

## Die Oberpfalz – eine neue Verkehrsdrehscheibe?

Unsere Eltern und Großeltern haben es noch erlebt in der Zeit vor dem großen Krieg: Die „Goldene Straße“ durchzog von Prag nach Nürnberg die Oberpfalz in ihrer ganzen Breite – eine europäische Handelsstraße, deren Entstehung auf das Mittelalter zurückgeht. Obwohl diese Ost-Westverbindung ihre „goldene Zeit“ damals schon hinter sich hatte, war sie doch noch eine lebenswichtige Straße im wirtschaftlich zusammengehörenden Raum Oberpfalz-Böhmen.

Bereits Jahre bevor der „Eiserne Vorhang“ diesen Wirtschaftsraum für über 4 ½ Jahrzehnte zerschnitt, erfolgte Mitte der 30er Jahre im Straßenbau eine Weichenstellung: Gemeint ist der Bau der Ostmarkstraße, die in der Nachkriegszeit für das Grenzland lebensnotwendig war. Sie hat die vorherige reine West-Ost-Orientierung der Oberpfälzer Straßenverbindungen vor dem Krieg durchbrochen und hat sich für die Entwicklung der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs in den Jahrzehnten der Trennung als sehr hilfreich erwiesen.

Bis Ende 1989 war ja die Situation der Oberpfalz durch ihre periphere Lage sowohl in Deutschland als auch in der Europäischen Gemeinschaft gekennzeichnet. Ziel der bisherigen Verkehrspolitik mußte es deshalb sein, die Nachteile dieser Randlage durch leistungsfähige Verbindungen in die Ballungszentren im Westen und Süden Deutschlands möglichst auszugleichen. Daneben war die innere Erschließung des überwiegend ländlich strukturierten Raumes zu gewährleisten.

Im Straßenbau wurde in den letzten Jahrzehnten viel erreicht. Dagegen wurden die Nebenstrecken der Eisenbahn durch die zunehmende Bedeutung des Automobils als Massenverkehrsmittel immer weniger in Anspruch

genommen und deshalb auch zu einem großen Teil stillgelegt. Aber auch die Hauptstrecken in der Oberpfalz (München–Berlin; Nürnberg–Prag) standen abseits der großen Verkehrsströme und sind deshalb stiefmütterlich behandelt worden (keine Elektrifizierung).

Durch die Wiedervereinigung und die Öffnung der Grenzen zur CSFR und nach Osteuropa änderte sich die Situation des „Grenzlandes“ Oberpfalz in dramatischer Weise. Fast über Nacht entstanden neue Verkehrsströme, die vor allem an den Grenzen und im grenznahen Raum zu erheblichen Belastungen führen. Aus Erschließungsstraßen für den dünn besiedelten Grenzraum wurden Transitstrecken für einen immer stärker werdenden Lkw- und Pkw-Verkehr. So passierten den Grenzübergang Waidhaus 1988 mehr als 326 000 Kraftfahrzeuge, zwei Jahre später waren es mit fast 3,2 Millionen Fahrzeugen zehnmal so viel und 1991 werden über 4 Mio. Fahrzeuge diesen Übergang benutzen.

Die neuen Grenzübergänge für den Pkw-Verkehr in Waldsassen, Mähring, Bärnau, Waldmünchen und Eschlkam werden ebenfalls stark frequentiert, ganz zu schweigen von Furth i. Wald, wo sich wie in Waidhaus täglich die Lkw kilometerweit stauen.

Zwar hat sich hauptsächlich der Reiseverkehr verstärkt, aber auch der Güterverkehr auf der Straße hat sich zwischen 1988 und heute verdoppelt, was zu unerträglichen Wartezeiten an den Lkw-Grenzübergängen in Waidhaus und Furth im Wald geführt hat. Ein Ende der rapiden Zuwächse ist nicht abzusehen. Im Güterverkehr schwanken die Prognosen zwischen einer Verdoppelung und einer Verzehnfachung des Transportvolumens zwischen Ost und West in den nächsten zehn Jahren.

Wenn man bedenkt, daß allein im ersten Halbjahr 1991 die Exporte Bayerns in die CSFR um 65 % und die Importe von dort um etwa 40 % zugenommen haben und wenn man ins Kalkül zieht, daß im Osten gerade die Ukraine als Staat neu entstanden ist, die ebenfalls die Öffnung nach dem Westen und den Übergang zur Marktwirtschaft anstrebt, erscheinen die Befürchtungen über eine Verzehnfachung des Güterverkehrsaufkommens durchaus realistisch.

Die Vision von verstopften Straßen, auf denen sich ein Lkw an den anderen reiht, mag bedrückend sein, dazu muß es jedoch nicht kommen, wenn wir die Chancen nutzen, die sich aus der erlangten Brückenfunktion der Oberpfalz im Herzen Europas ergeben.

Die Verkehrspolitik muß diese neuen Herausforderungen erkennen und trotz der knappen Finanzmittel diese schwierigen Aufgaben lösen. Besonders wichtig ist dabei eine vernünftige Koordinierung der verschiedenen, privaten und öffentlichen Verkehrsmittel auf Straße, Schiene und Wasser. Niemand bestreitet heute mehr, daß wir die zukünftigen Verkehrsmengen nicht mehr durch ständige Straßenneu- und -umbauten bewältigen können. Der Personen- wie auch der Güterverkehr muß deshalb verstärkt auf der Schiene abgewickelt werden.

Ganz wird man trotzdem auf neue Straßen und Straßenausbauten nicht verzichten können, wenn der drohende „Verkehrsinfarkt“ vermieden werden soll. Die wichtigsten Projekte hier sind einmal der Weiterausbau der Autobahn A6 zwischen Amberg-Ost und Waidhaus, wobei hier wiederum dem Neubau des Autobahngrenzübergangs Waidhaus und der Umgehung von Waidhaus bis 1997 höchste Priorität zukommt.

Gleichermaßen bedeutsam ist der Weiterbau der Autobahn A93 von Wiesau nach Norden und der zügige Nachbau der zweiten Fahrbahn im Raum Weiden i.d.Opf., um den stark gestiegenen Verkehr aus dem südlichen Sachsen aufzufangen.

Für den Grenzverkehr kommt daneben dem zweibahnigen Ausbau der Bundesstraße 85 von Cham nach Nordwesten zur Autobahn A93 hin eine zentrale Bedeutung zu, ergänzend ist hier der weitere Ausbau der Bundesstraße 20 Cham-Furth i. Wald im Grenzbereich erforderlich. Für den Raum Cham besonders wichtig ist der schnelle Neubau der Bundesstraße 16 von Regensburg nach Cham.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses an den neuen Grenzübergängen sind noch eine Reihe von Straßenbaumaßnahmen erforderlich, wie etwa die Umgehungen von Waldsassen und Mitterteich im Zuge der Bundesstraße 299 sowie der Ausbau einer Reihe von Staatsstraßen, die zu Übergängen führen.

Der Neubau der Bundesstraße 15, einer Straße, die zwar überwiegend in Niederbayern liegt, für die Oberpfalz aber die unverzichtbare Straßenanbindung zum neuen Flughafen München, der bereits im Mai in Betrieb geht, herstellen soll, ist für die weitere Entwicklung der Oberpfalz besonders wichtig.

Mit Straßenbauten allein wird es aber nicht zu schaffen sein, die zusätzlichen Verkehrsströme umweltfreundlich zu bewältigen. Wenn wir den Verkehr nicht schlicht verbieten oder warten wollen, bis er von selbst zusammenbricht, muß die Schiene mehr als bisher vor allem im Güterverkehr genutzt werden. Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, sind neben einer verbesserten Logistik und wettbewerbsfähigen Tarifen Streckenausbauten und Elektrifizierungen unerlässlich.

So muß die Hauptstrecke „Nürnberg–Passau“ im Zuge der Europäischen Magistrale „London–Wien–Budapest“ durch Ausbaumaßnahmen schneller gemacht werden. Die Strecke „Regensburg–Hof“, deren Bedeutung durch die Wiedervereinigung ganz erheblich zugenommen hat, stellt sie doch die kürzeste Eisenbahnverbindung von München nach Leipzig bzw. Dresden dar, muß ausgebaut und auf jeden Fall elektrifiziert werden. Auch bei der bisher eingleisigen Strecke von Nürnberg über Schwandorf nach Furth im Wald und Pilsen sind Ausbau und Elektrifizierung notwendig; mittelfristig müßte ein zweites Gleis angestrebt werden. Diese Strecke ist besonders für den Güterverkehr mit der CSFR von zentraler Bedeutung.

Der Bau einer Verbindungsspanne von der Strecke Regensburg–Landshut–München zum neuen Flughafen München ist zumindest mittelfristig anzustreben.

Der Schienenverkehr wird aber mit der Straße nur konkurrieren können, wenn die Betriebsabläufe weiter entscheidend verbessert werden. So erfreulich die Einbeziehung der Strecke „Nürnberg–Regensburg–Passau“ in das IC-Stammnetz und die Einrichtung eines Interregio-Vorläufers auf der Strecke „München–Regensburg–Hof“ sind, die Attraktivität des Angebotes muß weiter verbessert werden.

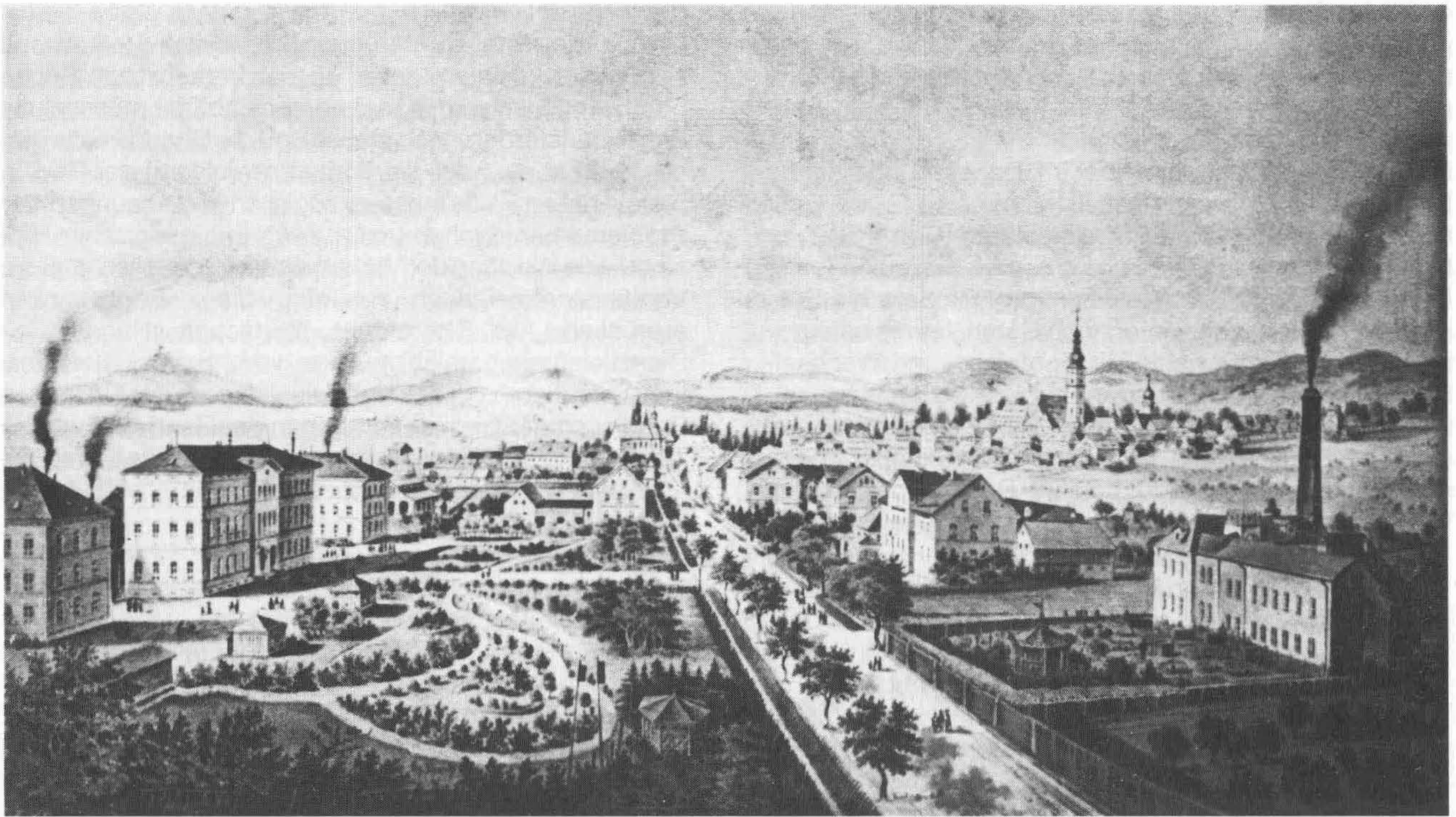
Mit dem geplanten Einsatz des „Pendolino“ auf den Strecken „Nürnberg–Weiden i. d. OPf.“ und „Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald“ ab 1993 sind im Personenverkehr auf der Schiene die Weichen richtig gestellt. Was immer noch fehlt, ist ein raumbezogenes Konzept für den Güterverkehr auf der Eisenbahn. Die Bahn muß deshalb energisch an den Bau von Einrichtungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr und von Güterverteiltzentren herangehen, weil solche Einrichtungen sowohl in Regensburg wie auch in der mittleren und der nördlichen Oberpfalz dringend notwendig sind, um den Güterverkehr auf der Schiene schneller zu machen und den Übergang zwischen Straße und Schiene zu optimieren.

Die Stärke der Eisenbahn liegt im Transport über große Entfernungen. Es bringt deshalb nichts, Lkw für viel Geld beispielsweise zwischen Parksteinhütten und Eger zu befördern. Eine wirtschaftlich konkurrenzfähige „rollende Landstraße“ müßte mindestens von Nürnberg bis Prag reichen, besser noch weiter nach Osten. Da die osteuropäische Lkw-Flotte heute für Container- und Wechselbehälterverkehr nicht ausgerüstet ist, könnte eine „rollende Landstraße“ zumindest für eine Übergangszeit den starken Druck von den Straßengrenzübergängen wegnehmen, wie das erfolgreich in Regensburg mit den Verbindungen nach Wien und Graz bewiesen wurde.

Wenn der internationale Straßengüterverkehr heute wegen des Währungs- und Lohngefälles nur schwer auf die Schiene zu bekommen ist, so ist die Verkehrspolitik gefordert, durch administrative Maßnahmen ebenso wie durch entsprechende Ausgleichszahlungen an die Bahn dafür Sorge zu tragen, daß der Güterverkehr auf der Schiene zukünftig besser mit dem Lkw konkurrieren kann, als dies heute noch der Fall ist.

Dies alles beweist uns: Die Oberpfalz *ist* eine Verkehrsdrehscheibe!

Ob sie die Herausforderungen, die dieser Verkehr mit sich bringt, meistern kann, ob der Verkehr zum Segen oder zum Fluch wird, hängt von uns ab! Wir müssen uns den Herausforderungen stellen und die Chancen, die dieser Verkehr auch für die Weiterentwicklung der Region bietet, nutzen. Wir müssen zügig an die Lösungen der Probleme herangehen und – auch in ökologischer Hinsicht – die Weichen der Verkehrspolitik so stellen, daß die Verkehrsströme auch zukünftig diese Region nicht erdrücken. Alle Oberpfälzer, Wirtschaft, Handel und Dienstleistungsbereich müssen vom zusätzlichen Verkehr profitieren. Die Oberpfalz ist aus ihrer früheren Randlage am Eisernen Vorhang in das Zentrum Europas zurückgekehrt. Wir müssen nun dafür sorgen, daß sie auch wirtschaftlich den Anteil in Europa erhält, der ihr zusteht.



Der im Jahr 1863 in Betrieb genommene Bahnhof Weiden war schon 1875 vergrößert worden.

Gegenüber dem Bahnhofsvorplatz hat 1868 Friedrich Schauwecker Weidens erste Fabrik eröffnet, in der Öltropfgeräte für die Eisenbahn und Feuerwehrspritzen hergestellt wurden. Am Ende der Bahnhofstraße stadteinwärts ist die 1474 errichtete Kapelle Zum Heiligen Geist zu sehen, die nach der Zerstörung im 30-jährigen Krieg 1666 als Friedhofskirche neu gebaut wurde. Der Friedhof war 1532 aus der Stadt hierher verlegt worden, wo er bis 1879 bestand.

Zwischen Bahnhof und Kirche lag der „Gasthof Weißer Hahn“, der 1922 an die Post verkauft wurde und 1928 dem Neubau des Hauptpostamtes weichen mußte.

Der Steindruck stammt aus der 1860 errichteten Lithographie-Anstalt von Georg Krauß, der 1835 in Weiden geboren wurde und bis zu seinem Tod im Jahr 1899 seine Vaterstadt und das Umland immer wieder gemalt und gezeichnet hat.