

Die Flussquerung der Stör bei Padenstedt von Carsten Bein



Bild 1: Die Störbrücke bei Padenstedt, fotografiert im Januar 2022

Wer sich heute mit Padenstedt befasst, kommt an der Stör nicht vorbei. Das ist nicht nur bildlich gesprochen, sondern beschreibt ganz konkret den Umstand, dass das Gewässer mit dem eigentümlichen Namen die nördliche Grenze des Gebiets der Gemeinde Padenstedt definiert.

Am einfachsten erhält man Zugang zur Stör an der Stelle, an der die Kreisstraße das Gewässer quert. Eine etwas kurvige Straße – passenderweise heißt sie Störstraße – leitet Radfahrer und Fußgänger dort über eine unscheinbare Stahlbetonbrücke. Rund zweieinhalb Meter unter der Brückenplatte fließt die Stör in ihrem sandigen Bett westwärts. Steht man auf der Brücke, so wird der Blick in Richtung Osten bald durch den Damm der Autobahn blockiert, den die Stör wiederum in einem Durchlass durchfließt.

In den 2000er Jahren wurde dem Flusslauf mit steinreichen Sohlgleiten, künstlichen Windungen und wechselhaften Uferböschungen etwas von der jahrtausendealten Natürlichkeit zurückgegeben, die man dem Gewässer fünfzig Jahre zuvor durch Flussbegradigung geraubt hatte.

An dieser Brücke findet sich auch eine Einsetzstelle für Bootswanderer, die die durch die flache Auenlandschaft mäandernde Stör überwiegend flussabwärts in Richtung Kellinghusen befahren.

Für die Angelvereine der hier anliegenden Gemeinden Padenstedt und Ehndorf ist die Stör das gemeinsame Vereinsgewässer, das sie satzungsgemäß nicht nur befischen, sondern auch hinsichtlich des ökologischen Zustands unter ständiger Beobachtung halten. Auf den grasgrünen, von Knicks unterbrochenen Flächen links und rechts des Gewässers weiden Galloway-Rinder und Holsteiner Schwarzbunte, den verkrauteten Ufersaum zur träge dahinfließenden Stör begleiten schmale Gehölzstreifen aus Erlen.

Das Murmeln einer stärkeren Strömung an den Wassersteinen der nahen Sohlgleite ist von der Brücke aus des Nachts hörbar, wenn das Rauschen der Autobahn und die Siedlungsgeräusche in

den Hintergrund treten.

Man ist stets geneigt Dinge als gegeben hinzunehmen. Doch gerade im Alltäglichen - wie eben hier in einer Straßenbrücke - finden sich mitunter Aspekte, die einen dazu bringen näher hinzusehen. Hier war es die profane Frage, warum und wann diese Brücke errichtet wurde, und welche Bedeutung sie für die Menschen hatte, die hier früher lebten. Bei historischen Themen wird im Allgemeinen viel über Völker, Bildung und Zerfall von Nationen, Kriege und Schlachten dargelegt. Der Mikrokosmos eines einzelnen Dorfes mit seiner sozio-kulturellen Entwicklung bleibt dabei in aller Regel im Dunkeln. Einen Lichtschein wie aus einer Taschenlampe werfen hier lokale Chronisten, von denen für die Gemeinde Padenstedt zwei hervorzuheben sind. Bereits im Jahre 1911 hat Jochim Butenschön, Lehrer im Ruhestand, auf über zweihundert handgeschriebenen Seiten Historie und Zeitgeschichte der Dorfschaft Padenstedt und seiner Menschen niedergeschrieben. Der zweite Band der Chronik Padenstedts mit dem Namen „Padenstedt im zwanzigsten Jahrhundert“ erschien dann im Jahr 2006 und wurde von Max Butenschön verfasst. Deren beider Ausführungen werden nachfolgend als maßgebliche Quellen herangezogen. In den Chroniken Padenstedts finden sich an vielen Stellen Beschreibungen des Gewässers Stör, aber auch Geschichten, die die Einwohnerschaft mit dem Fluss verbinden. Der hier vorliegende historische Aufsatz befasst sich mit nur einem kleinen Teil Padenstedts, führt dabei aber neben den vorgenannten noch weitere Quellen zusammen.

Die rund 80 km lange Stör hat ihren Ursprung durch die Vereinigung mehrerer Bäche im westlichen Teil des Kreises Segeberg bei Willingrade. Dort passiert sie zunächst das Stadtgebiet Neumünster und kröpft dann in südwestlicher Richtung ab, durchfließt den Landkreis Steinburg bis sie nördlich von Glückstadt in die Elbe mündet. Zahlreiche Auen und Bäche fließen in die Stör und bilden mit ihr ein rund 1 800 Quadratkilometer großes Entwässerungsgebiet. Bis oberhalb von Kellinghusen, beim Pegel Rensing, wirkt sich der Wechsel von Ebbe und Flut aus. Der Fluss wurde daher in der Vergangenheit sowohl als Verkehrsweg als auch als Abwasservorflut genutzt. Der Flussname „Stör“ leitet sich vermutlich vom indogermanischen „Steuro“ (d.h. groß, vgl. dän. stor = groß) ab.¹

„Padenstedt liegt dreiachtel Meilen südwestlich von Neumünster an der Störaue, über welche hier eine vom Staate erbaute und zu unterhaltende Brücke führt. Diese Brücke bildet die Grenze der Padenstedter und Ehndorfer Gemarkung.“² So führte Dorfchronist Jochim Butenschön einst in die Chronik der Dorfschaft Padenstedt ein.

Bis in das erste Drittel des 19. Jahrhunderts war das Herzogtum Holstein in wirtschaftlicher Hinsicht kaum entwickelt und verknüpft. Die Dörfer bildeten lose Inseln in der Landschaft mit einem Wirkradius der selten über fünfzehn Kilometer Reichweite hinausging. Zentraler Bezugspunkt war meist das Kirchdorf, das die Bevölkerung zum Kirchgang regelmäßig aufsuchte, und über welches die Verkehrsbeziehung in die weitere Region erfolgte³. Auch das Dorf Padenstedt verfügte über einen solchen Kirchpfad, der vom Dorf entlang der Stör nach Neumünster führte.

Über Jahrtausende hatte der Verkehr zu Fuß bei den geringen örtlichen Distanzen die größte Bedeutung. Lasten wurden auf den Rücken der Menschen bewegt, während Handkarren und Tragtiere zunächst noch selten waren. Hierfür reichten in der Regel die einfachsten Pfade und Wege, an die keine besonderen Ansprüche gestellt wurden.

Wer die frühen Wege benutzte, muss einen festen Tritt haben. Diese offenen Erdflächen waren holsteinischem Wind und Wetter ausgesetzt und so die meiste Zeit des Jahres eher schwammiger

¹ [FISCHER Flüsse], S.148

² [BUTENSCHÖN Chronik I], S.1 (im Handschriftoriginal)

³ [ASMUS Verkehr], S.18

Morast denn Verkehrsweg. Es versteht sich von selbst, dass diese Wege bestenfalls nur bei Tageslicht genutzt werden sollten, wollte man seine körperliche Gesundheit nicht willkürlich aufs Spiel setzen.

Gespanne waren hingegen dem Adel, größeren Bauern und Kaufleuten vorbehalten. Für bestimmte regionale Strecken wurden den Fuhrleuten Konzessionen erteilt. Aber selbst bei einigermaßen fester Straßendecke hat man für die damalige Leistungsfähigkeit eines Fuhrwerks nicht mehr als eine Tonne Fracht annehmen können.

Von besonderer Bedeutung war auch der mehrere tausend Tiere umfassende Viehtrieb auf dem Ochsenweg von Jütland zu den holsteinischen Märkten und südlich der Elbe. Hierbei wurden



Bild 2: Julius von Blaas (1845-1922), Aquarell, 1917

weniger die Straßen, sondern mehr die weiten Heideflächen des mittleren Geestrückens genutzt.

Die Post wurde vor 1830 noch vielerorts nur durch Boten zu Fuß verteilt. Das Poststraßennetz für die überörtliche Verteilung mit Postreitern und Wagen stammte in seiner Grundstruktur noch aus dem Mittelalter. Sowieso orientierte sich der Straßenverlauf an den naturräumlichen Gegebenheiten.

Zu den Straßenverbindungen im Holstein des frühen 19. Jahrhunderts macht Asmus (1996) sehr plastische Ausführungen, die daher nachfolgend zitiert werden:

„Die Hauptachse bildete der von Norden nach Süden auf dem Mittelrücken verlaufende Heer- und Handelsweg, der von Jütland über Flensburg und Rendsburg auf Hamburg ausgerichtet war. Von diesem führten Abzweigungen nach den wichtigsten Städten. Westliches und östliches Holstein bildeten eigenständige Verkehrsräume. Eine direkte Ost-West-Verbindung bestand seit dem Niedergang Lübecks im 17. Jahrhundert nicht mehr. Überregionales Verkehrszentrum für die Herzogtümer war Hamburg, auf das alle wichtigen Landstraßen zuliefen, worin insgesamt schon damals eine extreme Nord-Süd-Orientierung des Verkehrs zu erkennen war.

Der Ausbauzustand des Wegenetzes war bis in die Zeit um 1840 sehr uneinheitlich und ein ständiges Ärgernis für die Benutzer. Die Straßenverhältnisse nördlich der Elbe wurden von zeitgenössischen Reisenden sogar als die schlimmsten in ganz Mitteleuropa bezeichnet. Die meisten Landstraßen waren nur mehr oder weniger ausgefahrene Wagenspuren. Ihre Oberflächen bestanden aus dem Bodenmaterial der jeweiligen Gegend ohne weitere Fahrbahnverbesserung. Lediglich einige Streckenabschnitte waren als gebesserte Landstraßen zusätzlich mit Sand oder Kies aufgefahren. Künstlich angelegte Steindämme existierten nur auf kürzeren Strecken in den Marschen oder in moorigen Gebieten. Jedoch waren auch sie nur schmal und unregelmäßig bepfastert. Auf den Poststraßen, der höchsten Kategorie unter den regionalen Straßen, waren wenigstens die größten Schäden von Zeit zu Zeit ausgebessert. Als staatliche Aufsichtsbehörde für Landstraßen und die zahlreichen Brücken und Fähren existierte zwar ein Oberlandwege-Inspektorat, jedoch oblag die Unterhaltung den anliegenden Dorfschaften und Wegekommunen, die verständlicherweise kein Interes-

se an einer Standardverbesserung des Straßennetzes hatten und nur die notwendigsten Instandhaltungsmaßnahmen ausführten. In den ausgedehnten feuchten Marschen und Flussniederungen im Westen und in der Mitte des Landes waren die Landwege nur periodisch zu benutzen: während der Frostperiode und im Sommer bei entsprechender Trockenheit.

Der dänische Staat war der Auffassung, auf die Chausseierung wichtiger Landstraßen, wie sie in Mitteleuropa seit Mitte des 18. Jahrhunderts gebaut wurden, verzichten zu können, weil nach seiner Meinung genügend Wasserwege und Hafenplätze zur Verfügung standen.⁴

Wegeordnungen wurden für das Herzogtum Holstein erstmals am 15. März 1787 als königliches Patent schriftlich niedergelegt. Maßgebliches Element war hierin die Vornahme einer ersten Durchstufung der Landverbindungen nach großen Land- und Heerstraßen zwischen den Städten und Flecken, nach Landstraßen zwischen den Städten und Flecken ohne Posten- und Frachtverkehr sowie nach übrigen Wegen zwischen den Dörfern. Letztgenannte waren für die Gemeinde Padenstedt anzuwenden – hiernach sollten die hiesigen Wege rund 5 m zwischen den Straßengräben breit sein. Allen Wegeordnungen war gemein, dass die Wege in ihrer gesetzmäßigen Breite geschaffen und erhalten, dass sie geebnet trocken gelegt und vor allem frei gehalten werden.

Seine Vorbehalte zur Modernisierung des Straßenbaus gab der dänische Staat erst Generationen später auf, indem er ab 1830 dem Bau der ersten Chaussees auf Staatskosten zustimmte und 1842 mit einer für Schleswig und Holstein erlassenen Wegeordnung ein weitreichendes Gesamtkonzept zum Straßenbau vorlegte⁵.

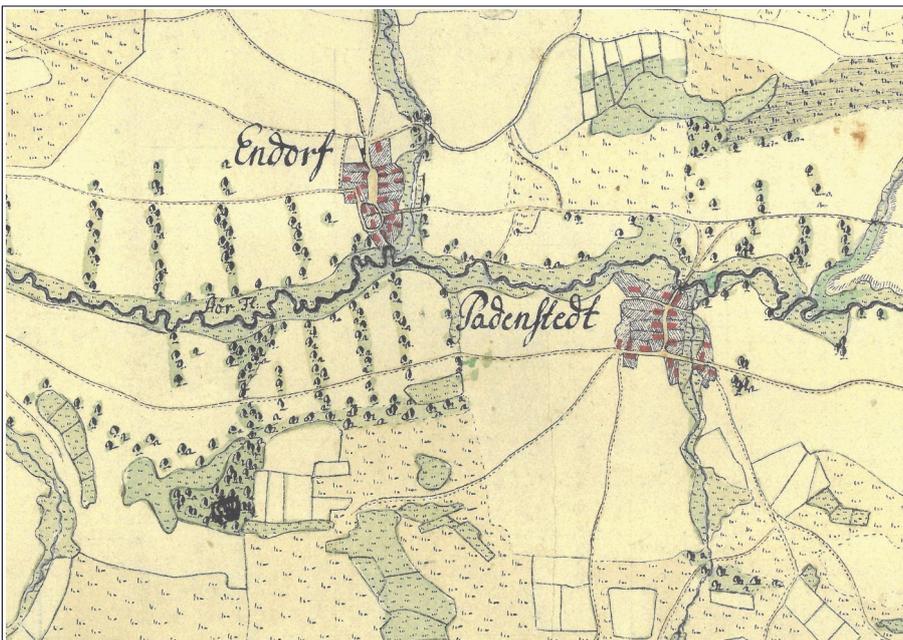


Bild 3: Ausschnitt aus der unter Leitung des Major Gustav Adolf von Varendorf in den Jahren 1789 bis 1796 durch Offiziere des Schleswigschen Infanterieregiments aufgenommenen Kartenwerks des Herzogtums Holstein

Die Nutzung von Booten für den Frachtverkehr ermöglichte jedoch den direkten, kurzen Weg. Auch die Flüsse im holsteinischen Binnenland verfügen aufgrund ihres moderaten Gefälles unterjährig über moderate Fließgeschwindigkeiten, so dass sie nahezu ganzjährig mit Booten befahren werden können. Mit zunehmenden Handel stieg der Bedarf an Frachtraum in den Booten und damit der Tiefgang. Die verkehrliche Schifffbarkeit der Stör endete aufgrund zunehmender Versandung des Gewässers auf Höhe des Ortes Störkathen, wenn-

Während Gewässer in allen Zeiten den Menschen nicht nur Lebensraum und Nahrung boten, waren sie bald auch als weitgehend barrierefreier Verkehrsweg in Gebrauch. Landgebundener Verkehr hatte der Topografie zu folgen, musste also Hindernisse umgehen. Die Umwege der Straßen und Wege um Geländebrüche oder nicht tragfähigen Untergrund wie Moore aber auch Wasser sind jeder Landkarte zu entnehmen.

Die Nutzung von Booten für den Frachtverkehr ermög-

4 [ASMUS Verkehr], S.20f.

5 [ASMUS Verkehr], S.24f.

gleich die Padenstedter Chronik auf die wirtschaftliche Bedeutung von Arpsdorf als Umschlagplatz für Güter, die bis ins 14. Jahrhundert über Elbe und Nordsee gehandelt wurden, verweist⁶. Entgegen der Bedeutung im Kreis Steinburg ist die Stör im Bereich Padenstedt damit aber kein Verkehrsweg, sondern wohl als eine natürliche Grenze zur Nachbargemeinde Ehndorf zu sehen.

Aufgrund von archäologischen Funden geht man davon aus, dass Padenstedt zu den alten Au-krugdörfern gehört und bereits vor der Zeitenwende besiedelt wurde. Die Wortendung -stedt und ihre linguistischen Variationen verweisen in Verbindung mit einer Namensvorsilbe auf den sächsi-schen Ursprung des Ortes. Es ist davon auszugehen, dass Padenstedt (= Stätte des Pado) als Siedlung ihren Namen in der Merowingerzeit im 5. bis 7. Jahrhundert erhalten hat⁷.

Im frühen Mittelalter war Nordelbingen, die Landenge zwischen Nord- und Ostsee von der Elbe bis zur Eider, wenngleich dünn besiedelt immer wieder Schauplatz von Auseinandersetzungen der christianisierten Sachsen einerseits und der heidnischen Slawen andererseits. Padenstedt ist dem Siedlungsraum der Wittorfer Burg zu-zurechnen⁸, einer bedeutenden Verteidigungsanlage im Grenzgebiet zwischen Sachsen und Slawen, dort be-sonders dem Stamm der Wenden. Die Burganlage war zur Verteidigung ge-gen die von Osten oder Norden heran-drängenden Gegner auf einer Land-zunge zwischen Stör und Schwale angelegt. Dass die nahe Störfurt bei Pa-denstedt für die Burgbesetzung von ho-her strategischer Bedeutung zur Her-anführung zusätzlicher Verteidigungs-kräfte war, liegt auf der Hand.



Bild 4: Kartenausschnitt, Hohmann, JohannBaptist (1663-1724) *Tabvla Generalis Holsatiae complectens Holsatiae Dithmarsiae Stormariae et Vagriae Dvcatvs*, die farbliche Trennung beschreibt den Übergang zwischen dem Stormarngau (rot) und dem Holstengau.(grün)

Noch als der Missionar Vicelin im Jahre 1127 eine erste Kirche im Bereich Fal-

dera gründete, lag das Gebiet am Zusammenfluss von Stör und Schwale an der Slawengrenze. Vi-celins Chronist Helmold von Bosau beschreibt in den 60er Jahren des 12. Jahrhunderts das Volk der Holsten, eines der drei Stammvölker in Nordelbingen, als in einer öden Sanderlandschaft le-bende bäuerliche Kriegergesellschaft, denen Diebstahl, Raub und Verschwendung erster Lebens-zweck zu sein scheint. Weiter ist er wenig zurückhaltend, wenn er die Holsten als ungezügelt, hartnäckiges Volk beschreibt, ungezähmt und unbändig, das sich weigere das Joch des Friedens zu tragen⁹. Im Jahr 1138 verdrängten die Sachsen schließlich die Slawen aus Nordelbingen und der Falderabezirk hörte auf Grenzraum der Völker zu sein¹⁰.

In einer später erschienenen kolorierten Kupferstich-Karte von Johann Baptist Homann (1663-1724), in dem die Zuordnung der sächsischen Volksstämme zu den verschiedenen Gauen abgebil-det ist, ist als kleines Detail ein markierter Übergang über die Stör bei Padenstedt zu finden¹¹.

Während die Stör früher bei mittlerem Wasserabfluss noch in den Niederungen der grasreichen

6 [BUTENSCHÖN Chronik I], S.218 (im Handschriftoriginal)

7 [G-SH III], S.23ff.

8 [G-SH III], Anlage o.Bez., Karte zur Besiedlung des Holstengaues umd Dithmarschens im frühen Mittelalter

9 [G-SH IV 1], S.270f.

10 [G-SH IV 1], S.289f.

11 Hohmann, J.B. (1663-1724), *Tabvla Generalis Holsatiae complectens Holsatiae Dithmarsiae Stormariae et Vagriae Dvcatvs*

Landschaft mäanderte, trat sie bei höherem Abfluss über die Ufer und flutete die Aufwiesen soweit, dass daraufhin eine ausgedehnte Seenlandschaft entstand. Dieses Bild aus alten Zeiten ist im Übergang zum Marschgebiet im Raum Kellinghusen bei Hochwasser heute noch festzustellen.

Für die Menschheit war es nützlich in der Nähe des Wassers zu siedeln. Allerdings musste man auch mit den Konsequenzen leben. Jochim Butenschön schildert hierzu am Beispiel einer Hofstelle, dass die Scheune nahe am Ufer der Aue stand, und der darin befindliche Schweinestall beim hohen Wasserstand fast überschwemmt wurde. Übrigens hatte die Lage an der Aue in damaliger Zeit ihr Angenehmes für die Besitzer, besonders im Sommer für die Kinder. So habe auch er in seinen Jugendjahren manche frohe Stunde verleben dürfen, wenn er mit seinen Vettern in dem schönen Fluss badete.

Mit der im ausklingenden 19. Jahrhundert von Neumünster ausgehenden Flussbegradigung hatte man die Fließgeschwindigkeit der Stör dann jedoch deutlich erhöht, um der stetig wachsenden Abwassermengen aus der prosperierenden Industriestadt Herr zu werden. Nun war zwar die hydraulische Leistungsfähigkeit des Gewässers erhöht, mit den Abwässern aus der Neumünsteraner Lederindustrie wurden aber auch Milzbranderreger in die flussabwärts gelegenen Auwiesen ausgeschwemmt, welche sich auf manchen Randwiesen noch heute nachweisen lassen. Für die Anwohner der Aue war es fortan kein angenehmer Aufenthalt dort mehr, indem der schöne, früher so fischreiche Strom, durch die Gerbereien in Neumünster in so hohem Grade vergiftet wurde. Es wird berichtet, dass das Wasser selbst für das Vieh zum Tränken unbrauchbar gewesen sei¹². Zahlreiche Eingaben der flussabwärts liegenden Dörfer aufgrund von vergiftetem Viehbestand und zunehmende Erkenntnisse auf dem Feld der Seuchenhygiene führten letztlich zum Einlenken der Stadt Neumünster, die der Ableitung ungereinigten Abwassers aus den Gerbereien einen Riegel verschob. Wirtschaftlich betrachtet zahlte sich diese Reglementierung für die Stadt aus, da sie bereits Gefahr lief, sich selber eines wichtigen Teils des sie versorgenden Umlands durch Umweltvergiftung zu berauben.

Doch wie bereits beschrieben, ist die Stör für die Menschen in und um Padenstedt auf ihren Wegen auch ein Hindernis, das es zu überwinden gilt.

In der Chronik aus dem Jahre 1911 werden für die Gemeinde Padenstedt drei Gewässerübergänge angeführt. Es handelt sich hierbei neben der Heischbrücke um einen Stegübergang über die Stör und die Störbrücke im Zuge der Straße nach Ehndorf. Von allen drei historischen Übergängen existiert heute lediglich noch die Brücke über die Stör.

Die Heischbrücke ist anhand der Flurbezeichnungen westlich der Ortslage zu lokalisieren. Hierbei handelt es sich um die ehemalige Brücke über den Heischgraben an der Straße nach Arpsdorf. Dieses massiv aus Feldsteinen errichtete Bauwerk wurde beseitigt, als man die Kreisstraße erstmals asphaltierte. Der von 1973 bis 1994 amtierende Bürgermeister Claus Schnoor erinnerte sich im Gespräch mit dem Verfasser dieses Aufsatzes noch, dass die Steinbrücke abgebrochen und durch eine schlichte Betonverrohrung für den Graben ersetzt wurde.

Der Stegübergang über die Stör gab der Auwiese am Ende des Dörpskrog vor vielen Generationen bereits ihren Namen – diese wurde von den Menschen Stegwisch (=Stegwiese) genannt. Währenddessen wurde die am gegenüberliegenden Ehndorfer Ufer gelegene Wiese vor der Flussbegradigung unter Bezugnahme auf die in die Furt einfahrenden Fuhrwerke Fuhrwisch benannt. Als Übergang diente seinerzeit ein einfaches Brett, und das war nicht ungefährlich. So berichtet der Chronist Jochim Butenschön von einem Vorfall, bei dem ein kleiner Junge vom Steg abstürzte und

12 [BUTENSCHÖN Chronik I], S.187 (im Handschriftoriginal)

seine Leiche erst Monate später flussabwärts von Fischern aufgefunden wurde¹³. Im Jahr 1764 wurde zunächst erwogen, Gebäude auf der Stegwiese zu erbauen. Man nahm dann aber Abstand davon, weil man fürchtete, dass „loses Gesindel“ über den damaligen Brettübergang zu dicht an die geplante Bebauung herankommen könne, weil eine Brücke noch nicht vorhanden war¹⁴.

Doch kommen wir nun zur eingangs erwähnten Störquerung, die Anlass dieses Berichts ist. Für die Querung der Straße nach Ehndorf und der Stör ist aus den vorgenannten Chronikabschnitten ersichtlich, dass noch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts kein Bauwerk, wohl aber eine Furt existierte.

Gewässerfurten konnten lediglich nur bei Tageslicht und geeigneter Witterung benutzt werden, wenn die Zufahrten nicht allzu aufgeweicht und damit ausreichend trittfest für die Zugtiere der Lastkarren waren. Doch in manchen Wintermonaten bildeten sich so starke Eisdecken, dass es selbst Fuhrwerken möglich wurde, auf diesen den Fluss zu überqueren. Jochim Butenschön berichtet von einem strengen Winter im Jahre 1740, in welchem bis in den späten März auf diese Weise die Stör überfahren werden konnte¹⁵. Ob die Rampen oder das Flussbett in späteren Jahren befestigt wurden, um das Durchwaten zu erleichtern, ist nicht belegt.

Für die erste hölzerne Störbrücke ließ sich aus den Unterlagen kein genaues Errichtungsjahr mehr herausarbeiten. Es wird hier auf den Bau zum Ende des 18. Jahrhunderts, jedoch nach 1764 hingewiesen¹⁶. Immerhin muss diese Brücke eine geraume Zeit überdauert haben. Im Herbst 1917, also nach über 100 Jahren muss die Holzbrücke dann aber doch so sanierungsbedürftig gewesen sein, dass die Gemeinde beschloss, einen Fachmann zu Rate zu ziehen, der einen Kostenvoranschlag ausarbeiten sollte¹⁷. Mit der Brücke scheint auch der Verkehr zwischen den Gemeinden Ehndorf und Padenstedt erheblich zuzunehmen – nicht zuletzt weil sich Kraftfahrzeuge immer mehr verbreiten. Der Unterhalt der Störbrücke lag bereits allein bei der Gemeinde Padenstedt und so ist es nicht verwunderlich, dass man im Jahr 1924 die Anfrage der Gemeinde Ehndorf, sich an den Kosten für den Ausbau des Weges von der Störbrücke bis zur Ehndorfer Chaussee, also auf Ehndorfer Gemeindegebiet zu beteiligen, kritisch gegenüberstand. Letztlich lehnte die Padenstedter Gemeindevertretung eine derartige Beteiligung ab, da eine noch höhere Verkehrsbelastung für Padenstedt befürchtet wurde¹⁸. Im Jahr 1958 beschloss die Gemeindevertretung schließlich den Bürgermeister zur Aufnahme von Krediten zu ermächtigen, damit hiermit der Bau einer neuen Betonbrücke finanziert werden konnte, um so das mittlerweile marode und den verkehrlichen Ansprüchen nicht mehr genügende Holzkonstrukt zu ersetzen¹⁹. Schließlich wurde noch im Jahr 1962 beschlossen, die Dorfstraße von der Friedenseiche bis an die Störbrücke an den Kreis abzugeben. Damit wurde die heutige Störstraße zur Kreisstraße K 34²⁰. Die letzte große Brückenbaumaßnahme fand dann im Jahr 1987 statt, wovon die in den Beton des nördlichen Widerlagers eingedrückte Jahreszahl zeugt.

Heute existieren noch einige mehr oder weniger versteckte, zu Fuß nutzbare Übergänge über die Stör. Diese befinden sich aber im Gegensatz zu früher weit außerhalb der Siedlungsbereiche und verlaufen nahezu ausnahmslos ohne Anschluss an das Wegenetz über privates Land.

13 [BUTENSCHÖN Chronik I], S.150 (im Handschriftoriginal)

14 [BUTENSCHÖN Chronik I], S.55 (im Handschriftoriginal)

15 [BUTENSCHÖN Chronik I], S.33 (im Handschriftoriginal)

16 [BUTENSCHÖN Chronik I], S.55 (Handschriftoriginal)

17 [BUTENSCHÖN Chronik II], S.16

18 [BUTENSCHÖN Chronik II], S.19

19 [BUTENSCHÖN Chronik II], S.36

20 [BUTENSCHÖN Chronik II], S.40

Furten sind aufgrund fehlender Wegeanbindungen heute ebenfalls nicht mehr in Gebrauch. Ein Durchfahren der unbefestigten Gewässersohle und Böschungen mit Kraftfahrzeugen führt zu Umweltschäden, die mit der Nutzung üblicherweise nicht zu rechtfertigen sind.

Im Bereich der Padenstedter Gemarkung engagiert sich der Renaturierungsverein Padenstedt e.V. seit 1990 dafür, das Störtal im Bereich der Gemeinde Padenstedt zu renaturieren und die durchgeführte Begradigung der Stör wieder rückgängig zu machen, so dass sich der Fluss sein Bett wieder selbst graben kann. Hiermit einher geht der Schutz der vorhandenen Tier- und Pflanzenarten sowie die Ansiedlung seltener Arten, die hier heimisch waren und wieder angesiedelt werden sollten²¹.

Abschließend wird hier noch eine Anekdote aus der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts wiedergegeben, wie man sie dem Verfasser erzählt hat. So waren gerade Brückenkapfen auf die Störbrücke betoniert worden, um sie für die auf sie zuführenden Radwege zu verbreitern. Allerdings waren die Arbeiten am Bauwerk noch nicht abgeschlossen – es fehlte wohl noch das Geländer – und so hatte man kurzerhand an beiden Seiten der Brückenzufahrt große Erdhaufen als Sperre aufgeschüttet. Das war einem Mopedfahrer aus der Gegend aber wohl nicht Hindernis genug, als dieser mit seiner Maschine so schwungvoll über den kleinen Hügel knatterte, dass ihn die nachfolgende Flugbahn in perfekter Absenkung nach mehreren Metern in die Stör klatschen ließ. Doch damit nicht genug - so beschwerte er sich kurz darauf beim Bürgermeister - sei er plit-schnass aus dem Fluss herausgeklettert, und da wäre der Zaun, den er als Steighilfe benutzt hätte, auch noch unter Strom gewesen.

Literaturverzeichnis

- | | |
|------------------------|--|
| ASMUS Verkehr: | Asmus, Walter (Hrsg.), Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750 - 1918, Band 26, Karl Wachholtz Verlag, Neumünster, 1996 |
| BUTENSCHÖN Chronik I: | Butenschön, Jochim, Chronik der Dorfschaft Padenstedt, , Hahnenkamp b. Horst, 1911 |
| BUTENSCHÖN Chronik II: | Butenschön, Max, , Padenstedt im zwanzigsten Jahrhundert, Band II der Dorfchronik, Band II, Liekfeldt-Druck, Neumünster, 2006 |
| FISCHER Flüsse: | Fischer, Norbert / Pelc, Ortwin (Hrsg.), Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Flüsse in Norddeutschland, Zu ihrer Geschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart, Band 50, Karl Wachholtz Verlag, Neumünster, 2013 |
| G-SH III: | Jankuhn, Herbert, Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Geschichte Schleswig-Holsteins, Die Frühgeschichte, Vom Ausgang der Völkerwanderung bis zum Ende der Wikingerzeit, 3.Band, Karl Wachholtz Verlag, Neumünster, 1957 |
| G-SH IV 1: | Lammers, Walther, Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Geschichte Schleswig-Holsteins, Das Hochmittelalter bis zur Schlacht von Bornhöved, 4.Band, Teil 1, Karl Wachholtz Verlag, Neumünster, 1981 |