



VIA REGIA - Kulturstraße des Europarates

*Die Wege im europäischen
VIA REGIA-Korridor*



Wege sind ein Kulturerbe von besonderer Bedeutung: Menschliches Zusammenleben und Wirtschaften sowie die Entwicklung und Verbreitung kultureller Leistungen und Errungenschaften wären ohne Verkehrs-, Handels- und Wirtschaftsstraßen nicht möglich.

Seit der Steinzeit gibt es eine Landverbindung zwischen der Atlantikküste und dem Dnjepr, die neben den Wasserstraßen an der Nord- und Ostseeküste und auf der Donau die wichtigste Verkehrsader ist, die den Osten und den Westen Europas verbindet. Sie hat sich über tausende von Jahren als Verkehrskorridor stabilisiert und entspricht heute einem Netz von Fernstraßen und Autobahnen. Diese nehmen im großen Rahmen den gleichen Verlauf, wie vor tausenden von Jahren die unbefestigten Wege. Im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation standen sie ihrer Bedeutung halber unter königlichem Schutz und wurden deshalb als VIA REGIA (=Königsstraße) bezeichnet.

Die Idee, die VIA REGIA als Sinnbild für die Einigung Europas zu revitalisieren, entstand mit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und der neu gewonnenen Möglichkeit, Europa in seiner Ost-West-Ausdehnung wieder ungehindert bereisen zu können und unter dem Zeichen der politischen Veränderungen neue Formen einer europäischen Zusammenarbeit, insbesondere in den Ost-West-Beziehungen entwickeln zu können.

2004 fand in der Thüringer Staatskanzlei das internationale Symposium „VIA REGIA – Kulturstraße Europas“ statt. In dessen Ergebnis wurde die VIA REGIA im Jahre 2005 vom Europarat als Thema ausgewählt, das wegen seiner geschichtlichen, künstlerischen und sozialen Bedeutung von hohem Interesse für die Einigung Europas ist. Seither entwickelt sich ein internationales VIA REGIA-Netzwerk, das 2006 als „Kulturstraße des Europarates“ ausgezeichnet wurde.

Bisher werden auf www.via-regia.org die auf den folgenden Seiten dargestellten und beschriebenen Wege erfasst:

Die Wege im europäischen VIA REGIA-Korridor, Erfurt 2013

mit Informationen von:

Marie Gaillard (F/ Château-Thierry)
Dietmar Kottmann (D/Aachen)
Janusz Kopaczek (PL/ Lublin)
Zbigniew Możdżeń (PL/ Jarosław)
Lubomyr Switenko (UA/ Horodok)
L. W. Voytovych (UA/ Lviv)

ausgewählt, zusammengestellt,
redaktionell bearbeitet und herausgegeben vom
Europäischen Kultur- und Informationszentrum in Thüringen
im Verein NETZ – Medien und Gesellschaft e.V.

D-99084 Erfurt
Bahnhofstr. 27

Tel.: 0049/ (0)361/ 76 48 590
Fax: 0049/ (0)361/ 26 57 564
Web: www.via-regia.org
Mail: ekt@via-regia.org

Geschäftsführung Caroline Fischer



Für den westlichsten Wegeabschnitt der VIA REGIA im heutigen Spanien ist der Camino de Santiago, der Pilgerweg zum Grab des Apostels Jakobus d.Ä., eine seit mehr als tausend Jahren stabile Streckenführung. Aber die Europa verbindende Bedeutung dieses Weges beschränkt sich nicht nur auf die Tradition des christlichen Pilgerwesens, sondern hat wesentlich ältere Ursprünge und komplexere Bedeutungen.

Sternenweg

Vielfach wird beschrieben, dass bereits in vorchristlicher Zeit der „Sternenweg“, der sich an der Milchstraße orientiert, Menschen durch den Kontinent zum Cabo de Finisterre, dem vermeintlichen „Ende der Welt“ an der spanischen Atlantikküste geführt habe. Dieser uralte Weg sei an der spanischen Küste entlang von **Roncesvalles über San Sebastián, Santander, Oviedo zum Cabo de Finisterre** verlaufen. Die Darstellung dieses Wegeabschnittes übernimmt den Verlauf des Pilgerweges Camino de la Costa (Camino del Norte)

Camino primitivo

Der Camino Primitivo ist der älteste Jakobsweg und stellt eine Verbindung zwischen dem Küstenweg Camino de la Costa (Camino del Norte) und dem Hauptweg Camino Francés dar. Er führt von **Oviedo nach Santiago de Compostela** und wurde bereits im 9. und 10. Jahrhundert als Pilgerweg genutzt.

Camino Francés

Zu einer Stabilisierung der Wegeverhältnisse im Norden Spaniens führte um die Zeitenwende die Unterwerfung des Volkstammes der Asturer durch die Römer unter Kaiser Augustus. In der Folgezeit entstanden in der Nähe der Stadt Ponferrada die Las Médulas, die größten Goldminen des Römischen Reiches. Seit dieser Zeit führte eine befestigte Straße vom Nordwesten Spaniens (Lugo) bis zu den Pyrenäenübergängen, die bis ins 19. Jahrhundert hinein für den Verkehr genutzt wurde und auch identisch mit dem Pilgerweg „Camino francés“ ist. Dieser führt in Spanien von **Roncesvalles über Pamplona, Puente la Reina, Logroño, Burgos, León, Ponferrada nach Santiago de Compostela**.



Römerstraßen im gallisch-fränkischen Raum

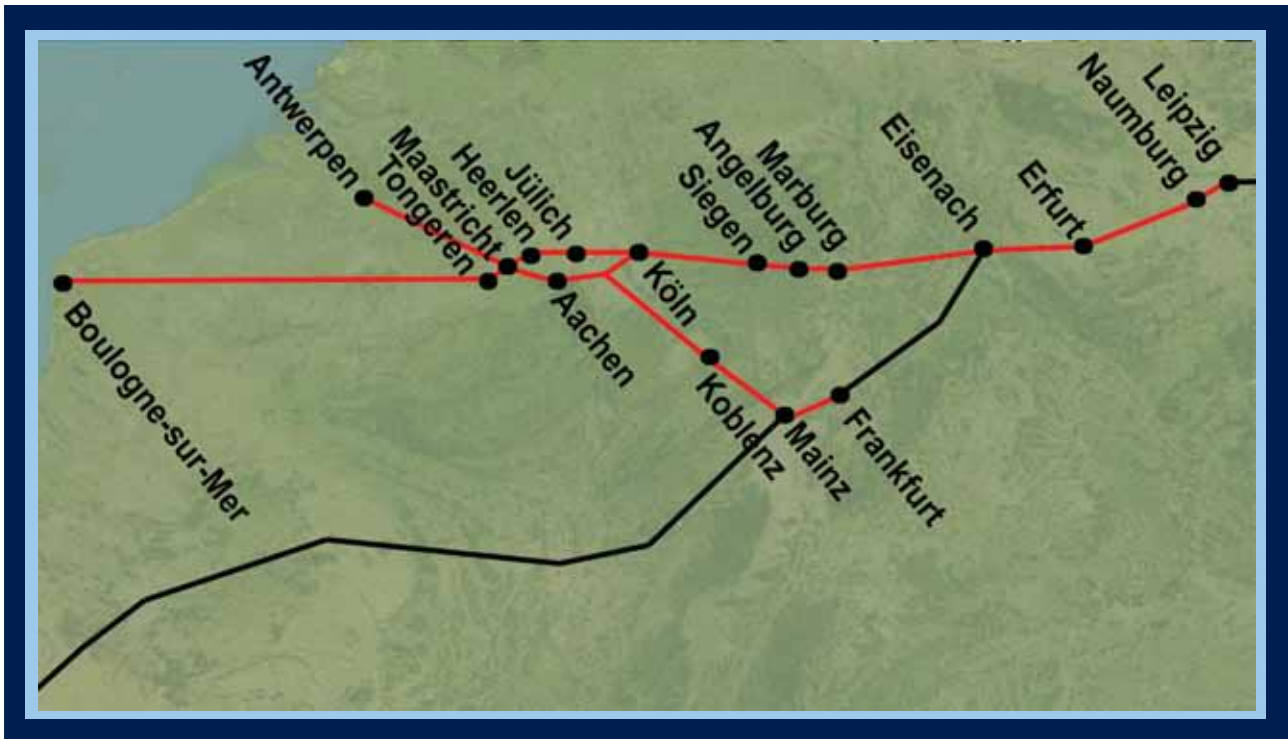
Für die Entstehung einer stabilen Verkehrsverbindung zwischen der iberischen Halbinsel und dem heutigen Frankreich ist ebenfalls bereits die Römerzeit von großer Bedeutung. Es gab um die Zeitenwende befestigte Straßen von den **Pyrenäenübergängen nach Bordeaux (Burdigala) und weiter nach Poitiers (Lemonum), Tours (Caesarodunum), Orléans (Aurelianum), Paris (Lutetia), Reims (Durocortorum), Metz (Mediomatricum), Saarbrücken (vicus Saravus) bis nach Mainz (Mogontiacum)**. In den folgenden Jahrhunderten sollte das Vorhandensein dieser Verkehrsachse für die Entwicklung Europas von größter Bedeutung sein. Von Paris aus in Richtung Spanien folgt der Pilgerweg Via Turonensis heute noch dieser Streckenführung. Die Europastraße E 5 verläuft in ihrem französischen Abschnitt ebenfalls über **Paris, Orléans, Tours, Poitiers, Bordeaux**.

Rue Royale

Von Paris aus behielten die Römerstraßen in den nachfolgenden Jahrhunderten auch weiter nach Osten ihre Funktion als wichtige Verkehrswege für die Wahrnehmung von Herrschaftsaufgaben, für Handel und Verkehr. Von 898 bis 1825 wurden z.B. in Reims die französischen Könige gekrönt. Sie zogen nach Reims von ihrer Residenzstadt **Paris aus über Senlis und Soissons**, die beide als Augustomagus bzw. Augusta Suessionum, von Lutetia (Paris) aus an das römische Straßennetz angeschlossen waren. Abschnittsweise heißt die Straße in Erinnerung an die Krönungszüge heute noch Rue Royale (Königsstraße).

Grande Route Imperiale (Kaiserstraße)

Von den Merowingern bis in die Neuzeit gab und gibt es eine kontinuierliche Entwicklung der Verkehrswege zwischen dem heutigen Frankreich und Deutschland. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts setzte der Wegebau von Paris nach Mainz einen besonderen Akzent: Im Ergebnis der Koalitionskriege zwischen Frankreich, Österreich und dem Heiligen Römischen Reich wurden im Frieden von Luneville (1801) die von Frankreich eroberten linksrheinischen Gebiete in den französischen Staat eingegliedert und in Départements umgebildet. Das Département du Mont-Tonnerre (Département Donnersberg) umfasste die heutige Pfalz und Rheinhessen mit der Hauptstadt Mayence (Mainz). Damit verband sich das Ziel, die Stadt Mainz mittels einer modernen Straße in politischer, wirtschaftlicher und vor allem militärstrategischer Hinsicht enger mit dem französischen Mutterland zu verbinden. 1806 wurde unter dem Namen Grande Route Imperiale (Kaiserstraße) mit der Realisierung dieser Idee begonnen. Die französischen Ingenieure, die das Projekt leiteten, strebten einen möglichst geradlinigen Straßenverlauf an, der größere Steigungen vermied. Zwischen Kaiserslautern und Lohnsfeld wurde die neue Straße 1811 fertiggestellt. Sie war 10 Meter breit und in der Mitte mit einer 6 Meter breiten Pflasterung versehen. Heute ist die alte Kaiserstraße ein Teilstück der ehemaligen Bundesstraße 40 zwischen Mainz und Saarbrücken. In Frankreich ist sie auf dem gesamten Abschnitt zwischen Paris-Porte de Pantin und Goldener Bremm (Bremm d'Or) weitgehend die ehemalige Route nationale 3. Die historische Straße führte von **Paris über Châlons-en-Champagne, Verdun, Metz, Saarbrücken, Kaiserslautern nach Mainz**.



Für die Entwicklung des europäischen Ost-West-Austausches war ein zweiter Streckenverlauf von entscheidender Bedeutung für die Geschichte Europas: Der Weg von der heute belgischen Atlantikküste in Richtung Osten.

VIA BELGICA

Im 1. Jahrhundert n. Chr. wurde von den Römern von Colonia Claudia Ara Agrippinensium (Köln) aus eine befestigte Straße von bis zu 23 m Breite gebaut, welche die Stadt mit der Nordseeküste verband. Sie führte von **Colonia Claudia Ara Agrippinensium (Köln) über Iuliacum (Jülich), Coriovallum (Heerlen), Traiectum ad Mosam (Maastricht), Aduatuca Tungrorum (Tongeren) nach Portus Itius bzw. Portus Britannicus (Boulogne-sur-Mer)** und wurde noch Jahrhunderte später zumindest abschnittsweise benutzt.

In karolingischer Zeit wurde Aachen zu einer der Hauptpfalzen des Reiches, im 10. Jahrhundert begann der Aufstieg Lüttichs (Liège) zu einem bedeutenden Bischofssitz. Im 14. Jahrhundert wurde Antwerpen dank des Hafens und des Tuchhandels ein führender Handelsplatz und ein Finanzzentrum Europas. Das musste selbstverständlich zu Veränderungen und Verlagerungen der Verkehrsströme führen, auch wenn keine umfassenden Straßenneubauten in der Qualität des römischen Straßenbaus anzunehmen sind.

Brabanter Straße oder Köln–Leipziger Handelsstraße

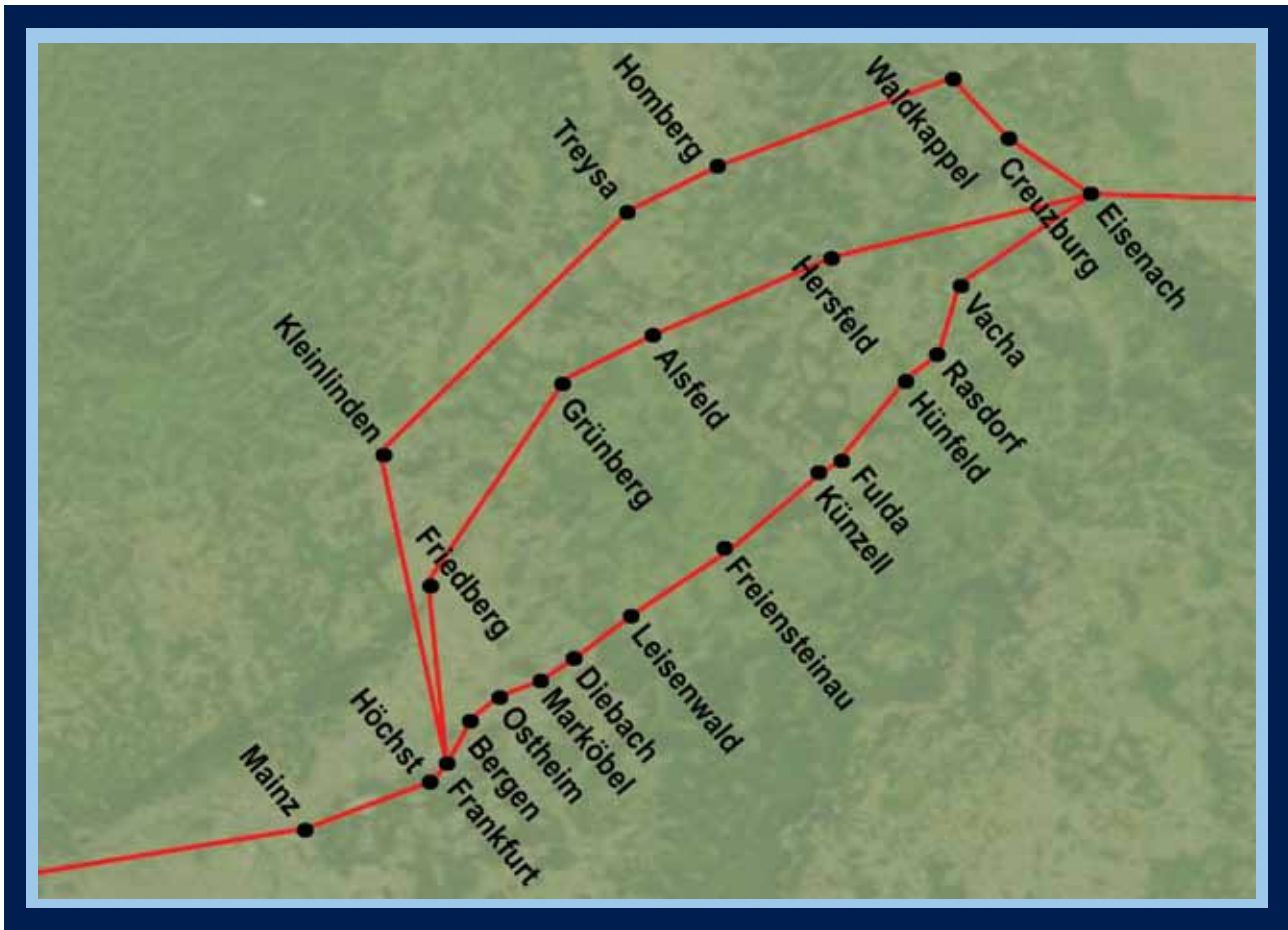
Die Straße verband das ehemalige Herzogtum Brabant von **Antwerpen aus über Aachen, Köln, Siegen, Angelburg, Marburg, Eisenach, Erfurt und Naumburg mit Leipzig**. Zwischen Köln und Siegen verlief als eine Variante der Brabanter Straße die Brüderstraße als mittelalterlicher Höhenweg über **Köln-Brück, Overath, Drabenderhöhe, Denklingen, Freudenberg nach Siegen**.

Lütticher Straße

Mit dem Bau der Lütticher Straße (Chaussierung) zwischen **Aachen und Lüttich** um 1750 verfielen ehemals stark frequentierte ältere Wege.

Aachen-Frankfurter Heerstraße

Die Aachen-Frankfurter Heerstraße war bereits in karolingischer Zeit ein wichtiges Bindeglied im Straßennetz Europas und wurde 1234 von Papst Gregor IX. als VIA REGIA erwähnt. Sie verband im Mittelalter Flandern und England nach Süden mit Italien sowie nach Osten mit Franken, Sachsen, Böhmen, Polen und der Kiever Rus. Von **Aachen aus verlief sie über Düren, Rheinbach, Sinzig, Breisig, Andernach, Koblenz, Boppard, St. Goar, Bacharach, Bingen, Ingelheim, Mainz nach Frankfurt**. Hier mündeten sowohl die in den Südwesten Europas führenden Strecken als auch die Wege von den flandrischen Wirtschaftszentren in die namensgebende VIA REGIA.



Hohe Straße oder Antsanvia

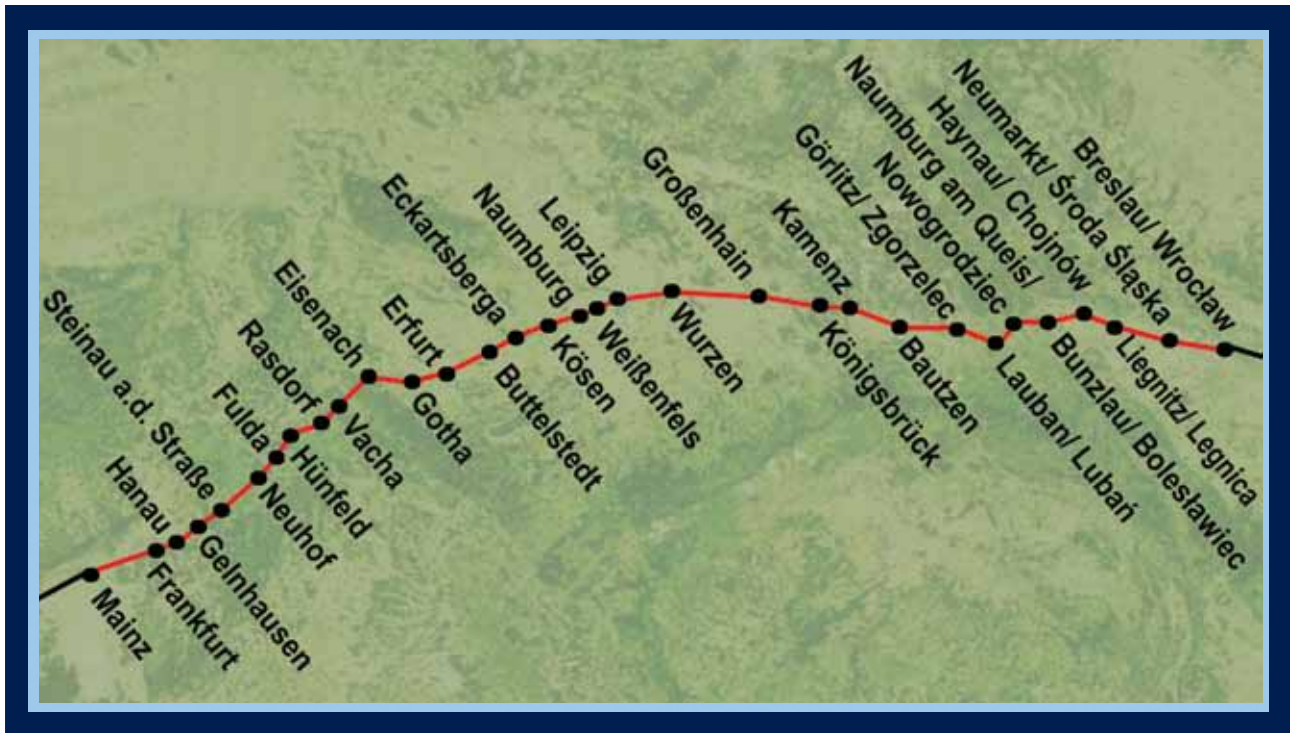
Die Antsanvia ist eine Altstraße im heutigen Hessen, die als Höhenweg entlang der Wasserscheiden auf den Anhöhen, ohne die Ortschaften zu durchqueren, von Mainz nach Eisenach in Thüringen führte. Diese Hohe Straße führte von Mainz auf der alten Römerstraße parallel zum Main bis Höchst, weiter nach Frankfurt-Ginnheimer Höhe **und Dornbusch, Bergen, Ostheim, Marköbel, Altwiedermus, Diebach, Herrnhaag, Großer Reffenkopf im Büdinger Forst, Leisenwald, Hitzkirchen, Ober-/Unterreichenbach, Radmühl, Salz/Freiensteinau, Reichlos, Hauswurz/Brandlos, Giesel, Kämmerzell, Fulda, Marbach, Hünfeld, Rasdorf, Vacha, Eisenach** und weiter nach Leipzig. Die VIA REGIA löste ab dem 12. Jahrhundert die Antsanvia als vorherrschenden Handelsweg ab. Daneben gab es aber auch weiterhin in Hessen zwei andere wichtige Wege nach Osten.

Lange Hessen

Die „Langen Hessen“ und die „Kurzen Hessen“ waren zwei der wichtigsten Wege zwischen den Messestädten Frankfurt und Leipzig. Die Straße „durch die langen Hessen“ führte mitten durch Hessen nach Thüringen und verlief von **Frankfurt aus über Kleinlinden, Treysa, Homburg, Spangenberg, Waldkappel, Creuzburg nach Eisenach.**

Kurze Hessen

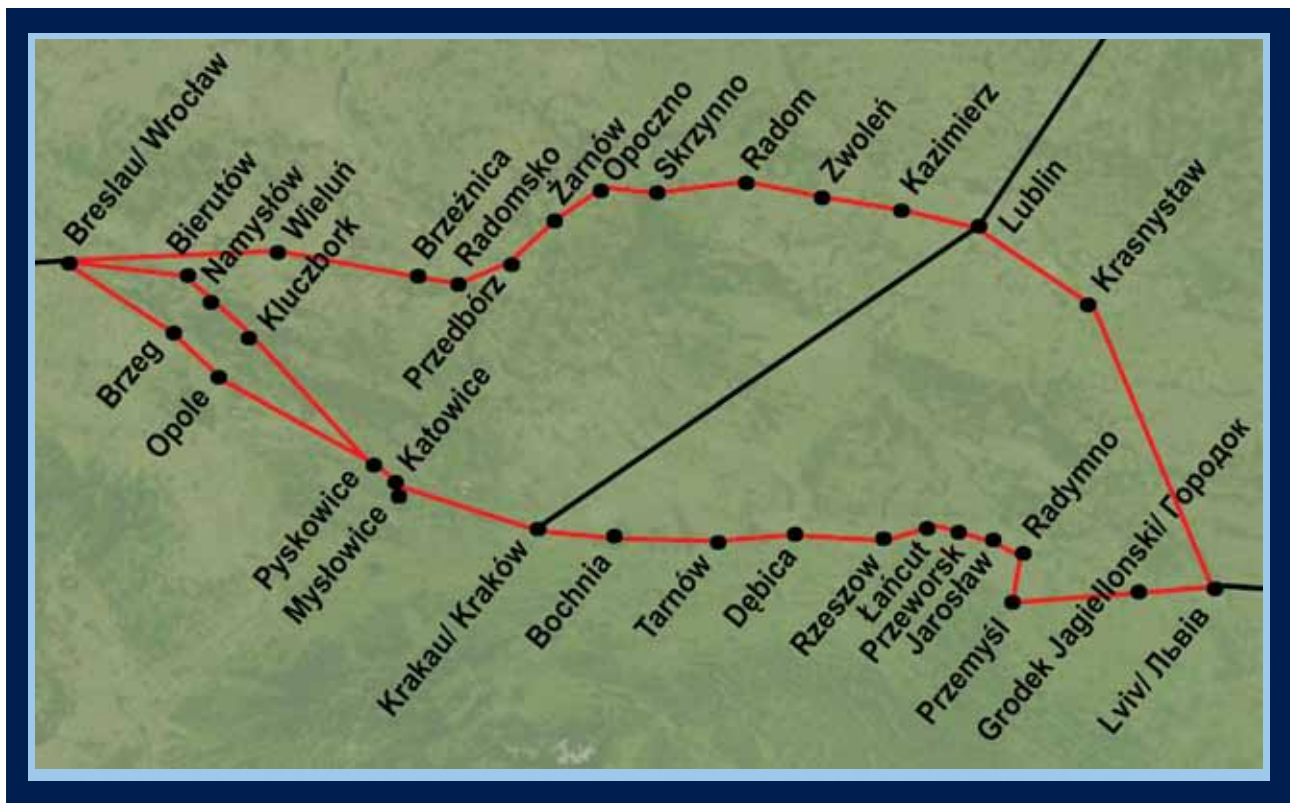
Die „Kurzen Hessen“ über Hersfeld waren zwar weniger sicher vor Straßenräuberei als die „Langen Hessen“, boten aber dafür wesentlich kürzere Streckenabschnitte und wurden von Kaufleuten oft bevorzugt. Sie verliefen teilweise durch hersfeldisches Gebiet und führten von **Frankfurt über Friedberg, Grünberg, Alsfeld, Hersfeld ebenfalls nach Eisenach.**



VIA REGIA

Der römische Feldherr Drusus zog im 1. Jahrhundert v. Chr. von Mainz (Moguntiacum) aus nach Osten in Richtung Elbe, woraus sich in der Folgezeit eine relativ stabile Wegeverbindung entwickelt hat. Da Drusus auf seinem Feldzug den Volksstamm der Chatten besiegt haben soll, kann angenommen werden, dass er durch die Wetterau, die hessische Rhön, über Thüringen, die Saale entlang zur Elbe gelangt ist. Römische Händler müssen diesen Weg immer wieder benutzt haben, womit der Verlauf der späteren VIA REGIA einige Konturen gewinnt. Es ist naheliegend, dass die Franken später die vorhandenen Verkehrswege für ihre Kriegszüge nutzten und in der Folgezeit, als große Teile des heutigen Mitteldeutschland bis ins 10. Jahrhundert hinein fränkisches Gebiet waren, die Wegeverbindungen in Richtung Osten stabilisierten.

Hessische Quellen besagen, dass der Stauferkaiser Friedrich I. (Barbarossa, Regierungszeit 1155 bis 1190) per Dekret allen Reisenden auf der Straße, die durch das Kinzigtal führte, sicheres Geleit zugesichert und sie damit zur VIA REGIA erklärt habe. Sächsische Darstellungen berufen sich auf eine Urkunde des Markgrafen Heinrich III. (des Erlauchten, Regierungszeit 1221 bis 1288), in der im Jahre 1252 für das Bistum Meißen ein Streckenabschnitt als „strata regia“ (königliche Straße) bezeichnet wird. Etwa seit dieser Zeit verläuft die VIA REGIA von **Mainz über Frankfurt am Main, Hanau, Gelnhausen, Steinau an der Straße, Neuho, Fulda, Hünfeld, Rasdorf, Vacha, Eisenach, Erfurt, Eckartsberga, Bad Kösen, Naumburg (Saale), Weißenfels, Leipzig. Östlich von Leipzig gab es drei Übergänge über die Mulde: entweder bei Eilenburg oder bei Wurzen oder bei Grimma. In Großenhain trafen sich diese Wege und führten weiter über Königsbrück, Kamenz, Bautzen nach Görlitz.** Für die Zeit zwischen dem 8. und dem 10. Jahrhundert gibt es bereits eine Reihe von Berichten und Funden, die einen Austausch des Frankenreiches mit den slawischen Gebieten belegen. Die Wegeverbindung in Richtung Osten war durch slawische Wallanlagen und Burgen geschützt, an deren Stelle später oft Städte entstanden, sodass im heutigen Polen der Weg von **Görlitz (Zgorzelec) aus über Luban (Lubań), Naumburg am Queis (Nowogrodziec), Bunzlau (Bolesławiec), Haynau (Chojnów), Liegnitz (Legnica), Neumarkt (Sroda Śląska) nach Breslau (Wrocław)** dargestellt wird. Bei dieser bekanntesten VIA REGIA vom Rhein nach Schlesien wurde im Laufe der Zeit die Straßenart zum Namen dieser Straße.



Der Handelsweg Breslau (Wrocław) – Lublin – Lemberg (Lviv)

1450 und 1454 hat der polnische König Kasimir Jagiełłonski Dokumente ausgestellt, die Händler berechtigt haben, zwischen Breslau (Wrocław) und Ruthenien zu reisen und dabei die Strecke von **Breslau (Wrocław) über Wieluń, Brzeźnica, Radomsko, Przedbórz, Żarnów, Opoczno, Skrzynno, Radom, Zwoleń, Kazimierz, Lublin, Krasnystaw nach Lviv** zu nutzen. Durch diese Erlasse gelangte die Handelsstraße, welche die bedeutendsten Zentren in Schlesien (im damaligen Königreich Böhmen) und jene in Ruthenien (an der Grenze zum Königreich Polen) verband, zu internationaler Bedeutung. Sie ermöglichte, teure Lagerungen in Kraków zu umgehen. Die Straße war bis ins späte 15. Jahrhundert von internationalem Rang.

Die Wege von Krakau (Kraków) nach Breslau (Wrocław)

Krakau (Kraków) war seit 1038 Hauptstadt Polens. Die Stadt entwickelte sich sehr schnell und gehörte als bald zu den großen Wirtschafts- und Handelszentren in Europa. Von **Krakau** aus führte der wichtigste Handelsweg nach Westen ursprünglich **über Myslowitz (Mysłowice)**, eine der ältesten Städte Oberschlesiens, **weiter über Peiskretscham (Pyskowice), Kreuzburg (Kluczbork), Namslau (Namysłów), Bernstadt an der Weide (Bierutów) nach Breslau (Wrocław)**. Seit 1514 wurde Oppeln (Opole) eines der größten Zentren der schlesischen Tuchweberei. Zu dieser Zeit wurde die Stadt auch immer mehr zu einem wichtigen Handelszentrum. Der Haupthandelsweg von Krakau (Kraków) nach Breslau (Wrocław) führte nunmehr vor allem über Oppeln (Opole), Brieg (Brzeg). Mit der am Ende des 18. Jahrhunderts einsetzenden Entwicklung des oberschlesischen Industriegebietes, das damals zu Preußen gehörte, gewannen Orte wie Kattowitz (Katowice), Gleiwitz (Gliwice) oder Hindenburg O.S. (Zabrze) rasch große wirtschaftliche Bedeutung, sodass sich in diesem Wegeabschnitt folgender Verlauf entwickelte: **Krakau (Kraków), Kattowitz (Katowice), Gleiwitz (Gliwice), Oppeln (Opole), Brieg (Brzeg) nach Breslau (Wrocław)**.

Die polnischen Wege von Krakau (Kraków) nach Lwów (Lviv)

Nachdem der letzte männliche Erbe der regierenden Dynastie von Halysch-Wolhynien 1340 von seinen Bojaren vergiftet worden war, gelang es dem damals regierenden polnischen König Kazimierz III. Wielki (Kasimir der Große), bis 1366 das Fürstentum Halysch-Wolhynien zu einem großen Teil in sein Reich zu integrieren. Mit der Vergrößerung des polnischen Staatsgebietes war u.a. die Stabilisierung der Wegeverbindungen von Kraków, der Hauptstadt des Königreiches Polen nach Osten verbunden. Die zu einem großen Teil bereits vorhandenen Wege von **Kraków über Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Radymno, Przemyśl, Grodek Jagiellonski (Horodok), Lwów (Lviv)** wurden ausgebaut und gewannen rasch an Bedeutung.



Jagiellonenstraße

1385 wurde in der Union von Krewo vereinbart, dass die litauischen Großfürsten in Personalunion zugleich Könige von Polen waren. Von dieser Zeit an gewann die Strecke zwischen den beiden Hauptstädten Vilnius und Kraków eine außerordentliche Bedeutung. Sie führte von **Kraków über Nowe Brzesko, Koszyce, Opatowiec, Nowy Korczyn, Świniary, Połaniec, Osiek, Koprzywnica, Sandomierz, Zawichost, Dzierzkowice, Urzędów, Bełżyce, Lublin, Kijany, Kolechowice, Ostrów Lubelski, Parczew, Polubicze** **o** **z** **W** **i** **s** **z** **n** **i** **c** **e**, **Łomazy, Piszczac, Brzesć/ Брэст, Kamieniec/ Камене́ц, Szereszewo/ Шерешево, Nowy Dwór** **Н** **о** **в** **и** **й** **Д** **в** **і** **р**, **Porozowo/ Порозово, Wołkowysk/ Ваўкавыск, Pieski/ Пескі, Mosty/ Масты, Szczuczyn/ Шчучын, Wasiliszki/ Waciliški, Raduń/ Радунь, Ejszyszki/ Eišiškės, Rudnikai/ Rudininkai nach Wilno/ Vilnius**. Mit der Lubliner Union, in der sich Polen und Litauen 1569 zur Adelsrepublik Polen–Litauen vereinigten, wurde die Straße zur wichtigsten Verbindung in diesem neuen riesigen Land. Da in dieser Zeit auch Vilnius ein bedeutendes europäisches Handelszentrum war, gelangte man von hier aus ebenfalls weiter nach Osten. Die Bedeutung der Straße nahm erst ab, als der polnische Königssitz nach Warschau verlegt wurde.



Die ukrainischen Ost-West-Wege im Mittelalter

Das Großreich der Kiever Rus reichte um das Jahr 1000 im Westen bis in die Gegend der heute polnischen Stadt Przemyśl und erreichte seine höchste Blüte unter den Großfürsten Wladimir I. („der Heilige“; 950 - 1016) und dessen Sohn Jaroslaw („der Weise“; 979/86 – 1054). Die ersten Regierungsjahre Wladimirs standen außenpolitisch im Zeichen des Krieges gegen Polen, das der Kiever Großfürst bereits 981 angriff. Bei den Auseinandersetzungen mit Polen ging es um den Besitz der sogenannten tscherwenischen Burgen, d. h. um das Gebiet am Westufer des Bug beim heutigen Lublin und dem Raum um Przemyśl. Bei diesem Landesteil handelte es sich um ein verkehrspolitisch außerordentlich wichtiges Territorium, über das mehrere Handelsstraßen verliefen, die Kiev direkt mit Mittel- und Westeuropa verbanden. Aus dem Mittelalter sind folgende Wegeverläufe bekannt: *Kiїв (Kiev), Білгород (Bilhorod) – heute Білогірودка, Ярополч (Jaropolch) - heute Яроповичи, Котельниця (Kotelnytsja) – heute Стара Котельня. Hier teilte sich der Weg und verlief entweder über Междибіж (Medzhybizh), Теребовля (Terebovlja), Микулинці (Mykulyntsi), Галич (Halych), Львів (Lviv)* (seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts) und weiter nach Westen. Oder er führte von *Котельниця (Kotelnytsja) aus über Колодязне (Kolodjashne), Полоний (Polonnyj) – heute Полонне), Кременець (Kremenets), Броди (Brody), Буськ (Busk), Белз (Bels), Червен (Czerwień)* und weiter nach Lublin.

Die polnischen Wege von Lviv nach Kiev

Kiev war seit 1471 bis zur Abtretung an Russland 1667 Hauptstadt der polnischen Woiwodschaft Kiev [Wojewodztwo kijowskie]. Aus Kraków kommend führte der Weg nun von *Lwów (Lviv) aus über Brody, Radziwiłłow (heute Radyviliv), Dubno, Ostrog (Ostroh), Korzec (Korez), Swjagel (heute Novograd-Wolynskij), Żytomierz (Zhytomyr) nach Kijow.*

Brest-Litowsker Chaussee

Im Laufe des 19. Jahrhunderts veränderten sich im Rahmen der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung auch die Wegeverläufe im ukrainischen VIA REGIA-Korridor. Von besonderer Bedeutung ist dabei der Ausbau der Chaussee von Kiev nach Brest-Litowsk. Seit 1831 war „Kongresspolen“ de facto dem russischen Zarenreich einverleibt worden. Daraus ergab sich die Notwendigkeit schneller und moderner Wegeverbindungen vom Inneren des Landes in die neue Provinz. Von *Kiїв (Kiev) aus wurde der alte Weg über Житомир (Zhytomyr), Новоград-Волинський (Novograd-Wolynskij), Корець (Korez)* genutzt, jetzt aber weiter nach Westen über Rivne geführt. Der Weg von Kiev über *Рівне (Rivne), Луцьк (Luzk), Ковель (Kovel), Брест-Литовська (Brest-Litowsk)* führte weiter in die nunmehr russische Provinzhauptstadt Warschau.

Die Europastraße E40 - die VIA REGIA der Gegenwart

Mit der Erfindung des Automobils gewannen Straßen eine neue Bedeutung. Bereits zu Beginn der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts entstanden Pläne für die Schaffung eines gesamteuropäischen Schnellstraßennetzes. Heute ist diese Idee in Form der Europastraßen weitgehend verwirklicht.

Dies war in besonderem Maße mit dem Bau von Autobahnen verbunden. In Deutschland übernahmen die Nationalsozialisten bereits 1933 die Idee der „Schnellverkehrsbahnen“. Man konnte der staunenden Welt mit diesem Großprojekt zeigen, wie die Arbeitslosigkeit beseitigt werden konnte. Obwohl im Autobahnbau tatsächlich weniger Leute beschäftigt waren, als die Propaganda verkündete, waren die Leistungen augenscheinlich und beeindruckend.

Seit 1939 wurden infolge der Kriegsvorbereitungen jedoch wichtige Ressourcen vom Autobahnbau abgezogen. Der Baubetrieb erfuhr dadurch einen raschen und nachhaltigen Rückgang. Bald nach Kriegsbeginn konnte selbst mit dem Einsatz von „Fremdarbeitern“ und Kriegsgefangenen der geplante Umfang der Bauarbeiten nur mit Mühe erreicht werden. Als schließlich 1943 der Bau endgültig eingestellt wurde, war in Mitteldeutschland die Strecke im VIA REGIA-Korridor über längere Abschnitte mit Ausnahme einiger Talbrücken, die umfahren werden mussten, (teilweise noch einspurig) fertig gestellt.

Nach dem 2. Weltkrieg kreuzten die wie ein Kabelstrang gebündelten Verkehrswege der Eisenbahn, Autobahn und Fernverkehrsstraßen zwischen Hessen und Thüringen die Grenze zwischen der amerikanischen und der sowjetischen Besatzungszone. Die nachfolgende Teilung Deutschlands und Europas teilte auch die berühmte Straße, die bis jetzt West- und Osteuropa verbunden hatte, in wirtschaftlich und politisch getrennte Lager. Europa im Ganzen war auf dieser Strecke nicht mehr erreichbar. Die Bezeichnung Ost – West hat in der Geschichte des Kontinents in jenen Jahrzehnten eine völlig neuartige Bedeutung bekommen.

Die E40 verbindet heute wieder den Westen und den Osten Europas. Sie ist mit mehr als 8.000 Kilometern Länge die längste Europastraße. Sie beginnt an der französischen Atlantikküste in **Calais, etwa 30 km vom Endpunkt der römischen VIA BELGICA entfernt, führt im VIA REGIA-Korridor durch Belgien über Brügge, Gent, Brüssel, Lüttich, Eupen nach Deutschland.** Hier verläuft die E40 zunächst auf der BAB 4 über **Aachen – Köln bis Olpe**, führt dann über Wetzlar – Gießen zum Kirchheimer Dreieck in der Nähe von Bad Hersfeld und führt ab hier wieder als A4 bis an die polnische Ostgrenze. Sie berührt dabei in Thüringen die alten VIA REGIA-Städte **Eisenach, Gotha, Erfurt**, verlässt dann die Trasse der mittelalterlichen VIA REGIA und verläuft über Jena – Chemnitz – Dresden, um sich in Sachsen bei **Bautzen** erneut der historischen VIA REGIA anzunähern. Bei **Görlitz** gelangt man nach Polen, wo die E40 weiter der historischen VIA REGIA folgt und über **Bolesławiec, Wrocław, Opole, Kattowice, Kraków, Tarnów, Jarosław, Przemyśl** bei Medyka die ukrainische Grenze erreicht. Hier bleibt die E40 gleichfalls im VIA REGIA-Korridor und berührt **Городок (Horodok), Львів (Lemberg), Дубно (Dubno), Рівне (Rivne), Житомир (Zhytomir), Київ (Kiev)**. Sie verläuft östlich von Kiev weiter durch Russland, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgisistan, Kasachstan bis Ridder nahe der chinesischen Grenze. In den östlich von Russland gelegenen Gebieten ist der Ausbauzustand teilweise sehr gering und existiert in längeren Abschnitten nur als unbefestigte Piste.

