

Infrastruktur auf dem Land

Stau an der Dorfkirche

Bei der Infrastrukturplanung stehen Fernwege und Hauptverkehrszentren im Fokus der Öffentlichkeit. Doch will man den Peripheren Alternativen aufzeigen und wenn das gelingt, sind sie mit dem Ergebnis meistens auch zufrieden“, erklärt Irlbacher. Inzwischen liegt eine weitere Planfeststellung vor und er hofft, dass die Straße in ein bis zwei Jahren gebaut werden kann. Auch für den Ausbau der Zufahrt zur A6 gibt es bereits Planungen – irgendwann für die Zeit zwischen 2020 und 2025.

Schlaglöcher in der Glasstraße

Auf die Frage, ob die Fertigstellung der A6 eine Erleichterung für sein Unternehmen gebracht hat, antwortet Josef Irlbacher zögerlich „ja“. Die Irlbacher Blickpunkt Glas GmbH in Schönesee ist keine 20 Kilometer von der A6 entfernt, aber schon in Eslam wendet sich der Weg zur Autobahn zwischen den Häusern. Ein Dorf weiter ist es kaum besser.

„Die Verkehrswege sind vorhanden, aber oft in einem sehr schlechten Zustand“, klagt Irlbacher. Sein Unternehmen produziert Spezialgläser für Kunden in der ganzen Welt und verschickt rund 20.000 Paletten im Jahr. 2.000 Lkw und Transporter steuern die Firma jährlich an und ein- bis zweimal in der Woche wird Rohglas angeliefert, das bei Irlbacher immer öfter beschädigt ankommt.

Rund 1.200 Pendler fahren täglich nach Schönesee, dazu kommt der Lieferverkehr für die Unternehmen, die Schulbusse nach Oberwiesenthal, Neunburg und Waldmünchen und nicht zuletzt die Landwirtschaft, die mit immer größeren Fahrzeugen gut ausgebaute Straßen braucht. Seit mehr als 20 Jahren setzt sich Irlbacher als Stadtrat für den Ausbau der S2159 ein. Doch gehen die Planfestellungsverfahren für den mehr als 600 Einwohner umfassenden Ort nicht ohne Streitigkeiten aus. „Der vorgeschlagene Straßenverlauf wird völlig zerstört und damit das Gefühl für meine Heimat grundlegend schädigen“, heißt es da mitunter.

Johann Stangl, Stangl & Kulzer Group

Es sei schwierig, die Menschen von der Notwendigkeit für Infrastrukturmaßnahmen zu überzeugen. „Man muss den Leuten Alternativen aufzeigen und wenn das gelingt, sind sie mit dem Ergebnis meistens auch zufrieden“, erklärt Irlbacher. Inzwischen liegt eine weitere Planfeststellung vor und er hofft, dass die Straße in ein bis zwei Jahren gebaut werden kann. Auch für den Ausbau der Zufahrt zur A6 gibt es bereits Planungen – irgendwann für die Zeit zwischen 2020 und 2025.

Wir sitzen wieder in der Mitte Europas

Jahrzehnte lang lag das Grenzgebiet am Ende der westlichen Wirtschaftswelt. Nur mit viel Aufwand und staatlichen Fördermitteln gelang es, das „Zonenrandgebiet“ am Leben zu erhalten. Nach der Grenzöffnung änderte sich die Situation schlagartig. „Wir sitzen wieder in der Mitte Europas, das müssen wir auch leben und nutzen“, sagt Irlbacher. Als er Ende der 80er-Jahre ein neues Werk bauen wollte, bekam er viele Angebote, er blieb aber in Schönesee, weil seine Familie hier verwurzelt ist und er hier gut ausgebildete und zuverlässige Arbeitskräfte fand. Das Unternehmen trieb nach der Wende die Erschließung der Märkte in Osteuropa voran. Seit seiner Standortentscheidung hat Irlbacher das Unternehmen auf mehr als 500 Arbeitsplätze in Schönesee ausgebaut.

„Wir haben gute Voraussetzungen, aber wir dürfen uns nicht abhängen lassen“, sagt der Unternehmer, „nur mit guten Infrastrukturmaßnahmen können wir die Arbeitsplätze im Schönesee-Land erhalten.“

Jüngst hat die Region mit der „Leeresandoffensive“ Brückenland, Bayern-Böhmen ein Zeichen gegen die Abwanderung gesetzt. „Bei solchen Initiativen muss der Staat die Gemeinden mit dem Ausbau der Infrastruktur unterstützen“, fordert Irlbacher.



„Obwohl die Firma am Bahnhof liegt, wird die Bahn vom Unternehmen gar nicht mehr und von den Mitarbeiter kaum noch genutzt.“



Verkehrsinfrastruktur

Auf Straßen angewiesen

In Rodding im Landkreis Cham führen Johann Stangl und Stefan Kulzer die Stangl & Kulzer Group mit rund 290 Mitarbeitern. „Nach der Wiedervereinigung, wurde uns versprochen, dass die B85 vierspurig ausgebaut wird“, erzählt Johann Stangl, ein Versprechen, das in fast 25 Jahren nur auf wenigen Kilometern gehalten wurde. Als Spezialist für Präzisionstechnik stellt das Unternehmen komplexe Bauteile in allen zerspanbaren Materialien her, beschäftigt sich mit Faserverbundwerkstoffen wie Carbon und widmet sich Leichtbaustrukturen für die Automobilindustrie. Stangl legt klare Forderungen auf den Tisch: „Vierspuriger Ausbau der B85 mit einer Ortsumfahrung in Neubäu, dreispuriger Ausbau der B16 mit Anbindung an die B85 und der dreispurige Ausbau der B20.“

Der Ausbau der B85 steht bereits im alten Bundesverkehrswegeplan, seine anderen Forderungen finden sich in der bayerischen Projektliste für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030. Nun fehle vor allem eines, so Stangl: „der politische Wille“.

Rodding und Cham sind für den östlichen Landkreis die wichtigsten Standorte für qualifizierte Arbeitsplätze. „Unsere Mitarbeiter sind fleißig, gut ausgebildet und innovativ“, lobt Stangl. Doch Unternehmen und Mitarbeiter sind auf Straßen angewiesen. Obwohl die Firma nur einen Steinwurf von Bahnhof entfernt ist, wird die Bahn vom Unternehmen kaum noch genutzt. „Als es am Roddinger Bahnhof noch eine Frachtaufgabe gab, haben wir einige Lieferungen auch per Bahn verschickt“, erzählt Stangl. Auch der übrige ÖPNV ist für die Mitarbeiter keine Alternative zum Pkw. Dennoch sieht Stangl die Infrastruktur der Region nicht negativ, „aber es gibt noch viel Handlungsbedarf.“