feststellung eines anderen Abgeordneten ist allerdings auch belegt, dass der Zustand der Niederrheinischen Straße im Jahr 1837 deutlich besser war als Jahrzehnte davor: „Eine Reparatur, wie man sie vor 40 - 80 Jahren machte, daß man in einen Sumpf eine Masse Steine warf, und dann dies für eine Straße erklärte, kann jetzt nicht mehr Statt finden (...).“³

Frühestens seit 1819 kann man von Staatsstraßen reden, eigentlich erst seitdem die Hand- und Spanndienste für die öffentlichen Straßen aufgehoben waren. Bau und Unterhaltung der überörtlichen Straßen oblagen nun dem Staat, in unserem Fall der Regierung des Kurfürstentums Hessen-Kassel (1803-1807 und 1813-1866) bzw. des Königreichs Westfalen (1807-1913). Besondere Ämter waren für die Straßenverwaltung zuständig, die auch von den Fernreisenden das sogenannte Chausseegeld einzogen. Von dieser Abgabe befreit waren nur die unmittelbaren Anlieger sowie Salztransporte, die damals privilegiert behandelt wurden.



(7) Meilenstein bei Oberaula-Olberode, zugleich Wasserscheide zwischen Schwalm und Fulda. Er gibt auf den Seiten die Entfernungen in Meilen nach Ziegenhain (2 $\frac{1}{2}$ M.) und Hersfeld (3 $\frac{1}{4}$ M.) an.

Ausbau der Niederrheinischen Straße

1831/32 begannen im Raum Oberaula die Arbeiten zum Ausbau der vorhandenen Straße zu einer Chaussee, der sogenannten Niederrheinischen Querstraße, mit der Vermessung, Abmarkung und Versteinung der neuen Trasse zwischen Ziegenhain im Westen bis zur Grenze des Kreises Hersfeld zwischen Wahlshausen und Gersdorf im Osten. Dabei wurde auch die Linienführung im Raum Oberaula deutlich verändert. Ein Missstand war nämlich bis dahin gewesen, dass die alte Straße an der sumpfigen Flachsroste von Oberaula vorbeiführte, die oft schlecht zu passieren war. Der Beitritt Kurhessens zum Deutschen Zollverein, der von Preußen dominiert war, im Jahr 1834, hatte die Entwicklung des Fernverkehrs gewaltig beschleunigt. Von nun an konnten Handelsgüter vom

Niederrhein bis nach Kurhessen zollfrei transportiert werden. Dennoch zog sich der Erwerb von einzelnen Grundstücksflächen privater Eigentümer für den Ausbau der Niederrheinischen Straße bis weit in die 1840er Jahre hin.

Die Niederrheinische Straße war spätestens seit Ende der 1840er Jahre - wahrscheinlich durchgängig - mit einer festen Fahrbahndecke versehen, verfügte über eine wasserdurchlässige Tragschicht und hatte wohl auch eine leichte Wölbung, damit das Regenwasser seitlich in den Chausseegraben abgeleitet wurde. Die Tragschicht bestand je nach den örtlichen Gegebenheiten aus Kies, Schotter oder gebrochenem Stein in Packlage als Unterbau und einer Deckschicht aus Sand, Lehm, Kalkstein oder Splitt. Die Breite dieser Straße Zweiter Klasse betrug, von Fuß auf Meter umgerechnet, etwa 5 Meter. Die Laubbaumsymbole auf den einzelnen Kartenblättern geben uns einen weiteren Hinweis: durch regelmäßige Baumpflanzungen wurden die Vorteile einer Allee nutzbar gemacht, wie Schutz vor Sonne und Wind sowie bessere Orientierung bei Schneetreiben.

Dass zur weiteren Straßenausstattung eine kontinuierliche Einteilung in Abschnitte gehörte, etwa mit Meilensteinen, versteht sich von selbst. Flankiert wurden diese alten Straßen häufig von Wegsteinen in Form von Meilensteinen, Stundensäulen, Sühnekreuzen, Verbotsteinen oder auch Wartbäumen, die jahrhundertlang Händlern und Reisenden als Wegweiser und Orientierung, aber auch als Mahnung dienten.

Im Bereich von Städten waren solche Straßen in der Regel mit einer Pflasterung versehen, auf dem flachen Land jedoch nicht. An der Niederrheinischen Straße haben sich bis heute eine Reihe von Ruhebänken aus Sandstein erhalten; sie tragen unterschiedliche Jahreszahlen aus den 1840er Jahren und dokumentieren den fortschreitenden Ausbau. Diese Ruhebänke, deren Funktion heute längst in Vergessenheit geraten ist, kamen vor allem auch Personen zugute, die zu Fuß oder mit Fuhrwerken im Nahverkehr unterwegs waren.

Es sind Kleindenkmale in Feld und Flur, die leider in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr verschwinden.



Ruhebank aus dem Jahr 1843 am Ortseingang von Gersdorf aus Richtung Kirchheim.

Fernverbindungsstraße zwischen dem Niederrhein und Kurhessen

Die Niederrheinische Straße als Fortsetzung der Brabanter Straße ab Marburg/Lahn war eine Fernstraße, die dem Verkehr zwischen den weit auseinander liegenden Regionen Niederrhein und Kurhessen diente. Innerhalb Kurhessens verband sie das hessische Hinterland westlich von Marburg/L. mit der Knüllregion. Nicht nur Handelsleute nutzten sie; auch Privatpersonen und das Militär wussten ihre Vorteile zu schätzen. Außerdem fungierte sie auch zur Nachrichtenübermittlung, lange bevor es eine staatliche Post gab. Eine noch bedeutendere Funktion hätte die Niederrheinische Straße erlangen können, wenn man sie ab Niederaula in Richtung Haunetal und Fulda, dem Sitz der Provinzialregierung, verlängert hätte. Diese Überlegungen fanden jedoch im Kurhessischen Landtag keine Mehrheit, weil den Abgeordneten der Bau einer steinernen Brücke über die Fulda bei Mengshausen zu teuer war (dort gab es damals nur eine Holzbrücke) und außerdem der Linienführung über



(11) Schematischer Verlauf der beiden Altstraßen in Hessen durch die Kurzen Hessen und durch die Langen Hessen.

... weiter nach Leipzig
Eisenach
Bischofroda
Creuzburg
Ifta
Waldkappel
Bischofferode
Spangenberg
Homberg/Efze
Treysa
Kirchhain
Ebsdorf
Kleinlinden südl. v. Gießen
Butzbach
Frankfurt/Main

(9) Fernstraße durch die Langen Hessen (Schematischer Verlauf)

die Mengshäuser Kuppe (473,4 m ü. NN) Geländeprobleme im Wege standen.

Die Niederrheinische Straße im System der hessischen Altstraßen

Bedeutende Handelswege des Mittelalters durch Hessen waren die Weinstraße, die Kurzen und die Langen Hessen, die Hohen Straßen und die Via Regia. Für die Niederrheinische Straße von Interesse sind vor allem die Straße „durch die langen Hessen“, weil zwei Orte an der Niederrheinischen Straße auch an diesen beiden Fernstraßen liegen, nämlich Kirchhain im Westen und Niederaula im Osten. Mit anderen Worten: die Niederrheinische Straße hatte auch die Funktion einer Verbindungsstraße zwischen den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Langen Hessen und den Kurzen Hessen.

Die Kurzen und die Langen Hessen

Die Straßen „durch die kurzen Hessen“ und „durch die langen Hessen“ waren zwei Fernhandelswege, die seit dem Mittelalter die Messestädte Frankfurt/Main und Leipzig miteinander verbanden. Die Bezeichnungen dieser Altstraßen kamen von der Länge der Strecken, die auf dem Hoheitsgebiet der Landgrafschaft Hessen-Darmstadt (bis 1806) bzw. später des Großherzogtums Hessen-Darmstadt (ab 1806) und des Kurfürstentums Hessen-Kassel (ab 1803) zurückgelegt werden mussten. Die Straße „durch die langen Hessen“ führte in einem großen Bogen durch das westliche Hessen nach Eisenach (Thüringen), war also die längere Fernstraße. Sie umging das Knüllbergland im Norden und benutzte die Passsenke zwischen dem Homberger Hochland und dem Knüll. Die Straße „durch die kurzen Hessen“ nahm den kürzeren Weg durch die Mitte Hessens in einem kleineren Bogen nach Thüringen. Sie verlief in der südlichen Passsenke zwischen Vogelsberg und Knüll.

Als Luther 1521 von Wittenberg (Thüringen) zum Reichstag nach Worms zog, wählte er übrigens den „nur“ 600 km langen Weg über die „Kurze Hessen“. Und im Siebenjährigen Krieg (1756-1763) rückten die Franzosen auf der „Langen Hessen“ in Richtung Nordhessen gegen die Landgrafschaft Hessen-Kassel vor.

Exkurs: die Via Regia und die Weinstraße

Eine dritte Altstraße in Hessen, die Frankfurt/M. und Leipzig miteinander verband, war die Via Regia. Sie verlief

... weiter nach Leipzig
Eisenach
Berka
Hersfeld
Niederaula
Breitenbach/Herzberg
Grebenua
Eifa
Alsfeld
Romrod
Grünberg
Hungen
Friedberg
Frankfurt/Main
Mainz

(10) Fernstraße durch die Kurzen Hessen (Schematischer Verlauf)

von Frankfurt weiter östlich durch das Kinzigtal über Fulda und Eisenach und war noch kürzer als die Langen und die Kurzen Hessen. Sie spielte für die Niederrheinische Straße jedoch keine Rolle. Dies gilt auch für die Weinstraße, eine alte Handelsstraße in Hessen, die - ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufend - den Frankfurter Raum mit norddeutschen Gebieten verband.

Der Name Weinstraße ist irreführend. Es ging nämlich bei der Bezeichnung dieser Straße nicht darum, Wein von dort, wo der Wein wuchs, in klimatisch ungünstigere Gegenden zu transportieren. Vielmehr steht der mundartliche Begriff Weinstraße für Wagenstraße (wejn, wän, wäng ist die Mehrzahl von Wagen), hat also überhaupt nichts mit dem Getränk zu tun, das in früheren Zeiten, z. B. beim Abendmahl, in viel größeren Mengen als heutzutage konsumiert wurde.

Auch die Langen und die Kurzen Hessen bevorzugten die trockenen Höhen und mieden die Täler, da letztere häufig witterungsbedingt nicht passierbar waren. Es handelte sich weniger um Straßen, wie wir sie gewohnt sind, sondern eher um sich auffächernde und am gemeinsamen Ziel wieder zusammenführende Wege, wie sie auf der Karte der Messestraßen des 16. Jahrhunderts erkennbar sind: www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/ga/id/54. Oft teilte sich ein Handelsweg entsprechend der örtlichen und saisonalen Gegebenheiten in mehrere parallele Straßenzüge, um sich viele Kilometer weiter wieder zu einem einzigen Straßenstrang zu vereinen. Diese alten Fernverbindungen waren keine Straßen im heutigen Sinne, sondern eher mehr oder weniger befestigte Wege. So bildeten sich im Laufe der Jahrhunderte regelrechte Hohlwege durch Regen und Auswaschungen. Wenn eine Fuhrrinne zu ausgefahren war oder durch tiefen Matsch unpassierbar wurde, eröffneten die Fuhrwerke einfach daneben eine neue Spur. Heute noch kann man manchmal mehrere parallele Rinnen rechts und links von Altstraßen entdecken.

Fortsetzung und Bildnachweis folgen in der nächsten Ausgabe.

»Mein Heimatland«, monatliche Beilage zur »Hersfelder Zeitung«. Gegründet von Wilhelm Neuhaus. Schriftleitung: Ernst-Heinrich Meidt, Kirchheim Verlag: Hoehl-Druck GmbH + Co. Hersfelder Zeitung KG