

ELKE JANßEN-SCHNABEL

Die Straße als Lebensraum in Antike, Mittelalter und Neuzeit. Darstellung in der bildlichen Kunst von der Antike bis heute.¹

Eine Straße ist sowohl im landschaftlichen als auch im städtischen Kontext ein Verkehrsbauwerk. Als best mögliche Verbindung zweier Orte führt sie entweder in Form eines befestigten Weges über Land, als ein flaches Band über Felder und Wiesen, oder sie ist Teil eines stadttinneren Versorgungssystems, das dreidimensional aus Fahrbahn und flankierenden Häuserzeilen besteht und als Folge von Räumen in Erscheinung tritt. Gilt es Höhenunterschiede zu überwinden, so schneidet die Straßentrasse ins Gelände oder die Unterkonstruktion trägt den Weg, die Fahrbahn, in Gestalt einer Brücke über ein Tal hinweg. Ausstattungselemente wie Straßennamen, Hinweisschilder, auch Ampeln, Zebrastreifen, Leitplanken unterstützen die Orientierung und sorgen für einen störungsfreien Verkehrsfluss.

Eine Straße dient der Erschließung – eines Ortes oder ganzer Landstriche –, sie ermöglicht Transport, Handel von Waren, Tausch von Informationen, technischen Erfindungen und von Ideen; sie erleichtert und führt die Reise, sie leitet den Verkehr. Damit strukturiert sie das Land und gibt dem Reisenden die Richtung vor; auch kann die Straße Teil einer umfassenden Planung sein, in untergeordnet dienender Funktion Bauwerke präsentieren oder sie kann selbst Bühne der Repräsentation werden, bis hin zum Ort von politisch- militärischen Aufmärschen. In nahezu jedem Fall ist die Straße ein öffentlicher Ort und in allen Fällen ist ihr Wesen vorwiegend zweckbestimmt: die Straße ermöglicht Fortbewegung, sie erleichtert mit glatter Oberfläche das Gehen, Rollen, Passieren, Queren, sie ist sicherer, bequemer, wartungs- und pflegeleichter als der unbefestigte Weg; und nur selten stehen ihre eigene Wirkung und Gestaltung im Vordergrund.

In ihren zahlreichen und recht unterschiedlichen Facetten, mit denen sie am Leben teilhat, wird die Straße seit Jahrhunderten immer wieder auf Bildern fest-

¹ Grundlage des Beitrags ist das Vortragsmanuskript, das sich wesentlich auf eine Präsentation von zahlreichen vergleichenden Bildern stützt; s. Anmerkungsapparat.

gehalten, sei es als Beiwerk erzählender Szenen oder als symbolhaftes Attribut im Hintergrund. Die ausgewählten Beispiele veranschaulichen einzelne Aspekte, spiegeln die Wertschätzung, indem sie meist eine Eigenschaft herausstellen und die Straße damit immer wieder neu als Schauplatz der Geschichte, als Schauplatz des Alltags und damit als Lebensraum zeigen. Selten ist die Straße alleiniger Bildgegenstand, meist ist sie dienender Teil einer künstlerischen Komposition.

Ein rascher Gang durch die Jahrhunderte von den frühen Hochkulturen bis in heutige Zeit versucht, die vielfältigen Eigenschaften und Aufgaben der Straße einzufangen; ihre Geschichte und die technische Entwicklung klingen dabei an, zumal mit der zunehmenden Bedeutung von Zeit, Geschwindigkeit und Verkehr in der abendländischen Welt die Position der Straße sich bis heute festigt und, – den spezifizierten Funktionen entsprechend –, durch ihre fortlaufend technisch verbesserte Gestalt auch ihr Wesen weiter schärft und profiliert.

In den frühen Hochkulturen sind sowohl weitreichende Handelsstraßen, als auch – vor allem in Ägypten – Prunk- und Prozessionsstraßen und Karawanenwege belegt; auch von Kreta, Griechenland und von den Römern ist eine hohe Straßenbautechnik überliefert. Darstellungen von Wagen lassen Straßen erahnen wie beim sumerischen Streitwagen um 2500 v. Chr. auf der Seitenwand eines intarsiengeschmückten Kästchens, genannt die Standarte von Ur.

Im Mosaik von Madaba zwischen 542 und 570 n. Chr. findet sich die älteste kartographische Darstellung des Heiligen Landes vom Libanon bis zum Nildelta. Mittig durch Jerusalem führt vom Nordtor auf die Grabeskirche eine von Säulen gerahmte Achse. Die Straße, unmaßstäblich hervorgehoben, ist Teil des religiös bestimmten Lebens mit repräsentativ-symbolischem Charakter².

Das Evangeliar von Echternach, zwischen 1030 und 1050 entstanden, wird der ottonischen Buchmalerei zugeordnet. Das Bild zeigt Christus Heilung des Aussätzigen aus dem Markus-Evangelium I, 40–45. Aussätzige, Menschen mit unheilbaren ansteckenden Krankheiten, mussten auch noch im Mittelalter außerhalb von Ortschaften leben. Ein zweites Bild aus dem Mittelalter, der rechte Flügel eines

² Standarte von Ur, um 2500 v. Chr., Holzkasten, British Museum; Mosaik von Madaba, zwischen 542 und 570 n. Chr., Madaba, St. Georgskirche, Jordanien.

Altars von Melchior Broederlam, um 1400 entstanden, zeigt die Flucht von Joseph und Maria mit dem Kind nach Ägypten (Matthäus 2, 13–21). In beiden Bildern wird eine Geschichte erzählt. Die Straße als Ort der Aussätzigen und als Ort der Flucht ist in den Bildern als Symbol ein stilistisches Mittel, um die Geschichte im Bild dem Betrachter plakativ nahezubringen³.

Der Schatzmeister des Herzogs von Burgund, Philipps des Guten, ist der mutmaßliche Stifter des Middelburger Altars und auch Gründer der Stadt Middelburg (1444). Um 1450 bildet von Rogier van der Weyden auf dem Altarretabel mit dem Kastell des Stifters im Hintergrund genau diesen Bezug ab. Eine Straßen- und Stadtszene mit Passanten bindet das Kastell in den städtischen Raum ein, wodurch die Stellung des Stifters und seine Macht untermalt werden⁴.

In der Ansicht von Konstantinopel 1482 strukturieren die Straßen die Stadt. Sie machen Wohnquartiere zugänglich und sind Teil des Stadtgebildes. Etwas präziser ist im isometrischen Stadtplan von Arnold Mercator 1571 die innere Erschließung von Köln zu verfolgen. 1588 wurde ein Teil des Plans vervielfältigt, um eine Entführung zu dokumentieren. Die Straße ist Ort eines Verbrechens, einer Entführung, und die Darstellung der Entführungsstationen in der Straße dient der Verbreitung dieser Begebenheit, heute vergleichbar mit der Informationsübermittlung durch analoge oder digitale Medien.⁵

³ *Codex aureus Epternacensis*, Evangeliar von Echternach, zwischen 1030 und 1050, Buchmalerei, Germanisches Nationalmuseum Nürnberg; MELCHIOR BROEDERLAM: Flucht nach Ägypten, um 1400, rechter Altarflügel, Temperamalerei auf Holz, Museum, Dijon.

⁴ ROGIER VAN DER WEYDEN: Middelburger Altar, Öl auf Holz, um 1450, Gemäldegalerie, Berlin; CHRISTOFORO BUONDELMONTE (1385–1430): Ansicht von Konstantinopel, aus dem *Liber Insularum Archipelago*, 1482, illuminierte Pergamenthandschrift, London, The British Library, The Manuscript Collections, abgebildet in: *Europa und der Orient 800–1900*, Ausstellungskatalog, München 1989, S. 855.

⁵ ARNOLD MERCATOR, Stadtplan von Köln 1571, Kupferstich, National Library of Sweden, Stockholm, abgebildet in: *Renaissance am Rhein*, Ausstellungskatalog, Landesmuseum Bonn, 2010, Kat. Nr. 114, S. 254–255; Jodocus Schlappsal, kuertze und wahrhaftige erzelung einer unerhörten u. geschwinden practijck so in dieser Teichs Stat Cöln heimlich angestellt und durch Gottes verhengnus an tag komen ist 29. September 1588, Kupferstich, Kölnisches Stadtmuseum.

In Anton Mirous Ölbild aus dem Jahr 1604 ist die Straße im Inneren des Dorfes Außenraum, der zentrale öffentliche Ort des allgemeinen Festes, der Kirmes (Abb.1).



Abb. 1: Anton Mirou: Kirmes im Dorfe, 1602 (Landschaftsverband Rheinland, Landesmuseum Bonn).

1646 begleitete der Maler Gerhard ter Borch den Gesandten der Vereinigten Niederlande zu den Friedensverhandlungen zwischen Holland und Spanien nach Münster. Ter Borch dokumentiert mit dem Einzug die historisch bedeutenden Vorverhandlungen zum Westfälischen Frieden und er ehrt den Gesandten, indem er ihn mit seinem Gefolge auf dem Weg vor der Stadtsilhouette von Münster malt.

Die kleine Straße von Jan Vermeer, 1659/60, zeigt mitten in der Stadt den Straßenraum als Erweiterung der Wohnstube. Die hohen Fenster des angrenzenden Hauses lassen bereits viel Helle ins Innere fluten, doch für feine Handarbeiten ist das direkte Tageslicht der Straße hilfreich und notwendig.

Das Bonner Rheinufer, 1674 von Abraham Storck, führt am Rand der Stadt entlang. Die Uferstraße am alten Zoll ist Laderaum und Handelsfläche (Abb.2). Meindert Hobbema zieht in der Allee von Middelharnis 1689 den Betrachter über die Allee mit den überlangen Bäumen in die typische niederländische Landschaft hinein, in eine Landschaft, die erst begeht- und befahrbar wird durch die parallel zur Straße aufgeschütteten Dämme mit den seitlichen Entwässerungskanälen⁶.

⁶ ANTON MIROU, Kirmes im Dorfe 1604, Öl auf Kupfer, LVR- Landesmuseum Bonn; GERHARD TER BORCH ZUSAMMEN MIT VERMUTLICH GERRYT VAN DER HORST, Einzug des Gesandten Adriaen Pauw in Münster, um 1646, Öl auf Leinwand, Stadtmuseum Münster; JAN VERMEER, Het Straatje, Die kleine Straße, 1657/58, Öl auf Leinwand, Rijksmuseum Amsterdam; ABRAHAM

Daniel Specklin konstruiert 1567 den Zugang zur Festung Ehrenbreitstein. In der Frühen Neuzeit, der Zeit der Eroberungen und großen Festungsanlagen, waren Zugangswege als strategischer Teil der Verteidigung und Befestigung präzise geplant.



Abb. 2: Abraham Storck: Das Bonner Rheinufer, 1674 (Stadtmuseum Bonn).

Im 18. Jahrhundert kann die Straße Element einer militärisch repräsentativen Gesamtanlage sein wie in der neu angelegten Karlstadt in Düsseldorf, auch Teil eines Jagdkonzeptes mit dem Schloss im Mittelpunkt wie um Schloss Clemenswerth bei Sögel, dem Jagdschloss von Kurfürst Clemens August I., 1737 bis 1747 errichtet nach Entwürfen von Johann Conrad Schlaun. Die Anlage der Stadt Mannheim, ab 1720 zur Residenzstadt der Kurpfalz ausgebaut, wird 1796 wie ein Siegel dargestellt, in dem sich die Straßen als Räume zwischen den Häuserblöcken ergeben. Die Benennung der Quadrate erfolgt nach einem festgelegten Schema. Die Nummerierung der Häuser ist jeweils kreisförmig zum Schloss orientiert und die Straßen sind dann die Rasterflächen und Zwischenräume eines geometrischen Systems⁷.

STORCK: Das Bonner Rheinufer, 1674, Stadtmuseum Bonn; MEINDERT HOBBERMA (1638–1709) Allee von Middelharnis 1689, Öl auf Leinwand, National Gallery London.

⁷ DANIEL SPECKLIN (1536–1589): Ansicht der Festung Ehrenbreitstein 1567, aquarellierte

In Rom am Trevi Brunnen von Nicola Salvi 1732–62 sind die hinführenden engen Gassen in ihrem Verlauf und Raum zusammen mit den säumenden hohen Häuserreihen stadttinnere dunkle Schluchten und Teil einer städtischen Inszenierung: Das Rauschen des herabstürzenden Wassers lockt den Besucher zu einem optischen und akustischen Erlebnis des Brunnens auf dem lichten Platz.

Louis Léopold Bouilly stellt mit der Ankunft der Postkutsche 1803 den Transport als ein wichtiges Thema der Straße dar, den belebten, vermutlich auch lauten und selbstverständlichen Lebensraum innerhalb der Städte und Dörfer.

In Eduard Gärtners Berlin Unter den Linden, 1853, präsentiert der Straßenraum in seiner Mitte das Reiterdenkmal Friedrich II., am Straßenrand Oper und Stadtschloss mit geradezu photographischer Genauigkeit und bildet beschauliches städtisches Leben, vermutlich das Sonntagsleben, ab⁸.

Eine Reihe von Berufen ist über die Jahrhunderte an die Straße gebunden: Kutscher, Wagner, Achsenmacher, Straßenhändler, Lumpensammler, Scherenschleifer, Korbflechter, Wannenflicker, Löffelschnitzer, soziale Randgruppen leben beständig oder zeitweise auf der Straße: Tippelbrüder, Land- und Stadstreicher und Gesellen sind auf der Walz. Für Bordelle ist die Straße der Kontaktraum; vor dem Gürzenich in Köln rauchen Karrenbinder frühmorgens die Meerschaumpfeifen wohlhabender Kaufleute ein⁹.

Franz Pforr ruft 1809–10 ein historisches Ereignis in Erinnerung: den Einzug des Kaisers Rudolph von Habsburg in Basel im Jahr 1273. Der städtische Raum ist Kulisse, Ort der Öffentlichkeit, der Präsenz und der Bekanntgabe.

Federzeichnung, Generallandesarchiv Karlsruhe, abgebildet in: Renaissance am Rhein, Ausstellungskatalog, Landesmuseum Bonn, 2010, Kat. Nr. 156, S. 301; KARL VON PFISTER: Plan von zwey Projekten als die in der Extension neu zu bebauende Carlstadt anzulegen wäre, Federzeichnung, koloriert, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München. JOHANN CONRAD SCHLAUN: Jagdschloß Clemenswerth (1736–47). Perspektive von der Gesamtanlage, lavierte Federzeichnung (grau), abgebildet in: KLAUS BUSSMANN / FLORIAN MATZNER / ULRICH SCHULZE (Hrsg.), JOHANN CONRAD SCHLAUN 1695–1773. Architektur des Spätbarock in Europa, Begleitbuch zur Ausstellung im Westfälischen Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Münster 1995, Stuttgart 1995, S. 298; Mannheim, Grundrissbüchlein 1796, <http://de.wikipedia.org/wiki/Quadratstadt>, 19.09.2011.

⁸ LOUIS LÉOPOLD BOILLY (1761–1845): Ankunft der Postkutsche 1803, Öl auf Holz, Musée du Louvre Paris; EDUARD GÄRTNER (1801–1877): Berlin, Unter den Linden, 1853, Öl auf Leinwand, Nationalgalerie Berlin.

⁹ Kendal Flying Waggon, in: MAXWELL G. LAY: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt, New York 1994, S. 140; Des Rates Tanzhaus, Lithographie, frühes 19. Jahrhundert, in: Altkölnisches Bilderbuch, Köln 1950, Abb. 43.

Adrian Dauzalt dokumentiert in der „Passage des Portes de fer“ in Algerien (28 octobre 1839, um 1840) ein bedeutendes zeitgenössisches Geschehen in einer außergewöhnlichen topographischen Wegesituation. Der Herzog von Orleans nahm in einer Expedition nach Algerien, um das Land von den Osmanen zu erobern und zu einen, den Maler mit. Der Weg führte durch einen Engpass im Binban-Gebirge. In der Schlucht ließ der Herzog in den Fels eine Inschrift meißeln. Der Maler hält diesen bedeutsamen Moment, den Herzog im Vordergrund, fest. Die Schlucht mit dem Weg und den überhängenden Felsen ist die dramaturgische Bühne für die heroisierte Tat¹⁰.

Führichs „Christus Gang nach Emmaus“ 1837 und Courbets Begegnung 1854 erzählen wieder eine Geschichte. Rein auf die Funktion bezogen, ist die Straße hier der Ort der Begegnung, des Stillstandes; in der Bildkomposition bildet sie die horizontale Ebene eines Raumes, in dem die Figuren stehen¹¹.

In Johann Wilhelm Schirmers „Überfall“, 1855, ist die Straße Ort der konkreten Gefahr und innerhalb des Gemäldes ein Element der Landschaftskomposition (Abb.3).

Carl Spitzweg (1808–1885) ist bekannt durch malerische Straßenidyllen. Im „Briefboten“, um 1858, ist die Straße der Weg der Post und in der Orientalischen Straße, 1875–1880, unmittelbarer Handels- und direkter Geschäftsraum¹².

Straßen werden hergestellt, sind Baustelle und Arbeitsraum wie in den Pflasterarbeiten in London 1838 und 1852 festgehalten¹³.

¹⁰ FRANZ PFORR (1744–1812): Einzug des Kaisers Rudolph von Habsburg in Basel im Jahr 1273, 1809–1810, Leinwand, Städelsches Kunstinstitut, Frankfurt a.M.; ADRIEN DAUZALT (1804–1868): Le Passage des Portes de fer en Algérie, 28 octobre 1839, Orléan, Musée des Beaux-Arts, abgebildet in: G. SIEVERNICH, H. BUDDE (Hrsg), Europa und der Orient 800–1900, Ausstellungskatalog, München 1989, S. 736.

¹¹ JOSEPH VON FÜHRICH (1800–1876) Der Gang nach Emmaus 1837, Öl auf Leinwand, Kunsthalle Bremen; GUSTAVE COURBET (1819–1877), Die Begegnung – Bonjour, Monsieur, 1854, Öl auf Leinwand Musée Fabre, Montpellier.

¹² JOHANN WILHELM SCHIRMER (1807–1863): Der Überfall, 1855, Öl auf Leinwand, Museum Zitadelle Jülich; CARL SPITZWEG: Der Briefbote im Rosenthal, um 1858, Universitätsmuseum Marburg; Orientalische Straße, 1875–1880, Museum Folkwang, Essen.

¹³ Plasterarbeiten in London (auf dem Strand westlich von Temple Bar) im Jahre 1851, in London: der Vorarbeiter gibt den Rhythmus der Rammen an. Aus der Illustrated London news Picture Library, 26. April 1851, abgebildet in: MAXWELL G. LAY: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt, New York 1994, Abb.13.



Abb. 3: Johann Wilhelm Schirmer: Der Überfall, 1855 (Museum Zitadelle Jülich).

Unter Napoleon III. wird das verwinkelte Paris durch Baron Haussmann in eine neuzeitliche Metropole der Weite und der hygienischen Sachlichkeit verwandelt. Breite Boulevards schneiden messerscharf durch die Stadt, bringen Licht und verkürzen die Fußwege auf einen Bruchteil der gewohnten Zeit. 1877 malt Caillebotte Paris bei Regenwetter. Die gepflasterte Straße wird zum Ort des Sehens und Gesehenwerdens, zum Raum, in dem man sich trifft und der Blick fließt ungebremst an den Häuserzeilen entlang. In Pissaros Bild führt die Avenue als Sichtachse auf das ausgestellte Architekturobjekt, die Oper. Der Straßenraum ist Teil des in Szene gesetzten Baukörpers; die Vogelperspektive schafft Distanz und der Einzelne scheint sich in der Großstadt zu verlieren.

In Pissaros Boulevard Montmartre, 1897, zeigt sich die Stadt bei Nacht. Gas, später Elektrizität tauchen die Boulevards zusammen mit den leuchtenden Reflexen auf der regennassen Oberfläche in eine flirrende Lichterflut.

Im „Angriff“ von André Devambez tritt das Moment des spontanen Ereignisses, der Revolte, der Demonstration hinzu¹⁴.

¹⁴ GUSTAVE CAILLEBOTTE: Straße in Paris an einem Regentag, 1877, The Art Institute of Chicago, CHARLES H. and MARY F.S. WORCESTER Collection; CAMILLE PISSARRO: Die Avenue de l'Opéra an einem sonnigen Wintervormittag, 1898, Musée des Beaux-Arts de la Ville

In Köln im 19. Jahrhunderts ist die Rheinuferstraße Teil des Transportweges vom Schiff zur Bahn¹⁵.

Bäume spenden in Max Liebermanns „Papageienallee“ 1902 und in der „Lichtentaler Allee“ in Baden-Baden Spaziergängern und Kurgästen kühlenden Schatten¹⁶.

Für Kinder ist die Straße der Ort der Straßenspiele, wie auf Liebermanns „Straße von Zandvoort“. Die Dorfstraße ist erweiterter Hof- und Kontaktraum und bindet die Bauernhöfe an die Felder wie auch in 1879 Sisleys „Straße von Marlotte“ oder Christian Rohlfss „Gasse in Ehringsdorf bei Weimar“ 1893¹⁷.

Straßen sind die Linienführungen sowohl der unterirdischen als auch der oberirdischen Erschließung: Strom- und Wasserleitungen, U-Bahn- und Metrotrassen oder auch der Schwebebahn in Wuppertal. Hier ist der Stadtraum die städtebauliche Führungsschiene. Kirchners „Leipziger Straße mit elektrischer Bahn“, 1914, und seine Straße in Berlin, 1913, bilden den Ort des quirligen Treibens, des hektischen Geschehens ab (Abb.4).

Und bei Umberto Boccioni (1911) dringt die Straße regelrecht in das Haus, das Bild scheint im Moment zu zersplittern, die Baustelle bedrängt als aggressive und laute Bedrohung den Betrachter¹⁸.

Im „Abschied“, 1914, von August Macke und in Edvard Munchs „Straße im Schnee“ (um 1900) weht mit dem Fortgehen kalte Wehmut als bitteres Beiwerk durch die Straße¹⁹.

de Reims; CAMILLE PISSARRO (1830–1903): Boulevard Montmartre bei Nacht, 1897, Öl auf Leinwand, The National Gallery, London; ANDRÉ DEVAMBEZ (1867–1944): Der Angriff, um 1902, Öl auf Leinwand, Musée d'Orsay, Paris.

¹⁵ G. OSTERWALD, Die Lände am Bollwerk, um 1850, nach einem Stahlstich von J. M. KOLB, in. Altkölnisches Bilderbuch, Köln 1950, Abb. 132.

¹⁶ MAX LIEBERMANN (1847–1935): Papageienallee, 1902, Kunsthalle, Bremen; HEINRICH HOFFMANN: Lichtentaler Allee, Gemälde, o. J., Baden-Baden, Stadtmuseum im Alleehaus.

¹⁷ MAX LIEBERMANN (1847–1935) Straße in Zandvoort, Öl auf Holz, Privatsammlung, Bern; Alfred Sisley (1839–1899), Straße von Marlotte, Öl auf Leinwand, 1866, Bridgestone Museum, Tokio; Christian Rohlfss Gasse in Ehringsdorf, Öl auf Leinwand, Städelsches Kunstinstitut, Frankfurt a.M..

¹⁸ ERNST LUDWIG KIRCHNER: Leipziger Straße mit elektrischer Bahn, 1914, Öl auf Leinwand, Museum Folkwang Essen; UMBERTO BOCCIONI: La rue entre dans la maison, Öl auf Leinwand, 1911, Sprengel Museum Hannover.

¹⁹ AUGUST MACKE: Abschied, 1914, Leinwand, Wallraf-Richartz-Museum. Köln; Edvard Munch: Allee im Schnee/ Allee im Schneegestöber, Öl auf Leinwand, Munch-Museum Oslo.



Abb. 4: Ernst Ludwig Kirchner: Leipziger Straße mit elektrischer Bahn, 1914 (Museum Folkwang, Essen).

De Chirico – „Geheimnis und Schwermut einer Straße“, 1914, – verwandelt die Straße in einen leeren, unwirklichen und beängstigenden Raum. Und in René Magrittes „Nachtschwärmer“, 1927/28, verschwimmt auf atmosphärisch leise und unheimliche Art der Innenraum mit dem Außenraum²⁰ (Abb.5).

Bei Rüdell ist in Köln die Straße Ort religiöser Handlung. Durch die Stadt zieht ein Festzug, eine Prozession, und im Karneval verschmilzt das ausgelassene Treiben mit Straße zu einer untrennbaren Einheit²¹.

Der Bau der Reichsautobahn, gemalt von Fritz Bayerlein 1934, die unter natio-

²⁰ GIORGIO DE CHIRICO: Geheimnis und Schwermut einer Straße, 1914, Privatbesitz, abgebildet in: Das große Lexikon der Malerei, Braunschweig 1982, S. 127; RENÉ FRANCOIS GLISLAIN MAGRITTE: Der Nachtschwärmer 1927/ 28, Museum Folkwang, Essen.

²¹ C. RÜDELL: Prozession in Köln, Aquarell, Karneval in Köln, in. Altkölnisches Bilderbuch, Köln 1950, Abb. 157 und 192.



Abb. 5: René Magritte: Der Nachtschwärmer, 1927/ 28. (VG Bild-Kunst DE122336060).

nalsozialistischer Herrschaft neben der Arbeitsbeschaffung und dem Wirtschaftsaufschwung, vor allem der Kriegsvorbereitung diene, hatte von Beginn an auch den Landschaftsschutz und die Landschaftsästhetik im Blick. Neben Autobahnromanen und Autobahnfilmen wurde der Mythos Autobahn gezielt und mit Nachdruck über Gemälde genährt. Autobahnen sollten als schwingende Bahnen und technische Kunstwerke durch die unberührte Natur führen. Nicht die Geschwindigkeit war das Ziel, sondern der Landschaftsgenuss im Autowandern²².

Das bewegte Bild, der Film, nähert sich im 20. Jahrhundert dem Wesen der Straße als ein Ort der Bewegung, des wechselnden und wechselhaften Geschehens. Im Dritten Mann von Orson Welles, 1949, sind die Straße bei Nacht und der Kanal unter der Straße entscheidende Spielorte der zwielichtigen, fesselnden Handlung. In Fellinis Film „La Strada“, 1954, ist die Straße mit melancholisch

²² FRITZ BAYERLEIN: Parklandschaft des Verkehrs im Jahre 2010, 1934, in: ERHARD SCHÜTZ, ECKHARD GRUBER: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941, Berlin 1996, S. 130; RAINER STOMMER (HG) ZUS. MIT CLAUDIA GABRIELE PHILIPP: Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs, Marburg 1982.

dramatischer Tönung Bühne der fahrenden Gaukler, Ort der Halbwelt und Auf-fangnetz der Heimatlosen²³.

In der Nachkriegszeit entfaltet sich mit der zunehmenden Verkehrstrennung eine ganz neue Dimension der Straße mit neuen Konzepten. So lenkt Rudolf Schwarz „Von der Bebauung der Erde“, 1949, den Verkehr in organische Strukturen, die Geäder und Blattwerk ähneln²⁴.

Bei Arno Fischer, Ost-Berlin, Straußberger Platz 1959, und bei Gregory Crewdson, Worthing Street 2006, bestimmt das Auto nicht nur den städtischen und vorstädtischen Raum, es bleibt dem Betrachter auch ein Gefühl von glaskla-rer Leere und großer Anonymität²⁵.

Bei Hans Blosssey ist das Autobahnkreuz Duisburg Kaiserberg in seiner Kom-plexität ganz sachlich Bildmotiv, Objekt der Kunst. Eine Steigerung erfährt der illuminierte Europaplatz in Aachen in der leicht verfremdeten Photographie von Andreas Hermanns 2006. Beide Künstler blicken in einem besonderen Winkel, in einer unerwarteten Perspektive auf die Straße, wodurch sich der Verkehrsknoten-punkt zu einem Kunstwerk verwandelt²⁶.

Auf der B1/A40 während der „Ruhr 2010“ untersuchte ein interdisziplinäres Projekt zwischen Kunst und Stadtplanung die Schönheit der großen. Jochen Gerz erstellte in seinem Kunstwerk „2–3“ Straßen eine Foto- und Tagebuchdokumen-tation über ein Jahr in Straßen gerade ohne Sehenswürdigkeiten und ohne beson-dere Vorkommnisse²⁷.

Die Tunneleinfahrten der Transjurane – Autobahn im schweizer Juragebirge zwischen Delémont und Porrentruy, sind hervorgegangen aus einem Wettbewerb zu den Brücken, Tunneleinfahrten, Lüftungs- und Technikgebäuden, die sehr be-hutsam in die malerische Umgebung eingepasst werden sollten. Das Tunnelor

²³ ORSON WELLES: *Der Dritte Mann*, Kinofilm, 1949; FREDERICO FELLINI: *La Strada*, Kinofilm, 1954.

²⁴ RUDOLF SCHWARZ: *Von der Bebauung der Erde*, Heidelberg 1949, abgebildet in: GERHARD VINKEN: *Zone Heimat*, Berlin, München 2010, Abb. 149, S. 196.

²⁵ ARNO FISCHER, *Ost-Berlin, Straußberger Platz 1959*, Photographie; GREGORY CREWDSON, *Untitled (Worthing Street) „Beneath the Roses“*, 2006, Digitaler Pigmentdruck, Private Collection, Courtesy White Cube, London.

²⁶ HANS BLOSSEY: *der Himmel über Rhein und Ruhr II. Neue Luftbilder aus NRW*, Essen 2008; ANDREAS HERMANN: *Aachen Europaplatz*, Photographie, Aachen 2006.

²⁷ MAP MARKUS AMBACH *Projekte und StadtBauKultur NRW: B1/ A40 Die Schönheit der großen Straßen*, Katalog zur Ausstellung in Gelsenkirchen 2010; JOCHEN GERZ: *2–3 Straßen 2010*, http://www.2-3strassen.eu/das_projekt.html, 19. 09. 2011.

als Teil der Straße präsentiert sich kontrastreich zum Gebirge als von vornherein künstlerisch gestaltetes Objekt mit einem eigenen Anspruch jenseits der reinen Funktion²⁸.

Bei Klaus Paier, *Der Tod ist ein Meister aus Deutschland, nie wieder Faschismus*, Aachen 1979, nach dem Gedicht „Todesfuge“ von Paul Celan, ist die Straße Ort der gesellschaftlichen Auseinandersetzung, der Provokation, des Protestes; bei dem britischen Graffitikünstler Banksy, der seine Identität geheimnisvoll verbirgt, wird mit *Streetart* die Straße zur Galerie; so auch bei Marion Ruthardt und Gregor Vosika, hier ist die Fahrbahn Teil der optischen dreidimensionalen Täuschung²⁹.

Schließlich dient im Schweizer Film *Home*, Ursula Meier 2008, eine nicht fertig gestellte Autobahn einer Familie unmittelbar als Lebensraum. Nach Wiederaufnahme der Bauarbeiten und Fertigstellung droht die Familie in Abgasen, Dreck und Lärm zu versinken. Und bei *McCarthy* 2010 ist die Straße nach einer utopischen Apokalypse der letzte Ort, der übrig bleibt, mit unendlicher Verzweiflung, Einsamkeit, aber auch einem dünnen Faden Hoffnung verbunden³⁰.

1974 fasste im Musikalbum „Autobahn“ die Düsseldorfer Band Kraftwerk mit dem Song „Fahr‘n, fahr‘n, fahr‘n auf der Autobahn“ die monotone Fahrt auf der gleichförmigen Autobahn bereits in eine weitere Kunstform, in Musik und schuf der Straße damit ein musikalisches Denkmal³¹.

Im Blick zurück über die Jahrhunderte war und ist die Darstellung der Straße von der Antike bis heute immer wieder Objekt der künstlerischen Auseinandersetzung, die Häufigkeit ihrer Darstellung nimmt mit der Entwicklung und Differenzierung der Fahrzeuge zu. Die Straße wird salonfähig, Gegenstand der Kunst und der symbolbeladenen Interpretation. Sie gewinnt rasant an Bedeutung seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Im 20. Jahrhundert zeigt die Kunst die

²⁸ RENATO SALVI, zusammen mit FLORA RUCHAT-RONCATI: *Autobahn Transjurane Porrentruy Est – Delémont Ouest* JU, 1998, in: ÜSÉ MEYER, ULRIKE SCHETTLER, RETO WESTERMANN: *Architektur erwandern*, Zürich 2007, S. 72 – 75; RENATO SALVI: *Ausstellung in der ArchENA der ETH Zürich, Hönggerberg*, 19. April–30. Juni 2011.

²⁹ KLAUS PAIER: *Der Tod ist ein Meister aus Deutschland, nie wieder Faschismus*, Aachen *Pontstraße* 1979, Fotografie ausgestellt im Café Kittel, Aachen, September 2011; Banksy. *Exit through the giftshop*, *Streetart*, Dokumentarfilm 2010; MARION RUTHARDT und GREGOR VOSIKA *Moskau* 2010, <http://www.mymodernmet.com/profiles/blogs/amazing-3d-street-art-in>, 18. 09. 2011.

³⁰ URSULA MEIER, *Home*, Kinofilm 2008; Cormac McCarthy: *Die Straße*, Hamburg 2007.

³¹ [de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_\(Album\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_(Album)), 18.09.2011.

Straße zunehmend in düsterer Atmosphäre und doch spiegelt die Rezeption die erstarkende Rolle der Straße in unserem Umfeld als einen nicht wegzudenkenden alltäglichen Lebensraum.

Literatur (zusätzlich zu den in den Anmerkungen genannten Quellen):

JÜRGEN BECKER, *Das Ende der Landschaftsmalerei*, Frankfurt 1974.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN, *Straßen in kulturhistorisch geprägter Landschaft*, Landschaftstagung 1991, 5.–7. Juni 1991 in Bad Münstereifel.

MAXWELL G. LAY, *Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt, New York 1994.

NIKE (NATIONALE INFORMATIONSTELLE FÜR KULTURGÜTER- ERHALTUNG), *Historische Verkehrswege*, Bulletin 6/2009.

MANFRED SACK, *Lebensraum: Strasse*, Stuttgart 1982.

MARTINO STIERLI, *Las Vegas im Rückspiegel*, Zürich 2010.

RAINER STOMMER (HG) ZUS. MIT CLAUDIA GABRIELE PHILIPP, *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs*, Marburg 1982.

ROLF L. TEMMING, *Illustrierte Geschichte des Straßenverkehrs*, Herrsching 1978.

ERHARD SCHÜTZ, *Die saugende Bahn. Zur Faszinationsgeschichte der Reichsautobahn*, in: *Transit Brügge – Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte*, Ruhrlandmuseum, Ausstellungskatalog, Essen 1997, S. 608 ff.

ViaStoria. *Kulturwege Schweiz*, Broschüre 1996.

VEREINIGUNG DER LANDESDENKMALPFLEGER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND LANDESDENKMALAMT BERLIN (HRSG), *Alleen – Gegenstand der Denkmalpflege (Berichte zur Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland 8)*, Berlin 2000.

THOMAS ZELLER, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt 2002.