

Verlauf der Goldenen (oben) und der Verbotenen Straße (über Vohenstrauß)

Die nördliche Oberpfalz – auch künftig an der „Goldenen Straße“?

Die Wiedervereinigung Mitteleuropas, von der vor 15 Jahren noch niemand auch nur zu träumen wagte, ist zum 1. Mai dieses Jahres Wirklichkeit geworden. Wir haben sie gebührend gefeiert und hoffen, dass sie der Oberpfalz und Westböhmen Glück und Erfolg bringen und eine gute, gemeinsame Entwicklung einleiten wird.

Symbol für die alten Zeiten, als die Oberpfalz und Böhmen im Heiligen Römischen Reich vereint waren und ein lebhafter Austausch zwischen Ost und West in der Oberpfalz stattfand, ist die Goldene Straße. An sie sei hier angeknüpft, auch wenn unsere Nordgaustadt Vohenstrauß zu ihrem damaligen Leidwesen gerade nicht an dieser symbolkräftigen Straße lag.¹

Ausgangspunkt soll das späte Mittelalter² sein, als der Eisenerzabbau und die Hütten- und Hammerwerke in der mittleren und nördlichen Oberpfalz blühten,³ als die Oberpfalz mehr Städte besaß als Ober- und Niederbayern zusammen,⁴ als Nürnberg der große Handelsknoten und Straßenstern im Südosten Deutschlands war, bis zu dem auch die Handelswege der Hanse führten.⁵

Wenn man für die Verbindung von Nürnberg nach Prag die beiden weniger gebräuchlichen Strecken über Eger und über Waldmünchen einmal außer Acht lässt, bleiben zwei Trassen, die im Mittelpunkt des Interesses und auch des Interessenkampfes vom 14. bis hinein ins 16. Jahrhundert standen.⁶ Beide Strecken kamen über Sulzbach und trennten sich dann in Hirschau: Von dort führte die „Goldene Straße“ über Weiden, Neustadt, Bärnau und Tachau und die weiter südlich verlaufende kürzere „Verbo-

tene Straße“ über Wernberg, Vohenstrauß, Waidhaus und Pfraumberg (Primda). Beide Wege trafen sich dann wieder in Kladrau (Kladruby) oder spätestens in Mies (Střibro).

Welches die ältere und früher gebräuchliche der beiden Verbindungen war, lässt sich nicht mehr ermitteln. Sowohl Tachau als auch Pfraumberg wurden schon unter dem böhmischen Herzog Břetislav I. (1034–1055) als „Landestore“ bezeichnet, um die herum Choden als Grenzwächter angesiedelt waren.⁷ An deutschen Zollstellen ist allerdings nur Waidhaus – und das erst im Jahr 1283 – urkundlich bezeugt.⁸

(Karte siehe gegenüberliegende Seite)

Die Goldene Straße

Den Ausschlag im Wettbewerb der beiden Routen und der an ihnen liegenden Städte gab aber jedenfalls im 14. Jahrhundert nicht die privatautonome Entscheidung der Handelshäuser der damaligen Zeit,⁹ sondern die Machtpolitik Kaiser Karls IV. Die kürzere Strecke über Waidhaus führte ein großes Stück, bis hin zum Kalten Baum, durch das Gebiet der Landgrafen von Leuchtenberg, während die nördliche Trasse ausschließlich über das von Karl IV. zwischen 1353 und 1360 durch Heirat, Kauf, Tausch und Pfandenzug erworbene Gebiet „Neuböhmens“ verlief.¹⁰ Also erklärte Karl IV. diese Straße zur Reichsstraße, verfügte, dass nur auf ihr die böhmischen Könige zu den Reichstagen und Kaiserwahlen reisen sollten und verbot die Alternativroute. Nur auf der „Goldenen Straße“ sorgte Karl IV. auch für die

Sicherheit des Handelsverkehrs. Pflegamtssitze und Burgen, deren Bemannung, Ausrüstung und Waffenausstattung bis ins Detail festgelegt war, säumten die Straße. Das Geleit der Kaufmannszüge und die dafür geschuldeten Gebühren waren ebenfalls minutiös geregelt. So übergab der Pfleger von Lauf das Geleit an den Pfleger von Sulzbach und dessen Leute, dieser wieder auf der Brücke von Gebenbach an den Pfleger zu Hirschau, der dann auf dem *Kolbergke* vom Pfleger von Parkstein abgelöst wurde. Schließlich ging die Zuständigkeit in Altenstadt auf den Pfleger von Störnstein über, der das Geleit bis *zue dem Wald* sicherte.¹¹

Das kaiserlich verfügte Handelsmonopol auf dieser Strecke hatte natürlich große wirtschaftliche Bedeutung für die am Weg liegenden Städte und ihre Bewohner. Nach Böhmen wurden Eisenwaren aus der Oberpfalz, Tuche aus Flandern, Wolle, Wein und Getreide geliefert. Aus Böhmen kamen Kupfer und Zinn, Ochsen, Häute, Schinken und Gewürze. Für die Wirte an der Straße, die Bauern, die steckengebliebene Wagen „aus dem Dreck“ zogen, für die Wagner und Schmiede, die havarierte Karren wieder herrichteten, fiel immer etwas ab.

Wann und warum die Straße über Bärnau und Tachau den Ehrentitel „Goldene Straße“ erhielt, wissen wir nicht. Erstmals schriftlich taucht dieser Name 1513 auf, in einer Zeit, als die Bedeutung der Straße schon stark zurückging.¹² Das goldene Prag als Zielpunkt könnte Pate gestanden haben; auch die Königstraße, die Karl IV. über fünfzigmal benutzte,¹³ könnte den Namen gegeben haben. Vielleicht war es auch nur der blühende einträgliche Handel, den man in einer Zeit, in der schon viele Kaufmannszüge auf die kürzere „Verbotene Straße“ über Waidhaus auswichen, beschwören wollte.

Anfang des 16. Jahrhunderts neigte sich in der Tat die Waagschale zugunsten der wesentlich kürzeren Verbindung. Die letzte Karte, die die Straße Karls IV. alleine auswies, war die von Erhard Etzlaub von 1501.¹⁴ Klagen der Bärnauer und Tachauer mehrten sich;¹⁵ auch aus den an sich peinlichen Zahlen überlieferter Raubüberfälle lässt sich die wachsende

Handelsfrequenz auf der Südverbindung erschließen. Die Straße Karls IV. geriet im „großen“ Handelsverkehr zunehmend in Vergessenheit. Ihre alte völkerverbindende Bedeutung wurde aber unlängst durch das in Bärnau und in Tachau in deutscher und in tschechischer Sprache aufgeführte Festspiel *An der goldenen Straße* von Peter Klewitz wieder in unsere Erinnerung gerufen.

Dass die Autobahn über Waidhaus jetzt die ehrenvolle Bezeichnung „Via Carolina“ erhielt, hat Karl IV. zwar als Sohn des Luxemburgers Johann und der Przemisliden-Erbin Elisabeth, als großer, die Kulturen verbindender Europäer und auch als friedliebender „Kaufmann auf dem Thron“ durchaus verdient. Trotzdem wäre er heute „not amused“, dass ausgerechnet die Autobahn auf der von ihm verbotenen Trasse über Waidhaus und Přimda seinen Namen erhielt.

Die „Verbotene Straße“

In der beginnenden Neuzeit hat sich also die gut 10 km kürzere „Verbotene Straße“ entlang der mächtigen Burgen von Wernberg, Leuchtenberg, Burgtrewitz und Vohenstrauß durchgesetzt und sich zur europäischen Magistrale entwickelt. Reisebeschreibungen und Itinerarien führen sie seit 1592 als einzige direkte Verbindung von Nürnberg nach Prag.

Um diese Zeit war der böhmische Zoll in Pfraumberg (Přimda) einer der einträglichsten im ganzen Königreich Böhmen. Kein Wunder also, dass die ständigen Klagen der Viehkaufleute, sie würden im Königreich entgegen allem Herkommen doppelt, in Breslau und in Pfraumberg, zum Zoll herangezogen, nach vielem Hin und Her nicht zum Erfolg führten – die Habsburger konnten oder wollten auf die reichen Einnahmen dieser besonders einträglichen Zollstation nicht verzichten.¹⁶

Dass diese Straße neben ihrer Bedeutung für den vielfältigen Handel aller Art im 16. Jahrhundert auch zur großen Ochsen-Heerstraße wurde, verdankte sie der Besetzung Ungarns durch die Türken. An dessen Stelle als großer Viehlieferant Europas traten

Polen und „Rotrußland“ (Galizien); der Weg nach Nürnberg führte über Krakau, Breslau, Prag und Pilsen. Für das Jahr 1577 lassen die Pfraumberger Zolleinnahmen auf einen jährlichen Export auf dieser Straße von knapp 20 000 Ochsen schließen.¹⁷ Neben den oben genannten Handelswaren wurden nach den Pfraumberger Zollaufzeichnungen vor allem Färberröte als wichtigstes Exportgut Schlesiens, Wachs aus Litauen und Galizien und schließlich Bettfedern von polnischen und schlesischen Gänsen transportiert.¹⁸

Dieser Transithandel brachte den Oberpfälzern jedenfalls in der Nähe der Straße gute Einnahmen, vor allem den Wirten, Wagnern und Stellmachern, den Bauern mit Ochsen für Vorspanndienste oder mit Ochsenweiden für den Viehtrieb und allen anderen, die unmittelbar Waren und Dienstleistungen für den Verkehr anboten. Über eine andere Einkommensquelle wird von den böhmischen Abschnitten ab Pfraumberg berichtet: Landsassen und Bauern pflügten und bestellten den Boden bis unmittelbar an die Geleisestraßen, um für jeden Ernteschaden durch Ochsenrieb oder andere Betretungen sofort Schadensersatz einzufordern; dieser sei dann in den Wirtshäusern durchgebracht worden, wie in einer Beschwerde zur böhmischen Kammer vom 23. März 1570 vorgetragen wurde.¹⁹

Von diesen goldenen Zeiten entlang der alten Handelswege profitieren viele Städte in der nördlichen Oberpfalz noch heute, in Gestalt ihrer prächtigen Altstädte und Burgen und auch der damals gewonnenen und über die Jahrhunderte bewahrten und weiterentwickelten Funktionen.

Der Eiserne Vorhang und die Wiederbelebung der historischen Verbindungen

Überspringen wir einige Jahrhunderte: Die entlang den historischen Straßen gewachsenen intensiven Handels- und Reiseverbindungen zwischen Böhmen und Bayern wurden nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs jäh durchtrennt. Die Verbindung zwischen Nürnberg und Prag über den Grenzübergang

Waidhaus blieb zwar bis 1954 einziger Straßenübergang zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakei; den Tiefpunkt der nachbarlichen Beziehungen zeigt aber die Zahl der Grenzübertritte im Jahr 1952, die lediglich bei 1789 Personen lag.

Nach der mehr als vier Jahrzehnte andauernden Kappung der Kontakte zwischen Bayern und Böhmen gab am 23. Dezember 1989 die symbolische Durchtrennung des Eisernen Vorhangs durch die damaligen Außenminister der Tschechoslowakei und der Bundesrepublik, Dienstbier und Genscher, das Signal für die Wiederbelebung der historischen Beziehung. Die deutsch-tschechische Vereinbarung im Jahr 1990 sah dann als Verbindung zwischen Nürnberg und Prag eine durchgehende Autobahn vor und widmete sie als „Via Carolina“ Kaiser Karl IV.

Die Autobahn ist zwar schon (fast) in Tschechien, aber noch keineswegs in der Oberpfalz vollendet; die Gründe sind bekannt. Die Autobahn ist aber notwendiger denn je: Der Schwerlastverkehr in Waidhaus ist in den letzten 10 Jahren seit 1993 auf das Dreifache, jetzt knapp 750 000 Lkw im Jahr, angeschwollen. Der Verkehr, der in den mittelalterlichen Städten hochwillkommen war, ist zur Plage für die Anlieger geworden. Hoffen wir, dass Wernberg-Köblitz im nächsten Jahr und Schnaittenbach und Hirschau spätestens bis 2008 erlöst sind.

Wechselvolle Wirtschaftsgeschichte

Analog zum Auf und Ab der Handelsbeziehungen entlang der Goldenen und der Verbotenen Straße hat auch die Wirtschaft in diesem Raum eine sehr wechselhafte Entwicklung hinter sich.

Ihre viel zitierte Stellung als „Ruhrgebiet des Mittelalters“ verlor die Oberpfalz schon vor dem Dreißigjährigen Krieg, dessen Schrecken dann die goldenen Zeiten endgültig beendeten.²⁰ Von diesen wirtschaftlichen Verlusten erholte sich die Oberpfalz nur sehr schwer. Ende des 18. Jahrhunderts musste sogar Eisen aus Böhmen importiert werden, wo es mittlerweile vier Mal so viele Eisenwerke und

Hämmer gab wie diesseits der Grenze. Erst der Bau der Eisenbahn – das Eisen bestimmte ja das Schicksal der Oberpfalz lange Zeit – brachte dann einigen lang entbehrten, wenn auch bescheidenen Wohlstand zurück. Besonders Weiden erlebte einen spürbaren Aufschwung. War die Stadt vor dem Eisenbahnzeitalter mit nur zweieinhalbtausend Einwohnern unbedeutend, begann mit dem ersten Zug, der 1863 in Weiden einlief, eine Zeit wirtschaftlicher Blüte. Im Gefolge der Bahn siedelten sich zahlreiche Betriebe an, und hier waren es vor allem die Glas- und Porzellanindustrie, aber auch die Textilindustrie, die dem gesamten Norden der Oberpfalz neue Impulse gaben. Nicht zu vergessen die vielen Arbeitsplätze der Bahn selbst, zum Beispiel im Reichsbahnausbesserungswerk, im Volksmund „RAW“ genannt, oder in den zahlreichen kleinen und großen Bahnhöfen, Stellwerken, Rangierbetrieben und Streckenposten.

Der Anteil von 46 Prozent landwirtschaftlicher Bevölkerung an den Einwohnern der Oberpfalz im Jahr 1925 zeigt aber überdeutlich, dass trotz aller Industrialisierungstendenzen die Einkommensbasis immer noch in der Landwirtschaft lag – trotz nicht besonders fruchtbarer Böden und trotz eines rauen Klimas.

Nach dem letzten Weltkrieg stellten die Flüchtlingsströme, die in die Oberpfalz drängten, eine große Herausforderung dar. 190 000 Flüchtlinge wollten aufgenommen und integriert werden – allein 10 000 davon in der Stadt Weiden. Von 1960 bis 1990 erlebte dann auch die nördliche Oberpfalz einen bemerkenswerten wirtschaftlichen Aufschwung mit zahlreichen Neuansiedlungen und bedeutenden Betriebserweiterungen. Allerdings waren schon in dieser Zeit die Tendenzen in Richtung eines Strukturwandels nicht zu übersehen; mehrere Glas- und Porzellanfabriken mussten aufgeben, was aber zunächst noch nicht zu gravierenden Einbrüchen führte, weil der Bleikristallglashersteller Nachtmann, der Glasröhrenproduzent Schott-Rohrglas, das Siemens-Röntgengerätewerk in Kemnath, Autoteile Unger A.T.U. und viele andere Betriebe stark expandierten und die Verluste wettmachten.

Die Wiedervereinigung und die Grenzöffnung nach Osten veränderten dann aber die Wettbewerbsbedingungen gravierend zu Ungunsten der nördlichen Oberpfalz. Das wirkt bis heute nach. Die Öffnung des Zugangs zu Märkten mit deutlich niedrigerem Lohnniveau direkt vor der „Haustür“ der Oberpfalz verleitete ganze Branchen zur Abwanderung. So reagierte insbesondere die Textil- und Bekleidungsindustrie sofort auf die günstigen Löhne in Tschechien und anderen östlichen Nachbarstaaten und verschwand weitgehend aus der Oberpfalz; nur Firmen, die auf eine geschickte Arbeitsteilung von In- und Ausland setzten, konnten sich gut behaupten.

Auch keineswegs alles, was mit Glas oder Porzellan zu tun hat, ist von vornherein abzuschreiben. Das Flachglaswerk in Weiherhammer, die Flachglasveredelung in Wernberg-Köblitz, die Porzellanfabriken Seltmann und Table-Top in Weiden, der Glasröhrenspezialist Schott-Rohrglas in Mitterteich oder die Hohlglasfertigung bei Nachtmann sind nach wie vor Markenzeichen der nördlichen Oberpfalz. Und Druckmaschinen, Getriebeteile, Wellpappmaschinen, Geschirr, Elektronikbauteile, hochwertige Kunststoffteile, Augenlaser, Straßenwalzen, Gussteile und vieles andere geht aus der nördlichen Oberpfalz in die ganze Welt, kreist als Bauteil von „Ariane“ im Orbit oder hält bei allen Formel 1-Rennen kräftig mit (zum Beispiel die Firma Hör Technologie in Weiden als Spezialist für hoch präzise Drehteile und Getriebe).

Gerade im Logistikbereich haben sich Unternehmen wie Witron in Parkstein bei Weiden oder die großen Versender Witt Weiden und Conrad in Hirschau und Wernberg-Köblitz hervorragend entwickelt. Daneben sind viele „Hidden Champions“ erfolgreich und so manches alteingesessene Unternehmen ist weltweit tätig. Lamberts in Waldsassen mit traditionell produzierten Antikgläsern ist ein wahrhaft leuchtendes Beispiel dafür.

Resümierend kann man sagen, dass die nördliche Oberpfalz sich zur Zeit noch in einer deutlichen Umbruchphase befindet, in der Altindustrien bis auf wenige Ausnahmen immer mehr an Bedeutung

verlieren und Neucs in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation noch nicht in ausreichendem Ausmaß nachwächst. Da gibt es angesichts der breiter werdenden Silberstreifen am wirtschaftlichen Horizont nur eines: alle Kräfte für einen Aufschwung zu bündeln.

Chancen und Risiken der EU-Erweiterung

Die mit der EU-Erweiterung verbundene schrittweise Öffnung der Arbeits- und Wirtschaftsmärkte, die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Verlagerung der Verkehrsströme werden die nördliche Oberpfalz mit neuen Herausforderungen und Problemen konfrontieren. Gleichzeitig werden sich aber auch neue Entwicklungschancen und -potenziale eröffnen.

Entscheidend für die Zukunft ist es, von diesen Entwicklungen nicht überrascht und „überrollt“ zu werden. Vielmehr müssen Unternehmen, Kommunen und die ganze Region in frühem Stadium die anstehenden Veränderungsprozesse und Chancen erkennen, sich gezielt darauf vorbereiten und die strukturpolitischen Impulse bestmöglich nutzen.

Entwicklungsperspektiven (Teilraumgutachten A 6)

Der Regionale Planungsverband Oberpfalz-Nord hat diese Herausforderung frühzeitig erkannt und Anfang 2003 mit Unterstützung der betroffenen Kommunen und der Regierung der Oberpfalz ein so genanntes Teilraumgutachten in Auftrag gegeben („Regionalentwicklung im Zuge des Lückenschlusses der A 6 unter Einbeziehung der EU-Osterweiterung“).

Aufgabe des Gutachtens ist es, im Vorfeld der Osterweiterung und des Autobahn-Lückenschlusses die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Region Oberpfalz-Nord zu analysieren und in einem zweiten Schritt aus den vorhandenen regionalen Potenzialen Strategien und Projekte zu entwickeln. Zielrichtung dabei ist die wirksame Nutzung der Bundesautobahn A 6 als Magistrale von europäi-

scher Bedeutung, die Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit und des regionalen Selbstbewusstseins sowie die Entwicklung unternehmerischen Denkens und unternehmerischer Initiativen auf allen Ebenen.

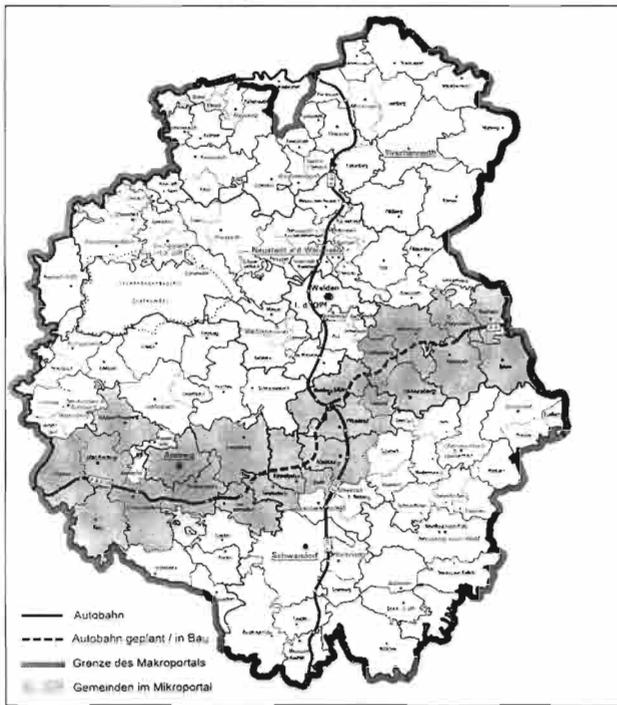
Gegenstand des Gutachtens ist die gesamte Region Oberpfalz-Nord, wobei aber die 23 näher an der A 6 liegenden Städte und Gemeinden besonders intensiv untersucht werden sollen („Mikroportal“). Wesentlicher Ansatz ist es dabei, die derzeitige Situation und die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Untersuchungsgebietes nicht isoliert, sondern im Bezug zum benachbarten westböhmisches Grenzraum zu betrachten, der sich ebenso auf die veränderten Rahmenbedingungen einstellen muss.

Erste Ergebnisse der Arbeit des Gutachterteams um Prof. Auweck liegen inzwischen vor und wurden auch bereits in Workshops mit den beteiligten Kommunen, Fachstellen und Interessenvertretern diskutiert.

Durch die veränderte geopolitische Situation auf Grund der EU-Osterweiterung werden neue europäische Entwicklungskorridore entstehen, für die schon jetzt die Ansätze vorhanden sind. Eine dieser Achsen ist der Entwicklungskorridor Paris-Prag. Dieser etwa 1030 Kilometer lange Korridor begleitet eine der ganz großen Ost-West-Verbindungen im transeuropäischen Verkehrsnetz und ist damit zugleich eine zukunftssträchtige Entwicklungsachse für die Oberpfalz.

Welche Rolle die nördliche Oberpfalz auf dieser Ost-West-Entwicklungsachse spielen wird, hängt im Wesentlichen davon ab, ob und inwieweit es gelingt, sie nicht nur als Transitraum, sondern vielmehr als wirtschaftlich leistungsfähigen Standortraum auf dieser Entwicklungsachse zu positionieren und zu entwickeln. Das ist viel notwendiger als in alten Zeiten: Der Verkehr braucht für den Transit durch die Oberpfalz nicht mehr drei bis vier Tage, sondern (bei durchgehender A 6) nur rund eine Stunde.

Zur konsequenten Nutzung dieser Entwicklungschancen werden im Zwischenbericht zum Gutachten eine Reihe von fachbezogenen Hand-



Teilraumgutachten. Regionalentwicklung im Zuge des Lückenschlusses der Autobahn A6 unter Einbeziehung der EU-Osterweiterung

lungsfeldern benannt, die in den kommenden Monaten räumlich und fachlich präzisiert und in Projektform gebracht werden. Als Ergebnis des Gutachtens wird Anfang 2005 ein Arbeitsprogramm mit fachlich aufeinander abgestimmten Projektvorschlägen vorgestellt. Ausgewählte Leitprojekte aus dem Arbeitsprogramm stehen dann anschließend sofort zur Umsetzung mit Hilfe des Gutachterteams an.

Die Zwischenergebnisse zeigen eines deutlich: Auch unter den neuen Rahmenbedingungen wird die Chance zukünftiger Wirtschaftsentwicklung in der nördlichen Oberpfalz kaum in der Ansiedlung neuer Branchen und großer Unternehmen liegen.

Ziel muss vielmehr die gezielte Ergänzung und qualitative Weiterentwicklung der vorhandenen Wirtschaftskluster, der Aufbau grenzüberschreitender Unternehmensnetzwerke und -verbände und die Weiterentwicklung der erzeugten Produktpaletten sein. Vor allem müssen die sich durch die neue Lagegunst ergebenden Standortpotenziale konsequent genutzt werden, etwa für logistische Funktionen und als Brückenkopf für die Erschließung osteuropäischer Märkte.

Um beste Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen, ist eine Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit und gegenseitigen Abstimmung bei räumlichen und infrastrukturellen Planungen notwendig. Nur so kann es gelingen, eine Gewerbeflächenvorratspolitik aufzubauen, die speziell auf die Bedürfnisse der Wirtschaftskluster ausgerichtet ist, die schon jetzt die Stärken der nördlichen Oberpfalz ausmachen. Keineswegs nur (aber auch) als Anreiz für hochqualifizierte Mitarbeiter muss besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der ganz spezifischen natürlichen und kulturellen Qualitäten unserer Landschaft gerichtet werden. Ohne die engagierte Pflege dieses Erbes lässt sich auch die wirtschaftliche Zukunft nicht gewinnen. Im Konzert der Regionen Europas werden wir zusammen mit Westböhmen diese Stärken auch im Regionalmarketing und in der Tourismuswerbung herausstellen müssen.

Ähnlich wie für die Oberpfalz zeichnet das Gutachten auch für Westböhmen ein ambivalentes Bild der zukünftigen Entwicklung. Damit wird deutlich, dass es auf bayerischer wie böhmischer Seite nicht nur darum gehen kann, die jeweils eigenen Belange zu managen und die eigene Entwicklung voranzutreiben. Allianzen mit unseren unmittelbaren Nachbarn sind erforderlich, um Synergieeffekte zu erzielen und intensiv zu nutzen und damit einen dauerhaften Vorteil für die eigene Region zu erreichen. So wie in der Vergangenheit die „Goldene Straße“ nur durch das Ineinandergreifen der Schutz- und Geleitfunktionen der an ihr gelegenen Städte und Burgen eine „Goldene“ wurde, können die Potenziale der „Via

Carolina“ als moderner transeuropäischer Magistrale nur in enger Zusammenarbeit und in abgestimmtem Vorgehen aller Beteiligten genutzt werden.

Die ersten Voraussetzungen dafür sind – in Gestalt interkommunaler Zusammenschlüsse, regionaler Initiativen und grenzüberschreitender Netzwerke – geschaffen. Nun gilt es durch gemeinsames Handeln der Bürger, Unternehmer, Politiker und Verwaltungen die neuen Chancen konsequent und zielgerichtet zu nutzen und die Wachstumsimpulse der „Via Carolina“ für einen möglichst breiten Entwicklungskorridor zu erschließen. Auf diesem Weg ist die „Goldene Straße“ – als Jahrhunderte altes Symbol für Wohlstand und Völkerverständigung in einem vereinten Europa – ein wertvoller Bezugspunkt und vor allem auch ein Antrieb für die Oberpfalz.

Anmerkungen

- 1 Dazu vor allem zu empfehlen: Die Goldene Straße in Ostbayern und Böhmen. Hg. vom Tourismusverband Ostbayern (Text: Petra VORSATZ). Regensburg 1994.
- 2 Vgl. Franz STARK: Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum. In: Oberpfälzer Heimat 22 (1978), S. 7–25, hier S. 9 ff.
- 3 Von der Großen Hammereinigung von 1387 waren etwa 70 Hammerwerke betroffen, für 1475 werden 205 angegeben; vgl. dazu: Die Oberpfalz, ein europäisches Eisenzentrum. Aufsatzband (Schriftenreihe des Bergbau- und Industriemuseums Ostbayern 12/1). Theuern 1987, darin: LASCHINGER, S. 142 ff.; ENDRES, S. 285.
- 4 STARK (wie Anm. 2), S. 16.
- 5 STARK (wie Anm. 2), S. 16. – Friedrich BRUNS und Hugo WECZERKA: Hansische Handelsstraßen. Atlas und Textband. Weimar 1962/1967, S. 54.
- 6 Dazu im einzelnen STARK (wie Anm. 2), S. 15 ff. – Michael HARDT: Die Goldene Straße. In: Oberpfälzer Heimat 1 (1956), S. 42–46. – BRUNS/WECZERKA, Textband (wie Anm. 5), S. 588 ff. – BRUNS/WECZERKA, Atlas (wie Anm. 5).
- 7 Stark (wie Anm. 2), S. 15. – Im Internet: www.bischofsteinitz.de zu Heiligenkreuz (Heimatkreis Bischofsteinitz e.V.).
- 8 STARK (wie Anm. 2), S. 15.
- 9 Zu den Schwierigkeiten der Trassen (Scheitelhöhen, Anstiege) vgl. STARK (wie Anm. 2), S. 19.
- 10 Wilhelm VOLKERT: Staat und Gesellschaft. Tl. 1: Bis 1500. In: Handbuch der Bayerischen Geschichte, Bd. III/2. Hg. von Andreas KRAUS. München 1971, S. 1269, 1281 ff. – Die Goldene Straße (wie Anm. 1), S. 7, 10. – STARK (wie Anm. 2), S. 19.
- 11 Ausführlich dazu: Die Goldene Straße (wie Anm. 1), S. 10. – Im Internet: www.sulzbach-rosenberg.de/goldstrasse;
- 12 Brief des Bärnauer Pflegers im Staatsarchiv Amberg, zitiert in: „Das Nürnberger Land...“. Hg. vom Staatlichen Schulamt Nürnberger Land. Nürnberg 1997; für 1518 Beschwerdebrief aus Tachau, Stadtarchiv Weiden (freundliche Mitteilung von Frau Simone Patzelt, AOVE). – Die Goldene Straße (wie Anm. 1), S. 15.
- 13 BRUNS/WECZERKA, Textband (wie Anm. 5), S. 589, mit Hinweis auf die Regesten Karls IV. – STARK (wie Anm. 2), S. 20 (52 Mal in Nürnberg!); auch 74 Reisen in Richtung Luxemburg werden genannt.
- 14 Nachweise der Nennungen in Itinerarien und Karten bei BRUNS/WECZERKA, Textband (wie Anm. 5), S. 588 ff.
- 15 Nachweise bei STARK (wie Anm. 2), S. 20. – Die Goldene Straße (wie Anm. 1), S. 15 f. – Vgl. auch Anm. 12. Beschwerden aus den Jahren 1565 und 1579 zeigen aber, dass bis gegen Ende des 16. Jahrhunderts die „alte“ Goldene Straße ihren Anspruch immer noch aufrecht erhielt.
- 16 Ausführlich dazu Richard KLIER: Der schlesische und polnische Transithandel durch Böhmen nach Nürnberg in den Jahren 1540–1576. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg 53 (1965), S. 195 ff.
- 17 Etwas unklar dazu KLIER (wie Anm. 16), S. 224 f.
- 18 KLIER (wie Anm. 16), S. 226 f.
- 19 KLIER (wie Anm. 16), S. 201.
- 20 Die Oberpfalz, ein europäisches Eisenzentrum (wie Anm. 3), darin FUCHS, S. 121 f.; GÖTSCHMANN, S. 215 ff. – Eckart SCHREMMER: Wirtschaft. In: Handbuch der bayerischen Geschichte, Bd. III/3. Hg. von Andreas Kraus. 3. neu bearb. Aufl. München 1995, S. 163 ff., 173 ff.