

# **Bedeutung der Verkehrswege**

## **Heute und Gestern**

Das Donnersbergmassiv und seine Ausläufer waren schon immer bestimmend für die Verkehrswege. Der Donnersberg liegt in einem von Straße und Bahn gebildeten Verkehrsdreieck, das durch die von Mainz über Alzey nach Kaiserslautern führende B40 und von der von Bingen über Kreuznach-Rockenhausen nach Kaiserslautern führenden B48 gebildet wird. Beide Hauptverkehrslinien laufen südlich des Donnersberges bei Lohnsfeld zusammen. Bei der B40 handelt es sich um den als ‘‘Pariser Straße’’ bzw. südlich des Donnersberges als ‘‘Kaiserstraße’’ bekannten Verkehrsweg.

Die Führung der Bahnlinie von Bingen nach Kaiserslautern läuft parallel der Bundesstraße 48, während die früher im Südosten des Donnersberges verlaufende Bahnlinie Worms - Kaiserslautern nur bei Marnheim - Langmeil parallel zur Straßenführung verlief. Beide Bahnlinien trafen bei Langmeil zusammen. Während die Bahnlinie Bingen - Kaiserslautern auch heute noch besteht, wurde die Strecke Worms - Kaiserslautern (bis auf den Güterverkehr) stillgelegt. Vor dem 2. Weltkrieg war diese Strecke von Frankfurt über Marnheim nach Kaiserslautern die Hauptstrecke für den D-Zugverkehr nach Paris. Erst als am Kriegsende die Marnheimer Eisenbahnbrücke zerstört wurde, hatte diese Strecke ihre Bedeutung verloren; die Züge Frankfurt - Paris wurden nun über Kreuznach geleitet. Zwar fuhren noch immer Eilzüge über Frankfurt - Worms nach Kaiserslautern, aber im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn wurde die Strecke Worms - Langmeil nach und nach stillgelegt. Heute ist der Bahnhof Börrstadt/Steinbach nur noch eine Erinnerung an einst. Für Steinbach ist eine Benutzung der Bahn nur noch von Winnweiler aus möglich, Dieser Bahnhof ist jedoch nur mit dem Bus oder dem eigenen Auto zu erreichen, wie das Auto heute überhaupt das fast einzige Verkehrsmittel für die Bewohner des Donnersbergkreises ist, um zu ihrem Arbeitsplatz, der oft weit entfernt und ohne direkte Verbindung ist, zu gelangen. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache wurden in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg die Bundes- und Landstraßen planmäßig ausgebaut und durch Ortsumgehungen und Autobahnbau die Verkehrsstruktur verbessert.

## **Verkehrswege gestern**

Für die Früh- und Vorzeit sind belegbare Beweise für die Straßen rund um das Donnersberggebiet kaum beizubringen. Bei manchen Straßen ist auch heute noch umstritten, ob es sich um römische, fränkische oder erst im späten Mittelalter bis zur Neuzeit entstandene Straßen handelt. Viele der von den Lokalforschern früherer Jahre als ‘‘Römerstraße’’ beschriebenen Verkehrswege sind zweifelhaft, denn das Interesse der Heimatforscher erstreckte sich im 19. Jahrhundert besonders auf die Rekonstruktion des römerzeitlichen Wegenetzes und brachte zahllose Zuweisungen von scheinbar alten Straßenabschnitten zu ‘‘Römerstraßen’’ hervor, ohne dafür Beweise zu haben. Die in älteren Forschungen bezeichneten Römerstraßen orientierten sich oft an den neuen Hauptverkehrslinien, doch nach neueren Erkenntnissen werden vor allem die alten Hochstraßen herausgestellt, die heute höchstens noch als Feld- oder Waldwege dienen, jedoch waren diese

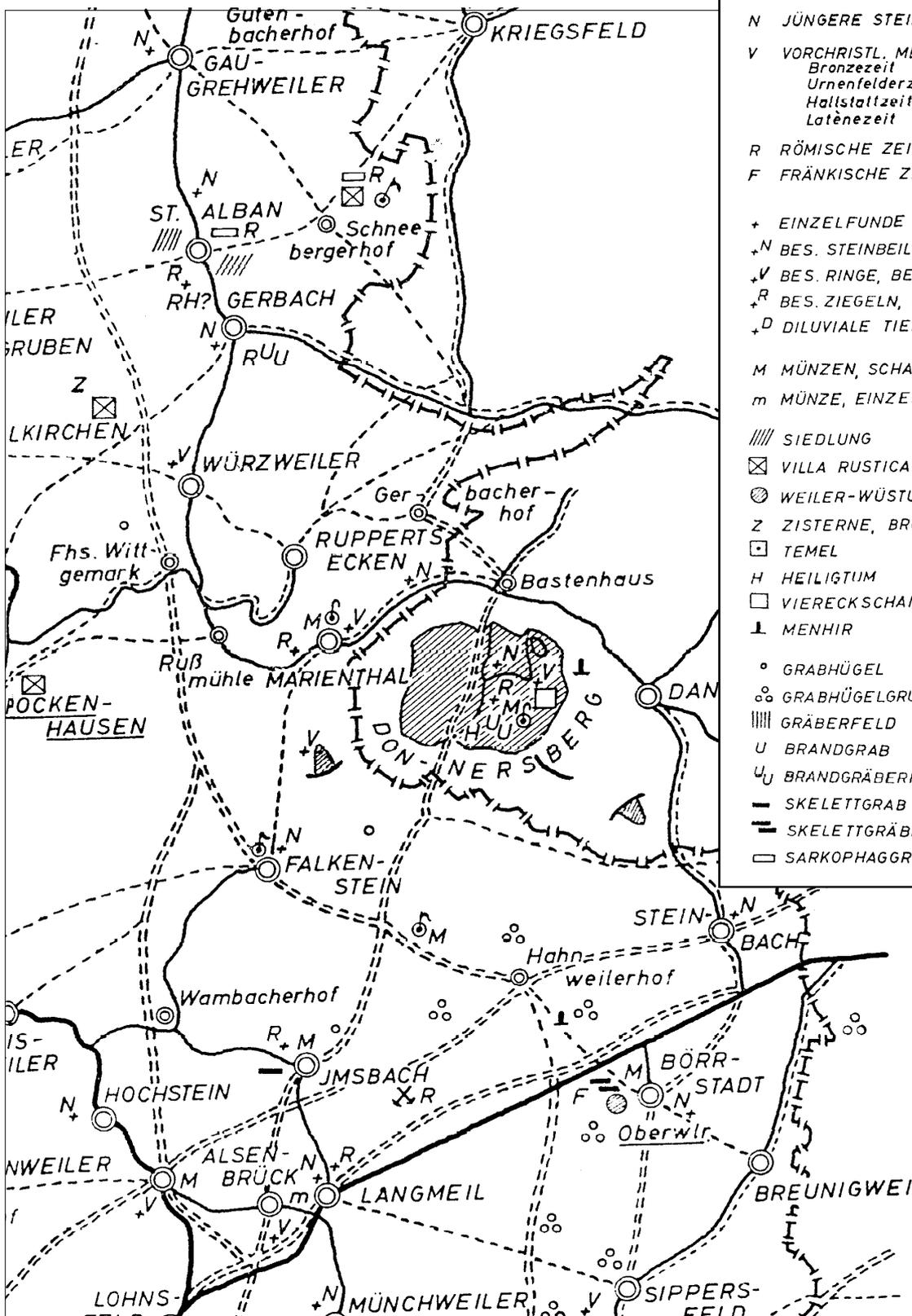
teilweise noch bis Ende des 18. Jahrhunderts als Verkehrswege in Gebrauch. Allerdings reichen auch für diese Straßen die Zeugnisse fast nie vor das spätere Mittelalter zurück.

Einigkeit besteht zwischen älteren und neueren Forschungen in der Beurteilung des Straßenzuges der B 40 östlich und südlich des Donnersberges, der zwar im heutigen Verlauf erst auf die Kaiserstraße Napoleons zurückgeht, aber im großen und ganzen einer "uralten Völkerstraße" von Mainz über Alzey nach Kaiserslautern bzw. Otterberg und dann ins Saarland und das Innere Frankreichs folgen soll. Die konkreten Anhaltspunkte sind jedoch sehr spärlich. Südlich vom Hanweiler Hof wird 1385 ein "Kümmelbusch" erwähnt, ein Flurname, der nach Christmann Hinweis auf eine Römerstraße wäre. Auch in der Steinbacher Gemarkung gibt es den Flurnamen "Kümmelbusch", so daß angenommen werden kann, daß eine Römerstraße direkt südlich am heutigen Steinbach entlangführte. Wir kennen mit Kümmel (Kimmel, Kimmel) gebildete Namen in der ganzen Pfalz an Altstraßen - Römerstraßen. Die Bezeichnung Kümmel(schlag, -busch) ist für uns heute nicht verständlich, aber wir wissen, wie sich Flurnamen im Laufe der Zeit verändert haben. Oft heißen die Bezeichnungen auch Kemel oder Kemen. Man nimmt an, daß das die deutsche Umbildung des gal.-lat. Camminus "der Weg" und auch franz. Chémin "der Weg" zugrunde liegen kann.

Neben der Römerstraße Mainz - Metz wurde im Donnersberggebiet auch eine Römerstraße Worms - Trier angenommen. Anlaß zu dieser Vermutung war der Name "Römerstraße" für ein Teilstück der Straße Kirchheimbolanden - Bastenhaus, den man bis heute auf vielen Karten findet.

Für die fränkische Zeit versucht man durch Einordnung des Sattelhofes bei Langmeil in das Königshofsystem der Nordpfalz eine Straße mit Übergang über die Alsenz bei Alsenbrück - Langmeil wahrscheinlich zu machen. Eine recht alte Frankenstraße soll westlich von Kirchheimbolanden über Bastenhaus - Marienthal - Rockenhausen nach Westen oder Südwesten gezogen sein. Eine Straße, die unser besonderes Interesse findet, wird beschrieben als "Straße unter dem Donnersberg". Im späten Mittelalter war ein Teil dieser Straße der Weg von Falkenstein nach Steinbach "strasse zuo dem spannal". Wagenspuren auf dem Spindelrücken sollen noch heute von diesem Weg zeugen. Von diesem Weg zweigte im Bereich vom "Grauen Turm" ein Weg nach Norden ab und dieser wird vor 1534 sogar als "Wagenweg" auf den Donnersberg bezeichnet. Diese südlich vorbeiführende "Straße unter dem Donnersberg" hatte zwar größere Bedeutung, jedoch kann man sie kaum als echte Fernstraße bezeichnen. 1717 war sie noch als durchlaufende Verbindung vorhanden, wird aber 1772 nur als "ehedessen nach Falkenstein führend" bezeichnet.

Überzeugende Hinweise gibt es auf eine alte Fernverbindung von Kreuznach, dann auf dem Rücken zwischen Alsenz- und Appeltal langziehend zum Donnersberg nach Falkenstein. Auf einer Karte von 1797 ist diese Straßenführung bis hierhin noch deutlich kenntlich. Hinter Falkenstein verzweigte sie sich und lief in vier fast parallelen Wegen durch das Falkensteiner Tal, das Katharimental, das Langental und über die Höhe bei Hohenfels nach Süden. Recht alt ist von diesen Wegen offenbar derjenige über Hohenfels, der im späten Mittelalter als "Straße" urkundlich bezeugt ist. Darüberhinaus mag diese Straße vielleicht schon einer der Anlässe für die



**Zeichenerklärung:**

- D DILUVIUM
- P ÄLTERE STEINZEIT
- N JÜNGERE STEINZEIT
- V VORCHRISTL. METALLZEITEN:  
Bronzezeit  
Urnenfelderzeit  
Hallstattzeit  
Latènezeit
- R RÖMISCHE ZEIT
- F FRÄNKISCHE ZEIT
- + EINZELFUNDE
- +<sup>N</sup> BES. STEINBEILE
- +<sup>V</sup> BES. RINGE, BEILE
- +<sup>R</sup> BES. ZIEGELN, KERAMIK
- +<sup>D</sup> DILUVIALE TIERRESTE
- M MÜNZEN, SCHATZFUND
- m MÜNZE, EINZELN
- //// SIEDLUNG
- ⊠ VILLA RUSTICA
- ⊙ WEILER-WÜSTUNG
- Z ZISTERNE, BRUNNEN
- ⊠ TEMEL
- H HEILIGTUM
- VIERECKSCHANZE
- ⊥ MENHIR
- GRABHÜGEL
- ⊙ GRABHÜGELGRUPPE
- |||| GRÄBERFELD
- U BRANDGRAB
- U<sub>U</sub> BRANDGRÄBERFELD
- SKELETTGRAB
- SKELETTGRÄBERFELD
- ▭ SARKOPHAGGRAB

Erbauung der Burg Hohenfels gerade an dieser heute so abgelegenen Stelle gewesen sein. Schon 1019 verläuft hier die Grenze der Waldmark von Albisheim, einer Grenze also, wie sie gern entlang alter Verkehrswege gezogen wurde.

Die alten Straßen waren geschickt ausgewählte und meist in gerader Richtung ziehende Naturwege, die meist über trockene Anhöhen führten. Sie reichen oft in die frühgeschichtliche Zeit zurück. Sie waren noch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts von größerer Bedeutung, als die durch die Täler führenden ungepflegten und oft nassen Wege. Hauptverkehrsmittel der Menschen waren bis in das 17. Jahrhundert hinein zumeist die Beine; die Wege waren also meist Fußwege. Hauptverkehrsmittel nach dem 17. Jahrhundert waren bei der Post: Fußpost, reitende Boten, Pferdewagen und Kutschen. Im Mittelalter wurden die alten Straßenführungen über die Höhen übernommen. Die Alsenzstraße und die Straße Kaiserslautern - Kirchheimbolanden - Alzey wurden im 17. und 18. Jahrhundert als Poststraßen benutzt.

Erst 1801 befahl die französische Behörde den Gemeinden, die Talwege zu verbreitern und mit Gräben zu versehen. Besondere Sorgfalt widmete man dem Ausbau der sogenannten "Kaiserstraße". Sie führte von Paris nach Kaiserslautern und von dort über Kirchheimbolanden und Alzey nach Mainz und wurde in den Jahren 1806 - 11 erbaut. Der Ausbau erfolgte durch den Präfekten des Departements Donnersberg Jeanbon St. André, der in einem Gutachten an den Kaiser Napoleon die Straße als Mittel bezeichnete "...um die Bewohner des Departements Donnersberg mit Frankreich zu verknüpfen, ihnen Sitten, unsere Sprache und die Liebe zu unseren Gesetzen zu geben...". Die neue Straße erhielt eine Breite von 10 m, jedoch bekamen nur die mittleren 6 m eine Versteinerung. Um die seitliche Begrenzung der Straße zu markieren pflanzte man junge Bäume, insbesondere Pyramidenpappeln. Für den Bau der Straße wurden Millionen aufgewendet, für den Kilometer durchschnittlich 40.000 Franken. Diese Gelder stammten aus Steuermitteln des Departements Donnersberg, die hier jährlich über 10 Millionen Franken betragen. Hierzu kam noch, daß die angrenzenden Gemeinden unentgeltlich Hand- und Spanndienste leisten mußten. Beim Straßenbau selbst waren in den Jahren 1806 bis 1811 ständig 900 Arbeitskräfte eingesetzt. Diese große Straße von Paris nach Mainz wurde nach dem Gesetz vom 16.12.1811 als "route impériale" geführt. Die Pfälzer übersetzten "route impériale" nicht mit "Reichsstraße" sondern mit "Kaiserstraße". Der Name blieb dann an der Straße haften, weil sie auf besondere Anordnung des Kaisers gebaut worden war, wohl auch deshalb, weil lange Zeit an der Straße 5 m hohe Obelisk aufgestellt waren mit der Inschrift: "Straße Napoleons des Großen, vollendet im Jahre .... der Regierung Napoleons, des Kaisers der Franzosen". Durch den Rückzug der französischen Armeen aus Rußland und Deutschland in den Jahren 1813/14 wurde die Straße stark in Mitleidenschaft gezogen, und niemand kümmerte sich um sie. Als 1916 die Pfalz zu Bayern kam schrieben bayerische Beamte in einem Bericht über die "Kaiserstraße": "...ein großer Teil der Straße sei kaum mehr als ein Feldweg und für starken Verkehr völlig ungeeignet ...." Die Straße wurde daraufhin in den folgenden Jahren unter Aufwand beträchtlicher Mittel ausgebessert, um lange Jahre als Poststraße zu dienen. Im Laufe der Zeit wurden die Postkutschen in vielen Gebieten von der Eisenbahn verdrängt.