

Verkehrswesen - Fernverbindungen

Mit zunehmender Industrialisierung und Erschließung von Wirtschaftsräumen durch Verkehrswege hatten auch die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße zu Steinbach im Laufe der Zeit als Fernverbindungen einen Bezug. Der Verkehrsträger Luft hatte für Steinbach nie eine Bedeutung, sieht man einmal von den Belästigungen durch militärische Tiefflieger an schönen Tagen ab.

Verkehrsträger Schiene

Die Eisenbahn als eine wichtige Erfindung des beginnenden Industriezeitalters veranlaßte im Jahre 1857 ein provisorisches Komitee zu Kirchheimbolanden eine Denkschrift herauszugeben, in der erstmals Überlegungen angestellt wurden, warum die Anlage einer Eisenbahn auch für die Nordpfalz von großer Bedeutung sein würde. Die Donnersberger Bahn genannte Eisenbahnlinie sollte von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden bis nach Alzey gehen, um dort an die Rhein-Alzey-Bahn anzuschließen.

Verkehrerserschließung, Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Nahebahn, Beförderung wichtiger Rohstoffe, Frachtgüter und Kolonialwaren für den lokalen Bedarf, die volkswirtschaftliche Entwicklung der nördlichen bayerischen Pfalz und nicht zuletzt die Erleichterung des Personenverkehrs zwischen Kaiserslautern, der Nordpfalz und Rheinhessen veranlaßte das Komitee, den Bau einer Donnersberger Bahn zu fordern.

Wie aus der Karte ersichtlich ist, sollte die Eisenbahnlinie zwischen Langmeil und Marnheim links von der Kaiserstraße entlangführen, d.h. sie wäre unterhalb von Steinbach durchs Eichbachtal verlaufen.

Im Jahre 1864 erfolgte dann die allgemeine Planung der Donnersberger Bahn. Mit Rücksicht auf den Kantonshauptort Göllheim und die günstige Lage der Zellertalbahn ab Marnheim sollte die Linienführung von Langmeil ins Pfrimmtal auf dem rechtsseitigen Hang entlanglaufen, d.h. die Streckenführung verlief jetzt rechts von der Kaiserstraße.

Nach Erteilung der Baukonzession im April 1870 konnte mit den Arbeiten begonnen werden. Der Krieg mit Frankreich unterbrach zwar manchmal die Arbeiten, aber am 31. Mai 1873 konnte das 14 km lange Teilstück der Donnersberger Bahn zwischen Langmeil und Marnheim eröffnet werden.

Im Jahr 1873/74 wurde die Strecke Marnheim - Kirchheimbolanden - Alzey eröffnet, so daß die Landbevölkerung die Möglichkeit hatte, eine größere Stadt zu erreichen. Somit war der Verkehrsträger Schiene zumindestens über Bahnhof Börrstadt für Steinbach zugänglich. Die Eisenbahn war dann für viele Jahrzehnte für Erwerbstätige, Schüler und Kaufleute die einzige Möglichkeit, um zur Arbeit, Schule und zum Einkauf in die Stadt zu gelangen. In den 60-er Jahren unseres Jahrhunderts begann dann das Auto die Eisenbahn zu verdrängen. Die Bahnstrecke Langmeil - Worms wurde Anfang der 80-er Jahre für den Personenverkehr stillgelegt.

Verkehrsträger Straße

Führte die Verkehrsader Schiene zunächst ca. 1 km an Steinbach vorbei bevor sie stillgelegt wurde, und blieb die Wasserstraße schon in der Planung stecken, so wurde der dritte große Verkehrsträger "Straße" schließlich Ende 1989 Realität für Steinbach - die Autobahn A 63 Mainz - Kaiserslautern endete vorläufig (südlich unterhalb) Steinbachs.

Für einige Bürger von Steinbach (die Anlieger der Brühlstraße) war die Autobahn zunächst aber ein Schreckgespenst - sollte die Trasse doch nur wenige Meter entfernt vom Wohngebiet durchs Eichbachtal gehen und - als Höhepunkt - genau dort noch eine Tank- und Rastanlage mit Kiosk entstehen. Dies konnten die Anlieger so nicht gutheißen, hätten sie doch mit erheblichen Einbußen des Wohnwertes rechnen müssen. Was gewaltloser Bürgerwiderstand bewirken kann, zeigte sich im Verlauf des Verfahrens. Trotz Kommentars seitens eines Vertreters der Bezirksregierung, daß der Bau von Autobahn und Rastanlage "beschlossene Sache" sei, erreichte eine Interessengemeinschaft den Wegfall der Tank- und Rastanlage an der vorgesehenen Stelle.

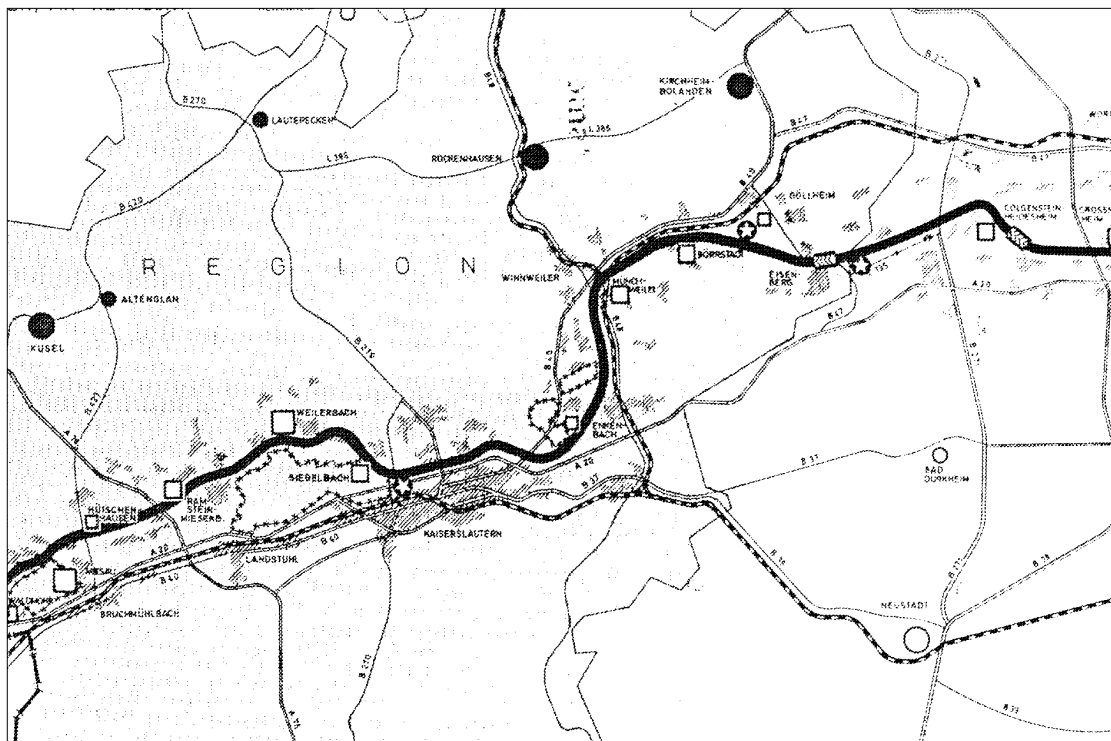
Wie kam es dazu? Kurz nach Veröffentlichung des Planfeststellungsverfahrens für den Autobahnabschnitt B48 - Dreisen, beantragt durch das Straßenneubauamt Kaiserslautern, gründete sich Ende September 1979 auf Initiative von M. März eine Interessengemeinschaft von Bewohnern der Brühlstraße, die Einspruch gegen die ausgelegten Pläne zur Autobahn A63 Mainz - Kaiserslautern erhob. Der Einspruch richtete sich nicht gegen den Bau der Autobahn, wie damals viele vermuteten, sondern gegen die Errichtung einer Tank- und Rastanlage an der in der Planung vorgesehenen Stelle. Die Rast- und Tankanlage wurde vor allem wegen der zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbelastungen (da vorwiegend west- südwestliche Winde vorherrschen), die sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität auswirken würden, abgelehnt. Die Initiative forderte deshalb die Verlegung der Tank- und Rastanlage Richtung Langmeil, die Tieferlegung der Autobahn und die Einrichtung eines Lärmschutzgebietes über eine Strecke von 900 m. Der Gemeinderat von Steinbach schloß sich teilweise diesen Bedenken an und erhob seinerseits Mitte Oktober Einspruch gegen das vorliegende Planfeststellungsverfahren. Ende Juni 1980 fand dann in der alten Turnhalle zu Steinbach unter Leitung eines Vertreters der Bezirksregierung der Erörterungstermin statt. Das Straßenneubauamt lehnte die Einwendungen ab und sprach sich für die Beibehaltung der Rast- und Tankanlage aus. Erschwert wurde das Anliegen der Anwohner der Brühlstraße durch die Anregung der CDU-Kreistagsfraktion und der Verwaltungsspitze der Verbandsgemeinde Winnweiler, die Tank- und Rastanlage durch den Bau eines Rasthauses zu einer Raststätte zu erweitern. Die Diskussion um die Tank- und Rastanlage wurde von nun an verstärkt in der Öffentlichkeit (Leserbriefe in der Rheinpfalz) ausgetragen. Guter Rat war gefragt. In Zusammenarbeit mit Fachleuten vom Bund Natur und Umweltschutz Rheinland-Pfalz wurden Pläne studiert und kontrolliert, ob die vorgesehenen Schutzeinrichtungen ausreichend waren. Im folgenden Einspruch vom Juli 1980 wurden seitens der Interessengemeinschaft die Einwendungen bezüglich der Standort-, Lärm- und Schadstofffrage ausführlich dargelegt und nochmals auf die Notwendigkeit des Erhalts des Wohnwertes des Neubaugebietes hingewiesen. Die Forderung auf Tieferlegung der Autobahn wurde fallengelassen. Für den Fall, daß die Anliegen der Interessengemeinschaft keine Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluß finden würden, waren die Bewohner entschlossen, den Rechtsweg zu beschreiten. Nach dem

Verkehrsträger Wasser

Im Jahre 1927 wurde erstmals in einer Denkschrift von politischen und wirtschaftlichen Organisationen des Saargebietes das Projekt eines Saar-Pfalz-Kanals entworfen. Man sah die Notwendigkeit für die Saarwirtschaft, speziell den Kohlebergbau, eine direkte Wasserverbindung mit dem Rhein zu bekommen, um die süddeutschen Absatz- und Bezugsmärkte frachtgünstiger zu erreichen. In Speyer befaßte sich dann ein Kanalbaureferat mit dem Entwurf eines Vorprojektes für einen Saar-Pfalz-Rhein-Kanal. Dabei stand als mögliche Linienführung auch die Strecke Saarbrücken - Landstuhler Senke - Langmeil - Göllheim - Dirmstein - Rhein zur Diskussion. Die Ausführung des Plans fiel wahrscheinlich dem II. Weltkrieg zum Opfer.

Nach dem II. Weltkrieg wurde das Projekt 1970 von der Regionalen Planungsgemeinschaft Westpfalz wieder aufgegriffen. Begründet wurde die Notwendigkeit des Saar-Pfalz-Kanals mit der verkehrspolitischen Randlage der Westpfalz und dem damit verbundenen zurückgebliebenen Wirtschaftsraum mit seinen Folgeerscheinungen wie Einkommensrückstand, schlechte Arbeitsplatzsituation, Wohlstandsgefälle usw. Nach dem regionalen Raumordnungsplan sollte der Kanal zwischen Börstadt und B 40 verlaufen. Nach Vorstellungen der IHK Pfalz wäre bei Börstadt ein mögliches Angebot an Industriegebietsfläche bis zu 100 ha vorhanden. Bei Göllheim war ein Hafengelände vorgesehen.

Hätten sich die Vorstellungen der Planer verwirklicht, wäre in unmittelbarer Nähe zu Steinbach ein Verkehrsweg Wasser vorhanden, der sich auf die Erwerbstätigkeit der Steinbacher ausgewirkt hätte. Das Projekt wurde dann aber endgültig aufgegeben.



Einspruch wurde anscheinend eine Denkpause eingelegt, denn bis zum Planfeststellungsbeschuß dauerte es fast fünf Jahre. In der Zwischenzeit wechselten auch die Farben an der Verwaltungsspitze der Verbandsgemeinde Winnweiler. Die Interessen der Ortsgemeinde Steinbach im Hinblick auf die A63 wurden jetzt besser unterstützt.

Im Planfeststellungsbeschuß vom April 1985 wurde der Streckenabschnitt Münchweiler - Dreisen zunächst geteilt. Der Neubau erstreckte sich nur auf das Autobahnteilstück Dreisen bis zur Landesstraße L394 bei Steinbach. Der Teilbereich L394 bis Münchweiler wurde von der Planfeststellung ausgenommen und einer gesonderten Entscheidung vorbehalten. Für Steinbach waren zwei Entscheidungen von Bedeutung:

1. Obwohl die vorgesehene Tank- und Rastanlage nicht in den Bereich des Teilstücks Dreisen - L394 fiel, wurde bereits jetzt auf den Bau der Tank- und Rastanlage Steinbach am vorgesehenen Standort verzichtet. Der Straßenbaulastträger (Bundesstraßenverwaltung) hatte sich also aufgrund der Einsprüche entschieden, die Tank- und Rastanlage bei Steinbach aufzugeben. Die Einwendungen hatten sich somit in ihren Hauptforderungen erledigt. Der Straßenbaulastträger widersprach den Befürchtungen der Interessengemeinschaft im Hinblick auf die Lärmbelästigung, da durch aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden eine Überschreitung der geltenden Grenzwerte von 65 Dezibel(A) am Tage und 55 Dezibel(A) in der Nacht nicht eintreten würde. Die Unterführung der L394 unter die Autobahn wird auch in die Lärmschutzmaßnahmen einbezogen. Auf der Brücke soll eine Lärmschutzwand von 60 m errichtet werden.

2. Südlich von Steinbach sollte für die Übergangszeit bis zur Fortführung der A63 Richtung Münchweiler ein provisorischer Anschluß über die L394 an die B40 erfolgen. Da dieser Zustand wahrscheinlich über längere Zeit bestehen bleiben und zu einer großen Lärmbeeinträchtigung des Wohnbereichs Brühlstraße führen würde, erhob der Steinbacher Gemeinderat Ende Juli 1985 Widerspruch gegen die geplante Anbindung und schlug gleichzeitig vor, die geplante Trasse weiterzubauen und eine Anbindung zwischen Theresienhof und Röderhof vorzunehmen, wo die Autobahn ohnedies nur wenige Meter von der B40 entfernt verlaufen würde. Dieser Beschluß wurde Anfang August revidiert, nachdem vom Straßenneubauamt in Kaiserslautern zugesichert wurde, daß bis zum Börrstadter Weg ein begrünter Wall angelegt werde. Die Autobahn verlaufe dadurch in einem künstlichen Einschnitt. Der Anbindung der A63 an die B40 stand jetzt nichts mehr im Wege. Resümee von Ortsbürgermeister Schöll: Bei rechtzeitiger Information hätten sich eine Menge Unannehmlichkeiten, Mißverständnisse und Gerüchte ersparen lassen. Nach den Zusicherungen des Vertreters des Straßenneubauamtes seien die Wünsche der Steinbacher erfüllt.

Die Tank- und Rastanlage wurde jedoch nicht ganz aufgegeben. Unterhalb der Oberen Mühle entsteht jetzt ein gut ausgebauter Parkplatz mit WC. Anfang Oktober 1989 wurde das 11 km lange Teilstück der A63 zwischen Kirchheimbolanden und Steinbach für den Verkehr freigegeben. Von der Planung bis zur Übergabe dauerte es rund 19 Jahre. Die Kosten beliefen sich auf ca. 130 Millionen DM. Die Bauzeit betrug fast 7 Jahre, in der 25 Brückenbauwerke errichtet und etwa 3,5 Millionen cbm Erdreich bewegt wurden. Letzter Stand der A63 bei Steinbach: Die baurechtlichen Voraussetzungen für den Weiterbau weiterer 8 km von Steinbach bis Umgehung Münchweiler liegen vor. Die Brückenbauwerke befinden sich bereits in der Planung, der

Bauabschnitt in der Bauvorbereitungsphase. Sobald der Streckenabschnitt bis Münchweiler fertiggestellt ist, wird auch die provisorische Anbindung verschwinden. Da kein Autobahnanschluß vorgesehen ist, haben die Steinbacher zumindest für einige Jahre in ihrer Geschichte direkten Anschluß an eine größere Fernverbindung.

