

Die Geschichte der heutigen Bundesstraße 61 im Bereich der Gemeinde Todtenhausen

Die Wegeverhältnisse nördlich von Minden waren bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts sehr schlecht. Eine aufgrund alter Unterlagen rekonstruierte Karte der Bauerschaften Kutenhausen und Todtenhausen im Mittelalter enthält die Einzeichnung einer Nord-Süd-Verbindung auf dem hohen Weserufer in Todtenhausen für den Durchgangsverkehr von Bremen nach Minden mit der Bezeichnung „Bremer Postweg“, ein Hinweis, dass dieser Weg vornehmlich von Postkutschen genutzt wurde.

Ein Hindernis dieser Wegführung war aber schon damals das Gelände bei Graßhoff, wo die Straße zunächst in einem steilen Winkel bergab und dann nach einer scharfen Kurve und der Überquerung des Petersbaches wieder steil bergauf in den Wald führte. Der Höhenunterschied dürfte schon damals mehr als 20 Meter betragen haben, was die Kutscher der verschiedenen Fuhrwerke vor große Probleme stellte.

Vermutlich zu Beginn des 18. Jahrhunderts führte daher die Wegführung für den Postverkehr von Minden aus nach einer Abzweigung am Thorn direkt durch das Dorf Todtenhausen, den Wald nach Eldagsen und mündete dann kurz vor Halle-Westenfeld wieder auf den „Bremer Postweg“. Die ehemalige Straßenbezeichnung „Alter Postweg“ in Todtenhausen für den heutigen „Schinkenkamp“ erinnerte an diese Verkehrsführung der damaligen Zeit.

Als der Kreis Minden die Gemeinde Todtenhausen im Jahre 1840 aufforderte, den „Alten Postweg“ durch das Dorf als feste Straße auszubauen, weigerten sich die Bewohner mit der Begründung, „dass dadurch viele Bettler in das Dorf kommen“. Durch diese Verweigerung kam es letztlich zum Ausbau des „Bremer Postweges“ außerhalb des Dorfes und damit der jetzigen Bundesstraße von Minden über den Thorn und Graßhoff/Heisterholz nach Petershagen. Sie wurde als Steinstraße gebaut und an den Straßenrändern pflanzte man Kastanien und Linden. Erst um die Jahrhundertwende erhielten die Straßenränder Obstbaumanpflanzungen. Noch bis in die 1950er Jahre hinein wurde das dort wachsende Obst (zumeist Äpfel) im Herbst von der Straßenverwaltung meistbietend versteigert. Eine Kennzeichnung ermächtigte die jeweiligen Käufer das Obst zu ernten.

Die wachsende Bedeutung dieser Straße wird durch die verschiedenen Bezeichnungen erkennbar: zunächst als „Kreisstraße“ gebaut wurde sie bald zur „Chaussee“, im Kaiserreich eine „Provinzialstraße“, im Dritten Reich die „Reichsstraße“ und nach dem 2. Weltkrieg die „Bundesstraße 61“. Der zunehmende Durchgangsverkehr insbesondere nach der Erfindung des Automobils wurde jedoch schon bald nach dem ersten Ausbau zum Problem für die damaligen Straßenverhältnisse: der Straßenbelag hielt der Beanspruchung nicht stand und die Straßen waren zu schmal für den Begegnungsverkehr.

Im Folgenden wird die Entwicklung der ursprünglichen Kreisstraße zur Bundesstraße anhand von Zeitungsberichten im „Bote an der Weser“ (BW) und „Mindener Tageblatt“ (MT) dargestellt, wobei sich die Untersuchungen auf die Ortsdurchfahrt in Todtenhausen beschränken. Betroffen ist der Streckenabschnitt von der früheren Mindener Stadtgrenze mit der Kurve am Wallfahrtsteich bis zum Beginn des Heisterholz Waldes bei Graßhoff mit der so genannten „Todeskurve“ (s. Karte).

Bereits im September 1912 weist der BW in einem Zeitungsartikel darauf hin, dass die Kurve bei Graßhoff „für schnellfahrende Wagen und vor allem Automobile“ zu gefährlich sei und schlägt das Aufstellen von Warnschildern sowie das Abholzen von Buschwerk und Bäumen für eine freie Sicht vor. In den zwanziger Jahren wird immer wieder von Verkehrsunfällen berichtet, hauptsächlich in den Kurven bei Graßhoff und am Wallfahrtsteich. Hier kommt es auch 1924 zu dem ersten tödlichen Verkehrsunfall, als ein Motorrad gegen einen Lindenbaum prallt. In der Kurve bei Graßhoff dagegen bleibt es bei zum Teil erheblichen Sachschäden. Die am Straßenrand eingegrabenen Prellsteine verhindern außerdem immer wieder den Absturz der verschiedensten Fahrzeuge in das Petersbachtal. Die schmale Fahrbahnbreite in der Kurve ist auch häufig ein Unfallgrund, da sich die Fahrzeuge wegen zu hoher Geschwindigkeit auf der abschüssigen Strecke gegenseitig nicht mehr ausweichen können.

1926 übernimmt die Provinz Westfalen die Straße vom Kreis Minden. Es erfolgt eine genaue Vermessung der gesamten Straßenführung innerhalb der Ortsdurchfahrt.

Im Laufe der Jahre wird die Straßenbreite auf der gesamten Strecke vom Wallfahrtsteich bis Graßhoff dem wachsenden Verkehr nicht mehr gerecht. 1929/1930 wird die Straße von Lohrmann bis Gräper um zwei Meter verbreitert und die Kurve bei Graßhoff an ihrem Scheitelpunkt abgerundet und verbreitert. Zwischenzeitlich ist es auch in der Kurve am Thorn immer wieder zu Gefahrensituationen und Unfällen gekommen, so dass der Landwirt Altvater einer Verbreiterung der Kurvendurchfahrt zu Lasten seines Grundstücks zustimmt.

1935 wird die Straße, nun „Reichsstraße“, im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die Erwerblosen der Gemeinden des Amtes Petershagen vom Wallfahrtsteich bis nach Glissen in Niedersachsen auf eine Mindestbreite von 6 Metern ausgebaut. Die Kurve bei Graßhoff erhält eine Verbreiterung um 6 - 8 Meter durch Auffüllung mit Erdboden vom Erzbergwerk in Kleinenbremen. Nachdem sich der aufgefüllte Boden gesetzt hat, können die hohen Prellsteine eingebaut werden. Zu Pfingsten 1936 steht die ausgebaute Kurve dem Verkehr zur Verfügung.

1939 werden einige Lindenbäume am Wallfahrtsteich gefällt und durch Prellsteine ersetzt.

In den 1950er Jahren nimmt der Fernverkehr auf der (jetzt) „Bundesstraße“ immer mehr zu, wobei der Zustand der Straßenverhältnisse kaum mithalten kann. Umfangreiche Baumaßnahmen an der gesamten Ortsdurchfahrt werden unumgänglich.

Die Kurve bei Graßhoff erhält zunächst eine Betonstützmauer, da die Aufschüttungen unterspült sind. Der dortige Kleinbahnübergang wird außerdem mit einer Blinklichtanlage ausgestattet, denn diese Bahnquerung sorgt immer wieder für gefährliche Situationen. 1959 erhält die Kurve an beiden Straßenseiten Leitplanken, wodurch die Unfallhäufigkeit an dieser Kurve erheblich gesenkt werden kann.

Im Juli 1957 beginnt der Ausbau der Bundesstraße auf Mindener Gebiet (am Nordfriedhof), der sich dann in der Ortsdurchfahrt von Todtenhausen am Wallfahrtsteich mit der schon in den 1930er Jahren angedachten Kurvenbegradigung fortsetzt. Unter einspurigem ampelgesteuertem Verkehrsfluss erfolgen die Arbeiten, für die das Wohnhaus des Einwohners Bornemann abgerissen werden muss. Im Februar 1959 werden die Böschungen der nun bis zur Gaststätte Lohrmann ausgebauten Straße mit stabilen Leitschienen versehen. Damit ist die erste gefährliche Kurve entschärft worden.

Zwei Jahre später, im Sommer 1961, stellt die Landesstraßenverwaltung den Plan zur Begradigung der Kurve bei Graßhoff vor. Zwei Häuser (Schonhofen Nr. 267 und Giesekeing Nr. 238) müssen dem Bauvorhaben weichen. Eine Brücke mit einer Länge von 40 m und einer Breite von 14,5 m ist über das Petersbachtal und den Kleinbahnkörper geplant. Die Bauarbeiten beginnen Anfang 1962 mit der Umlegung des Petersbaches und dem anschließenden Bau der Brücke über den Kreisbahnübergang, die im Oktober fertiggestellt ist. Für die neue Straße ist nun die Aufschüttung eines 17 Meter hohen Dammes erforderlich. Das Füllmaterial von ca. 75.000 m³ wird am Thorn auf einem Grundstück des Landwirtes Altvater abgebaut. Der Plan, die dadurch an dieser Stelle entstehende 7 m tiefe Grube, die einen natürlichen Wasser-Zu- und Ablauf hat, als Freibad der Gemeinde Todtenhausen zu nutzen, wurde allerdings nie verwirklicht. Im Herbst 1963 werden die umfangreichen Baumaßnahmen bei Graßhoff abgeschlossen.

Bereits im Februar 1964 stellt der Landschaftsverband einen Plan zum Ausbau der restlichen Strecke zwischen Lohrmann und Graßhoff vor. Für die Fahrbahn ist eine Breite von 7,5 m vorgesehen mit einer 3 m breiten Mehrzweckspur. Die Straße soll ab Gräper geradeaus am Thorn vorbei geführt werden. Dort ist ein Brückenbauwerk vorgesehen, um den Hof Schwier erreichbar zu machen und einen Durchgang aus dem Dorf zur Weser zu schaffen. Die Dorfstraße wird vor der alten Kurve am Thorn an die neue Trasse angeschlossen.

Schon im Sommer 1964 fallen die Straßenbäume zwischen Lohrmann und dem Thorn, wo die Straßenbrücke errichtet wird. Gleichzeitig werden die Erdarbeiten am Hudegrund für die Entschärfung der dortigen leichten Kurve begonnen. Ein Jahr nach Vorstellung des Planes rollt der Verkehr über die neue Strecke von Lohrmann bis Graßhoff. Nach Ausführung letzter Restarbeiten ist der Ausbau der gesamten Bundesstraße 61 im Bereich der Ortsdurchfahrt Todtenhausen im Jahre 1965 abgeschlossen.

Mit dem Ausbau der Strecke wurden zwar die Straßenverhältnisse dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepasst, aber die Unfallzahlen steigen in den Folgejahren trotzdem erheblich, zumal die Straße nun zu schnellem Fahren verleitet.

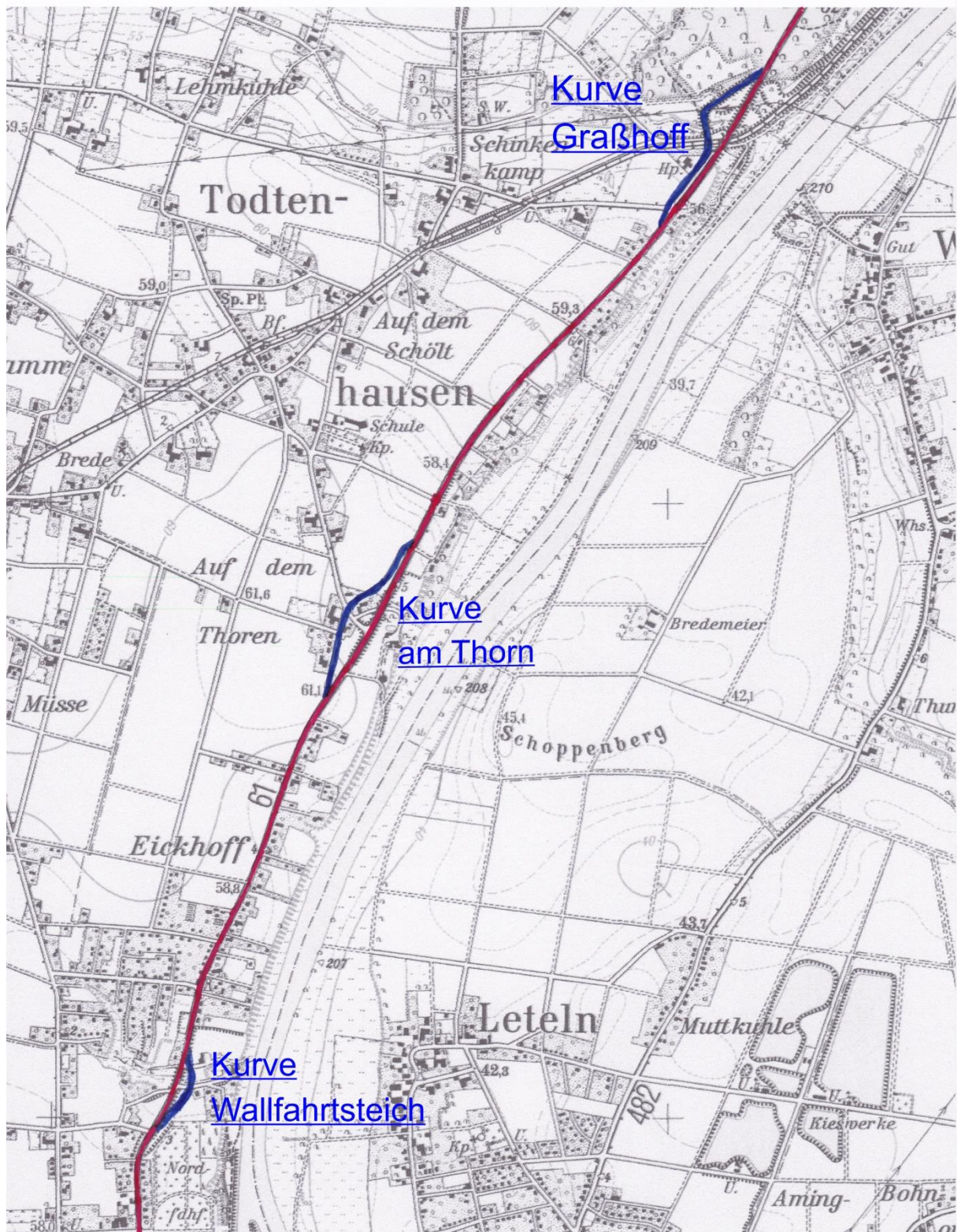
Mehrere Leserzuschriften der Straßenanwohner im MT fordern die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den Bereich der Wohngebiete entlang der Straße, wo Geschwindigkeiten von 120 km/h und mehr gemessen werden. Allein in den Jahren von 1965 bis 1971 kommt es zu 26 Verkehrsunfällen mit 32 Verletzten und 9 Todesopfern.

Erst Ende 1971 haben die Bemühungen Erfolg: für die Strecke bis etwa Walver Acker wird die Geschwindigkeit auf 60 km/h und dann in Richtung Graßhoff auf 80 km/h festgesetzt.

Die Unfallzahlen konnten jedoch durch diese Geschwindigkeitsreduzierung nur wenig gesenkt werden. Erst die Anlegung einer Linksabbiegerspur bei Graßhoff und eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h von Lohrmann bis kurz vor der Abzweigung in das Dorf am Thorn sowie Querungshilfen und Verkehrsinseln mit Überholverbot im Bereich Eikhoff und Walver Acker brachten hier in den letzten 30 Jahren Abhilfe.

Das „Gesicht“ der ehemaligen Kreisstraße hat sich im Laufe der letzten 120 Jahre durch die Verkehrsentwicklung völlig verändert. Die Straße hat aber auch ihre Opfer gefordert.

Im „Bote an der Weser“ und im „Mindener Tageblatt“ wurde in diesem Zeitraum von insgesamt 318 Verkehrsunfällen berichtet, die 329 Verletzte und 35 Todesopfer forderten, sowie Sachschäden in Millionenhöhe verursachten. Besonders anzumerken ist, dass in der immer als „Todeskurve“ bezeichneten Kurve bei Graßhoff **kein** Mensch zu Tode gekommen ist.



Die B 61 in der Ortsdurchfahrt Todtenhausen heute (rote Linie).
Die blaue Kennzeichnung weist den Verlauf der ehemaligen Kurven aus.