Entlang der bayerisch-böhmischen Grenze:

Grenzübergang Selb – Asch

Richard Heinrich/Dietmar Herrmann

Die Orte Selb und Asch standen seit Jahrhunderten in enger, nachbarschaftlicher Verbindung. Entsprechend friedlich waren auch die örtlichen Wegeverbindungen zwischen den beiden Siedlungen in früherer Zeit, lagen doch die Orte abgelegen der großen Siedlungsgebiete. Eine wenig bedeutende Altstraße zog sich von Kemnath kommend über Wunsiedel nach Selb, und führte weiter über Erkersreuth und Asch nach (Bad)Elster. Freilich hatte es im 14. Jahrhundert bereits eine Grenze gegeben zwischen den Territorien derer von Zedtwitz im Ascher Land und denen von Lindenfels im späteren Sechsämterland. Aus diesen Besitzverhältnissen heraus entstand die heutige Staatsgrenze Deutschland – Tschechien, später mit Schlagbäumen, Zoll- und Grenzkontrollen.

Am 1. Oktober 1938 fielen die Schlagbäume an der Grenze, als aufgrund des Münchner Abkommens das Sudetenland „heim ins Reich geholt wurde". Der Grenzübergang Selb-Asch für Straßen- und Fußgängerverkehr wurde dann als Folge des 2. Weltkrieges im Jahr 1945 geschlossen. Der erste Straßenübergang im Fichtelgebirge wurde 1956 der Übergang Schirnding-Landstraße. Die Wiedereröffnung des Grenzübergangs in Selb erfolgte nach der „sanften Revolution" in Tschechien endlich unter großer Anteilnahme der Bevölkerung am 1. Juli 1990. Seit dem Beitritt der Tschechischen Republik zum Schengener Abkommen am 21. Dezember 2007 gibt es wieder offene Grenzen zu unseren Nachbarn ohne Personenkontrollen. Der Besuch in Tschechien erfolgt nicht nur wegen des preisgünstigen Einkaufs, sondern auch aus historischen Gründen zum Kennenlernen des Ascher Ländchens und des Egerlandes.

Gedenkstein über die Grenzöffnung

Lage des Gedenksteins:
Am Grenzübergang Selb-Asch, direkt im Grenzbereich.
Beschreibung
Der 2,56 m Gedenkstein besteht aus Granit. Auf dem Sockel steht das Mittelstück mit der Inschrift (deutsch und tschechisch):

DER GESTIRNE
LAUF
UND VÖLKERWILLE
HÄLT
KEINE MACHT
AUF
ERDEN AUF

Die Spitzhaube soll an eine Kirche erinnern. Das Steinmaterial spendete Firma Pauker (Selb) und Firma Vates aus Schwarzenhammer. Fachlehrer Hermann-Christoph Goetze und Schüler der Staatlichen Berufsschule übernahmen kostenlos die Bearbeitung. Das Denkmal wurde im Juli 1991 aufgestellt.

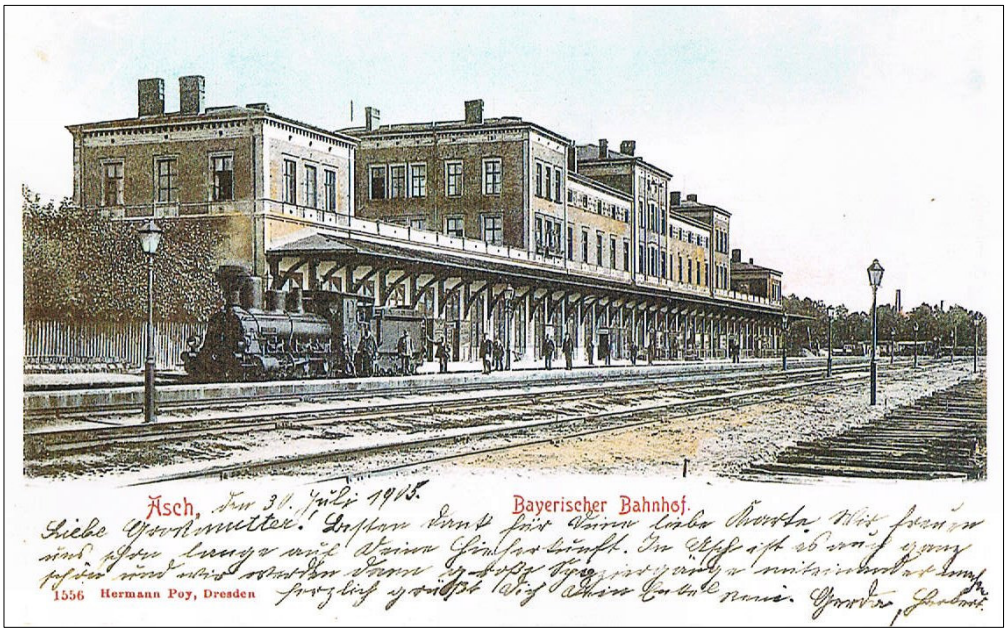
*

Am 23. April 2011 trafen sich der bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil und sein tschechischer Kollege Vizeverkehrsminister Ivo Vykydal in Hof und sie unterzeichneten ein Memorandum für die Reaktivierung der Bahnstrecke Hof-Asch-Eger. Anschließend fuhren die Politiker mit Kommunalvertretern und Bahnbefürwortern mit dem Zug nach Selb-Plößberg. Dort ließ er sich von Vertretern der Deutschen Bahn über die notwendigen baulichen Maßnahmen für den Ausbau des Bahnhofs und der Strecke bis zur Grenze informieren. Hierbei wurde versichert, dass vo-

2012: Bahnübergang bei Selb-Wildenau nach Asch. Bleibt zu hoffen, dass bald wieder ein Zug zwischen Hof, Selb, Asch und Eger verkehrt.

raussichtlich Ende des Jahres 2013 der Zugverkehr zwischen Hof und Eger wieder aufgenommen werden kann.

Interessant ist die Geschichte der Entstehung der Eisenbahn von Hof über Oberkotzau und Selb-Plößberg nach Asch und Eger. Als eine „Böhmische Westbahn" von Prag über Pilsen nach Eger geplant wurde, wurde die Frage von der königlich-bayerischen und der kaiserlich-österreichischen Regierung diskutiert, ob ein Anschluss an die Bahnstrecke Bamberg-Hof möglich sei. Bereits 1845 bemühte sich der Stadtmagistrat in Hof um einen möglichen Anschluss zu gewinnen. Als das Westbahnprojekt gescheitert war, trieben die Hofer die Angelegenheit weiter, um eine Schienenverbindung in das böhmische Kohlerevier zu bekommen um den enorm hohen Preis der Zwickauer Kohle zu umgehen. 1855 erhielt der Hofer Magistrat den Bescheid, dass die Planung einer solchen Bahnstrecke nicht aufgenommen werden kann, dass man aber als Privatunternehmer für diese Strecke Staatszuschüsse erhalten könne. Die Hofer Industrie und die von Asch gründeten ein „Eisenbahnconsortium", dieses nahm die Planung zum böhmischen Kohle-



Damals: Der Bayerische Bahnhof in Asch 1865

revier Boden-Falkenau auf und erhielt am 22. Juli 1857 die „allerhöchste Genehmigung" zur Projektierung auf bayerischen Gebiet und 1860 die auf österreichischem Gebiet. Nach Überwindung von Finanzierungsschwierigkeiten und schwierigen Verhältnissen im Gelände konnte dann am 1. November 1865 die 54,5 Kilometer lange Bahnstrecke von Oberkotzau nach Selb-Plößberg und Asch über Franzensbad nach Eger eingeweiht werden. Der Nord-Süd-Verkehr rollt nun immer über Asch und Eger, denn die Strecke Marktredwitz-Oberkotzau wird 1877 fertiggestellt.

Der Personenverkehr Oberkotzau-Asch-Eger wird nach Ende des 2. Weltkrieges eingestellt, der Güterverkehr über die Grenze endet am 1. Juni 1996.

Literatur:
Hempl/Enes/Mindel:
Das Fichtelgebirge und die Eisenbahn, Teil 1, Beiträge zur Geschichts- und Landeskunde des Fichtelgebirges Nr. 21 (1999)
Artur von Mayer:
Geschichte und Gründung der Deutschen Eisenbahn (Berlin 1891)
Landesverband Bayern der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine:
Die bayerischen Gebirgs- und Wandervereine und die EU-Osterweiterung (Nürnberg 2004)
Hermann Bohrer:
Selb – eine Kirchen und Heimatkunde (Selb 1930)