

Aufbruch in die Vergangenheit Die Strada Novissima und die Spielstraße

Während sich junge Architekturbüros in Europa auf ihre postmodernen Ahnen zu beziehen beginnen – Monadnock in den Niederlanden, Conen Sigl in der Schweiz – entdecken auch die Historiker die Postmoderne wieder. Mit dem pünktlich zu seinem Ableben ins Pantheon der Architekturdenker des 20. Jahrhunderts eingeschriebenen Robert Venturi hat die Historiographie der Postmoderne einen herausragenden Protagonisten bekommen¹; zum zentralen Ort postmoderner Architekturdebatten hingegen wurde, scheint es, die Strada Novissima erkoren. Die doppelte Fassadenreihe auf der ersten Architekturbiennale von Venedig 1980 ist in der jüngeren Architekturgeschichtsschreibung wahrlich nicht unbemerkt geblieben.² Die Zweidimensionalität der kulissenartigen Fassaden passt in einen wissenschaftlichen Diskurs, der Medialität, Ausstellungen als Orte des Architekturgeschehens sowie Performanz und Theatralität als wesentliche Aspekte des Postmodernen ausmacht.³ Darüber blieb eine eigentlich banale Einsicht unterbelichtet: Die Strada Novissima war zunächst einmal eine Straße.⁴ Und als solche fügt sie sich in einen anderen Untersuchungs- und Debattenraum ein.

Innerhalb der Geschichte der Straße betrachtet, war 1980 nicht allein die Ausstellungsstraße auf der Architekturbiennale ganz neu („novissima“), sondern auch ein anderer, scheinbar entlegener Straßentyp: Die Spielstraße, offiziell „verkehrsberuhigter Bereich“, fand 1980 Aufnahme in die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Damit wurde Gesetz und System, was in der zweiten Hälfte der Siebziger Jahre noch den Status eines Experiments gehabt hatte.⁵ Das Gebot niedrigster Geschwindigkeit mit einer dieser entsprechenden Gestaltung verbindend, begann die Spielstraße die deutschen Innenstädte und Wohnquartiere mit der ihr eigenen Ästhetik zu durchziehen: Bänken, Poller, im Weg stehende Bäume und Kopfsteinpflaster wurden nun zum selbstverständlichen Vokabular von Straße und Stadt. Diese sehr eigene Kultur einer verspielten Langsamkeit aber ergriff keineswegs nur den bundesrepublikanischen Alltag, sie war auch ein Charakteristikum

1 Vgl. beispielsweise die zahlreichen Publikationen zu Venturi von Martino Stierli und Denise Costanzo; am gewichtigsten Stierli 2019, herausgegeben vom MoMA, zwei Bände im Schubert.

2 Levy & Menking 2010; Martin 2010: 147–179; Migayrou 2010; Stern 2010; Szacka 2011, 2012 und 2016. 2011/2012 feierte die Strada Novissima eine Wiederauferstehung als Teilrekonstruktion in einer Ausstellung über die Postmoderne am Victoria and Albert Museum in London, vgl. Adamson / Pavitt 2011. 2018/2019 war sie Gegenstand der Ausstellung *Dentro la Strada Novissima* im Museo nazionale delle arti del XXI secolo (MAXXI) in Rom, vgl. <https://www.maxxi.art/events/dentro-la-strada-novissima/>.

3 Szacka hebt Theatralität, Kulissenhaftigkeit, performativen Charakter und Konsumentorientierung der Strada Novissima hervor. Die Theatralität der Strada Novissima betont auch Migayrou. Zu beiden vgl. die vorhergehende Anm.

4 Ausdrücklich als Straße wird die Strada Novissima eigentlich nur in Szacka 2012 diskutiert. Sie betont deren Bühnenbildcharakter und macht Bezüge zur möglicherweise namensgebenden Via Nuova in Genua aus dem 16. Jh. aus. Als Illusionsraum des Konsums habe die Strada Novissima zudem auf die amerikanische Main Street und auf Shopping Malls angespielt. Kurz zur Strada Novissima als Straße auch Szacka 2016: 109, 124–127, 138. Migayrou 2010 diskutiert die Strada Novissima als Straße nur beiläufig, er sieht darin „un retour à la rue corridor“ und damit eine Attacke auf Le Corbusier, der diesen engen Straßenraum kritisiert hatte, Migayrou 2010: 206.

5 Verkehrsberuhigte Bereiche gab es vor 1980 „nur punktuell[!]“, sie besaßen „keine verkehrssystematische Bedeutung“, Monheim 1979: 21.

ßenverkehrs-Ordnung, und tatsächlich wurde da unter Paragraph 42 Absatz 4a neu definiert, was „Straße bedeutet“:

1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
2. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.⁷

Bereits die ersten beiden Sätze der neuen Regelung waren nichts weniger als ein wegweisender Umbruch: Hier wurde wohl erstmals in der Geschichte eine Straße geschaffen, um die Verkehrsmittel darauf zu entschleunigen anstatt zu beschleunigen. Die Beschleunigung des Verkehrs dürfte bis anhin als Axiom jeglichen Straßenbaus gegolten haben. Mit der Schrittgeschwindigkeit aber wurden die Autos dem Fortbewegungsmodus des Menschen angepaßt, gedrosselt auf das Tempo des Fußgängers. Verkehrsberuhigung bezog sich auf die Geschwindigkeit, nicht etwa auf die Lautstärke.⁸ Zu deren Durchsetzung bedurfte es nicht allein der Beschilderung, sondern einer Gestaltung, die Langsamkeit vermittelte. Das hatten erste Untersuchungen in den Niederlanden ergeben.⁹ Das Verschwenken der Fahrbahn, das Aufstellen von Pollern, das Pflanzen von Bäumen, wo zuvor Parkplätze waren, all das wurde zum neuen Fundus einer (straßen-) baulich manifesten Entschleunigung.

Fünf Wochen vor der Novellierung der deutschen StVO, Ende Juli 1980, wurde in Venedig ebenfalls eine Straße eröffnet (Abb. 2).¹⁰ Die Strada Novissima bildete den Kern der ersten Biennale, die spezifisch der Architektur gewidmet war. Deren Kurator, dem römischen Architekten und Architekturhistoriker Paolo Portoghesi, ist die Idee zuzuschreiben, aus der Ausstellung ein räumliches Erlebnis im Maßstab 1:1 zu machen: eine Straße, gerahmt von zwanzig sich gegenüberstehenden Fassaden, entworfen von Architekten aus Europa, den USA und Japan.¹¹ Eingebaut war die doppelte Fassadenreihe in

⁷ Straßenverkehrsrecht 1980: 73 (§ 42 (4a)). Zum verkehrsberuhigten Bereich bzw. der Spielstraße in Deutschland existiert so gut wie keine kulturwissenschaftliche Interpretation, siehe lediglich Hass-Klau 2015: 51–55, und Wegerhoff 2018. Zur niederländischen Variante „woonerf“ siehe ten Cate/Avermaete 2010.

⁸ „Verkehrsberuhigung heißt: Autos langsamer machen“, Eichenauer/von Winning/Streichert 1979: 16f. Diese Verquickung der unterschiedlichen Verkehrsansprüche und Fortbewegungsarten von Mensch und Auto – und nicht etwa deren Trennung, kleinräumlich auf Fahrbahn und Bürgersteig, großräumlich in Fußgängerzonen – hatte bereits der eigentlich als autofreundlich geltende britische Verkehrsexperte Colin Buchanan in seinem einflussreichen *Traffic in towns* (erstmalig publiziert 1963) unter dem Begriff „environment“ angedacht, Buchanan 1964: 55–57.

⁹ Vgl. Königlicher Niederländischer Touring-Club /Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1980: 3f. 1976 wurden in den Niederlanden Mindestanforderungen für die Gestaltung von *woonerven*, die als Vorläufer der Spielstraße gelten können, aufgestellt, ebd.: 11, 18. Zum *woonerf* siehe Nio 2010 und generell ten Cate/Avermaete 2010; hier geht es jedoch weitestgehend um die Siedlungsform, nicht die Straßengestaltung.

¹⁰ Die Architekturbienale fand vom 27. Juli bis 20. Oktober 1980 statt, siehe etwa Barbaro 1980: 214.

¹¹ Zu Portoghesi als Urheber der Idee der Straße als Ausstellungsform siehe Cellini/D’Amato 1980: 10 oder auch Gandee 1981: 109.



Abb. 2 Die Strada Novissima: Eine Anleitung zum Spazieren.

12 Vgl. La ‚Strada Novissima‘ 1980. Zu den Ausstellungsmachern: Direktor war Paolo Portoghesi, eine beratende Kommission bestand aus Costantino Dardi, Rosario Giuffrè, Udo Kultermann, Giuseppe Mazzariol und Robert Stern, hinzu kamen Charles Jencks, Christian Norberg-Schulz und Vincent Scully, die durch Aufsätze im Katalog große Präsenz bekamen; aktiv an der Realisierung der Entwürfe beteiligt und ebenfalls als Verfasser aktiv waren Portoghesis Mitarbeiter Francesco Cellini und Claudio D’Amato. Vgl. *La presenza del passato* 1980.

13 „Strada Novissima“ 1980: 38: „semplicemente anche come ‚casa‘“.

14 La ‚Strada Novissima‘ 1980: 38: „una ‚facciata‘ che esprimesse il proprio particolare senso della forma, con speciale riferimento al tema della ‚presenza del passato‘, e cioè al ruolo che oggi torna ad assumere la riflessione sulla storia come base attiva per il progettare.“

15 So Stern gegenüber Gandee 1981: 108: „I, as the American member of the commission closest to the situation in architecture —and with Portoghesi’s idea that this would be a post-modernist Biennale—proposed the theme ‚The Presence of the Past.‘“

16 La ‚Strada Novissima‘ 1980: 38. Inhaltlich besteht zwischen den Begriffen „via“ und „strada“ im Italienischen kein Unterschied. Die Strada Novissima wird in zeitgenössischen Texten auch als „Via Novissima“ bezeichnet, siehe etwa Barbaro 1980.

17 Portoghesi 1980: 13: „la ‚Strada Novissima‘ [...] riafferma la centralità del tema della strada come strumento di reintegrazione dell’organismo urbano“; die Straße sei ein „luogo deputato dell’incontro e dello scambio [...] uno strumento di socializzazione dello spazio urbano.“

18 Portoghesi 1980: 12 f.

19 Kritik an der Zweidimensionalität ist zentral etwa bei Gregotti 1980; zur heutigen Rezeption siehe oben, Anm. 3.



Abb. 3 Die Spielstraße hob die funktionalistisch anmutende Trennung zwischen Autoverkehr und Fußgängerverkehr auf.

den zu diesem Anlass erstmals dem Publikum geöffneten Arsenalen, genauer die Corderie, also die einstige Seilerei. Deren von mächtigen tuskanischen Säulen flankierter Mittelgang wurde zum Straßenraum, entlang dessen jedes von den Ausstellungsmachern ausgewählte Architekturbüro ein Interkolumnium mit einer Fassade versehen durfte.¹² Dem Achsabstand der Säulen entsprechend waren diese sieben Meter breit und bis zu neunehalb Metern hoch; gebaut wurden sie von Bühnenbildnern aus Cinecittà, den römischen Filmstudios. Was da entstehen sollte, hatte die Ausschreibung sehr offen gelassen: ein Haus eines Architekten, ein öffentliches Gebäude, oder auch „einfach ein Haus“.¹³ Wichtiger war offenbar die bauliche Form als Ausdruck des Themas der Ausstellung: „La presenza del passato“, die Gegenwart der Vergangenheit. In der Ausschreibung war dies definiert als „die Rolle, die heute wieder das Nachdenken über die Geschichte als aktive Grundlage des Entwerfens einnimmt“.¹⁴ Diese heute berühmte, historistische Definition der post-modernen Architektur, im Englischen als „Presence of the past“, schreibt der amerikanische Architekt Robert A. M. Stern, Mitglied des Beirats dieser Architekturbiennale und zugleich Entwerfer einer der Fassaden, sich selbst zu, während er Portoghesi die Idee der Straße überlässt.¹⁵ Dabei handelte es sich um eine echte Straße, „una vera e propria via“, wie es im Katalog der Biennale heißt.¹⁶ Portoghesis Rekurs auf den innerstädtischen Straßenraum darf man seinen eigenen Worten nach genau halb ernst nehmen: Die Strada Novissima verkörpere eine Straße in ihrer Qualität, einzelne Architekturen in den Gesamtzusammenhang der Stadt einzubinden, sie sei der (von der Moderne ignorierte) Ort schlechthin für Treffen, Austausch und Sozialisation in der Stadt.¹⁷ Zugleich aber betont der Kurator die Zweidimensionalität der von den Bühnenbildnern in einer billigen Tannenzholzkonstruktion realisierten Fassaden, wenn er die Buden eines Weihnachtsmarkts in Berlin als Inspiration nennt oder sich auf ephemere Festdekorationen des Barock als Vorbild beruft.¹⁸ Die Ambition war also durchaus eine ernsthafte Architektur, die Umsetzung eher eine Kulisse. Die zeitgenössische Kritik¹⁹ wie auch die heutige wissenschaftliche Rezeption fokussierten und fokussieren oft auf diese vermeintlich nicht ganz ernst gemeinte Bühnenhaftigkeit, doch damit wird man Portoghesi nicht ganz gerecht. Der Anspruch war ein gewichtiger.

Fußgänger und Spaziergeschwindigkeit

Fußgänger stehen nicht nur auf dem in der Straßenverkehrs-Ordnung festgelegten blauen Verkehrszeichen der Spielstraße im Vordergrund, auf sie ist beinahe der gesamte Gesetzestext der StVO, der diese Straße ins Leben rief, ausgerichtet.²⁰ Dass Fußgänger die gesamte Straßenbreite benutzen dürfen (Abb. 3), darf man als revolutionär werten: Damit wurde nicht nur die funktionalistisch anmutende Trennung zwischen Autoverkehr und Fußgängerverkehr aufgehoben, sondern selbst so etablierte Straßentypen wie der Haussmann’sche Boulevard des 19. Jahrhunderts mit seiner paradigmatischen Separierung von Fahrbahn und Trottoir wurde überwunden.²¹ Zugleich drückt sich in dem ersten Satz des Gesetzes ein Hegemonialanspruch aus:

Der Fußgänger beherrscht den Raum, in seiner „ganzen Breite“ und „überall“. Tatsächlich war das ein exklusives Recht: In der gebauten Praxis war der zu Fuß gehende Mensch der einzige, für den die baulichen Grenzen der Spielstraße kein Hindernis darstellten. Mit Leichtigkeit umgeht ein Mensch Poller, Blumenbeete und Bäume, Autos hingegen werden von diesem mit den 1980er Jahren Einzug haltenden Straßenmobiliar in ihrer Bewegungsfreiheit begrenzt (Abb. 4). Die Vorschriften sehen eigentlich keine solche Segregation vor, sondern einen Kompromiss der beiden Fortbewegungsarten, indem man sich nach der langsamsten zu richten hat: Wenn für den Fahrzeugverkehr „Schrittgeschwindigkeit“ vorgeschrieben ist, dann gelten eben nicht mehr Tempo und Bewegungsart von Reifen und Motor, sondern von der rhythmischen körperlichen Fortbewegung. Mit der Erhebung des zu Fuß gehenden Menschen zur Maxime wird offenbar, dass mit dem verkehrsberuhigten Bereich eine Kultur der geplanten Entschleunigung Einzug hielt. Der Mensch mag schon zuvor, ja klischeehaft oft, als Maß aller Dinge (des Entwerfens, der Architektur) dargestellt worden sein,²² doch erst mit der Spielstraße wurde tatsächlich die Langsamkeit des Menschen maßgeblich. Beim nach dem menschlichen Modulor entwerfenden Le Corbusier durfte sich der Körper noch entlang von Rampen und Kurven bewegen, deren Verlauf ganz offenbar der Fortbewegung von Autos auf Parkhausrampen abgesehen war. Nun musste umgekehrt das Auto sich dem Schritt des Menschen anpassen.

Einen Rekurs auf Spaziergeschwindigkeit stellte auch die Strada Novissima dar. „Eine Straße, auf der das Publikum zwischen zweigeschossigen Hausfassaden gehen kann“, so schilderte Paolo Portoghesi in einem Interview mit der Zeitschrift *Casa Vogue* die von ihm konzipierte neueste Straße, und er hob dabei hervor, dass diese Rückkehr zu Straße und Platz eine zentrale Reaktion der postmodernen Architektur auf die undefinierten offenen Räume der Moderne darstellte.²³ Von diesem Spaziergangsraum versprach Portoghesi sich, wie er es im Katalog der Biennale ausdrückt, „einen direkten, haptischen und räumlichen Kontakt mit der Architektur“.²⁴ Tatsächlich scheint das körperliche Erlebnis der Strada Novissima nicht nur Absichtserklärung gewesen zu sein, sondern konstitutiv für den Erfolg der gebauten Straße. Portoghesis Mitarbeiter Francesco Cellini und Claudio D’Amato beschrieben nach Abschluss der Ausstellung retrospektiv, wie erst die eigene Erfahrung beim Gehen entlang der Strada Novissima sie selbst von deren Erfolg überzeugt habe, nachdem die Divergenz der eingesandten Entwürfe sie zunächst erschreckt hätte. Als die Skizzen der Architekten eintrafen, habe sich ein Gefühl „zunehmender Niedergeschlagenheit“ verbreitet, denn was die Ausstellungsmacher sich als Straßenraum vorgestellt hatten, präsentierte sich als zusammenhanglose Parade selbstherrlicher Monumente. Jede Hoffnung auf Einheitlichkeit des Straßenraums habe man verloren und bedauert, keine strikteren Vorhaben gemacht zu haben. Doch mit dem Bau im Maßstab 1:1 sei die Skepsis verschwunden: Die Bauformen seien nicht einheitlicher geworden, doch plötzlich habe sich das körperliche Gefühl einer Straße eingestellt. Tatsächlich, schreiben die beiden Mitkuratoren, sei die Ausstellungs-

20 „Innerhalb dieses Bereichs gilt: 1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt. 2. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten. 3. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten. 4. Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. 5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.“ Straßenverkehrsrecht 1980: 73 (§ 42 (4a)), Hervorhebungen E. W.

21 Zu den Boulevards jüngst Jallon / Napolitano / Boutté 2017.



Abb. 4 Kopfsteinpflaster, Blumenbeete, Bänke und Bäume: Vorfahrt für Fußgänger.

22 Von Leonardo da Vincis berühmter Vitruv-Illustration bis zu Neuferts Bauentwurflehre, mindestens.

23 Sisto 1980: 231: „Una strada dove il pubblico può camminare fra facciate di case a due piani.“

24 Portoghesi 1980: 12: „un contatto diretto, tattile e spaziale con l’architettura“. Vgl. zur physischen Erfahrbarkeit der Strada Novissima auch Szacka 2012: 14, 18.

25 Cellini & D'Amato 1980: 11 und 56: „Il percorso della Strada Novissima, effettuato con calma, [...] riproponeva [...] l'esperienza di una passeggiata in città.“ Die Geschichte mag oder mag nicht genau der historischen Wahrheit entsprechen, aber die Ausrichtung auf die auch von anderen (siehe die folgende Anm.) so empfundene Spazierbarkeit der Straße als Maßstab ihres Erfolgs ist auffallend.

26 Das empfand etwa auch der Kritiker Renato Barilli so, der dem Spaziervergnügen entlang der Strada Novissima das Spazierenwollen der in der Peripherie wohnenden Menschen gegenüberstellt, Barilli 1980: 235. Der als Architekt und Berater an der Biennale beteiligte Robert A. M. Stern nannte die Strada Novissima „one of the most exciting possible places to walk“, Gandee 1981: 109. Vgl. auch Szacka 2012: 14, 18.

27 „Kinderspiele sind überall erlaubt“, Straßenverkehrsrecht 1980: 73 (§ 42 (4a) 1).



Abb. 5 Kinder waren die Putti der 1980er Jahre, kurze Beinchen in Latzhosen der Antrieb.

28 Vgl. etwa auch Hövelmann 1979: 49; Königlicher Niederländischer Touring-Club / Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1980: 5; Von der Autostraße zur Wohnstraße 1988: Titel und passim.

29 Portoghesi 1980: 12: „far riscoprire il gioco serissimo dell'architettura, un gioco da cui dipende un poco anche la qualità della nostra vita.“

straße zu einer Anleitung zum Spazierengehen geworden: „Das Entlanggehen der Strada Novissima, in aller Ruhe, lehrte einem von Neuem das Erlebnis eines Spaziergangs in der Stadt.“²⁵ Auch hier also ging der Mensch, und nicht nur das, er erlernte das Gehen erneut, das Gehen in der Stadt, *con calma*.²⁶ Damit war auch die Strada Novissima eine Form der Verkehrsberuhigung, keine gesetzliche, aber eine gestalterische.

Das Spiel mit den Bauklötzchen der Architekturgeschichte

Der Begriff „Spielstraße“ ist umgangssprachlich, die Straßenverkehrs-Ordnung kennt ihn nicht. Doch sieht sie ausdrücklich „Kinderspiele [...] überall“ im verkehrsberuhigten Bereich vor²⁷, und was dem heute geläufigen Begriff Vorschub geleistet haben mag, ist die reale Belegung der neuen Straße mit Kindern und Ballspielen, nicht nur auf dem blauen Verkehrsschild. Auch die Fotografien der Broschüre des Verkehrsministeriums von 1979 zeigen die Straßen als Spielplatz, als eine Welt, in der Ernsthaftigkeit und Gefährdung durch den automobilen Straßenverkehr außer Kraft gesetzt sind. Fotos fokussieren auffallend oft auf spielende Kinder oder sind aus deren Perspektive aufgenommen. „Wir haben die bessere Straßenlage“, heißt es beispielsweise auf einer Doppelseite der Broschüre (Abb. 5), auf der ein pausbäckiges Kind auf einem Plastikauto unterwegs ist, groß in Farbe und konfrontiert mit einer Aufnahme eines tatsächlichen, staubaufwirbelnd in der Kurve liegenden Wagens in schwarzweiß. Der Antrieb auf der Straße ist spielerisch, reduziert vom Benzin auf kurze Kinderbeine in Latzhosen. Allenthalben sind Bilder der Spielstraße von solch jungen spielenden Staffagefiguren bevölkert.²⁸ Kinder, scheint es, waren die Putti der 1980er Jahre. Das Spielzeugauto stellt das wirkliche Auto in Frage, die Kinder verleiten zu einer anderen Sicht auf die Welt, zu einer sorg- und harmlosen mit einem geringeren Radius, eben wie es den Putti auf Gemälden und Stuckierungen im Barock zufiel.

Vergleichbar viele Kinder scheinen auf der Strada Novissima nicht unterwegs gewesen zu sein. Unbestreitbar aber haftete auch den bunten dünnen Fassaden etwas Verspieltes an, ja der gesamten bühnenbildhaften Inszenierung der Straße in den Corderie (Abb. 2 und 7). Darauf kommen auch die Texte zur Ausstellung immer wieder zu sprechen, diejenigen der Kuratoren wie auch die der Kritiker. Als Anregung der Strada Novissima, schreibt Paolo Portoghesi, hätten ihm Weihnachtsmarktbumen in Berlin gedient, „architetture provvisorie fatte per il gioco“, provisorische Architekturen, gebaut zum Spiel. Diesen entsprächen die Fassaden entlang der Strada Novissima, auch diese „fatti per gioco“. Die Absicht sei, „das sehr ernsthafte Spiel der Architektur wiederentdecken zu lassen, ein Spiel, von dem in gewissem Maß auch unsere Lebensqualität abhängt“.²⁹ Die Vielzahl und Vielfalt dieser Referenzen ans Spiel offenbaren, dass der Kurator der Biennale eine eklektische Vorstellung dessen hatte, was er „Spiel“ nennt. Einerseits war wohl tatsächlich das Verspielte, das Nicht-Ernsthafte gemeint, und damit auch die mangelnde Substanz einer Kulissenarchitektur aus Holz und Farbe. Dieses unernste Spiel wird zum Distinktionsmerkmal der Postmoderne, wenn der Modernist Bruno

Zevi dem Kurator der Biennale in einem Streitgespräch bezeichnenderweise einen „verspielten Geschmack“ („gusto ludico“) ankreidet, eine Architektur attackiert, die sich „damit begnügt zu spielen“ („si accontenta di giocare“). Der Postmodernist Portoghesi kontert, dass die Lust am Spiel ein kollektives Bedürfnis darstelle, das die moderne Architektur nicht habe befriedigen können.³⁰ Hier wie auf der Spielstraße wird das Spiel also zum Markenzeichen der Postmoderne, zur Identifikation eines epochalen Bruchs. Eine „Atmosphäre des Spiels und der Freude“ machte beispielsweise auch der Architekturkritiker Cesare de Seta auf der Strada Novissima aus.³¹ Für Portoghesi, der sich in den 1970er Jahren auch mit voluminösen Publikationen zum römischen Barock hervorgetan hatte, genügte sich dieses Spiel jedoch nicht selbst, sondern es spielte im Sinn seines Verständnisses der „presenza del passato“ auf ephemere Festarchitekturen an, wie sie in der Frühen Neuzeit verbreitet waren, entworfen von denselben Architekten, die auch dauerhafte Bauten schufen.³² Mit diesem Vorbild aber war die verspielte Architektur der Strada Novissima nicht weniger ernst gemeint und nicht weniger ernst zu nehmen als jede andere. Aus verschiedenen Äußerungen Portoghesis und seiner Mitstreiter scheint durch, dass die Kuratoren der Strada Novissima im spielerischen Rückgriff auf Formen aus zurückliegenden Epochen eine, ja vielleicht die einzige Möglichkeit sahen, sich aus einer nach-modernen Situation heraus auf die Vergangenheit der Architektur zu beziehen. Die Ausstellungsmacher beschworen „Archetypen“ der Architektur, die im kollektiven Wissen und Gefühl stets vorhanden seien und die man in einer „fröhlichen Wiederentdeckung“ wieder aufleben lassen müsse.³³ Dieses Spiel als Methode des

30 Cirio 1980: 226, 227.

31 De Seta 1980: 224: „atmosfera di gioco e di allegria“.

32 „[L]a ‚Strada Novissima‘ si riallaccia alla tradizione degli arredi urbani provvisori che consentivano alla città di vivere con volto differente le sue stagioni, i suoi avvenimenti ricorrenti od eccezionali.“, Portoghesi 1980: 13. Zu Portoghesi als Barockforscher Schnell 2019: 215–219.

33 Portoghesi 1980a: 5: „Il riemergere degli archetipi, è dunque per l’architettura [...] una gioiosa riscoperta di qualcosa costretto a vivere dentro di noi clandestinamente“. Vgl. auch Cellini / D’Amato 1980a.

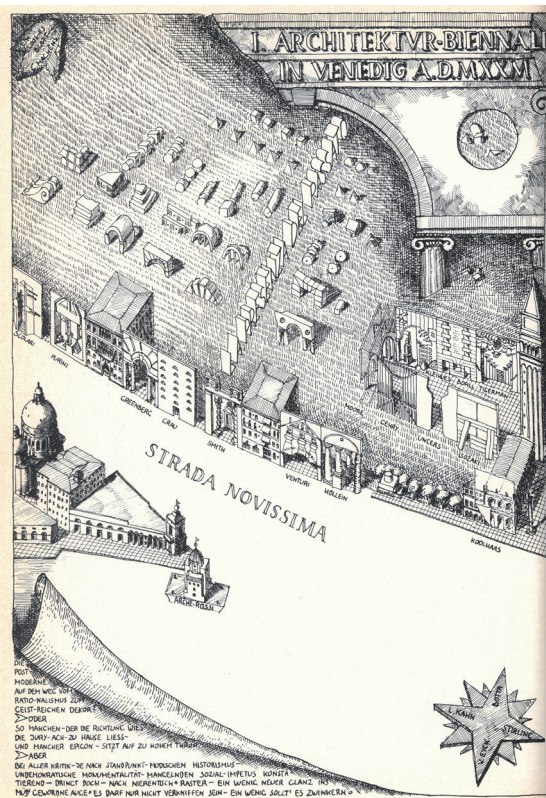
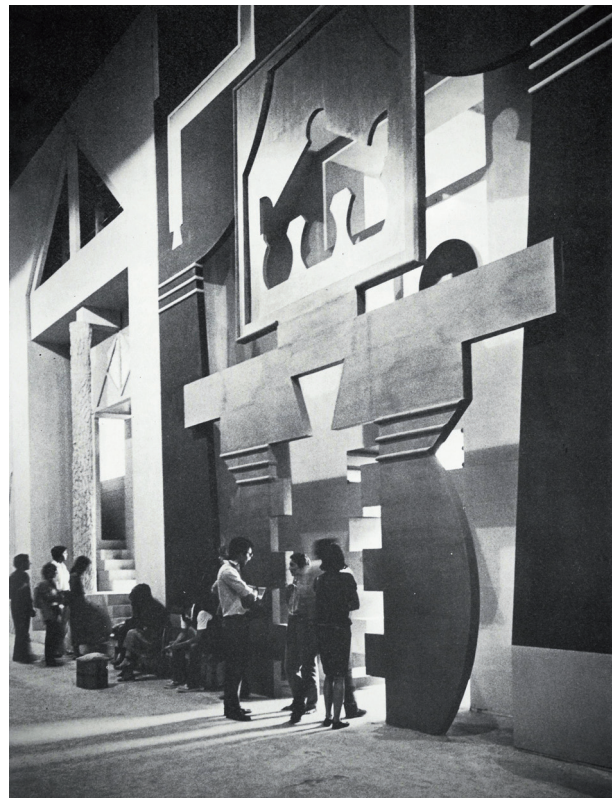


Abb. 6 Das Arsenal der Architektur als Bauklötzchen. Karikatur von Cord Machens in der ARCH+, 1980.

Rückgriffs auf ein von der Moderne verbotenes Formenvokabular bezeichnet, darf man annehmen, den „gioco serissimo dell’architettura“. Die bauliche Praxis entlang der Strada Novissima allerdings, insbesondere diejenige der nicht-italienischen Architekten, präsentierte sich als weniger ernsthaftes historistisches Spiel. Als solches zeigt es sich nicht nur in den Fassaden, sondern etwa auch in einem sehr treffenden Kommentar zur Strada Novissima, einer elaborierten Karikatur von Cord Machens, die in der *ARCH+* veröffentlicht wurde (Abb. 6). Die Strada Novissima nimmt in dieser Vogelschau den Raum des Canal Grande ein, entlang dessen sich die dünnen Fassaden reihen. Dahinter liegt das dreidimensionale Arsenal der Architekturgeschichte, bezeichnet mit *LA PRESENZA DEL PASSATO*: Voluten, Treppen, Säulentrommeln, Bogensteine, Architrave, eine Serliana. Der Rekurs auf die Vergangenheit wird hier zum Spiel mit einer Geschichte, die auf Bauklötzchen reduziert ist. Zu Recht präsentiert Machens die Präsenz der Vergangenheit als eine Art Kinderspiel für Architekten, dessen Ernsthaftigkeit bei ihm darin liegt, dass er die Strada Novissima in die tatsächliche Topographie Venedigs einzeichnet. Betrachtet man einige Fassaden entlang der Strada Novissima – etwa diejenigen von Bofill, Graves, Moore oder Stern (Abb. 7) – wird deutlich, dass Machens’ Darstellung kaum übertrieben war. Es scheint, als sei das architekturgeschichtliche Formenvokabular durch einen modernistischen Abstraktionsprozess gegangen, um als Bauklötzchen wieder aufzutauchen.

So teilten sich die Spielstraße und die Strada Novissima das Spielerische. Und doch war das Spiel ein anderes. Bei der Spielstraße ging es um das Kinderspiel, das zumindest in diesem abgesonderten Bereich eine vorrangige

Abb. 7 Tektonik ohne Substanz: Die Fassade von Robert A. M. Stern auf der Strada Novissima.



Existenzberechtigung haben sollte. Entlang der Strada Novissima ging es um das Wiederauftreten der Architekturgeschichte in Form eines Spiels. Aber: So spielerisch leicht das erscheinen mochte, so schwerfällig war es im formalen Ergebnis. Die Witzigkeit der bunten Klötzchenarchitektur kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Klötze im Maßstab 1:1 schwerfällig werden. Auffallend bauchig sind die Säulen Venturis und Sterns, massiv die Rustizierungen bei Bofill. Zugleich aber sind sie zumeist nur aufgemalt, nicht einmal in Styropor realisiert, und haben nicht die Körper, die sie suggerieren. Damit oszillierte die Strada Novissima wundersam zwischen der Leichtfertigkeit des Spiels und der Gewichtigkeit ihres Anspruchs, architektonische Archetypen zum Leben zu erwecken.

Säulen als tektonische Verkehrsberuhigung

Der augenfällig präsenteste Archetyp entlang der Strada Novissima war die Säule. Verantwortlich dafür war zunächst der ursprüngliche Bau, in den die Straße eingefügt wurde.³⁴ Die Backsteinsäulen der Corderie von beinahe einem Meter Durchmesser und sechs Metern Höhe sind so massiv, dass sie sich geradezu selbst ausstellen (Abb. 8). Sie stehen in keiner nachvollziehbaren Proportion zu den leichten hölzernen Galerien, die sie tragen, und sind gemeinsam mit den ihr Echo bildenden Pilastern entlang der Außenwände die einzigen Elemente mit architektonischem Anspruch, dimensioniert auf Repräsentation statt auf Funktion, sogar entbunden von der Aufgabe, den frei darüber spannenden Dachstuhl abfangen zu müssen. Diese Säulen bestimmten die Maße der neuen Straße: die Interkolumnien die Breite der Fassaden, der Abstand zwischen beiden Säulenreihen die Breite des Straßenraums. Erstaunlicherweise aber lautete die Vorgabe an die Architekten, diese machtvolle Präsenz der Vergangenheit zu verleugnen: „Die Säulen des Mittelschiffs dürfen keinen Teil der Fassade bilden (sie bleiben verdeckt).“ Der Grund dafür war laut Robert Stern, dass sie schlichtweg „zu gut“ (!) seien und den Entwurf zu einfach gemacht hätten.³⁵ Zu gut, um ihnen allein eine Undercover-Existenz zuzugestehen, fanden allerdings viele der teilnehmenden Architekten die bestehenden Säulen. Vier von ihnen ließen sie zumindest teilweise sichtbar (Greenberg, Hollein, Isozaki, Koolhaas), einige bezogen sich explizit auf die bestehenden Säulen, indem sie sie nachahmten oder fortführten (Hollein, Tigerman, Ungers), und weitere sechs Fassaden weisen andere Säulen auf (Bofill, Graves, Greenberg, Purini & Thermes, Smith, Venturi) (Abb. 9). Dass der Rekurs auf die Vergangenheit ein Rekurs auf die Säule war, fiel auch den Kritikern ins Auge: *Säulengeschichten*, *Säulenwitze*, *Säulenmärchen* war eine bissige Kritik in der *Archithese* überschrieben; die *Casa Vogue* hingegen feierte *Il ritorno delle colonne* in gleich mehreren Artikeln; Vittorio Gregotti beschimpfte die Entwerfer der Fassaden in der *Repubblica* als *I vecchietti delle colonne*; Peter Davey konstatierte in der *Architectural Review* etwas moderater „a wealth of columns, contorted, cut away, turned into trees“.³⁶ Das Mittelschiff der Corderie war eine Kolonnade gewesen und blieb auch in der Ausstaffierung als Strada Novissima eine Säulenstraße, wenn auch keine so regelmäßige.

34 Zu den 1583 fertiggestellten Corderie, entworfen von Antonio da Ponte, siehe Bellavitis 1983: 126–133 sowie Goy 1997: 81.



Abb. 8 Säulen, die sich selbst ausstellen: Die Corderie dell'Arsenale aus dem 16. Jahrhundert, entworfen von Antonio da Ponte, kurz vor dem Einbau der Strada Novissima, Juni 1980.

35 „Strada Novissima“ 1980: 38: „Le colonne della navata centrale non possono far parte del prospetto (restano ‚coperte‘).“ Stern wird in einem zeitgenössischen Artikel zitiert: „The architects [w]ere asked not to work with the existing columns of the Corderia, and in fact to cover them. ‚They’re too good,‘ Stern said, ‚and would just make things too easy.‘“ M. 1980: 39.

36 Lupo/ Scarpa 1980; Radice & Sisto 1980 (der „ritorno delle colonne“ wurde sogar auf dem Cover dieser Ausgabe der *Vogue Casa* angekündigt); Gregotti 1980; Davey 1980: 133.



Abb. 9 Hans Holleins Vervielfältigung der Vergangenheit: Die Säulen der Corderie finden ein Echo als Baumstamm, als Adolf Loos' Entwurf für den Chicago Tribune Tower, als abgebrochener Marmorschafte und als Buchsbaumsäule.

37 Runde Waschbetonpoller auf quadratischem Stumpf auf Eichenauer / von Winning / Streichert 1979: , Titel; kurze Holzpoller a.a.O.: 6 f.; runde Waschbetonpoller a.a.O.: 20 f.; wie Bojen eine verschwenkende Fahrrinne markierende Poller etwa in Königlicher Niederländischer Touring-Club / Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1980: 9.

Erst wenn man sich dies bewusst macht, wird deutlich, dass auch die Spielstraße eine Kolonnade ist, eine verspielte zugegeben und eine abstrahierte. War die Säule das konstitutive Element einer historistischen Definition der postmodernen Architektur, wie sie Portoghesi mit der Strada Novissima kanonisierte, so war das konstitutive Element des postmodernen Straßenbaus der Poller. Poller begrenzen die Fahrbahn auf dem Titelbild der Wohnstraßen-Broschüre von 1979 (Abb. 10), sie flankieren die dort versammelten Spielszenen, sie markieren und begrenzen wie Bojen mäandrierende Fahrinnen, die den Autos das Schrittempo aufzwingen.³⁷ Der Poller ist Ausdruck der Ruhe, die die Verkehrsberuhigung ausmacht. Vom Fußgänger mit Leichtigkeit umgangen oder zum Ausruhen benutzt, stellt er sich dem Auto in den Weg, seine gedrungene Schwere konterkariert die automobilen Dynamik, Widerspruch an seiner Massivität resultiert im Blechschaden. Der Poller setzt die Schrittgeschwindigkeit des Fußgängers durch, indem er selbst noch langsamer ist: sich gar nicht bewegt und formale wie materielle Verkörperung dieses Stillstands ist, und auch dadurch die Wagen ausbremst.

Dieses Ruhen zeichnet natürlich auch die Säule aus. Der postmoderne Rekurs auf die Säule war ein Rekurs auf die Tektonik. Über Jahrhunderte hatte die Säule die Schwerkraft geadelt, dem Ruhen und Beharren architektonischen Ausdruck verliehen. Wenn dieses Element entlang der Strada Novissima ein Comeback feierte, dann war das mehr als eine Wiederauferstehung der von Portoghesi und Freunden beschworenen Archetypen. Es war eine postmoderne Kritik an den Geschwindigkeitsphantasien der modernen Architektur, die die Tektonik verabschiedet hatten und jahrhundertelange statische Ordnungen zu überwinden vorgaben: in gewagten Auskragungen, die den ans Tektonische gewohnten Blick erstaunten, in abgerundeten Gebäudekanten, in gleitenden Erschließungswegen. Dass dieser Rekurs auf in der Architektur ausgedrücktes Ruhen und Lasten sich ausgerechnet entlang

Abb. 10 Die Säulenstraße der Verkehrsberuhigung: Pollerreihe entlang einer Spielstraße. Titel einer Broschüre, 1979.



einer Straße manifestierte, erweitert seinen Relevanzraum in den Bereich des Straßenbaus und der Verkehrsmittel. Die Strada Novissima als säulenbegleitete Spaziergängerstraße war eine implizite, aber unübersehbare Kritik an dem Fahrzeug, was hier nie genannt und gerade deswegen gebannt wurde, am Automobil. Hier treffen sich die Säulen der Strada Novissima wieder mit den Pollern entlang der Spielstraße.

Nostalgische Rekurse in die Vergangenheit

Mit dem Fokus aufs Kind und dem Rekurs aufs Kopfsteinpflaster war die Spielstraße die Schöpfung einer doppelten Nostalgie: einer persönlichen und einer gesellschaftlichen. Nostalgie als Sehnsucht nach dem Vergangenen ist eine persönliche in Bezug auf das Kind. Mit starkem emotionalem Appell wird in den Broschüren über die Spielstraße die eigene Kindheit wachgerufen. Gleichzeitige Kampagnen des Automobilclubs ADAC forderten nicht nur mehr Rücksicht auf die jüngsten und damit gefährdetsten Verkehrsteilnehmer, sie ermunterten erwachsene Autofahrer zu einem persönlichen Nachstellen der eigenen Vergangenheit: „Spielen Sie mal wieder Kind!“, so der Titel eines Hefts der *ADAC Motorwelt* von 1979 (Abb. 11). Ein Mann mit Aktenkoffer und zurückwehender Krawatte saust auf einem roten Plastikauto vorbei, geschoben von einem Mädchen.³⁸ Zu dieser personengebundenen Nostalgie, dem rituellen Wachrufen der eigenen Kindheit, kommt eine gesellschaftliche, abstrahiert als ideale Vergangenheit, in der die Straße und das Leben darauf etwas anderes bedeuteten als in der modernistisch-funktional bereinigten Gegenwart der 1970er Jahre.³⁹ Aufgabe der Verkehrsberuhigung sei es, die „durch den zwei Jahrzehnte landauf und landab nach einheitlichem Schema vollzogenen Straßenbau ausgelöste Verödung des Straßenbildes und damit der Stadtgestalt wieder rückgängig zu machen“, so formulierte es der Stadt- und Verkehrsplaner Heiner Monheim 1979. „Asphaltierung, Begrädigung und Verbreiterung von Straßen“ habe zu einem „Verlust landschaftsgebundener Beläge, der Vorgärten, der Straßenbäume, der Zäune, Laternen und des sonstigen historischen Straßeninventars“ geführt.⁴⁰ So wurde die Maxime der postmodernen Straßengestaltung die vormoderne. In der Praxis fand das in keinem Material so sehr Ausdruck wie im Kopfsteinpflaster. Der unebene, dem glatten Rollen des Autoreifens widersprechende und in Handarbeit verlegte Straßenbelag muss als Material gewordene Kritik am Maschinen- und Automobilzeitalter gelten und begann sich mit den späten siebziger Jahren nicht nur auf den Seiten der Broschüren zur Verkehrsberuhigung, sondern auch in der gepflasterten Wirklichkeit der Städte auszubreiten (Abb. 4).⁴¹ Was verloren war, sollte durch eine rückwärts orientierte Gestaltung wieder seinen Weg in die Gegenwart finden.

Nichts anderes aber bedeutet *La presenza del passato*. In seinem programmatischen, den Katalog der Biennale eröffnenden Essay *La fine del proibizionismo* stellt Portoghesi den Rekurs auf die Vergangenheit entlang der Strada Novissima als Wiederhervorberechen einer von der Ideologie der Moderne unterdrückten Geschichte von geradezu psychotischen Ausmaßen



Abb. 11 Mit Schwung zurück in die eigene Kindheit. Titel der ADAC Motorwelt, 1979.

38 ADAC Motorwelt (1979): Titel. Eine Verkehrssicherheitskampagne für Kinder durchzieht den gesamten Jahrgang 1979 der Mitgliederzeitschrift des Automobilclubs, jeweils zu Beginn der Hefte auf S. 5 oder 7.

39 Zur nostalgischen Orientierung auch des niederländischen *woonerf* vgl. van Gameeren/Mooij 2010: 19 sowie Nio 2010: 5.

40 Monheim 1979: 15.

41 Steinpflaster zur Markierung eines kleinen neuen Kreisverkehrs (Eichenauer/von Winning/Streichert 1979: 22); Kopfsteinpflaster mit eingelegten Buchstaben und Symbolen zur nutzungsunabhängigen Aufteilung der Straßenfläche (a.a.O.: 25); Kopfsteinpflaster unterbricht vorherige Teerflächen und schafft neue, engere Bereiche (a.a.O.: 27); ein engagierter, selbst eine Spielstraße gestaltender Bürger neben einem Pflasterkreis (a.a.O.: 62 f.). Vgl. auch Königlicher Niederländischer Touring-Club/Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1980 oder auch Hövelmann 1979: passim.

42 Vgl. oben, Anm. 33, und Portoghesi 1980.

43 La ‚Strada Novissima‘ 1980: 38, und Portoghesi 1980: 13.

dar. Kern dieser Rückorientierung ist die Beschwörung der Archetypen, die nun endlich wieder ans entwerferische Tageslicht treten dürfen.⁴² Das Aufrufen der Vergangenheit als Akt der Befreiung von einer Moderne äußerte sich aber nicht nur in den historisierenden Formen und Bildern der Fassaden entlang der Strada Novissima, es manifestierte sich räumlich in der Ausstellungsform der Straße selbst. Eine Rückkehr zur Straße („ritorno alla strada“), so der Katalog der Biennale, antwortete der modernistischen Abschaffung von Straße und Platz („abolizione della strada e della piazza“).⁴³ Portoghesis Straße wies den Weg in die Vergangenheit und war selbst ein Stück Vergangenheit.

Zuletzt: Die Postmoderne, ein Zeitalter der neuen Langsamkeit

Was folgt aus dieser Betrachtung der postmodernen Architekturausstellung als Straßenbau, und des Straßenbaus als Architektur? Eine erste These wäre: Die Postmoderne ist ein Zeitalter der neuen Langsamkeit. Der Rekurs auf Schrittgeschwindigkeit ist augenfällig, einmal als gesetzliche Vorschrift, einmal als Anleitung zum Spaziergehen. Im Straßenbau ist diese Orientierung am niedrigstmöglichen Geschwindigkeitsgebot einmalig, weit über die Perspektive auf die 1970er Jahre hinaus. Im Kontext der Architekturgeschichte fällt auf, dass diese Erhebung des Fußgängers zum Maßstab der Gestaltung mit dem Ausklang einer technischen Moderne zusammenfällt. Es liegt auf der Hand, hierin eine Antwort auf die Auto-orientierten Geschwindigkeitseuphorien der frühen Moderne zu sehen, vom Futuristischen Manifest und dessen Verherrlichung des Autounfalls als Ursprung einer neuen Kunst über Le Corbusiers Lektionen über eine Architektur, die sich an Sportwagen orientiert, bis hin zur Autobahn als Straßentypus, dessen Gestaltung allein der Höchstleistung des Motors folgt.⁴⁴

44 Marinetti 2009; Le Corbusier-Saugnier 1921; Wegerhoff 2016.

Eine solche auferlegte Langsamkeit widerspricht dem kulturkritischen Klischee einer vermeintlich steten Steigerung der Geschwindigkeit über das 20. Jahrhundert hinweg und bis heute. Zumindest *der Wunsch* nach Entschleunigung kommt in der Strada Novissima und der Spielstraße zum Ausdruck. Man mag das als Zeichen einer Technikfeindlichkeit werten, die die Moderne von Beginn an begleitet hatte, in den Arts and Crafts eines Ruskin und Morris, in den gewundenen amerikanischen Parkways der 1920er und 1930er Jahre.⁴⁵ Betrachtet man aber die derzeitige Renaissance des Fahrrads als städtisches Verkehrsmittel und des Zufußgehens als Reiseform,⁴⁶ stellen die hier diskutierten Straßen sich nicht als nostalgisch, sondern als visionär dar.

45 Davey 1995; Mauch / Zeller 2008.

46 Kerkeling 2006; In praise of ... Vélib 2007.

Runterschalten in den Rückwärtsgang

Auf beiden Straßen und in der Reihenfolge der hier diskutierten Gemeinsamkeiten betrachtet, fällt zudem eine Differenzierung der Langsamkeiten auf. Der Fußgänger gibt Schritttempo vor, das Spiel mit den Bauklötzchen der Architekturgeschichte Schwerfälligkeit, Säule und Poller verkörpern Stillstand und Ruhe, die Nostalgie sogar Rückwärtsgewandtheit. Die Langsamkeit steigert sich zum Stillstand, der in einem Rekurs auf Tektonik seinen ästhetischen Ausdruck findet, auch wenn dieser – in Holleins Säulenreihe wortwört-

lich – ironisch gebrochen wird. Immer schwerfälliger, scheint es, wurde die Architektur in Folge der hier konstatierten Entschleunigung. Als vorläufigen Schlussstein dieser Entwicklung mag man Peter Zumthors Bad in Vals werten, vollkommen ironiefreie steinerne Schwere am Ende eines Bündner Tals.⁴⁷

47 Zumthor 1996.

Die nostalgische Orientierung beider Straßen aber kehrte diese Entwicklung sogar noch um. Tatsächlich schaltete, im Autofahrerjargon ausgedrückt, die Architektur nicht nur runter, sondern in den Rückwärtsgang. Die ideale Ausrichtung der Spielstraße wie der Strada Novissima weist zurück, beide waren Straßen in die Vergangenheit. Das ist insofern von herausragender Bedeutung, als dass Straßen eigentlich in die Zukunft führen. *Road novel* und *road movie* sind ganze Genres, die das Zukunftsversprechen einer jeden Straße als Basis für die Konstruktion ihres Narrativs nutzen.⁴⁸ Die Strada Novissima wie auch die Spielstraße aber versprechen keine Zukunft, sondern eine Vergangenheit.

48 Jacobs 2016.

Passato als Ingredienz zur Zubereitung von Architektur

Was im Straßenbau und in der Kultur der Straße absurd erscheint, ist jedoch nur logisch, wenn man beide Straßen als Produkte postmoderner Fortschrittskritik begreift. Weder Spielstraße noch Strada Novissima können ein Ziel verfolgen, wenn die Geschichte keines mehr hat. Das erratische Mäandrieren des zwischen Pollern, Blumenkübeln und Bäumen übers Kopfsteinpflaster holpernden Autos ist perfektes Sinnbild der Orientierungslosigkeit eines Zeitalters, das keine Zukunft mehr kennt. Auch entlang der Strada Novissima führt die Skepsis jeglichem (technischem, emanzipatorischem) Fortschritt gegenüber zu zögernder Langsamkeit, letztlich zu Stillstand und zum Rekurs auf die Vergangenheit. Ausdruck dessen ist nicht allein das Aufrufen zahlloser Historismen (vor allem Klassizismen) entlang der Straße, sondern ein noch darüber hinausgehendes, sehr wundersames Geschichtskonzept der Ausstellungsmacher. Immer wieder beziehen diese sich auf Archetypen. Diese sind nicht historisch und zeitkulturell gebunden, sondern vielmehr so etwas wie ewig existente Formen oder Formtypen. „Sozusagen übergeschichtlich“ („quasi sovrastorico“) nennen sie die Kuratoren, in ihnen stecke „ein Kern von permanenter Wahrheit“.⁴⁹ Dieses Interesse an Permanenz ist eigentlich unhistorisch, geschichtlicher Verlauf und sich entwickelnde, zeittypische Kulturen sind hier nicht vorgesehen. Das erklärt die Tektonik der Bauklötzchen, als die diese Archetypen sich in den gebauten Varianten präsentieren – so deutlich offengelegt in der Zeichnung von Cord Machens. Wahrscheinlich erklärt das auch – etwas komplexer, als Robert Stern es erklärt – weshalb die Säulen der Corderie verdeckt bleiben mussten. Diese nämlich ließen sich datieren und als Ausdruck einer Epoche werten, als Venedig seine auf labile Segelschiffe gegründete Vormacht im Mittelmeer in schwerer Architektur zu sichern hoffte. In den Formen der Strada Novissima aber manifestiert sich eigentlich kein Interesse an Geschichte, an Entwicklung, an historischem Verlauf, an zeitlicher Gebundenheit von Stilen und von Formen. Die Beschwörung von Archetypen favorisiert stattdessen Permanenz. Portoghe-

49 Cellini/D'Amato 1980b: 72 f., das Zitat 73: „[un] nucleo di verità permanente“.

sis *passato* ist eine abgepackte fertige Ingredienz zur Zubereitung von Architektur, ähnlich dem beinahe gleichnamigen Produkt aus dem Supermarkt zur Zubereitung von Sugo und Pizza, *passata di pomodori*.

Aus dieser Entkopplung von kultureller historischer Gebundenheit erklärt sich der Titel *La presenza del passato* auf andere Weise. Damit kann nicht nur die Anwesenheit von (Architektur-) Geschichte gemeint sein, wie sie der Veranstaltungsort der Corderie bot; auch nicht allein so etwas wie die Bedeutung der Vergangenheit für das aktuelle Entwerfen. Vielmehr kann *La presenza del passato* auch heißen, dass die Vergangenheitsform (die sprachliche, die architektonische) ins Präsens vordringt, so dass ein Unterscheiden von gestern und heute schwierig, ja unmöglich wird.

Wenn das Unterscheiden von gestern und heute unmöglich wird
Die Historiographie der postmodernen Architektur und damit eine heutige Perspektive auf die Postmoderne bringt das in eine verzwickte Situation. Es lässt sich nicht mehr bestimmen, was konservativ ist und was innovativ, was Fortschritt und was Rückschritt. Und doch muss jeder Geschichtsschreibung letztlich daran gelegen sein, irgendeine Art von Fortschritt festzustellen – nicht um diesen zu heroisieren, aber doch, um überhaupt ein historisches Narrativ aufbauen zu können. Doch was tun, wenn man als Historiker zwischen Fortschritt und Rückschritt nicht mehr unterscheiden kann? Eine in der italienischen Tageszeitung *La Stampa* veröffentlichte Kritik der Architekturbiennale 1980 bringt das in völliger Verwirrung der *Tempi* zum Ausdruck. Paolo Barbaro resümiert hier, die Biennale schaffe „uno di quegli emozionanti insiemi tra ieri e oggi che grazie a questa Biennale-Architettura ci resteranno a lungo presenti“;⁵⁰ ein Verschmelzen von gestern und heute, das uns auf lange Zeit präsent bleiben werde. Vergangenheit, Präsens und Futur sind verworren in einem sprachlichen wie architektonischen Jargon der undefinierten Überzeitlichkeit. Ähnlich attestiert Ivan Nio der niederländischen Variante der Spielstraße etwas ratlos „a double character, [...] an expression of progress and [...] a wistful longing for things past“⁵¹. Ein solcher Widerspruch offenbart sich auch in der auf den ersten Blick so simplen Bildpolitik der Spielstraßen-Broschüre von 1979. Um die neuen Wohnstraßen attraktiver erscheinen zu lassen, sind sie durchweg in Farbfotos abgebildet, die aktuelle Situation hingegen in Schwarzweißbildern (Abb. 4). Dieses Aufgreifen einer Farblogik von Spielfilmen mit schwarzweißen historischen und farbigen aktuellen Sequenzen allerdings gerät ins Wanken und droht sich ins Gegenteil umzukehren, wenn die bunt dargestellte Zukunft eine nostalgische Szenerie darstellt, den Entwurf eines besseren Gestern.

50 Barbaro 1980a.

51 Nio 2010: 5.

Autor

Erik Wegerhoff gehört zur Generation der in der Spielstraße aufgewachsenen Kinder. Heute ist er Architekturhistoriker und Privatdozent am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (gta) an der ETH Zürich und Redakteur bei der Schweizerischen Bauzeitung – TEC21. Aktuelles Forschungsprojekt über das Automobil im Architekturdiskurs des 20. Jahrhunderts. www.erikwegerhoff.eu

Quellen

ADAC Motorwelt (1979): Jg. 32, Heft 1.

Adamson, Glenn & Pavitt, Jane (Hgg.) (2011): *Postmodernism: style and subversion, 1970–1990* (= Ausstellungskatalog, London, V&A, 24. September 2011 – 15. Januar 2012). London.

Barbaro, Paolo (1980): *Nell'antico arsenale è nata una via novissima*. In: *La Stampa*, 20. Juli 1980. Abgedruckt in *Controspazio* 1980: 214.

Barbaro, Paolo (1980a): *Biennale. Memoria e provocazione*. In: *La Stampa*, 31. Juli 1980. Abgedruckt in *Controspazio* 1980: 219.

Barilli, Renato (1980): *La città disinibita mostra le sue curve*. In: *Il Giorno*, 7. September 1980. Abgedruckt in *Controspazio* 1980: 234 f.

Bellavitis, Giorgio (1983): *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*. Venedig.

Buchanan, Colin (1964): *Traffic in towns. The specially shortened edition of the Buchanan Report. With a preface by Geoffrey Crowther*. Harmondsworth.

Cellini, Francesco & D'Amato, Claudio (1980): *La costruzione della Strada Novissima*. In: *Controspazio* 1980: 10f. und 56 f.

Cellini, Francesco & D'Amato, Claudio (1980a): *L'elemento tettonico come archetipo*. In: *Controspazio* 1980: 68–71.

Cellini, Francesco & D'Amato, Claudio (1980b): *L'edificio come archetipo*. In: *Controspazio* 1980: 72–87.

Cirio, Rita (1980): *Facciatisti e facciatosti. Dibattito fra Paolo Portoghesi e Bruno Zevi*. In: *L'Espresso*, 17. August 1980. Abgedruckt in *Controspazio*: 226 f.

Controspazio (1980). Bimestrale di Architettura e Urbanistica diretto da Paolo Portoghesi: „La Presenza del Passato“. Numero speciale, a cura di Francesco Cellini e Claudio D'Amato, dedicato alla I Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, 1980. Jg. 12, Hefte 1–6.

Davey, Peter (1980): *Post Modern in Venice*. In: *The Architectural Review*. Vol. 168, Heft 1003, September, S. 132–134.

Davey, Peter (1995): *Arts and Crafts architecture*. London.

de Seta, Cesare (1980): *I segni effimeri di questa Biennale*. In: *Paese Sera*, 18. August 1980. Abgedruckt in *Controspazio* 1980: 216f.

Eichenauer, Max; von Winning, Hans-Henning; Streichert, Edgar (Autoren) & Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.) (1979): *Wohnstraßen der Zukunft. Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfeldes*. Bonn.

Gandee, Charles K. (1981): *Behind the facades. A conversation with Robert A. M. Stern*. In: *Architectural Record*. Bd. 169, Heft 4 (3), S. 108–113.

Goy, Richard (1997): *Venice. The city and its architecture*. London.

Gregotti, Vittorio (1980): I vecchietti delle colonne. In: La Repubblica, 30. Juli 1980. Abgedruckt in *Controspazio* 1980: 218f.

Hass-Klau, Carmen (2015): The pedestrian and the city. New York u. a. 2015.

Hövelmann [kein Vorname] (1979): Der niederländische Großversuch. In: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen (Hg.): Verkehrsberuhigung. Essen, S. 43–50

In praise of... Vélib (2007). Paris has a public-transport system that Britons can only dream of. It is fast, efficient and cheap. In: The Guardian, 17. Juli 2007.

Jacobs, Tino (2016): Lost in Transition. Landstraßen und Highways im amerikanischen Mainstream-Kino der achtziger und neunziger Jahre. In: Wegerhoff, Erik (Hg.): On the Road / Über die Straße. Automobilität in Literatur, Film, Musik und Kunst. Berlin, S. 37–59.

Jallon, Benoît; Napolitano, Umberto; Boutté, Franck (Hgg.) (2017): Paris – Haussmann. Modèle de ville. Paris & Zürich.

Kerkeeling, Hape (2006): Ich bin dann mal weg. Meine Reise auf dem Jakobsweg. München.

Königlicher Niederländischer Touring-Club & Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Verkeersveiligheid (Hgg.) (1980): Woonerf. Eine neue Idee für die Gestaltung des Wohnumfelds und die dort gültige neue Verkehrsregelung. Den Haag. 2. Auflage.

La presenza del passato (1980). Prima mostra internazionale di architettura (= Ausstellungskatalog, Venedig, Biennale di Venezia, Settore Architettura, 27. Juli – 20. Oktober 1980). Venedig.

La „Strada Novissima“ (1980): In: La presenza del passato 1980: 38–48.

Le Corbusier-Saunier (1921): Des yeux qui ne voient pas... III: Les autos. In: L'Esprit Nouveau. Heft 10, unpag.

Levy, Aaron & Menking, William (2010): Architecture on display. On the history of the Venice Biennale of Architecture. Aaron Levy and William Menking in conversation with: Vittorio Gregotti, Paolo Portoghesi [...]. London.

Lupo, Giulio & Scarpa, Ludovica (1980): Säulengeschichten, Säulenwitze, Säulenmärchen. Die Architektur an der diesjährigen Biennale in Venedig. In: Archithese. Jgg. 10, Heft 5, S. 69.

M., D. (1980): Report from the Venice Biennale. In: Progressive Architecture. Jg. 61, Heft September, S. 38 f.

Machens, Cord (1980): 1. Architektur-Biennale in Venedig A.D. MXXM. Ein Bildkommentar. In: ARCH+, Nummer 54, S. 7.

Marinetti, Filippo Tommaso (2009): Manifest des Futurismus (1909). In: Schmidt-Bergmann: Futurismus. Geschichte, Ästhetik, Dokumente. Reinbek bei Hamburg, S. 75–80.

Martin, Reinhold (2010): Utopia's ghost: Architecture and Postmodernism, again. Minneapolis.

Mauch, Christof & Zeller, Thomas (Hgg.) (2008): The world beyond the windshield. Roads and landscapes in the United States and Europe. Athens & Stuttgart.

Migayrou, Frédéric (2010): Destins du postmoderne. La „Strada Novissima“. In: Bajac, Quentin & Ottinger, Didier (Hgg.): Dreamlands: des parcs d'attractions aux cités du futur (= Ausstellungskatalog, Paris, Centre Pompidou, 5. Mai – 9. August 2010). Paris, S. 205–210.

Monheim, Heiner (1979): Verkehrsberuhigung – Beginn einer Trendwende der Stadt- und Verkehrsplanung? In: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen (Hg.): Verkehrsberuhigung. Essen, S. 13–25.

Nio, Ivan (2010): Tussen collectiviteit en privacy / Communal versus Private. In: ten Cate & Avermaete 2010, S. 4–17.

Portoghesi, Paolo (1980): La fine del proibizionismo. In: La presenza del passato 1980: 9–14.

Portoghesi, Paolo (1980a): Il riemergere degli archetipi. In: Controspazio (1980): 2-5 und 64.

Radice, Barbara & Sisto, Maddalena (1980): La presenza del passato. Il ritorno delle colonne. In: Casa Vogue. Heft November, S. 222–229.

Schnell, Angelika (2019): La presenza del passato. Paolo Portoghesi und Aldo Rossis Visualisierungsstrategien der italienischen Architekturgeschichte. In: Kappel, Kai & Wegerhoff, Erik (Hgg.): Blickwendungen. Architektenreisen nach Italien in Moderne und Gegenwart (= Römische Studien der Bibliotheca Hertziana, 45). München, S. 207–226.

Sisto, Maddalena (1980): L'architettura disinibita dei post-moderni [Interview mit Paolo Portoghesi]. In: Casa Vogue. Juli/August. Abgedruckt in Controspazio 1980: 231.

Stern, Robert (2010): From the Past: Strada Novissima. In: Log, Heft 20, Fall. Special issue: Curating architecture, S. 35–38.

Stierli, Martino et al. (2019): Robert Venturi's Complexity and Contradiction at fifty. New York.

Straßenverkehrsrecht (1980). Straßenverkehrs-Ordnung, mit farbiger Wiedergabe der Verkehrszeichen [...]. Einführung von Paul Bockelmann. 19., neubearb. Aufl., 1. September 1980. München.

Szacka, Léa-Catherine (2011): The presence of the past: Postmodernism meets in Venice. In: Adamson & Pavitt 2011, S. 132-135.

Szacka, Léa-Catherine (2012): The 1980 Architecture Biennale. The street as a spatial and representational curating device. In: OASE: Exhibitions: showing and producing architecture. Heft 88, S. 14–25.

Szacka, Léa-Catherine (2016): Exhibiting the postmodern. The 1980 Venice Architecture Biennale. Venedig.

ten Cate, Gerda & Avermaete, Tom (Hgg.) (2010): Het woonerf leeft / The woonerf today (= Dash! Delft Architectural Studies on Housing, 3). Rotterdam.

van Gameren, Dick & Mooij, Harald (2010): Erfenissen van het woonerf / The Heritage of the Woonerf. In: ten Cate & Avermaete 2010, S. 18–29.

Von der Autostraße zur Wohnstraße (1988): Eine Information der Landesaktion „Grün für unsere Kinder“. Gefördert vom bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, getragen von Urbanes Wohnen e. V. München. München.

Wegerhoff, Erik (2016): Realitätsraum Geschwindigkeit. Die Nurautostraße. In: ders. (Hg.): On the Road / Über die Straße. Automobilität in Literatur, Film, Musik und Kunst. Berlin, S. 133–153.

Wegerhoff, Erik (2018): Unterwegs in die Postmoderne. Die Spielstraße. In: Oswald, Debora; Schiel, Linda; Wagener-Böck, Nadine (Hgg.): Wege. Gestalt – Funktion – Materialität (= Schriftenreihe der Isa Lohmann-Siems Stiftung, 11). Berlin, S. 118–141.

Zumthor, Peter (1996): Thermal Bath at Vals. London.

Abbildungen

Abb. 1 Eichenauer / von Winning / Streichert 1979: 14f.
Dank an Max Eichenauer und Hans-Henning von Winning.

Abb. 2 Controspazio 1980: unpag.
Grazie a Paolo Portoghesi.

Abb. 3 Eichenauer / von Winning / Streichert 1979: 6f.
Dank an Max Eichenauer und Hans-Henning von Winning.

Abb. 4 Eichenauer; von Winning; Streichert 1979: 22.
Dank an Max Eichenauer und Hans-Henning von Winning.

Abb. 5 Eichenauer / von Winning / Streichert 1979: 4f.
Dank an Max Eichenauer und Hans-Henning von Winning.

Abb. 6 Machens 1980.
Dank an Cord Machens.

Abb. 7 Controspazio 1980: 29.
Grazie a Paolo Portoghesi.

Abb. 8 La presenza del passato 1980: 14.

Abb. 9 Controspazio 1980: 47.
Grazie a Paolo Portoghesi.

Abb. 10 Eichenauer / von Winning / Streichert 1979: Titel.
Dank an Max Eichenauer und Hans-Henning von Winning.

Abb. 11 ADAC Motorwelt (1979): Titel.
© ADAC e.V., Abdruck mit freundlicher Genehmigung.

Zitiervorschlag

Erik Wegerhoff:

Aufbruch in die Vergangenheit. Die Strada Novissima und die Spielstraße

In: Wolkenkuckucksheim | Cloud-Cuckoo-Land | Воздушный замок,
Internationale Zeitschrift zur Theorie der Architektur (ISSN 1430-3863),
25. Jg., Nr. 41, *Identifikationen der Postmoderne. Stadt, Form und Identität*, 2021,
S. 19–38.