

## Die VIA REGIA und die Grande Route Imperiale zwischen Paris und Mainz

Wenn man die Auffassung vertritt, dass die alte Straßenverbindung im Abschnitt zwischen Mainz und Paris ein Teil der historischen VIA REGIA ist, kommt dem Bau der „Grande Route Imperiale“ eine besondere Bedeutung in der Geschichte der VIA REGIA zu.

Die Kaiserstraße ist der Name des Teilstückes der ehemaligen Bundesstraße 40 zwischen Mainz und Saarbrücken. Der Name rührt daher, dass unter dem französischen Kaiser Napoleon die Straße zwischen der Hauptstadt Paris und dem Verwaltungssitz des Departements Mont-Tonnerre, Mainz, ausgebaut wurde. Auf einem 35 km langen Abschnitt im Saarland und in Rheinland Pfalz hat sie fast durchgehend in allen Ortschaften bis heute diesen Namen, anderenorts heißt die Straße auch „Mainzer Straße“ oder wie zum Beispiel in Mainz „Pariser Straße“ oder auch „Saarstraße“. In Frankreich ist sie auf dem gesamten Abschnitt zwischen Paris-Porte de Pantin und Goldener Bremm (Bremm d'Or) heute die Route nationale 3. Die Geschichte dieser Straße in der Gegend um Sembach beschreibt der dortige Ortschronist:

Verdankte Sembach seinen Aufschwung vor der Französischen Revolution in erster Linie der Tatsache, dass es wartenbergischer Amtssitz war, so gab zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein anderer wichtiger Umstand der Entwicklung der Gemeinde neue Impulse: der Bau der Kaiserstraße. Schon 1798 regte der Präfekt des Saardépartements die Verlängerung der bestehenden Straßenverbindung Paris-Saarbrücken nach Mainz an. Als man 1806 mit der Realisierung dieser Idee begann, verfolgte man das Ziel das linksrheinische Département Donnersberg in politischer, wirtschaftlicher und vor allem militärstrategischer Hinsicht enger mit dem französischen Mutterland zu verbinden. Ursprünglich plante man hierbei nicht eine direkte Verbindung nach Mainz, sondern dachte vielmehr daran, „eine Straße über Kaiserslautern und Dürkheim nach Oggersheim zu bauen, von wo aus die Rheinstraße direkt nach Mainz führte“. Erst eingehende Geländevermessungen, vergleichende Kostenvoranschläge und nicht zuletzt die durch die kaiserlichen Feldzüge im Osten notwendig gewordene Verlegung von Napoleons Hauptquartier nach Mainz gaben den Ausschlag für die noch heute bestehende Streckenführung.

Die französischen Ingenieure, die mit Unterstützung einheimischer Fachkräfte das Projekt leiteten, strebten einen möglichst gradlinigen Straßenverlauf an, der größere Steigungen vermied. Auf dem letzten Teilabschnitt der „Grande Route Imperiale“ zwischen Kaiserslautern und Lohnsfeld ließen sie die Straße von der Eselsfürth direkt durch den Wald an Mehlingen vorbei nach Sembach legen. Das ursprüngliche Vorhaben, die Straße durch das Amseltal und über den Heuberg zu bauen, wurde verworfen, weil die erstgenannte Streckenführung kürzer war. Fortlaufende Truppenbewegungen und der schleppende Eingang der aus Steuern des Départements finanzierten Baugelder führten dazu, dass die Kaiserstraße zwischen Kaiserslautern und Lohnsfeld erst 1811 fertiggestellt werden konnte. An ihrem Bau, für den ständig ca. 900 Arbeitskräfte im Einsatz waren, waren auch die Sembacher Bauern beteiligt.

Wie die Bauern anderer Gemeinden mußten sie unentgeltlich Hand- und Spanndienste leisten, d. h. mit ihren Fuhrwerken Baumaterialien aus den Mehlinger Steinbrüchen transportieren und mit Schaufel und Hacke bei der Anlage der 10 Meter breiten und in der Mitte mit einer 6 Meter breiten Versteinung versehenen Straße mithelfen.

Eine Begleiterscheinung des Straßenbaues war, dass Napoleon mit seinem Gefolge desöfteren den neuen Verkehrsweg nach Mainz und Paris benutzte. Der Kaiser, der meist mit mehr als 20 Wagen sowie über 100 Pferden auf der mit jungen Laubbäumen und Pyramidenpappeln bepflanzten Allee unterwegs war, ließ sich hierbei in jeder Stadt und jedem Dorf mit Glockengeläut und Böllerschüssen von Behördenvertretern und festlich gekleideten Mädchen begrüßen. Auch die Sembacher werden wohl die Vorschriften befolgt und dem Kaiser teils begeistert teils gezwungenermaßen zugejubelt haben.

Insgesamt gesehen war der Bau der neuen Straße ein Glücksfall für Sembach, da das Dorf „über Nacht“ an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen wurde. dass dies von Vorteil war, zeigte sich schon bald; denn mit der Kaiserstraße kam auch die Post nach Sembach. Das war nicht gerade eine Selbstverständlichkeit, denn jahrzehntelang war die Post immer an der Gemeinde vorbeigefahren. Sowohl die Ende des 18. Jahrhunderts einmal wöchentlich bediente Postlinie von Mainz nach Paris, die über Oggersheim, Dürkheim, Kaiserslautern, Landstuhl, Zweibrücken, Rohrbach, Saarbrücken, Metz und Nancy führte, als auch die nach dem Übergang der Pfalz an Frankreich eingerichtete französische Postverbindung von Paris über Kaiserslautern nach Mainz, welche die alte Geleitstraße über Alsenborn, das Göllheimer Häuschen, Göllheim und Alzey benutzte, ließen Sembach links liegen.

1809 änderte sich dies grundlegend. Obwohl die neue Kaiserstraße noch nicht ganz fertiggestellt war, verkehrten auf ihr versuchsweise alle 2 Tage Eilpostwagen von Paris nach Mainz. Zum Einsatz der Eilpost war ein gut organisierter Estafettendienst mit Zwischenstationen zum Wechsel der Pferde notwendig. Solche Haltestellen richtete man in Bruchmühlbach, Landstuhl, Kaiserslautern, Sembach, Standenbühl,

Kirchheimbolanden und Alzey ein...

Nach einer relativ kurzen Blütezeit geriet der Sembacher Poststall aber schon bald in eine Dauerkrise, die schließlich zu seiner Aufhebung führte. Schuld an der Misere war zu einem guten Teil die bayrische Regierung, die sich nach dem Abzug der Franzosen kaum noch um die Instandsetzung der Kaiserstraße kümmerte. Tiefe Schlaglöcher und der aufgefahrne Grundbau der Straße erschwerten den Verkehr immer mehr... Negativ wirkten sich die schlechten Straßenverhältnisse auch auf den Reiseverkehr aus. Ende der dreißiger, Anfang der vierziger Jahre mieden Reisende zunehmend die bayrische Pfalz und nahmen, um nach Mainz zu gelangen, lieber den Umweg über die benachbarte preußische Rheinprovinz in Kauf. Auf den sehr guten preußischen Straßen ließ es sich angenehmer reisen...

In einem Straßenzustandsbericht aus dem Jahre 1847 heißt es über die inzwischen verlegte und als Alsenzstraße bekannte neue Route: „Von Lohnsfeld ab ist diesselbe nicht mehr eine technische gebaute Straße, sondern ein Feldweg zu nennen, der einem neu geackerten Felde gleicht. Ohne feste Grundlage und Gestück entbehrt sie noch jedes Deckmaterial und die Pferde haben Mühe, den besonders bei schlechtem Wetter bis an die Achsen im Kot steckenden Wagen im Schritt weiter zu schleppen. Dabei ist diesselbe so schmal, dass 2 Wagen nur mit Mühe, an vielen Stellen wegen der auf der Seite Schuh hoch aufgetürmten Kothaufen gar nicht ausweichen können“...

(Quelle: [www.sembach-online.de](http://www.sembach-online.de): Entwurf der Ortschronik der Ortsgemeinde Sembach)