

# Die Europastraße E40 – die VIA REGIA der Gegenwart



Abbn.:

oben: Die E40 (A4) bei Olpe (D/ Nordrhein-Westfalen)

unten: Die E40 (M06) bei Корець/ Korets (UA/ Rivnens'ka)

Von Calais bis ca. 20 km östlich von Kraków ist die E40 durchgängig als Autobahn befahrbar. Die Weiterführung bis Kiev ist weitgehend fertiggestellt. Die letzten fehlenden Abschnitte sollen bis 2014 vollendet sein.



Mit der Entwicklung des Automobils kam es rasch auch zu einer Revolution des Straßenbaus. Schon 1909 begann der Bau der „Automobil-Verkehrs- und Uebungs-Straße“ (AVUS) in Berlin als weltweit erster Straße mit getrennten Richtungsfahrbahnen.

1924 setzte die Planung eines nationalen „Autostraßennetzes“ ein, in dem auch die Streckenführung der traditionsreichen Ost-West-Verbindung VIA REGIA ausgebaut werden sollte. 1931 wurde in Genf das „Bureau International des Autoroutes“ (B.I.A.R.) mit dem Ziel gegründet, ein gesamteuropäisches Schnellstraßennetz zu errichten; die Ideen wurden auf den sogenannten „Internationalen Autobahnkongressen“ besprochen. Hieraus entstanden die ersten europaweit einheitlich nummerierten Fernstraßen.

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 Mitteleuropa 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.

1975 wurde von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) das „European Agreement on Main International Traffic Arteries“ (AGR) (Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs) beschlossen. Auf dieser Grundlage wurden „Europastraßen“ definiert. Sie sind eine Klasse von Fernstraßen, die sich in Europa, Zentral- und Kleinasien befinden, ein Netz von etwa 50.000 km Länge bilden und dem internationalen Verkehr dienen. Derzeit gibt es etwa 210 Europastraßen. Die Zeit des Kalten Krieges hat in diesem Straßennetz bis heute ihre Spuren hinterlassen, da die 1985 eingeführte Nummerierung noch nicht verändert wurde. So weist das Europastraßennetz nur an denjenigen Stellen Verbindungen über die frühere innerdeutsche Grenze auf, an denen bzw. in deren Nähe sich 1985 Grenzübergänge befanden. Manche Europastraßen „knicken“ plötzlich auf nachrangige Straßen ab, um den „Eisernen Vorhang“ möglichst selten zu überqueren.

Die E40 ist mit mehr als 8.000 Kilometern Länge die längste Europastraße. Sie beginnt an der französischen Atlantikküste in Calais, 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, Katowice, 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 (Zhytomyr), 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.