



Frankfurt am Main ist seit jeher zweifellos einer der bekanntesten und bedeutendsten Orte an der VIA REGIA. Bereits in vorgeschichtlicher Zeit hatten sich hier Menschen angesiedelt. Die Lage war günstig: Der Main konnte damals an dieser Stelle bequem durchschritten werden und das Zentrum der frühen Ansiedlungen, der heutige Domhügel, war eine durch Wasser, Sumpf und Moor gut geschützte kleine Insel. Archäologische Funde haben belegt, dass sich der Ort bereits im 7. Jahrhundert n.Chr. unter merowingischer Herrschaft zu einem wichtigen Macht- und Geldzentrum entwickelt hatte.

Finanzzentrum der Deutschen Bank in Frankfurt/ Main



Etwa 100 km nordöstlich von Frankfurt liegt die Stadt Fulda. Das Gebiet war schon seit der Bronzezeit besiedelt, die Stadt verdankt ihre Entstehung jedoch der Gründung des Benediktinerklosters, die im Jahre 744 im Auftrag des Erzbischofs und „Missionars der Deutschen“, Bonifatius, erfolgte. Das Kloster wurde unmittelbar dem Papst unterstellt und gelangte rasch zu großer geistlicher und weltlicher Macht. Von hier aus formte Bonifatius die Kirche im östlichen Frankenreich. Die Einigkeit mit dem politischen Herrscher und die Anbindung an den Papst in Rom führte zu der Verbindung der karolingischen Dynastie mit dem Papsttum, die Europa maßgeblich prägte.

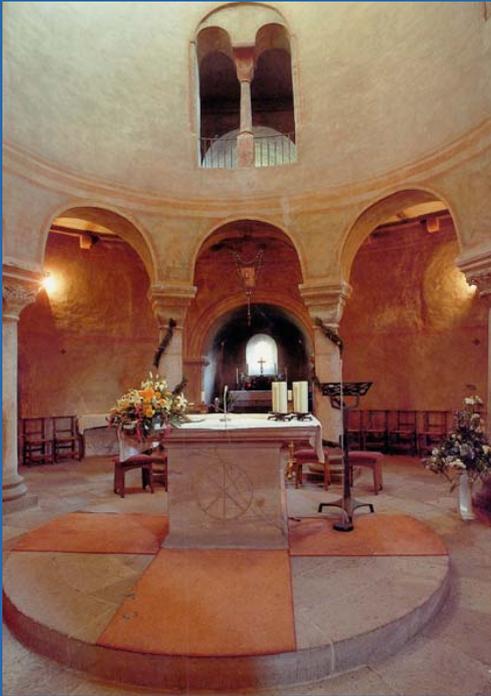
Bonifatius wurde während einer Missionsreise nach Friesland im Jahre 754 getötet. Sein Leichnam liegt in Fulda bestattet. Die Grabstätte ist noch heute ein berühmter Wallfahrtsort.



Die Ordnung der bestehenden Kirche im Frankenreich und deren Neuorganisation in Hessen und Thüringen bildeten eine Grundlage für das karolingische Königtum und dessen Aufstieg im Mittelalter. Damit verbunden war auch die Entwicklung eines zunehmend stabilen Wegesystems. Seit dem 8. Jahrhundert entwickelte sich im späteren südöstlichen Landesteil von Hessen die VIA REGIA, die das fränkische Stammesherzogtum um Mainz mit der Königspfalz Frankfurt, der Abtei Fulda sowie dem Handels- und Missionsstützpunkt Erfurt verband.

„Bonifatius gründet seine Kirche“, Radierung von Alfred Rethel.





Der Benediktinerorden, der im Jahre 529 von Benedikt von Nursia im Kloster bei Montecassino gegründet worden war, verbreitete sich im Frühmittelalter in ganz Westeuropa. Sein Einfluss erstreckte sich nicht nur auf die Christianisierung Europas, sondern auch auf die Wissenschaft, Bildung und den Ackerbau. Es ist weitgehend den Benediktinern zu verdanken, dass das kulturelle Erbe der Antike in Westeuropa erhalten blieb. Sogar viele Universitäten waren ursprünglich Klosterschulen. Bis ins Hochmittelalter waren die Benediktiner der bedeutendste römisch-katholische Orden.

Die Michaelskirche in Fulda entstand in den Jahren 819 bis 822 als Kapelle des ehemaligen Mönchsfriedhofs des Benediktinerklosters, der sich an dieser Stelle befand. Sie zählt mit ihrer noch aus karolingischer Zeit stammenden Krypta zu den bedeutendsten mittelalterlichen Sakralbauten Deutschlands.



Der Leichnam des in Dokkum erschlagenen Bonifatius wurde zunächst mit dem Schiff rheinwärts nach Mainz gebracht und von da aus auf der VIA REGIA über Land nach Fulda. Seit Sommer 2004 besteht ein neuer Wander- und Pilgerweg, die Bonifatius-Route. Sie folgt den Spuren des Trauerzuges. Eine exakte Streckenrekonstruktion ist trotz intensiver, lokaler Forschungen nicht möglich, denn die schriftliche Überlieferung aus dem frühen Mittelalter ist in diesem Punkt zu spärlich. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Prozession über noch intakte alte römische Straßen und seit vorgeschichtlicher Zeit begangene Pfade führte.

Im Dom zu Fulda ist die Grabstätte des heiligen Bonifatius. Das Bauwerk wurde vom Architekten Johann Dientzenhofer unter Verwendung der alten Bausubstanz der Ratger-Basilika aus dem 9. Jahrhundert zu Beginn des 18. Jahrhunderts in den neuen Formen des Barock errichtet.



Kaiser Friedrich I., genannt Barbarossa, gründete 1170 durch den Zusammenschluß dreier dörflicher Siedlungen die Reichsstadt Gelnhausen. Kaiserliche Privilegien und die verkehrsgünstige Lage ließen die Stadt rasch zu einem Anziehungspunkt für Kaufleute und Handwerker werden, die Gelnhausen allmählich zu ansehnlichem Reichtum verhalfen und zu einem zentralen Ort des mittelalterlichen Fernhandels machten.

Stadtsiegel von Gelnhausen aus dem Jahre 1244, das Kaiser Friedrich I. und seine Gattin Beatrix abbildet.



Schon früh befand sich an der Stelle des heutigen Gelnhausen, an einem Kreuzungspunkt uralter Völkerwege und des einst schiffbaren Flüsschens Kinzig, der Sitz eines fränkischen Königshofes. Im 12. Jahrhundert errichtete Kaiser Friedrich I. von Hohenstaufen, genannt Barbarossa, an dieser Schlüsselstelle eine Pfalz als repräsentative Wohnstätte für den Herrscher des abendländischen Reiches.

Die Gelnhäuser Kaiserpfalz (auch „Barbarossaburg“ genannt) ist die am besten erhaltene unter allen staufischen Palastgebäuden in Deutschland.

Das Deutsche Reich kannte im Mittelalter keine Residenzstadt. Die Könige regierten in der Form des „Wanderkönigtums“. Auf ihren Zügen verweilten sie längere Zeit in Bischofsstädten, großen Abteien und Pfalzen. Hier hielten sie Reichstage ab, sprachen Recht und empfingen Gesandte und Bittsteller. So wurde auf dem 1180 in Gelnhausen durchgeführten Reichstag entschieden, das Herzogtum Sachsen zu teilen und als Lehen neu zu vergeben - eine Entscheidung, die zur Zersplitterung des Kaiserreiches beitrug und damit die frühe Bildung eines deutschen Nationalstaats verhinderte.

Die Pfalzen waren darüber hinaus Verwaltungszentren für die Reichslandschaften. Die aufwendige Architektur und die reiche bildnerische Gestaltung des Innenraumes der Pfalz in Gelnhausen lassen diese Funktionen noch heute deutlich erkennen.

Nach der Stauferzeit, als sich die Machtschwerpunkte des Königtums stärker auf die südöstlichen Randgebiete des Reiches, nach Wien und Prag, verlagerten, sank die Bedeutung der Kaiserpfalz. Die wirtschaftliche Entwicklung stagnierte, und in den Stürmen des Dreißigjährigen Krieges brach sie völlig zusammen. Die Stadt Gelnhausen, die in der Mitte des 13. Jahrhunderts 12.000 Einwohner zählte, registrierte im Jahre 1685 nur noch 200 Seelen.

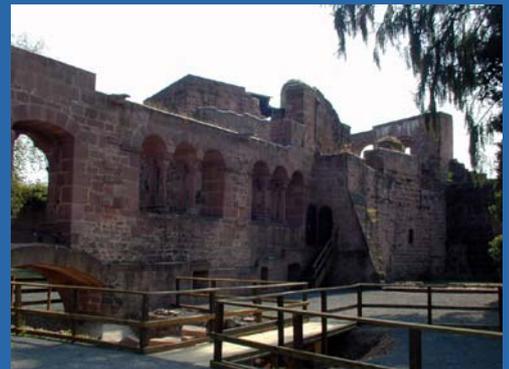
Das Romanische Haus am Untermarkt von Gelnhausen, erbaut um 1180, ist das älteste noch erhaltene Amtshaus Deutschlands. Es weist deutliche Stilmerkmale der Kaiserpfalz auf, die zur gleichen Zeit am Rande der Stadt errichtet wurde.

Das Vorhandensein der beiden Handelszentren Frankfurt/ M. und Leipzig und der intensive Verkehr zwischen beiden Städten führte dazu, dass sich in Abständen von jeweils einer Tagesreise Markt- und Ausspannorte entwickelten. Am Ende eines Reisetages wurde geruht, vielleicht auch gehandelt. Wie Perlen auf einer Schnur ziehen sich die Städte an der Strasse von Frankfurt/ M. nach Leipzig entlang: Frankfurt, Hanau, Gelnhausen, Soden und Salmünster, Steinau oder Schlüchtern, Fulda oder Hünfeld, Vacha, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, Naumburg und Weißenfels, Lützen und Leipzig.

Blick auf die Stadt Steinau an der Strasse.

Die Stadt Steinau, im oberen Kinzigtal zwischen Spessart und Vogelsberg gelegen, war schon zu grauer Vorzeit als Siedlungspunkt bekannt. Dies kam nicht von ungefähr: Alte Handelswege, wie die „Kinzigstraße“, verbanden West-, Mittel- und Ostdeutschland, und die „Alte Weinstraße“ führte vom Spessart zum Vogelsberg in Richtung Norden. Da Steinau am Kreuzungspunkt dieser beiden bedeutenden Verkehrswege lag, wurde die wirtschaftliche Entwicklung der alten Stadt ungemein begünstigt.

Das Schloß wurde im 16. Jahrhundert zur Sommerresidenz des Grafen von Hanau umgebaut.





Steinau verdankt seine Entwicklung dem Flussübergang über die Kinzig und der Politik Ulrichs I. von Hanau, der sich hier an der Grenze seines Territoriums eine Einnahmequelle durch das Geleit an der Grenze der Obergrafschaft Hanau zu Fulda schuf. Im 16. Jahrhundert muss der Markt in Steinau enorme Dimensionen gehabt haben. Die Frankfurt-Leipziger Strasse und der Marktplatz dienten ausschließlich dem Handel. Vieh und Pferde waren im Schloß und im Viehof untergebracht.

Das Schloß in Steinau ist eine sehenswerte Attraktion der kleinen Stadt. Es dient heute als Museum.



Heute können wir uns kaum noch vorstellen, wie beschwerlich das Reisen in früheren Jahrhunderten gewesen sein muss. Schlechtes Wetter, unpassierbare Strassen, Radbrüche, Pannen und Angst vor räuberischen Überfällen mußten den Reisenden schwer zu schaffen gemacht haben. Unterwegs sein bedeutete immer auch, in einem gewissen Maße recht- und schutzlos zu sein und sich auf ein Abenteuer einzulassen, dessen Ende ungewiß war.

Hohlweg in Hessen in der Nähe von Bad Hersfeld. Hier führte der Weg über die „Kurzen Hessen“ nach Leipzig.



Wurde im Mittelalter das Leben auch auf der Strasse VIA REGIA zunächst von zahllosen Burgen beschützt, bewacht und kontrolliert, konnten diese Funktion im Laufe der Zeit die Städte selbst übernehmen, die sich mit Wehranlagen umgaben und damit gegen feindliche Überfälle schützten und zur Wehr setzten. Der Bau solcher Befestigungsanlagen war jedoch teuer und Erweiterungen dementsprechend auch. Um die Kosten gering zu halten, haben sich kleinere Orte öfter auf die Errichtung kleinerer burgähnlicher Anlagen beschränkt, in denen die Einwohner bei Gefahr Zuflucht suchten.

Die noch gut erhaltene Anlage des Wehrfriedhofes in Rasdorf findet in Hessen kaum ihresgleichen. Mit einer hohen Mauer und vier Wehrtürmen versehen, in die Schießscharten eingemauert sind, bot sie seit dem 13. Jahrhundert in kriegerischen Zeiten Schutz für die Rasdorfer Bevölkerung.



Die exponierte Bedeutung der Stadt Frankfurt entwickelte sich auch nach dem Niedergang des fränkischen Reiches mit einigen Unterbrechungen weiter. Im Jahre 1152 wurde der erste deutsche Kaiser aus der Dynastie der Staufer in Frankfurt zum deutschen König gewählt. Die deutschen Könige waren zugleich Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Unter Kaiser Karl IV. wurde Frankfurt 1356 endgültig zur Stadt der Königswahlen deklariert. Die Kaiserkrönung erfolgte zunächst noch in Aachen. Jedoch seit 1562 wurden in Frankfurt zehn deutsche Kaiser gekrönt.

Die deutschen Fürsten ziehen zur Kaiserwahl nach Frankfurt.



Parallel zur politischen Entwicklung vollzog sich der wirtschaftliche Aufschwung Frankfurts. Bereits 1240 sah sich Kaiser Friedrich II. zu der Zusicherung veranlaßt, jeden Besucher der Frankfurter Herbstmesse unter seinen Schutz zu stellen. Besonders angesichts des wachsenden Osthandels genügte diese eine Messe der steigenden Nachfrage nicht mehr. 1330 bewilligte Kaiser Ludwig der Bayer der Stadt das Recht, jährlich eine weitere Messe um die Osterzeit abzuhalten. Außerdem befreite er die Bürger Frankfurts von allen Zöllen zu Wasser und zu Lande und erteilte der Stadt die Vollmacht, in seinem und des Reiches Namen „alle Güter und Gülden in und bei Frankfurt einzulösen“.

Titelblatt der „Frankfurter Meßrelation“, die als Vorläufer heutiger Tageszeitungen gilt, aus dem Jahre 1696.



Das wirtschaftliche Leben einer Stadt wird seit jeher weniger von der Produktion, sondern vom Handel, von Messen und Märkten bestimmt. Die besondere Stellung der Frankfurter Messen ist auch im Zusammenhang zu den Verschiebungen im europäischen Wirtschaftsgefüge zu sehen. Während sich die Bedeutung der Champagnemessen im 12. und 13. Jahrhundert in erster Linie an den europäischen Nord-Süd-Handel knüpfte, profitierten die Messen seit dem 13./ 14. Jahrhundert vor allem vom Ost-West-Handel.

Der „Hühnermarkt“ oder „Fleischmarkt“ genannte Platz in der Frankfurter Altstadt, der während des Zweiten Weltkrieges vollständig zerstört wurde, war einer der traditionellen Handelsorte.



Im 15. Jahrhundert begann für die Frankfurter Messe eine schwierige Zeit. Raubrittertum, Zollstreitigkeiten und Münzverschlechterung belasteten den Handel. Leipzig entwickelte sich zum gefährlichen Konkurrenten. Im 18. Jahrhundert schließlich wurde Frankfurt von Leipzig überflügelt. Während sich Frankfurt zur Banken- und Börsenstadt entwickelte, verkamen seine Messen immer mehr zum bloßen Jahrmarkt.

In der Halle im „Römer“, dem 1405 zum Rathaus umgebauten früheren Wohnsitz einer Patrizierfamilie, wurden, vor Wetter und Dieben geschützt, Gold, Silber und Juwelen gehandelt. Zeichnung aus dem Jahre 1553.

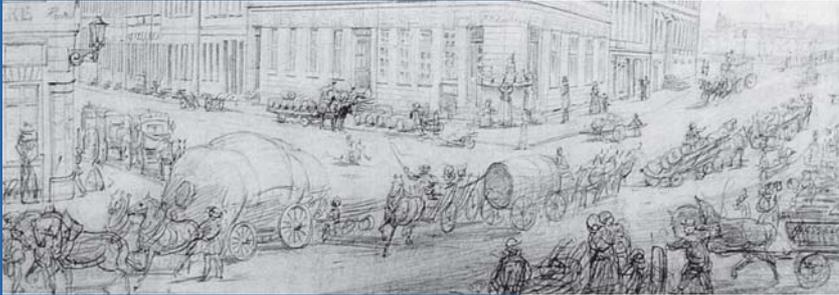


HESSEN



Die Nutzungsrechte der Handelsstrassen waren streng geregelt. Die Frankfurt-Leipziger Hohe Straße, welche von Frankfurt aus die wichtigste Landverbindung mit dem Osten, mit Thüringen, Meißen, der Lausitz und Polen herstellte, stand unter dem besonderen Schutz und der Kontrolle landesherrlicher Obrigkeiten. Reisende Kaufleute mussten damit rechnen, dass ihre Waren beschlagnahmt wurden, wenn sie nicht auf den zugelassenen Wegen transportiert wurden.

Durch das Allerheiligentor führte die Route von Frankfurt aus nach Leipzig. Am Tor wurden die herein kommenden Wagen kontrolliert und der Frachtbrief mit den geladenen Gütern verglichen. Darauf hin wurde ein Torzettel ausgestellt und die „Kaufhausgebühr“ und der Fuhrlohn berechnet.

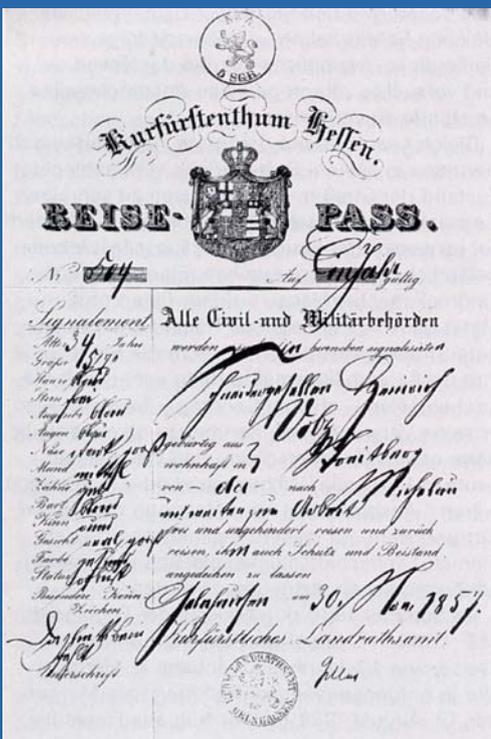


Die Haupteingangsroute für den Frankfurter Messeverkehr war die „Fahrgasse“. Die Fuhrleute zogen mit ihren Wagen über die alte Brücke und das Fahrtr in die Stadt. In der Fahrgasse reihte sich ein Gasthof an den anderen. Bleistiftzeichnung von J.H. Hasselhorst um 1860.



Eine entscheidende Grundlage für die Übermittlung von Nachrichten ist das Strassensystem. Im frühen Mittelalter begann das bereits von den Römern praktizierte Postwesen wieder aufzuleben: Adlige und Geistliche nutzten eige- nen von ihnen geschaffene Botendienste. Als Begründer des neuzeitlichen Postwesens gilt Franz von Taxis. Er und seine Nachfolger richteten im Auftrag der Habsburgischen Familiendynastie ein Kuriernetz ein, welches bis Mitte des 16. Jahrhunderts so ausgebaut wurde, dass es den gesamten Westen Europas überzog. Es wurden im Abstand von je einer Tagesreise feste Poststationen errichtet. Diese bekamen im Laufe der Zeit erhebliche wirtschaftliche Bedeutung: Sie wurden Treffpunkt, Gasthaus, Herberge, Tausch- und Handelsplatz. Poststationen wurden zu wichtigen Zentralpunkten bei der Entwicklung der Dörfer und Städte.

Die Thurn- und Taxis'sche Posthalterei war in Frankfurt seit 1838 im „Roten Haus“ untergebracht, einem der vornehmsten Gasthöfe der Stadt.



Nach der Auflösung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation wurde auf dem Wiener Kongreß der Deutsche Bund gegründet, dem 41 deutsche Einzelstaaten angehörten. Die Kleinstaaten, deren Hoheitsgebiete häufig keine zusammenhängenden Territorien bildeten, sondern über das Land verstreut lagen, umgaben sich mit einer Unzahl von Grenzen und Zollstationen. Oft nur auf die Entfernung von wenigen Kilometern wurden die Reisenden kontrolliert. Gleichzeitig stieg die Anzahl der Reisenden, auch durch verbesserte Transportmittel, im 19. Jahrhundert ständig an.

Kurhessischer Reisepass, ausgestellt im Jahre 1857.



Seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts wurden Postkutschen für die regelmäßige öffentliche Personenbeförderung eingesetzt, wofür im Laufe des 18. Jahrhunderts ein dichtes Verkehrsnetz im gesamten Land zur Verfügung stand. Mit der Ausbreitung der Eisenbahn in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts verloren die traditionellen Transportmittel ihre Bedeutung und wurden nach und nach eingestellt. Die Strassen verfielen und erlangten erst mit der Erfindung des Automobils erneute Bedeutung.

Reiseschein von Hanau nach Gelnhausen (19. Jahrhundert)



Mit der Erfindung des Automobils begann auch eine neue Ära in der Geschichte der Strasse VIA REGIA. Im Jahre 1900 wurden weltweit insgesamt 4.192 Automobile gebaut: mit Dampf, Elektrizität oder Benzin angetrieben. Die technische Zukunft der neuen Fahrzeuge war damals durchaus noch ungewiß. Eine der Produktionsstätten, die sich alsbald zu einer der größten Autohersteller in Europa entwickeln sollte, war die Adam Opel AG in der VIA REGIA- Stadt Rüsselsheim. Seit 1898 werden hier Autos produziert. Aus dem ältesten Werksteil, der bis heute „Kuhstall“ genannt wird (in Anspielung auf die Bedingungen, unter denen Adam Opel die Produktion einst begann), wurde das größte hessische Unternehmen der Automobilherstellung, das heute über 60.000 Menschen beschäftigt, davon rund 34.000 im Stammwerk in Rüsselsheim.

Das Logo des Unternehmens ist ein Kreis mit einem Blitz, im Volksmund auch scherzhaft als „aufgespießte Apfelsine“ bezeichnet.



1929 verkauften die Brüder Wilhelm und Fritz von Opel den Großteil der Aktien an den amerikanischen Automobilkonzern General Motors. Während des Zweiten Weltkriegs stellte Opel mit dem Lastwagen Opel Blitz das Rückgrat der Wehrmacht her. Das Engagement von General Motors, sowohl in den USA als auch beim deutschen Kriegsgegner, wurde vom damaligen Geschäftsführer von GM durch die hohen Profite gerechtfertigt. 1936 wurde Opel durch die deutsche Regierung Steuerfreiheit eingeräumt. Die Folge war eine Kapazitätsausweitung seitens GM. Bis Kriegsende wurden 1,1 Millionen Fahrzeuge produziert.



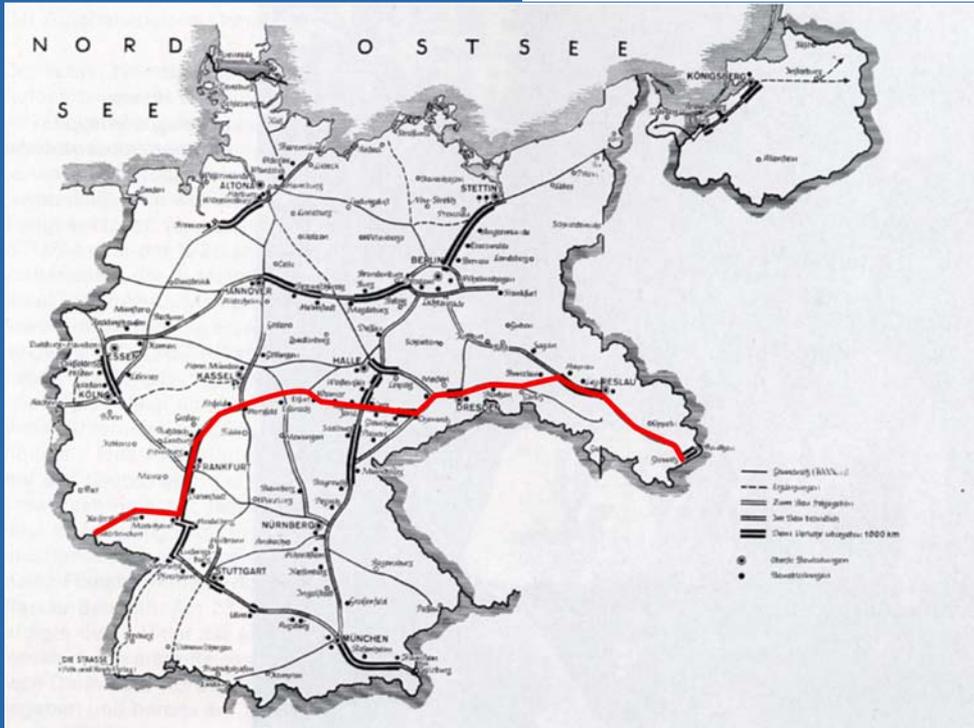
In einer kleinen Werkstatt stellte Adam Opel seit 1862 Nähmaschinen her, später Fahrräder. Erst seine Söhne begannen drei Jahre nach seinem Tod mit der Produktion von Autos.

Heute ist Opel der zweitgrößte deutsche Fahrzeughersteller und hat neben Rüsselsheim an der VIA REGIA weitere Standorte in Kaiserslautern, Eisenach und Gliwice. Trotz zahlreicher konzerninterner Probleme und Konflikte gelangen in den letzten Jahren kontinuierliche Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung. Nach einem Qualitätsreport wurde Opel im Jahre 2004 zur besten deutschen bzw. europäischen Automarke.



Statue von Adam Opel vor dem Hauptwerk in Rüsselsheim.





Schon 1909 begann der Bau der „Automobil-Verkehrs- und Übungs-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 ausgebaut werden sollte. Bereits 1933 übernahmen die Nationalsozialisten 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.

Das „Urnetz“ der Reichsautobahnen mit Stand im Jahre 1934.



Im Gegensatz zu den USA, wo in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts schon nahezu die Vollmotorisierung herrschte, waren die Autobahnen in Deutschland zur Abwicklung des Autoverkehrs in dieser Zeit noch unnötig. Sie boten aber Gelegenheit, auf eine schöne und nicht allzu weit entfernte Zukunft zu verweisen, in der jede Familie ihr eigenes Auto haben und damit schnell und bequem weit entfernte Ziele erreichen würde.



Seit 1939 wurden infolge der Kriegsvorbereitungen 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 die Bauarbeiten infolge der Kriegsauswirkungen Ende 1941 bis auf wenige Ausnahmen eingestellt wurden, hatten die „Reichsautobahnen“ eine Gesamtlänge von 3.827 km erreicht.

Am 23. September 1933 erfolgte mit dem ersten Spatenstich Hitlers für die Teilstrecke Frankfurt-Darmstadt der Anfang des Projektes der „Reichsautobahnen“. Die Zeremonie um diesen „Ersten Spatenstich“ wurde mit entsprechendem Aufwand inszeniert.



Flaktransport auf der Autobahn 1940



Auch wenn in den ersten Kriegsjahren der deutsche Überfall auf die Völker Europas von einem Erfolg zum anderen führte, kehrte der Krieg zu seinen Verursachern zurück. Auch das alte Frankfurt versank. Des einstigen Reiches „gut‘ Stubb“ wurde bei den Bombenangriffen im März 1944 völlig zerstört. Das mittelalterliche Ensemble spitzgiebliger Häuser und enger Gassen versank in Schutt und Asche. 4.822 Frankfurter sind bei den Bombenangriffen ums Leben gekommen, mehr als 22.000 wurden verletzt. 12 700 sind als Soldaten gefallen. Die Hälfte der Bevölkerung von noch etwa 240.000 Einwohnern war bei der Besetzung der Stadt durch die Amerikaner im März 1945 obdachlos; von etwa 177.000 Wohngebäuden waren 90 000 zerstört.

Auch der traditionelle „Hühnermarkt“ oder „Fleischmarkt“ wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.



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 Kontinentes in jenen Jahrzehnten eine völlig neuartige Bedeutung bekommen. Die VIA REGIA ist fast vollständig in Vergessenheit geraten. Ihre Symbolik als Verbindungsband der europäischen Länder galt in den Oststaaten als Tabu.



Point Alpha galt als „der heißeste Punkt im Kalten Krieg“ und war bis 1989 der wichtigste Beobachtungsstützpunkt der U.S. Army an der ehemaligen innerdeutschen Grenze zwischen Hessen und Thüringen. Es lag mitten im Zentrum der NATO Verteidigungslinie Fulda-Gap, in der im Ernstfall ein Angriff der Truppen des Warschauer Paktes befürchtet wurde. Hier standen sich die Vorposten von NATO und Warschauer Pakt Jahrzehnte Auge in Auge gegenüber.

Im Jahre 2003 wurde an der ehemaligen Grenze als hessisch-thüringisches Gemeinschaftsprojekt die Gedenkstätte Point Alpha eröffnet.





Mit der Öffnung der Westgrenze der DDR am 09. November 1989 war der erste Schritt getan, um die Strasse VIA REGIA in ihrer vollen Länge als Verbindung zwischen Ost- und Westeuropa wieder zu beleben.

„Die Fahrt in den frühen Morgenstunden von Frankfurt/ Main über Hersfeld nach Rasdorf war von einem ungewöhnlichen Bild geprägt. Auf der entgegenkommenden Spur der Autobahn Trabis in allen Farben. Es war das zweite 'große' Wochenende nach Öffnung der Berliner Mauer“, berichtete eine Frankfurter Studentengruppe von ihren Erlebnissen am 18. November 1989.



Nachdem die Bundesrepublik Deutschland am 03. Mai 1990 die Oder-Neiße-Linie als polnische Westgrenze anerkannt hatte, unterzeichneten die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs am 12. September 1990 in Moskau den „Vertrag über die abschließende Regelung in Bezug auf Deutschland“. 45 Jahre nach der bedingungslosen Kapitulation Hitlerdeutschlands war der Zweite Weltkrieg auch formal beendet. Am 03. Oktober 1990 erfolgte der Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland. Die Erweiterung der Europäischen Union am 01. Mai 2004 eröffnet neue Dimension für die Überwindung Jahrhunderte alter Konflikte und Krisen zwischen den Ländern unseres Kontinents.