

Chronik des Grenzübergangs Schirnding

Überarbeitet von Joachim Baschwitz

Seit unzähligen Jahrhunderten wird die landschaftliche Pforte am „Paß von Schirnding“ als Übergang vom böhmischen Becken ins Fichtelgebirge und umgekehrt benutzt. Entlang der Röslau und der Eger War dies eine

natürlich entstandene Ost-Verbindung. Als erste einigermaßen geschichtlich fundierte Tatsache, dürfte hier bereits die Durchreise Karl des Großen anzunehmen sein.



Aus alten Urkunden ist zu ersehen, dass die Entwicklung Schirndings auf das Engste mit dem nahen Grenzverlauf und dem strategisch und wirtschaftlich bedeutenden Straßendurchlass nach Osten, dem *Schirndinger Pass*, verflochten ist. Die bereits 1061 erwähnte Handelsstraße *via que procedit de Egire*, von Nürnberg über Creußen nach Eger, führte durch den Ort. Auch die alten Reichs-, Heeres- und Handelsstraßen von Frankfurt am Main über Kulmbach, Gefrees, Weißenstadt und Eger nach Prag zogen sich durch die Ortschaft und prägte sie und ihre Bewohner. Von jeher stand Schirnding in enger Beziehung zu Eger und zur Burg Hohenberg.

Viele Anzeichen sprechen dafür, dass das begüterte und im Egerland weit verzweigte Adelsgeschlecht der *Schirntinger* schon vor 1200 in Schirnding beheimatet war. Die Dorfgründung lässt sich zeitlich nicht mehr genau festlegen. Sicher ist jedoch, dass der Ort seinen Namen von dem uralten und reichen Geschlecht *derer von und zu Schirnting* hat, die am Marktplatz in Eger im *Schirndinger Haus*, ihren Patriziersitz hatten.

1317 wird Schirnding erstmals genannt. Die Furtsiedlung Schirnding bestand nach ältesten Aufzeichnungen aus der Burg mit Kapelle und sieben Urhöfen, die der Burg verpflichtet waren. Die *von Nothaft auf Weißenstein und Thierstein* als Grundherren hatten die Mehrzahl der Höfe an Angehörige aus dem Geschlecht der *Schirntinger* vergeben. Der Altsiedlungskern lag um die heutige evangelische Kirche. Schon frühzeitig sind ein Gasthof und eine Schmiede genannt.

Nachweislich besaß *Heinrich von Schirnting* 1330 das inzwischen 17 Höfe umfassende Dorf als *Nothaft'sches* ehemaliges Reichslehen.

In einer Urkunde, die am 08. Oktober 1377 von *Heinrich und Dietrich von Schirnting* unterzeichnet und gesiegelt wurde, wird *Schyrrnting* erstmals nachweislich erwähnt. Dieses Datum gilt daher als das offizielle

Gründungsjahr des Ortes. In diesem Jahr bauten die *Herren von Schirnting* eine Burgkapelle, aus der später die evangelische Kirche hervorging.

Die *Herren von Schirnting* bewohnten ein Schloss oder, anderen Aufzeichnungen zufolge, die Burg *Schirnting*. Diese war zum Teil auf dem jetzigen Marktplatz errichtet. Der andere Teil stand in der Röslau und war eine sehr massiv gebaute Wasserburg mit doppeltem Wall am Einlasstor bei der Zugbrücke, mit Wachhaus, das mit Invaliden besetzt wurde, und einem hohen Wachturm. Man kann also von der 1. urkundlich genannten Grenzwache sprechen.

Beim Verlegen einer Wasserleitung stieß man unlängst, nur einen Meter neben der Kirche, knapp unter dem Erdboden, auf massives, 1,65 Meter starkes Mauerwerk aus behauenen Granitsteinen. Sonst finden sich keinerlei Reste mehr von dieser wahrscheinlich kurz nach den Hussitenkriegen (1419 – 1436) zerstörten Anlage.

1395 lagen Egerer Bürger in Schirnding „zur lantwer“ (Militärdienst). Im „Egerer Musterungsbüchlein“ sind 17 wehrfähige Bauern „zu Schirnding“ namentlich mit ihren Rüstungen genannt. Dafür bezahlten die Schirndinger „Landsteuer“ nach Eger.

Schirnding gehörte bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts zum Egerland. Unklar ist, ob *Burggraf Johann der Dritte von Nürnberg* die Ortschaft Schirnding im Jahr 1413 von Eger abkaufte oder ob er sich des Ortes in für ihn wichtiger Lage bemächtigte. Jedenfalls bewirkte er die Isolierung Schirndings vom Egerland. Hohenberg war zu diesem Zeitpunkt schon längst in seinem Besitz.

1442 wird erstmals eine Brücke über die Röslau erwähnt. Vorher musste der Fluss durch eine Furt überquert werden. Die Sicherung des Passes und der Brücke bildete jahrhundertlang die Hauptaufgabe des *hohenzollerischen* Burggrafen mit Sitz auf der Festung Hohenberg und ihres Stützpunktes Schirnding. Es war deshalb stets ein Anliegen der Regierung, die Burg in einem entsprechend gut befestigten Zustand zu halten.

Als 1433 ein neuerlicher Einfall der Hussiten drohte, die seit 1427 das Sechsamterland unsicher machten, ließ Amtmann *Hans von Kotzau* das Urkundenarchiv der Stadt Wunsiedel nach Hohenberg bringen, weil es dort am sichersten aufgehoben schien.

Neben den militärischen Pflichten bildeten Verkehrsschutz und Straßendienst, Geleit- und Zollordnung weitere Aufgaben der Hohenberger Amtsverwaltung. Für die Sicherheit auf den „Heer- und Wehrstraßen“ musste ein sogenannter „Geleitzoll“ von den Reisenden entrichtet werden. Die Obrigkeit verpflichtete sich im Gegenzug, die Straßen von „Raibern und Diebsgesind sicherzuhalten“. Wurde ein Fuhrmann, der den Geleitzoll bezahlt hatte, beraubt, wurde ihm „Satisfaction verschafft“ (Schadensersatz geleistet).

Die Grenze betreffende Besprechungen sind erstmals aus dem Jahr 1444 belegt. Dabei verhandelten drei Egerer Bürger und der Edelmann *Hans von Kocza* mit dem Amtsvogt von Hohenberg wegen einer „zu Fischern genommenen Kuh“.

Aus dem Jahr 1468 ist überliefert, dass es in Schirnding bereits zwei Wirtshäuser gab, in denen Grenzverletzungen besprochen und Meinungsverschiedenheiten zwischen den jeweiligen Landesherrn ausgetragen wurden.

Aus dem Jahr 1517 wird berichtet, dass der Hohenberger Amtshauptmann *Heinz von Schirnding* die Mannschaft des Amtsbezirkes Wunsiedel-Hohenberg nach Schirnding zum Geleitschutz der Straße für den Jahrmarkt nach Eger entbot. Der Jahrmarkt zog zu diesem Zeitpunkt schon seit über 160 Jahren vor allem Nürnberger Kaufleute an. Während nach Böhmen Wein, Wolle, Leinwand und Kalk ausgeführt wurden, wurden Häute, Felle, Kupfer, Zinn, Salz und Hopfen von dorthier eingeführt.

1528 hielt die lutherische Lehre Einzug in Schirnding. Anschließend wurde wegen der Bestellung eines eigenen Pfarrers verhandelt. Zentrum der dörflichen Kultur war bis dahin die von Arzberg aus betreute Burgkapelle in Schirnding.

Wie verworren die grundherrschaftlichen Verhältnisse nach der Abkopplung Schirndings aus dem Egerischen waren, zeigt ein Beispiel um 1536: Zwischen der markgräflichen Schäferei in Hohenberg und dem Egerland war Streit wegen unbefugten Schafehütens auf vermeintlich egerischem Grund und Boden, „jenseits des Puchbachs“, im Bereich der Dörfer Dietrichsgrün, Moschwitz, Schirnding, Fischern, Rathsam und Mühlbach ausgebrochen.

1545 kam es im „Wirtshaus zu Schirnding“ zu einer schweren Schlägerei zwischen „etlichen mutwilligen Gesellen vom Arzberg und aus Oschwitz“.

Durch den „Egerischen Vertrag“ hatte man versucht, die Kompetenzstreitigkeiten, die sich vor allem aus der Ausübung der Niederen und Hohen Gerichtsbarkeit ergaben, aus der Welt zu schaffen, allerdings mit wenig Erfolg.

Seit dem 14. Jahrhundert hatten die Stände ohne Bewilligung der Fürsten und des Kaisers laufend neue Zölle eingeführt. Sie nannten ihre Forderungen jedoch nicht einfach „Zoll“, sondern sprachen von „Niederlagegebühren“, „Stapelgerechtigkeit“ oder „Straßenzwang“. Dieser Straßenzwang hatte in den letzten Jahren erheblich an Umfang zugenommen. Das bedeutete, dass die Kaufleute gezwungen wurden, bestimmte Straßen zu benutzen, gleichgültig, ob diese verkehrsmäßig günstig waren oder nicht, damit die Zollforderungen einen Schein von Rechtmäßigkeit erhielten. Das Fahrverbot für Fuhrleute durch den Kohlwald bei Arzberg beispielsweise, diente vermutlich diesem Zweck.

Um 1570 schließlich weigerten sich dann die Fuhrleute von Weißenstadt und Wunsiedel in Schirnding den geforderten Zoll zu bezahlen. Sie behalfen sich durch Umfahren der Zollstelle auf verbotenem Weg. „*Dadurch mir ein großer Abgang geschieht*“ – so der Amtmann von Hohenberg im Jahre 1577, wegen der zurückgegangenen Zolleinnahmen. Daraufhin sah er sich veranlasst, streng durchzugreifen. Ertappte Zollsünder mussten mit der Beschlagnahme von Waren, ja ganzer Fuhrwerke rechnen.

1572 wurde in Schirnding ein Zollamt eingerichtet. 20 verschiedene Waren sind im *Schirndinger Zolltarif* aufgeführt. Die wichtigsten Handelsgüter waren Hopfen, Zinn, Blei, Eisen, Vieh, Wein und

Lebensmittel. Meist wurden nur geringe Durchgangszölle erhoben. Getreide, Hopfen und Malz passierten ohne Abgaben.

1591 erschienen 1200 angeworbene *legistische Reiter* aus Schlesien, die im niederländischen Freiheitskampf eingreifen sollten, vor den Toren des Vogtlandes und des Fichtelgebirges. Markgraf *Georg Friedrich* und Pfalzgraf *Johann Casimir* verweigerten jedoch den Durchzug. Die sächsischen, brandenburgischen und oberpfälzischen Pässe wurden verschanzt und bewacht. Zur „Erhaltung der Brücken und Wehrung“ des zwei Kilometer breiten Passes zwischen Schirnding und Hohenberg bot das Sechsamterland sein gesamtes Militär zur Verteidigung auf. Das ganze, etwa 80 Kilometer lange Grenzgebiet von Posseck (bei Hof) über Schirnding bis nach Bärnau wurde deswegen gesichert. Einen Monat später konnten die Truppen allerdings wieder abziehen, da die *legistischen Reiter* durch die Ländereien des *Herzogs von Bayern* weitermarschiert waren.

Eine turbulente Zeit erlebte die Ortschaft ab 1632: Am 10.06.1632 fiel ein bunt zusammengewürfeltes, 3000 Mann starkes Heer aus abenteuerlustigen und beutegierigen Kroaten und Polen unter Führung des irischen Oberstleutnants *Walter Butler* über den Pass von Schirnding ein, der unbegreiflicherweise kaum abgesichert war. Der Arzberger Bürgerausschuss, der den Pass mit Löwenmut verteidigte, wurde bis zum letzten Mann niedergemacht, Arzberg erobert und völlig zerstört. Als am anderen Morgen der 300 Mann starke „Hofer Ausschuss“ zur Verstärkung eintraf, zog er sich bei dem grauenvollen Anblick der vielen Erschlagenen bald wieder zurück. Aber auch sein Einsatz hätte das riesige Heer Wallensteins nicht aufhalten können. Das Tor zum Sechsamterland war nun aufgestoßen.

Zwei Tage später, am 12.06.1632, rückte *Wallenstein* mit seiner 25.000 Mann starken kaiserlichen Armee aus *Böhme* (Böhmen) nach. Das Heer Wallensteins ergoss sich „raubend, sengend und schändend“ in ein bis dahin vom Krieg verschont gebliebenes, blühendes Ländchen. Der Schirndinger Pass und die Burg Hohenberg wurden besetzt. In der Folgezeit blieb Schirnding für längere Zeit unbewohnt.

Durchziehende „räuberische Kriegsvölker“ machten in den folgenden Jahren immer wieder die Gegend unsicher. So suchten zwischen 1633 und 1644 viele Einwohner aus Schirnding, Eger und den umliegenden Dörfern Schutz auf der Burg Hohenberg.

In der Nähe der Burg stehend, mit ihren mächtigen Mauern und schmalen Fenstern, glich die Burgkapelle eher einem Verlies als einem Gotteshaus. Auch die Schirndinger Kirchenbücher berichten über die Plünderung und Zerstörung während dieses Krieges. 1647 wurde Schirnding von schwedischen Soldaten, die nach Eger marschierten, heimgesucht. *„...Am 10. Juni wurde die Kirche von denselben blockiert, ausgeplündert und ruiniert. Den Altar haben sie entkleidet, die Sakristei eröffnet, alles was drinnen gewesen an Fenstern und anderen Mobilien zerschlagen, die Fenster in der Kirche desgleichen, die Glockenstränge abgeschnitten und hinweg, die Uhr mit großen Steinen zerstücket, die Kirchenbücher entfernt und das liebe Gotteshaus ruiniert. Aus dem Pfarrhaus haben sie Türen und Treppen entfernt und verbrannt. Das Getreide haben sie mit der Pokaschi durchrennet und zu Boden geritten. Daß einem, der solches angesehen, das hertz im Leib möchte vor jämmer zerschmolzen sein.“*

Während in Deutschland der Dreißigjährige Krieg wütete, waren die Türken ruhig geblieben. Als sie im Sommer 1663 wieder vorrückten, befürchtete man, sie könnten über den Schirndinger Pass einfallen. In aller Eile wurde am Pass bei Schirnding „fest geschantzt“. „Mancher arme Bauersmann“, meldet die Chronik, kam bei den Baumfällarbeiten ums Leben. Die unmittelbare Bedrohung durch den „Erzfeind“ blieb jedoch aus.

Auch nach dem Dreißigjährigen Krieg kehrte in dem Dorf am Pass keine Ruhe ein. 1673 zogen sieben Regimenter der etwa 30.000 Mann starken kaiserlichen Armee unter Feldmarschall *Raimund Graf von Montecuccoli* auf ihrem Weg nach Böhmen, plündernd durch Schirnding. In den folgenden 114 „Kriegsjahren“ waren ständig Soldaten in Schirnding einquartiert, die den Grenzpass bewachten.

Wegen Seuchengefahr, wurde 1680/81 – urkundlich erstmals erwähnt – der Pass von Schirnding gesperrt. In einem Zeitraum von 100 Jahren herrschte die Pest nicht weniger als viermal in Eger und mindestens ebenso oft im Sechsamterland. Die Grenze wurde dann durch sogenannte *Confin-Wachen* verstärkt, deren Aufgabe es war, die Gesundheitspässe der Reisenden und deren Herkunft aus einem „Orte reiner Luft“ zu prüfen. So genannte Kontumazhäuser dienten als Quarantänestationen. Die spätere Pension Ruß bei der Schirndinger Brücke war eine solche Quarantänestation.

1681 wurde die erste öffentliche Wasserleitung mit einem Brunnentrog auf dem Dorfplatz errichtet.

Großes Aufsehen erregte am 12.04.1682 die Überführung des Leichnams der Fürstin *Anna Maria von Eggenberg, geborene Markgräfin zu Brandenburg*, von Böhmen nach Bayreuth. Fünf böhmische Gutsbesitzer dazu ein Trompeter, ein Diener, ein Reitknecht und fünf Lakaien begleiteten den Schwarzbedeckten Leichenwagen, der von sechs Pferden gezogen wurde. Am Frankengrüner Teich (Scheitelteich) übernahmen Abgeordnete der Sechs-Ämter-Ritterschaft mit Dienern sowie hohe Beamte aus Wunsiedel in schwarzer Trauerkleidung den Leichnam. Sie geleiteten den Trauerzug dann unter dem Geläut der Schirndinger Kirchenglocke durch den Grenzort weiter nach Thiersheim.

1697 wird erstmals eine „reitende und fahrende Ordinari-Post“ (behördliche Post) genannt, die von Eger über Schirnding, Gefrees, Bayreuth nach Nürnberg führte.

Im Jahre 1700 wurde vom Egerer Postmeister eine „Landkutschenfahrt“, ein Linienverkehr für Personen und Waren von Frankfurt über Würzburg, Coburg, Kulmbach, Schirnding, Eger nach Prag eingeführt.

Die verfallene Holzbrücke über die Röslau wurde 1706 erneuert. Die zweite Brücke, ebenfalls eine dreibogige Holzkonstruktion, wurde mit Ziegeln überdacht. Seitlich der Brücke führte eine Furt durch das Wasser.

1713 herrschte „dicke Luft“ am Pass „zu Schirnding“. Für Reisende aus Böhmen gab es keinen Durchlass, denn wieder einmal grassierte die Pest. Ein abgedankter bayerischer Grenadier, der Sehnsucht nach seiner Heimat hatte, versuchte deshalb auf verbotene Art und Weise durchzukommen: Von ortskundigen Rathsamer Bauern ließ er sich gegen gutes Geld einen Steig über die grüne Grenze zeigen, wurde aber von der *Confin-Wacht* ergriffen und in Schirnding *peinlich* (unter Bereitung von Pein =

Folter) verhört. Daher kamen die Bauern von Rathsam in den Verdacht, dass sie schon öfters hilfsbereit und „ratsam“ gewesen wären. Bald darauf mussten sie sich deswegen vor dem Gericht in Eger verantworten und sich den Vorwurf gefallen lassen, daß durch ihr Tun „*hierdurch gar bald etwas Inficierliches in die Hochfürstlichen Lande gebracht werden könnte*“.

Um 1718 bekleidete ein *Hochfürstlich Brandenburger Culmbacher Zolleinnehmer und Examiner* das Amt eines Zöllners.

1748, zum Ende des österreichischen Erbfolgekrieges, zogen noch einmal kaiserliche russische Truppen durch Schirnding, die dann im „Russenhölzl“ bei Raithenbach lagerten.

1753 wird erstmals die Eisensteinzeche „Gottesgeschick“ genannt, die auf dem Gelände der heutigen Firma „Hart“ gelegen haben dürfte.

Aus dem Jahr 1757 sind noch Namen von Schirndinger Zollbeamten bekannt. Damals wirkte in Schirnding ein Christoph Adolf Meyer als „Zolleinnehmer, Examiner und Garnisoner“ (Soldat), sowie ein *Thomas Landgraf* als Schuster, Gotteshauspfleger, Richter und Zöllner in einer Person.

Von den Problemen eines dieser markgräflichen Beamten gibt nachstehender Brief von 1765 Aufschluss:

Um 1787 standen bereits 35 „Trüpfhäuser“ in dem „Gränz-Ort gegen die Kaiserlich- Königlichen Lande Eger“, in denen um die 200 Personen, in der Hauptsache Handwerker, Bergarbeiter, Weber, Fuhrleute und „Garnisoner“ (Soldaten) wohnten.

1788 wurde nach dreijähriger Bauzeit ein neues Gebäude nahe der Röslaubrücke am Fuß des Mühlbergs fertig gestellt. Dieses war, weil höher gelegen, nun besser geschützt gegen Überflutungen. Es diente gleichzeitig als Zoll-, Forst- und Wachhaus und ersetzte die alte Zollstation.

1791 wurden die Fürstentümer Bayreuth (zu dem auch Schirnding gehörte) und Ansbach an den preußischen König *Wilhelm II* abgetreten.

Im Verband der *Sechsamter* gehörte Schirnding zum Amt Hohenberg, wo bis 1797 ein Amtsrichter eingesetzt war, dem auch die Kontrolle des Schirndinger Passes oblag

Von 1806 bis 1810 war das Sechsamterland unter Napoleon durch die Franzosen besetzt. 1810 fiel das ehemalige Fürstentum Bayreuth (und somit auch Schirnding) an das Königreich Bayern. Dadurch kam Schirnding zum so genannten *Mainkreis*, dessen Name 1837 in *Oberfranken* geändert wurde.

1811 erhielt Wunsiedel die erste königlich-bayerische Poststation im Sechsamterland; die Linie führte über Thiersheim und Schirnding nach Eger.

1812 bekam Schirnding eine Gendarmerie-Station mit eher militärischem Charakter. Sie hatte die Aufgabe, den Mautämtern bewaffneten Beistand zu leisten, wenn das Mauth-Personal nicht im Stande

war, verbotene Ein- oder Ausfuhren zu verhindern.

Von Februar 1813 bis August 1814 waren im Militärdistrikt Schirnding insgesamt 2265 österreichische und russische Soldaten mit französischen Kriegsgefangenen einquartiert.

Aus dem Jahr 1819 wird berichtet, dass in Schirnding 63 Familien mit insgesamt 307 Personen, einschließlich Gesellen, Knechte und Mägde wohnten.

Der Tübinger Nationalökonom List kritisierte 1819 das deutsche Zollunwesen: *„38 Zoll- und Mauthlinien in Deutschland lähmen den Verkehr... Um von Hamburg nach Österreich, von Berlin in die Schweiz zu handeln, hat man zehn Staaten zu durchreisen, 10 Zoll- und Mauthordnungen zu studieren und zehnmal Durchgangszoll zu bezahlen“*. List forderte als Bevollmächtigter des Deutschen Handels- und Gewerbevereins die Aufhebung der Zölle im Innern Deutschlands und die Schaffung eines Schutzsystems zur Sicherung nach außen.

Nachdem auch die dreibogige Röslaubrücke baufällig geworden war, baute man 1823/24 an anderer Stelle die dritte Flussüberquerung, eine zweibogige Steinbrücke mit verschließbaren Eisentoren. Diese „Droßbach-Brücke“, nach dem Bauingenieur Droßbach benannt, erwies sich jedoch als Fehlkonstruktion, weil sie zu schmal war und eine zu kurze Auffahrt von Böhmen her hatte. Dies war hinderlich vor allem für die bis zu 30 Meter langen Holztransporte. Kronacher Holzhändler lieferten das Holz für den Schiffbau nach Holland.

1831 herrschte in Wien und Prag die Cholera. Wie zu Zeiten der Pest wurden entlang der böhmischen Grenze Abwehrmaßnahmen getroffen; dabei kam dem Grenzort Schirnding die wichtige Aufgabe einer Quarantänestation zu. Reisende aus Böhmen mussten hier zwangsweise eine Zeit lang ihre Weiterreise unterbrechen, bis es feststand, dass sie keine ansteckende Krankheit hatten. Persönliche Gegenstände wurden mit eisernen Zangen über qualmende Wacholderfeuer gehalten, um den damaligen Desinfektionsvorstellungen zu entsprechen.

Soziale Hilfe für mittellose Reisende gab es schon damals. Es wird berichtet, dass der Gemeindevorstand dafür zu sorgen hatte, dass „nahrungsbedrängte Individuen, die in die einstweilige Contumaz zu Schirnding geraten waren“, die notwendige Verpflegung erhielten. Waren die Schirndinger um 1700, als die Confin-Wache noch am Pass bestand, nicht betroffen, so mussten jetzt, 1831, einige Bewohner „jenseits des Röslau-Flusses“ ihre Wohnhäuser räumen. Es wurden „Kontumazhäuser“ in Schirnding und Fischern eingerichtet.

Trotz der heftigen Proteste ihrer Besitzer wurden bei Bedarf auch Wohnhäuser und andere Gebäude zwangsweise geräumt. Als Entschädigung hierfür erhielten die Betroffenen zwei Gulden und bekamen eine Miete von der Kreiskasse des Obermainkreises in Bayreuth. Für Reisende mag es unangenehm gewesen sein, drei bis vier Wochen lang in diesen meist notdürftig hergerichteten Unterkünften zu warten und auf Stroh schlafen zu müssen, bis die bayerischen Beamten die Weiterreise genehmigten. Diese militärische Bewachung der Grenze, die ein Unteroffizier und 21 Mann des 4. Königlichen Linien-Infanterie-Regiments bewerkstelligten, dauerte vom 1.11.1831 bis 31.12.1832.

1833 erkannte man, dass dieser enorme Quarantäne-Aufwand in keiner Weise gerechtfertigt war, zumal die Cholera außer Wien und Prag ganz Österreich verschont hatte. Das Leben in Schirnding normalisierte sich daraufhin wieder.

Im Jahr 1833 wurde das Zollamt Schirnding zum Oberzollamt erhoben, mit den Stationen Faßmannsreuth, Neuhaus, Selb und Arzberg. Den Dienst an der Grenze versahen damals *Garnisonen* oder *Grenzsoldaten*.

In der Neujahrsnacht 1834 war es dann so weit: Mit dem letzten Glockenschlag des alten Jahres hoben sich die Schlagbäume auf allen Landstraßen Mitteldeutschlands; die innerdeutschen Mauthstellen wurden geschlossen. Im April gab es „Zollerleichterungen des Verkehrs mit dem angrenzenden Ausland“ für die Grenzbezirke. Viele Artikel wurden zollfrei. Die Grenzbewohner genossen diese Vorteile beim Handel mit Böhmen; es blühte der so genannte *kleine Grenzverkehr*.

Das Oberzollamt Schirnding wurde 1835 umbenannt zum *Königlich Bayerischen Gendarmerie-Brigade-Commando* Schirnding.

Im Jahr 1837 wurde das *Königlich Bayerische Gendarmerie-Brigade-Commando* Schirnding, auch als Sitz der *Königlich bayerischen Hauptgrenzmaut gegen Böhmen* bezeichnet, wieder aufgehoben. Das Zollamt Schirnding wurde dann dem damaligen Hauptzollamt Waldsassen unterstellt.

Schon 1837 musste man sich mit einer Notbrücke über die Röslau behelfen, einem einfachen Holzbau, auf Holzpfählen, weil die 1824 erbaute „Droßbach-Brücke“ den Ansprüchen in keiner Weise genügte.

1838 lebten in Schirnding 300 Einwohner. Es existierten drei Eisengruben, eine Mühle und eine Brücke. Drei Jahrmärkte wurden pro Jahr abgehalten.

In Friedenszeiten, wie beispielsweise ab 1840, florierte jedoch der Handel und Verkehr im Kleinen Grenzverkehr mit Böhmen auf der *Hohen Straße*, wie der Schirndinger Pass auch genannt wurde. Hutmacher, Schmiede, Metzger, Büttner und Brauer beantragten in dieser Zeit Konzessionen zur Erweiterung ihrer Betriebe. So erhielt der Schirndinger Christoph Singer eine Konzession zur Errichtung einer Schankstatt, „da bekanntlich das bayerische Bier dem böhmischen vorzuziehen ist“. Aus diesem Grund besuchten Einwohner aus den umliegenden Ortschaften, insbesondere aus Eger, Schirnding gerne wegen des guten Bieres.

1852 wurde in Schirnding eine Postdienststelle mit Briefablage eingerichtet.

Im Jahre 1865 wurde, infolge der Eröffnung der Bahnlinie Eger – Mitterteich, eine Postkutschenverbindung mit Beförderung der Briefpost zwischen Schirnding und Thiersheim eingerichtet.

1873 brannte die Kirche mit fast dem gesamten Ort nieder. Zwei vierjährige, mit Feuer spielende Jungen hatten dieses große Unglück verursacht. Innerhalb von zwei Stunden wurden 12 Wohnhäuser und 19

Nebengebäude eingäschert.

1874 gab es in Schirnding 60 Hausnummern bei 472 Einwohnern. Das bedeutet, dass sich durchschnittlich acht Bewohner ein Dach über dem Kopf teilten.

Bereits wenige Jahrzehnte nach der Erfindung der Eisenbahn zeigte dieses damals elementare Ereignis auch seine Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die alten Straßen, die bis dahin einzigen Verkehrsverbindungen, verloren erheblich an Bedeutung. Am 03.07.1874 genehmigte die Bayerische Abgeordnetenversammlung den Bau der Fichtelgebirgsbahn von Schnabelwaid über Kirchenlaibach und Marktredwitz nach Schirnding. Bereits fünf Jahre später, am 20.11.1879, rollten die ersten Züge auf dieser Strecke.

Im Rahmen der Maßnahmen zur Verhütung der Einschleppung der Rinderpest aus Österreich, wurde 1878 die zuvor geschlossene Gendarmeriestation in Schirnding wieder eröffnet.

1879 erhielt Schirnding eine Telegrafstation. Im selben Jahr wurden auch die vierjährigen Wiederaufbauarbeiten an der evangelischen Kirche beendet.

Um 1880 wurde der Schirndinger Bahnhof erbaut. Er war bis vor dem zweiten Weltkrieg ein „Allerweltsbahnhof“, also völlig bedeutungslos.

Vier Jahre später, ab dem 01.11.1883, rollten die Züge durch Schirnding, weiter bis Eger. Im Bahnhof Eger fand die deutsche und die österreichische Pass- und Zollkontrolle statt. Die sächsische Staatsbahn, die bayerische Ostbahn, die böhmische Westbahn und das Eisenbahnkonsortium Hof bildeten in Eger eine Bahngemeinschaft. Die Bahn bewirkte einen spürbaren Rückgang des Verkehrs auf der Straße durch Schirnding.

Als Anfang 1895 die Auflösung der Gendarmeriestation im Raum stand, schrieb der Schirndinger Bürgermeister Schletz am 26.03.1895 an die Regierung von Oberfranken: „Das Bestehen der Gendarmerie-Station in dem nächst der österreichisch – böhmischen Grenze an der Bayreuth – Eger'schen Staatsstraße gelegenen bayerischen Orte Schirnding erscheint notwendig, um dem Eindringen der aus Österreich – Böhmen kommenden Zigeuner sofort wirksam zu begegnen bzw. davon weitere Züge in das Innere des Landes zu verhüten. Es wird seitens der hiesigen und der Bewohner der umliegenden Orte mit besonderer Befriedigung konstatiert, daß seit der Errichtung einer Gendarmerie-Station in Schirnding Zigeuner den hiesigen und die Orte der Umgebung sehr selten belästigt haben, wie dies früher oft zu beklagen war, und daß allenfallsige Versuche von Zigeunerbanden, über die Grenze in den diesseitigen Bezirk zu gelangen, durch die königliche Gendarmerie stets mit Erfolg zurückgewiesen wurden...“ Dem Antrag des Bürgermeisters wurde stattgegeben. 1900 musste die Röslaubrücke repariert und umgebaut werden.

1901 gründete der Arzberger Lorenz Reichel eine Porzellanfabrik im damals etwa 600 Seelen zählenden Schirnding, wodurch ein enormer industrieller Aufschwung einsetzte. Viele Bürger in und um Schirnding fanden in dieser Blütezeit dort Arbeit. Aus einer Manufaktur mit 21 Arbeitern im Jahr 1902 entwickelte sich

dann in der Folgezeit ein stattlicher Betrieb, nicht zuletzt wegen der günstigen Lage nahe den böhmischen Kaolin- und Kohlevorkommen. Die Fabrik erhielt einen eigenen Gleisanschluss.

In den Jahren 1909 und 1910 baute Schirnding eine Wasserleitung.

1914 wies die Schirndinger Porzellanfabrik eine Belegschaft von 320 Mann auf; die Produkte wurden weltweit verkauft. Der größte Teil des Porzellans ging in die USA und nach England.

Am 1. Oktober 1914 wurde, infolge des Kriegsausbruchs, die Postkutschenverbindung Selb – Schirnding auf die Strecke Hohenberg – Schirnding reduziert.

Der Krieg brachte zunächst auch eine Stilllegung der Porzellanfabrik mit sich; später wurde wieder eingeschränkt produziert.

In den Kriegsjahren 1914 bis 1918 stellte sich, wie überall in Deutschland, auch im Grenzland zu Böhmen, zusehends eine große Not, ein. Lebensmittel wurden knapp; in Gasthäusern gab es nur noch Getränke. Mit der Einführung von Lebensmittelmarken und fleischfreien Tagen versuchte man der Lebensmittelknappheit entgegenzutreten. Daraufhin blühte der Schwarzhandel; es wurde schwarz geschlachtet. Manch einer wurde reich damit; die meisten jedoch hungerten. Ab 1916 mussten alle verfügbaren Kräfte, auch Schulkinder, für Feldarbeiten herhalten.

1917 wurde die Frühjahrsbestellung auch an Sonn- und Feiertagen erlaubt. Allerdings bemerkte man einen allgemeinen Mangel an Zugochsen, weil diese zuvor als Schlachtvieh eingezogen worden waren.

1918 war der erste Weltkrieg schließlich zu Ende.

Das heutige Ziegelwerk Hart ging aus der Braunkohlengruppe Hindenburg hervor. Dieses Grubenfeld erstreckte sich über das gesamte Gemeindegebiet. Nach mehreren Versuchsschürfungen versprach man sich östlich von Schirnding, direkt an der Landesgrenze, einen lohnenden Abbau. Am 19.02.1918 wurde vom Oberbergbauamt München das Feld an die „Gewerkschaft Hindenburg“ verliehen. Man könne aus dem gewonnenen Material Briketts machen, hieß es.

Nach Ende des Weltkriegs wurde die Grube im Tagebau betrieben. Für die Förderung von Kohle und Abraum wurden drei Dampflokomotiven und 70 Kippwägen eingesetzt. Aufgrund der billigeren Konkurrenz aus dem Falkenauer Gebiet, konnte man trotz aller erdenklichen Bemühungen nicht konkurrieren. Ein Jahr nach der Eröffnung wurde schließlich der Tagebau eingestellt. Man ging danach dazu über, die Kohle unterirdisch zu gewinnen. Aber auch diese Methode war ebenso wenig konkurrenzfähig.

Nach Gründung der Tschechoslowakei im Jahre 1918, fand am Bahnhof Eger nicht nur mehr die deutsche und die österreichische Pass- und Zollkontrolle, sondern auch noch die tschechoslowakische Pass- und Zollkontrolle statt.

1919-1938 Grenzüberwachung auf CSSR-Seite durch die tschechische Finanzverwaltung (Finanzbeamte oder Finanzer)

Die Grenze konnte auch an der grünen Grenze überschritten werden, da keine Sperranlagen vorhanden waren.

Am 12.07.1921 wurde die Braunkohlegrube stillgelegt. Der Umstand, dass Braunkohlevorkommen meist von Tonlagern begleitet werden, führte auf dem Schirndinger Grubengebiet in der Folgezeit zur Errichtung einer Ziegelei.

1923 wurde zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei die Visapflicht aufgehoben und der Kleine Grenzverkehr erweitert.

Die primitive Art, Kohle durch Beimischung von Ton zu Mauersteinen zu verarbeiten, begann im Jahr 1924. In bescheidenem Umfang wurden diese „Ziegel“ nun bis zum Ausbruch des 2. Weltkriegs produziert.

Im Jahr 1926 bestand eine Postwagenverbindung zwischen Schirnding und Hohenberg. Ein Jahr später wurde die Strecke von Rehau über Schönwald, Selb, Hohenberg, Schirnding bis Eger erweitert.

Am 16.04.1927 wurde, entlang der tschechoslowakischen Grenze, die Kraftpostlinie Selb – Hohenberg – Schirnding eröffnet.

Am 01.04.1928 wurden zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei die „Pass-Visa“ (das dürften Blattpässe mit einer einmaligen Reisegenehmigung gewesen sein) aufgehoben. Für den Kleinen Grenzverkehr gab es dafür Grenzscheine zum Preis von 50 Pfennigen. Fahrten nach Eger zum Einkauf, ins Theater, ins Kino oder zum Arzt wurden alltäglich. Die Einkehr in einer Egerer Gaststätte war billig; ein Menü kostete acht Kronen, umgerechnet eine Reichsmark. Besonders beliebt war auch ein Fußmarsch zu den „Mehlbaracken“ („Mühlwa-Haisla“ im Volksmund genannt) nach Mühlbach. Paschen (Schmuggel in kleinerem Umfang) erlebte seine Blüte. In den Schultaschen der Kinder wurden Mehl, Schnaps und Lebensmittel ungehindert über die grüne Grenze gebracht.

Bahnreisende aus Deutschland wurden von bayerischen Zöllnern im „Revisionssaal“ des Egerer Bahnhofs kontrolliert. Zu Fuß oder mit Fahrzeugen Reisende mussten sich beim Zollamt in Schirnding überprüfen lassen.

Im Jahre 1929 wurde das Zollamt Schirnding-Landstraße mit einem anschließenden Zolldienst-Wohngebäude an seinem jetzigen Standort, etwa 400 Meter von der Grenze entfernt gebaut.

Der Verkehrsknotenpunkt Eger wurde von der Deutschen Reichsbahn verwaltet. Entsprechend seiner verkehrsgünstigen Lage hatte Eger ein enormes Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr. 1930, beispielsweise, wurden täglich 149 Personen- und 61 Güterzüge abgefertigt. Rund 2,2 Millionen Reisende wurden in jenem Jahr im grenzüberschreitenden Verkehr registriert.

Der weitere Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes ermöglichte bald Fernverbindungen über mehrere Länder. So verkehrte über Schirnding ein Flügelzug des Orientexpresses.

1931 wurde das 1788 errichtete Zollgebäude für 9000 Reichsmark an die Sparkasse Thiersheim verkauft.

In der Nacht auf den 21.05.1938 machten die Tschechen mobil und verdeutlichten dadurch das zunehmender gespannt werdende Verhältnis zwischen dem Deutschen Reich und der CSR. Am 14.09.1938 wurden „besondere Vorsichtsmaßnahmen“ an der Reichsgrenze getroffen. Der Zollgrenzschutz, zu dem auch Zivilisten beordert wurden, hatte ungeheure Aufgaben zu erfüllen. Tausende von Sudetendeutschen flüchteten schon damals über die Grenze. Tschechisches Militär stand dem Zollgrenzschutz an der Grenze gegenüber. Am 1.10.1938 marschierten deutsche Truppen ins Sudetenland ein.

Am 22.10.1938 berichtete die Zeitung „Bayerische Ostmark“, dass die Kraftpostlinie Selb – Hohenberg – Schirnding über Mühlbach nach Eger verlängert wurde. Dies geschah unmittelbar nach Besetzung des sudetendeutschen Gebiets, um den Sudetengau über die Reichsgrenze hinaus an das Altreich anzubinden. Diese Omnibuslinie war nur eine von 120 neuen Anbindungen ans Sudetenland. Neben Personen wurden auch Postsendungen befördert. Die Busverbindungen sollten die gestörten Eisenbahnlinien teilweise ersetzen.

Am 25.11.1938 wurde auf Anordnung der Heeresleitung die Kraftpostlinie Wunsiedel – Arzberg – Schirnding – Eger in Betrieb genommen.

Am 20.02.1939 wurde der Zollgrenzschutz aufgelöst, am 01.04.1939 das Zollamt Schirnding-Landstraße geschlossen; es gab jetzt bei Schirnding keine Grenze mehr. Die Beamten verrichteten nun Dienst in Eger, Mies, Wiesengrund oder Staab. Am selben Tag wurde auch die Gendarmeriestation, nach Angliederung des Sudetenlandes an das damalige Deutsche Reich, aufgelöst.

Als der 2. Weltkrieg am 1. September 1939 mit dem Feldzug gegen Polen ausbrach, bewirkte dies einen spürbaren Rückgang im zivilen Reiseverkehr.

Am 01.02.1942 mussten auf Weisung der Reichspostdirektion alle Kraftpostlinien des Postamtes Selb stillgelegt werden.

Im Juli 1942 rettete der Schirndinger Pfarrer Auerochs die Grenzgemeinde vor einem in Brand geratenen Munitionszug. Während die ersten, brennenden Waggons nur mit Leuchtraketen beladen waren, beinhalteten die letzten drei Waggons Landminen. Trotz höchster Lebensgefahr fuhr Auerochs den brennenden Zug aus dem Schirndinger Bahnhof heraus und koppelte zwischen Schirnding und Oschwitz die drei letzten Wagen ab. So verhinderte er eine Katastrophe für die Grenzgemeinde. Im November 1943 fiel der Held, der stets mit nationalsozialistischen Politikern auf Konfrontationskurs gelegen hatte, an der russischen Front.

Am 27.03.1944 wurde auch die Kraftpostlinie Wunsiedel – Arzberg – Eger infolge der Kriegseignisse stillgelegt.

Als sich der Ausgang des 2. Weltkriegs abzeichnete, kamen im Herbst 1944 die ersten von der deutschen Wehrmacht gemachten Gefangenen in Kolonnen, zu Fuß von Ost nach West ziehend, nach Schirnding. Gefangene Russen, Engländer und Franzosen, begleitet von Volkssturm-Soldaten, übernachteten in Scheunen. Der Schirndinger Gastwirt Christoph Singer versorgte die in seiner Scheune eingesperrten, bis auf die Haut und Knochen abgemagerten Gefangenen heimlich mit Wurstsuppe, während der Wachposten beim Bier saß. Viele Schirndinger wurden in dieser Zeit zu Samaritern. Auch wenn es nichts weiter, als nur gedämpfte Kartoffeln gab, wurden diese doch dankbar angenommen.

Trotz der allgemeinen Knappheit an Lebensmitteln stand die Landbevölkerung besser da als Stadtbewohner; die meisten Familien auf dem Land besaßen einen Garten. Viele Menschen halfen auch zusätzlich bei den Bauern, um ihre Lebensmittelrationen aufzubessern.

Im Januar 1945, als die Ostfront näher rückte, kamen die ersten Flüchtlingstrecks, ganze Familien aus Oberschlesien, mit großen Wagen, von Pferden gezogen, nach Schirnding. Mit dem notwendigsten Hab und Gut im Gepäck, galt es das nackte Leben zu retten. Die Flüchtlinge wurden von Schirndingern und Bauern aus der Umgebung aufgenommen. Die meisten von ihnen wollten im Grenzland bleiben; Schirnding war ja die erste Station im „Altreich“ und galt daher als sicher. Die Flüchtlinge mussten sich im Schirndinger Rathaus anmelden, schon wegen der Lebensmittelmarken. Für jeden war damals das Fleisch auf 200 Gramm pro Woche rationiert. Die Einwohnerzahl und die damit verbundenen Probleme für die Gemeinde Schirnding wurden immer mehr – und das war erst der Anfang.

Bald kamen schlesische Flüchtlinge auch in Zügen. Jede Familie zeigte sich hilfsbereit so gut es ging, rückte enger zusammen und nahm Vertriebene auf. Je näher die Front kam, um so mehr strömten Flüchtende nun auch aus dem grenznahen Raum ins „sichere Altreich“. Als sich die Russen durch die Tschechei kämpften, kamen Sudetendeutsche in Scharen, die reinste Invasion für die Grenzgemeinde.

Täglich kreiste über Schirnding ein kleines Aufklärungsflugzeug. An die Verdunkelung zur Nachtzeit hatte man sich längst schon gewöhnt; es durfte ja kein Lichtstrahl nach außen dringen.

Wegen des katastrophalen Brennstoffmangels erinnerte man sich 1945 wieder, wie auch schon in den Notzeiten 1918/19, an die Braunkohlevorkommen an der Landesgrenze. Unter der Firmenbezeichnung „Oberfränkische Bergbaugesellschaft GmbH Bayreuth“ wurde der Untertage-Abbau wieder aufgenommen.

Am 08.04.1945 zerstörten die Amerikaner mit einem Flugzeugangriff den Egerer Bahnhof.

Während schon feststand, dass der Krieg für Deutschland verloren war, hieß es eines Tages, die Amerikaner stünden in Dietersgrün und verlangten die kampflöse Aufgabe von Schirnding; andernfalls würde es zerschossen. Zwar stand die Russenfront bereits nahe des böhmischen Bäderdreiecks Marienbad – Karlsbad – Franzensbad, doch wurden allgemein die Amerikaner als Besatzer bevorzugt.

Die „Amis“ beschossen nun einige Anwesen in Schirnding, um ihre Forderung zu unterstreichen. Auch ein mit Planen abgedeckter Mistwagen wurde beschossen, da man ihn für einen Panzer hielt. Während der Ortsgruppenleiter und die verantwortlichen Parteigenossen getürmt waren, marschierten am 20.04.1945 einige beherzte Schirndinger mit weißer Fahne, dem Symbol der Kapitulation, den Amerikanern entgegen und baten erfolgreich darum, Schirnding zu verschonen. Mit schussbereiten Gewehren durchsuchten die Amerikaner daraufhin in Schirnding jedes Haus und nahmen mit, was ihnen gefiel.

Nun versuchten viele Landser sich in Zivilkleidung abzusetzen; jedoch wurden die meisten Soldaten, egal ob in Uniform oder in Zivil, von den Amerikanern festgenommen. Die Amerikaner führten in Schirnding eine Sperrstunde um 22 Uhr ein und patrouillierten in der Folgezeit ständig mit ihren Jeeps durch die Straßen.

Am 26.04.1945 besetzten die „Amis“ Eger. Die Kriegsfront der Amerikaner rückte weiter nach Osten vor, bis sie sich schließlich im Bäderdreieck mit den Russen traf. Danach zogen sie sich wieder bis an die deutsche Grenze zurück. Die große Kapitulation von Deutschland erfolgte dann am 07.05.1945.

Zunächst einmal war jeder froh, dass der Krieg aus war; doch bald darauf machte sich die Sorge breit, ob Angehörige, die als Soldaten in den Krieg gezogen waren, noch lebten und ob sie gesund nach Hause kommen würden.

Kommunistische Garden (Rotarmisten) überwachten bis Herbst 1945 die tschechische Grenze.

Schirnding war, wie auch der ganze Landkreis Wunsiedel, von militärischen Auseinandersetzungen verschont geblieben. Unmittelbar nach der Kapitulation, schlossen die Alliierten die meisten bayerisch-tschechoslowakischen, so auch die beiden Schirndinger Grenzübergänge für kurze Zeit. Der zerstörte Bahnhof Eger verlor seine Sonderstellung als Umsteige- und Endpunkt der vier Bahnen.

Nach Kriegsende, wurden die Züge pass- und zollrechtlich von den Amerikanern als Besatzungsmacht in Schirnding abgefertigt. Wöchentlich kamen zudem drei bis vier Sonderzüge mit je 600 bis 700 Vertriebenen in Schirnding an, wo sie vom Roten Kreuz betreut wurden. Viele von den Tschechoslowaken ausgewiesene Flüchtlinge kamen aber auch über die grüne Grenze und fanden in Schirnding ihre erste Anlaufstation, um wenigstens in den Besitz von Lebensmittelmarken zu kommen.

Nach 1945 mussten die deutschen Bahn-, Passkontroll- und Zollbeamten, die bis dahin im „Grenzübergangs- und Betriebswechselbahnhof“ Eger ihren Dienst verrichtet hatten, nach Schirnding, das von den Kriegswirren weitgehend verschont geblieben war, umziehen. Hier, am neuen Gemeinschaftsbahnhof, wo ab diesem Zeitpunkt auch tschechoslowakisches Personal Dienst tat, entstand ein wichtiger Umschlagplatz im Güterverkehr zwischen West und Ost.

Tschechoslowakisches Bahnpersonal übergab und übernahm nun am Bahnhof Schirnding ein- und ausreisende Züge. Vor der Weiterfahrt nach Westen wurden CSSR-Lokomotiven gegen deutsche getauscht oder umgekehrt, wenn die Fahrt nach Osten ging. Der Bahnhof Schirnding musste in den folgenden Jahren fortlaufend vergrößert und an die steigenden Bedürfnisse angepasst werden.

Noch im Jahre 1945 lebte die Reisetätigkeit wieder auf und erreichte bis 1948 nahezu den Vorkriegsstand. Während per Bahn zahllose aus der CSSR vertriebene Deutsche einreisten, wurde der Straßenübergang hauptsächlich von Offizieren, Diplomaten und Geschäftsreisenden frequentiert.

Am 5. Februar 1946 wurde die zuvor geschlossene Kraftpostlinie von der Reichspostdirektion Nürnberg wieder in Betrieb genommen, allerdings nur zwischen Wunsiedel und Arzberg.

Behörden mit ihrer Beamtenschaft und Speditionen, die sich ab 1946 rund um die beiden Grenzübergänge ansiedelten, gereichten dem Ort bald zum Vorteil.

In den Jahren 1946 und 1947 wurde der Landkreis Wunsiedel von einer Typhus-Epidemie heimgesucht. Als die ersten Typhus-Fälle in Schirnding, dem Herd der Seuche, auftraten, wurde als erstes das Hilfskrankenhaus Marktredwitz in ein Infektionskrankenhaus umgewandelt. Doch als dieses nach 14 Tagen überfüllt war, musste binnen zwei Tagen das Schirndinger Schulhaus als Infektionskrankenhaus eingerichtet werden. In allergrößter Eile mussten Betten, ärztliche Instrumente, Medikamente, Waschschüsseln, Schutzschürzen, Nachtgeschirr, Eimer, Besen und Bettwäsche beschafft werden. Regale wurden gezimmert, Wände durchbrochen, Türen eingesetzt, Wasser- und Lichtleitungen verlegt, Lampen und Spülbecken montiert.

Die Passkontrolle oblag in dieser Nachkriegszeit allein der amerikanischen Customs-Police als Besatzungsmacht. Ab März 1946 traten erstmals Beamte der ins Leben gerufenen Bayerischen Landesgrenzpolizei in umgearbeiteten alten Wehrmachtsuniformen unter strenger Aufsicht der amerikanischen Besatzungsmacht in Erscheinung. Am Straßenübergang wurden die Grenzer vorerst als „Beisitzer“ geduldet. Am Bahnhof standen sie mit geschultertem amerikanischem Karabiner als „Aufsicht“ neben dem Zug. Ein Betreten des Zuges war ihnen noch nicht gestattet. Doch nach und nach erweiterten die Alliierten die Befugnisse der Landesgrenzpolizei und übertrugen ihnen diese schließlich ganz. Erster Stationsleiter wurde Herr Schrickler aus Arzberg, eingesetzt von den Amerikanern.

Die während des Krieges eingestellten Kraftpostlinien wurden am 15.04.1946 wiedereröffnet, allerdings mit Schirnding als Endstation.

Gleichzeitig wurden am 23.05.1946 die Zollämter Schirnding-Bahnhof und Schirnding-Straße wiedereröffnet. Das ehemalige deutsche Bahnhofszollamt hatte sich bis 1945 in Eger befunden. Zunächst bezog das Zollamt „Landstraße“ und eine Grenzaufsichtsstelle die Räume im Erdgeschoss des Cafés „Röder“ (heute „Zur Bruck“) am Anfang der Egerstraße, während die Verwaltung der neu eingeführten Landesgrenzpolizei (zuständig für den Straßenübergang) in die Räume im ehemaligen alten Zollamt daneben einzog.

In einer Holzbaracke vor dem Bahnhofsgebäude, wo sich heute die Parkplätze in der Buswendeschleife befinden, waren die Diensträume der Landesgrenzpolizei (die am Grenzübergang „Schiene“ Dienst tat), des Zolls sowie des tschechoslowakischen und deutschen Bahnpersonals untergebracht. Wegen der unerträglichen Enge in der Baracke wurde ein Teil des Bahnhofs-Zollamtes im November 1946 in das Gebäude des Cafés an der Röslaubrücke ausgelagert.

1947 – 1948 wurde auf tschechischer Seite der dreireihige Zaun errichtet.

1947 schließlich wurde das Zollamt Schirnding-Landstraße vom Café „Zur Bruck“ in das 1929 errichtete Zollgebäude in der Egerstraße zurückverlegt.

Ab Mitte 1948 konnte die Grenzpolizei die Kontrolle des Personenverkehrs uneingeschränkt übernehmen.

Die kommunistische Machtübernahme in der Tschechoslowakei im Februar 1948 zeigte ihre Auswirkungen in der beginnenden Abschnürung des Reiseverkehrs, die bis in die Jahre 1949 und 1950 nahezu vollständig wurde. Die Grenzpolizisten fanden in dieser Zeit häufig leere Reisezüge vor. Die Zahl der Heimatvertriebenen aus der CSSR, die als illegale Grenzgänger nach Deutschland kamen und hier um Asyl baten, lag um ein Vielfaches höher als die Zahl der legal Reisenden.

Mit beträchtlichem Aufwand an Material und Arbeitskräften entstanden nun auf tschechoslowakischer Seite der Grenze Drahtzäune, Beobachtungtürme, Straßensperren, Erdbunker und viele andere Grenzsicherungsanlagen. Einzelne Gehöfte und ganze Dörfer in unmittelbarer Grenznähe – bei Schirnding waren dies die Ortschaften Rathsam und Böhmisches Fischern, sowie die Ausflugsgaststätte Schwalbenmühle – wurden in den Monaten März bis Mai 1950 gesprengt. Die täglichen schweren Detonationen ließen sogar noch in Schirnding die Fensterscheiben erzittern. Grüppchen von Erwachsenen und Kindern, Einheimischen und Heimatvertriebenen verfolgten von Bayerisch-Fischern aus das zerstörerische Werk der 40- bis 50-köpfigen Sprengkommandos. Tschechoslowakische Grenztruppen, PS (Pohranicni Straz, zu Deutsch: Grenzwaache) beherrschten nun diese entvölkerte Zone.

Außer den Beamten des Zollgrenzdienstes und der Bayerischen Grenzpolizei, gehörten auch motorisierte Streifen der US-Army, die entlang der tschechoslowakischen Grenze von Border-Camps aus operierten, zum alltäglichen Bild.

Zahlreiche hohe Militärs und Prominenz des In- und des westlichen Auslands erschienen häufig zu Besichtigungs- und Informationsreisen an der Grenze und ließen sich über die Verhältnisse unterrichten. Neben den beiden Grenzübergängen strahlte die benachbarte Burg Hohenberg, als exponierter Aussichtspunkt auf die tschechoslowakischen Grenzsicherungsanlagen und auf das ehemals deutsche Gebiet jenseits der Grenze, eine besondere Anziehungskraft aus.

Mit dem Wiedererstehen des Freistaates Bayern, am 01.02.1949, wurde aus der Landesgrenzpolizei die Grenzpolizei. Anfang 1949 wurde der bisherige Dienststellenleiter Schrickler abgesetzt und inhaftiert; er war in einen groß angelegten Schmuggel mit Kugellagern verstrickt gewesen (siehe den Beitrag: ‚Feuergeschehen an der Grenze‘, zu finden im nächsten Abschnitt dieser Chronik: ‚Aus dem polizeilichen Alltag‘).

Am 15.03.1949 sperrten die tschechoslowakischen Behörden den Grenzübergang Schirnding – Mühlbach (Pomezí). Sie machten ihn dadurch unpassierbar, indem sie einen Graben quer durch die Straße zogen

und dahinter einen Erdwall aufschütteten. Offensichtlicher konnte die Trennung zwischen Ost und West nicht demonstriert werden.

Nachfolger des suspendierten Dienststellenleiters Schrickler wurde Ende 1949 Polizeiobermeister Uhlschmid; er kam aus Regensburg.

1949 feierte Schirnding das erste Vinzenzifest, besser bekannt als Egerer Birnsunnta, eine „Wiedergeburt“ des Egerer Erntedankfestes, das die vertriebenen Sudetendeutschen in Eger nun nicht mehr feiern konnten.

Nach der Machtfestigung des kommunistischen Regimes steigerte sich ab 1954 die Reisetätigkeit am Grenzübergang „Schiene“ nach und nach wieder. Ergreifende Szenen spielten sich ab, als Spätheimkehrer und Kinder, die ihre Angehörigen in den Kriegswirren verloren hatten, in Schirnding eintrafen. Im Zuge der Liberalisierung im Reiseverkehr passierten nun auch zahlreiche namhafte Persönlichkeiten sowie Sport- und Kulturgruppen die Grenze bei Schirnding.

Bis zur Wiedereröffnung des Straßenübergangs am 15.09.1956, auf tschechoslowakisches Bestreben hin, war dieser Verkehrsweg ausschließlich dazu benutzt worden, unerwünschte Personen in den jeweils anderen Staat abzuschieben. Die Grenzpolizisten und die Amerikaner als Besatzungsmacht, kamen nach der Wiedereröffnung des Übergangs zunächst in den Diensträumen des Zolls unter. Am 14.05.1958 bezogen sie dann ein eigenes Abfertigungsgebäude, eine Holzhütte, vis-à-vis vom Straßenzollamt. Neben Waidhaus gab es nun einen zweiten Straßenübergang zur CSSR.

Um 1957 wurde der bisherige Stationsleiter Uhlschmid in den Ruhestand versetzt; seinen Posten übernahm Polizeimeister Lang, der vom Grenzpolizeikommissariat Marktrechwitz kam.

Von 1956 bis 1963 passierten durchschnittlich 68.000 Reisende pro Jahr die zwei Schirndinger Übergänge. Die Hoffnung auf steigende Zahlen im Reiseverkehr erfüllte sich jedoch zunächst nicht. Verglichen mit dem Bahnhof lag der Grenzübergang Straße weit abgeschlagen zurück: Obwohl nur ein Zugpaar täglich verkehrte, entfielen 92 Prozent des Reiseverkehrs auf die Schiene.

Im März 1960 wurden der Bayerischen Grenzpolizei zu den bisher rein grenzpolizeilichen nun zusätzlich auch allgemeinpolizeiliche Aufgaben, wie Unfallaufnahme, Entgegennahme von Anzeigen und Verkehrskontrollen im eigenen Dienstbereich übertragen.

Trotz der strengen tschechoslowakischen Kontrollen (es bestand Visazwang) nahm der Reiseverkehr durch Schirnding einen bemerkenswerten Aufschwung, als der Ostblock, insbesondere die Tschechoslowakei, Ende 1963, einen weicheren Kurs einschlug. Um ihre akute Devisenknappheit zu bekämpfen, förderte sie den Fremdenverkehr aus Ländern mit harter Währung. Zusätzliche „Bäderzüge“ nach Marienbad, Karlsbad und Franzensbad wurden an den Wochenenden eingesetzt. Der steigende Beliebtheitsgrad der Tschechoslowakei als Ausflugsziel oder Urlaubsort löste an Ostern 1964 die erste große Reisewelle aus. Dabei kam es zu einem vier Kilometer langen Stau, der in Mühlbach begann und über den Grenzübergang Schirnding bis in den Ortskern der Grenzgemeinde zurückreichte. Die Wartezeit

betrug dabei bis zu zehn Stunden.

Das politische Tauwetter führte nun auch zu besseren Kontakten an der Grenze mit den Organen des Nachbarstaates. Gegenüber früher standen Verhandlungen nun unverkennbar im Zeichen des neuen Kurses und fanden in ausgesprochen freundschaftlicher Atmosphäre statt. So wurde schließlich eine direkte Telefonleitung zwischen der deutschen und der tschechoslowakischen Grenzabfertigung installiert und am Pfingstsamstag 1964 in Betrieb genommen. Allein im August 1964 wurden am Grenzübergang Straße mehr Reisende gezählt, als im gesamten Jahr 1962.

Den liberalen tschechoslowakischen Bestrebungen entgegenzuwirken, versuchte Ulbricht, späterer Gründer der DDR. Die größer werdende Kluft zwischen dem im Entstehen begriffenen Ostblock und dem freien westlichen Europa wird in folgender Schlagzeile der Frankenpost vom 24.10.1964 deutlich: „Pankow lässt in Prag alle Reisenden aus der Bundesrepublik überwachen. Neueste Schikanen Ulbrichts – Tschechen verraten westdeutsche Touristen“

Der folgende Artikel in der Frankenpost veranschaulicht das aufgezwungene „brüderliche“ Verhältnis zwischen der Sowjetzone (wie der „Arbeiter- und Bauernstaat“ vor der Gründung der DDR genannt wurde) und der Tschechoslowakei:

„...Fahrten hinter den Eisernen Vorhang sind seit einiger Zeit problematisch geworden. Auf Betreiben Pankows hat Prag angeordnet, dass alle in die Tschechoslowakei einreisenden Bundesbürger einer strengen Kontrolle unterzogen werden müssen. Man vermutet, dass es sich einerseits um einen Versuch des Ulbricht-Regimes handelt, jener Personen habhaft zu werden, die sich der Republikflucht schuldig gemacht haben. Andererseits will man aber auch verhindern, dass sich auf tschechoslowakischem Boden Deutsche aus der Bundesrepublik und aus der Sowjetzone begegnen können.

In der Praxis sieht die Überwachung so aus: Ab sofort werden alle Einreisevisa der tschechischen Behörden für Bundesbürger in Listen erfasst und über die sowjetzonale Botschaft in Prag dem Ministerium für Staatssicherheit in Ostberlin zugeleitet... Dort werden die Listen dann entsprechend ausgewertet. Hat man festgestellt, dass ein Bundesbürger, der beabsichtigt, in die Tschechoslowakei einzureisen oder sich dort schon aufhält, auf der Fahndungsliste steht, wird ein Verbindungsoffizier in Prag benachrichtigt. Dieser verständigt dann unverzüglich den tschechischen Geheimdienst, der die betreffende Person festnimmt.

Jeder Bundesbürger, der in der Tschechoslowakei auf Veranlassung des sowjetzonalen Staatssicherheitsdienstes vom tschechischen Geheimdienst verhaftet wird, ist in der Regel wehrlos den Kommunisten ausgeliefert... Die Verhafteten werden auf schnellstem Weg nach Prag gebracht und kommen zunächst in Untersuchungshaft. Grundsätzlich wird ihnen keine Gelegenheit gegeben, Angehörige zu verständigen. Dann werden die Festgenommenen einem tschechischen Geheimdienstoffizier vorgeführt, der im Beisein eines sowjetzonalen SSD-Verbindungsmannes die Personalien des Verhafteten feststellt und den Grund der Festnahme mitteilt. Tschechische Geheimdienstleute bringen dann den Verhafteten in die sowjetzonale Botschaft und übergeben ihn dem

Staatssicherheitsdienst. Damit ist die Angelegenheit für die Tschechen erledigt.

Ulbrichts Staatssicherheitsdienst erhielt aber in der Tschechoslowakei noch weitere Befugnisse. Die Sicherheitsbeamten der sowjetzonalen Botschaft in Prag wurden ermächtigt, Einblick in die Hotellisten der dort abgestiegenen bundesdeutschen Touristen zu nehmen. Weiter haben die tschechischen Sicherheitsbehörden angeordnet, dass die Übernachtung eines jeden Touristen aus der Bundesrepublik in einem Hotel oder in einer Gaststätte sofort der zuständigen Polizeibehörde gesondert mitzuteilen ist. Bei Zuwiderhandlungen werden Zuchthausstrafen bis zu zwei Jahren angedroht (Anmerkung: Zuchthaus ist eine „verschärfte“ Form von Gefängnis).

Privaten Übernachtungen von bundesdeutschen Touristen bei tschechischen Familien wollen künftig die tschechischen Behörden mit wirksamen Mitteln begegnen...“

Weiter schreibt die Frankenpost: „Nachdem sich nun die tschechischen Kommunisten zum Erfüllungsgehilfen der Ulbrichtschen Mauerpolitik machen lassen und dem SSD bei seinen verbrecherischen Vorhaben aktiv Schützenhilfe leisten, hat Ulbricht angeordnet, ähnliche Vereinbarungen auch mit anderen Ostblockstaaten zu treffen. Zur Zeit führen hohe SED-Funktionäre (Anmerkung: Sozialistische Einheitspartei Deutschlands) Geheimverhandlungen mit Bulgarien und Rumänien. Wie dazu aus Pankow verlautet, sollen diese Absprachen bereits vor einem erfolgreichen Abschluss stehen.“

Ungeachtet des Drucks Ulbrichts auf die Tschechoslowakei kamen sich die CSSR und die Bundesrepublik auf diplomatischer Ebene näher. Monat um Monat steigerte sich das Verkehrsaufkommen, nicht zuletzt auch deswegen, weil der vom Nachbarstaat in Gang gesetzte Liberalisierungsprozess, bekannt geworden als der Prager Frühling unter Dubcek, weiter anhielt.

Verwandtschaftliche Bande zwischen den aus der CSSR ausgesiedelten und den verbliebenen Sudetendeutschen war nun nicht mehr länger die Voraussetzung für eine Reisegenehmigung in den Westen. Besuchervisa waren während der Dubcek-Ära beim tschechoslowakischen Zollamt in großzügiger Art zu bekommen. Nachdem auch die Tschechoslowaken von der Liberalisierung des Reiseverkehrs profitierten, stieg der Reiseverkehr in die Gegenrichtung ebenfalls sprunghaft an.

In einer bis dahin nicht gekannten großzügigen Art durften Tschechoslowaken ins westliche Ausland reisen. Ständig ausgebucht waren deshalb die vom staatlichen Reisebüro CEDOK organisierten „Westreisen“. 1964 wurden rund 250.000 Reisende, das Vierfache des bisherigen Jahresaufkommens, registriert.

Die geschickte Werbung von CEDOK weckte aber auch reges Interesse in der Bundesrepublik. Für harte D-Mark, die Deutsche oft großzügig rollen ließen, wurde ihnen in renovierten oder neuen Hotels westlichen Standards ein bemerkenswerter Service geboten. Darüber hinaus offerierte das Fremdenverkehrsgewerbe Attraktionen zu erschwinglichen Preisen: Mit beachtlichem Erfolg wurden Jagd, Sportfischerei, Fahrten mit dem eigenen Motorboot und ähnliche in Deutschland eingeschränkte Hobbys angeboten. Nicht zuletzt waren am Touristenboom auch die tschechoslowakischen Heilbäder beteiligt, die dank der individuellen ärztlichen Betreuung zu kulanten Preisen von Erholungssuchenden

und Kurgästen in ständig steigender Zahl besucht wurden.

Dazu kam, dass ab 01.01.1965 der offizielle Wechselkurs von D-Mark in Kronen von 1 : 3,54 auf 1 : 4 angehoben wurde, ein zusätzlicher Anreiz für Besucher aus Ländern mit harter Währung.

Hoffnungslos überfüllte Züge, oft mit mehr als tausend Reisenden, die sich in den engen Gängen und Abteilen zwischen Bergen von Gepäck drängten, machten die damals vorgeschriebene Totalkontrolle nahezu unmöglich. Zu knapp bemessene Aufenthaltszeiten bei der Zugkontrolle und personelle Unterbesetzung beanspruchte die Beamten bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Die GPS Schirnding erhielt 1965 ein Dienstzimmer für Aufgaben des Übertragungsbereichs in der Ringstraße. Dort wurden von „Stationsbeamten“ die Anzeigen aufgenommen, die zwar an den Grenzübergängen aufgedeckt wurden, aber keinen typischen „Grenzbezug“ hatten. Wurde beispielsweise jemand am Straßenübergang wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ertappt, dann gaben die „Passkontrollbeamten“ diesen Fall an die Ringstraße ab.

In den Jahren 1965 und 1966 wurde am westlichen Stadtrand von Eger das gleichnamige Gewässer zur Energiegewinnung aufgestaut und überflutete in der Folge weite Teile des Egerbeckens. Der nun entstandene Stausee Skalka (Felschen) erstreckt sich auf einer Länge von etwa neun Kilometern und ist bis zu einem Kilometer breit. Sein westlicher Ausläufer reicht bis unmittelbar an die Grenze, am Zusammenfluss von Röslau und Eger.

In diesem Zusammenhang wurde die Grenzpolizei Schirnding mit in den Hochwasserwarndienst einbezogen. Wenn nach außergewöhnlichen Niederschlägen oder bei starken Schneeschmelzen erhöhte Pegelstände der Röslau oder der Eger zu erwarten waren, meldete dies das Wasserwirtschaftsamt Bayreuth an die Grenzpolizei Schirnding. Von hier aus wurde die Warnmeldung an die tschechoslowakische Passkontrolle weitergeleitet. Dies geschah, damit auf tschechoslowakischer Seite rechtzeitig Maßnahmen zur Regulierung des Wasserstandes des Stausees ergriffen werden konnten, um so Überflutungen auf bayerischer Seite zu verhindern.

1966 wurde auf dem Gelände der ehemaligen Hindenburg-Braunkohlengrube das Ziegelwerk Hart errichtet, das nach dem neuesten Stand der Keramtechnik arbeitet.

Im selben Jahr endete – auch in Schirnding – das Zeitalter der Dampfloks. Den internationalen Zügen wurden nur noch Dieselloks vorgespannt. Lediglich im innerdeutschen Verkehr wurden weiterhin Dampfloks eingesetzt.

Nicht zuletzt trugen auch die sehr beengten Diensträume in der Holzbaracke aus der Nachkriegszeit, wo auch Zoll- und Bahnbedienstete untergebracht waren, zu einer Erschwerung des Dienstbetriebs bei. Nach einem Neubau durch die Bundesbahn, zogen am 06.12.1966 Beamte der GPS Schirnding, die am Bahnhof Dienst taten, das Zollamt und das Bahnpersonal in die neuen Räumlichkeiten um.

1967 wurde die alte Röslaubrücke abgerissen und durch die jetzige Brücke, die achte, ersetzt.

Das Prager Verteidigungsministerium begann 1967 damit, das negative Image des von Winston Churchills geprägten Bildes vom eisernen Vorhang aufzupolieren. Dazu wurden die Grenzsicherungsanlagen reduziert. Gleichzeitig wurde die Taktik der Grenzbewachung geändert. Die entlang der Grenzlinie aufgestellten, dreifach gestaffelten Stacheldrahtzäune, deren mittlerer unter einer tödlichen Spannung von 5000 Volt gestanden hatte und die spanischen Reiter als Panzersperren, verschwanden. Auch wurden die Wachtürme jetzt nicht mehr regelmäßig besetzt. Zunehmend waren statt dessen nun Jeeps zu beobachten, die entlang der Grenze auf eigens dafür angelegten Kolonnenwegen patrouillierten und schwer bewaffnete Grenzstreifen mit russischen Kalaschnikows (Maschinenpistolen) transportierten.

Im April 1968 gab Prag der Weltpresse bekannt, dass es sich gegen jede Bevormundung wehrt; es wolle seine eigene Außenpolitik betreiben, wirtschaftlich mit allen Staaten zusammenarbeiten, Presse- und Reisefreiheit gewährleisten und den Minderheiten in der Tschechoslowakei mehr Rechte einräumen. Dieser Prager Frühling, der auch eine freundlichere und flottere Abfertigung an der Grenze mit sich brachte, dauerte jedoch nicht lange an. Denn „der große Bruder“, das Sowjetimperium, sah seinem abtrünnigen „Bruderstaat“ nicht tatenlos zu...

Reisende berichteten am 20.08.1968 in Schirnding von umfangreichen Truppenbewegungen aus dem Raum Dresden in der damaligen DDR. Dies war allerdings nur eine von vielen, nicht weiter Besorgnis erregenden Meldungen während der seit dem Sommer 1968 rund um die CSSR stattfindenden Manövern der angrenzenden Ostblockstaaten.

Völlig unerwartet marschierten jedoch bei Zinnwald noch am selben Tag in einer Nacht-und-Nebel-Aktion eine viertel Million Soldaten des Warschauer Pakts unter der Federführung der Sowjetunion in die CSSR ein und beendeten mit Waffengewalt den Liberalisierungsprozess.

Am 21.08.1968, um 00.50 Uhr, erreichte die Panzerspitze eines über Bad Brambach eingerückten sowjetischen Truppenteils Mühlbach. Sechs Panzer gingen dort, vom Grenzübergang Schirnding aus sichtbar und hörbar in Stellung und „sicherten“ die Straße. Ab 04.00 Uhr wurde jede Einreise in die Tschechoslowakei verweigert; eine offizielle Schließung des Grenzübergangs erfolgte jedoch nicht.

Radio Prag meldete sich um 05.30 Uhr noch einmal mit den Worten: „Wir sind besetzt. Die Sender werden abgeschaltet. Vielleicht ist dies unsere letzte Meldung...“.

Widersprüchliche Meldungen in Rundfunk und Presse überstürzten sich daraufhin. Zahlreiche Reporter quartierten sich in den folgenden Tagen in Schirnding ein, um möglichst nahe am Ort des Geschehens zu sein. Fluchtartig verließen deutsche Kurgäste und Touristen die Tschechoslowakei. Auch keimte die Angst davor auf, dass die beängstigend große und unberechenbare Rote Armee auch noch die Bundesrepublik Deutschland annektieren könnte.

Der heftige, wenn auch aussichtslose Widerstand vorwiegend jugendlicher Tschechoslowaken, die mit Steinen und Molotowcocktails gegen sowjetische Panzer vorgingen, weckte weltweite Anteilnahme und gipfelte im Januar 1969 in der öffentlichen Selbstverbrennung des Studenten Jan Palach.

Die einzigen Auswirkungen auf den Reiseverkehr unmittelbar nach der Besetzung waren einige wenige, allerdings erhebliche Zugverspätungen, verursacht durch umfangreiche Truppenbewegungen per Bahn. Auffällig viele Tschechoslowaken ohne Visa reisten in diesen Tagen ein. In einer Art Torschlusspanik nutzten viele tschechoslowakische Bürger die noch relativ freizügigen Reisebestimmungen für eine Fahrt in den Westen. Großzügig wurden ihnen Ausnahmevisa an der Grenze erteilt. Hunderttausende, die ursprünglich nur die weitere Entwicklung in ihrer Heimat abwarten wollten, blieben jedoch für immer.

Entgegen aller Erwartungen gab es trotz des Einmarsches zunächst jedoch keinen Einbruch im Reiseverkehr. Die Jahresstatistik von 1968 weist mit zirka 450.000 Reisenden eine bis dahin nicht erreichte Spitze auf; im folgenden Jahr wurden gar 573.000 Personen gezählt.

Die Verlagerung des Reiseverkehrs von der Schiene auf die Straße und der starke Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs machten den Ausbau des Straßenübergangs erforderlich. 1968 wurde die bisherige Staatsstraße 2180 zur Bundesstraße aufgewertet und nunmehr ihrem Status entsprechend ausgebaut. Im Zuge dieser Baumaßnahmen musste das 1958 errichtete, inzwischen aber völlig unzureichende Passkontrollgebäude einer Verbreiterung der Straße am Amtspatz auf sechs Fahrspuren weichen. Noch im Herbst 1968 begannen die Arbeiten am Neubau. Provisorisch kamen die Beamten in der Folgezeit in einer Baubude unter.

Am 01.01.1969 löste Christian Beyer, Siegfried Lang als Stationsleiter ab. Lang wurde bis zu seiner Pensionierung dessen Stellvertreter.

Nach langwierigen Verhandlungen nahmen die Handelsvertretungen in Prag und Frankfurt ihre Tätigkeit auf. Die deutsche Handelsmission erhielt am 15.02.1969 die Befugnisse einer Sichtvermerksbehörde und machte das bis dahin mit diesen Aufgaben betraute Bureau de Circulation pour l'Allemagne, das in der französischen Botschaft als Schutzmachtvertretung untergebracht war, überflüssig.

Bald wurde die Folge des sowjetischen Einflusses auf die innere Verwaltung der CSSR spürbar, der den Belangen der Staatssicherheit nun unbedingten Vorrang einräumte: Ohne Vorankündigung traten am 09.10.1969 neue einschneidende Bestimmungen im Reiseverkehr, erlassen von der neukonstituierten tschechoslowakischen Regierung in Kraft. Die Bestimmungen waren in etwa dieselben, wie vor der Dubcek-Ära, beschränkt auf ein Minimum an Westreisen. Ausländer waren aber weiterhin, als „Devisenbringer“, zu den gleichen Gegebenheiten wie zuvor, in der CSSR willkommen. Besonders Deutsche machten von dieser Reisemöglichkeit regen Gebrauch.

In den Jahren nach 1969 unternahmen die tschechoslowakischen Behörden alles, um den Reiseverkehr ihrer Landsleute abzdrosseln. Dazu wurden sämtliche Touristen- und Gruppenreisen in den Westen gestrichen und Verwandtenbesuche in der Regel nur noch einem Familienteil genehmigt. Gleichzeitig verloren alle Dauerausreisegenehmigungen der im westlichen Ausland beschäftigten Ärzte, Künstler, Techniker und Bediensteten des Hotel- und Gaststättengewerbes ihre Gültigkeit. Diese Genehmigungen mussten neu beantragt werden, wollten Probleme mit dem kommunistischen Regime der CSSR vermieden werden. Nahezu unerschwinglich wurden ab diesem Zeitpunkt Bahn- und Flugreisen ins

westliche Ausland für den durchschnittlich verdienenden CSSR-Bürger. Dafür musste er nun bis zu 300 Prozent mehr auf den Tisch legen.

Die veränderte innenpolitische Situation wurde schon bei der Pass- und Zollkontrolle offensichtlich: Neuerdings wurde schleppend, außergewöhnlich streng und intensiv kontrolliert. Der oft rüde Umgangston tschechoslowakischer Kontrollbeamter erregte nicht selten das Missfallen vieler Reisender. Neben einer eingehenden Kontrolle von Pass, Visum, Visumsbegleitschein, Nachweis über den Zwangsumtausch, Führerschein, Fahrzeugschein, Nationalitätskennzeichen am Auto und eventueller Impfpapiere für mitreisende Tiere, waren Leibesvisitationen bis hin zur völligen Entkleidung sowie Durchsicht der Geldbörsen und Brieftaschen keine Seltenheit. Ebenso wurden verschlossene Briefe geöffnet und gelesen. Auch die Fahrzeuge wurden vom Dach bis zum Boden „gefilit“, wobei häufig die Innenverkleidung demontiert und die Sitze ausgebaut wurden. Trotz aller Schikanen ließ aber die Reiselust der Deutschen, die inzwischen zwei Drittel vom gesamten Personenaufkommen stellten, nicht nach. Vor dem Einmarsch der Sowjets hatte der Anteil der Tschechoslowaken am gesamten Reiseverkehr noch über fünfzig Prozent gelegen.

Am Karfreitag 1970 kam es zum größten Pkw-Stau in Schirndings Geschichte: Aufgrund des zeitraubenden tschechoslowakischen Abfertigungsmodus bildete sich von Mühlbach aus eine sieben Kilometer lange Autoschlange, die durch Schirnding fast bis Oschwitz zurückreichte. Bis zu 14 Stunden mussten sich Autofahrer, viele in Begleitung ihrer Kinder, bis zum tschechoslowakischen Schlagbaum vorquälen.

Bereits Mitte 1970 waren die Ausbaumaßnahmen der Staats- zur Bundesstraße beendet und die Straße konnte für den Verkehr wieder freigegeben werden. Wenig später, am 17.09.1970, wurde das neue Passkontrollgebäude eingeweiht, in dem die Beamten noch am gleichen Tag ihre Arbeit aufnahmen.

Die Grenzabfertigung sah damals so aus: Wollte ein Reisender bei Schirnding die Grenze passieren, hielt er am Straßenrand vor dem meist geöffneten Schlagbaum. Mit Begleitpersonen und Reisepapieren begab sich der Reisende dann ins Grenzpolizeigebäude. Hinter einem Tresen wurden hier die Papiere kontrolliert. Nach beendeter Kontrolle verließ der Reisende durch einen zweiten Ausgang das Gebäude wieder und konnte zur tschechoslowakischen Kontrolle nach Mühlbach weiterfahren, bzw. nach Deutschland einreisen. Bald zeigte sich, dass diese Art der Kontrolle nicht praktikabel war; sie war zu zeitaufwändig und zu umständlich. Deshalb nahm man den Bau einer Inselabfertigung in Angriff.

Im Jahr 1970 wurden, an beiden Grenzübergängen zusammen, nur mehr 389.000 Reisende durch Schirnding registriert. In den folgenden sieben Jahren bewegte sich das Reisendenaufkommen um die Marke von 400.000.

Mit der Fertigstellung einer Fahrbahnüberdachung und der Inselabfertigung am Straßenübergang im Jahre 1973, fanden schließlich die für eine reibungslose Passkontrolle notwendigen Baumaßnahmen ihren Abschluss.

Gleichzeitig erhielt das Abfertigungsgebäude am Straßenübergang eine für damalige Verhältnisse

moderne Datensichtstation mit integrierter Wechselsprechanlage und löste nach und nach das Fahndungsbuch ab, dessen letzte Ausgabe aber erst 23 Jahre später, im Februar 1996, erschien.

Abfragen funktionierten so: An der Ein- und Ausreiseposition der Inselabfertigung war unter einer Glasplatte im Arbeitstisch je eine Kamera installiert. Der zu überprüfende Ausweis wurde mit der Lichtbildseite nach unten auf die Glasplatte gelegt. Schaltete der abfertigende Beamte die Kamera ein, so wurde das Abfrageersuchen optisch und akustisch bei der im Verwaltungsgebäude gegenüber untergebrachten Datensichtstation signalisiert. Eine Datentypistin nahm die Anfrage per Knopfdruck entgegen und fragte Name und Geburtsdatum des Reisenden, oft aber auch mit das Autokennzeichen im Fahndungsbestand ab. Je nach Ergebnis der Abfrage drückte sie dann eines der verschiedenfarbigen Lämpchen. Grün bedeutete, dass keine Fahndung vorlag, Blau signalisierte eine Aufenthaltsermittlung und das Kennzeichen zur Festnahme war Rot. Rotes Blinklicht warnte vor einem möglicherweise bewaffneten Gewalttäter. Das weiße Lämpchen drückte die Datentypistin, als Aufforderung für den Beamten zum umblättern. Dies war notwendig beispielsweise bei alten deutschen Reisepässen (grüner Einband, gelbliches Papier). Hier standen Name und Vorname auf Seite 3 und das Geburtsdatum auf der vierten Seite.

Nicht zu beneiden waren in jener Zeit die Datentypistinnen, die alle Hände voll zu tun hatten. Sie mussten gleichzeitig beide Positionen der Inselabfertigung bedienen, hatten nebenbei die telefonischen Abfragen vom Bahnhof zu erledigen und mussten auch noch gelegentliche Funkabfragen der Streife entgegennehmen. Später kam noch ein dritter Monitor dazu, der die Passdaten der zu überprüfenden Lkw-Fahrer von der Wache aus anzeigte. Den Damen zusätzliche Arbeit bescherte in den Hauptreisezeiten eine Vielzahl von Bussen. In manchem Monat trafen auf der Dienststelle per Post mehrere hundert Buslisten ein, mit den kompletten Personalien der Reisenden. Diese wurden dann zu verkehrsarmen Zeiten mit dem Fahndungsbestand abgeglichen und im negativen Fall mit „INPOL überprüft“ abgestempelt. Die überprüften Listen wurden dann in einem Ordner abgelegt. Kam der angekündigte Bus, konnte anhand der bereits überprüften Liste die Passkontrolle erheblich beschleunigt werden.

Bei der Zugkontrolle war ein anderes Vorgehen notwendig: Während des Zugaufenthalts, der ursprünglich eine knappe Stunde betrug und in den Folgejahren immer weiter verkürzt wurde, gingen zwei bis drei Trupps von je zwei Beamten durch den Zug. Bei der Passkontrolle sammelten sie die obligatorischen mehrsprachigen Zählkarten der Ostblockangehörigen (so auch der Tschechoslowaken) mit deren Personalien ein. Zudem notierten sie sich die Personalien der restlichen Reisenden, während ein Polizist am Bahnsteig „Aufsicht“ führte und dabei Acht gab, dass niemand vor beendeter Kontrolle ausstieg.

Anschließend wurden vom Dienstzimmer im Bahnhofsgebäude aus und später, als die Standzeiten der Züge immer kürzer wurden, von einem Telefonhäuschen am Bahnsteig aus, die Reisenden telefonisch bei der Datenstation abgefragt. Nach kompletter Überprüfung durch Grenzpolizei und Zoll gaben diese dem Fahrdienstleiter „grünes Licht“ zur Weiterfahrt des Zuges. Nicht selten kam es dabei zu erheblichen Verspätungen der oft brechend vollen Züge. Trotz Totalkontrolle konnten die Fahndungstreffer, die in

einem Monat anfielen, meist an einer Hand abgezählt werden.

Im Rahmen der 600-Jahr-Feier, am 27.07.1977, unter Bürgermeister Beigler, wurde die Gemeinde Schirnding zum ‚Markt‘ erhoben.

Am 01.01.1978 bildeten die Gemeinden Schirnding und Hohenberg an der Eger eine Verwaltungsgemeinschaft, mit Sitz in Schirnding.

Am 07.07.1979 wurde das neue Rathaus in der Ortsmitte eingeweiht.

Im Dezember 1980 wurde der langjährige Stationsleiter PHK Beyer und ein halbes Jahr später sein Vertreter, PHK Lang, in den Ruhestand versetzt. In diesen Monaten vollzog sich ein Generationenwechsel: Viele Kollegen der „ersten Stunde“, die seit Gründung der Grenzpolizei im Jahre 1946 ihren Dienst in Schirnding taten, erreichten ebenfalls das Pensionsalter.

In den folgenden fünf Jahren steigerte sich die Zahl der Reisenden an den beiden Grenzübergängen leicht, auf etwa eine halbe Million jährlich im Durchschnitt.

Im Jahr 1981 musste die seit Jahren geplante, auf 1,64 Millionen veranschlagte Erweiterung des seit geraumer Zeit viel zu beengt gewordenen Dienstgebäudes auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Aufgrund einer wirtschaftlichen Rezession hatte der Freistaat Bayern hierfür keine Mittel mehr bereit. Trotz des knappen Budgets konnte jedoch noch in jenem Jahr das Dienstzimmer in der Ringstraße geschlossen und in die Dienststelle am Straßenübergang integriert werden.

1986 gab es einen Reisendenrekord mit 574.000 Personen, wobei die Höchstmarke von 1969, erstmals nach 17 Jahren, übertroffen wurde. In den folgenden Jahren zog die Reisetätigkeit nochmals deutlich an.

Am 18. Mai 1987 begannen, nach mehrjähriger Verzögerung, die Bauarbeiten am Um- und Anbau des Dienstgebäudes der Grenzpolizei. Die Beamten mussten in der Folgezeit monatelang Dienst auf einer Baustelle tun, in provisorisch umgebauten und verstaubten Diensträumen, im ohrenbetäubenden Lärm von Presslufthämmern.

Dem Trend der letzten Jahre folgend, stiegen immer mehr Reisende von der Schiene auf die Straße um. Deshalb wurde der Ausbau des Straßenübergangs notwendig. Dies geschah im April 1989. Wenn auch nur auf einer Länge von 500 Metern, so brachte der dreispurige Ausbau der Bundesstraße 303 zwischen dem Abfertigungsgebäude am Grenzübergang und der Bundesgrenze am Scheitelteich doch eine spürbare Erleichterung für den Verkehr. Ab diesem Zeitpunkt standen zwei Einreisespuren, davon eine für Lkw und eine gemeinsame Ausreisespur zur Verfügung.

1989 lockerte die Tschechoslowakei die Reisebestimmungen für Ausländer. Dies äußerte sich darin, dass es nun für Kurzreisen sogenannte Tagesvisa für zirka 70 Mark zu kaufen gab, allerdings nur am Grenzübergang Waidhaus. Zahlreiche Reisende, die sich oberflächlich informiert hatten und ein

Tagesvisum in Schirnding wollten, mussten in diesen Monaten dorthin verwiesen werden.

Die sich überstürzenden Ereignisse in der damaligen DDR rückten im November 1989 Schirnding in den Brennpunkt des internationalen Interesses: Die ersten DDR-Flüchtlinge, die nach wochenlangem Tauziehen endlich aus der deutschen Botschaft in Prag ausreisen durften, trafen am Abend des 04.11.1989 in mehreren brechend vollen Zügen in Schirnding ein. Spontan setzte daraufhin eine Welle der Hilfsbereitschaft ein. Offenherzig spendeten Einheimische den Ankommenden, unter denen sich viele Familien mit Kindern befanden, am Grenzbahnhof Lebensmittel, Getränke, Babynahrung, Windeln und Spielsachen. Dankbar wurden die Geschenke von den Flüchtlingen angenommen.

Am 05.11.1989, nachts um drei Uhr, wenige Stunden nachdem in den DDR-Abendnachrichten die Ausreisemöglichkeit für jedermann bekannt gegeben worden war, erreichten die ersten Trabis und Wartburgs den Grenzübergang Schirnding. Im Nu stand eine nimmer enden wollende Trabischlange, dreireihig, an der Grenze zum freien Teil Deutschlands. Bis zu dreißig Kilometer wuchs binnen weniger Stunden die Kolonne der qualmenden Zweitakter an und erstreckte sich schließlich durch die Tschechoslowakei zurück bis ins Erzgebirge, auf DDR-Gebiet. Während dieser neun Tage andauernden Massenflucht erlebte die Marktgemeinde bewegende Szenen. In jenen historischen Tagen kamen 76.000 Menschen zur Einreise, mehr als jemals zuvor in einem kompletten Monat.

Vor Ort leisteten Angehörige der Grenzpolizei, des Bundesgrenzschutzes, des Roten Kreuzes und des Technischen Hilfswerks Außerordentliches. Sie mussten an einem beginnenden Wochenende ohne Vorbereitung und Unterstützung durch andere Behörden die Aufnahme von Flüchtlingen organisieren, Verkehrs- und Transportprobleme lösen und einen Rettungsdienst improvisieren. Heiße Getränke und warmes Essen wurden in jenen neblig-kalten Novembertagen dankbar von den Flüchtlingen angenommen.

Nach dem Zusammenbruch des sowjetischen Imperiums gestalteten Deutschlands östliche Nachbarn ihre ehemaligen „Todesgrenzen“ zu normalen Staatsgrenzen um. Begeistert wurde am 23.12.1989 der erste Schritt dazu, das symbolische Zerschneiden des Stacheldrahtzauns an der Grenze zur Tschechischen Republik bei Waidhaus durch die beiden Außenminister Genscher und Dienstbier und die gleichzeitige Öffnung neuer Grenzübergänge gefeiert. In den Folgemonaten baute die Tschechoslowakische Föderative Republik (CSFR), die nach der Wende aus der CSSR hervorgegangen war, ihre sowieso maroden Grenzsicherungsanlagen ab.

Im März 1990 wurde nach knapp dreijährigen Arbeiten das neue 2,5 Millionen DM teure Dienstgebäude der Grenzpolizei am Straßenübergang fertig gestellt. Bereits zu diesem Zeitpunkt erwies es sich jedoch schon wieder als zu beengt.

Am 01.06.1990 benannte sich die CSSR in CSFR um. Der Begriff „sozialistisch“ im Namen wurde gegen „föderativ“ ausgetauscht, eine Andeutung auf den Bruch mit dem Kommunismus.

Die von den tschechoslowakischen Behörden nach und nach geschaffenen Reiseerleichterungen gipfelten schließlich in der Aufhebung des Sichtvermerkszwangs für Deutsche und einige andere

europäische Staaten am 01.07.1990. Auch genügte für Deutsche nun der Personalausweis zum Grenzübertritt. Nun „explodierte“ der Reiseverkehr. Allein im Juli passierten 675.000 Personen, mehr als jemals zuvor in einem ganzen Jahr, die beiden Schirndinger Übergänge.

Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs veränderte sich der Tätigkeitsbereich der Grenzpolizei abrupt: Hatte bisher jahrzehntelang das Hauptaugenmerk der „Grenzer“ auf der Passkontrolle und dem Gewinnen von politischen, wirtschaftlichen und militärischen Informationen aus dem Ostblock gelegen, so kamen nun auf die Beamten ganz neue Aufgabenstellungen hinzu. Die Freizügigkeit im Reiseverkehr zog die Kriminalität im Schlepptau nach sich, stetig steigend, sowohl in Quantität als auch in Qualität. Zur ernsthaften Herausforderung für die Beamten wurden die seit dem Mauerfall sich nach und nach in Deutschland etablierten Banden von mafiaähnlicher Struktur. Diese rekrutieren sich überwiegend aus osteuropäischen Straftätern, die beispielsweise das schmutzige Geschäft mit der Zuhälterei betreiben oder ganz professionell hochwertige Autos stehlen, umfrisieren und dann, mit falschen Papieren ausgestattet, nach Osteuropa verschieben. Abertausende von Elendsflüchtlings, die sich in Deutschland das Schlaraffenland ausmalten, wurden schon von kriminellen Schleuserorganisationen ausgenommen und oft unter lebensbedrohlichen Umständen eingeschleust. Bestens im Nahkampf ausgebildete und durchtrainierte rumänische Tresorknacker riskierten oft schon Kopf und Kragen, um „auf die Schnelle“ in Deutschland Reibach zu machen.

Nach dem Mauerfall wandelte sich aber auch die „Reisendenklientel“. War während der kommunistischen Machtperiode noch ein eher seltener Verwandtenbesuch der häufigste Reisegrund, so locken nun „Otto Normalverbraucher“ preiswerte Zigaretten, billiges Benzin und niedrige Gaststättenpreise. Auch das Nachtleben, besonders ausgeprägt in Grenznähe, zieht erlebnishungrige Sextouristen aus Deutschland magisch an. Nicht selten musste so mancher Nachtschwärmer allerdings dafür schon teures Lehrgeld bezahlen.

Im Gegenzug nutzen nun viele Tschechen die offenen Grenzen für Einkaufsfahrten nach Deutschland. Manche hatten gar das Glück, einen lukrativen Arbeitsplatz im bayerischen Grenzgebiet zu ergattern, wobei billige Fachkräfte (weil Mangelware) nach wie vor heiß begehrt sind. Diese ausländischen Arbeitskräfte haben meistens den Status von Grenzgängern, das bedeutet, dass sie von der Erfordernis einer Aufenthaltserlaubnis befreit sind. Allerdings muss dieser Personenkreis täglich (meist mit zwei Ausnahmen pro Woche) ins Heimatland zurückkehren.

Aufgrund des hohen sozialen und wirtschaftlichen Gefälles zwischen der Tschechischen und der Bundesrepublik konnte mancher Grenzgänger in Deutschland anfangs bis zum Zehnfachen seines heimatlichen Lohnes verdienen. Inzwischen haben sich jedoch die Arbeitslöhne diesseits und jenseits der Grenze schon deutlich angenähert.

Seit der Grenzöffnung werden die Ortsbilder, besonders in Grenznähe, von meist dunkelhäutigen Sperrmüllsammlern geprägt, die inzwischen ihr offenbar doch lohnendes Gewerbe meist „hauptberuflich“ ausüben. Oft nehmen Tschechen und vereinzelt auch Slowaken weite Anfahrten in Kauf, um in Bayern, im „Eldorado der Wohlstands- und Wegwerfgesellschaft“, bei Sperrmüllaktionen oder in Wertstoffhöfen

nach Brauchbarem zu suchen. Seitdem gehören klapprige Skodas mit Anhängern, auf denen sich Berge von Sperrmüll zuweilen beängstigend hoch auftürmen, zum täglichen Anblick. Schon manches hochwertige Fahrrad ist seitdem aus einer Garage oder einem Keller verschwunden und gelangte auf einem Anhänger, unter Sperrmüll versteckt, außer Landes.

Zum 01.04.1991 wurde die tschechische Grenzpolizei aus dem militärischen Verband herausgelöst und dem polizeilichen Bereich zugeordnet. Sie bekam einen neuen Namen und heißt seitdem: Policie Ceske Republiky, Pohranicni Sluzba.

Im Mai 1991 fiel der Entschluss von Anton Hart, anstelle des alten Werks, in Schirnding ein völlig neues Ziegelwerk, Zweigbetrieb des Waldsassener Hauptwerks, zu bauen. Neben Ziegeln werden nun auch Schornstein-Keramikrohre, Klinker und keramische Bodenplatten produziert. Ende der neunziger Jahre erwirtschafteten die 180 Mitarbeiter 35 Millionen Mark Umsatz pro Jahr.

Auch wurde im selben Jahr ein POROTON-Ziegelwerk für knapp 26 Millionen Mark errichtet. Das unter streng ökologischen Gesichtspunkten konzipierte Werk gilt als das modernste Ziegelwerk europaweit.

Erstmals in der Nachkriegsgeschichte wurde der Grenzübergang Schirnding, von Mitte August 1991 an, wieder für längere Zeit, für knapp drei Monate, gesperrt. Allerdings waren nur Pkw von dieser Sperrung, die aufgrund umfangreicher Straßenbaumaßnahmen nötig wurde, betroffen. Auch in den Jahren 1992 und 1993 wurde der Grenzübergang Schirnding aus demselben Grund nochmals für jeweils drei Monate gesperrt.

Im April 1992 übernahm der Bundesgrenzschutz (BGS) die Sicherung der grünen Grenze und entlastete die Grenzpolizei dadurch erheblich. In manchem Monat zuvor waren oft an die hundert und mehr illegal eingereiste Personen alleine durch die Grenzpolizei Schirnding zu behandeln gewesen. Vielfach hatten die beiden Hafträume der Dienststelle nicht ausgereicht, um die Festgenommenen unterzubringen.

Etliche der Illegalen hatten sämtliche Ausweispapiere weggeworfen, am Körper oder im Gepäck versteckt. Nicht selten existierten zudem noch Fahndungsausschreibungen gegen die Ausländer. Der recht zeitintensive Arbeitsablauf sah dann meist so aus: Festnahme, Transport zur Dienststelle, Durchsuchung von Person und Gepäck, Identitätsfeststellung bei ausweislosen Personen durch Abnahme von Fingerabdrücken, Organisieren eines Dolmetschers, Beschuldigtenvernehmung, Anzeigeerstattung, Sicherheitsleistung (soweit Bargeld vorhanden) und die förmliche Zurückschiebung mit Übergabeprotokoll. Oftmals wurden Illegale nicht zum ersten Mal aufgegriffen. Diese Wiederholungstäter hatten dann meist die Pässe weggeworfen, um ihre Identifizierung zu erschweren. Oft konnte dann nur anhand der gespeicherten Fingerabdrücke ihre Identität geklärt werden. Bald erwies es sich als unumgänglich, von diesem Personenkreis stets die Fingerabdrücke zur EDV-Speicherung zu nehmen.

Am 31.05.1992 kam für den Bahnhof Schirnding die große Wende; er verfiel in die Bedeutungslosigkeit, wie es bereits vor 1945 der Fall war. Seither wird die Güterabfertigung im gemeinsamen Bahnhof in Eger erledigt.

Für Aufsehen, schon vor Baubeginn der Ortsumgehung, sorgte die 270 Meter lange Röslautalbrücke. Spatenstich hierfür war übrigens am 25.08.1992. Hier wurde erstmals das so genannte Taktschiebeverfahren angewandt, eine Revolution im Brückenbau. Nachdem die Brückenpfeiler standen, wurden immer wieder Betonplatten vor Ort gefertigt und an einer Brückenseite angesetzt. Mit einer hydraulischen Hochleistungspressen wurde dann die Brückendecke so Stück für Stück auf Teflon beschichteten Gleitlagern bis zur anderen Seite über das Röslautal geschoben.

Baubeginn der 43 Millionen DM teuren und 4,6 Kilometer langen Ortsumgehung von Schirnding war der 19.10.1992. Bereits 1981 war den Schirndingern eine erste Trasse vorgestellt worden. Viele Schirndinger Gastronomen und Einzelhändler hatten Umsatzeinbußen befürchtet und hatten sich, ebenso wie Naturschutzverbände, vehement gegen eine Ortsumgehung gewehrt. Während der Bauarbeiten mussten 560.000 Kubikmeter Boden bewegt werden, das wäre die Erdmenge um ein Bundesliga-Fußballfeld 78 Meter hoch aufzufüllen. Insgesamt wurden für die Umgehung sieben Brücken errichtet.

Am 01.01.1993, nach nur kurzer Existenz, spaltete sich die CSFR (Tschechische und Slowakische Föderative Republik) in zwei eigenständige Staaten, in die Tschechische und die Slowakische Republik. Im Februar 1993 wurde daraufhin eine Währungsreform in die Wege geleitet. Nach einer kurzen Übergangszeit wurden die tschechoslowakischen Banknoten ungültig; an deren Stelle traten nun tschechische und slowakische Kronen.

Um der ständig steigenden Zahl von Lkw Herr zu werden, die regelmäßig die Ortsdurchfahrten von Schirnding verstopften, beschritt man Anfang 1994 einen völlig neuen Weg: Die Lkw wurden vor Schirnding angehalten und durften nur mehr schubweise den Ort passieren.

Dazu wurden fünf Umleitungstafeln aufgestellt. Bei „Lkw-Staulage“ klappten dann Beamte der Grenzpolizei entlang der Bundesstraße 303 zwischen Seußen und Arzberg vier übergroße Hinweistafeln und beim Arzberger Ortsteil Schacht eine Tafel auf. So wurde dem „Nicht-Güter-Verkehr“ signalisiert, bei der Ausfahrt Arzberg-Ost oder bei extrem langen Lkw-Staus, sogar schon bei Arzberg-West die gesperrte Bundesstraße zu verlassen. Die Umleitung für Pkw, Busse und Zweiräder führte dann durch Arzberg, Oschwitz und Schirnding zur Grenze.

Lkw sollten jedoch auf der Bundesstraße (die damals noch durch den Ort führte) bis zur „Pfortnerampel“ am westlichen Ortsrand von Schirnding weiterfahren. Hintergrund dieser Aktion war, die für den restlichen Verkehr gesperrte Bundesstraße als Stauraum zu nutzen. Nachdem die Umleitungsbeschilderung aufgeklappt war, nahmen die Ordnungshüter auch die batteriegespeiste Ampel in Betrieb, das heißt, zunächst schalteten sie die Ampel erst einmal auf Rot, um die Brummischlange vor der Grenzgemeinde anzuhalten.

Immer dann, wenn sich die Lkw-Kolonnen vor dem Grenzübergang abgebaut hatte, fuhr eine Streife zur Ampel und schaltete für ein paar Minuten auf Grün. Dann durften etwa zwei Dutzend Trucks passieren, gerade so viele, wie der etwa 700 Meter lange Abschnitt auf der B_303 zwischen Schirnding-Ost und dem Grenzübergang aufnehmen konnte. Zudem musste die Streife vor allem nachts, auch noch so manchen

übermüdeten „Kapitän der Landstraße“ wecken, der während der Standpause eingeschlafen war.

Nicht angenehm war es für die Beamten der Grenzpolizei gewesen, bei jedem Wind und Wetter, oft mehrmals täglich, an der Rückseite der Hinweistafeln, mehrere Meter hochzuklettern und bei Staubeginn die Tafeln zu öffnen. Nach Beendigung des Staus mussten die Tafeln, wieder im Rahmen einer „Kletterpartie“, geschlossen werden. Manchmal klemmten die Tafeln, waren im Winter festgefroren oder es herrschte so starker Wind, dass ein Auf- oder Zuklappen nur mit größter Anstrengung gelang.

Wenig später, im Juni 1994, entstand jedoch ein „Nadelöhr“ an der Bundesstraße, als eine der beiden provisorischen Fahrbahnspuren auf der Trasse der Ortsumgehung abgetragen werden musste. Dadurch entstand eine 900 Meter lange, nur einspurig befahrbare und nur für Lkw freigegebene Strecke. Alleine im Juli 1994 mussten die Beamten der Grenzpolizei 510 Verwarnungen an uneinsichtige Autofahrer aussprechen. Dabei kamen über zehntausend Mark an Verwarnungsgelder zusammen.

Zwar konnte im August 1994 dann die inzwischen auf 500 Meter verkürzte, einspurig befahrbare und „ampelbestückte“ Baustellenstrecke wieder für den gesamten Verkehr freigegeben werden, doch kam es dabei zu enormen Staus.

Im Oktober 1994 war der Brückenschlag über das Röslautal vollendet. Selbst im Fernsehen wurde von diesem Aufsehen erregenden, 270 Meter langen Bauwerk berichtet.

Sehr zur Freude der Schirndinger wurde im Dezember 1994 das erste Teilstück der Ortsumgehung zwischen Dietersgrün und der Staatsstraße 2178 (Schirnding – Selb) freigegeben.

Am 26.03.1995 wurde durch das Inkrafttreten des Schengener Abkommens der Freizügigkeit im Reiseverkehr innerhalb der Mitgliedstaaten weiter Vorschub geleistet. Die Mitglieder waren: Deutschland, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Spanien, Frankreich, Portugal und – etwas zeitversetzt – Österreich. Gleichzeitig wurden die Kontrollen an den „Schengen-Außengrenzen“, wie zur Tschechischen Republik, erheblich verschärft. Im Gegensatz zur früheren Praxis brauchte nun beispielsweise ein Russe, der mehrere westeuropäische Staaten besuchen wollte, nicht mehr für jeden einzelnen Staat ein eigenes Visum. Er konnte nun mit einem einzigen Visum in alle Vertragsstaaten des „Schengen-Raumes“ reisen.

Eine deutliche Verbesserung für Bahnreisende gab es im Frühjahr 1995: Im Gegensatz zur bis dahin praktizierten Standkontrolle am Bahnhof Schirnding, wurde nun während der Fahrt kontrolliert. Die lästigen, zeitraubenden Grenzaufenthalte entfielen dadurch. Allerdings hatte die „rollende Kontrolle“ auch zur Folge, dass sich die vorher schon sowieso knapp bemessene Kontrollzeit nun auf nur noch wenige Minuten (während der Fahrt von Schirnding nach Marktredwitz) reduzierte. Eine intensive Kontrolle, wie sie an einer Schengen-Außengrenze eigentlich praktiziert werden sollte, war somit nicht mehr gegeben.

Weil viele, meist einheimische Autofahrer die Sperrung der Bundesstraße ignorierten und an der Lkw-Schlange vorbeifuhren, wurden seit Monaten Verkehrskontrollen an der Pfortnerampel durchgeführt. In der Regel musste jeder erappte Verkehrssünder ein Verwarnungsgeld von 20 DM berappen.

Dem Eintrag einer Neuigkeitsmeldung der GPS Schirnding vom 14.09.1995 ist zu entnehmen, dass bei einer dieser häufigen Verkehrskontrollen, 76 Autofahrer verwarnt wurden. Entnervt mussten die vier eingesetzten Beamten diese Aktion nach zwei Stunden abbrechen, weil sie alle Verwarnungsblocks verschrieben hatten.

Mit der Freigabe der „Schirndinger Nordspange“, am 27. Oktober 1995, wie die Ortsumgehung auch betitelt wurde, wurde ein Nadelöhr im grenzüberschreitenden Verkehr beseitigt. Gleichzeitig wurde auch die sehr personalintensive Bedienung der „Pfortnerampel“ und der nicht ungefährliche „Kletter- und Klappdienst“ an den Hinweistafeln überflüssig, sehr zum Wohlgefallen der Beamten.

Bis zu diesem Zeitpunkt war der Grenzübergang nur durch den engen, verwinkelten Ortskern der Grenzgemeinde erreichbar gewesen. Regelmäßig hatten sich vor den Wochenenden Lkw-Staus gebildet. Nicht zu beneiden waren die Schirndinger in jenen Jahren. Sie hatten neben den Verkehrsbehinderungen innerhalb des Orts, auch noch unter dem Lärm und den Abgasen der fast ständig laufenden und qualmenden Lkw-Dieselmotoren, meist osteuropäischer Bauart, zu leiden.

Als Trugschluss erwies es sich jedoch bald, dass mit der Freigabe der Ortsumgehung die kilometerlangen Lkw-Staus auf der Bundesstraße 303 nun der Vergangenheit angehörten; genau das Gegenteil trat ein. Um Abhilfe zu schaffen, wurde auf deutscher Seite des Grenzübergangs ein Lkw-Großparkplatz mit 95 Stellplätzen gebaut, der die ausreisenden Brummis „herunter“ von der Straße holen sollte.

Am 01.12.1995 wurde Reiner Gleißner zur Grenzpolizeiinspektion Selb abgeordnet und später, zum 01.01.1998, dorthin versetzt. Gleichzeitig, am 01.12.1995, übernahm Ludwig Hecht kommissarisch die Dienstgeschäfte der Grenzpolizeistation Schirnding.

1996 wurde der Pegelstand des Egerer Stausees um einige Meter reduziert, so dass der westliche Teil des Egerer Beckens für einige Jahre wieder trocken lag.

Am 30.05.1996 wurde schließlich der für 95 Lkw konzipierte, sieben Millionen DM teure und mit Lkw-Waage und Regenrückhaltebecken ausgestattete Ausreiseparkplatz am Grenzübergang für den Verkehr freigegeben. Das Wiegeergebnis der Zwei-Plattenwaage entsprach allerdings nur den deutschen Anforderungen; nach tschechischem Recht war eine Achslast-Verwiegung vorgeschrieben.

Im September 1996 ergab sich für die Stationen Schirnding und Hohenberg eine gravierende Umstrukturierung: Die bis dahin von der GPS Schirnding durchgeführte Zugkontrolle übernahm die Grenzpolizeistation Hohenberg, die gleichzeitig personell aufgestockt wurde. Im Gegenzug betreut seitdem die Grenzpolizeistation Schirnding den allgemeinpolizeilichen Übertragungsbereich der Hohenberger Dienststelle mit. Die GPS Hohenberg, später in GPS Schirnding-Bahnhof umbenannt, praktiziert seit diesem Zeitpunkt einen neuen, für die Reisenden noch angenehmeren Abfertigungsmodus: Gemeinsam mit ihren Kollegen von der tschechischen Passkontrolle, sowie mit deutschen und tschechischen Zollbeamten fertigen die Beamten der GPS Schirnding-Bahnhof die Züge nun während der Fahrt, zwischen Eger (Cheb) und Marktredwitz oder bis Neuhaus an der Pegnitz ab.

Am Bahnhof Eger wurden ihnen eigens Diensträume zur Verfügung gestellt. Seitdem gehören Streifenwagen, die durch Eger fahren oder dort vor dem Bahnhof parken, zum täglichen Bild. Weil den Beamten nun wieder ausreichend Kontrollzeit zur Verfügung steht, sind seitdem die Aufgriffe im Zug auch angestiegen.

Ab Oktober 1996 erkannten die tschechischen Grenzbehörden Reiseausweise als Passersatz nicht mehr an. Zuvor waren noch in manchem Monat an die Tausend und mehr dieser sechs Mark teuren provisorischen Ausweise an Reisende, deren Ausweise abgelaufen waren oder zu Hause vergessen wurden, ausgestellt.

Im Januar 1997 wurde der in Bayern einzigartige, in dieser Form seit Jahrzehnten nur in Schirnding praktizierte und sehr angenehme Sechser-Schichtdienst zum Leidwesen aller Schirndinger „Grenzer“ auf den bundesweit praktizierten Vierer-Modus umgestellt.

Eine Schicht hatte vor dieser Umstellung mittags, mit der Zugkontrolle begonnen und gegen 18 Uhr geendet. Die freie Zeit zwischen den Zügen von bis zu zweieinviertel Stunden wurde in der Regel für Streifenfahrten – gelegentlich auch für Fußstreifen – entlang der Grenze genutzt.

Am folgenden Schichttag war dann von 13 bis 19 Uhr Dienst am Straßenübergang zu leisten. Früh- und Nachtdienst war dann am dritten Tag angesagt. Die Kontrolle der wenigen Nachtzüge wurde vom Straßenübergang aus arrangiert. Zwischen dem Ausschlafen vom Nachtdienst und der nächsten Schicht lagen in der Regel zwei freie Tage, eine deutlich bessere Erholungsmöglichkeit als jetzt, im Vierer-Schichtdienst, mit nur einem dienstfreien Tag.

Am 05.01.1997 wurde auf dem Areal des Großparkplatzes, auf tschechischem Territorium bei Mühlbach (Pomezí), eine tschechisch-deutsche Lkw-Gemeinschaftsabfertigung mit einer Zweiplattenwaage eröffnet. Seitdem werden dort einreisende Lkw aber auch Pkw im gewerblichen Warenverkehr verwogen und pass-, zoll- und verkehrsrechtlich abgefertigt. Diese Anlage kostete um die zehn Millionen DM. Im Umfeld des Parkplatzes entstanden zahlreiche Büroräume für Spediteure, ein Imbissstand, Ladenräume und Toiletten. Nachdem sich die Esso-Tankstelle, vis-à-vis des Lkw-Parkplatzes, als Goldgrube erwiesen hatte, wurde in der Folgezeit noch eine zweite Tankstelle am Lkw-Parkplatz (in Fahrtrichtung Grenze) gebaut.

Die Reisendenzahlen am Grenzübergang Schirnding, in den Jahren zwischen 1993 bis 1997 auf bis zu 15 Millionen jährlich eingeschätzt, sind nach heutiger Beurteilung bedeutend zu hoch gegriffen. Erst ein Verkehrsleitsystem, das Mitte 1997 am Grenzübergang installiert wurde, erfasste nun mit Induktionsschleifen, die in der Fahrbahn eingesetzt sind, im Zusammenspiel mit einem Verkehrscomputer die Anzahl aber auch die Art der Fahrzeuge. Seitdem lassen sich relativ präzise die Reisendenzahlen ermitteln, die nun – realistisch – im einstelligen Millionenbereich liegen, Tendenz jedoch: weiter steigend.

Am 15.08.1997 verloren die „Föderationspässe“ der CSFR (Tschechische und Slowakische Föderative Republik) ihre Gültigkeit.

Das letzte Nadelöhr am Grenzübergang Schirnding glaubte man dadurch beseitigt zu haben, dass die deutsche und die tschechische Pkw-Abfertigung zusammengelegt wurden. Während der Grenzübergang Schirnding vom 03.10. bis 05.10.1997 gesperrt war, wurde die alte Abfertigungsinsel in der Straßenmitte dem Erdboden gleichgemacht. Die Erfahrung zeigte allerdings, dass sich die Stausituation seither um keinen Deut gebessert hat. Ganz im Gegenteil, denn früher milderte die eineinhalb Kilometer lange „Pufferzone“ zwischen der deutschen Abfertigung in Schirnding und der tschechischen in Mühlbach die Pkw-Staus ab, die verstärkt an Wochenenden, Feiertagen oder zur Urlaubszeit auftraten.

Wenig später, am 17. und 18.12.1997, zogen die Passkontrollbeamten der GPS Schirnding in die neue Wache um. Die beiden Gebäude südlich und nördlich der Inselabfertigung sind als Provisorium in Leichtbauweise ausgelegt (im Hinblick auf die absehbare Auflösung der Grenze). Leider erwiesen sich die Räume der Grenzpolizei als sehr beengt und unzureichend ausgestattet. Auch der deutsche und der tschechische Zoll, ebenso die Wachen beider Grenzpolizeien zogen in die neuen Dienstgebäude um. Diese liegen nun, vom alten Dienstgebäude aus gesehen, knapp 200 Meter weiter östlich, noch auf deutschem Gebiet. So mussten die Lkw-Ausreise (südlich der Insel) und die Lkw-Einreise (bei Mühlbach, etwa 600 Meter von der Wache entfernt) zusätzlich besetzt werden. Diese Umstrukturierung erforderte einen deutlich höheren personellen und materiellen Aufwand.

Gleichzeitig zog in die frei gewordenen Räume des alten Dienstgebäudes nun die GPS Schirnding-Bahnhof ein, die bis dahin in Hohenberg an der Eger, im Greimweg, ihre Dienststelle hatte. Durch die bauliche Erweiterung des Grenzübergangs und durch die Besetzung neu geschaffener Kontrollpositionen wurde die GPS Schirnding dezentralisiert.

Zunehmend größere Probleme bereiten der Grenzpolizei illegale Einwanderer. Während früher das Gros der Ausländer zu Fuß, meist in Kleingruppen, über die grüne Grenze kam, reiste dieser Personenkreis, etwa ab Mitte der neunziger Jahre, zunehmend in Lkw ein. Ab März 1998 wurden deshalb zur Verhinderung von unerlaubten Einwanderungsversuchen in unregelmäßigen Zeitabständen Lkw-Sonderkontrollen durchgeführt. Kohlendioxid-Messgeräte, die verbrauchte Atemluft (durch Personen auf der Ladefläche) anzeigen und eine Infrarotkamera gehören seitdem zur Standardausrüstung der Grenzpolizei Schirnding.

Allerdings nahmen sich die Erfolge, die einen großen personellen Aufwand erforderten, recht bescheiden aus: Immer wieder erfolgten Lkw-Schleusungen unmittelbar nach beendeter Kontrolle. Da nahezu jeder Brummifahrer über Bordfunk verfügt, spricht sich eine (lästige) Kontrolle in Sekundenschnelle herum. Hatte ein Brummifahrer wirklich „menschliche Fracht“ an Bord, so konnte er in aller Regel abwarten, bis die Kontrolle beendet wurde und fuhr dann erst los.

Am 01.04.98 erlebte die GPS Schirnding, wie schon so oft in ihrer wechselvollen Geschichte, eine tief greifende organisatorische Umstrukturierung: Nach 51 erfolgreichen Jahren seines Bestehens wurde das Präsidium der Bayerischen Grenzpolizei in München aufgelöst. Alle verbleibenden Grenzdienststellen, gleichgültig in welchem Regierungsbezirk, wurden dem Polizeipräsidium Niederbayern/Oberpfalz in Regensburg zugeordnet. Außer, dass Regensburger Nummernschilder nach und nach die alten WUN-

Kennzeichen an den Dienstautos ablösen, hat sich durch die Umorganisation in der polizeilichen Praxis wenig verändert.

Trotz des Lkw-Ausreiseparkplatzes nahmen die Lkw-Staus weiter zu. Ursache hierfür war in erster Linie die akute personelle Unterbesetzung des tschechischen Zolls, der die Achslastwaage bediente. Diese war auf tschechisches Bestreben hin, am 07.04.98 in Betrieb genommen worden, so dass ab diesem Zeitpunkt jeder Lkw doppelt verwogen werden musste. Die Folge war, dass der Großparkplatz kaum genutzt werden konnte und ausreisende Lkw weiterhin die Bundesstraße blockierten.

Eine weitere Verschärfung tschechischer Einreisebestimmungen trat am 17.05.1998 in Kraft: Seit diesem Zeitpunkt verlangten die tschechischen Grenzorgane für Kinder, bereits ab Geburt, ein Lichtbild im Kinderausweis, es sei denn, sie sind im elterlichen Reisepass eingetragen. Schätzungsweise weit über Tausend Reisende pro Jahr wurden seither zurückgewiesen.

Nach intensiven Verhandlungen der GPI Selb mit gleichrangigen tschechischen Ansprechpartnern, im Herbst 1998, gestand die tschechische Seite zu, bei Lkw-Stau von Zeit zu Zeit einen Schwung Trucks ohne Verwiegung passieren zu lassen.

Besonders ab dem Jahr 1999, wo regelmäßig nun schon fast während der ganzen Woche Lkw-Stau herrschte, mauserte sich dieser untragbare Zustand vom örtlichen Problem zum grenzübergreifenden Politikum.

Um auf die untragbaren Zustände am Schirndinger Grenzübergang aufmerksam zu machen, veranstalten die stundenlang in der Schlange wartenden Trucker seitdem nachts regelmäßig Hupkonzerte. So hinderten sie die einheimische Bevölkerung am Schlaf, mit dem Hintergedanken, die dadurch genervten Grenzbewohner als Sprachrohr für ihre missliche Lage zu benutzen. Als weiteren Fingerzeig auf ihre untragbare Situation warfen die Brummifahrer – obwohl Müllsäcke an der Straße aufgestellt sind – massenhaft ihren Müll einfach in den Straßengraben entlang der B 303.

Im Jahr 1999 wurde bei der GPS Schirnding damit begonnen, Zug um Zug die veraltete EDV, eine Unix-Anlage aus dem Jahr 1993, gegen moderne Netzwerk-Rechner (Windows-NT) auszuwechseln. Es ist allerdings bis heute nicht (August 2001) gelungen, die beinahe täglich auftretenden, oft erheblichen Störungen verschiedenster Art, bedingt durch die anfällige Netzwerktechnik, zu beseitigen.

Ab November 1999 wurde die von tschechischer Seite betriebene Achslastwaage wegen fehlender Eichfähigkeit nicht mehr benutzt. Gleichzeitig wurden auch die Zugeständnisse, sporadisch Lkw ohne Verwiegung passieren zu lassen, „auf Befehl von höherer Stelle“, wie es hieß, wieder zurückgenommen.

Im Frühjahr 2000 wurde der Skalka-Stausee (vermutlich nach einer Generalüberholung der Turbinen des Wasserkraftwerks) wieder geflutet.

Da die bisher praktizierte Art der Ladeflächenkontrollen nicht fruchtete, ging man im April 2000 dazu über, permanent zu kontrollieren. Zwar wurde an der Rampe neben der Überholungshalle des deutschen Zolls,

auf tschechischer Seite bei Mühlbach bei diesem neuen Kontrollmodus nicht unbedingt jeder Lkw geöffnet, doch musste jeder Trucker mit einer Kontrolle seines fahrbaren Untersatzes rechnen. Diese eher präventive Methode ist zwar sehr personalintensiv, aber auch recht erfolgreich.

Am 05.06.2000 übernahm der deutsche Zoll die Bedienung der Lkw-Ausreise-Waage. Nur für wenige Wochen kam es zu keinen nennenswerten Lkw-Staus mehr. Da sich diese deutlich schnellere Abfertigung herumsprach, erlebte Schirnding nochmals einen deutlichen Boom im Lkw-Bereich. Danach übernahmen tschechische Zöllner wieder die Bedienung dieser Waage.

Die Einrichtung einer Schnellspur für Leerfahrzeuge im gewerblichen Verkehr, am 09.10.2000, bei der Lkw-Ausreise, leistete dem Lkw-Boom weiteren Vorschub. Wiederum steigerte sich das Lkw-Aufkommen deutlich.

Am 01.02.2001 wurde, knapp drei Monate später als ursprünglich geplant, ein computergestütztes Abfertigungssystem, genannt „Parkoviste“ bei der Lkw-Ausreise eingeführt. Wäre es nach den Plänen des tschechischen Zolls gegangen, hätte es nur eine einspurige Abfertigung gegeben, mit der Folge, dass pro Woche maximal 5000 Lkw hätten erfasst und abgefertigt werden können. Über 6000 Trucks pro Woche passierten jedoch bereits im Oktober und November 2000 ostwärts die Grenze. Obwohl seit der Einführung dieses Systems auf Kontroll-Wiegungen verzichtet wurde, entspannte sich die Stau-Situation vor den Toren Böhmens trotzdem nur wenig.

Als Anfang 2001 in Westeuropa die Maul- und Klauenseuche grassierte, griffen die tschechischen Grenzbehörden zu rigorosen Maßnahmen: Jeder, der einreisen wollte, musste sich einer Desinfektion unterziehen. Dazu waren an jedem Grenzübergang auf Höhe der tschechischen Grenzkontrolle mit Chlorkalk getränkte Teppiche ausgerollt. Jeder Fahrzeuginsasse musste aussteigen und die Schuhe auf dem Teppich abstreifen. Die Teppiche waren so ausgelegt, dass jedes Fahrzeug beim Grenzübertritt über die Desinfektionsteppiche rollte. Dabei wurden auch die Reifen desinfiziert. Vom 15.03.01 bis zum 05.04.2001 dauerte diese umstrittene Aktion. Die Bundesrepublik, die keine derartigen Desinfektionsmaßnahmen gegenüber dem westlichen Ausland getroffen hatte, blieb von der Seuche ebenso verschont, wie die Tschechische Republik.

Anfang Juli 2001 wurden die Bauarbeiten für eine Erweiterung des Abfertigungsgebäudes am Straßenübergang begonnen. Sowohl für den deutschen Zoll, als auch für die Grenzpolizei werden zusätzliche Räume errichtet, um der bedrückenden Enge der Diensträume entgegenzuwirken.